

Vážení spolupracovníci,

nadchází pro mnohé z nás jeden z nejkrásnějších časů v roce, vánoční svátky.

Chci let bych Vám i Vašim blízkým popřát jménem představenstva a vedení společnosti, ale i jménem svým, krásné a klidné prožití vánočních svátků a do nadcházejícího roku mnoho zdraví, spokojenosti, osobních a pracovních úspěchů.

Těm, kteří budou i ve svátečních chvílích zajišťovat službu pro naše klienty, upřímně děkuji, neboť oběťují část svého soukromí pro udržení dobrého jména našeho podniku.

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

Většina pracovníků mě příjemně překvapila svým aktivním přístupem, tvrdí generální ředitel Milan Houfek

Seriál s členy managementu naší společnosti pokračuje, navíc navazujeme na tradici z minulých ročníků. Pravidelně před koncem roku hovoříme s generálním ředitelem ing. Milanem Houfem o tom, co se povedlo a co nás v nejbližší době čeká. Ani letos tedy neuděláme výjimku.

Začátkem listopadu, kdy jsme rozhovor připravovali, bylo několik dní po volbách do městského zastupitelstva, které na chod našeho podniku budou mít zcela jistě zásadní vliv a mysl vedení směřovala k summitu NATO, další významné zkoušky nás všech, zaměstnanců Dopravního podniku.

DP-K Pane řediteli, letošní rok přinesl mnoho událostí, ale nemůžeme začít jinak, než návratem do srpnových dnů, kdy naše město postihla pětisetletá voda. Jak se s odstupem tří měsíců díváte na srpnové dny?

V současnosti si mnoho lidí nechce přiznat, že jsme v srpnu byli svědky naprosto mimořádné povodně, se kterou nikdo nepočítal a předčila všechna očekávání.

Za nás, Dopravní podnik, mohu říci, že jsme opatření k zabránění zatopení metra udělali včas. Ale výška vody byla mnohem vyšší než na jakou byla vyprojektována protipovodňová opatření. Navíc situace, která nikomu před lety ani nepřišla na mysl, odhalila drobné nedostatky let minulých. Těch si za běžného fungování nikdo ani nemohl všimnout. Bohužel, vyplavaly na povrch až za zcela výjimečné situace.

DP-K Stále se spekuluje o tom, jaké byly důvody zatopení metra. Už jsou známy závěry vyšetřování?



Foto: Petr Malík

Je devět milionů korun výsměch?

Řidiči DP dostanou mimořádné odměny

PRAHA (trj) – Za nasazení při povodních získají řidiči tramvají, autobusů a manuální pracovníci odšedných závodů mimořádné odměny. „Celková suma vyplacených odměn by měla činit přibližně devět milionů korun,“ sdělila Právo mluvčí dopravního podniku Michaela Kuchařová s tím, že odměny se týkají asi 4300 lidí. Jeden zaměstnanec tak v průměru dostane 2093 korun hrubého. „Mimořádné odměny

by zaměstnanci měli dostat v listopadové výplatě – to znamená v říjnovém termínu v prosinci,“ doplnila Kuchařová.

A lidé? „Dělá to tak 1500 čistého, to je normální sváteční šichta. Prostě výsměch,“ reagoval pro Právo šéf Federace řidičů tramvají Antonín Dub. Podle svých slov nepočítal s žádnými odměnami, ale uvedená částka nepomůže. Vždyť budou Vánoce, dodal Dub.

Převzato z deníku Právo.

I přes velmi tíživou finanční situaci, kterou náš podnik prochází, kdy potřebuje každou korunu, rozhodlo představenstvo naší společnosti o vyplacení mimořádných odměn k ohodnocení prací při odstraňování následků povodně v celkové výši 9 milionů Kč.

Je to vstřícný krok vůči zaměstnancům, kteří se výraznou měrou podíleli na likvidaci následků povodně přímo v terénu, jako poděkování a uznání jejich práce. Jedná se v převážné míře o řidiče autobusů a tramvají, ale i o pracovníky technického zázemí. Ti se dostávali do přímého styku s kontaminovaným prostředím, hluboko v podzemních prostorách, kde nefungovala elektrina, spojení, byla vysoká vlhkost, plísň, bahno,

značné riziko úrazu, náказы a podobně, jako například hasiči. Z této částky už nezbude na ohodnocení dalších profesí a vedoucích zaměstnanců, kteří tuto krizovou situaci zvládají také velmi dobře a řeší mnoho klíčových problémů, které se doposud nikde nevyskytly. Schválená částka opravdu vychází z průměru 2 000 Kč na zaměstnance, pravidla pro přiznání této odměny jsou však stanovena tak, aby jednotlivci mohli být ohodnoceni rozdílně podle osobního přínosu, a to svým nejbližším vedoucím. Navíc veškerá přesčasová práce byla proplacena v souladu s kolektivními smlouvami. Je tedy toto ocenění opravdu takový výsměch?

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel



Bílou Horou vše začalo...

6



Rekonstrukce tramvajové tratě v Černokostecké ulici

12



Preference MHD světelnou signalizací v Krefeldu

17 až 19



Máte doma „devátáka“?

21

V Dejvicích oslavují sedmdesátku



Tak to v Dejvicích vypadalo před stavbou garáží, když byly 31. března 1930 zahájeny průzkumné sondovací práce. Tento jediný snímek nemůžeme porovnat, protože před dostavěnými garážemi později vyrostly obytné domy.

Před sedmdesáti lety, 19. prosince 1932, zahájila provoz autobusová garáž Dejvice (až do nedávné doby se používal tvar v množném čísle, tedy „Garáže Dejvice“). Ten den sem poprvé přijely první autobusy, které do té doby garážovaly v karlínské Rustonce. Dnes je dejvický areál nejstarší ze šesti garáží Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Za dlouhá léta své existence garáž Dejvice zažila většinu typů pražských autobusů a málokdo si dnes pamatuje, že se v ní prováděla i těžká údržba trolejbusů!

Dejvická hala, zakrytá střešní konstrukcí bez podpěrných sloupů, patřila až do sedmdesátých let 20. století mezi největší svého typu v Evropě. Rozpětí oblouku je

68,40 m. Železnou konstrukci střechy dodala akciová společnost Českomoravská - Kolben - Daněk. Nýtování vazníků střechy probíhalo nastojato na zemi a celá konstrukce pak byla vyzdvižena na určené místo. Vyzdvižení prvního vazníku o váze 45 t do výšky 5,5 m proběhlo 1. září 1931 a trvalo 1 hodinu a 20 minut.

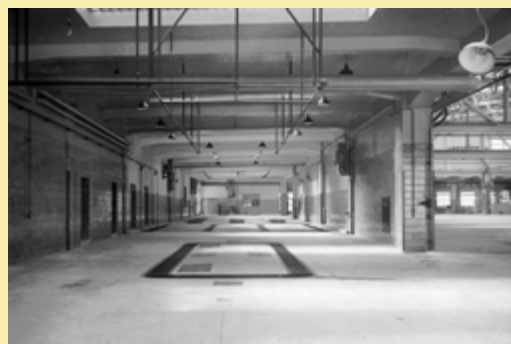
Na stavbě bylo spotřebováno 12 000 q cementu, 4 000 m³ písku, 650 000 cihel, 24 vagonů železa. Sklenáři při stavbě garáží spotřebovali 6 vagonů skla, z toho 5 pro zasklení světlíků, kde použili 1464 tabulí skla o rozměru 80 x 210 cm. K zakrytí střechy se spotřebovalo 11 426 křemelinových desek Calofrig, potažených lepenkou Ruberoid.

Podívejme se do doby před sedmdesáti lety a porovnejme dobové fotografie se současností.

Text a současné fotografie: Mgr. Pavel Fojtík; historické snímky: Archiv DP



Prostorná hala má dodnes původní podlahu. Jen na několika málo místech bylo nutné ji opravit. Dodnes se v ní dochovaly i původní kovové parkovací značky.



Také umývárna autobusů je dnes na svém místě. Změnilo se vybavení a byl zazděn jeden průjezd z haly.



Běžné denní prohlídky se provádějí na stejném místě jako před 70 lety. Jen revizní šachty jsou dnes dvě.



Dílny na západní straně budovy od haly původně neoddělovala žádná příčka (ta byla postavena až v roce 1968) a byly vybaveny 9 revizními šachtami a jedním hydraulickým zvedákem o nosnosti 8 - 10 tun. Čtyři šachty byly propojeny průběžným kanálem.



Od 1. července 1935 byla v provozu administrativní budova, ve které bylo i 14 jednopokojových bytů s příslušenstvím pro zaměstnance. V přízemí byla i restaurace.



Čerpací stanice pohonných hmot je 70 let na svém místě, ale dnes je vybavena klasickými stojany.

Většina pracovníků mě příjemně překvapila svým aktivním přístupem, tvrdí generální ředitel Milan Houfek

1 Vyšetřování policie i magistrátní komise stále pokračuje, proto také zveřejňování průběžných výsledků není možné. Věřím, že se závěry dozvíme brzy a pro Dopravní podnik budou příznivé.

DP-K Zatopení metra je jednou stránkou povodní, druhou je organizace a zvládnutí náhradní dopravy, ale také informování cestujících. Jak jsou hodnoceny tyto činnosti?

Je samozřejmě, že jsme se setkali s kritikou, ale drtivá většina Pražanů a návštěvníků města nám vzdala hold, jak jsme situaci po všech stránkách zvládli.

Dispečeri a pracovníci provozu připravili taková dopravní opatření, která zajistila dopravu v mezích možností. Druhou, možná ještě podstatnější část, informování, jsme také zvládli na velmi dobré úrovni, což je při mimořádnostech možná důležitější než uskutečněná dopravní opatření.

Všem, kteří dopravu i návazné činnosti zajišťovali, patří pochvala, neboť se zasloužili o dobré jméno našeho podniku.

DP-K Nedlouho po povodních bylo zřejmé, že náhradní doprava za metro nebude věcí několika dnů či týdnů, ale otázkou několika měsíců. Nastaly tak další problémy k řešení.

Ani ne tři týdny po kulminaci vody v Praze jsme obnovili poprázdninový provoz, který znamenal u tramvají a autobusů maximální nasazení nejen techniky, ale i lidí. Všichni řidiči a provozní pracovníci však situaci zvládají se ctí a vysokou profesionalitou.

Věřím, že termíny obnovy metra, které jsme v závěru září přijali, budou dodrženy, a tak v nejbližších týdnech nastane situace, kdy pracovní nasazení všech provozních pracovníků se bude moci dostat na úroveň běžnou do poloviny letošního roku.

DP-K Lidé, to je při každé mimořádné situaci rozhodující prvek. Jak jste spokojen s jejich činností od poloviny srpna?

S radostí mohu konstatovat, že mě většina pracovníků příjemně překvapila svým aktivním přístupem k řešení náročné situace a příkladným plněním svých povinností. Za to patří všem poděkování, které snad budeme moci v nejbližší době vyjádřit i jiným způsobem než slovem.

Nesetkali jsme se však jen s pozitivními reakcemi. Stále se mezi námi najdou tací, kteří se snaží situaci uvnitř podniku „rozštoupat“. Ve většině případů však nenajdou odvahu a sílu „odanonymnit“ se. Stále se za někoho nebo něco schovávají.

Věřím, že soudržnost, která panuje od léta, vydrží i v následujících měsících, kdy nás čekají další náročné úkoly.

DP-K Dopravní opatření a informace, to je jedna strana mince. Ta druhá neméně důležitá jsou finance. Jak se povodně podepsaly na finanční situaci našeho podniku?

Až do 12. srpna se situace našeho podniku vyvíjela velmi dobře. Tržby měly stoupající tendenci a investiční záměry se nám dařilo uskutečňovat podle plánu.

Povodeň znamenala zastavení investic do většiny

oblastí s výjimkou obnovy metra, která je pro nás v těchto týdnech logicky prioritou.

Velká voda se podepsala i na provozních financích, kde musíme být velmi opatrní a šetřit, abychom mohli zajistit všechny na nás kladené nároky.

DP-K Největšími investičními akcemi je výstavba tratě IV. C1 do stanice Ládví a tramvajové tratě na Barrandov. Jak to s nimi vypadá?

Těchto dvou staveb se popovodňová situace nedotýká nijak dramaticky. Výstavba tramvajové tratě pokračuje podle předpokladů. U tratě metra nastalo malé zdržení, neboť se jí také bezprostředně dotkla srpnová povodeň, byly zatopeny tunely pod Vltavou, a část kapacit se v srpnu věnovala odstraňování škod. V dalších měsících by práce měly pokračovat podle harmonogramů.

DP-K Vraťme se ještě k financím. Co způsobilo pozitivní situaci v prvních měsících letošního roku?

Stejně jako v předchozích letech, 2000 a 2001, rostly tržby z jízdného, kde je znát významný přínos činnosti přepravních kontrolorů.

Bohužel, srpnové povodně znamenaly pokles tržeb především z jednotlivého jízdného a podle odborných analýz bude trvat přibližně rok, než se situace vrátí do stavu před srpnem.

Potěšitelné také je, jak jsme zvládli předprodej v září a říjnu, kdy se do škol vracejí studenti středních a vysokých škol. Již se neopakovaly fronty z loňského roku, kdy jsme si hodně pokazili reputaci.

DP-K Je několik dní po komunálních volbách, jak se nové složení radnice projeví na činnosti našeho podniku? Hlavní město Praha je naším stoprocentním vlastníkem.

Radu města vytvoří zástupci stejných stran jako v předchozích čtyřech letech a je předpoklad v pokračování nastoupené cesty, která podporovala městskou hromadnou dopravu. Navíc členy rady budou i dva dosavadní místopředsedové představenstva, kteří jsou s problematikou městské hromadné dopravy, potažmo Dopravního podniku, velmi dobře seznámeni.

Dalším významným faktorem bude, jak se nám podaří sedmdesátičlenné zastupitelstvo s velkým počtem nových tváří seznámit s problematikou Dopravního podniku a městské hromadné dopravy. Vždyť částka, kterou na městskou hromadnou dopravu vydává městský rozpočet, je jeho nejvýznamnější položkou.

DP-K Dlouhodobě připravovanou nejvýznamnější akcí letošního roku na území Prahy byl summit zemí NATO, na jehož záznamném průběhu se také významně podílel náš podnik. Jak náročné byly přípravy?

Tato otázka je trochu rozpolcená, neboť rozhovor vzniká ještě před summitem, ale čtenáři ho budou číst až několik dní po samotném setkání, a tak jejich názor bude utvářen jinými médii.

Nyní se mohu vyjádřit pouze k přípravám, které z naší strany probíhaly s veškerou zodpovědností a při dodržení všech bezpečnostních opatření. Naší výhodou bylo, že jsme mohli využít zkušenosti získané před dvěma lety při zasedání Mezinárodního měnového fondu. Všichni, kteří se na přípravě podíleli, odvedli velký kus poctivé práce, která snad při akci došla docenění.

DP-K Zbývá už jen několik dní a budeme opět měnit letopecet. Jaké úkoly nás čekají v následujícím roce?

Mezi prioritami na příští rok zůstává na prvním místě obnova metra. Koncem března by měla být našim klientům k dispozici celá síť tak, jak ji byli zvyklí užívat do 12. srpna.

Tím však obnova rozhodně nekončí. Na rozsáhlou obnovu čeká po většinu Pražanů neviditelné zázemí



Foto: Petr Malík

a také vyřešení celé problematiky po ekonomické, zejména účetní, stránce. V prvních měsících následky povodně řešili především provozní zaměstnanci, dnes přicházejí ke slovu i méně viditelné, ale stejně důležité činnosti, na které mnohdy zapomeneme.

Na začátku příštího roku budeme také budovat novou tramvajovou trať Karlínem, neboť podloží té staré padlo za obět povodním. Navíc upevnění trakčního vedení musí v těchto místech být odstraněno z okolních domů, a tak už nyní připravujeme nové technické řešení pomocí sloupů v ulicích.

Nečeká nás však jen obnova, už nyní musíme začít s přípravou takových opatření, aby k podobným škodám při záplavách již nedošlo. Budeme hledat technická i organizační řešení, která povedou k lepšímu zvládnutí krizových situací, než tomu bylo v minulosti.

DP-K To jsou plány týkající se ještě srpnových povodní, ale jaké jsou priority z dlouhodobého hlediska?

Pokračovat bude stavba metra do stanice Ládví a krátce před koncem příštího roku už bychom měli začít jezdit tramvajovou tratí na Barrandov. Ta v této části Prahy přinese výrazné zlepšení pro cestující dnes využívající autobusy, obtížně se pohybující mezi množstvím automobilů na jedné z nejzatíženějších komunikací ve městě. Nová trať by do našich vozidel mohla přilákat i nové cestující. Navíc se budeme moci pochlubit tratí evropských parametrů.

V tramvajové dopravě před námi stojí další významný úkol, vybrat ve výběrovém řízení nová tramvajová vozidla. Právě s těmi, bychom se měli setkávat v nejbližších dvaceti letech v pražských ulicích. I v tramvajové dopravě se vydáme cestou nízkopodlažnosti, která se nám tolik osvědčila u autobusů.

DP-K Z budoucnosti, i když ne tak vzdálené, se vraťme do současnosti. Konec roku je vždy časem, kdy se rozbíhá kolektivní vyjednávání na další období. Jaká je situace letos?

Kolektivní vyjednávání na příští rok ještě nezačalo. Zatím vedeme se zástupci odborových organizací diskusi, zda budeme pokračovat v modelu z předchozích let, kdy byla uzavřena dohoda o mzdovém vývoji a potom byly podepsány čtyři kolektivní smlouvy. Jedna na ředitelství a tři na odštěpných závodech. Druhou variantou je podepsání jedné kolektivní smlouvy v rámci celého podniku, což při různosti činností a zvyklostí na jednotlivých závodech se jeví jako poměrně obtížné.

S generálním ředitelem si povídal Petr Malík
Poznámka redakce: Po uzavření rozhovoru s generálním ředitelem došlo k podepsání dohody mezi vedením společnosti a zástupci odborových organizací o kolektivním vyjednávání na rok 2003. Bylo dohodnuto, že na úrovni celé společnosti bude uzavřena dohoda o mzdovém vývoji a následně čtyři kolektivní smlouvy, na ředitelství a třech odštěpných závodech.

Foto: Petr Malík



V předchozích číslech DP-KONTAKTu jste se mohli setkat s rozhovory s řediteli jednotlivých odštěpných závodů. V dnešní části malého „seriálu“ těchto rozhovorů jsme se nad „povodňovými“ otázkami sešli s dopravním ředitelem ing. Petrem Blažkem, abychom se vrátili k činnosti dopravního úseku ředitelství v hektických srpnových dnech, kdy i věci, které jsme do té doby pokládali za samozřejmé a běžné, získaly najednou nový rozměr. Objevily se zničehonic v úplně jiném světle. Pojďme se tedy hned v úvodu našeho rozhovoru ještě jednou vrátit do období srpnových záplav.

DP-K Pane řediteli, měli bychom se v začátku našeho povídání ohlédnout za obdobím srpnových povodní a následnou situaci v městské hromadné dopravě. Jak se situace vyvíjela od prvních „povodňových“ dnů?

Prvními příznaky „mimořádné situace“ bylo už ve dnech 9. - 11. srpna omezení provozu autobusů v oblasti Lahovic, Zbraslavi a Roztok. Rozsah blížící se povodně však v té chvíli nikdo neočekával... Už v pondělí 12. srpna odpoledne začala výstavba protipovodňových stěn

Bez spolupráce všech útvarů podniku si řešení povodňové situace nelze ani představit, říká dopravní ředitel Petr Blažek

prodlouženy z Černého Mostu k tramvajím na Lehovec. Díky mimořádné iniciativě pracovníků DP se podařilo zajistit vyšší vypravení tramvají a autobusů, kde pomohli i kolegové z ostatních dopravních podniků z České republiky a z Polska. Přestože provoz metra nelze v plné míře povrchovou dopravou nahradit, povedlo se to nejrůznějšími provozními, dopravními, technickými a dalšími opatřeními alespoň z velké části. K zajištění náhradní dopravy přispěly svými vlaky kyvadlové dopravy i České dráhy.

jsou minimálně stejně důležité jako změny samotné. Jako další oblast, kterou jsme museli řešit, lze uvést technické, provozní a personální zajištění náhradní dopravy. Byli jsme limitováni počtem dopravních prostředků a řidičů a dlužno dodat, že v těch nejkritičtějších dnech bylo vypravováno opravdu možné maximum.

DP-K Důležitou roli určitě sehrávala i spolupráce s dalšími úseky podniku i lidmi mimo Dopravní podnik – Magistrátem, policií, sdělovacími prostředky...

Bez spolupráce všech útvarů Dopravního podniku si řešení povodňové situace nelze ani představit. Nutno poznamenat, že v této době se mnoho situací, problémů, ale i podnětů řešilo nestandardními způsoby mimo rámec obvyklých útvarů. Už jsem zmiňoval prakticky nepřetržitou přítomnost vedoucích pracovníků podniku v budově Centrálního dispečinku a jejich vzájemná jednání, na maximum posílily dispečerské útvary i počet pracovníků ve směnách, vzniklo nové telefonické informační středisko... Tou dobou bylo možné na Centrálním dispečinku potkávat většinu ředitelů, náměstků, naši tiskovou mluvčí, ale i zástupce policie nebo Magistrátu. Spolupráce s policií a Magistrátem byla na dobré úrovni. Již v prvních dnech bylo rozhodnuto o maximální preferenci veřejné hromadné dopravy před individuální, což se vzápětí projevilo změnou dopravního režimu na mnoha místech v Praze. Povedlo se vyčlenit jízdní pruhy pro autobusovou dopravu nebo instalovat na různých úsecích oddělovací pruhy podél tramvajových kolejí. Díky patří i firmám, které zajišťovaly změny dopravního značení, TSK za spolupráci při odstraňování škod na vozovkách. Důležitou roli samozřejmě sehrála i spolupráce se sdělovacími prostředky, které se staly v oblasti aktuálního informování veřejnosti jedním z klíčových prvků.

DP-K Po prvních hektických dnech a týdnech se situace pozvolna uklidňuje. Jaké nejbližší úkoly na dopravní úsek čekají?

Především stabilizovat dopravní síť a vracet se do normálních kolejí, to znamená věnovat se více tomu, co s obnovou provozu po povodni až tolik nesouvisí.

DP-K Pokud bychom měli události v časovém úseku od poloviny srpna do těchto dní trochu shrnout, určitě vám přinesly mnoho dojmů a poznatků.

To rozhodně ano. Nedá se ale říci, že by převládaly kladné nebo záporné dojmy. Nejspíš od každého trochu. Někteří pracovníci, od kterých bych to ani nečekal, mě svým přístupem nesmírně příjemně překvapili. Těm bych rád poděkoval, a také všem, kteří přímo na ulici (například řidiči tramvají a autobusů) zvládali opravdu náročnou situaci. Příjemným překvapením pro mě byl i fakt, že jsme dokázali zvládnout takové situace, o kterých by nás snad, nebýt těchto mimořádných událostí, ani nenapadlo, že bychom je museli někdy řešit.

-mis-



Foto: Petr Malík

na Smetanově nábřeží (a tím vlastně i první tramvajová výluka). Další opatření si pak večer vyžádala přerušeni provozu metra v úseku Nádraží Holešovice – Florenc a uzavření stanice Křížkova. Proběhlo také první z „povodňových“ jednání vedoucích pracovníků našeho podniku, kteří posléze na několik dní a nocí vytvořili specifické nepřetržitě fungující pracoviště. Ještě v noci došlo k dalšímu omezení v povrchové dopravě. Den na to už se některé oblasti Prahy (například Troja, Chuchle nebo Radotín) změnila na ostrůvky v rozvodněné Vltavě bez dopravního spojení. I přes uklidňující informace z Povodí Vltavy, respektive krizového štábu hl. m. Prahy, rozhodlo vedení podniku o večerním přerušeni provozu metra v nebyvalém rozsahu – ráno se nakonec jezdilo pouze v úsecích Skalka – Náměstí Míru, Zličín – Nové Butovice a Háje – Pražského povstání. Zatopení ostatních úseků v noci nečekal nikdo, naštěstí předchozí rozhodnutí eliminovalo možné ohrožení cestujících. Materiální škody však byly značné.

DP-K Hodně věcí se s kulminující vodou změnilo velice rychle, v podstatě ze dne na den. Zásah do zaběhaných kolejí chodu MHD, a tím vlastně i podniku, musel být hodně citelný.

Zpočátku spadala veškerá dopravní opatření vyvolaná postupující povodní pod operativní změny organizované dispečinkem. Dopravní opatření vyvolaná povodní byla rozsáhlá. V tramvajové dopravě bylo v podstatě vytvořeno nové linkové vedení tak, aby snížením počtu vozů v okrajových částech města bylo, při zvýšeném vypravení, možné provozovat jednak linky X-A a X-B, ale i další linky do směru dočasně přerušeni provozu. Náhradou za linku C metra byly prodlouženy autobusové linky jedoucí ze Severního Města a zavedena další autobusová linka X-C. Na severojižní magistrále se podařilo zavést vyhrazený jízdní pruh pro autobusy. Mimo chodem, cesta ze Severního Města do centra tak byla mnohdy paradoxně rychlejší než při plném provozu metra. Autobusové linky byly

DP-K Činnost dopravního úseku se musela přizpůsobit probíhajícímu událostem. Velký tlak byl především na dispečerské řízení provozu, oblast informací pro cestující, preference náhradní dopravy a MHD vůbec před automobilovou atd. Jak se dařilo na aktuální požadavky reagovat?

Nejdůležitější úkoly povodňového období by bylo možné rozdělit do několika skupin. Bezprostřední obnovu provozu MHD tam, kde to bylo možné – to v prvních dnech znamenalo především velký nárůst práce všech dispečerských útvarů a úzkou spolupráci s řidiči, policií, TSK, Magistrátem nebo útvary výstavby jednotlivých městských částí. Účinná a rozsáhlá opatření byla realizována v oblasti preference. Zmínit zde musím i přímé dispečerské řízení provozu na vybraných přepravních uzlech a kolizních místech (například u stanice metra Vltavská). Další oblast představuje odstraňování následků na zařízení našeho podniku a jeho obnova.

Opomenout nelze ani oblast informací o aktuálním stavu MHD pro veřejnost. Zde musím znovu zdůraznit telefonické informační středisko, které vyřizovalo až 6 000 dotazů denně, plošný výlep a distribuci informačních letáků prakticky po celé Praze, dodávání informačních skládaček do pražských domácností ve spolupráci s Českou poštou, nebo třeba spolupráci s nejrůznějšími internetovými servery, tiskem, rádií a televizí. V oblasti elektronických informací bych rád zmínil také internetový vyhledávací program spojení a jízdních řádů. S kladným ohlaselem se setkalo i podávání informací přímo v provozu. Jednoznačně se ukázalo, že informace o změnách



Foto: Petr Malík

Zastávky „vídeňského“ typu v současnosti



S pojmem „zastávka vídeňského typu“ jste se už mohli v článku věnovaných problematice preference městské hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou setkat.

Zastávky tohoto typu se zřizují zpravidla tam, kde není dostatečná šířka pro nástupní ostrůvek (nebo spíše pro dostatečně kapacitní, tedy široký nástupní ostrůvek), a kde cestující těsně před příjezdem tramvaje vstupují z chodníku do vozovky. Hlavním cílem je tu především zajistit bezpečný a pohodlný nástup a výstup a vyloučit možnost kolize se současnou individuální automobilovou dopravou.

Podstata stavební úpravy v místě zastávky spočívá ve zvýšení úrovně vozovky k hraně chodníku. Automobily do tohoto prostoru přijíždějí přes nájezdový práh ve sklonu přibližně 1:7. Obdobná úprava je i na konci zastávkového prostoru. Předpokládá výrazné označení hrany mezi chodníkem a zvýšenou úrovní vozovky pro správnou orientaci cestujících a řádné udržování vodorovného dopravního značení tak, aby nedocházelo ke špatné orientaci řidičů. Vodorovné značení je vhodné doplnit též oddělovacími sloupky v okraji chodníku. V úseku přibližně 20 – 50 metrů před koncem zastávky se doporučuje osazení betonových oddělovacích tvarovek podél kolejí, které navedou automobilovou dopravu na zvýšenou část vozovky a zabrání v jízdě po tramvajovém pásu. V místě zastávky je také vhodné zvýraznění zákasu zastavení.

V síti pražské tramvajové dopravy existují zatím

pouze tři zastávky „vídeňského“ typu. Jedná se o zastávku „Vodičkova“ směr Lazarská, zřízenou v roce 1996, zastávku „Letenské náměstí“ směr Kamenická, vybudovanou v roce 1999 a „Nádraží Vysočany“ ve směru z centra na Sokolovské ul. u vstupu do západního vestibulu stanice metra Vysočanská, zřízenou v roce 2002. Tato zastávka ještě dozná několika úprav. Budou před ní osazeny betonové oddělovací tvarovky (je již zčásti realizováno) a zastávka bude navíc vybavena i tzv. časovým ostrůvkem, tj. světelnou signalizací umístěnou před koncem zastávky k zamezení vjezdu automobilů do nástupního (výstupního) prostoru v době pobytu tramvajové soupravy v zastávce.

Aplikace tohoto typu zastávky na komunikacích s vysokou intenzitou automobilové dopravy a v místech s častým zásobováním přilehlých obchodů je však vcelku problematická. Limitujícím faktorem jsou jednak finanční prostředky, jednak zejména často velmi složité a obtížné projednávání záměru zřídit na vybraném místě takový typ zastávky. S tím také souvisí dosavadní nízký počet vídeňských zastávek v pražské městské dopravě. V současné době se zatím o realizaci dalších zastávek tohoto typu nejedná.

Z podkladů oddělení integrované dopravního systému zpracoval – mis-

Foto: Dopravní úsek ředitelství



Nový personální úsek čeká mnoho úkolů

Listopadový DP-KONTAKT vás v jedné ze svých pravidelných rubrik informoval o tom, že od 1. listopadu letošního roku byl zřízen na ředitelství společnosti nový personální úsek, do jehož čela byl jmenován ing. Jaroslav Ďuriš. Krátce po jmenování personálním ředitelem se na ing. Ďuriše snesla sprška úkolů souvisejících s kolektivním vyjednáváním na rok 2003. Mezi řešenými problémy si však našel čas ke krátkému rozhovoru.

DP-K Pane řediteli, ocítáte se v čele nového útvaru, který v našem podniku chyběl. Co vedlo k jeho zřízení?

Vznik personálního útvaru má na svědomí vývoj nejen u nás v podniku, ale v celé společnosti. Personální práci je v současné době věnována daleko větší pozornost než v předchozích letech a v podnicích, jako je ten náš, hraje významnou roli. Navíc u nás nastala potřeba změny kolektivního vyjednávání, které ve své dosavadní podobě dosáhlo mezní hranice.

DP-K V Dopravním podniku nejste žádným nováčkem, zejména pracovníci odštěpného závodu Metro vás znají. Můžete i těm ostatním trochu přiblížit, čím jste v podniku prošel?

U Dopravního podniku jsem právě 21 let. Nastoupil jsem po absolvování vojenské základní služby do provozních funkcí. Pracoval jsem nejprve jako dozorcí stanice, později jsem vykonával funkci samostatného provozního technika. Po politických změnách v roce 1989 jsem přešel do pozice vrchního mistra a následně se moje profesní dráha spíše spojila s ekonomikou. Nejdříve jako vedoucí odboru, dále asistent ředitele a v posledních letech jsem působil ve funkci ekonomického náměstka o. z. Metro.

DP-K Co si přinášíte z vašeho více než dvacetiletého působení v odštěpném závodu Metro?

Za celou dobu svého působení jsem strašně moc poznal a naučil se. Náš podnik je svou činností a velikostí hodně specifický, a tak si myslím, že získané zkušenosti jsou velkým vkladem do mého dalšího působení.

Čas od času se setkám se známými, kteří dříve v o. z. Metro působili a stále vzpomínají na svá léta v podniku. Nejen to, pochvalují si i znalosti, které u nás získali, a to je dobré vysvědčení.

DP-K Vraťte se nyní k vaší nové funkci. S jakým výhledem jste nastoupil?

Nejen přede mnou, ale celým úsekem je velmi mnoho úkolů v širokém spektru činností.

V nejbližších dnech je klíčovou oblastí kolektivního vyjednávání, kde jsme se ocitli na konci určité etapy a musíme hledat nové směry a cesty, což při počtu odborových organizací v našem podniku a jejich různosti názorů nebude věc jednoduchá.

Velkým úkolem je samotná personální práce, řízení lidských zdrojů ve vzdělávání zaměstnanců a vůbec práce s lidmi. Vždyť to vytváří určitou firemní kulturu, která představuje obraz firmy na veřejnosti. V této souvislosti nechceme opomíjet ani sociální oblast.

Velmi významným úkolem z dlouhodobého hlediska je vytvoření výhledu o strategickém a koncepčním rozvoji podniku. Po vstupu naší země do Evropské unie se podstatně změní podmínky a my musíme být na tyto změny připraveni. Naším cílem musí být přiblížit Dopravní podnik moderním evropským firmám se vším, co k tomu patří.

-bda-

Personální ředitel se představuje



Ing. Jaroslav Ďuriš

se narodil 24. prosince 1959, je ženatý a otcem jedné dcery. Do Dopravního podniku nastoupil v roce 1981. Nejprve působil v provozních funkcích o. z. Metro. Od roku 1993 se věnuje ekonomice, nejprve ve funkci vedoucího odboru, od roku 1997 do 31. října 2002 působil ve funkci ekonomického náměstka o. z. Metro.

Když jednotka Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku hl. m. Prahy – o. z. Metro vyjela v pondělí 12. srpna 2002 ve 4.38 hodin na čerpání vody na tramvajovém obrátišti na Bílé Hoře, nikdo netušil, že toto čerpání bude mít další pokračování a že boj s vodním živlem a odstraňování následků jeho řádění bude na další týdny hlavní náplní práce hasičů. Ani výjezd na čerpání zatopené haly v tramvajové vozovně Motol těsně před polednem nenásvědčoval tomu, že se k Praze blíží povodeň. Před osmnáctou hodinou vyjeli hasiči ještě jednou na tramvajové obrátiště na Bílé Hoře.

V úterý 13. srpna však již hasiči začali bojovat s vodním živlem i v prostorách metra. Nejprve prováděli odčerpávání vody ze stanice Nádraží Holešovice, kam do prostoru obrátových kolejí vnikla voda přes zábrany na stoletou vodu, a podíleli se na stavění zábran v okolí stanic Invalidovna, Florenc, Malostranská a Staroměstská. V podvečer však situace začala být vážná. Hasiči museli opustit stanici Nádraží Holešovice, protože více jak stoletá voda pronikla přes zábrany do stanice. Následně začala voda zatápět stanici Vltavská. Kolem desáté večer začali hasiči čerpat vodu, která se z kotelny dostávala do vestibulu stanice Florenc na trati C. V té době bylo v okolí vstupu do stanice Florenc B a C v Sokolovské ulici kolem 10 centimetrů vody. Ale ve středu ve 2 hodiny po půlnoci začala do stanice metra na Florenci natékat voda jak ze strany Karlína, tak ze strany Těšnova. Hasiči museli také tuto stanici opustit...

Na pomoc při odčerpávání vody ze zatopených stanic metra se okamžitě začali hlásit jak hasiči ze zahraničí, tak i jednotky Sdružení dobrovolných hasičů ČMS (SDH ČMS) a hasičských záchranných sborů podniků. Jako první byla na stanici Malostranská nasazena jednotka HZS podniku Škoda Plzeň, na stanici Vltavská

Bílou Horou vše začalo...

prováděli čerpání hasiči z Norimberka a z Berlína. Jednotky SDH ČMS z Dolních a Horních Měcholup a z Benice pomáhali na stanici Vysočanská. Nastávaly první problémy. Ve stanicích metra se hromadily zplodiny z motorů čerpadel, proto musely být do těchto stanic instalovány odsávače kouře a na některých stanicích museli zasahující používat dýchací přístroje, které jim dodala jednotka HZS Metro a v průběhu prací se starala o výměnu a doplňování lahví s kyslíkem a vzduchem. Jako nejučinnější se ukázala elektrická ponorná čerpadla, která jsou schopna čerpat vodu z velkých hloubek. Na některých stanicích a větracích šachtách se čerpala voda i z hloubky 25 až 30 metrů. Proto byly ze stanic postupně stahovány ty jednotky, které čerpaly vodu pouze motorovými čerpadly. Největší množství vody odčerpali hasiči z Dánska a německá jednotka z Frankfurtu nad Mohanem, jejichž hydročerpadla byla schopna čerpat až 12 000 litrů vody za minutu. Tyto jednotky čerpaly vodu na stanicích Smíchovské nádraží, Malostranská, Staroměstská, Vysočanská a z větrací šachty na Mánesově nábřeží. Voda však klesala velmi pomalu. Například z větrací šachty na Mánesově nábřeží bylo během 36 hodin odčerpáno téměř 51 milionů litrů vody a hladina v ní poklesla o necelých 5 metrů, neboť do prostoru větrací šachty přitékala voda ze stanice Staroměstská. Na stanicích, kde nečerpaly hasičské jednotky, čerpání prováděly stavební firmy, zejména Metrostav, IPS Skanska, Subterra a další.

Celkem bylo k 16. září z podzemních prostor pražského metra odčerpáno přes 2 miliony m³ vody.

Čerpání vody však nebylo jedinou činností členů

hasičské jednotky Metra. Protože hrozilo nebezpečí, že se může v podzemních prostorách stanic zvýšit obsah nebezpečných plynů, zejména kyslíčnicku uhličitého a metanu, které by se mohly uvolňovat z bahna a nečistot a mohly by ohrozit zdraví zaměstnanců metra a firem, provádějících očištění a rekonstrukci zatopených stanic, prováděla jednotka měření výskytu nebezpečných plynů. Jednalo se o práci fyzicky namáhavou, protože měření se až do konce září provádělo na všech 17 zatopených stanicích a v objektu technického centra na Klárově dvakrát denně a všechny schody se musely poctivě odšlapat, protože eskalátory byly na stanicích mimo provoz. Jenom pro zajímavost, počet schodů na technickém centru Klárov je 155.

Hasičům se podařilo zachránit i velkou část požárního vybavení, kdy ze zatopených prostor vynesli velké množství hasičích přístrojů, které po provedených opravách a revizích jsou opět použitelné pro požární zajištění stanic. Rovněž tak vybavení požárních hydrantů, tj. hadice a proudnice po důkladném vyčištění a kontrole opět mohou sloužit svému účelu.

V posledním období se hasiči podílejí na požárním zajištění stanic, které jsou postupně uváděny do provozu. Na stanicích, ve kterých doposud není plně funkční zařízení elektrické požární signalizace, jsou zřízena detašovaná pracoviště HZS; hasiči, kteří zde vykonávají službu, provádějí nepřetržitý požární dozor v prostorách těchto stanic.

Ing. Michal Wovesný,
ředitel hasičského sboru o. z. Metro
Foto: Štěpán Wovesný



Při odstraňování povodňových škod pomáhají i partneři ze zahraničí

Katastrofa, která potkala Prahu v podobě srpnových záplav, způsobila obrovské škody nejen v rámci naší společnosti, ale na celé infrastruktuře města. Přesto asi nejvíce pocítili Pražané výpadek provozu metra. Bez provozu zůstaly dlouhodobě části všech 3 tratí, celkem se jednalo o 18 stanic. Vyjádřeno v objemu – do metra proniklo více než 2 miliony kubických metrů vody. Proto bylo prvním a rozhodujícím úkolem odčerpání toto obrovské množství vody ze všech zatopených stanic a traťových tunelů. Přitom nebyl k dispozici v převážné většině míst ani elektrický proud.

Snad právě v této době se nejvíce projevila solidarita řady zemí a měst, které nabídly okamžitou pomoc a již v prvních dnech po odeznění povodně přispěly na pomoc. Většinou se jednalo o útvary hasičských záchranných sborů, které přijížděly s potřebnou technikou a komplexním vybavením. Díky jim bylo možno za-

hájit práce ihned, jakmile to pokles povodňové hladiny umožnil. Poděkování patří především několika útvarům hasičských záchranných sborů. Byly to hasičské útvary z Frankfurtu nad Mohanem, z města Norimberka, kde primátor Dr. Ulrich Maly osobně zorganizoval pomoc hasičského záchranného sboru, a kolegové z Dánska – Danish Emergency Management Agency – Central Jutland a Danish Emergency Management Agency Birkerød.

Významnou pomoc zajistila i společnost Siemens AG prostřednictvím své tuzemské pobočky SKV, s. r. o., která zajistila nejen vlastní čerpání, ale i pomoc při vysoušení jednotlivých stanic. Na pracích se podílely také VATRO GmbH Olpe, BKT Klima-und Trocknungstechnik GmbH Duisburg a SHG GmbH Waal, jejichž hlavní náplní bylo vysoušení, dodávky vysoušecí techniky a ochrana zařízení proti velké vodě.

Nutno zdůraznit, že naprostá většina jmenovaných subjektů poskytla svoji pomoc zdarma nebo jen za úhradu části nákladů. Poděkování bylo všem zasláno nejen vedením naší společnosti, ale i představiteli města.

Mimo výše uvedenou podporu obdržel Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost desítky nabídek na dodávky nejrůznějších zařízení, komponentů a materiálů. Všechny tyto nabídky byly postupně předávány vybraným „vyšším“ dodavatelům. Také díky tomu, především s ohledem na zkrácení dodacích lhůt, se daří dříve avizované termíny zprovoznování jednotlivých stanic a úseků metra vesměs plnit, v některých případech dokonce v předstihu. I těmto firmám patří naše poděkování, i když je nelze jednotlivě vyjmenovávat.

Ing. Tomáš Jílek,
technický ředitel

Povodeň na lanovce

V letošním roce lanová dráha zahájila provoz 23. března při jarním otevření ZOO Praha a ukončila jej srpnová povodeň. Posledním dnem provozu byla neděle 11. srpna. Za toto období přepravila 129 794 cestujících a tržby dosáhly 1 946 609 Kč. Z toho 2 207 cestujících jelo na hromadnou jízdenku. Jízdné na lanové dráze bylo i pro rok 2002 ponecháno ve stejné výši jako v loňském roce, a to 15 Kč pro jednotlivou jízdu cestujícího staršího 6 let. Pro rychlejší odbavení větších skupin cestujících a pro snížení množství rozměňovaných peněz do automatů Merona byly zavedeny hromadné jízdenky.

Voda v dolní stanici vystoupila až do výše 7,1 metru. Zaplavena byla celá pohonná jednotka a zničeno bylo sociální a dílenské zázemí lanové dráhy umístěné v mobilních stavebních buňkách. Ze zaplavených částí se povedlo zachránit pohon včetně nouzového, sedačky a některé speciální přípravky na demontáž kladek a lanové zvedáky. Po očištění stanice od bahna a provedení desinfekce bylo přikročeno k opravě. Elektroinstalace včetně rozvaděčů byla demontována a v říjnu zahájila firma Sipor s. r. o. celkovou rekonstrukci rozvodů lanovky a výrobu nových rozvaděčů. Oprava elektroinstalace je rozdělena na stavební část, tj. rozvody a osvětlení stanic, která má být dokončena do 31. prosince 2002, a technologickou, tj. vlastní rozvaděč lanovky a zapojení všech bezpečnostních okruhů a pohonu LD včetně revizí, která má být dokončena do 28. února 2003.

V peněžní místnosti byl rozebrán strop, podlaha a vybourány zničené bezpečnostní dveře. Postupně jsou opravovány omítky, obložení stěn, montáž nového stropu a podlahy. Stejně práce probíhají i v místnosti rozvaděčů, kde budou vyměněna zničená plechová vrata. Sociální a dílenské zázemí lanovky se musí celé obnovit zajištěním nových mobilních stavebních buněk, včetně vybavení pro dřínu, šatnu, WC a kuchyňku.

Současně povodeň zničila hlavní spis lanové dráhy,

tj. kompletní výkresovou dokumentaci, revizní zprávy elektro a strojní, zápisy z prohlídek, zkoušek elektro a strojních, průkazy způsobilosti i na drážní vozidla a všechny průkazy řidičů drážních vozidel na lanové dráze. Výkresovou dokumentaci strojní se nám již povedlo zajistit u nástupce bývalého výrobce lanovky a výkresovou dokumentaci elektro dostaneme novou

při příjemce rekonstrukce elektroinstalace.

Uvedení lanové dráhy do provozu s cestujícími bude předcházet dokončení všech rekonstrukcí a oprav, jejichž průběh je závislý na klimatických podmínkách letošní zimy. Snahou všech zúčastněných zaměstnanců na obnově provozu je první cestující přivítat u rekonstruované lanovky koncem března nebo začátkem dubna 2003.

Josef Dotlačil,
služba technologických zařízení o. z. Metro



Foto: Zoologická zahrada Praha

Obnova dodávek elektrické energie v metru

Během povodně došlo k nezvratnému poškození zaplaveného technologického zařízení měřičů a distribučních transformátorů. Pro obnovení elektrické energie pro provoz jednotlivých stanic je nutné nahradit původní technologické zařízení novým, které odpovídá současnému standardu metra, vyzkoušenému v rámci realizace nových staveb. Zaplavené technologické zařízení je kompletně demontováno, rozsah provedení a výkon nového zařízení v jednotlivých elektrických stanicích je upravován podle stávajících potřeb provozu metra a dispozičních možností. U jednotlivých prvků jsou dodržovány následující zásady:

a. Počet trakčních a distribučních transformátorů zůstává zachován, výkon je uzpůsoben současným potřebám, původní typy jsou nahrazeny suchými transformátory. Ve stanicích, které měly již instalovány suché transformátory, se provádí jejich repase.

b. Rozvaděče 22 kV jsou nahrazeny novým a odzkoušeným typem, včetně skříně komunikace. Dispo-

zičně jsou sekce odděleny a z důvodů minimalizace vlivu vlhkosti jsou skříně rozvaděčů instalovány v nových dispozičních v maximální vzdálenosti od stěn. Rozvaděče jsou vybaveny bleskojistkami na ochranu před spínacím napětím na straně vysokého napětí.

c. Distribuční rozvaděče motorové a osvětlení jsou realizovány nedělené bez zkratovačů přípojnicí. Místo nich jsou rozvaděče v obou sekcích vybaveny zkratovacími přílozkami pro připojení zkratovací soupravy. Napájení stávajících obchodních vybaveností z nových rozvaděčů bude upřesněno podle nových bilancí odběrů.

d. Centrální kompenzace jalového výkonu v motorovém rozvodu se nemění.

e. Stávající střídače a nouzové rozvaděče jsou nahrazovány zdroji UPS, což jsou zdroje s rozvaděči bezvýmřakového napájení.

f. Stejnosměrné distribuční rozvaděče jsou realizovány unifikovaně se střídavým ovládním.

g. Usměrňovače a dobíječe jsou nahrazovány novými typy s diagnostikou napájecího systému.

h. Akumulátorové baterie jsou nahrazovány novými typy s diagnostikou stavů a poruch.

i. Původní trakční usměrňovače včetně napájecího rozvaděče a rozvaděče zpětných kabelů jsou nahrazovány trakčním blokem s výsuvnými usměrňovači a napaječi v zapojení s pomocnou přípojnicí. Stávající kabelové konstrukce v kabelovém prostoru pod měřicími a distribuční transformovnou respektive jen distribuční transformovnou jsou nahrazovány novými nosnými kabelovými konstrukcemi.

j. Kabelová vedení 22kV jsou ukládána do kabelových žlabů a uchycena pomocí trojsponu. Stávající kabelová vedení v traťových tunelech zůstávají v původních žlabech, provádí se měření izolačních stavů kabelového vedení 22kV. V případech nevyhovujících

izolačních stavů jsou kabely 22 kV zkracovány a spojovány. V případech výměny kabelů jsou použity kabely 22-CXEKVCH-Rx240.

k. Trakční napájecí a zpětná vedení jsou realizována bezhalogenovými kabely se zvýšenou odolností proti šíření plamene. Součástí trakčního zařízení jsou nové zkratovače a odpojovače, propojení přívodní kolejnice v místech mechanického přerušení, indikace napětí v přívodní kolejnici (u dozorčích stanic a přepravních manipulantů), bezpečnostní tlačítka (u dozorčích stanic a přepravních manipulantů), vazba napaječů mezi sousedními měřičnými a distribučními transformovnými, rozvaděče pomocných obvodů napaječů a signalizace stavu zkratovačů do energetického dispečerského systému.

l. V souvislosti s touto koncepcí je změněn i automatizovaný systém dispečerského řízení, který monitoruje chod elektrických stanic včetně poruchové signalizace technologií, zároveň prostřednictvím optické páteřní sítě zajišťuje komunikaci a dálkové vládní technologie z Centrálního dispečerského MHD.

m. V souvislosti s novou technologií elektrických stanic je ve stanicích a přilehlých traťových tunelech nově realizováno osvětlení včetně nouzového. Dochází k výměně světelných rozvaděčů a kompletní kabeláže. Výměna kabelů je dána nejen z 80 % nevyhovujícím izolačním stavem, ale i podmínkou Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy na použití kabelů splňujících normy IEC 331 a 332-3.

n. V návaznosti na realizaci nového hlavního rozvaděče jsou měněny přívodní kabely k podružným rozvaděčům, vlastní podružné rozvaděče a následně podle izolačních stavů i kabely k jednotlivým spotřebičům a kabely automatizovaného systému dispečerského řízení.

Výčet těchto činností naznačuje, jak hluboký zásah do energetických zařízení povodně způsobila, nicméně pro uvedení energetického páteřního systému metra do provozu jako celku je stanoven termín 30. ledna 2003.

Ing. Vladana Čížková,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

Foto: Petr Malík





↕ Finišuje se nejen na nástupišti, ale i na obrátových kolejích, kde za poslední měsíc došlo k velkým změnám.



Čtvrteční poledne, vestibul stanice Nádraží Holešovice spíše připomíná skladiště, ale za čtyři dny už bude sloužit cestujícím.



Obnova metra pokračuje

Poslední měsíc v pražském metru? Pracuje se ve všech postižených stanicích na plné obrátky tak, aby termíny zprovoznění uveřejněné v průběhu září byly dodrženy, v některých případech dokonce zkráceny.

Malý příklad za všechny, stanice Nádraží Holešovice, kterou mohou Pražané a návštěvníci města používat od pondělí 18. listopadu.

Čtvrtek 14. listopadu okolo poledne: Ocítáme se na stavbě v plném

proudu. Stavební materiál leží téměř všude. Ve stanicích potkáváme množství dělníků, dokončuje se téměř vše, na co si člověk vzpomene. Na stanoviště u vchodu do stanice teprve odpoledne přivezou nový nábytek. U vchodu ještě hlídá bezpečnostní agentura, aby se do stanice nedostal nikdo nepovolaný. Vestibul připomíná spíše skladiště.

Pátek 15. listopadu okolo 16. hodiny: Vestibul už je uklizen, po včerejším nepořádku nejsou stopy. První cestující

už očekává výstava. Pracovní aktivity pomalu utichají, je potřeba provést pořádný úklid a stanice opět bude sloužit cestujícím.

Pondělí 18. listopadu odpoledne: Stanice už bez problémů funguje. Někteří cestující se ptají, odkud odjíždějí jejich návazné autobusy. Tříměsíční přestávka se přece jen projevuje. K dobré pohodě zpívá Ivan Hlas a množství spěchajících cestujících se stává na několik okamžiků vděčnými posluchači.

Po čtvrtěčním shonu už není ani památka, jen ti nejvšetečnější se ptají, kdy bude otevřena stanice Vltavská; zatím tam musí jet z Holešovic tramvají.

-bda-



↕ Stanoviště provozních pracovníků uprostřed nástupiště. První fotografie zachycuje jeho stav ve čtvrtek a druhá v pondělí. Udělal se velký kus práce.



Vycíděný musí být i název stanice na stěnách.





Pondělní odpoledne a cestujícím zpívá Ivan Hlas. Jeho vystoupení potěšilo desítky cestujících, vystupujících ve stanici Nádraží Holešovice.



V době naší návštěvy ve stanici Náměstí Republiky stál v kolejišti lokotraktor, který zajišťuje odvoz poškozeného materiálu ze stanice.



Rovněž ve stanici Náměstí Republiky se pracuje na uvedení do původního stavu.



Pracuje se nejen na nástupišti, ale i v kolejišti. Vlaky stanice začnou projíždět koncem ledna a o měsíc později bude otevřena i pro cestující.

Do stanice Anděl se vrátí alespoň omezený provoz 9. prosince, a tak i zde se pilně pracuje na rekonstrukci.



U Anděla už se pracuje i na eskalátorech, které jsou omezujícím prvkem v rekonstrukcích mnoha stanic.

Tak vypadalo nástupiště stanice Anděl ve čtvrtek 14. listopadu.





Zatopené soupravy metra byly odtaženy

Dvě soupravy metra ve stanici metra Florenc na trati B se díky svému osudu nechtěně ocitly ve středu zájmu fotografů a novinářů. Nejenom proto, že to byl velice smutný a chmurný pohled, byla snaha co nejdříve soupravy odtáhnout. Nejdříve se musela vyčerpat všechna voda z tunelů a uvolnit dopravní cesta. Samotnému odsunu souprav z tratě B přes trať C do depa Kačerov předcházela dlouhá příprava. Soupravy byly očištěny od všech větších nečistot a nepořádků a omyty tlakovou vodou. Byly demontovány kryty v podlaze nad podvozky a provedena jejich kontrola, odtržení brzdových špalků a rozpojení převodovek, aby trakční odpory byly co nejnižší.

Po této přípravě byly na noc z 20. na 21. a z 24. na 25. října přistaveny čtyři lokomotivky, vždy ve dvojici

spojené a ovládané z jednoho stanoviště. Nic nebylo podceňeno a bylo jištěno, aby vše proběhlo hladce. Lokomotivky nejdříve rozhýbaly krátkým pojezdem soupravu a po opětovné kontrole odvezly bez problémů soupravy na odstavné koleje depa Kačerov. Zde následovalo další hrubé mytí, které provedli hasiči a dále strojní mytí, tlakové mytí s ohřevem vody, desinfekce celé soupravy včetně jejího zadýmení, aby souprava nepředstavovala potenciální zdravotní ohrožení. Následně provedené stěry a vyjádření hygienika potvrdilo, že značné úsilí věnované přípravě přepravy a očištění souprav nebylo zbytečné.

A jaký bude jejich další osud? Budou odvezeny do Plzně, kde se uskuteční jejich modernizace.

Ing. Viktor Baier, foto: Jaroslav Kaše



Povodeň vyřadila telefony

Většina technických zařízení nutných k provozu telefonní sítě metra je umístěna do podzemních technických prostor stanic metra. Telefonní ústředny po výpadku proudu byly napájeny ze zálohových zdrojů. Na zatopených stanicích došlo k jejich zatápnění pod napětím a následnému zničení. Po zatopení řídicích ústředěn došlo k zničení přenosového zařízení (MSB, MSA, FRC). Zničením přenosového zařízení a vlastním zničením ústředěn v jednotlivých stanicích došlo

ke kolapsu všech ústředěn a nebylo možno se dovolat ani mezi nezatopenými stanicemi a depy.

Ihned jsme se začali ve spolupráci s firmou DAMOVO (ERICSSON) zabývat zprovozněním telefonizace nezatopených stanic a propojení dep do systému. Bylo nutno prověřit optické trasy do depa Hostivař, depa Kačerov, vybudovat radioreléový spoj mezi depem Zličín a částí tratě B (Zličín - Radlická) a optický spoj mezi CD a stanicemi Dejvická a Náměstí Míru. Neza-

nedbatelnou a časově náročnou prací bylo i softwarové přeprogramování ústředěn a hlavně směrových volání jednotlivých ústředěn tak, aby bylo umožněno volání z JTS i do JTS.

V současné době se postupně fyzicky připojují ústředny a celý systém přeprogramovává s postupným oživováním ústředěn v jednotlivých rekonstruovaných stanicích.

Jiří Paul,

služba sdělovací a zabezpečovací o. z. Metro

Od uzávěrky listopadového čísla se představenstvo sešlo na dvou zasedáních a jeho členové jsou pravidelně informováni o aktuálním stavu a připravovaných změnách v provozu městské hromadné dopravy a o aktuálním postupu prací při obnově metra.

Informace o průběhu pojištění Dopravního podniku. Představenstvo bylo informováno z úst předsedy představenstva společnosti STACH & S. T., a. s., makléřské firmy zajišťující pro Dopravní podnik pojištění, JUDr. Stacha o vývoji pojištění majetku Dopravního podniku od roku 2003.

Zpráva o konsolidované účetní závěrce. Bylo schváleno, že Dopravní podnik nebude v souladu s opatřením Ministerstva financí ČR provádět konsolidovanou účetní závěrku za rok 2002.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. - 3. čtvrtletí 2002. Členové představenstva byli informováni o hospodaření Dopravního podniku za tři čtvrtletí letošního roku a následně vzali zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů na vědomí.

Modernizace zabezpečovacího a části sdělovacího

Představenstvo projednalo

zařízení na trati B pražského metra a na příslušném parku vozidel metra. Představenstvo po projednání tohoto materiálu uložilo generálnímu řediteli zajistit vypsaní obchodní veřejné soutěže na „Modernizaci zabezpečovacího a části sdělovacího zařízení na trati B pražského metra a na příslušném parku vozidel metra“ s termínem do konce měsíce března 2003.

Rozbor nehodovosti. Členům představenstva byl předložen rozbor nehodovosti za období od 10. do 29. října. Dále dopravní ředitel provedl analýzu počtu nehod v roce 2002 ve srovnání s rokem 2001, z které vyplynulo, že počet nehod zaviněných řidiči tramvají je v letošním roce výrazně nižší, přičemž výrazným způsobem vzrostl počet ujetých vlakokilometrů na jednu zaviněnou nehodu.

Zpráva o výsledku soutěže: Zástavba lokality „Národní“. Představenstvo rozhodlo na základě doporučení komise vyhodnocující uvedenou soutěž, že

nabídka společnosti Pražské komunikační a společenské centrum, s. r. o. se umístila na 1. místě.

Zpráva o ohodnocení mimořádných prací při odstraňování následků ničivých povodní. Členové představenstva schválili podle určených pravidel vyplacení mimořádných odměn za práce při odstraňování následků povodně řidičům tramvají, autobusů a manuálním pracovníkům všech odštěpných závodů do celkové výše 9 milionů Kč.

Informace o předprodeji jízdních dokladů studentům středních a vysokých škol. Členové byli informováni o opatřeních, která provázela letošní bezproblémový předprodej kuponů studentům středních a vysokých škol.

Informace o evakuaci cestujících v metru z osobního vlaku do tunelu. Představenstvo bylo informováno o postupu a opatřeních, která provázejí případnou evakuaci cestujících z vlaků metra. -red-

Vandalismus v prostorách metra

Problematikou vandalismu a jeho hlavním fenoménem posledních let - graffiti se zabýváme již několik let, zejména od roku 1997. Čtenáři DP-KONTAKTU se mohli seznámit s touto problematikou již v několika článcích a z různých úhlů pohledu. V posledním období došlo k posunu formy vandalismu, který v průběhu let prošel určitým vývojem. Součástí řady přijímaných opatření je i ekonomické sledování nákladů. Podle tohoto hlediska, když porovnáme náklady v jednotlivých letech, dochází k značnému nárůstu nákladů spojené s „bojem“ proti vandalismu. V podstatě se jedná o přímé náklady, které se platí firmám za odstranění následků vandalismu. Celková částka včetně nepřímých nákladů je výrazně vyšší (například investiční náklady na elektronické zabezpečení, zvýšená ostraha, preventivní nátěry). Objem finančních nákladů je pragmatickým vyjádřením. Nedokážeme peněžně vyjádřit, jaké škody způsobuje vandalismus tím, že náš zákazník je nespokojen s prostředím, ve kterém cestuje. Český ekvivalent k anglickému výrazu je poškozování „dobrého jména“.

V roce 2002 (celkové náklady za prvá tři čtvrtletí 13 milionů Kč) představují nejvyšší finanční výdaje náklady spojené s odstraňováním graffiti ve stanicích a vozech metra. Ostatní náklady na odstraňování vandalismu (poškození nebo rozbití obložení, omítek, skleněných výplní, výtahů, eskalátorů, krádeže informačních panelů a podobně) představují 3,8 % přímých nákladů. Z toho skoro 200tisícovou škodu způsobili vandalové rozbitím opláštění stanice pravděpodobně za použití kulečnických koulí!?

Situace s graffiti ve stanicích má mírně stoupající tendenci, ale díky způsobu provádění plateb firmám se výrazně finančně neprojevuje. Představují 13,3 % přímých nákladů. Zvolený postup ochrany a odstraňování graffiti se ukazuje jako účinný a vyhovující.

Nejhorší situace je ale u vozů metra. Zde se situace výrazně zhoršila. Proč tomu tak je? Situaci sledují již několik let a musím dát za pravdu zkušenostem ze zahraničí. Experti upozorňovali, že pokud dojde k zvýšení tlaku proti tvůrcům graffiti, dojde k radikalizaci části těchto lidí. V počátcích jsme se setkávali s pomalováním vnějšku souprav. V některých případech se dalo říci, že jde o určitá „umělecká“ díla, která vyžadovala pečlivou přípravu a dostatek času na jeho realizaci. Tyto výtvary si následně fotografovali a zveřejňovali ve své komunitě. V posledních letech se zlepšilo zabezpečení dep a odstavných kolejí na všech tratích. To paradoxně vedlo k tomu, že se omezil počet souprav poškozených zvenku, ale stoupá poškození interiéru. Zde se již nedá mluvit o uměleckých ambicích tvůrců, ale o hrubém vandalismu. Ten je vyjadřovaný různými čmáranicemi a klikyháky. Kromě toho se objevuje i další fenomén, a to rytí do okenních skel. Tyto projevy vandalismu v některých případech vedly až k odstavení

souprav z provozu, když byly poškozovány skla kabin řídicích stanovišť. Řezání do koženkových sedaček, vnikání na neobsazená řídicí stanoviště, kdy již byla přímo ohrožována bezpečnost provozu, jen tento vandalismus doplňuje. Nedá se snad již mluvit o graffiti, jediný cíl je škodit. Situace se zhoršila i s nasazením rekonstruovaných a zejména nových vozů. Vandalové to přijali jako určitou výzvu. Je známý fakt, že byla vypsána odměna za první pomalování nové soupravy a mediálně prezentována v denním tisku. Se značným úsilím se nám dařilo tomuto tlaku odolávat. Bohužel bylo to krátkodobé vítězství. Přímo za provozu s cestujícími, převážně mladiství ničí a poškozují vnitřní interiéry vozů.

Na všechny tyto projevy bylo samozřejmě reagováno. Vstupy do kabin strojvedoucího byly osazeny elektrickými zámky, graffiti a jiné malůvky průběžně odstraňovány, nejhůře poškrábaná skla měněna a podobně. Přes tato opatření zůstává stav neutěšený i nadále.

S nástupem nových i rekonstruovaných vozů metra se udržení čistoty a kulturního prostředí stává stále větším problémem. Nová technika, interiéry a použité materiály znamenaly nové formy vandalismu a nárůst vynaložených prostředků. Kromě již uvedených graffiti a dalších čmáranic na stěnách jsou terčem vandalů zejména čalouněné sedačky. Od čmáranců, přes rozřezání, až po „pouhé“ nalepené žvýkačky. V současné době je již zcela zničená kolem 100 potahů sedadel a řada dalších znehodnocena. Dochází i k deformování rámu a plechů pod potahy sedaček. Cestující se kolikrát rozpakuje na takovou sedačku sednout. Škrábání skel je velkou komplikací, výměna drahá a složitá vzhledem k přímému nalepení skel na karoserii. Použitá podlahovina při znečištění absorbuje barvy a velmi obtížně se čistí. Čalouněné sedačky jsou pravidelně jednou za měsíc podrobeny parnímu čištění. Původní záměr pravidelné roční výměny a vyprání čalouněných potahů byl vzhledem k jejich stavu v provozu přehodnocen a práce budou prováděny každého půl roku. Navíc bude tato činnost svěřena přímo výrobci, který kromě čištění zajistí i výměnu poškozených potahů a opravu deformovaných skeletů sedaček. Při jednorázové akci, kterou výrobce provedl v dubnu a květnu letošního roku, bylo opraveno 298 deformovaných rámu a plechů sedadel a 38 rámu opěradel. Náklady na čištění (vyprání) pro 1 soupravu včetně sundání, zpětného nasazení vypraných potahů a dopravu, budou činit 46 tisíc korun. Poškozené skelety a jejich opravy budou účtovány zvlášť.

Proti vandalismu, projevujícímu se škrábáním do okenních skel, bylo již v roce 1998 zvažováno opatřit skla ochrannou fólií s tím, že by se použila u nových vozů metra. Jak se ukázalo, fólie zabrání poškrábání skla, ale zároveň lze poměrně snadno rýt do samotné fólie. To by předpokládalo její občasnou výměnu.

Rovněž zde hrozila možnost odlupování z okenních skel samotnými cestujícími. Náklady na jednorázové vybavení celé vlakové soupravy fólií na ochranu skla v tehdejších cenách představovaly 117 tisíc korun pouze u vnitřní strany oken. Předpoklad vynaložených nákladů s přihlédnutím ke skutečnosti, že přes jejich použití nebylo možné skla stoprocentně ochránit, vedl nakonec k rozhodnutí, že od fólií bylo v té době upuštěno. Dnešní stav oken nových vozů metra nastoluje otázku, zda se takovou ochranou znovu nezabývat.

Je zřejmé, že důležitým faktorem pro zlepšení neutěšeného stavu u vozů metra kromě odstraňování následků, které je organizačně náročné (viz například odstavení a manipulace se soupravami) je i snaha o zdokonalování použitých materiálů. V souvislosti s problematikou podlah ve vozech je připraveno jednání ve věci zvýšení odolnosti proti nasákavosti podlahové krytiny. Rovněž je připraveno jednání s výrobcem laminátových stěn interiérů vozů s cílem zajistit menší poréznost povrchu a usnadnit případné čištění. Pokud se podíváme na zahraniční zkušenosti, je třeba zamyslet se nad využitím kamer umístěných přímo ve vozech metra. Současný stav je opravdu již neúnosný.

Odstěpný závod Metro se již řadu let snaží tento stav řešit, nebo alespoň udržet v určitých mezích. S přerušovaním vandalismu do interiérů vozů celý problém dále akceleruje. Nejenom dopravce, ale samozřejmě zejména cestující velmi negativně vnímá poškozený a znečištěný interiér u jinak pěkných nových vozů.

| Finanční vyjádření nákladů na vandalismus u vozů metra (přímé náklady) | |
|--|---------------|
| rok 1999 | 5 496 820 Kč |
| rok 2000 | 8 808 485 Kč |
| rok 2001 | 8 825 356 Kč |
| rok 2002 *) | 10 504 130 Kč |

*) 1. až 3. čtvrtletí 2002

Z podkladů odstěpného závodu zpracoval ing. Viktor Baier, foto: Jan Krblich



Vzpomínka na Stanislava Růžičku



V našem vědomí vždy prožíváme velmi silně zprávu o tom, když se dozvíme, že náš svět opustil člověk, který nám byl byt jen v určitém úseku našeho života velice blízký. O to silnější bolest prožíváme, když se jedná o člověka, jenž v našich vzpomínkách znamená příklad, vzor, prostě určitou metu našich osobních životních cílů a představ. A takový byl Stanislav Růžička – „tvrdej“, ale „rovnej“ chlap, v beletrii by byl jednoznačně „křídlem“, v zaměstnání byl charismatickou osobností, spravedlivý, zodpovědný, v kruhu svých nejbližších laskavým manželem, otcem, dědou a pradědou. Když mohl – pomohl, když věděl – poradil, a nikdy nepodrazil! Dožil se úctyhodných třiaosmdesáti let - důstojně, ve štěstí a pohodě – krátce řečeno: tak jak si zasloužil.

Nesmazatelně se vryl do vědomí pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy v letech 1971 až 1989. V dobrém na něj vzpomínají především pracovníci služby vozové o. z. Metro: strojvedoucí, opraváři vozidel, provozní pracovníci, technici, mistři, prostě ti, kteří tehdy pracovali v depu metra na Kačerově. Svě bohaté životní zkušenosti z předchozích zaměstnání,

svůj výrazný cit pro efektivní rozhodování a řízení využil v oblasti přípravy provozu metra, a to hlavně v jeho prvopočátku, když se metro potýkalo s dětskými nemocemi. Dal dohromady pracovní kolektiv z lidí, kteří přišli pracovat do metra z různých oborů, podniků a koutů naší republiky. A to, že se mu podařilo sladit a nasměrovat správným směrem desítky odlišných osobností, různorodých charakterů a protichůdných praktik, dnes mohou potvrdit hlavně ti pamětníci, kteří denně používali 1. provozní úsek tratě C. Od prvního dne provozu totiž vstoupilo metro do podvědomí Pražanů jako spolehlivá městská doprava a tento kredit si udrželo i v dalších letech.

Měli jsme to štěstí, že se naše životní dráhy setkaly a cítíme se nesmírně obohaceni o poznání, které v nás zanechal. Na Stanislava Růžičku vzpomínáme s láskou a úctou. Zemřel tiše po krátké těžké nemoci ve středu 6. listopadu 2002.

Za spolupracovníky
Ing. Miloš Ježek a Mgr. Vladimír Holan
Foto: Archiv autorů



Montáž podštěrkových rohoží firmy PHOENIX, vyfoceno 2. srpna letošního roku.

Ve smyčce Černokostecká bylo instalováno mazací zařízení firmy COGIFER. Detail přibližuje rozvod maziiva k jednotlivým mazacím bodům.



Pohled do řídicí skříně přestavnicku elektricky ovládané výhybky na vjezdu do smyčky Černokostecká.

Provoz tramvají na Černokostecké ulici před zakrytým svršku.

Rekonstrukce tramvajové tratě v Černokostecké ulici

Ve dvou etapách byla loni a letos rekonstruována tramvajová trať v Černokostecké ulici. Byl rekonstruován ucelený úsek od křižovatky Vinice až před oblouk na nadjezd Černokostecké ulice u smyčky Ústřední dílny Hostivař (smyčka ÚD Hostivař a nadjezd byly rekonstruovány již v roce 1997 – v souvislosti s havarijním stavem mostní konstrukce).

Část loni rekonstruovaného „horního“ úseku se dočkala obnovy od zahájení provozu v roce 1967 vůbec poprvé. „Dolní“ úsek (Vinice – smyčka Černokostecká) byl rekonstruován naposledy v roce 1966. Stav obou úseků trati byl dobře patrný při jízdě tramvají, kdy jedna návěst omezující rychlost střídala druhou.

Původní uspořádání traťového svršku odpovídalo době stavby. Žlábkové kolejnice NP3 byly upevněny na předpjaté železobetonové

pražce, uložené ve šterkovém loži. Příčné přejezdy byly vydlážděny žulovou dlažbou, zbývající prostor byl (patrně později) zakryt živičnou vrstvou. Výjimku tvořil svršek z velkoplošných panelů BKV, které byly použity při rekonstrukci kratšího úseku tratě v letech 1989 až 1990 (rekonstrukce mostu přes nádraží Praha – Malešice a novostavba mostu přes vlečku do malešické průmyslové zóny).

Po rekonstrukci je použito prakticky shodného konstrukčního uspořádání, tj. nyní používané kolejnice tvaru NT1, upevněné na předpjaté železobetonové pražce TB 93, uložené do šterkového lože. Na mostě přes vlečku byly pro malou konstrukční výšku pražce zabetonovány do desky, spočívající přímo na mostní konstrukci.

V „horním“ úseku byl použit svršek otevřený, v místě zastávek a příčných přejezdů je použita betonová dlažba. Výjimku tvoří dva nejzatíženější přejezdy (Dřevčická a Sazečská), kde byl použit přejezd montovaný z železobetonových panelů. Spodní část má v převážně většině svršek zatravněný, pouze v místě přechodů pro chodce a méně frekventovaných přejezdů je opět užitá betonová dlažba a dva nejfrekventovanější přejezdy (Limuzská a Tuklatská) jsou montované z masivních pryžových bloků. Zatímco otevřený kolejový svršek splňuje bez potíží nově požadované hodnoty elektroizolačního odporu mezi kolejnicemi a okolním prostředím, u všech dosud používaných typů zakrytého svršku se naměřené hodnoty blížily mezním. Proto drážní úřad vždy požadoval provést po každé rekonstrukci nebo

opravě tramvajové tratě měření elektroizolačního odporu. Odbourání těchto měření je možné za podmínky, že elektroizolační odpor konstrukce vyhoví s dostatečnou rezervou. Právě rekonstrukce tramvajové tratě v Černokostecké ulici se stala příležitostí k vyzkoušení několika firem, které vyrábějí systémy, umožňující dostatečnou elektrickou izolaci kolejnic. Tyto systémy víceméně vycházejí z původních systémů, snižujících hluk a vibrace z tramvajové dopravy. V úseku Vinice – Černokostecká, který je pro porovnávání celé řady parametrů ideální (dlouhý přímý úsek s malým podélným sklonem, podobně odrazivý terén), bylo zkušebně položeno celkem pět různých systémů tlumících hluk, vibrace a současně elektricky izolujících kolejnice od okolního prostředí. Pro snížení vibračních úseků se v současné době vyhodnocují. Kromě měřených veličin (hluk, vibrace, elektroizolační odpor) se po přihlídnutí k ceně, kvalitě prací a přístupu jednotlivých firem k zakázce vybere dodavatel, jehož výrobky se budou v příštích letech používat při rekonstrukcích tramvajových tratí v Praze.

Vzhledem k použití klasické konstrukce koleje se v obou případech trať nechala vždy po druhém podbití „zajet“ v běžném provozu, a až poté se provedlo třetí podbití strojní podbíječkou a definitivní zakrytí tratě.

Rekonstrukcí byla odstraněna některá omezení: zákaz potkávání vlaků KT v oblouku u zastávky Vinice, omezení ve smyčce Černokostecká (sklápění zrcadla na vnitřní koleji) a všechna omezení rychlosti jízdy. Ve smyčce Černokostecká došlo vypoštěním kolejové spojky ke zjednodušení kolejového řešení, což umožnilo prodloužit nástupní i výstupní prostor na délku tramvajového vlaku a v případě jízdy na vnitřní kolej smyčky i usnadnit výstup z tramvaje. Všechny zastávky mají zvýšenou nástupní hranu a vždy alespoň jeden bezbariérový přístup. Pocit větší bezpečí cestujících zajišťuje instalované zábradlí na nástupišťích. Pro snadnější přejezd autobusů a individuální dopravy byla na všech přejezdech přes tramvajovou trať snížena niveleta koleje. K ideálnímu řešení by v tomto případě bylo zapotřebí rekonstruovat současně s tramvajovou tratí i vozovku, což se bohužel nepodařilo. Výhybkové výměny jsou s pružnými výměnnými jazyky z manganové oceli, rozjezdové výměny jsou uzamykatelné s možností bezkontaktního stavění vlakové cesty.

Nezbývá, než si přát, aby tato trať, která je doslova „přecpána“ zkušebními úseky a v pražské tramvajové síti dosud nepoužitými konstrukcemi, dlouho sloužila s minimálními údržbovými zásahy.

Text a foto: Ing. Miroslav Penc, odbor staveb ředitelství

Pohled na různé typy zákrytu tramvajové tratě u Limuzské ulice.



Zprovoznování měníren v o. z. Elektrické dráhy po povodních

Časopis DP-KONTAKT přinesl v září letošního roku zprávu, která se týkala zatopení a poškození měníren o. z. Elektrické dráhy. V následujícím období se provozovna Měnírna a kabelová síť, která měnírny provozuje, zaměřila na odstraňování následků povodní. V krátké době byly do provozního stavu uvedeny měnírny Smíchov, Pivovar, Černý kůň a Modřany. Nejvíce poškozené měnírny, Trojská a Karlín, nebylo možno okamžitě nahradit, neboť znehodnocení budov a technologického zařízení bylo značného rozsahu.

Měnírna Trojská

Hladina zátopné vody dosáhla výšky 4,20 metru. Po jejím opadnutí bylo zahájeno čištění celého pozemku, na kterém se měnírna nachází a byl určen postup repase technologického zařízení následovně:

- Vysokonapěťový rozvaděč 22 kV firmy HOLLAND HOLEC byl celý demontován a poslán k celkové opravě do výrobního závodu,
- Trakční transformátory a transformátor vlastní spotřeby byly na místě očištěny a pomocí technologie firmy HESIA vysušeny. V této době nebyl v prostoru měnírny žádný zdroj napětí (VN i NN), a bylo proto nutno zapůjčit elektrocentrálu 100 kVA od firmy BREMA,
- Trakční technologie (usměrňovače a napaječové výpínače) byly demontovány a odeslány do výrobního

závodu ŽS Brno. Vedení provozovny byl uložen úkol zprovoznit celé technologické zařízení do 31. října 2002 s cílem zajistit znovuobnovení tramvajového provozu v úseku nádraží Holešovice – Stírka. Tento náročný úkol byl splněn zvýšeným úsilím jak všech dodavatelských firem, tak všech pracovníků provozovny, kteří se na něm podíleli.

V průběhu funkčních zkoušek se ukázalo, že přesto, že trakční transformátory byly vysušeny a vyzkoušeny zvýšeným napětím, došlo u jednoho z nich k přeskoku na vysokonapěťové cívice a provozovna musela okamžitě řešit jeho náhradu. Řešení celé situace pomohly zajistit trakční transformátory, které měla provozovna zakoupeny pro vlastní investici na měnírně Braník. Tím bylo možno splnit uložený termín.

Jelikož v rámci dodávky repasovaného trakčního zařízení bylo možno dodat komponenty řídicího systému, nebylo dosud zprovozněno dálkové ovládní a měnírna je provozována místně – s obsluhou zařízení.

Náklady na znovuzprovoznění měnírny nejsou dosud finančně uzavřeny, odhadem bylo na tuto akci vynaloženo přibližně 12 milionů Kč.

Měnírna Karlín

Rovněž tato měnírna byla silně poškozena. Technologické zařízení bylo zatopeno do výše 2,25 metru

a zcela znehodnoceno. Jelikož se jednalo o zařízení s rokem výroby 1964, bylo rozhodnuto krizovým štáblem, že tato technologie nebude repasována a hledaly se jiné možnosti zajištění napájení tramvajových tratí. Vzhledem k tomu, že bylo rovněž silně poškozeno metro a jako jeho náhrada byly nasazeny tramvajové linky X-A a X-B, bylo přistoupeno k provizornímu řešení napájení pomocí jednoho komplexu převozných měníren, který byl umístěn na ploše sousedící s poškozenou stabilní měnírnou. Převozná měnírna byla zprovozněna k 6. září s tím, že pro energetické napájení celé oblasti včetně ulice Sokolovské budou do doby postavení nové stabilní měnírny použity kontejnerové měnírny, které vyrábí firma EES ŽS Brno, a které již provozně bez závad fungují v Dopravním podniku města Brna.

V současné době je náhradní technologie vyráběna, byl zpracován projekt ke stavebnímu povolení a zajišťovány veškeré požadavky legislativního charakteru. Uvedená technologie by měla být instalována 7. prosince na pozemku stabilní měnírny a po jejím připojení k stávajícím sítím vysokého napětí a drážních rozvodů, po provozních zkouškách a zajištění všech provozních dokladů uvedena do provozu k 15. prosinci.

Vynaložené náklady nejsou rovněž uzavřeny, finanční předpoklad činí přibližně 60 milionů Kč.

Závěrem je nutno poděkovat všem, kteří se na zprovoznění uvedených měníren podíleli či podílejí, a to jak dodavatelským firmám, pracovníkům provozovny, tak i útvarům ředitelství a technického a výrobního náměstka o. z. Elektrické dráhy.

Vladimír Farář, vedoucí technické provozovny Měnírny a kabelová síť

Závěr seriálu o linkách

Všechno jednou skončí. A tak jsme se ani nenadáli a je tu poslední díl seriálu o tramvajových linkách. Ale než opravdu definitivně skončíme, musíme si toho ještě hodně povědět. Proto žádné zdržování a s chutí do toho. Naposled jsem vám slíbil, že se vrátíme k linkám č. 28, 29 a 30.

Linka č. 28

Vyjela 15. ledna 1962, pomíneme-li jeden slet a dvě spartakiády, jak to činíme a i dnes budeme činit u všech linek. V tom dvašedesátém měla za úkol svést v ranní špičce cestující z oblasti Nákladového nádraží přes Floru, Olšanské náměstí a Husineckou na Můstek. Od třiašedesátého si trasu ještě více zkomplikovala, když začala jezdit v ranní špičce z Kubánského náměstí přes Průběžnou na Vinici, Floru a Olšanské náměstí k Bulharu, odkud pokračovala ráno kolem Muzea přes Můstek zpět k Bulharu, odpoledne ovšem naopak. Zanedlouho však mění Kubánské náměstí (tehdy pochoptitelně náměstí Kubánské revoluce – čtíte tu vpravdě revoluční změnu v pojmenování tohoto prostranství po roce 1989?) za konečnou na Černokostelecké, od 4. dubna 1966 na 14 dnů jezdí ke strašnickému nádraží, pak jen na Olšanské hřbitovy, ale ta hlavní změna přijde od 30. září 1968, kdy je od dnešního Výstaviště a Strossmayerova náměstí vedena na náměstí Republiky a k Prašné bráně, odkud pokračuje na Olšanské náměstí a pak opět jednosměrným objezdem, odpoledne zase opačně orientovaným, přes Nákladové nádraží a Floru zpět. Ale už 25. května 1970 je linka zrušena

Podruhé se objevuje v pražských ulicích mezi zahájením provozu na trati C a trati A metra, tj. mezi 9. květnem 1974 a 13. srpem 1978. Tehdy jezdí s drobnými změnami mezi branickým a smíchovským nádražím a říká se jí proto „pobřežní hlídka“. Potřetí už se její trasa (z Kubánského náměstí přes Otakarovu, I. P. Pavlova Karlovo náměstí k Andělu) nevíže a tak je po čtyřech měsících „osmadvacítka“ zrušena definitivně.

Linka č. 29

Byla zavedena 4. dubna 1966 a stejně jako „osmadvacítka“, i ona začíná v centru jezdit jednosměrným objezdem – ráno od Muzea na Můstek, kolem Prašné brány a Hlavního nádraží zpět k Muzeu, odpoledne naopak – a dále po Vinohradské na Vinici a Černokosteleckou, později vybrané spoje až k Ústředním dálnám DP. Pak se mění rozsah provozu, což není tak zajímavé; zajímavou změnou je prodloužení na Výsta-

viště a hlavně o půl roku později až k vozovně Kobylisy (17. ledna 1972). Tak se dostala „devěťadvacítka“ mezi nejzatíženější diametrální linky a na tom nic nezměnilo ani její zkrácení od Ústředních dílů na Černokosteleckou, ani zrušení tratě v Holešovičkách, ke kterému došlo 15. ledna 1975. Ostatně netrvalo dlouho – už 5. května 1977 se „devěťadvacítka“ rozjela po nové trati v Trojské ulici. Pomíneme-li věčné střídání konců (Černokostelecká nebo Ústřední dílny), dostaneme se až k datu 19. prosince 1980, tedy k zrušení provozu po Václavském náměstí v podélném směru. Když to nešlo podélně, muselo to jít příčně, tj. z Můstku na Perštýn, Karlovo náměstí, náměstí Míru a Floru. V této trase se dočkala linka č. 29 i svého konce. Kdy? 4. července 1985.

Linka č. 30

Je poslední z těch, o kterých jsme dosud nemluvili. Její historie se psala od 7. listopadu 1967 do 13. srpna 1978 a za tu dobu jezdila stále z Vokovic (později z Divoké Šárky) k Nádraží Braník po trase Dejvická (tehdy Leninova) – Hradčanská (Špejchar) – Malostranská (Klárov) – Staroměstská (Náměstí Krasnoarmejců) – Národní divadlo – Palackého náměstí – Výtoň – Dvorce. A to už je opravdu všechno.

Na začátku jsem si postesknul, že všechno jednou skončí. Nejinak je tomu i s tímto seriálem, který vás měl

provést po trasách jednotlivých linek. Jako všechno, i on se vyvíjel. Otevřete-li starší čísla DP-KONTAKTU, zjistíte, že zpočátku jsme se více věnovali faktickým popisům, například i umístění traťových zařízení, později zase historií jednotlivých míst i objektů, kolem kterých popisovaná trasa vedla a nakonec jsme se snažili nic nevynechat a „projet“ všechny úseky kolejevitě sítě. Postupem času se tak povedlo zmapovat tuto síť celou. Přišli jsme i na věci neznámé či takové, o nichž mělo povědomost jen málo lidí – za všechny jmenujme zastávku Hlušíčkova a objasnění jak jejího názvu, tak i podle jaké osobnosti byla nazvána. A hlavně jste mě mnohokrát doplňovali, když jsem byl příliš stručný nebo se ve svojí honbě za výrazem dostal k nesrozumitelnosti takřka zajímavě. Vůbec nejhorší pak byly chyby a omyly, které našťásti tu a tam, ale přece jen utekly. Za všechny, kdo mi je pomáhal opravovat (a odstraňovat), bych rád jmenoval alespoň pány Ježka a Šurovského, kteří mi oba, každý jiným způsobem, moc pomohli. Tak mě napadá: naposledy jsem byl upozorněn, abych nezapomněl na existenci linky č. 34, která „pomáhala“ čtyřce v letech 1995 až 1998 v úseku mezi Kubánským náměstím a Kotlářkou. A víte, že jsem na to opravdu zapomněl?

I když bych rád využil poslední příležitosti a sdělil vám všechno, co ještě sděleno nebylo, musím se s vámi rozloučit, i když nerad. Ale: všechno, co děláme, děláme k větší slávě pražské dopravy. Berte i právě skončený seriál jako příspěvek k tomuto snažení. -zjs-

Foto: Archiv DP



První listopadový den nastoupil do své nové funkce ředitele klíčovské garáže ing. Václav Novotný. Po několika dnech po nástupu jsme si s ním povídali o současnosti, ale zejména budoucnosti v jeho nové funkci.

DP-K Pane řediteli, jak cítíte ve své nové funkci?

To je zajímavá otázka. Musím poctivě říci, že mé pocity jsou dosud chaotické. Je třeba si uvědomit, že od doby, kdy mi ředitel odštěpného závodu ing. Špitzer tuto funkci nabídl, a mým nástupem uběhlo pouhých 14 dní. Do funkce jsem nastoupil po tragicky zesnulém ing. Jünovi. Nemám tedy možnost, kterou většina lidí v takové situaci má; alespoň v prvních dnech spolupracovat s předcházejícím ředitelem. Navíc jsem do funkce nastoupil v době vrcholících příprav na summit NATO. V rychlém spádu událostí jsem dosud nenašel čas podrobněji zhodnotit své pocity. Snad mi celý rozsah současných událostí dojde až v budoucnu. Přesto mohu říci, že na první pohled na mne garáž Klíčov udělala velmi dobrý dojem.

DP-K V garáži Řepy jste nastoupil do funkce vedoucího technika od 1. ledna letošního roku. Předtím jste pracoval v různých funkcích v naší armádě. V čem vám předchozí zkušenosti mohou být užitečné pro vaši současnou práci?

V armádě jsem zastával vesměs funkce spojené s technikou, a to především technikou automobilní. Činnost kolem zabezpečování provozu aut je tedy mojí celoživotní pracovní náplní. Když jsem na začátku roku nastupoval do garáže Řepy, měl jsem trochu obavy z jiného prostředí, ale velmi brzy jsem poznal, že situace u Dopravního podniku je ve velké míře podobná situaci v armádě. Nepřetržitý provoz, požadavky na přesnost, tlak na provozuschopnost všech vozidel a v neposlední řadě důraz na jejich vzhled a čistotu, to všechno jsou věci, které z armády důvěrně znám.

Mým přáním je, aby garáž Klíčov dosahovala trvale dobrých výsledků

Konečně i podmínky pro provoz jsou obdobné. Ve své vojenské kariéře jsem měl možnost poznat snad všechny výcvikové prostory a s trochu nadsázky mohu říci, že stav některých pražských komunikací se s těmi ve výcvikových prostorech může směle porovnávat.

DP-K Můžete v tak krátké době srovnávat garáž Řepy a garáž Klíčov? V čem se liší a v čem jsou si tyto garáže podobné?

Je za mnou skutečně krátká doba a srovnání by bylo značně povrchní. Zatím se mi zdá, že obě garáže mají velmi mnoho společného. Obě patří k větším a novějším garážím, obě řeší obdobně garážování. Rovněž organizace činnosti v jednotlivých střediscích je obdobná. Na podrobnější mapování odlišností bude čas až později.

DP-K Jaká jsou Vaše předsevzetí v nové práci? Jaký svůj sen byste chtěl v této činnosti realizovat? Co byste rád vzkázal všem zaměstnancům vámi řízené garáže?

Chtěl bych všem zaměstnancům v první řadě říci, že podle mého názoru je garáž Klíčov dobře fungující organizace a tudíž žádné radikální změny neplánuji. Rád bych, aby každý zaměstnanec pracoval s vědomím, že kvalita jeho práce je přímo úměrná výsledkům, které dosahuje garáž.

Mým přáním je, aby garáž Klíčov dosahovala trvale

dobrých výsledků a patřila vždy do lepší poloviny garáží Dopravního podniku. Za svého krátkého působení u Dopravního podniku jsem potkal, jak v garáži Řepy, tak v garáži Klíčov řadu lidí, kteří svou garáž „žijí“. Je to velký příslib do budoucna a pro nás, řídící pracovníky, velká výzva tento potenciál využít.

Pane řediteli, děkuji za rozhovor a přeji mnoho úspěchů v nové funkci.
Ing. Jiří Horký

Ředitel garáže Klíčov se představuje

Ing.
Václav
Novotný



se narodil 24. června 1952, je ženatý a otcem 2 dětí. Od roku 1971 do roku 2001 působil jako voják z povolání v řadě technických a velitelsko-technických funkcí. Do Dopravního podniku nastoupil 1. ledna 2002 do funkce vedoucího technika garáže Řepy, od 1. listopadu 2002 je ředitelem garáže Klíčov.

V Hostivaři byl zrekonstruován dvoustý autobus

Začátek listopadu byl pro pracovníky hostivařského DOZu příležitostí k malé oslavě. Po více než šesti letech od zahájení generálních oprav autobusů byl předán řepské garáži k užívání již dvoustý vůz, který prošel v Hostivaři omlazovací kúrou.

„Postupně jsme vybudovali linku s několika stanicemi, kde probíhají jednotlivé činnosti a celý proces se nám během let podařilo zdokonalit,“ sdělil ředitel DOZ Hostivař Slavomír Vlk. O jeho slovech svědčí i čísla. První generální oprava v roce 1996 trvala plných šest měsíců, zatímco dnes stačí měsíce dva.

A co se za tu dobu musí stihnout? Nejprve se starý autobus demontuje, ponechá se pouze skelet, který se písek otryská. Skelet se následně nasadí na nový rám, na který jsou namontovány repasované nápravy, repasovaný motor s převodovkou, přebudovaný na

Vedení DOZu Hostivař společně s ředitelem o. z. Autobusy před jubilejním vozidlem, které prošlo omlazovací kúrou.

kategorii EURO 1, nové rozvody vzduchu a chladicí kapaliny, řízení a podobně. Osadí se také dřevěná podlaha, skelet se potáhne plechem a nalakuje. Poté už se „jen“ udělají elektrické rozvody a interier. Vozidlo je vybaveno stejným informačním systémem, jaký vidáme u zbrusu nových nízkopodlažních vozů.

Rekonstruovaný autobus zase může vyrazit do ulic, aby přepravoval Pražany a návštěvníky našeho města nejméně dalších šest let. S příjemnějším prostředím se setkávají i řidiči, neboť „rekonstrukce“ je vybavena klimatizací.

O tom, že taková omlazovací kúra není nic jednoduchého, svědčí i počet použitých součástek a komponentů. Celkem se jich během celého procesu využije na tisíc. Technické komponenty nejsou všechno, stejně, možná i důležitější, je lidská práce, a ta je vyjádřena přibližně na 2 000 hodin na jednu



Na dalších autobusech se stále pilně pracuje.

rekonstrukci. Na tomto počtu hodin se podílejí různé profese, především automechanici, klempíři, karosáři, truhláři, lakýrníci a elektrikáři.

O tom, jaká bude budoucnost generálních oprav v Hostivaři, se zatím vedou diskuse. „Počet autobusů vhodných k rekonstrukci už je velmi malý, a tak se budeme muset ohlédnout po jiné náplni,“ nastínil další plány ředitel o. z. Autobusy Ladislav Špitzer. „Zdejší linka prokázala, že je zde možné rekonstruovat i tramvajová vozidla, i toto je možnost dalšího využití,“ doplnil ředitel. Navíc bude záležet na tom, jak se bude vyvíjet obnova vozového parku autobusů v nejbližším období.

-bda-



V Řepích se slavilo dvacáté výročí



Příjemným zpestřením slavnostního odpoledne byl křest knihy *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*, která byla vydána na sklonku srpna.

Sál řepské garáže při slavnostním setkání zaměstnanců provozovny a hostů.



Mít tak šanci ještě jednou slavit dvacáté narozeniny, přáli by si mnozí. Zaměstnancům garáže Řepy se to v závěru října podařilo. Jejich domovské pracoviště si připomnělo právě dvacet let od doby, kdy poprvé vypravilo do pražských ulic autobusy. Po četných peripetích se tak stalo 16. srpna 1982, ale s oslavou se muselo počkat do října.

Tentokrát nebyly na vině různé technické závady na stavbě jako v začátcích, ale srpnové povodně. Starosti všech, nejen dopraváků, byly logicky úplně jiné než si připomenout významné jubileum nejmladší pražské garáže. V závěru října už se našel čas připomenout si nejen krušné začátky, ale i zajímavou současnost, kdy se garáž může pochlubit jako jediná nízkopodlažními vozy se zavazadlovým prostorem pro speciální letištní linku č. 100.

Ani budoucnosti se v Řepích nemusejí obávat. Autobusová doprava na levém vltavském břehu bude hrát i nadále významnou úlohu, ať již řepské autobusy budou vyrážet do městských ulic nebo za město. **-bda-**

Vedení společnosti i odštěpného závodu předalo upomínkové předměty pracovníkům garáže, kteří ve prospěch Dopravního podniku pracují již dvacet i více let.



Vyhodnocení provozu linky č. 100

Na rozdíl od bohaté historie většiny tramvajových linek je autobusová linka č. 100 v systému PID naprostým nováčkem. Zahájení provozu v pondělí 8. července 2002 mají někteří z nás ještě v živé paměti a je zatím posledním příspěvkem ke zlepšení dopravní obslužnosti (trvalého stavu) v západním sektoru města. Jejím zřízením se výrazně zkrátila dostupnost letiště i pro obyvatele jižní části hl. m. Prahy, což je patrné při srovnání jízdních dob pro cestující z Podolí, Modřan, Braníka, Hodkoviček a Zbraslavi.

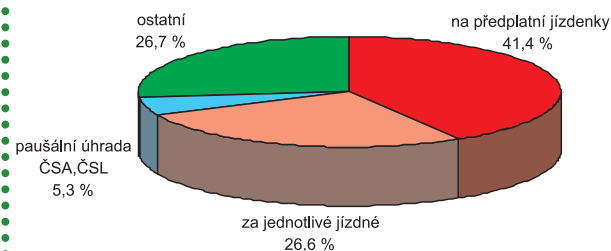
Linka 100 má expresní charakter a pouze tři zastávky: Zličín, Terminál Jih a Letiště Ruzyně. Trasa je z větší části vedena po rychlostní komunikaci 1. třídy (Pražském okruhu). To si vyžádalo i nákup speciálních vozidel s povolenou maximální rychlostí nad 70 km/hod. a vybavených speciálním zavazadlovým prostorem. Nákup čtyř nízkopodlažních vozidel u výrobce Karosa Vysoké Mýto hradilo v plné výši hlavní město Praha, které Dopravnímu podniku přispělo i ke hrazení zvýšených provozních nákladů ve výši 5,25 milionů Kč. Na trasu jsou ve špičce pravidelně vypravová-

ny tři autobusy z garáží Řepy, v sedle a o víkendech při intervalu 30 minut jsou nasazena dvě vozidla.

Linka č. 100 spojuje dvě oblasti s vysokým rozvojovým potenciálem, o které mají zájem i četní zahraniční investoři (například obchodní zóna Metropole s medializovanou prodejnou Elektro World, areál Siemens Dopravní systémy na Zličíně, nový terminál letiště Ruzyně). Zřízení linky a vybavení moderními vozidly se speciální úpravou interiéru pro přepravu zavazadel vytváří novou kapacitní nabídku pro zvyšující se počet zaměstnanců a zákazníků v rozvojových oblastech Zličín - Ruzyně a pro cestující letadly, včetně nezanedbatelného počtu zahraničních návštěvníků Prahy. K vyšší kvalitě nabídky přepravy MHD přispěl i posun nástupní a výstupní hrany na letišti do těsné blízkosti odbavovací haly. Stávající charakteristiky linky s vysokou cestovní rychlostí, zvyšující se průměrnou obsazeností spoje, stoupajícím množstvím přepravených cestujících i upevněním tarifní kázně dávají dobrý předpoklad k dlouhé a úspěšné roli linky č. 100 v systému PID.

Ing. Richard Baxa, ROPID

Způsob přepravy cestujících na lince č. 100 podle typu a úhrady jízdních dokladů



Provozní parametry

| linka č. 100 | pracovní den | | | sobota | | neděle | |
|--|--------------|-------|---------------|----------------------------|-----------|--------------|-----------|
| | ranní špička | sedlo | odpol. špička | dopoledne | odpoledne | dopoledne | odpoledne |
| počet vozů | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| interval (min) | 15 | 30 | 15 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| Průměrná doba jízdy v jednom směru - časová sféra A (minuty) | | | | | | 13,5 minuty | |
| Průměrná délka linky v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní | | | | | | 11 575 metrů | |
| Pořizovací cena jednoho autobusu | | | | 7,615 mil. Kč (včetně DPH) | | | |
| Náklady na rozšíření vozového parku | | | | 30,46 mil. Kč (4 vozidla) | | | |
| Přepraveno cestujících (pracovní den září) | | | | 1820 cestujících | | | |
| Průměrná cestovní rychlost | | | | 51,4 km/hod | | | |
| Plánovaný počet spojů (pracovní den září) | | | | 107 | | | |



Foto: Petr Malík

Úvodem mi dovoluete zdůraznit, že oblast dětské rekreace nadále zůstává jednou z nejdůležitějších odborových činností. Proč lze klást důraz na toto konstatování? Domnívám se, že pobyt dětí našich zaměstnanců v prostředí, které dává našim dětem volnost v přírodě, a tak jim umožňuje poznávat její krásu, zákonitosti, ale zejména tolik potřebné společné soužití, je dozajista vlastně jedinou možností v poznání pro mnohé naše děti. Nelze zároveň opomenout ani tu skutečnost, že dítě je vedeno k samostatnosti, k hledání si svého místa ve vztahu k přírodě a také svého postavení v kolektivu tolik potřebného a požadovaného do dalšího života. Tato forma poznání je jednou z možných forem, jak u našich dětí již od školního věku dítěte vytvářet potřebný vztah k přírodě, ke svému přirozenému prostředí.

Na straně druhé nelze nevidět vytvořený časový prostor pro manželské páry, kterým se takto umožní alespoň jednou v roce zapomenout na starosti o své děti a věnovat tolik potřebný čas partnerskému vztahu. Dnešní doba, která na partnery klade čím dál větší nároky, zejména při zabezpečování sociálního zázemí rodiny, vytváří podmínky k řadě manželských krizí bez možnosti se na ně psychicky posílit a připravit. Výslednicí jsou pak rozpadlá manželství nebo psychické napětí přenášené na celou rodinu, zejména však na děti. Přitom harmonické soužití rodičů s dětmi je jedním ze základních pilířů každé rodiny. Proto je tato forma využití letní dětské rekreace tak významná pro rodinné soužití jedinců každé rodiny.

„Dopraváček“, který splňoval všechny již shora popisované skutečnosti, je po letošních povodních. Přestože má daleko v současném stavu k možnému návratu našich dětí, nedomnívám se, že je to důvod k likvidaci letní dětské rekreace. Opak je pravdou. Je potřebné obnovit rekreaci pro děti v plném rozsahu, a tak pokračovat v dopravácké tradici tohoto tábora. V současné době probíhá forma vyjádření k existenci „Dopraváčku“ prostřednictvím výzvy Rady předsedů podnikových výborů odborového sdružení o. z. Autobu-

Jak dál v oblasti letní dětské rekreace?

sy obsažené v letáčku, který je vyvěšen na pracovištích o. z. Žádám proto zaměstnance, aby o této oblasti nejen diskutovali, ale svoje názory předali členům závodních výborů odborových organizací v našem odštěpném závodě. Chci však naše zaměstnance ubezpečit, že v současné době je připravena letní dětská rekreace v Čisté u Rakovníka na prázdniny v roce 2003. Zařízení je po všech stránkách obdobné jako je „Dopraváček“. Chtěl bych, aby toto řešení bylo přechodné z důvodů vytvoření dostatečného časového prostoru na opravu „Dopraváčku“. V případě pozitivního vyjádření zaměstnanců pro obnovu, vrátí se letní dětská rekreace v roce 2004 do Nuzic. Na tuto filosofii přistoupilo i vedení o. z. Autobusy s příslibem obnovit dětskou rekreaci v plném rozsahu.

Na závěr si dovoluji poukázat na důležitou konstataci, že kvalita dětské rekreace je ovlivňována vždy těmi, kdo toto zařízení provozují. „Dopraváček“ provozovala vždy odborová organizace, která se tak stala gestorem kvality, ale zejména bez vazeb na ekonomický profit. Z tohoto důvodu se domnívám, že kvalita sociálního zázemí dětského rekreačního zařízení, a především pedagogický

dozor garantující vedení dětí, ale zejména obsah programu pobytu jsou dostatečnou zárukou pro vytváření si nejen vztahu dítěte k přírodě, ale i ke kolektivu. V případě „Dopraváčku“ musíme vyzdvihnout zejména historii našeho dětského tábora, kde vždy platila zásada vše pro děti. Domnívám se, že naši zaměstnanci chtějí předat tuto štafetu dalším generacím tak, jak to udělali naši dědové a otcové. Z těchto důvodů se domnívám, že dětská rekreace zůstane trvalou činností našeho odborového snažení.

Bc. Stanislav Havlík,
předseda odborového svazu o. z. Autobusy



Foto: o. z. Autobusy

Závěr odborné přípravy jednotek sboru dobrovolných hasičů o. z. Autobusy

Jak jsme vás již informovali v říjnovém čísle DP-KONTAKTU, byla na přelomu října a listopadu (31. 10. a 1. 11.) ukončena roční odborná příprava jednotek sboru dobrovolných hasičů o. z. Autobusy závěrečným ověřením disciplin v tělesné a odborné přípravě požární ochrany. Bohužel jsme nemohli využít naši stárou „válečnou základnu“ v rekreačním středisku Nuzice, která byla těžce poškozena srpnovými povodněmi na Lužnici. Ve druhém pololetí jsme využili objekt a okolí rekreačního střediska Lučanka v Jizerských horách, kde nám stísněné prostory a podmínky plně vynahradilo krásné, slunečné počasí.

Nejlepší výchozí pozici na základě výsledků I. pololetí měli hasiči z garáží Vršovice a Řepy se shodným počtem 6 bodů. Rovněž na Lučance hasiči z těchto dvou garáží sváděli dramatický soubor o celkové prvenství.

Ke skvělým výkonům se v podzimním klání vypořáli zejména vršovičtí hasiči. Ve „Štafetě družstev“ předstihli řepské hasiče o pouhé čtyři desetiny vteřiny, ale v následující disciplíně „Požární útok od CAS 25“ byl již náskok výraznější, 1,1 vteřiny. Vršovičtí tak dosáhli svého prvního celkového vítězství v odborné přípravě v rámci o. z. Autobusy.

Mohutným závěrem předstihli hasiči z Dejvic své kolegy z Klíčova, ale zástupce Kačerova neohrozili. Ti si stabilními dobrými výsledky uhájili celkové třetí pořadí.

Při vyhodnocení poblahopřál technický náměstek o. z. Autobusy ing. Jiří Pilař řediteli a dobrovolným hasičům vítězných garáží a poděkoval všem přítomným za vynaložené úsilí jak v rámci odborné přípravy, tak při likvidaci následků povodní v rámci celé akciové společnosti a v rekreačním středisku Nuzice.

Současně na základě celkového hodnocení jednotlivců z jednotek sboru dobrovolných hasičů o. z. Autobusy byl „Hasičem roku 2002“ vyhlášen Jiří Topol z garáže Kačerov za trvale dobré plnění povin-

ností strojníka jednotky požární ochrany a za úsilí při odstraňování následků povodní v Nuzicích. Osobní předání „Velké medaile požární ochrany“ vzhledem k současné pracovní neschopnosti vyhodnoceného zajistil ředitel garáže Kačerov Miroslav Žalud. Všichni účastníci odborné přípravy, zejména dobrovolní hasiči z celého o. z., mu alespoň touto cestou přejí brzké uzdravení a aktivní návrat ke strojům své jednotky, sboru dobrovolných hasičů v garáži Kačerov.

Výsledky: 1. Vršovice 8 bodů, 2. Řepy 10 bodů, 3. Kačerov 18 bodů, 4. Dejvice 19 bodů, 5. Klíčov 20 bodů.

Kamil Nový,
o. z. Autobusy (redakčně upraveno)



Foto: o. z. Autobusy

Preference MHD světelnou signalizací v Krefeldu

Město Krefeld je z dopravního hlediska zajímavé tím, že bylo jedním z prvních německých měst, které se pro zlepšení provozu městské hromadné dopravy již koncem 70. let rozhodlo zavést preferenci MHD světelnou signalizací (SSZ), tzn. přednostní volbu a prodlužování signálu volno jedoucimi vozidly MHD na světelně řízených křižovatkách.

Krefeld má 240 000 obyvatel a leží ve spolkové zemi Severní Porýní – Vestfálsko na západním okraji aglomerace Porýří. MHD ve městě a jeho okolí tvoří tramvaje a autobusy, provozované městským Dopravním podnikem (Städtische Werke Krefeld, Verkehrsbetriebe). Od roku 1980 je krefeldská MHD plně integrována do Dopravního svazu Porýní-Porýří (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr), tarif je pásmový a přestupný. Díky integraci mohou cestující v celé rýnsko-rúrské aglomeraci na ploše o rozloze 5000 km² používat všechny prostředky MHD, regionální autobusy, železniční rychlodráhu S-Bahn i ostatní železnici se stejnými jízdenkami bez ohledu na provozovatele.

Městská tramvajová síť je úzkorozchodná s rozchodem kolejí 1000 mm a je doplněna normálněrozchodnou meziměstskou tramvajovou tratí rychlodrážního charakteru z 20 km vzdáleného Düsseldorfu, provozovanou düsseldorfským dopravním podnikem. Na tramvajové síti je 91 SSZ, to znamená v průměru 2,4 SSZ na 1 km tratě (pro srovnání v Praze bylo koncem roku 2001 na 137,5 km tramvajové sítě celkem 192 SSZ, to znamená v průměru 1,4 SSZ na 1 km tratě).

Vzhledem k převažující roli individuálního automobilismu je podíl MHD na dělbě přepravní práce poměrně malý a MHD ročně přepraví jen 32 milionů cestujících (rok 2000), takže na jednoho obyvatele připadá v průměru jen 125 cest MHD za rok (pro srovnání například v Mnichově 300 cest/obyvatele/rok, v Praze přibližně kolem 450 cest/obyvatele/rok).

Vybrané údaje o MHD v Krefeldu (rok 2000)

| | |
|---|---|
| Délka tramvajové sítě | 37,8 km |
| Počet tramvají | 41 osminápravových článkových vozů |
| Ujeté vozové kilometry tramvají za rok | 2,3 milionu |
| Délka autobusových linek | 535 km |
| Počet autobusů | 84 vozů vlastních + 50 najatých smluvně |
| Ujeté vozové kilometry autobusů za rok | 7,4 milionu |
| Poměr tržby z jízdného / provozní náklady | 38 % |
| Počet zaměstnanců | 309 |

Řízení dopravy světelnou signalizací

Světelná signalizace ve městě byla od sedmdesátých let postupně modernizována zavedením centrálního řízení dopravy s řídicím počítačem a instalací mikropočítačových řadičů (ovládacích přístrojů světelné signalizace) s možností tzv. dynamického řízení, tj. řízení, které podle dopravních nároků v reálném čase, zjišťovaných dopravními detektory, bezprostředně reaguje na průběh dopravy a podle okamžité poptávky mění délky zelených signálů a střídá fáze řízení. Tím může snížit zdržení a zastavování vozidel před SSZ a celkově zvýšit plynulost provozu ve srovnání s klasickým řízením pevnými signálními programy.

Příprava preference

S přibývajícím počty SSZ v šedesátých a sedmdesátých letech byla světelná signalizace na řadě úseků relativně uspokojivě zkoordinována do zelených vln pro automobily, ale pro tramvaje a autobusy se tím – v důsledku nerespektování jejich odlišných jízdních charakteristik a zastávkových pobytů při navrhování signálních programů – vytvořily většinou „červené vlny“ a jízda tramvají a autobusů se tak změnila v popojíždění hustým sledem světelných signalizací (jev dobře známý nejen z jiných německých měst, ale i z řady zahraničních měst, včetně českých). Tato situace byla důsledkem tehdejší dopravní politiky, kdy byla zaváděna opatření především v zájmu automobilové dopravy a bez ohledu nebo jen s minimálním ohledem na potřeby MHD. Tento stav se stal předmětem kritiky cestujících, provozovatele MHD i některých dopravních odborníků. Dopravní průzkumy prokázaly, že zdržení tramvají a autobusů před SSZ při řízení pevnými programy prodlužovalo cestovní doby o 18 až 33 %.

Když se v průběhu 70. let ve městě postupně prosadila dopravně politická zásada, že provoz MHD má být preferován, zrychlen a celkově zlepšen, vzhledem k výše uvedenému se pozornost zaměřila především na preferenci MHD světelnou signalizací.

Jako cíle preferenčních opatření byly stanoveny:

- minimalizace zdržení a zastavování vozidel MHD před SSZ,
- tím zlepšení pracovních podmínek řidičů MHD,
- snížení energetické náročnosti MHD omezením rozjíždění mimo zastávky po zastavení před signálem stůj,
- zvýšení cestovní rychlosti MHD,
- zlepšení pravidelnosti MHD,
- zkrácení oběžných dob a úspora vozidel MHD při nezměněné nabídce spojů (nebo možnost zkrácení intervalů při stejném počtu vozů),
- zvýšení atraktivity MHD pro cestující.

Před vlastními návrhy preference byly provedeny podrobné dopravní průzkumy

pohybu vozidel MHD metodou časového snímku jízd, k čemuž byly použity automatické registrační přístroje instalované do vozidel. Tím byly detailně zjištěny jízdní doby mezi zastávkami a stopčarami SSZ, pobytové doby v zastávkách, zdržení před SSZ a ostatní zdržení na trasách (způsobeno například jízdou automobilů po kolejích, stáním automobilů na kolejích při odbočování vlevo apod.). Zjištěná data byla statisticky vyhodnocena a pak použita jako potřebné vstupní údaje při projektování řídicí logiky, dat a parametrů pro preferenci.

Stejnou metodou byly provedeny i průzkumy po zavedení preference, aby srovnáním stavů „před“ a „po“ mohla být kvantifikována její účinnost.

Způsoby preference

Nezbytnou podmínkou pro možnost preference je spolehlivá a přesná detekce vozidel MHD, což je zajištěno dále popsaným vybavením vozidel i křižovatek. Nutnou podmínkou pro možnost účinné preference je zjišťování nároků vozidel MHD v co možná největším časovém předstihu před jejich příjezdem k SSZ, a tudíž co možná největší vzdálenost přihlašovací detektorů před SSZ – 300 až 500 metrů.

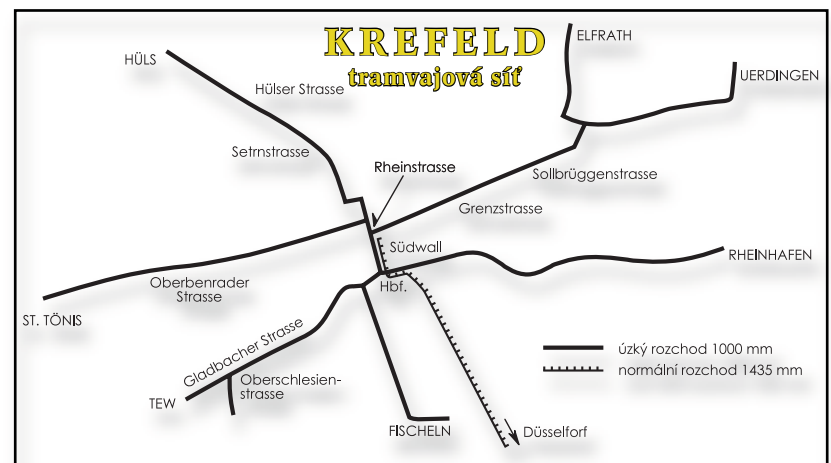
Vlastní preferenční zásahy do průběhu řízení ve prospěch vozidel MHD mají podobu následujících modifikací probíhajících signálních programů:

- prodlužování fází,
- zkracování fází,
- změna pořadí fází,
- vložení fáze navíc v případě výzvy (poptávky),
- výběr volna tramvají dvakrát během jednoho cyklu řízení.

I když optimální z hlediska MHD by byla všude preference absolutní, vzhledem k místním podmínkám a ostatním účastníkům provozu je absolutní preference jen na křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry, zatímco na ostatních je preference jen podmíněná (omezená). Možnosti absolutní preference jsou v praxi omezeny následujícími požadavky: pokud možno zachování koordinace pro automobily nebo alespoň její přílišné nenarušení, zajištění potřebné kapacity příčných směrů, kde je volno kráceno preferenčními nároky MHD, a nepřekročení zadaných maximálních délek červených pro automobily a chodce.

Obtížnost řešení tohoto problému zvyšují nepříznivé vstupní podmínky krefeldské tramvajové sítě, kde většina kolejí je v úrovni vozovky, na kolejích bývají jízdní pruhy pro automobily (včetně pruhů pro odbočování vlevo), zastávky jsou zpravidla těsně před řízenými křižovatkami a často i bez nástupních ostrůvků (viz obrázek).

Pro možnost preference i za těchto podmínek bylo vypracováno základní rozhodovací schéma pro světelné řízení, které je znázorněno na obrázku. Z něj je patrné, že i v takto obtížných poměrech lze provoz tramvají preferovat. Pokud se například tramvaj blíží ke světelné signalizaci v místě, kde je zastávka bez nástupního ostrůvku situovaná těsně před křižovatkou, po přihlášení tramvaje na vzdáleném detektoru se v předstihu vybere volno pro tramvajový směr, aby automobily stačily vyklidit prostor zastávky. Pokud automobily odbočují vlevo z tramvajových kolejí, po přihlášení na blízkém detektoru se ukončí volno pro vozidla v protisměru, aby vlevo odbočující automobily, stojící na kolejích, mohly odbočit a uvolnit tak prostor kolejí před příjezdem tramvaje. V případech příznivějších místních podmínek (například neexistence odbočování vlevo z tramvajových kolejí, zastávka s nástupním ostrůvkem) se základní rozhodovací schéma pro světelné řízení odpovídajícím způsobem zjednoduší, jak je patrné z dalšího obrázku.



I když základní rozhodovací schéma se na první pohled může zdát poměrně jednoduché, v praxi je značně obtížným dopravně inženýrským úkolem zpracování konkrétní řídicí logiky a zadání odpovídajících dat a parametrů pro konkrétní rozhodování v reálném čase na každé křižovatce. Složitější rozhodování nastává rovněž v případech více současných preferenčních nároků (následným vozidlem MHD nebo vozidlem MHD v protisměru) a v místech, kde se linky MHD kříží nebo větví a kde mohou nastat preferenční nároky současně ve vzájemně kolizních směrech. V případě

současných nároků tramvají a autobusů platí v Krefeldu zásada, že tramvaje mají vždy přednost před autobusy.

17 Součástí preferenčních opatření bylo i zřizování zvláštní světelné signalizace ve funkcí tzv. „časových ostrůvků“ u těch tramvajových zastávek, které nemají nástupní ostrůvku a kde cestující musí při nastupování a vystupování z tramvají vstupovat do vozovky. Funkcí časového ostrůvku je zastavit proud automobilů již před zastávkou v případě, že do zastávky přijíždí tramvaj, aby prostor zastávky zůstal volný pro možnost nerušeného výstupu a nástupu cestujících. K vytváření časových ostrůvků se používají návěstidla účelové signalizace pro vozidla (pouze červená a žlutá bez zelené), instalovaná před zastávkou a ovládaná jedoucimi tramvajemi. V základním stavu jsou návěstidla pro vozidla zhasnutá. Přijíždí-li do zastávky tramvaj, po jejím přihlášení se pro vozidla rozsvítí nejprve žlutá a pak červená. Červený signál pro vozidla pak svítí po dobu pobytu tramvaje v zastávce, poté návěstidlo zhasne. Vedle návěstidel účelové signalizace pro vozidla je zároveň provozované návěstidlo, kde svítí trvale signál volno pro tramvaje. Časové ostrůvky provoz tramvají nezrychlují, ale slouží ke zlepšení podmínek a zvýšení bezpečnosti vystupujících a nastupujících cestujících.

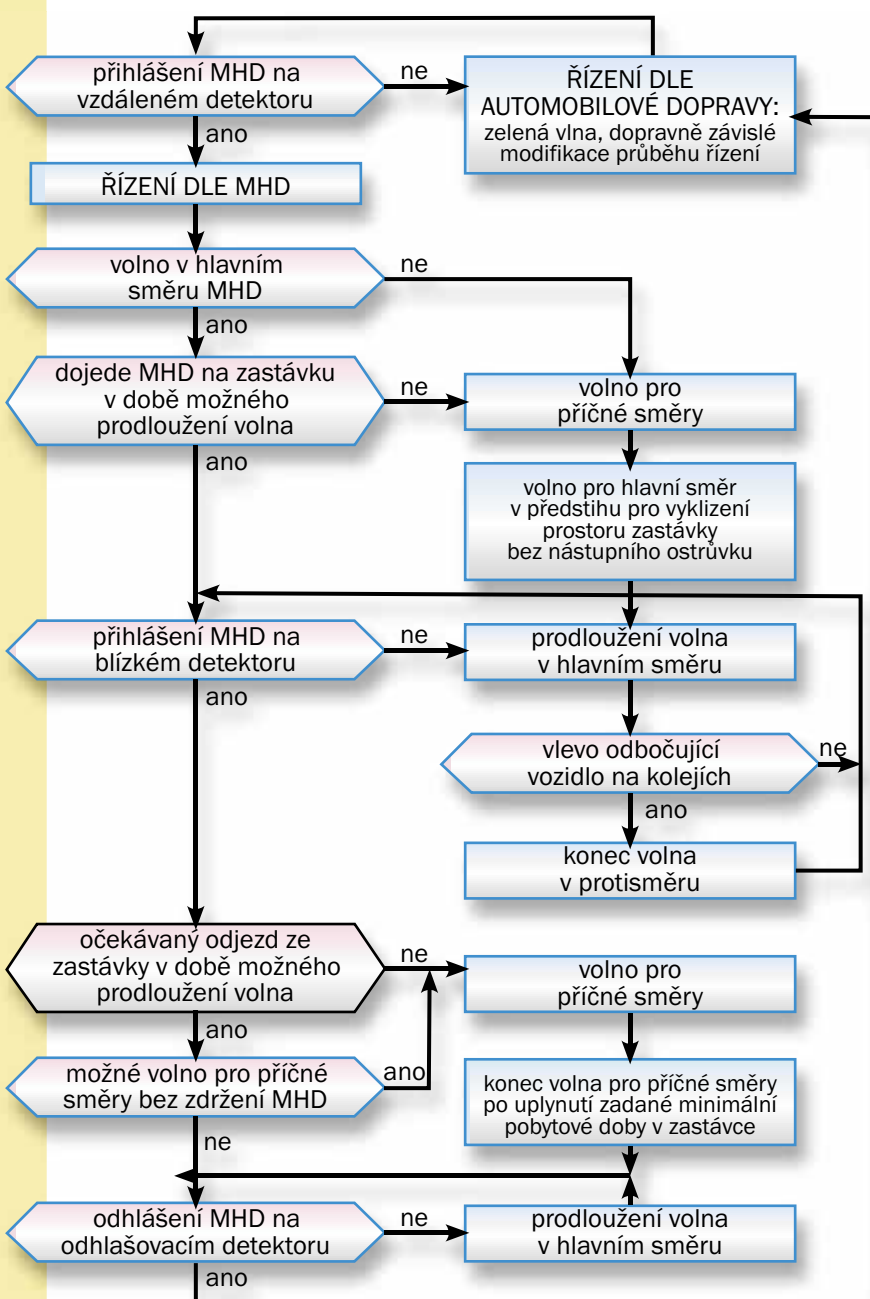
Detekce vozidel MHD na světelné signalizaci

K uplatňování preferenčních nároků tramvají i autobusů je v Krefeldu použita aktivní detekce, tzv. způsob „radiosignál do smyčky“:

1. Její mobilní část tvoří kodéry na stanovištích řidičů a vysíláče na spodcích vozidel.
2. Stablní část tvoří přijímací smyčky ve vozovce nebo mezi kolejnicemi (fungující jako antény), dekodéry a vyhodnocovací jednotky v řadičích.

Tramvaje i autobusy trvale vysílají kódované informace prostřednictvím frekvenčně modulovaných radiosignálů. Při přejezdu vozidla nad přijímací smyčkou se

Základní rozhodovací schéma pro preferenci MHD pro případ zastávky bez nástupního ostrůvku a situované těsně před křižovatkou



vysílaný radiosignál zachytí, dekoduje a přeneše do řadiče jako příslušné přihlášení nebo odhlášení nároku na signál volno. Kódovaná informace se nastavuje při výjezdu z vozovny a kromě využití pro preferenci na SSZ slouží u tramvají i pro bezkontaktní ovládní výhybek. Výhybky se přestavují automaticky podle vysílaných kódů linek a řidič se tak o ně nemusí v pravidelném provozu vůbec starat.

Tento způsob aktivní detekce se kromě Krefeldu používá již od sedmdesátých let například v celém Nizozemsku nebo ve švýcarském Curychu. Jeho nevýhodou však je, že vzhledem ke kabelovému přenosu informací z přijímacích smyček do řadičů vyžaduje náročnou kabeláž (prakticky několikasetmetrové kabelové trasy u každé křižovatky), což je finančně náročné, a v případě potřeby změnit polohu bodů přihlášení a odhlášení je nutné překládat přijímací smyčky a kabely.

Příklad preference: úsek Südwall – Sollbrüggenstrasse

V tomto úseku dlouhém 4,15 km je 9 SSZ a 10 tramvajových zastávek. Jedná se o typický vnitroměstský úsek, kde ulice plní dopravní funkci sběrné komunikace, zároveň je lemována řadou obchodů a tramvaj zde má charakter klasické pouliční dráhy. Tramvajové koleje jsou ve vozovce, vedle kolejí je v každém směru pouze jeden jízdní pruh pro automobily, zastávky jsou situovány těsně před stopčarami řízených křižovatek a většinou i bez nástupních ostrůvků.

K detekci tramvají slouží tři typy detektorů:

1. vzdálený přihlašovací, umístovaný ve vzdálenostech 300 až 500 m před stopčarou, nebo se pro jeho funkci využívá odhlašovací detektor na předcházející křižovatce,
2. blízký přihlašovací, umístovaný 40 m před stopčarou (před začátkem prostoru zastávky),
3. odhlašovací, umístovaný těsně za stopčarou.

Přejezdem vzdáleného přihlašovacího detektoru se zaznamená nárok tramvaje pro následující SSZ. Podle zadaných hodnot nominální jízdní doby a zastávkového pobytu se vypočítá okamžik očekávaného průjezdu tramvaje stopčarou a podle časové polohy tohoto okamžiku v právě probíhajícím cyklu řízení se modifikuje průběh řízení tak, aby byl pokud možno připraven signál volno na dobu předpokládaného odjezdu tramvaje ze zastávky. Po přejezdu tramvaje na blízkém přihlašovacím detektoru se nárok potvrdí a průběh řízení se dále modifikuje tak, aby po uplynutí zadané minimální pobytové doby v zastávce mohl být návštěvn signál volno. Ten se pak prodlužuje až do doby, kdy tramvaj odjede ze zastávky a na odhlašovacím detektoru se odhlásí; pak se prodlužování ihned ukončí. Tím může řízení pružně reagovat na rozptýl zastávkových pobytů a zároveň poskytovat tramvajím volno jen v nezbytně nutné míře – jen do doby, kdy bude skutečně využito.

Úsek Südwall – Sollbrüggenstrasse: dosažené efekty preference

Preferenci tramvají se v tomto úseku dosáhlo následujících výsledků:

- Průměrné zdržení tramvají před SSZ v tomto úseku se snížilo o 77 % původního stavu (v absolutní hodnotě o 1,5 minuty),
- celková cestovní doba se zkrátala téměř o 3 minuty, z původních 15 minut 30 sekund na 12 minut 40 sekund,
- cestovní rychlost vzrostla o 23 %, z původních 16,0 km/hod. na 19,7 km/hod.,
- oběžná doba linek se snížila o 5 minut, a tím bylo možné uspořit na každé lince projíždějící tímto úsekem jeden tramvajový vlak,
- průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ se snížilo z původních 13,8 sekund na pouhých 3,8 sekund (pro orientační porovnání: v Praze činilo počátkem 90. let před zaváděním preference průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ v celosíťovém měřítku 14 sekund).

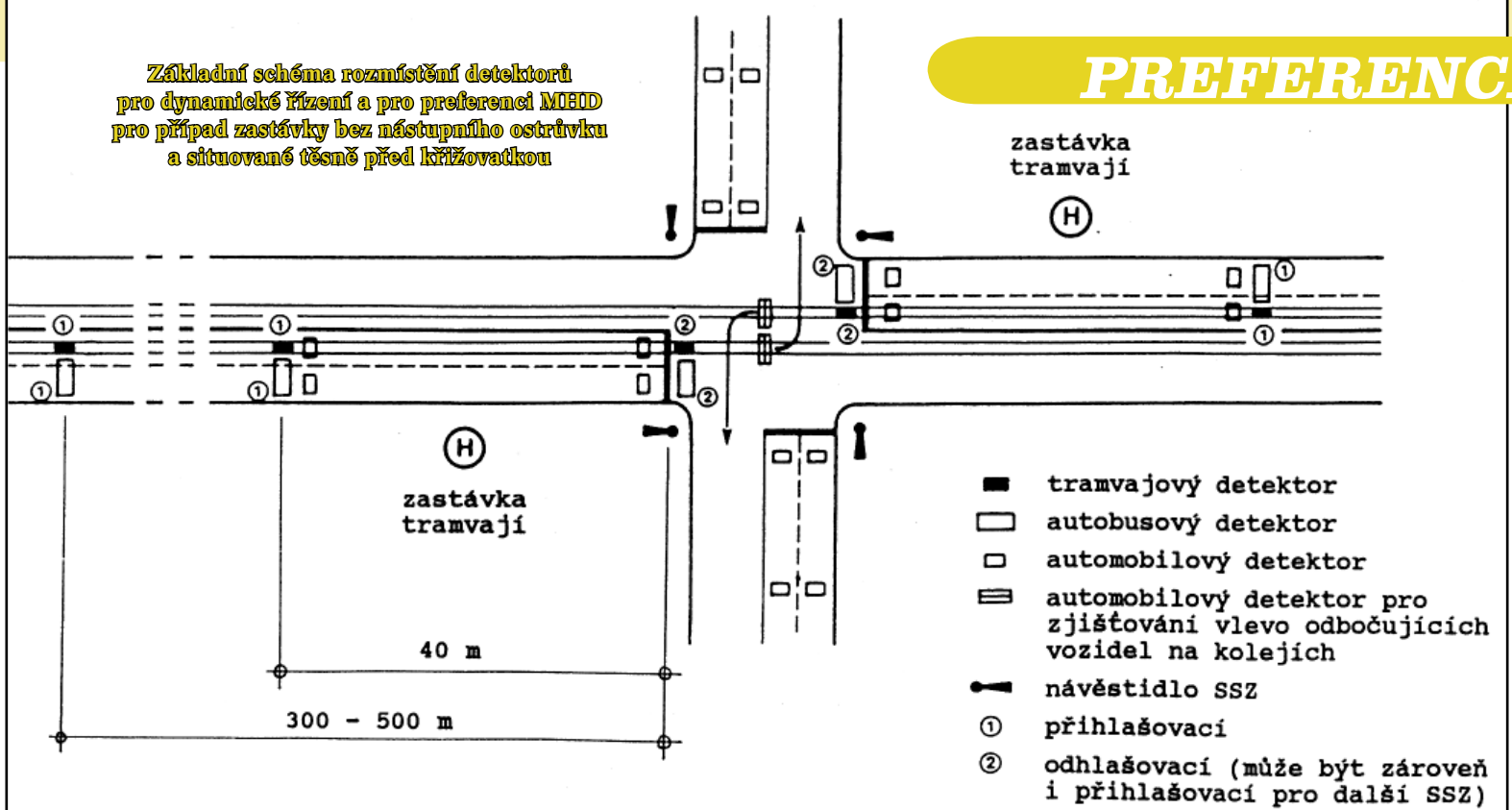
Je rovněž patrné, že největšího absolutního poklesu zdržení se dosáhlo na křižovatkách, kde bylo původně zdržení nejvyšší (Philadelphiastrasse, Kaiserstrasse a Violastrasse; pokud k vykazovanému zdržení světelnou signalizací připočteme i vzájemné zdržování tramvají před SSZ na křižovatce Rheinstrasse, kde se tramvaje větví, a které bylo v Krefeldu evidováno odděleně od zdržení světelnou signalizací, pak i na křižovatce Rheinstrasse). Kromě snížení průměrných hodnot zdržení došlo rovněž k velmi výraznému poklesu rozptýlů jednotlivých zdržení, což mělo příznivý vliv na omezení nepravidelnosti a odchylek od jízdního řádu a na pravidelnost tramvajového provozu.

Na nejobtížnější křižovatce Rheinstrasse, kde se tramvaje větví do více směrů, bylo dynamickým řízením s možností proměnného pořadí fází až na zcela řídké výjimky navíc odstraněno zdržování tramvají mezi sebou navzájem, neboť pokud zde přijede více tramvají za sebou, signály volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů jsou podle možností vybírány v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Výhodnost tohoto řešení vynikne při srovnání s původním způsobem řízení s neměnným pořadím fází, při kterém docházelo k následujícímu nepříznivému jevu: pokud tramvaje jedoucí do různých směrů přijely k SSZ za sebou v opačném pořadí, než byl zadaný sled fází pro různé směry jízdy, kvůli první tramvaji čekající na svůj signál volno nemohla druhá tramvaj využít signál volno pro svůj směr v prvním cyklu řízení a musela na něj čekat až do dalšího cyklu. Tím docházelo k nadměrnému zdržení druhé tramvaje, které bylo vyšší než délka cyklu a mohlo dosáhnout až dvojnásobku délky cyklu (tj. i 2 až 3 minuty), což mělo významný negativní vliv na cestovní rychlost a pravidelnost tramvajového provozu.

Analýza cestovní doby

| Úsek Südwall – Sollbrüggenstrasse | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------|----------|
| Způsob řízení světelnou signalizací | Pevné programy bez preference | Dynamické řízení s preferencí | Rozdíl | Rozdíl % |
| délka úseku (km) | 4,15 | 4,15 | - | - |
| počet SSZ | 9 | 9 | - | - |

Základní schéma rozmístění detektorů pro dynamické řízení a pro preferenci MHD pro případ zastávky bez nástupního ostrůvku a situované těsně před křižovatkou



| | | | | |
|------------------------------------|--------|--------|---------|---------|
| počet zastávek | 10 | 10 | - | - |
| průměrná vzdálenost SSZ (m) | 520 | 520 | - | - |
| průměrná vzdálenost zastávek (m) | 460 | 460 | - | - |
| cestovní doba (min' s) | 15' 32 | 12' 40 | - 2' 52 | - 18 % |
| z toho čistá jízdní doba* (min' s) | 9' 29 | 9' 15 | - 0' 14 | - 2 % |
| - zastávkové pobyty (min' s) | 2' 57 | 2' 57 | 0 | 0 % |
| - zdržení před SSZ (min' s) | 2' 04 | 0' 28 | - 1' 36 | - 77 % |
| - ostatní zdržení (min' s) | 1' 02+ | 0 | - 1' 02 | - 100 % |
| cestovní rychlost (km/hod.) | 16,0 | 19,7 | + 3,7 | + 23 % |

* = pouze doba, kdy je vozidlo v pohybu

+ = vzájemné zdržování tramvají před SSZ na křižovatce Rheinstrasse, kde se linky větví (v Krefeldu nebylo toto zdržení zahrnuto do celkového zdržení před SSZ, nýbrž bylo evidováno odděleně, i když svou podstatou patří do zdržení světelnou signalizací)

Preference tramvají na celé síti

Do počátku 90. let byla preference tramvají světelnou signalizací postupně zavedena na celé tramvajové síti. Pragmatickým přístupem k řešení se podařilo dosáhnout výrazného preferování tramvají i v různých dopravních poměrech.

Ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference – se na jednotlivých úsecích podařilo snížit:

- celkové zdržení tramvají před SSZ o 60 – 80 %,
- průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ z původních 12 – 15 vteřin na 3 – 4 vteřiny,
- podíl zdržení před SSZ z celkových cestovních dob tramvají z původních 15 – 25 % na pouhých 6 – 7 %.

Provoz tramvají se tím stal plynulejší, pravidelnější a rychlejší, provozovatel mohl upravit jízdní řády a zkrátit jízdní doby. Přínos progresivního řízení se projevil obzvláště v centru města, na koordinovaných tazích a na složitějších uzlech s větvením linek.

Preference autobusů

Od roku 1988 začala být preference zaváděna i pro autobusy MHD. Na preferovaných úsecích se dosáhlo poklesu průměrného zdržení autobusů před SSZ o 20 až 50 %. Menší efekt ve srovnání s tramvajemi se očekával, a to z následujících příčin:

- v původním stavu obecně nižší zdržování autobusů před SSZ ve srovnání s tramvajemi v důsledku obvykle delší zelené pro automobily, a tím pro autobusy, oproti signálům volno pro tramvaje při původním řízení pevnými programy,
- nadřazená priorita tramvají při současných preferenčních nárocích,
- obtížněji kalkulovatelné jízdní doby autobusů (častěji nad rámec zadané tolerance), způsobené vyšší mírou rušení autobusů automobilovou dopravou při jízdě autobusů v kolonách automobilů.

Závěr

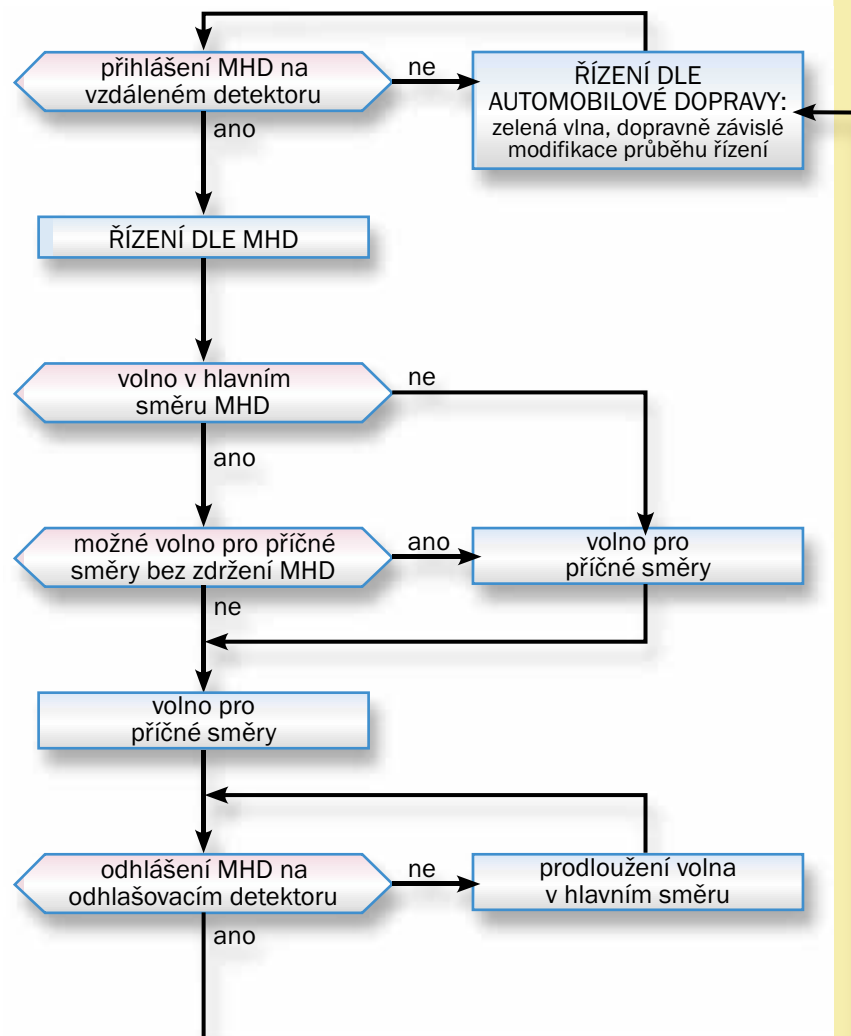
Co se týče automobilové dopravy, ani výrazná preference MHD na ni neměla zásadnější negativní vliv, neboť preferenční zásahy do řízení mohou být následně kompenzovány modifikacemi zelených podle nároků automobilové dopravy. Dopravní poměry ve městě se ani výrazně nezhoršily, ani nenastal dopravní kolaps. I při preferenci MHD se na řadě míst současně podařilo dynamickým řízením zvýšit i plynulost automobilového provozu. Pokud v důsledku preference MHD někde došlo k částečnému zhoršení plynulosti provozu automobilů, město to považuje z dopravně politických důvodů za přijatelné, obzvláště pokud se celkové zdržení všech účastníků

- dopravy na křižovatce (cestujících v MHD i automobilech) při preferování vozidel MHD významně sníží.

Město Krefeld bylo jedním z průkopníků preference MHD světelnou signalizací v Německu a bylo příkladem pro mnohá další německá města. Proto může být příklad Krefeldu zajímavý a inspirující i pro naše dopravní inženýry a městské správy, které budou chtít zlepšit a zatraktivnit provoz tramvají, trolejbusů a autobusů.

Ing. Jan Adámek

Základní rozhodovací schéma pro preferenci MHD pro případ zastávky situované za křižovatkou



Podobně jako Berlín, jehož trolejbusový provoz jsme si představili dříve, měly i Drážďany své historické trolejbusy. Vzorem pro výstavbu trati se stala elektrická nekolejová dráha zvaná **Bielatalbahn**, která od 10. července 1901 jezdila od labského přístavu a nádraží v **Königsteinu** romantickým údolím **Bielatal**.



Linka číslo 61 v autobusové podobě byla také poslední v Drážďanech, kde 29. března 2001 dojezdily kloubové Ikarusy 280. Foto: Informační magazín DVB info

Traf byla dlouhá 2,8 km a kromě rekreačního provozu sloužila také k dopravě dřeva do blízké papírny. Vozidla byla vybavena kontaktním vozíčkem typu Stoll pro odběr proudu z trakčního vedení, který umožňoval boční odchýlení do tří metrů. Na stejném základě fungovaly

Trolejbusy v NDR III – Drážďany (1903 - 1905, 1947 - 1975)

města byla pro trolejbusy navržena trať od autobusových dílen **Blasewitz** do čtvrti **Strehlen**, a dále k technické univerzitě, kde se v následujících letech předpokládal nárůst několika tisíc studentů vyžadujících kvalitní dopravní spojení. Nová linka dostala označení C a od 5. respektive 8. listopadu 1947 začala jezdit z **Münchner Platz** přes čtvrti **Strehlen, Gruna a Striesen** do **Blasewitz**. Oproti původním projektům však byla z důvodu problematického ukončení v prostoru **Schillerplatz** vedena ještě dál. Společně se stávající tramvajovou tratí pokračovala přes most zvaný „Modrý zázrak“ do čtvrti **Loschwitz**, kde byla na **Körnerplatz** ukončena. Jen tak mimochodem pro nezasvěcené dodávám, že v sousedství Körnerova náměstí jsou výchozí stanice dvou známých drážďanských lanových drah. Pozemní **Standseilbahn**, období naší petřínské lanovky, a visuté **Schwebelbahn**. Návštěvu obou zrekonstruovaných drah vřele doporučuji.

Ale zpět k trolejbusům. Linka C měřila 8,9 km a v intervalu 20 minut ji obsluhovaly tři vozy z celkových pěti. Nabízená přepravní kapacita linky však od samého počátku byla spíš nedostatečná. K tomu se brzy přidaly i problémy spojené s akutním nedostatkem pneumatik, které dokonce vyvrcholily dočasnou náhradou trolejbusů za kapacitní autobusové návěsy na podvozku tahače Opel Blitz z roku 1942. Ty totiž měly kvalitní válečné pneumatiky. Od 3. října 1948 začaly trolejbusy tahat vleky, čímž se zvýšila potřebná přepravní kapacita linky

ji obsluhovaly dvě překryvné linky. Stávající C v trase **Technische Universität-Weissig**, později od 1. ledna 1965 přeznačená na číslo 62, a nová linka číslo 61 v trase **Willi Ermer Platz-Falkensteinplatz**. Rozdělení přepravního směru do dvou linek bylo vyvoláno i provozními důvody. Počínaje rokem 1958 začaly být do Drážďan dodávány československé trolejbusy Škoda 8Tr a 9Tr, které nebyly pro zdejší provoz s převážně dostatečně technicky vybaveny. Především jediný dodaný vůz typu Škoda 8Tr s jednookruhovými brzdami nebyl na členité trati se značným stoupáním od Labe ve čtvrti **Loschwitz** do výše položené části **Weisser Hirsch** zrovna tím pravým. Ostatně trolejbusy Henschel a LO-WA musely být roku 1949 také dodatečně upraveny, protože první prodloužení linky strmou **Grundstrasse** pro ně skončilo fiaskem.

Linka tehdy na prodlouženém úseku jezdila jen od 1. května do 25. července 1949 a pak musela být zkrácena zpět na **Körnerplatz**, protože trolejbusové vlaky kopec prostě těžko zdolávaly. Československé trolejbusy ovšem tahat velké drážďanské vleky schopny nebyly. Proto pro ně musely být objednány přívěsy menší a lehčí. Prvních sedm s typovým značením W701 mělo obsaditelnost pouhých 22 sedících cestujících a roku 1958 je vyrobil a dodal **VEB Mähdrescherwerk Weimar**. Zbýlých třináct byly polské Jelcz P01/46 z roku 1969, které mnozí možná ještě pamatují i z našich silnic a měst z dob před příchodem prvních linkových kloubových autobusů. Trolejbusy Škoda 9Tr obsluhovaly zpočátku jen novou „městskou“ linku 61 a na kmenovou 62 byly nadále nasazovány vlaky složené ze starších trolejbusů německé výroby. Teprve po dalším posílení provozu (špičkový interval zkrácen na 5 minut, do obce **Weissig** každý třetí spoj v intervalu 15 minut), opětovném sloučení do jedné linky pod číslem 61 (1. května 1966) a následném vyřazování prvních trolejbusů se staly základem vozového parku



Jízdenky používané v drážďanské MHD v 70. letech minulého století. Foto: Sběrka autora

i systém v Drážďanech uvedený do provozu 24. března 1903 a nazvaný **Dresdner Haide-Bahn**, čili drážďanská lesní dráha. Trať byla dlouhá 5,2 km a vedla od tehdejší severní drážďanské městské hranice do **Klotzsche**, které je dnes městskou čtvrtí a na jehož katastru se nyní nachází drážďanské letiště. Provoz dráhy však neměl dlouhého trvání a byl ukončen na podzim roku 1905. Moderní trolejbusy se v Drážďanech objevily o dvaatřicet let později. V rámci poválečné obnovy zničeného



Dopravní ruch u nájezdu na most Modrý zázrak ze čtvrti Blasewitz v roce 1964.

Foto: Dobová pohlednice ze sbírky Ing. J. Cimrhakla ve stávajícím dvacetiminutovém intervalu. Počátkem roku 1949 bylo rozhodnuto nahradit prodlouženou trolejbusovou linkou tramvajovou trať z drážďanské čtvrti **Bühlau** do obce **Weissig**. Stalo se tak od 1. listopadu 1949. V padesátých a šedesátých letech byla trolejbusová trať postupně prodlužována také na druhém konci v souvislosti s dostavbou sídelního celku **Südvorstadt**, takže roku 1964 jihovýchodní tangenta ve směru západ-východ měřila konečných 16,8 km. Od 28. června 1964

a jezdily v celé délce trolejbusové sítě. V Drážďanech jich jezdilo celkem sedmáct a dodávány byly v letech 1959-1969. Bohužel jim připadla také úloha ukončení trolejbusového provozu v saské metropoli, který byl po postupném omezování a zkracování traťových úseků zcela zastaven 28. listopadu 1975. Drážďany měly tehdy asi 504 000 obyvatel. Posledním provozovaným úsekem bylo vlastně už jen „městské“ torzo ze **Schillerplatz**, přes most **Blaues Wunder a Körnerplatz** strmým stoupáním do **Bühlau**. Úsek za hranice města do **Weissig** byl zrušen již 4. září 1971.

Rudolf Maren

Máte doma „deváťáka“ – končí váš syn či dcera základní školu?

Pokud ano a nemá-li vaše dítě vyhraněný zájem a dosud váhá (a vy s ním) kam na střední školu, jsou následující řádky určeny právě vám.

Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a.s., jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost otevírá ve školním roce 2002/03, tedy od příštího měsíce září následující studijní a učební obory.

1. Střední průmyslová škola - sídlí v areálu vozovny Motol v Praze 5, Plzeňská 219/102

Kapacita školy: 395 žáků, studium čtyřleté, ukončeno maturitní zkouškou. Vybavenost učeben: 3 počítačové učebny (Pentium 150, PC Celeron 300, počítačová síť), odborné učebny pro elektrické měření a elektroniku, fyziku, techniku administrativy, NJ, AJ.

Obor: elektronické počítačové systémy - /26-47-M/002/ - žáci po absolvování oboru mají možnost uplatnění v průmyslové i podnikatelské sféře. Mají vědomosti a dovednosti o funkci, konstrukci a provozu elektronických počítačových systémů, programovacích jazycích a operačních systémech i návazných slaboproudých elektronických zařízeních.

Obor: elektrotechnika - /26-41-M/002/ - absolventi oboru umějí aplikovat poznatky z elektroniky a elektrotechniky v praxi. Dokáží se orientovat i v ekonomice řízení podniku.

Obor: provoz a ekonomika dopravy - /37-41-M/006/ - absolvování oboru vytváří předpoklady pro orientaci v rozložení dopravní soustavy světa a zvládnutí odborné terminologie typické pro jednotlivé druhy dopravy. Žák umí používat výpočetní techniku a sdělovací prostředky, dovede zabezpečovat odbornou, právní a ekonomickou problematiku, má možnost využít 2 světové jazyky.

Dny otevřených dveří: 11. prosince 2002, 15. ledna a 5. února 2003 - od 14.30 do 17.00 hodin v budově školy.

2. Střední odborné učiliště - areál vozovny Motol v Praze 5, Plzeňská 219/102

Vybavenost školy - viz Střední průmyslová škola, čtyřleté studijní obory - ukončeno maturitní zkouškou.

Obor: mechanik silnoproudých zařízení - /26-42-L/001/ - výroba, montáž, seřizování, opravy a zkoušení elektrických strojů, přístrojů a elektrické výzbroje všeho druhu, navíjení elektrických strojů a jejich zkoušení, údržba a opravy dopravních prostředků se složitou technologií.

Obor: mechanik elektronik - /26-43-L/001/ - výroba, montáž, opravy elektronických zařízení všeho druhu, zajišťování a odstraňování běžných mechanických závad. Žák se orientuje v číslicové technice a jejich apli-

kacích. Zná principy automatizace a její použití v praxi. Je seznámen se samočinnými počítači, možnostmi jejich uplatnění v praxi a uživatelsky je ovládá.

• Střední odborné učiliště - škola Moravská 3, Praha 2, pracoviště odborného výcviku dle oborů; Praha 8, Pobežní 37; Praha 5, Na Valentince 4; Praha 5, Plzeňská 134; Praha 10, Na Třebešíně; Praha 4, areál vozovny Pankrác

Vybavení školy: odborné učebny pro výpočetní techniku, elektrická měření, posilovna, tělocvična; vybavení vlastních pracovišť odborného výcviku: pro autoobory: diagnostické přístroje motorů i náprav, digitální zkoušečka tlumičů, zouvačka a vyvažovačka pneumatik, přístroj na měření geometrie, hydraulické zvedáky, ekologický mycí stůl, zařízení pro odsávání olejů, hydraulické rozpínáky, ohýbačky, svařovačky plechů i plastů, PC + software na vyhledávání elektronických závad, diagnostická sonda, tlaková sonda, diagnostická stolice a další; pro elektroobory: standardní zařízení odpovídající osnovám vyučovaných oborů, satelitní TV systém, generátory GC, osciloskopy (jednokanálové i dvoukanálové), univerzální multimetry, automatické mikropáky; tříleté učební obory - ukončené závěrečnou učňovskou zkouškou.

Obor: elektrikář pro silnoproud - /26-51-H/003/ - veškeré elektromontážní práce při opravách průmyslových i bytových objektů. Výroba, montáž, seřizování a zkoušení elektrických částí strojů a přístrojů a elektrické výzbroje všeho druhu.

Obor: 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 samočinnými počítači a možnostmi jejich uplatnění v automobilové technice.

Obor: mechanik elektronických zařízení - /26-53-H/001/ - výroba, oprava a montáž celků zařízení spotřební a investiční elektroniky, včetně znalosti použití integrovaných obvodů, elektronických a číslicových systémů.

Obor: automechanik - /23-68-H/001/ - opravování silničních motorových vozidel a jejich funkčních celků. Provádění funkční kontroly po provedené opravě. Používání a obsluha diagnostických zařízení pro kontrolu technického stavu vozidel a jejich částí. Součástí vzdělání absolventa je získání řídičského oprávnění skupiny B.

Obor: klempíř pro strojírenskou výrobu - /23-55-H/002/ - žáci se seznamují s ručním a strojním zpracováváním jemných plechů dělením, tvarováním a spojováním, s výrobou, s opravami a sestavováním jednotlivých dílů karoserií.

Obor: 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.

• Škola Pobežní 37, Praha 8, odborný výcvik podle oborů

Obor: zámečnický - /23-51-H/001/ - údržba a opravy strojů a zařízení. V průběhu učební doby si žáci osvojují především základní zámečnické dovednosti, ruční zpracování kovů, práci s mechanizovanými stroji a základy strojního obrábění kovů.

Obor: malběr - /36-52-H/001/ - příprava povrchu pod nástěnné malby, opravy složitějších a náročných maleb běžnými technikami a na různých podkladech, tapetování.

Obor: lakýrník - /23-61-H/001/ - žáci získávají znalosti prací písmomalářských a dekoratérských, míchání a tónování barev, opravy hotových lakovaných povrchů, provádění nápisů. Absolventi nacházejí uplatnění při opravách, údržbě a v lakovnách při opravách karoserií.

Obor: instalatér - /36-52-H/001/ - montáž, udržování a opravování vodovodních, odpadních, plynovodních a topných rozvodů a zařízení. Spojování různých materiálů svářením, lepením a jinými technikami.

3. Učiliště - škola Praha 8, Pobežní 37

Dvouleté učební obory - zakončeno závěrečnou učňovskou zkouškou. V obou vyučovaných oborech převládá počet vyučovacích hodin v odborném výcviku nad počtem hodin vyučovacích v teorii.

Obor: malířské a natěračské práce - /36-57-E/008/

Obor: technické služby v autoservisu - /23-68-E/001/ **Dny otevřených dveří:** 10. prosince 2002, 14. ledna a 4. února 2003 od 14.30 do 17.00 hodin na adrese: Praha 8, Pobežní 37, a to po všechny čtyřleté, tříleté a dvouleté obory (mimo střední průmyslovou školu).

Blíže informace na telefonních číslech: 222 326 365, 222 317 992, 296 124 470.

V příštím čísle: nastavbové studium denní, dálkové a rekvalifikace. **-sou-**



Foto: SOU

Letní dětské tábory o. z. Elektrické dráhy

Milčice

Děti, účastníci se prvního turnusu na táboře ne daleko jihočeské vesničky Milčice u Blatné, putovaly za pokladem Alího. O jejich pocitech z třítydenního pobytu svědčí nejlépe skandování v autobuse na cestě ku Praze. „Obrať to, chceme zpátky!“

Příjezd a ubytování ve stanech zvládli táborníci snadno. Kdyby snad první večer přišel na ty nejmenší stesk po mamince, určitě ho zahnalí poslové na koních, kteří přivezli bájný příběh o nesmírném pokladu Alího Baby i se zprávami o tom, kde asi bude ukrytý. Táborová hra, hlavní náplň třítydenního pobytu, mohla začít.

Děti každý den četly pokračování příběhu a každý den se přibližovaly k pokladu. Získávaly nejen body, ale i táborové peníze s portréty svých milčických vedoucích. Za ně si mohly pořídit různé „kouzelné“ pomůcky,

jako například kouzelnou čepici-krabici. A každá výhra znamenala i část mapy, která děti po zkompletování dovedla k pokladu.

Závěrečný den tábora byla celodenní hra, kdy i oddíloví vedoucí byli s dětmi hráči bez předchozího scénáře. Ten znala jen hlavní vedoucí, Vlasta Nováková. Kromě celotáborové hry si děti užívaly i dalších táborových radovánek, výletů, koupání nebo fotbalových mačů. Navíc, až na dva přívalové lijáky (především srpnových povodní?), přálo počasí.

A tak zůstala nejen spousta zážitků, nových kamarádství a osobních rekordů, ale i vzpomínky na skvělou kuchyni, která servírovala i borůvkové knedlíky.

Východná

Stejně jako v předchozích letech vyrazily v srpnu

děti do slovenské Východné, aby v podhůří Tater strávily tři týdny naplněné nevšedními zážitky. V prvním týdnu, kdy počasí nebylo nejlepší, navštívily Važeckou jeskyni a amfiteátr ve Východné.

„Dobývání Martinígu“, bylo celotáborovou hrou, kterou zpestřovaly výlety do blízkého i vzdálenějšího okolí. Ve Slovenském ráji zdolaly trasu z Čingova na Kláštorisko, další trasy děti absolvovaly ve Vysokých Tatrách. Nejprve na Popradské pleso s výstupem na Ostervu a při cestě zpět s návštěvou symbolického hřbitova. V posledním týdnu ti nejzdatnější absolvovali výstup na Rysy a další cestu na Bystré sedlo, menší děti zdolaly vrchol Soliska.

Večery patřily sportu, diskotékám, společenským hrám a také táborákům.

Příjemným zpestřením bylo koupání v bazénu ve Svitú, sportovní olympiáda či dětský karneval. Zahálet nemohli ani mistři kuchyně, aby nikdo z účastníků tábora nezhubnul.

V závěru patří poděkování všem, kteří se o letošním táboru ve Východné zasloužili.

-red-

Ve vánočním a novoročním období se každoročně upravuje provoz městské hromadné dopravy podle očekávaných přepravních požadavků. Koncem prosince 2002 a počátkem ledna 2003 dojde na linkách pražské městské hromadné dopravy provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy k následujícím změnám.

O vánočních prázdninách od 23. prosince do 3. ledna včetně nebudou v provozu všechny školní autobusové linky (č. 551 až 573).

Ve dnech 23., 27., 30. prosince, 2. a 3. ledna pojedou metro podle jízdních řádů pro pracovní den, tramvaje podle prázdninových jízdních řádů. Linka č. 7 bude celodenně ukončena na Kotlářce. Autobusové linky pojedou podle jízdních řádů pro pracovní den, linky č. 127, 140, 143, 168, 238, 242, 274 a 277 nebudou v provozu.

Dne 24. prosince pojedou všechny denní linky MHD podle sobotních jízdních řádů. V metru budou od 19.00 hodin do ukončení provozu na všech tratích intervaly přibližně 20 minut. Denní provoz tramvajových linek bude 24. prosince postupně omezoval (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 16.30 hodin včetně) a ukončen mezi 18.00 a 19.00 hodinou. Linky X-B a 31 (Divoká Šárka - Čechovo náměstí) budou od 19.00 do přibližně 0.30 hodin v provozu v intervalech 30 minut. Noční provoz

Doprava o Vánocích a na Silvestra 2002

102 Nádraží Holešovice - Staré Bohnice (interval 40 minut), 107 Dejvická - Suchdol (20 minut), 114 Kačerov - Šeberák (40 minut), 118 Dvorce - Koleje Jižní Město (40 minut), 126 Smíchovské nádraží - Pražská čtvrt (20 minut), 131 Hradčanská - Bořislavka (40 minut), 137 Na Knížecí - U Waltrovky (40 minut), 139 Kačerov - Na Beránku (20 minut), 152 Nádraží Holešovice - Sídliště Čimice (40 minut), 154 Koleje Jižní Město - Skalka (40 minut), 158 Českomoravská - Čakovice (40 minut), 174 Špejchar - Velká Ohrada (40 minut), 177 Chodov - Poliklinika Mazurská (40 minut), 187 Nádraží Holešovice - Palmovka (20 minut), 198 Smíchovské nádraží - Sídliště Písnice (40 minut), 207 Staroměstská - Ohrada (40 minut), 213 Jižní Město - Želivského (40 minut), 215 Kačerov - Sídliště Libuš (40 minut), 230 Sídliště Stodůlky - Řeporyjské náměstí (40 minut), 233 Palmovka - Červený mlýn (40 minut), 235 Nové Butovice - Velká Ohrada - Nad Malou Ohradou - Nové Butovice (20 minut), 241 Smíchovské nádraží - Lipence (60 minut), 244 Smíchovské nádraží - Sídliště Radotín (60 minut), 250 Lehovec - Sídliště Rohožník (60 minut), 259 Palmovka - Vinoř (60 minut), 267 Háje - Uhřetěves (40 minut), 271 Skalka - Háje (40 minut), 273 Hloubětínská - Ve Žlíbku (40 minut), 306 Zličín - Jeneč (60 minut společně s linkou 357), 324 Opatov - Čestlice (60 minut), 351 Českomoravská - Hovorčovice - Měšice, Agropodnik - Čakovičky - Libiš, Spolana 4 (90-120 minut), 357 Zličín - Hostivice, Staré Litovice (60 minut společně s linkou 306).

Provoz těchto linek bude ukončen tak, aby navazovaly na poslední vlaky metra. Linky č. 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512 a 513 pojedou podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 19.00 hodin v intervalu 60 minut.

Ve dnech 25. a 26. prosince pojedou všechny linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linka č. 143 nebude v provozu. Denní provoz tramvajových linek bude 25. prosince zahájen přibližně v 7.00 hodin. Linky X-B a 31 budou v provozu přibližně od 4.30 do 7.00 hodin v intervalech 30 minut.

V sobotu 28. prosince pojedou všechny linky MHD podle sobotních jízdních řádů, v neděli 29. prosince pojedou všechny linky MHD podle nedělních jízdních řádů. Linka č. 143 nebude v provozu.

V úterý 31. prosince pojedou metro do 20.00 hodin podle upravených sobotních jízdních řádů. Od 20.00 hodin bude na všech linkách metra provoz v intervalech přibližně 20 minut prodloužený do 01.00 hodin 1. ledna 2003.

Tramvaje pojedou 31. prosince podle sobotních jízdních řádů, denní provoz tramvajových linek bude postupně omezoval (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 17.30 h včetně) a ukončen mezi 20.00 a 21.00 hodin. Linky X-B a 31 (Divoká Šárka - Čechovo náměstí) budou od 21.00 přibližně do 1.30 hodin v provozu v intervalech 30 minut. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen od 21.00 hodin tak, aby byla zajištěna návaznost na

přestupních bodech, a ukončen přibližně v 7.00 hodin 1. ledna (první přestup v uzlu Lazarská bude ve 21.00 hodin, poslední v 6.45 hodin). Na všechny noční linky budou nasazeny vlaky 2xT. Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen v 18.00 hodin (poslední jízda v 17.45 hodin).

Autobusové linky pojedou 31. prosince podle jízdních řádů pro pracovní den. Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (vyjma linek níže uvedených) bude ukončen mezi 20.00 a 21.00 hodin (do 20.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Linky č. 117, 127, 140, 143, 145 150, 168, 183, 199, 238, 242, 274 a 277 nebudou v provozu. Do přibližně 2.00 hodin 1. ledna budou v provozu tyto linky:

102 Nádraží Holešovice - Staré Bohnice (interval 20 minut), 107 Dejvická - Suchdol (20 minut), 114 Kačerov - Šeberák (40 minut), 118 Dvorce - Koleje Jižní Město (40 minut), 126 Smíchovské nádraží - Pražská čtvrt (20 minut), 131 Hradčanská - Bořislavka (40 minut), 137 Na Knížecí - U Waltrovky (40 minut), 139 Kačerov - Na Beránku (20 minut), 152 Nádraží Holešovice - Sídliště Čimice (20 minut), 154 Koleje Jižní Město - Skalka (20 minut), 158 Českomoravská - Čakovice (40 minut), 174 Špejchar - Velká Ohrada (20 minut), 177 Chodov - Poliklinika Mazurská (20 minut), 187 Nádraží Holešovice - Palmovka (20 minut), 198 Smíchovské nádraží - Sídliště Písnice (20 minut), 207 Staroměstská - Ohrada (40 minut), 213 Jižní Město - Želivského (20 minut), 215 Kačerov - Sídliště Libuš (20 minut), 230 Sídliště Stodůlky - Řeporyjské náměstí (40 minut), 233 Palmovka - Červený mlýn (20 minut), 235 Nové Butovice - Velká Ohrada - Nad Malou Ohradou - Nové Butovice (20 minut), 241 Smíchovské nádraží - Lipence (60 minut), 244 Smíchovské nádraží - Sídliště Radotín (60 minut), 250 Lehovec - Sídliště Rohožník (60 minut), 259 Palmovka - Vinoř (60 minut), 267 Háje - Uhřetěves (40 minut), 271 Skalka - Háje (20 minut), 273 Hloubětínská - Ve Žlíbku (40 minut), 306 Zličín - Jeneč (60 minut společně s linkou 357), 324 Opatov - Čestlice (60 minut), 351 Českomoravská - Hovorčovice - Měšice, Agropodnik - Čakovičky - Libiš, Spolana 4 (90 - 120 minut), 357 Zličín - Hostivice, Staré Litovice (60 minut společně s linkou 306).

Provoz těchto linek bude ukončen tak, aby navazovaly na poslední vlaky metra. Provoz linek č. 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512 a 513 bude zahájen přibližně v 1.30 hodin 1. ledna podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 21.00 hodin v intervalech 60 minut. Noční provoz bude ukončen podle pravidelných jízdních řádů.

Dne 1. ledna 2003 pojedou všechny linky MHD podle nedělních jízdních řádů, denní provoz tramvajových linek bude zahájen přibližně v 7.00 hodin. Linky X-B a 31 budou v provozu od 4.30 do 7.00 hodin v intervalech 30 minut, linka č. 143 nebude v provozu.

Ing. Jan Přívora,
dopravní úsek ředitelství



„To je moc hezký, že mě chceš chránit před nehodama. Ale kde jsi byl, když jsem se ženil?“

v intervalech 30 minut bude zahájen od 19.00 hodin tak, aby byla zajištěna návaznost na přestupních bodech, a ukončen přibližně v 7.00 hodin 25. prosince (první přestup v uzlu Lazarská bude v 19.00 hodin, poslední v 6.45 hodin). Na všechny noční linky budou nasazeny vlaky 2xT. Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen v 17.00 hodin (poslední jízda v 16.45 hodin).

Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (vyjma linek níže uvedených) bude 24. prosince ukončen mezi 18.00 a 19.00 hodin (do 18.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Přibližně do 0.30 hodin budou v provozu tyto linky:

Znásilněna průvodčím tramvaje

„Tak babi, vstávat, vstávat, už jsme na konečný...“



Až do začátku šedesátých let pracoval v Dopravním podniku významný dopravní odborník ing. Josef K. Pithardt. Oborem jeho působnosti byla - řečeno dnešní terminologií - doprava a provoz. Protože celý dopravní úsek neměl tehdy více než 25 úředníků, musel se ing. Pithardt starat i o výkon služby provozních zaměstnanců. Z této doby pochází i následující příběh, který rád dával k dobrému:

Jednoho dne do jeho kanceláře vtrhla rozhořčená dáma (na první pohled však „dámíčka“) a začala si stěžovat na to, že byla v noci znásilněna průvodčím tramvaje na svahu nad vozovnou v Motole. Ing. Pithardt ji požádal, aby celou situaci zevrubně popsala. Rozhovor probíhal asi takto:

Dáma: Při cestě domů jsem se bavila s průvodčím a on mi řekl, že zatahuje do vozovny. Proto jsem na něho počkala, abychom mohli v rozhovoru pokračovat. Když zatahl, šli jsme směrem ke Stodůlkám a on mě znásilnil.

Ing. Pithardt: Popište, prosím, přesněji!

Dáma: No, odložil brašnu, kabát položil na trávu a znásilnil mě.

Ing. Pithardt: Byl stále v uniformě?

Dáma: Ne, tu si svlékl.

Ing. Pithardt: Služební čepici si ponechal?

Dáma: Ne, tu si sundal a pak mě znásilnil.







Ing. Pithardt: A služební číslo měl stále na prsou?

Dáma: Neměl, ale znásilnil mě.

Ing. Pithardt: V tom případě, milostivá paní, nebyl ve službě a já vám nemohu nijak pomoci. Ruku líbám!

„Dáma“ prý byla tak vykulená, že nemohla ani najít dveře z kanceláře ven.

-pař-

| | Předložka | 1. díl tajenky | Mastek |  | Foukat | Evropan | Druh papouška | Pracovní schůze |  | Vrkoč | Značka erbia | Listnatý strom |  | Asijský sokolík | Shluk | Náčelník kozáků | Model |
|--|-------------------------------|-----------------------|------------------------------|---|------------------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------|----------------------------|---|-----------------------|-----------------------------|-----------------|----------------------------|
| Výzva k tichu | | | | Zavinění Březno | | | | | Stará zbraň | | | | Praotec | | | | |
| Velký denní motýl | | | | | | | | | Oddělení nemocnic Povzdech | | | | Květenství šeriku Hrob | | | | |
| Konat | | | | | | Druh tance Exitus | | | | | Brazilský indián Pořadí | | | | | | |
|  | Německy „ten“ Slovensky „kdo“ | | | | Sled (řídce) Tamten | | | | | Stůj Lesní bylina | | | | | | SPZ Mělníka Bio | |
| Část těla | | | | Vědro Ruská opera | | | | | Jméno norských králů Rod | | | | | Popravčí Heslo | | | |
| Zvuk při troubení | | | Francouzské sídlo Předložka | | | | | Část stromu Mít sen | | | | | Trhací nálož Círa tekutina | | | | |
| Kozlík lékařský | | | | | | | Naklíčené zrnko Drop (zoolog.) | | | | | Preč Velká americká žába | | | | 2. díl tajenky | Ryzost mince |
|  | Ráj Oděv | | | | | Judův syn Sokolský sraz | | | | Povodeň Český malíř | | | | | | | |
| Hlemýžď | | | | | Přítmí Chvost | | | | | Pobřežní hráz Nafta | | | | | Název písmene Dilenský stůl | | |
| Iniciály prozaika Jirásků | | | Seménko (geolog.) Vodní tok | | | | | Přírodní voda Nekovový prvek | | | | | | Předložka Karetní hra | | | |
| Pulz | | | | Snižovaný tón Plemeno | | | Práci potřeba Chvat v zá-pase | | | | | | Chemické sloučeniny Ambaláž | | | | |
|  | Americký stát | Kazit Hliníková folie | | | | | Součást výčepu Selhání srdce | | | | | Zasklený otvor Bůžek lásky | | | | | Vládce pekla |
| Vzletný přednes | | | | | | Dvoukolák Cvik na koni | | | | | Církevní stolec Zábavná činnost | | | | | | |
| Svobodný statek | | | | | Silná káva Vojenská jednotka | | | | | Uchopení Vařená vepřová hlava | | | | | Značka voltampéru Nízko | | |
| Knedlíček | | | | Předky Lihovina | | | | Dravec (sloven.) Prkenný strop | | | | | | Věnovat Titul muže | | | |
| Značka kosmetiky | | | Pomoc (nářeč.) Římských 1001 | | | | Forma Římská čtyřka | | | | | | Tropický strom SPZ Topolčan | | | | |
| Vymřelý savec | | | | | | Řezací nástroj | | | | | Základní měřidlo | | | | | | |
| Brněnský podnik | | | | | | Druh brídlice | | | | | Závěr | | | | | | Pomůcka: Alima, Anor, Otis |

„Nekuřte, vypněte mobilní telefony a zapněte si bezpečnostní pásy! Za okamžik startujeme...“

Vtipy na stranách 22 a 23 kreslil Jaroslav Pítra.

„A pak že je to stará šunka! Vždyť těm novějším bourákům pořád stačí...“



Poděkování

Vážený pane generální řediteli, jako jeden z mnoha postižených srpnovými povodněmi bych Vám a všem zaměstnancům Dopravního podniku rád vyjádřil své díky za pomoc jak morální, tak finanční.

Byl jsem také mile překvapen solidaritou pracovníků DP Brno a byl bych rád, kdybyste mohl tlumočit můj dík také do Brna.

Byl bych také velice vděčen, kdyby mé poděkování za projevenou solidaritu bylo zprostředkováno pracovníkům našeho podniku prostřednictvím časopisu DP-KONTAKT. **Pavel Zemánek, o. z. Elektrické dráhy**

Cestující se nemusí bát jízdy s námi

Srpnové povodně, které tvrdě, někdy až tragicky zasáhly do našeho života, na dlouhý čas změnila a ztížily práci i nám, dopravákům.

To, že nefunguje část metra radikálně změnilo a ovlivnilo systém dopravy v Praze. Tramvaje a autobusy se snažily a stále ještě snaží ze všech sil chybějící metro nahradit. Je to náročné a na samé hranici sil a kapacit.

V souvislosti s touto situací se čas od času objevují v různých novinách zprávy, které jsou pro laickou veřejnost zavádějící, někdy až poplašné. Čekal jsem, že se někdo kompetentní z Dopravního podniku vyjádří, ale nestalo se. Vzhledem k tomu, že se již 28 roků coby řidič prodírám s tramvajím naším hlavním městem, cítím oprávnění se k některým novinovým informacím vyjádřit.

Nedávno byly v denním tisku otištěny dvě informace šefa Federace řidičů tramvajů, který oznamuje, že řidiči jsou nadměrně přetížení a unaveni. Ve druhé informaci upozorňuje na to, že vzhledem k velké obsazenosti tramvajových vlaků tyto méně brzdí. Obě uveřejněná tvrzení zní pro veřejnost hrozivě.

K prvému uvádím toto: výkon profese řidiče tramvaje je velmi náročný a únava se dostavuje vždy, před záplavami i po nich. Faktkem je, že od srpna bylo nároků více, řidiči však nejsou cukrové panenky, s únavou se musíme vypořádat a budeme s ní bojovat i nadále. Cestující se nemusí bát jízdy s námi. Rozhodně je však třeba vzít na vědomí, že pracujeme „na doraz“ a očekáváme, že tato skutečnost bude magistrátem a vedením Dopravního podniku oceněna. Jako závdavek jsme každý obdržel jeden vytištěný děkovný dopis od našeho generálního ředitele pana Houfka. Chci věřit tomu, že se skutečně jedná o závdavek...

K druhému bodu: tramvaj buď brzdí nebo nebrzdí. Pokud nebrzdí, je vyřazena z provozu a opravena. Nebrzdící tramvaj cestující neovízí.

Faktkem je, že čím větší obsazenost tramvaje, tím delší brzdná dráha. Je naprosto v moci řidiče jakou rychlost a způsob jízdy volí, aby bezpečně zabrzdil.

Šéf naší Federace řidičů tramvajů je mladý a nepamatuje jako řidič například doby spartakiád, kdy jsme vozili ne méně cestujících, než v současnosti, a nikdo neměl strach o naše brzdy.

Ještě se chci zastavit u způsobu, jakým noviny prezen-

tuji zprávy o dopravních nehodách. Nezaújatý čtenář si přečte, že tam a tam měla tramvaj nehodu s autem nebo chodcem. Mohu ujistit veřejnost, že v naprosté většině případů není vina na straně řidiče tramvaje, o čemž se ovšem zpráva už nezmiňuje.

Obrační ctěnou pozornost vážených Pražanů i všech návštěvníků na chování řidičů individuální dopravy a nezřídka i chodců. Tam jsou hlavní příčiny nehod a rezervy pro jejich případný úbytek.

Vladimír Stýblo, řidič tramvaje, vozovna Vokovice

Pražská doprava po povodních

Vážená redakce, dovoluji mi, abych Vám sdělil několik postřehů z dopravy po povodních.

Nebudu zde zmiňovat zaplavení metra, nejsem natolik fundovaný, abych zde soudil, proč se tak stalo a kdo za to nese vinu.

Jde mi o organizaci dopravy při záplavách a zejména po nich. Podle mého názoru byla doprava po několika dnech šílenství, kdy nikdo nevěděl, kam co jezdí, velice rychle stabilizována. Chtěl bych Dopravnímu podniku a dalším zúčastněným složkám poděkovat za velmi dobrou práci, kterou odvedli.

Na tomto místě bych chtěl zmínit věci, které se příliš nepovedly, a ze kterých bychom si mohli pro příště vzít ponaučení.

Z informačních středisek zůstala v provozu pouze dvě, a sice Muzeum a Letiště Ruzyně. Pracoviště Černý Most bylo z neznámých důvodů opuštěno – chyba, informátorů by zde bylo velmi potřeba. Alespoň, že byla zřízena nepřetržitá telefonní infolinka.

City Busy jsou jako evakuační vozidla totálně nepoužitelné. Doufám, že při budoucích nákupech bude k tomuto přihlédnuto. Zlaté Karosy.

Vzhledem k tomu, že byla zatopena převážná část pražského metra, při realizaci linkového vedení po záplavách se projevil nedostatek vozů povrchové dopravy zejména na linkách náhradní dopravy. Cestující neměli moc alternativ, jak cestovat. Mohli využít svůj automobil, což se rovnalo téměř sebevraždě, dále bicykl, koloběžku a zejména chůzi. Další možností bylo využít linku Dopravního podniku. Ale to také nebylo jednoduché. Z vlastní zkušenosti vím, že odjet ze zastávky náhradní dopravy se zdářílo lecky na třetí až čtvrtý pokus. Pokud chtěl cestovat invalida nebo nevidomý občan, rozhodně to neměl jednoduché. A což teprve maminka s kočárkem. Ta musela vyloženě riskovat, aby ochránila své dítě před ostatními cestujícími.

Prostě horor.

Náhradní autobusová linka X-B v trase Anděl – Nové Butovice by si rozhodně zasloužila vyšší vypravení vozů, kloubové i standardní vozy v nepřilís lichterových intervalech mohly soupravu metra nahradit jen stěží. Osob, které po třetí ujetém spoji přestalo čekání bavit, bylo hodně. Velká část jich zvolila jistotu – dopravu pěšky. Škoda, že nebylo možné využít kapacity autobusů soukromé firmy Hohlner, která zajišťovala náhradní dopravu za tramvaj

v úseku Anděl – Radlická.

Tramvajové vlaky linky X-B byly také permanentně přeplněné (situace trvá dodnes), vystoupit z přeplněného vozu bylo mnohdy unikum.

Náhradní dopravu za metro zajistily České dráhy v úseku Masarykovo nádraží – Běchovice a Hlavní nádraží – Smíchovské nádraží. Škoda, že se nepodařilo zachovat dopravu i v úseku Smíchovské nádraží – Zličín, Smíchovské nádraží – Vršovice – Libeň – Horní Počernice. Nyní by se vyplatilo konečně důstojně integrovat železniční tratě v Praze do systému MHD. Situace k tomu přímo vybízí.

Tramvajové soupravy na lince X-A, stejná situace jako v předešlém případě. Navíc zatížení tramvajové tratě v úseku I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – Újezd bylo dosti značné. Po povodních se v plné míře projevila absence v minulosti zlikvidovaných tratí na Václavském náměstí, Na Příkopě, Hyberské, Koněvově, Na Florenci a Opletalově ulici. Také se v plné míře projevily nedostatky tramvajových vozů DP.

Autobusová linka X-C, to je kapitola sama pro sebe. Velmi důležitým a nezbytným počinem se stalo zřízení vyhrazených jízdnic pruhů na magistrále. Ze Severního města na Pražského povstání jezdily také autobusy běžných linek. Pro obyvatele Severního města to znamenalo velmi rychlé spojení do centra města.

V některých denních obdobích nebylo cestování linkou X-C a dalšími běžnými linkami vůbec jednoduché. Nastoupit nebo vystoupit na zastávkách Vyšehrad, I. P. Pavlova, Muzeum nebo Hlavní nádraží znamenalo mít pořádně ostré lokty, jinak nebyla šance na úspěch. Z tohoto důvodu nechápu, proč dispečeri DP řídili dopravu pouze na zastávkách Nádraží Holešovice a Pražského povstání. Na zastávce Vltavská pouze nahrazovali světelnou signalizací, aby byla doprava plynulejší.

Zůstaňme ještě u zastávky Vltavská. 20. srpna byl obnoven provoz tramvajových linek. Ve společnosti autobusů, nahrazujících metro C, docházelo k několikaminutovým čekacím dobám na odbavení. Nebylo by přínosnější směřovat autobusové linky do zastávek nočních autobusových linek? Byl za cenu usměrněného nástupu a výstupu cestujících nebo omezení IAD. Hromadné dopravě by to prospělo.

To je několik postřehů z pražské MHD po povodních. Rozhodně nechci znevažovat práci dopraváků a dalších zainteresovaných organizací, překvapilo mne, jak rychle dopraváci po povodních dokázali zmobilizovat síly, chci jen poukázat na věci, které by se do budoucna daly vylepšit.

S přátelským pozdravem **Michal Babický**

Poděkování

Vážení kolegové, chtěla bych poděkovat panu Jindřichu Slámovi, za městnanci údržby ve vozovně Hloubětín.

V pondělí 18. listopadu našel při prohlídce tramvaje všechny moje doklady, které mi byly ukradeny na zastávce na Smíchově. Ačkoli byl sám po noční směně, ihned mě kontaktoval a všechny doklady osobně předal.

Velmi děkuji jemu i jeho ženě, která na mě vyhledala spojení!

Stanislava Caklová, o. z. Elektrické dráhy, 12 350

KULTURNÍ TIPY NA PROSINEC

KINO

Z připravovaných prosincových premiér v našich kinech vybíráme:

Harry Potter a tajemná komnata

Harry Potter je zase tady. Ještě před rokem netušil nic o svých čarodějnických schopnostech a teď má za sebou již první rok bradavické kouzelnické akademie a po něm zasloužené první kouzelnické prázdniny. Bohužel je tráví ve „své“ rodině nesnesitelných Dursleyových. Jednoho dne ho ale navštíví Dobby, domácí skřítek. Varuje ho, že mu při návratu do bradavické školy prý hrozí nebezpečí. Legenda o Tajemné komnatě už nemá být jen legendou. Stejně jako před padesáti lety se prý komnata otevírá a Harry má být další obětí. Harry má však pro strach uděláno. Spolu s Ronem a dvojčaty Fredem a Georgem prchá od Dursleyových do rodiny svých přátel Weasleyových, aby si tu konečně užil trochu prázdnin. Cesta létajícími autem do Bradavic je pak jen příslibem dalších tajemných dobrodružství. Nebezpečí Harrymu připomíná nejen pálicí jizva ve tvaru blesku, kterou má na čele, ale i další znamení. To, čeho se skřítek obával a před čím varoval, je tady. Byla otevřena bájná Tajemná komnata a je opět na Harrym, aby něco podnikl.

V kinech od 12. prosince 2002.

Quo vadis?

V pořadí již sedmá filmová adaptace světoznámého

románu Henryka Sienkiewicze vznikla tentokrát v režii Jerzyho Kawalerowicze (a poprvé na „domácí půdě“, tedy v Polsku). Kawalerowicz film připravoval sedm let a do hlavních rolí obsadil plejádu současných polských herců. Výsledkem je výpravň historický velkoformát, který představuje téměř tři hodiny strhující podívané.

Základem příběhu je vztah mladého patricie Marcuse Vinicia a krásné slovanské křesťanky Lygie, který sledujeme na pozadí bouřlivého dění v antickém Římě za císaře Nerona, se všemi protiklady a příznaky doby. Viniciův kultivovaný ochránce a přítel Petronius vymůže u Nerona příslib sňatku, avšak Lygia náhle zmizí a on ji objeví až v chudém římském předměstí. Děj příběhu se komplikuje, když dojde k požáru Říma, z čehož obviní Nero římské křesťany. Život Lygie je ohrožen a je třeba ji zachránit, což je nejen na výmluvném Petroniovi.

V mnoha ohledech pozoruhodný snímek měl světovou premiéru 30. srpna 2001 ve Vatikánu, poté prošel úspěšně polskou distribucí. Českému publiku se v něm mimo jiné představí i u nás známí herci Boguslaw Linda jako Petronius či Franciszek Pieczka.

V kinech od 12. prosince 2002.

DIVADLO

Národní divadlo

Opera Národního divadla jako první představení zamýšlené řady pracovně nazvané Česká opera v in-

scenacích domácích umělců připravila na 19. prosince premiéru díla Leoše Janáčka Příhody lišky Bystroušky (další prosincové termíny uvedení jsou 20. a 29. prosince). Inscenace v režii bratří Cabanů by měla být určitým typem rodinného představení, které na jednu stranu zdůrazňuje filozofický rozměr díla, ale na straně druhé využívá i určitou „komiksovou“ barevnou hravost Janáčkovy operní alegorie. Zároveň se tu za dirigentský pult Národního divadla vrací světově uznávaný janáčkovský specialista, dirigent Bohumil Gregor.

HUDBA

Ondřej Havelka & Melody Makers

Ve velkém sále Lucerny se 15. prosince na svém vánočním koncertě představí Ondřej Havelka se svými Melody Makers. Jejich nový koncertní program nazvaný Blues v srdci mém oživí protentokrát i přítomnost zajímavých hostů v čele s houslistou Pavlem Šporcem.

Tropická noc

Kdy jindy pořádat akci s takovým názvem než právě v prosinci? A tak tedy není divu, že v pátek 20. prosince se ve velkém sále Lucerny představí v rámci Tropické noci Daniel Nekonečný se svou rytmicko-vibrační skupinou Vsum svistu. Nebude to ale jen tak běžné koncertní vystoupení, protože část programu vyplní exkluzivní zahraniční host – jeden z nejslavnějších folklórně-revuelních souborů Brasil Tropical, který předvede jihoamerické písně a taneční scény v pestrobarevných exotických kostýmech. Zkrátka, atmosféru festivalu v Riu je možné zažít i v prosincové Praze. **-mis-**

20. část

Michle

Už v roce 1185 se v jedné listině objevuje jméno jakéhosi Jana z Michle a to je považováno za nejstarší nepřímý důkaz o existenci této části dnešní Prahy. Jméno Michle pochází z osobního jména Michel, pocházejícího ze jména Michael, znamenalo tedy *Michlův dvůr* (dnes je rodu ženského, ale kdysi tak tomu nebylo a bylo rodu mužského - „ten Michel“).

Zpočátku byla ves církevním majetkem a patřila vyšehradské kapitule, později břevnovskému klášteru (malá část vyšehradské kapitule). Ve 14. a 15. století se tu vystřídalo několik majitelů, z nichž Jan Reček z Ledče v roce 1438 Michli odkázal pražské univerzitě, v jejímž vlastnictví byla prakticky po celou svoji historii (samotná univerzita ale patřila po bělohorské bitvě více než sto let jezuitskému řádu).

Jako u ostatních částí hlavního města začíná moderní historie Michle v roce 1849, když byla ustavena samostatná politická obec. Je s podivem, že nikdy nezískala statut města, ačkoli na počátku 20. století měla už přes 6 tisíc obyvatel, více než měly Vysočany nebo Bubeneč.

Po připojení ku Praze vznikla z Michle, Nuslí a Krče Praha XIV. V roce 1949 bylo katastrální území Michle rozděleno mezi nové městské obvody Praha 13 a Praha 14 a od 1. července 1960 mezi reorganizované obvody Praha 4 a Praha 10. Z jejich území se v roce 1990 ustavily stejnojmenné městské části, a tak je i dnes Michle rozdělena na dva díly. Do Prahy 4 patří větší část o rozloze 440 ha s 18 380 obyvateli a do Prahy 10 přísluší 111 ha s 1890 obyvateli (severovýchodní část u Bohdalce a Slatin).

Michle vznikla podél cesty z Nuslí do Krče a další cesty vedly do Záběhlic a k Zelené lišce. Jádro bývalé obce můžeme najít na severním okraji Michelské ulice; dodnes se tu dochovaly zbytky barokního, klasicistně upraveného velkostatků. Zástavba vznikala především podél hlavních cest, ale někdy poněkud živelně. Před koncem 19. století vznikla Horní Michle podél dnešní Baarovy ulice v okolí barokního kostela Narození Panny Marie (postaveného v letech 1724 - 1726; od roku 1830 farního). Na počátku 20. století už existovaly první domy na Kačerově, kde část zástavby plynule navazovala na hornokrčské domky. Mezi válkami začaly vznikat vily na Kačerově (severně od konečné tramvaje) a také v oblasti Na Klínech. Zástavba vznikala také na Bohdalcích (na starších mapách je zdejší obytný soubor pojmenován Rapid). Typickými soubory pražské periferie meziválečného období se staly také nouzové kolonie nedaleko Sedmidomků a Na Slatinách, z nichž později vznikly zahrádkářské osady, či zcela zaniklá nouzová kolonie Na Kopečku poblíž Kačerova. Ani Michle nebyla ušetřena sídlištní panelové zástavby. Sídlíště Michelská s více než 1600 byty bylo postaveno v letech 1962 až 1966.

V Michli v průběhu let vznikla celá řada drobných průmyslových podniků. Až do roku 1924 zde existoval i pivovar. Na počátku 20. století měli v Michli i vlastní elektrárnu. Zajímavou, architektonicky cennou stavbou je věžový vodojem na Zelené lišce, postavený v letech 1906 až 1907 pro zásobování Vršovic.

Z nejvýznamnějších továren jmenujme především Jawu, založenou v nejzápadnější části katastru v roce 1922. Původně to byla zbrojovka, ale od roku 1929 se proslavila výrobou známých motocyklů. V polovině šedesátých let 20. století zde byla výroba motocyklů zrušena a do objektu se nastěhoval podnik ČKD Polovodiče (ze seznamů zastávek MHD známý spíše jako Závod 9. května). Dnes se areál z větší části pronajímá četným malým firmám. Známým podnikem se stala také továrna na mýdla Hellada, která se v roce 1921 nastěhovala do zrušené michelské elektrárny. Z moderního období vzpomeňme známou Michelskou pekárnou, která zahájila provoz v květnu 1975.

V Michli vzniklo také několik velmi důležitých staveb pražské infrastruktury. Tou nejstarší byla Plynárna hlavního města Prahy. Zkušební výroba plynu se zde rozběhla 21. prosince 1926 a ve dnech 18. a 19. května 1927 proběhlo její slavnostní oficiální uvedení do provozu. Výroba svítiplynu se tu udržela až do roku 1975.

V severní části katastru byla na počátku října 1929 zapojena do elektrické rozvodné sítě hlavního města velká rozvodna a transformáční stanice Praha-Jih, jedna

z prvních pro transformaci 110/22 kV. Nesprávně bývala nazývána vršovickou elektrárnou, elektřina se zde nikdy nevyráběla. Z dalších důležitých objektů vzpomeňme michelskou teplárnu, uváděnou do provozu postupně v letech 1961 až 1963.

Předběhneme nyní historii dopravy a uvedme, že na katastru Michle leží i tři důležitá technická zázemí Dopravního podniku hl. m. Prahy. V roce 1955 byla předána do provozu trolejbusová vozovna na Bohdalcích, pozdější autobusová garáž (ano, leží v Michli, kdoví proč se jí už dlouhá léta říká nesprávně Vršovice...). V roce 1966 začala pražským autobusům sloužit garáž Kačerov a třetí stavbou tohoto typu se stalo první pražské depo metra, uvedené do pravidelného provozu v roce 1974. Mnoho let se zvažovala v Michli i stavba tramvajové vozovny. Významnou částí pražského železničního uzlu se 23. května 1971 stalo odstavné nádraží Praha Jih.

Železnice byla prvním veřejným dopravním prostředkem, který zajistil spojení Michle s okolním světem. Už od 1. března 1882 jezdily přes michelský katastr vlaky lokálky Nusle - Modřany, později prodloužené do Vraného a Čerčan. Od 1. listopadu 1900 měli Michelští vlastní železniční zastávku u křížení železnice s dnešní ulicí U Plynárny, která se dříve jmenovala Havlíčkova. V té době zde bylo úrovněvé křížení a také

tunel bohdaleckým kopcem! Celá oblast se změnila až v souvislosti se stavbou michelské plynárny, do které bylo nutné zřídit železniční vlečku i vhodnou silniční komunikaci. Havlíčkova ulice byla proto zahlobouena a železnice jí překročila mosty. Železniční trať pod Bohdalcem (kopec se vlastně ve skutečnosti jmenuje Sychrov) byla převedena do nového koridoru, při jehož stavbě byl původní tunel postupně odkopán. Oficiálně byl provoz na přeložené trati povolen 22. května 1930, ale vlaky jezdily po mostě nejpozději už na počátku roku 1928. V rámci přestavby se železniční zastávka v roce 1931 přestěhovala do nové polohy, kde sloužila veřejnosti až do roku 1970. Další železniční zastávka vznikla 15. května 1933 u Spořilova (tak byla pojmenována), ale měla pochopitelně význam i pro obyvatele Kačerova. Zrušena byla asi 15. srpna 1960, kdy byla napojována další výrazná přeložka „modřanky“.

Vzhledem k poměrně velkému počtu obyvatel už v roce 1899 Elektrické podniky královského hlavního města Prahy připravily projekt tramvajové tratě do Michle a zakoupily i pozemek pro vozovnu. Překážkou tomuto dopravnímu spojení ovšem tvořilo úrovněvé křížení s železnicí u vinohradské zastávky a nedostatečná nosnost mostu přes Botič u nuselského pivovaru. Zastupitelstvo obce proto na výstavbu silničního podjezdu a rekonstrukci mostů přispělo celkovou částkou 82 tisíc korun. Stavba se uskutečnila v roce 1913 a hned byl připraven nový projekt tramvajové tratě. Světová válka však jeho realizaci zabránila. Jako nouzovou práci se podařilo

v roce 1914 dokončit jen úsek na nuselské Riegrovo náměstí (náměstí Bratří Synků), kam ještě mnoho let museli z Michle docházet.

Teprve v říjnu 1922 se začala stavět tramvajová trať dál do Michle a 17. června 1923 se obyvatelé této části města poprvé svezli tramvajovou linkou č. 3. V roce 1928 byla trať prodloužena kolem plynárny na křižovatku s Chodovskou ulicí a o rok později až na Spořilov. V roce 1930 se tramvaje dočkal i Kačerov. Na tamní konečné vznikl důležitý přestupní uzel mezi tramvajemi a autobusy. Elektrické podniky se v roce 1931 pokusily prodloužit do Michle ke druhé tramvajové větvi autobusovou linku B, ale pro malý zájem ji v následujícím roce zkrátily opět na Kačerov.

Autobusy Elektrických podniků jezdily přes katastr Michle už od roku 1925 první linkou A, pro vlastní michelskou zástavbu ale tehdy neměla význam. Podobně linka B, zavedená ve stejném roce, měla určitý čas význam jen pro skromnou zástavbu podél budějovické silnice a Kačerov. Podobně hrály pro Michli celkem malou roli i autobusy jiných dopravců (spojení Československé pošty po budějovické silnici od roku 1920 či linky Autodopravní společnosti z Vršovic chodovskou silnicí do Průhonice od roku 1927).

Významnou roli v obsluze Michle začaly hrát městské autobusy až od 3. října 1960, kdy byla linka č. 124 prodloužena Baarovou a Michelskou ulicí k tramvajovým linkám č. 19 a 23 a roku 1961 až do zastávky Kloboučnická. Od roku 1963 byla autobusovou dopravou obslužena i část vilové zástavby na Kačerově (linka č. 121 prodloužená do spořilovské oblasti). V roce 1966 propojila Kačerov, Michelskou a Kloboučnickou autobusová linka č. 106. V dalších letech autobusových spojení přibývalo a jejich výčet se vymyká z rámce této kapitoly.

V roce 1970 vyvolala velké změny výstavba severojižní magistrály. Trvale byla přerušena Baarova ulice (autobusové linky byly převedeny do nové ulice Vyskočilovy) a tramvajová trať na Kačerov musela být trvale zrušena. Současně probíhala na Kačerově i dlouhodobá přestavba komunikací v rámci výstavby terminálu u budoucí stanice metra. Přestupní uzel se dočasně přestěhoval na Budějovické náměstí. Severojižní magistrála zahájila plný provoz slavnostně 30. dubna 1973.

Na počátku roku 1974 začaly jezdit autobusy v souběhu s tramvajemi kolem michelské plynárny (linka č. 188).

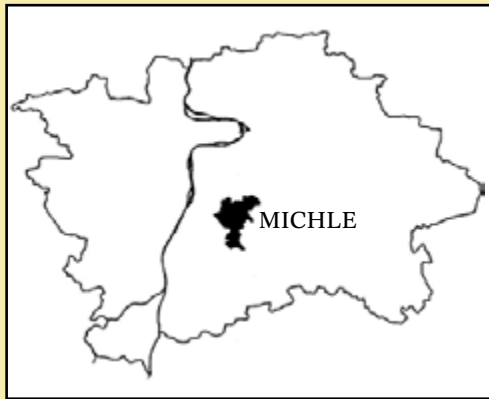


Foto: Petr Malik

lezní zastávka vznikla 15. května 1933 u Spořilova (tak byla pojmenována), ale měla pochopitelně význam i pro obyvatele Kačerova. Zrušena byla asi 15. srpna 1960, kdy byla napojována další výrazná přeložka „modřanky“.

Vzhledem k poměrně velkému počtu obyvatel už v roce 1899 Elektrické podniky královského hlavního města Prahy připravily projekt tramvajové tratě do Michle a zakoupily i pozemek pro vozovnu. Překážkou tomuto dopravnímu spojení ovšem tvořilo úrovněvé křížení s železnicí u vinohradské zastávky a nedostatečná nosnost mostu přes Botič u nuselského pivovaru. Zastupitelstvo obce proto na výstavbu silničního podjezdu a rekonstrukci mostů přispělo celkovou částkou 82 tisíc korun. Stavba se uskutečnila v roce 1913 a hned byl připraven nový projekt tramvajové tratě. Světová válka však jeho realizaci zabránila. Jako nouzovou práci se podařilo

Největší komplexní změny zaznamenala michelská doprava v květnu 1974, kdy bylo uvedeno do provozu pražské metro s konečnou stanicí na Kačerově, kde opět vznikl tradiční přestupní uzel, tentokrát mnohem většího významu. Od té doby pochopitelně doprava na území Michle zaznamenala četné změny, avšak základní kostra sítě zdejších linek městské hromadné dopravy se už příliš neměnila.

Dodejme ještě, že území Michle bylo první částí hlavního města, kde se vozy určené pro pražské metro rozjely vlastní silou. Už 6. května 1971 byly zahájeny na kačerovské zkušební trati jízdy prototypové jednotky české výroby, které probíhaly až do 12. ledna 1972, kdy byly pro nehodu přerušeny. Opět se po zkušební trati vlaky metra, tentokrát typu Ečs, rozjely 12. prosince 1973.

-pf.-fp-



Správná odpověď z čísla 10/2002: „Snímek byl pořízen v Divoké Šárce na konečné tramvaje,“ tak zní stručná, ale výstižná odpověď jednoho z úspěšných, ale i šťastných účastníků naší říjnové soutěže.

Nevíme, zda místo na snímku bylo skutečně tak těžké určit, nebo bylo málo času na odpověď, či se objevila

nějaká jiná příčina, ale do uzávěrky soutěže přišlo na naši adresu pouze sedm odpovědí. Později dorazily ještě další, ale na ty už jsme nemohli brát zřetel.

Na jednání redakční rady 7. listopadu se usmálo štěstí na trojici Stanislav Hyka, Jarmila Králová a Michal Babický, kteří od nás obdrželi novou knihu Stani-

slava Linerta Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy a drobné propagační předměty.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

Prosincový oříšek k rozlousknutí je mladšího data narození, a tak věříme, že si s ním poradíte i v tradičním předvánočním shonu, kdy nám mysl zatěžují jiné věci než zaobírání se historií. Věříme, že místo bez problémů určíte a na trojici úspěšných řešitelů bude připravena kniha kolektivu autorů Tramvaje v České a Slovenské republice doplněná o novinku věnující se garáži Dejvice z pera Pavla Fojtíka.

Po minulém kole soutěže máme jednu malou připomínku, pošlete vždy jen jeden názor, kde byla fotografie pořízena. Pokud se na naší adrese sejde několik odpovědí od jednoho odesílatele, budeme je muset vyřadit. Děkujeme za pochopení.

Doufáme, že již víte nebo alespoň tušíte, kde byla poslední soutěžní fotografie roku 2002 pořízena, a tak neváhejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Vnitropodnikovou poštu můžete poslat odpověď z adresu: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42 a navíc je stále k dispozici schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Možná si to ani neuvedomujete, ale máte před sebou jubilejní fotografii. Už čtyřicáté se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

NAPSALI O NÁS

Blesk (15. 11. 2002)

Chcete projet Seifertovou? Nasedněte na tramvaj

Seifertova ulice získala po letošních povodních pověst totálně neprůjezdné ulice, kde tramvaje nabíraly až dvacetiminutové zpoždění. Díky rozsáhlým dopravním opatřením se dnes situace zlepšila natolik, že tramvají projedete tuto rušnou tepnu celkem snadno. „Zaprvé jsme si vynutili na řidičích, aby ve spodní části ulice pod zastávkou Husinecká změnili způsob parkování. Běžně se tady parkovalo příčně k chodníku, to už tady nevidíte. Průjezd tramvají v tomto úseku je už prakticky bez problémů,“ říká starosta Prahy 3 Milan Český. Navíc zde policie v průběhu celého dne hlídá, aby neukáznění řidiči nepřejížděli čekající kolonu po kolejkách.

Slavnostní vyhodnocení závěrečných učňovských kroužek ve školním roce 2001/2002

Již po tři roky jsou přítomni při závěrečných učňovských zkouškách v naší škole odborníci z praxe, kteří jsou delegováni Hospodářskou komorou České republiky. Ti na základě dosažených výsledků navrhnou pro nejlepší absolventy vystavení „Osvědčení Hospodářské komory České republiky“.

K převzetí „Osvědčení Hospodářské komory České republiky“ byli pozváni do Kaiserštejnského paláce na Malostranském náměstí následující žáci:

- **obor automechanik:** Josef Turek, Oldřich Šimon, Lukáš Sohr.
- **obor mechanik elektronických zařízení:** Marek Bartoš, Michal Kubát, Václav Rídl.
- **obor autoelektrikář:** Jakub Hořejší, Jiří Rohlena.
- **obor elektrikář:** Tomáš Měchura, Jiří Šulc.

Slavnostní atmosféru celé akce podtrhovalo nejen krásné prostředí Kaiserštejnského paláce, ale i to, že Osvědčení předával víceprezident Hospodářské komory České republiky František Holeš, přítomni byli i ing. Josef Hojar - předseda Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a ing. Jana Chárová - ředitelka sekce pro vzdělávání Hospodářské komory ČR.

Další ročník soutěže

Trabant crossu skončil úspěchem

Skončila nám sezóna letošního Trabant crossu a musíme konstatovat, jak o nás mluvili komentátoři na závodističích, že kluci za „Řiha team“ (což jsme my, neboť nás vede mistr odborného výcviku pan Řiha), letos obuli ostruhu.

Ale pěkně po pořádku. Původní stroj změnil číslo - z 016 na 012 (v celkovém pořadí jsme se loni umístili na

Lidové noviny (15. 11. 2002)

Dále do vozu

Teprve nyní si plně uvědomujeme, jak obrovskou a nenahraditelnou kapacitu měly soupravy metra a jak citelně městskou dopravu ulehčovaly. Náhradní povrchová doprava, jak jsou nyní tramvaje a autobusy nazývány, nastalou situaci naprosto nezvládá, přestože jí nelze prakticky nic vytknout. Tramvaje přijíždějí do zastávek ani ne v minutovém intervalu, de facto vytvářejí jednu dlouhatánskou soupravu, která se nepřetržitě sune pražskými ulicemi. Přesto tato jedna obří tramvaj nedokáže pohltnout masu Pražanů, kteří spěchají za svými denními povinnostmi.

12. místě), avšak náš tým se rozrostl o další bakelitový zárazek s číslem 06.

Začátkem března jsme vyrazili do Sedlčan na první letošní závod. Byli jsme plni očekávání, jak jsme přes zimu připravili vůz s číslem 012, ale hlavně na nově zakoupený (že nás to stálo žadonění!) stroj s číslem 06. Po první rozjížděce jsme poznali, že jsme nepořídili zajíce v pytli, ale - jak by se s nadsázkou dalo říci - bakelitovou, dvoutaktní verzi Porsche 911.

Vůz předčil naše očekávání. S jezdcem Tomášem Brigantem dojel pro vítězství a my s úsměvem od ucha k uchu jeli se zlatým věncem domů. Ani druhý vůz s jezdcem Vladimírem Skřivanem nezůstal pozadu. Kluci se svojí „tramvají“ (předzřívku si vůz vysloužil pro shodnou barevnost karoserie) dojeli na čtvrtém místě.

Samozřejmě se na nás po celou sezónu neusmívalo jen závodnické štěstí, ale i smůla a „držkopády“. Vždyť taky jeden pohár za takový „držkopád“ máme. Vůz se několikrát otočil přes střechu, ale jezdec Skřivan se nenechal vyvést z koncentrace a závod dojel.

V letošní sezoně jsme s vozem 06 vyjždili celkově druhé místo, 012 (tramvaj) skončila na čtvrtém místě, takže si myslíme, že tato sezóna byla velmi úspěšná.

K úspěchu nám pomáhá pochopitelně škola a Sdružení rodičů a přátel školy, kteří převzali finanční stránku celé věci. Vozy připravujeme ve školních dílnách. V letošním roce nás ještě čekají dvě akce, závod nazvaný Vánoční kapr a pak Silvestrovský závod.



Foto: SOU

MF Dnes (18. 11. 2002)

Řidiči tramvajů čelí útokům

Nejen stále častější nehody tramvajů, ale i další případy ukazují, že tento typ cestování není vždy zcela bezpečný. Důkazem jsou i dvě události z posledních dnů. Na Černokostelecké ulici zranil večer před jedenáctou hodinou čtyřiapadesátiletý opilec devětatvacíletého řidiče, který bude se zraněnou hlavou nejméně dva týdny v nemocnici. Podle řidiče tramvají Vratislava Feigela dostal jeho kolega z hloubětínské vozovny ránu pěstí do obličeje poté, co opravoval dveře, které agresivní útočník násilím otevřel. Před týdnem zase opilec vystříkal u Anděla do tramvaje linky dvanáct hasičí přístroj, takže lidé v panice utekli z vozu ven.

Vybral ing. Jan Urban

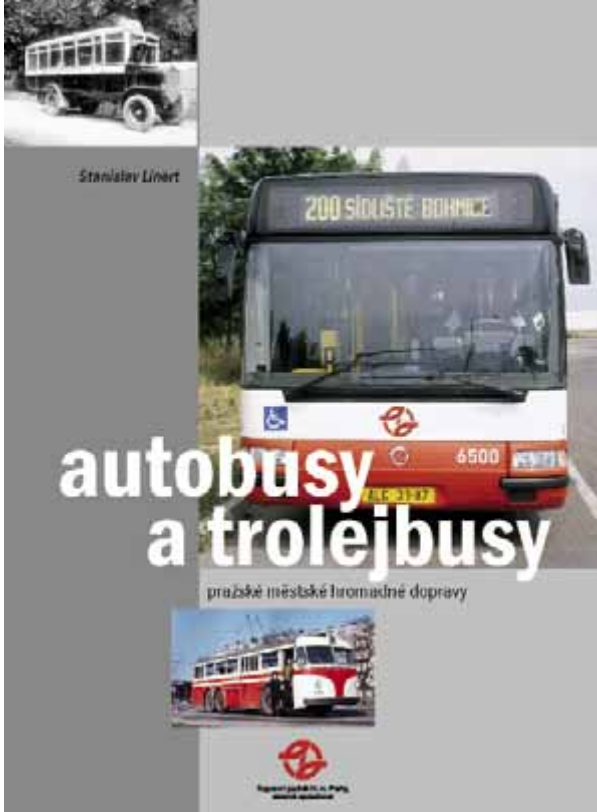
ŠKOLNÍ STRÍPKY

Úspěšný start do nového ročníku Středoškolské pražské florbalové ligy

V minulém měsíci započala prvními zápasy v hale na Děkance Celopražská středoškolská liga. Naše škola se po loňském úspěšném ročníku účastní opět se dvěma týmy (SPŠ a SOU). Vstup do soutěže se vydařil, všechny zápasy úvodního dne byly vítězné.

-sou-





Pro dárek můžete i do středisek dopravních informací

v pražské ZOO autora Marka Šebeše vás na dvaceti osmi zajímavě graficky zpracovaných stranách seznámí se zajímavostmi lanové dráhy v pražské ZOO a koupíte ji za 46 Kč.

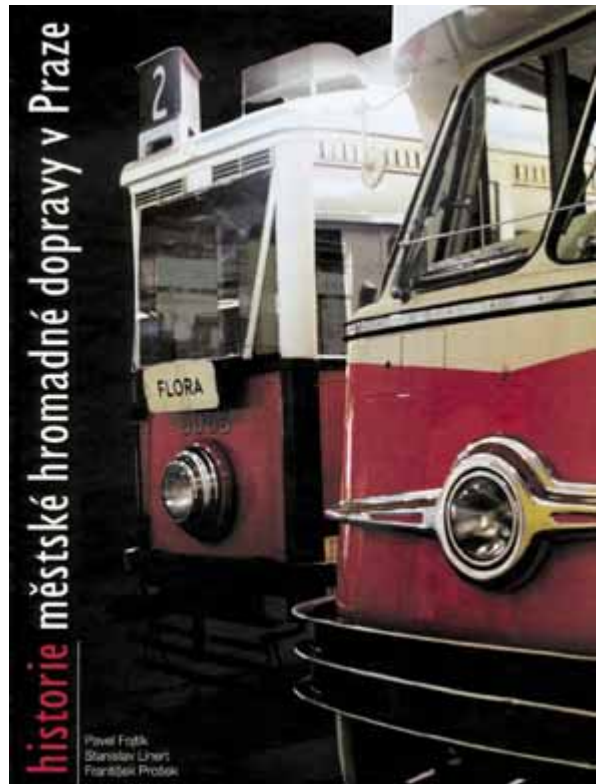
Pokud se chcete podrobně seznámit s bohatou historií MHD, je pro vás připravena publikace **Historie městské hromadné dopravy v Praze** autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta za 390 Kč. Kniha velice podrobně mapuje bohatou historii městské hromadné dopravy v našem městě a představuje patrně nejobsáhlejší a nejpodrobnější publikaci věnovanou pražské MHD. Na 360 plnobarevných stranách je kombinován text se 405 vyobrazeními, ať již dobovými fotografiemi, plány sítě, historickými jízdenkami nebo náčrtly historických, ale i současných vozidel.

Nejnověji se v nabídce středisek objevila výpravná publikace **Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy** Stanislava Linerta s ilustracemi Ivo Mahela předkládající náhled do historie autobusů a trolejbusů od počátků až po současnost s velkým množstvím fotografií za 330 Kč (součástí knihy jsou i tzv. „katalogové listy“ věnované jednotlivým typům vozidel).

Zajímavým tipem na případný vánoční dárek ale mohou být také třeba zapaspartované kreslené obrázky historických vozidel autorky Evy Štindlové za 320 Kč.

Informační střediska v předvánočním období dále nabízejí například stolní kalendáře „Městská doprava v České republice“ na rok 2003 za 77 Kč nebo plakát „Vozidla městské hromadné dopravy“ (od omnibusu až k soupravě metra M1) o rozměrech

100 x 70 cm za 30 Kč, ale i další materiály. Přijďte se podívat a případně vybrat dárek, který by mohl potěšit někoho z „fandů“ městské hromadné dopravy. -mis-



Pokud se teprve rozhodujete, jaký dárek pro koho koupit pod vánoční stromeček, přinášíme vám několik tipů z nabídky našich informačních středisek (v současné době jsou v provozu střediska Muzeum, Nádraží Holešovice a Letiště Ruzyně).

Začít můžeme třeba publikacemi o pražských lanovkách.

Po kolejičkách na Petřín seznamuje na sto stranách s množstvím zajímavostí o pozemní dráze nejen v textu, ale i na fotografiích, mnohé z nich jsou poprvé publikovány na veřejnosti. Výpravná kniha připravená Pavlem Fojtíkem vás přijde na 120 Kč. Lanovka

Už více než tři měsíce jezdíme po městě jinak než jsme byli zvyklí. Někomu náhradní doprava nahrála, jinému přinesla velké komplikace, ale to je běžná realita při každé mimořádnosti.

V současnosti se v ulicích můžete setkat s menším počtem tramvajových linek, než tomu bylo ještě v prvním pololetí. Navíc největší zájem je o linky jezdící v krátkém intervalu. Jejich popularita je dána jedním označením – každý okamžitě při pohledu na X-A či X-B ví, že ho tato tramvajová linka odveze alespoň do blízkosti v současné době uzavřené stanice. Zadrůhé také tím, že jezdí každou chvíli.

Proto přicházím s návrhem. Nebylo by lepší i po návratu do normálního stavu provozovat méně linek v kratším intervalu? Víím, že bývaly doby, kdy počet linek vyjadřoval to, jak jsme dobří, ale nyní? Je snad jedno, kolik linek jezdí v síti, spíše se hledí na to, kolik tramvaje jako celek najedou kilometrů.

Dnešní běžně užívaný interval osm minut pro mnoho cestujících představuje deset minut. U odjíždějícího vlaku vidíte pouze červená světla a stačí, aby se ten následující o minutku zpozdil a každý řekne, že čekal deset minut, i když to ve skutečnosti bylo o šedesát

ILUZE VLASTNÍMA OČIMA

vteřin méně.

Často jsem slyšel argument, že kratší intervaly nemohou být zavedeny, protože není dostatečná preference v pražských ulicích. Koncem srpna jsme zavedli více linek v kratším intervalu a v oblasti zvýhodněné tramvajových vlaků se začalo blyskat na lepší časy. Proto se ptám, zda by zavedení kratších intervalů, které přilákají více cestujících, nepomohlo i v oblasti preference? Poté by mělo být snahou všech orgánů, aby se vlaky stejné linky nesjížděly na křižovatkách a jiných kolizních místech. Tramvaje by tak mohly dostat zelenou nejen v prohlášeních a na papíře, ale i ve skutečnosti.

Možná patřím k velkým idealistům a můj kamarád sídlící v jiné budově našeho podniku, zabývající se preferencí, si okamžitě poklepe na čelo a řekne si, že bych měl raději požádat o místo u ústavu v severní části města.

Skutečnost, že systém Pražské integrované dopravy nabízí nejen konkurenci, ale i spolupráci různých do-

pravců, je již dlouhou dobu zřejmá. Ale jedna situace na Smíchově v posledních dnech mi přišla přece jen zvláštní.

Linku X-14 již dlouhé týdny provozuje dopravce Hotliner, v posledních dnech se však na ní objevují vozy s létajícím koněm patřící Martimu Uhrovi, dopravci dobře známému především ze Zbraslavi a Mníšku pod Brdy. To by ještě nebylo nic zvláštního, ale když za volantem sedí řidič v uniformě Dopravního podniku je to zarážející.

Vysvětlení může být několik. Některý z našich řidičů změnil firmu a u nového zaměstnavatele ještě využívá oděvní doplňky od nás. Nebo naši řidiči chodí na brigádu ke konkurenci. To, že bychom vypomáhali jiným firmám našimi řidiči plánovaně, se mi zdá hodně nepravděpodobné.

Co vy na to?

Přeji příjemné prožití svátečních dní a mnoho elánu na překonávání překážek v novém roce. -bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V prosinci 2002 oslavuje 65. narozeniny:

Ladislav Rys – Ř, odbor strategie (31).

V prosinci 2002 oslavují 60. narozeniny:

Pavel Beneš – ED, provozovna opr. tramvají (42),
Miroslav Birnbaum – M, technický úsek (26),
Vladimír Brandl – ED, provozovna Pankrác (24),
Antonín Kasal – M, dopravní úsek (29),
Milan Klein – Ř, odbor obydu a tarifů MHD (31),
Jiří Myška – A, garáž Vršovice (31),
Jiří Otradovec – M, technický úsek (30),
Václav Procházkva – M, služba elektrotechnická (42),
Miloslava Ptáková – M, sl. technolog. zařízení (24),
Pavel Rohlík – ED, provozovna opr. tramvají (41),
Václav Škvára – M, služba elektrotechnická (42).

V prosinci 2002 oslavují 50. narozeniny:

Ivanka Baitlová – ED, provozovna opr. tramvají (21),
Josef Balík – A, garáž Klíčiv (10),
Josef Batěk – M, služba staveb a tratí (20),
Jan Brabec – A, garáž Řepy (11),
Jindřich Černý – M, sl. sdělov. a zabezpečovací (10),
Karel Holeček – M, služba elektrotechnická (24),
Pavel Horák – ED, provozovna vrchní stavba (28),
Jiří Kirlík – M, technický úsek (27),
Eva Kubí – M, dopravní úsek (30),
Vladislav Mádr – A, garáž Dejvice (34),
Jaroslav Máchal – ED, provozovna Žižkov (21),
Hana Mičková – ED, provozovna měnirny (19),
Vojtěch Nechvátal – M, dopravní úsek (30),
Jaroslav Pavlíček – A, dopravní úsek (17),

Milan Richter – ED, provozovna Střešovice (24),
Jaroslav Sofroňk – ED, technický odbor (30),
Václav Šebek – ED, provozovna Střešovice (31),
Jan Šípek – A, DOZ Hostivař (26),
Milan Vagrčka – Ř, odbor int. auditu a kontroly (16),
Hana Vaňková – M, technický úsek (22),
Pavel Vaško – M, služba staveb a tratí (21),
Václav Vojáček – A, garáž Dejvice (21).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.
Do starobního důchodu odešli:
Hana Conková – A, dopravní úsek (39),
Jitka Čepelková – A, ekonomický úsek (58),
Jiří Jureček – A, garáž Kačarov (13),
Bohumil Šterba – A, garáž Kačarov (22).
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.