

## Volby do dozorčí rady

Dvěma členům dozorčí rady (Ing. Václavu Procházkovi a Jiřímu Čadovi), kteří byli zvoleni zaměstnanci, skončil v dubnu letošního roku čtyřletý mandát, a tak se v pátek 29. dubna uskutečnily volby nových zástupců zaměstnanců do dozorčí rady. Ta je po představenstvu druhým nejvýznamnějším orgánem společnosti. Dozorčí rada je především kontrolní institucí společnosti, dohlíží na výkon působnosti představenstva a uskutečňování podnikatelské činnosti společnosti.

Trápí vás, že jste se nemohli volby přímo zúčastnit? V tomto případě je odpověď velice jednoduchá. Členy dozorčí rady nevolí zaměstnanci přímo, ale prostřednictvím volitelů, kteří jsou zvoleni na pět let zaměstnanci. A tak pokud jste v Dopravním

podniku již déle než čtyři roky, zcela jistě si pamatujete, že před volbami do dozorčí rady v roce 2001 proběhly volby volitelů.

O dvě uvolněná místa v dozorčí radě usilovaly více než dvě desítky zaměstnanců, kteří se přihlásili do 20. dubna letošního roku personálnímu úseku společnosti.

První část volebního shromáždění v pátek 29. dubna patřila představování kandidátů a poté následovala tajná volba. Z osmi desítek volitelů se shromáždění zúčastnilo 64, kteří také obdrželi hlasovací lístky. Všechny odevzdané volební lístky byly platné, a tak zástupci zaměstnanců v dozorčí radě byli na čtyři roky zvoleni Jiří Čada (43 hlasů) a František Kadlec (41 hlasů).  
-bda-

Foto: Petr Malík



### Členové dozorčí rady se představují

**Jiří Čada** (55 let). V Dopravním podniku je zaměstnán od roku 1972, středoškolské vzdělání. Nastoupil do profese automechanika tehdejšího o. z. Autobusy. Od roku 1973 působil jako řidič MHD. V roce 1991 byl zvolen neuvolněným předsedou ZV-ZO garáže Libeň a od roku 1994 DOZu Hostivař. Od roku 1996 až do současnosti vykonává funkci uvolněného hospodáře a místopředsedy PV - OSZO DP Autobusy. Od roku 2001 je zástupcem zaměstnanců v dozorčí radě Dopravního podniku.



**František Kadlec** (52 let). V Dopravním podniku působí od roku 1968, neboť se v tehdejší o. z. Elektrické dráhy vyučil v oboru elektromechanik. V letech 1975 až 1979 pracoval v profesi řidič nákladního vozidla, následně v letech 1979 až 2004 ve funkci dispečer provozního dispečinku a od roku 2005 je zástupcem vedoucího směny provozního dispečinku jednotky Provoz Tramvaje.



### Modernizovaný vůz KT8N2

12 a 13



### Corporate Pražské integrované dopravy - I

18 a 19



### Praha 6 v pojetí nových dopravních vizí

20 a 21

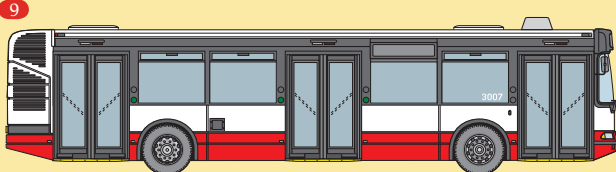
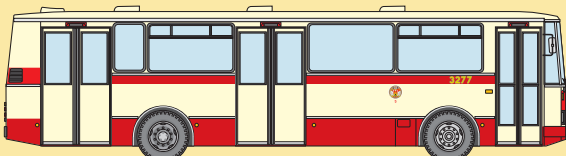
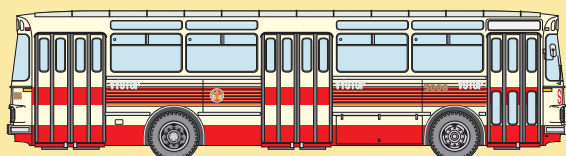
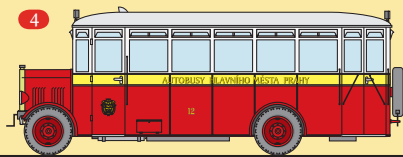
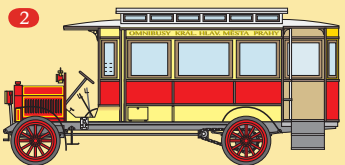


### Transformační projekt - 13

Příloha

Pražské autobusy mají proti tramvajím jednu výhodu. K oslavě svých narozenin si mohou vybrat jedno ze dvou dat: 7. březen (v roce 1908 začaly v Praze, resp. v Čechách, jezdit úplně poprvé; pokus to ale nebyl příliš úspěšný a v roce 1909 ztroskotal) nebo 25. červen (v roce 1925 začala jejich definitivní éra, od té doby jezdí nepřetržitě). S ohledem na skutečnost, že od prvního nezdařeného pokusu do návratu do pražských ulic uplynulo 16 let, se lépe slaví právě to druhé datum. Právě proto v tomto měsíci můžeme říci, že 80 roků cestujeme v Praze autobusy. Následující řádky nechtějí prezentovat chronologický vývoj vozového parku, proměny jednotlivých značek či znázorňovat přelomové události v historii pražských autobusů, ani nejsou katalogem autobusů. Kladou si za cíl pomoci dvěma jednoduchých údaji – délkou vozu a jeho obsaditelností – na několika vybraných typech přiblížit, jak se během let měnily nároky na autobusy, a připomenout pár typů od nejkratšího po nejdelší. Při porovnávání údajů je však nutné mít na paměti, že samotný počet míst, které byly v autobusech k dispozici, ještě nebyl rozhodující. Důležitý byl především celkový počet vozů, které podnik vlastnil (a především vypravoval), v kombinaci s počtem a délkou linek.

1 Tím nejkratším autobusem pražské MHD byl



## 80 roků cestujeme v Praze autobusy

bezespory **Walter PN** z roku 1929. Byl dlouhý jen 5,93 m a mohlo v něm cestovat 15 sedících a 10 stojících lidí. Elektrické podniky měly jen dva a příliš se neosvědčily.

2 Pro srovnání s předchozím si uvedme, že jeden ze dvou prvních pražských autobusů z roku 1908, **Laurin & Klement HOP**, byl asi o půl metru delší (6,57 m), ale bylo v něm místo jen pro 15 cestujících, z nichž 12 sedělo. Jak víme, koncem roku 1909 v Praze autobusy nepříliš úspěšně dojezdily.

3 Značka **Laurin & Klement 545** zahajovala provoz i v roce 1925, tedy před 80 lety. Délka vozu: 7,19 m. Cestovat mohlo celkem 35 lidí. Srovnáme si tento autobus s tehdejší tramvají. Jediným motorovým vozem elektrické dráhy se mohlo vézt 80 cestujících. I to vypovídá o původní úloze autobusů.

4 Ani nejrozšířenější typ 20. let minulého století, **Praga NO** z roku 1926, se svojí délkou 7,77 m a obsaditelností 40 osob, se ještě neřadil mezi velikány.

5 Teprve 30. léta 20. století přála větším autobusům. Ty už jezdily i na dlouhých diametrálních přes střed města. Autobus **Škoda 656 D** z roku 1937 jako první překonal svojí délkou 10 metrů (10,07 m). Kapacita vozu? 25 sedících a 35 stojících, tj. 60 cestujících celkem.

6 Od roku 1951 se desetimetrová délka vozu stala standardem. Autobus **Škoda 706 RO**, první sériově vyráběný autobus s trambusovou karosérií, měřil 10,66 m a byl určen pro 73 cestujících. Podobné parametry měl v roce 1959 i slavný typ **Škoda 706 RTO** (délka 10,81 m, počet cestujících 75).

7 Vhodná konstrukce dalšího typu, **ŠM 11**, dodávaného od roku 1965, umožnila, aby autobusy cestovalo mnohem více cestujících, o 20 %. Délka vozu byla 10,985 m a pro výměnu až 90 cestujících již byly nezbytné troje dveře.

8 Autobusy **Karosa B731**, které se u nás poprvé objevily v roce 1982, předznamenaly současnou typovou řadu. Autobus tohoto typu jako první překročil délku 11 metrů (11,055 m). Jeho obsaditelnost je obdobná jako u „ešemek“, tj. 90 cestujících.

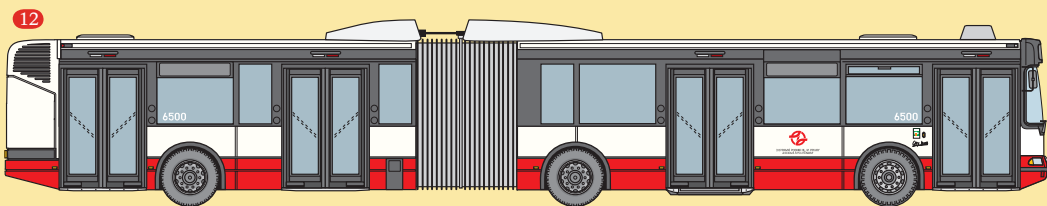
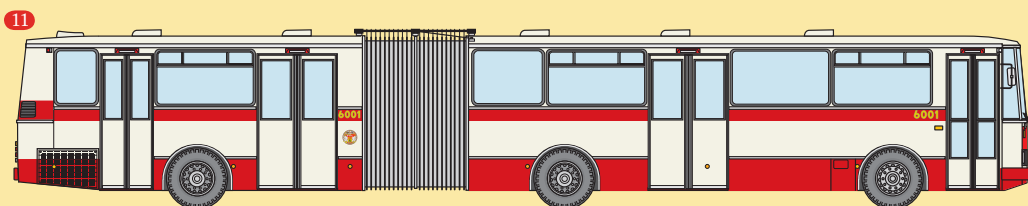
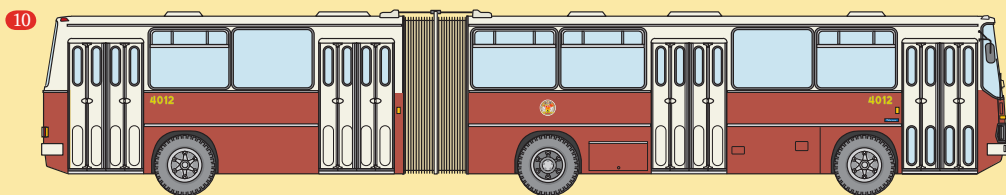
9 Současnost autobusů v našem přehledu reprezentuje nízkopodlažní **Karosa 2070 City Bus** o délce 11,99 m, který vidáme v ulicích Prahy již 10 let. Vůz má sice o něco méně míst k sezení, avšak více míst ke stání a dokáže přepravit přibližně 99 cestujících. Na rozdíl od předchozích typů jím mohou cestovat i lidé na invalidních vozíčkách.

10 Prvními pražskými velkokapacitními autobusy se v roce 1977 staly známé kloubové vozy **Ikarus 280.08** maďarské výroby pro 140 cestujících, z toho 37 sedících. Délka vozu byla 16,5 m.

11 V roce 1991 začala éra českých kloubových autobusů **Karosa B 741**. Byly o něco delší než Ikarusy (17,355 m) a počet přepravovaných cestujících vzrostl na 150. Následovníkem je typ **Karosa B 941** dodávaný od roku 1997. Ten je opět nepatrně delší (17,615 m), i počet přepravovaných cestujících je vyšší (159).

12 Nejdelším autobusem dosavadní historie pražské MHD je vůz nového tisíciletí – nízkopodlažní **Karosa 2081 City Bus**, dodávaný od roku 2001. Měří 17,8 m. Oficiální kapacitu má ale o 3 osoby menší než předchozí typ (156 osob). Na tomto místě si možná jako úsměvnou vzpomínku můžeme odcitovat slova jednoho cestujícího, která padla ve zcela přeplněném voze linky 135 v roce 1970: „Žádný autobus ještě nebyl nacpaný tak, aby se tam nevešel ještě jeden člověk...“ Upřímně řečeno, dnes si už mladší generace zřejmě neumí představit, jak takový opravdu přeplněný autobus vypadá. A to je samozřejmě dobře.

Pavel Fojtík  
Kresby: Ivo Mahel



## Představenstvo projednalo

V průběhu dubna a začátkem května se uskutečnila dvě jednání představenstva Dopravního podniku, a to v pondělí 11. dubna a 2. května. Kromě majetkových záležitostí, což představuje zajištění chystaných nebo vypořádání realizovaných akcí, byla projednána následující témata.

**Transformace divize Metro.** Představenstvo společnosti rozhodlo o zrušení divize Metro k 30. září letošního roku a o zřízení jednotek Provoz Metro (v přímé podřízenosti dopravního ředitele) a Dopravní cesta Metro (v podřízenosti technického ředitele) k 1. říjnu 2005.

**Obnova vozového parku tramvajů.** Členové před-

stavenstva schválili zajištění obnovy vozového parku tramvajů nákupem 250 kusů nízkopodlažních homologovaných tramvajů v letech 2009 až 2018. Nákup nových tramvajů proběhne formou výběrového řízení, které bude zveřejněno do konce srpna letošního roku.

**Nový technický ředitel.** Představenstvo na svém jednání 23. května jmenovalo technickým ředitelem ing. Jiřího Bezdíčka, dosavadního vedoucího dočasné jednotky Dopravní cesta.

**Člen představenstva.** Valná hromada Dopravního podniku zvolila devátým členem představenstva (doplnění počtu za zemřelého ing. Milana Houfka) ing. Petra Blažka, dopravního ředitele.

## Autobusy v číslech

### Počet autobusů (bez autokarů a vleků)

1925	1930	1935	1945	1955	1965	1975	1985	1995	2000	2004
4	86	113	74	110	438	1 246	1 332	1 323	1 342	1 312

Počet autobusů překročil jednu stovku poprvé v roce 1932 (106 kusů), během války výrazně poklesl, opětovně pak překročil stovku až v roce 1951 (110 kusů). Mimořádně velký přírůstek autobusů přinesla druhá polovina 60. let 20. století. Tisícovku překročil počet vozů poprvé v roce 1973 (1 053 vozů).

### Počet nasazených vozů

1925	1930	1935	1945	1955	1965	1975	1985	1995	2000	2004
4	47	71	25	94	328	787	917	957	968	967

V roce 1930 bylo vypravováno také 6 vlečných vozů. Počet vypravovaných vozů od roku 1965 nezahrnuje vozy smluvně najatých přepravců, např. ČSAD, ani soukromých dopravců po roce 1995. Započítáme-li tyto cizí vozy, překročil počet vypravovaných autobusů v roce 1988 poprvé tisícovku (1 004 autobusů ve službách MHD).

### Počet linek

1925	1930	1935	1945	1955	1965	1975	1985	1995	2000	2004
2	12	18	11	21	39	124	204	214	205	199

Zahrnuty jsou jen linky Dopravního podniku (Elektrických podniků).



Foto: Petr Malík

### Délka linek (km)

1925	1930	1935	1945	1955	1965	1975	1985	1995	2000	2004
9,9	69,6	122,5	35	96,0	328,0	1 006,0	1 671,0	1 989,0	2 145,0	2 118,0

Délka linek překročila poprvé stovku v roce 1932 (105,7 km). Výrazná redukce autobusové dopravy nastala v roce 1939. Délku 100 km se podařilo znovu překročit až v roce 1958 (101 km). Jeden tisíc kilometrů byl překročen poprvé v roce 1975, kdy autobusy oslavovaly 50 let provozu.

### Počet ujetých vozokilometrů (tis.)

1925	1930	1935	1945	1955	1965	1975	1985	1995	2000	2004
66	3 205	4 505	1 071	5 635	23 757	59 636	62 051	63 165	61 770	62 032

Přes hodnotu 50 milionů vozokilometrů se autobusy přehoupaly v roce 1974, kdy dosáhly 52,993 mil. km. Jinak lze říci, že tento ukazatel je po mnoho let poměrně stabilní.

### Počet přepravených osob (tis.)

1925	1930	1935	1945	1955	1965	1975	1985	1995	2000	2004
194	15 321	21 400	13 166	41 704	76 938	249 343	422 596	326 851	311 295	321 675

Až do počátku šedesátých let 20. století byly údaje o počtu přepravených osob poměrně přesné, protože se přímo ve vozích prodávaly jízdenky. V pozdějších letech se několikrát změnila metodika, a tak je nutné srovnání výše uvedených čísel brát jen jako orientační. Pro zajímavost si uvedme, že pouze v roce 1991 je ve statistikách autobusové dopravy vykázáno přes 505 milionů (tj. přes půl miliardy) přepravených cestujících.

Jen pro zajímavost se podíváme do statistik za celkem obyčejný předválečný rok 1936. Za celý rok bylo podle statistik ujeté 440 854 užitkových km a přepraveno 2 073 184 cestujících. Ani jedna autobusová linka však na sebe nevydělala a hospodaření autobusové dopravy skončilo ztrátou – 632 088,04 Kč. Nejvíce cestujících cestovalo linkou H (Hřebenka – Žižkov) – 558 974. Výdaje na provoz linky činily 400 582,50 Kč, avšak příjem z jízdného činil jen 386 520,50 Kč. Na linku, dlouhou 6,7 km, bylo každý den vypravováno 16 autobusů. Nejdělsí linka J (Butovice – Troja, ZOO) měřila 15,7 km, cesta z jednoho konce na druhý trvala 55 minut.

V roce 1955 měřila nejdělsí linka (101 Čechovo náměstí – Hostivař, nádraží) 7,060 km. Nejkratší linka (104 Hlubočepy – Hlubočepská) měřila jen 1,8 km.

V roce 1966, krátce po zavedení prvních diametrálních rychlíkových linek tzv. překryvné sítě, se nejdělsí linkou stala 134 (Petřiny – Krč, sídl. A. Staška), která měřila 17,4 km. V té době již probíhala také náhrada trolejbusové dopravy autobusovou. Díky tomu se jednou z nevytíženějších linek stala 140 (náhrada za trolejbusovou linku č. 57), na které jezdilo 32 autobusů v intervalu 2 minuty! Naproti tomu nejmenší frekvence v intervalu 40 minut (s jediným autobusem) byla na linkách č. 116 (Podbaba – Dolní Šárka) a 122 (Chodov – Kablo Hostivař).

-pf-

## Zasedání UITP Light Rail Committee v Praze

Ve dnech 27. až 29. dubna se v Praze konalo 41. zasedání výboru UITP pro tramvajovou dopravu (Light Rail Committee). Výbor se ke svým jednáním schází většinou třikrát ročně ve významných městech svých členských zemí. Pražské jednání patřilo k mimořádně významným. Generální sekretariát UITP v Bruselu nás požádal o rozšíření programu, o přípravu světové tramvajové konference (Light Rail Conference), která se uskuteční 9. až 11. dubna 2006 v USA. Jejím hostitelem bude město Saint Louis v americkém státě Missouri, spolu s APTA (American Public Transportation Association).

Vzhledem k významu pražského jednání se ho zúčastnil i generální sekretář UITP Hans Rat, USA zastupoval pan Paul O'Brien ze Salt Lake City. Zasedání řídil vicepresident UITP Raymond Hue. 45 účastníků z 19 zemí zde pokračovalo v řadě pracovních programů, kterými se výbor a jeho pracovní skupiny zabývají:

- řešení a management poruchových situací v tramvajové dopravě,
- specifikace a zadávání vozidel ve veřejné soutěži,
- statistika tramvajové dopravy (30 měst světa),
- netradiční konstrukce tramvají a tratí,
- financování tramvajové dopravy a životnost vozidel,
- evropské směrnice pro zavádění a provozování tramvajové dopravy.

Byly projednány výsledky a závěry několika let práce na programu LibeRTiN. Ustavená pracovní skupina pro přípravu světové tramvajové konference schválila její odbornou náplň, program a harmonogram realizace. Velmi zajímavé bylo vystoupení delegátů z Tunisu o rozsáhlých projektech rozvoje tramvajové dopravy v Tunisu a Africe vůbec. Význam tramvajové

dopravy pro velkoměsto potvrdil i zástupce Turecka – projekt pro Istanbul je velmi ambiciózní.

V Praze došlo k dalšímu významnému kroku v činnosti výboru – na základě podnětu generálního sekretáře Hanse Rata byla založena pracovní skupina pro rozvoj a modernizaci tramvajových systémů v zemích střední a východní Evropy. Členy skupiny jsou Česká republika, Polsko, Maďarsko, Bosna a Hercegovina, Německo a Turecko. K práci skupiny se zamýšlí připojit i další země. Spolu s dodavatelem výzbroje (firmou Cegelec) jsme přednesli referát o modernizaci tramvajových vozů v Praze. Vyvolal velký zájem u všech členů

UITP a byli jsme vyzváni, aby Česká republika (pražský Dopravní podnik) a její zkušenosti v této oblasti byly páteří činnosti pracovní skupiny.

Poslední den zasedání měli účastníci možnost se odborně seznámit s tratí Hlubočepy – Barrandov. Po přednášce o jejím projektu a realizaci si prohlédli jednotlivé stanice a projeli trať. Vyroce ocenili její úroveň jako světovou špičku v tramvajové dopravě. Pražské zasedání hodnotili všichni členové výboru jako velmi úspěšné. K jeho odborné náplni se vrátíme v některém z dalších čísel našeho časopisu.

Ing. Michal Pospíšil, jednotka Dopravní cesta



Foto: Archiv redakce



Nehoda tramvaje a autobusu – zastavení autobusu v průjezdním profilu tramvajové trati (vjezd do smyčky Vypich).

kvalita povrchu vozovky nebo stav drážního tělesa, a všechny další jevy, které ovlivňují jízdu vozidla.

Některé komplikace a zhoršení stavu dopravní cesty jsou nahodilé, některé se periodicky opakují (například víkendové špičky v neděli odpoledne a večer), na některých místech je kvalita dopravní cesty snížena trvale. Řidiči vozidel povrchové MHD tato místa většinou dobře znají a průjezdu věnují zvýšenou pozornost.

Podle údajů za rok 2004 se jednalo o tato místa s největším počtem dopravních nehod:

TRAMVAJE		AUTOBUSY	
úsek	počet nehod	úsek	počet nehod
Národní divadlo – Národní tř.	39	Českokobrodská – Starokolínská	9
Štěpánská – I. P. Pavlova	35	obratišť Černý Most	8
Koh-i-noor – Slavia	15	Vysočanská – Prosecká	7
Olšanská – Olšanské náměstí	13	obratišť Na Knížecí	7
Ortenovo náměstí – Nádraží Holešovice	13	Na Žertvách – obrotišť Palmovka	6
Jižní předmostí Štefánikova mostu	12	Michelská ul.	6
U Zvonu – Klamovka	12	obratišť Skalka	6
Bertramka – U Zvonu	11	Karlovo nám. – Jiráskovo nám.	5
Černokostelecká – Úvalská	11	obratišť Želivského	5
Újezd	10	Z přehledu je patrné zvýšené nebezpečí vzájemných střetů autobusů při manipulaci v obrotišti – odhadování průjezdního profilu při zajištění mezi stojící autobusy apod. V ostatních místech jde převážně o střety s ostatními vozidly.	

I když řidič dopravní cestu přímo ovlivnit nemůže, musí na její kvalitu reagovat a přizpůsobit jí styl jízdy. Současně si také musí uvědomovat, že on a jím řízené vozidlo tvoří součást dopravní cesty pro ostatní řidiče.

Bylo by samozřejmě ideální, kdyby kvalita dopravní cesty byla „stoprocentní“. Pak by teoreticky neexistoval důvod pro vznik dopravní nehody a nemohlo by k ní dojít. Tuto úvahu lze i graficky znázornit:

kvalita dopravní cesty	důvody
	zelené pole vyznačuje kvalitu dopravní cesty, červené pole možnost vzniku dopravní nehody
velmi nízká	nepřehledné situace, vysoká hustota provozu, bezohlednost jiných řidičů, nekázeň chodců, těsný průjezdný profil, náleď, mlha, popř. i další vlivy
snížená	silnější provoz, závady na komunikaci, vyšší pohyb chodců
běžná	standardní kvalita v běžném provozu
vysoká	slabý provoz, dobrý stav komunikace, dobrá viditelnost
absolutně dobrá (teoreticky)	neexistuje nic, co by snižovalo kvalitu dopravní cesty

Z tohoto znázornění již vyplývá jednoznačná povinnost řidiče: zvýšenou pozorností, opatrností a zejména přiměřenou rychlostí jízdy eliminovat vliv negativních (červeně znázorněných) vlivů na kvalitu dopravní cesty.

## Podrobný rozbor nehodovosti za rok 2004

### ☑ Vozidlo

Další důležitou součástí bezpečnosti provozu je technický stav vozidla. Zde můžeme s uspokojením konstatovat, že vlivem obnovy vozového parku u autobusů i pokračujících rekonstrukcí tramvají jsou vozidla Dopravního podniku technicky spolehlivá (jak to ostatně striktně nařizují obecně závazné právní předpisy), a že technická závada vozidla byla v roce 2004 příčinou pouze 3 dopravních nehod (1 x tramvaj, 2 x autobus). Předpokládám, že tento trend se zachová i v dalších letech.

### ☑ Řidič

Osoba řídící silniční nebo drážní vozidlo je a ještě velmi dlouho zřejmě zůstane základním prvkem bezpečnosti provozu. K odborné způsobilosti, bez jejíhož osvědčení nesmí



Detail nárazu tramvaje do stojící soupravy (Braník).

reakci zamezit hmotným škodám nebo zranění osob, ale i tím člověkem, který nezodpovědným jednáním může naopak tyto škody způsobit.

Dopravní nehody (nehody v drážní dopravě), zaviněné našimi řidiči (628), případně jinými zaměstnanci (62), tvoří stále svým vysokým počtem negativní stránku v činnosti Dopravního podniku jako dopravce v systému PID.

divize	počet zaviněných nehod	podíl vozidel jednotlivých tratí, vozoven, garáží
METRO	14	A 5, B 5, C 4
ELEKTRICKÉ DRÁHY	240	Hloubětín 25, Kobylisy 33, Motol 38, Pankrác 43, Strašnice 41, Vokovice 36, Žižkov 23, ost. 1
AUTOBUSY (od 1. 10. JPA)	426	Dejvice 46, Klíčov 73, Vršovice 70, Kačerov 91, Hostivař 64, Řepy 82

Jak jsme již uvedli v dubnovém příspěvku (včetně uvedení příčin zaviněných nehod), je v této oblasti stále ještě co zlepšovat. Každý řidič nebo jiný zaměstnanec, který zavinil nehodu, sám nejlépe ví, zda to bylo mžikové nesprávné rozhodnutí, nebo zda šlo o následek nedbalosti nebo úmyslného porušení předpisů.

Zde bude trvale vyvíjen tlak na nadřízené zaměstnance na všech stupních řízení, aby důsledně postihovali zjištěné případy jednání, které měly nebo by mohly mít za následek vznik nehody.

Závěrem chceme poděkovat těm provozním zaměstnancům a zejména řidičům, kteří poctivým a vysoce profesionálním výkonem služby přispěli k tomu, že statistika nehodovosti nezaznamenala větší nárůst. Víím, v jakých provozních podmínkách vykonáváte službu, víím, že jste mnoha nehodám zabránili svou předvídatelostí a řídicím uměním. Proto Vám patří uznání a dík.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Foto: dopravní úsek

Nedání přednosti v jízde tramvaji odbočující vpravo (vjezd do vozovny Motol).



## Ještě jednou o nehodách

Dovolím si ještě jednou vrátit se k událostem letošního března, kdy hromadné sdělovací prostředky rozpoutaly kampaň proti řidičům pražských tramvají. Kampaň hraničící téměř s hysterií, podloženou toliko dojmy a spekulacemi, které měly a mají s realitou společného pramálo.

Podle médií se v poslední době (rozuměj: v březnu, po tragické události na Karlově náměstí a týden na to po střetu tramvaje se sanitkou na barrandovském sídlišti) zvýšil počet nehod řidičů tramvají pražské MHD.

Ríkám: Běda! A říkám to proto, že třebaže jsou pocity našich žurnalistů velmi subjektivní záležitostí, jsou prezentovány veřejnosti jako holá a nezpochybnitelná fakta; a tak se ze subjektivního pocitu pomalu a jistě stává objektivní realita.

Ta je však, obávám se, jiná. Rozborem nehodovosti za rok 2004 se v dubnovém čísle podnikového periodika zabýval dopravní ředitel ing. Petr Blažek, který hodnotil Dopravní podnik jako celek; já bych si dovolil na tomto místě připomenout fakta týkající se dopravní nehodovosti jednotky Provoz Tramvaje za stejný rok a srovnat tyto údaje se statistikami z první třetiny tohoto roku:

V hlavním městě Praze se v roce 2004 stalo 29 579 dopravních nehod, na nichž se řidiči tramvají podíleli 1 521 nehodami, z toho 242 zaviněnými. Tedy tramvájeři za celý rok 2004 zavinili 0,82 % ze všech dopravních nehod, které se na území metropole staly (viz graf 1).

1 521 dopravních nehod znamená, že řidiči tramvají se k dopravní nehodě „připletou“ v průměru jednou ročně, sami pak nehodu zaviní zhruba jednou za 7 let. Chtěl bych připomenout, že více než polovina všech dopravních nehod zaviněných řidiči tramvají je **neodhadnutí průjezdního profilu**, což jsou – aniž bych chtěl jakkoli bagatelizovat – jen „oděrky“ a „škrábance“, tedy jde o dopravní nehody, při kterých nevznikají velké škody a jestliže při takovýchto mimořádných událostech došlo někdy ke zranění, pak opravdu jen výjimečně (viz graf 2).

Je to však moc nebo málo? Rok 2004 se od dlouhodobého průměru všech nehod lišil o necelá 3 % směrem vzhůru a pokud se zaviněných nehod týče, pak se od tohoto průměru odlišoval o jedinou mimořádnou událost, tentokrát opačným směrem, tedy o 0,41 % ve prospěch řidičů tramvají.

Tolik krátké poohlédnutí do minulosti. A jak vypadá současnost, kdy o nás novináři píší, že se počet nehod zvýšil?

**Za první tři měsíce letošního roku se na pražských silnicích stalo 7 694 dopravních nehod, na kterých se pražské tramvaje podílely ve 342 případech**

Rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Ø
Nehody celkem	1582	1670	1543	1439	1278	1444	1503	1366	1478
Z toho zaviněných	310	310	249	197	222	255	223	181	243

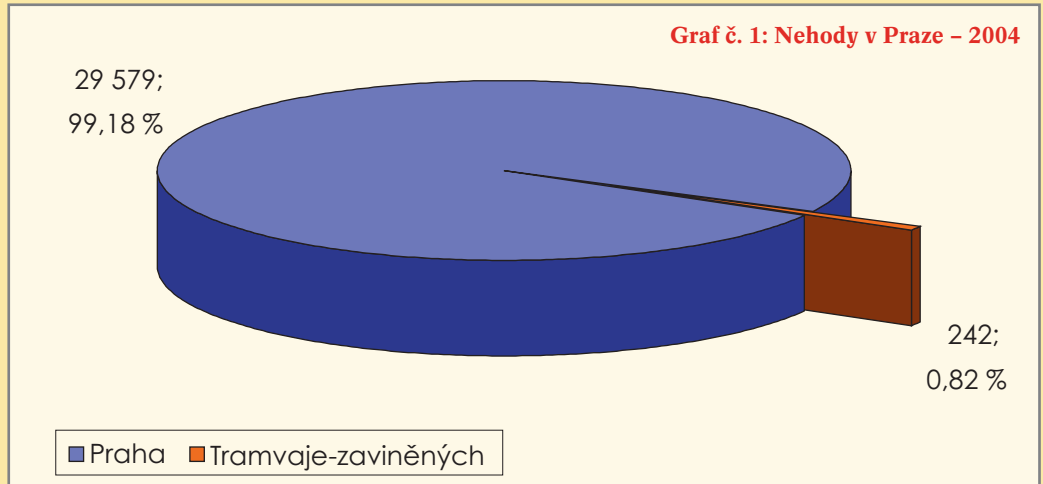
**a 54 z nich jich řidiči zavinili. To je 0,7 %, tedy méně, než v roce 2004 (viz graf 3)!**

Srovnajme ještě srovnatelnější: Protože víme, že nehodovost se od měsíce k měsíci liší a nejnižší bývá v období letních prázdnin, zatímco nejvyšší – s téměř železnou pravidelností – na samém konci roku, vezměme si I. čtvrtletí roku 2004: v tomto období došlo na území hlavního města Prahy celkem k 7 834 dopravním nehodám, na 409 se podílely Elektrické dráhy a 60 z toho zavinili řidiči tramvají. I z tohoto srovnání tak vycházejí pražští tramvájeři lépe, než jak o nich hovoří hromadné sdělovací prostředky.

Závěrem bych chtěl říci, že mediální obraz pražských tramvají vytvářený některými novináři na začátku jara tohoto roku byl záležitostí ryze emotivní. Řidiči pražských tramvají nenapáchali více zla, než kolik standardně páchají a je jen na škodu věci, že Dopravní podnik nemá buď mnoho chuti se ve vypjatých chvílích svých lidí příliš zastávat – pochopitelně, protože pokud za vykojenou tramvají zůstanou dva mrtví, není toho moc, co dodávat – nebo mu k tomu chybí účinné, ty mediální, prostředky.

- nereaguje, nýbrž předvídá a odhaduje, což – při souběhu s individuální automobilovou dopravou – jsou velmi nerovné podmínky. Že i řidiči tramvají jsou lidmi, tedy tvory, kteří chybují, a že počet jimi

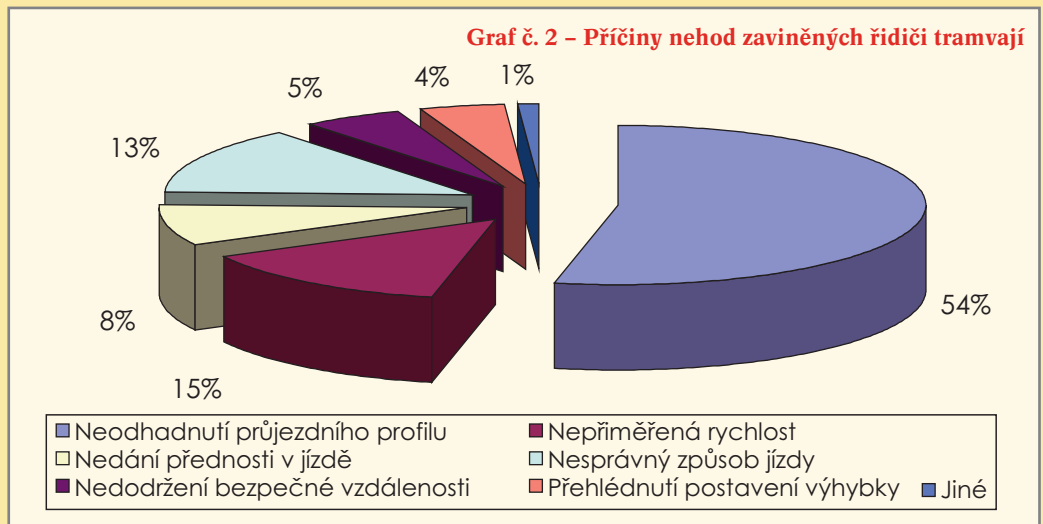
Graf č. 1: Nehody v Praze – 2004



DP-KONTAKT je určen především zaměstnancům firmy a o jiném periodiku, které by se městskou hromadnou dopravou podrobněji a racionálně zabývalo, nevím. Kdyby něco takového bylo, pak by

- zaviněných nehod jednoznačně vypovídá o tom, že jsou velmi ukázněnými účastníky městského provozu a svědčí o jejich vysoké profesionální úrovni.
- Pro novináře by pak mělo být samozřejmostí, že se

Graf č. 2 – Příčiny nehod zaviněných řidiči tramvají



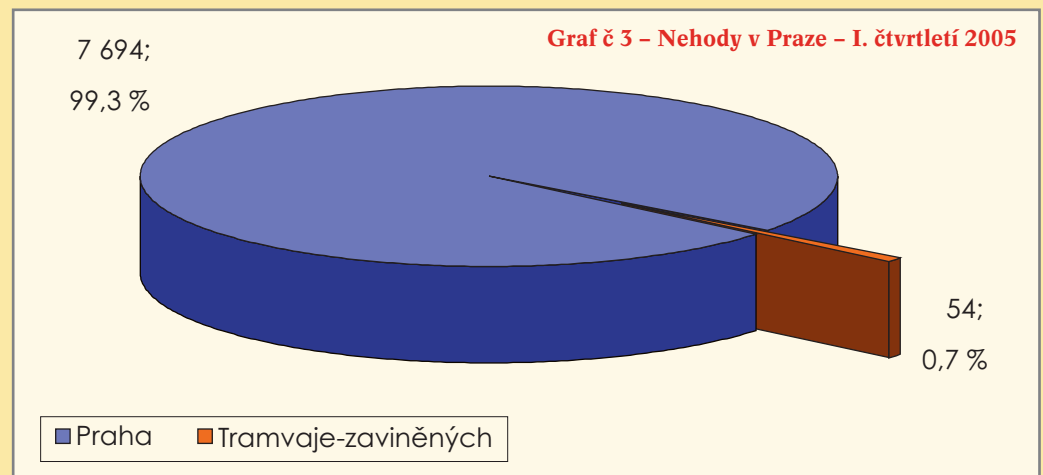
se na řidiče tramvají Pražané dívali možná jinak. Nepochybně by věděli, že tramvaj je kolejové vozidlo (a na rozdíl od ostatních kolejových vozidel má i světlá brzdová, nikoli jen koncová) a jako takové patří rozhodně spíše na samostatné drážní těleso než na silnici, a to především díky svým brzdám vlastnostem. Že stoprocentně platí, že i velmi dobře brzdící tramvaj brzdí o poznání hůře než velmi špatně brzdící autobus, a že z tohoto důvodu tramvajak nepoměrně častěji než řidič motorového vozidla

- alespoň pokusí svá tvrzení doložit fakty. A jestli jsem se k výše uvedeným statistikám dostal bez větších problémů já, jsem přesvědčen o tom, že také jim (a ještě spíše nežli mně) by Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost své rozboru nehodovosti, to pro spravedlivé zhodnocení celé záležitosti, rád poskytl. Takový zájem však, a já si myslím, že v neprospěch celé naší firmy, žurnalistické obci chybí.

S použitím statistik dopravních nehod Jednotky Provoz Tramvaje – oddělení mimořádných událostí, Rozboru dopravní nehodovosti v provozu tramvají za rok 2004 a statistik Ministerstva vnitra ČR

Zpracoval  
Pavel Ďuran

Graf č. 3 – Nehody v Praze – I. čtvrtletí 2005



V loňském srpnovém čísle DP-KONTAKTu jsme podrobně popsali postupné nasazování rekonstruovaných souprav 81-71M do provozu na trati A. Tehdy bylo ve zkušebním provozu pouze 8 rekonstruovaných souprav. Od té doby došlo k radikální změně. V době zrodu tohoto článku (koncem dubna 2005), je na trati A v ověřovacím provozu s cestujícími, z plánovaného počtu 25, již 22 rekonstruovaných souprav. K osmi soupravám inventárních čísel:

1.	3103	3219	3223	3226	3141
2.	3101	3273	3208	3201	3106
3.	3127	3232	3257	3224	3140
4.	3115	3287	3265	3220	3130
5.	3135	3222	3272	3234	3123
6.	3108	3246	3286	3252	3109
7.	3142	3249	3430	3440	3162
8.	3143	3242	3241	3206	3161

kteřé byly uvedeny již ve zmíněném srpnovém článku, tak přibýlo dalších 14 souprav:

9.	3125	3228	3264	3210	3124
10.	3119	3266	3298	3404	3139
11.	3158	3271	3435	3436	3160
12.	3126	3245	3256	3433	3144
13.	3335	3494	3608	3613	3339
14.	3343	3604	3666	3670	3356
15.	3120	3251	3253	3255	3146
16.	3147	3449	3244	3205	3180
17.	3113	3254	3270	3218	3301
18.	3190	3235	3259	3267	3199
19.	3192	3275	3276	3443	3195
20.	3310	3415	3418	3444	3317
21.	3149	3243	3288	3274	3163
22.	3175	3402	3279	3248	3165

Zbývající 3 soupravy:

23.	3151	3240	3410	3414	3152
24.	3185	3450	3451	3452	3186
25.	3104	3446	3434	3238	3300

## Rekonstruované soupravy metra na trati A aneb Co se za rok změnilo

zajímavostech z provozu modernizovaných souprav jsme si povídali s ing. Jaroslavem Kristenem z technického úseku Metra.

**DP-K** Jaký je výhled dalšího provozu rekonstruovaných souprav na trati A?

Poté, co Dopravní podnik obdrží povolení ke zkouškám, zařadí postupně zbývající 3 soupravy nejdříve do ověřovacího provozu bez cestujících a následně, po prokázání provozní spolehlivosti, i do ověřovacího provozu s cestujícími. Jakmile bude do ověřovacího provozu nasazeno všech 25 rekonstruovaných souprav, ukončí Dopravní podnik na trati A provoz 4 zbývajících původních ruských souprav typu 81-71, které budou přesunuty na trať B.

Další režim provozu rekonstruovaných souprav na trati A je podmíněn průběhem schvalovacího procesu zabezpečovacího zařízení LZA na trati A. Jedná se o poměrně složitý legislativně-technický proces.

V současné době je provoz na trati A (od 1. února letošního roku) prováděn v režimu tzv. ověřovacího provozu. Ověřovací provoz probíhá na základě předběžného technického schválení pro provozní ověření systému vlakového zabezpečovače SOP-2P (základní část zabezpečovacího zařízení LZA), které vydal technický schvalovatel, kterým je Fakulta dopravní ČVUT v Praze.

Provoz rekonstruovaných souprav 81-71M na trati A probíhá na základě dokumentu „Rozhodnutí dráž-

ního úřadu o stanovení podmínek pro provádění zkoušek za jízdy drážních vozidel“, vydaného Drážním úřadem jednotlivě pro každou soupravu. Tímto dokumentem Drážní úřad povoluje zkoušky vlakových souprav za jízdy a stanovuje jeho podmínky. Rozhodnutí je časově omezené a po určitou dobu nahrazuje průkaz způsobilosti vozidla, který je základním dokumentem opravňujícím Dopravní podnik k provozování jakéhokoliv drážního vozidla, tj. vozidla metra, tramvaje či vozidla lanové dráhy, na veřejných tratích s cestujícími. V současné době Drážní úřad vydal toto rozhodnutí pro výše uvedených 22 rekonstruovaných souprav.

Jakmile bude ověřovací provoz úspěšně ukončen a vyhodnocen, technický schvalovatel, Fakulta dopravní ČVUT v Praze, vypracuje dokument „Technické schválení“, na jehož zákla-

dě Dopravní podnik požádá Drážní úřad mimo jiné i o schválení změny na drážním vozidle, tj. o schválení montáže mobilní části vlakového zabezpečovače LZA na rekonstruovanou soupravu 81-71M. Následně, po schválení této změny, Drážní úřad vystaví pro jednotlivé rekonstruované vozy všech 25 vlakových souprav průkaz způsobilosti. Tím bude legislativní proces týkající se schvalování rekonstruovaných souprav provozovaných na trati A ukončen.

**DP-K** Jak je to s provozní spolehlivostí rekonstruovaných souprav?

Co se týká provozní spolehlivosti rekonstruovaných souprav, je nutno konstatovat, že společným úsilím Dopravního podniku a dodavatele rekonstruovaných souprav, Škody Transportation, byl učiněn velký krok k nápravě stavu popisovaného v článku ze srpna minulého roku. Výsledky ověřovacího provozu dnes ukazují jednoznačný pokles četnosti provozních závad rekonstruovaných souprav.

Podstatným způsobem rovněž pokročily práce na softwarovém vybavení rekonstruovaných souprav. Konečná verze software nadřazeného řízení je dnes nasazena ve všech 22 soupravách, které byly zařazeny do ověřovacího provozu s cestujícími. Nasazení konečné verze software pohonu je podmíněno vyřešením dílčího technického problému v trakční výzbroji (spolehlivost spínání pomocných kontaktů stykačů).

**DP-K** Jaká je budoucnost rekonstruovaných souprav na tratích pražského metra?

Jak již bylo řečeno, trať A bude v dohledné době kompletně vybavena rekonstruovanými soupravami. Rekonstrukce dalších souprav však i nadále pokračují a v době vzniku tohoto článku (koncem dubna) byly již plzeňskou Škodou dodány 2 rekonstruované soupravy určené pro provoz na trati B. Začátkem května k nim přibyla souprava třetí. Rychlému nasazení rekonstruovaných souprav na tuto trať však brání doposud nezavřený výběrový řízení na rekonstrukci jejího zabezpečovacího zařízení. Tuto situaci poměrně drammatizuje pokračující stárnutí původních souprav 81-71.

Jako dočasné východisko z této situace přijal Dopravní podnik rozhodnutí vyzkoušet aplikaci mobilní části vlakového zabezpečovače ARS na rekonstruované soupravě. Pro tyto zkoušky byla vybrána rekonstruovaná souprava 3117-3136, která byla původně provozována na trati C. Souprava byla odeslána do Plzně, kde byla přestavována k tomuto účelu. Návrat soupravy zpět byl naplánován na 7. května letošního roku. Následovat bude zprovoznění soupravy a následně důkladné zkoušky a měření elektromagnetické kompatibility, které provede VÚŽ Praha. Pokud vše dobře dopadne, je v tomto okamžiku prioritním cílem tohoto náhradního řešení vybudovat mobilní částí vlakového zabezpečovače ARS všechny rekonstruované soupravy určené pro provoz na trati B. Obecně však režim provozu rekonstruovaných souprav na trati B závisí na výsledku výše uvedeného výběrového řízení.

**Divize Metro a -bda-**



Foto: divize Metro

jsou již zkompletovány a úspěšně otestovány na zkušební trati depa Hostivař a nyní čekají, až jim Drážní úřad vystaví povolení ke zkouškám za jízdy v rámci ověřovacího provozu s cestujícími na trati A. O dalších

## Protipovodňová ochrana metra

Při povodni v srpnu 2002 došlo k ničivým záplavám, které zasáhly Prahu a svou mohutností vysoce překročily dosud uznávané parametry tak zvané stoleté vody, které byly podkladem pro zabezpečení staveb realizovaných v zátopových oblastech, tedy i pražského metra.

Z tohoto důvodu byl společností Metroprojekt Praha, a. s. v roce 2003 zpracován nový návrh ochrany metra proti zmíněné povodni. Niveleta záplavové hladiny, na kterou je protipovodňová ochrana řešena,

byla stanovena na úroveň záplavové vlny in srpnu 2002 a navýšena o 60 cm.

**Popis technického řešení**

Jednotlivé stanice metra byly posuzovány s ohledem na jejich konstrukci a možné dopady z hlediska statického zatížení vzlakovou vodou. K zabezpečení stanice proti „vyplavání“, respektive jejímu porušení a následně destrukci byly pro některé stanice navrženy úpravy příkötvením nebo přitížením, respektive s ohledem na jejich technickou a finanční náročnost

byla ochrana některých stanic upravena pouze na povodňovou hladinu stoleté vody. Tento ústupek je možný, neboť všechny vytípané stanice metra jsou zároveň ještě pod protipovodňovou ochranou budovanou v rámci protipovodňových opatření města podél břehů Vltavy, kde je stanovena niveleta záplavové hladiny na úroveň záplavové vlny in srpnu 2002 navýšenou o 30 cm.

Nedílnou součástí návrhu opatření na povrchu jsou také opatření na kanalizační síti, zajištění opatření na



14. 8. 2002

Foto: Archiv redakce

zabezpečení funkčních zdrojů elektrické energie pro čerpání, opatření na technologických zařízeních metra, možnost zapojení ochranného systému metra do protipovodňové ochrany a vytipování dalších nebezpečných míst.

Úpravy na stanicích metra mají zajistit jeho bezpečnost i v případě lokálního porušení základní ochrany města.

#### Stav realizace

##### Stanice Malostranská

Pro tuto stanici budou provedeny úpravy z povrchu v ulicích Valdštejské a Chotkově, kde budou využity podzemní mlánské stěny, nebo budou provedeny tryskové injektáže v kombinaci s železobetonovými prahy pro osazení mobilních hradítek, případně těsnicími valy z vaků s pískem. Protipovodňová ochrana bude zajišťována i pomocí snižování hladiny spodní vody studnami v zahrazeném prostoru. Předpoklad dokončení realizace je stanoven na září letošního roku.

##### Stanice Staroměstská

V rámci realizace této stanice budou provedeny úpravy z povrchu v Kaprově a Valentinské ulici, kde budou provedeny tryskové injektáže v kombinaci s železobetonovými prahy pro osazení mobilních hradítek. Protipovodňová ochrana bude zajišťována i pomocí snižování hladiny spodní vody studnami v zahrazeném prostoru.

V současnosti zbývá dokončit IV. etapu výstavby, tj. hradítkovou podzemní stěnu ve Valentinské ulici směrem k Palachovu náměstí s předpokládaným termínem dokončení v červnu 2005.

#### Stanice Palmovka

V rámci realizace této stavby bylo provedeno zejména přitížení konstrukce stanice proti působení vztlakových sil, základy včetně bočního ukotvení do stávajících mlánských stěn, železobetonové prahy mobilních hradítek a pevná hradítka. Realizace byla ukončena v dubnu letošního roku.

#### Stanice Invalidovna

Pro tuto stanici se provádí zejména zvýšení okenních parapetů včetně výměny oken, doplnění mobilních hradítek a opatření na kanalizaci. Stanice byla zajištěna na odolnost proti stoleté vodě v dubnu 2005.

#### Stanice Křižíkova

V této stanici se provádí zejména náhrada stávajícího proskleného opláštění stanice, které bude nahrazeno vodnímu tlaku odolnou monolitickou konstrukcí, která bude kotvena do přilehlých podzemních stěn. Vestibul stanice bude v nadzemní části zvětšen (prodloužen) s ohledem na nedostatečnou únosnost stávající stropní konstrukce. Vchody do vestibulu budou zajištěny pomocí mobilních hradítek. Po zajištění sousedních objektů v Thámově ulici byla v dubnu 2005 zahájena vlastní realizace s termínem dokončení v srpnu letošního roku.

#### Stanice Florenc

V rámci této stavby došlo k úpravám stávajících mobilních hradítek a drobnějším stavebním úpravám (oprava hydroizolace, zrušení výtahu a podobně) pro zajištění odolnosti proti stoleté vodě. Práce byly ukončeny letos v dubnu.

#### Stanice Nádraží Holešovice

V rámci realizace této stavby bylo navrženo zejména přitížení obrátových kolejí včetně zesílení svislých nosných konstrukcí, základy a železobetonové prahy mobilních hradítek a pevná hradítka. Práce byly ukončeny také v dubnu letošního roku.

#### Stanice Vltavská

V této stanici byly realizovány zejména úpravy vstupu u tramvajových zastávek, přikotvení základové desky vestibulu, základy a železobetonové prahy mobilních hradítek včetně připravenosti k osazení mobilních

hradítek a pevná hradítka včetně souvisejících přeložek inženýrských sítí a opatření na kanalizaci. Práce byly ukončeny v dubnu 2005.

#### Stanice Florenc –

##### diagnostika stávajících konstrukcí

Pro možnost vypracování návrhu protipovodňových opatření na úroveň roku 2002 + 60 centimetrů je nutné provést diagnostiku stávajících konstrukcí. V rámci diagnostiky budou provedeny hydrogeologické průzkumy, zkoušky na zjištění stavu nosných konstrukcí a zatěžovací zkoušky zastropení vestibulu.

V současné době se projednává projektová dokumentace s orgány státní správy. Poté bude následovat stavební a vodoprávní řízení vč. nakládání s podzemními vodami. Realizace diagnostických prací se předpokládá od června do září 2005.

##### Větrací šachta Štvanice

V rámci realizace byla provedena výměna metalizolace včetně úprav na kanalizaci, zvýšení parapetu související s úpravou větracího otvoru, úpravy vstupních dveří včetně připravenosti k osazení mobilních hradítek. Realizace byla ukončena v prosinci 2004.

##### Kulové uzávěry trubních sítí

V rámci realizace této stavby byly na výtlačná potrubí čerpacích stanic v metru osazeny zpětné uzávěry, které zamezí zpětnému průniku vody. Práce byly ukončeny v březnu 2005.

##### Kabelové vedení 22 kV B-C spojky

V rámci obnovy se realizuje kabelové vedení 22 kV mezi stanicemi Florenc/B, Florenc/C a Vltavská, které slouží pro převod energií mezi tratěmi C a B. Ukončení prací se předpokládá v červnu letošního roku.

##### Napájení tlakových uzávěrů

V rámci této stavby probíhá obnova přívodních napájecích kabelů tlakových uzávěrů ve stanici Florenc/B a v traťových úsecích mezi stanicemi Florenc/C – Vltavská a Invalidovna – Palmovka. Ve stanici Florenc/B byla realizace ukončena v březnu 2005. Probíhá realizace v úsecích Florenc/C – Vltavská a Křižíkova s termínem ukončení v srpnu 2005.

##### Tlakové uzávěry

Předmětem stavby byly stavební úpravy 14 vytipovaných tlakových předělů na tratích metra A a B včetně jejich rekonstrukce, provedení injektáží a utěsnění kolejnic, které zajistí vodotěsnost spár mezi ostěním a betony. Realizace byla ukončena v dubnu 2005.

##### Závěr

Protipovodňová ochrana pražského metra bude plně funkční od října 2005.

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

## Ředitel hasičského záchranného sboru mezi vyznamenanými

Při příležitosti státního svátku Dne osvobození Československého státu udělil ministr vnitra Mgr. František Bublan a generální ředitel Hasičského záchranného sboru a náměstek ministra vnitra generálmajor ing. Miroslav Štěpán medaile hasičského záchranného sboru ČR.

V pátek 6. května v prostorách Rytířského sálu hradu Bouzov předal generálmajor ing. Miroslav Štěpán 7 osobám medaile za statečnost, 14 osobám medaile za zásluhy o bezpečnost a 12 osobám čestné medaile Hasičského záchranného sboru České republiky.

Čestnou medaili převzal také ing. Michal Wowsený, ředitel hasičského záchranného sboru Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Jak bylo řečeno při předávání, vyznamenání bylo uděleno ing. Michalu Wowsenému za dlouholetou záslužnou činnost při zajišťování požární ochrany pražského metra, které po stránce požární bezpečnosti patří mezi nejlépe zajištěná metra ve světě a za jeho aktivní spolupráci s ostatními složkami požární ochrany a integrovaného záchranného systému.

Při této příležitosti jsme **ing. Michala Wowseného** požádali, aby nám řekl pár slov o sobě, zejména pak o své činnosti v oblasti požární ochrany.

„K hasičům jsem nastoupil po absolvování základní vojenské služby v roce 1967 na tehdejší Krajském veřejném požárním útvaru v Ostravě. Vzhledem k tomu, že v té době působilo v požární ochraně minimum vysoko-

školsky vzdělaných pracovníků, byl jsem spolu s dalšími kolegy vyslán na studia na Vysoké škole požární ochrany v Moskvě, kterou jsem absolvoval v roce 1974

a začal pracovat v oblasti požární represe na Hlavní správě požární ochrany v Praze. Vzhledem k mé znalosti ruského jazyka jsem často doprovázel sovětské specialisty při konzultacích spojených s výstavbou a provozem pražského metra, zejména v oblasti zajištění požární bezpečnosti. Při jedné z mých návštěv jsem byl osloven tehdejšími řediteli metra ing. Jaroslavem Valáškem a bylo mi nabídnuto místo hlavního požárního technika. Nabídku jsem přijal a 15. srpna 1974 jsem se stal zaměstnancem Dopravního podniku a jak vidíte, tak Dopravnímu podniku jsem zůstal věrný doposud.

V roce 1975 na základě požadavku státních orgánů požární ochrany došlo ke sjednocení organizace požární ochrany v podniku v jeden organizační celek,

8



požární technici, kteří byli u jednotlivých služeb podniku a tehdejší Záchraný, havarijní a požární útvar byl převedeni do odboru požární ochrany, jehož vedoucím jsem byl jmenován já.

V roce 1975 měl odbor požární ochrany 40 zaměstnanců, výjezdová jednotka byla dislokována na jediné požární stanici v depu Kačerov a měla 32 zaměstnanců. V současné době, po provedené reorganizaci, je Hasičský záchranný sbor organizačně členěn na oddělení odborných služeb s 9 zaměstnanci a ve výjezdové jednotce je na 3 požárních stanicích ve 4 směnách 120 hasičů. Srovnávat tehdejší a nyníšší výjezdovou techniku, výzbroj a výstroj hasičů, je jako srovnávat automobil Trabant s nejnovějším typem Mercedesu.

Všechna výjezdová vozidla na podvozku LIAZ byla v průběhu 4 let zcela rekonstruována, v roce 2002 hasičský záchranný sbor obdržel cisternovou automobilovou stříkačku na podvozku Tatra a v závěru loňského roku cisternovou automobilovou stříkačku na podvozku SCANIA, která patří mezi absolutní špičku mezi požárními automobily.

Moje činnost v oblasti požární ochrany není jenom v rámci Dopravního podniku, jsem členem správní rady

Nadace pro rozvoj hasičského hnutí, členem dobrovolného sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska, se kterým náš hasičský záchranný sbor velmi úzce spolupracuje; s touto činností byli členy DP-KON-TAKTu podrobně seznámeni v březnovém čísle letošního roku.

„Hasičičně“ se věnuji již více než 37 let. Je to moje zatím jediné a doufám, že i poslední zaměstnání. Nikdy jsem nelitoval toho, že jsem se stal hasičem. I když někdy naše povolání bylo znevažováno a stávalo se terčem nejrůznějších vtípů a posměšků, v poslední době je kredit hasičů-záchranářů velmi vysoký. Stačí vzpomenout například na jejich činnost při povodních v letech 1997 a 1998 na Moravě a ve východních Čechách, a v neposlední řadě i v roce 2002, kdy hasiči vykonali kus obrovské práce.

A „moji“ hasiči byli také u toho a významnou měrou se na likvidaci povodní a jejich následků podíleli. Podařilo se mně s velkou podporou mých spolupracovníků vytvořit akceschopný, velmi dobře vybavený sbor, kte-



rý může zasahovat při nejrůznějších typech mimořádných událostí. A tak všem svým nejbližším spolupracovníkům děkuji za to, že i díky jejich práci a pomoci jsem toto vyznamenání obdržel.“

**Ing. Michal Brunner, hasičský záchranný sbor**  
Foto: Štěpán Wovesný

## Trat' IV. C1 je už rok v provozu

Nové dvě stanice na lince C – Kobylisy a Ládví – navazují architektonickým řešením na stávající trať, přesto jsou ojedinělým originálem s využitím moderních technologií výstavby a použitím nových materiálů v interiéru stanic. Dnes, po roce provozu, bereme existenci těchto stanic jako samozřejmost. Kdo si ještě vzpomene, jak jsme se z velkých sídlištních celků Severního Města

stanic, v přilehlých pasážích a v uliční úrovni byla vybudována síť obchůdků, provozoven rozličných služeb i restaurací. Je jen škoda, že při projektování obchodní sítě a jejího zázemí se nepodařilo vždy beze zbytku sladit potřeby provozu metra se zájmy obchodníků.

Na druhé straně však projektanty musíme pochválit za vstřícnost při řešení optimálního vybavení provozních stanišť a sociálního zázemí pro zaměstnance v nepřetržitém provozu. Na provozní staniště staničního personálu se podařilo umístit značné množství nezbytného technického vybavení, monitorů průmyslové televize (v barevném provedení, stejně jako už předtím ve stanicích trati IV. B), sdělovacího zařízení... Přitom místnosti, které jsou neustále vystaveny kritickému zraku cestujících veřejnosti, působí hezky a upraveně.

Je pochopitelné, že nově vystavěné stanice jsou vybaveny špičkovými technologiemi a moderním technickým zařízením. Největší pokrok je patrný v použití staničního zabezpečovacího zařízení nové generace. Toto zařízení v metru musí splňovat nejen požadavky na bezpečný, bezporuchový provoz i při selhání lidského činitele, musí též umožnit vysokou propustnost trati a možnost rychlého obratu vlaku v koncové stanici. Poprvé v síti pražského metra bylo ve stanicích Ládví a Nádraží Holešovice (zde v rámci prodloužení tratě C) použito plně elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA 11-M s vysokým standardem spolehlivosti a komfortem pro obslužný personál. Nevýhodou zvoleného řešení je fakt, že případná porucha v ústředně traťového zabezpečovacího zařízení ve stanici Kobylisy ovlivní i činnost téhož zařízení ve stanici Nádraží Holešovice.

Zahájení provozu na trati IV. C přineslo některé nové momenty. Nejdlejší úsek trati s přepravou cestujících v pražském metru je nyní mezi stanicemi Nádraží Holešovice a Kobylisy, vzdálenost mezi středy stanic činí 2 760 m; překonán tak byl dosavadní primát úseku Radlická – Smíchovské nádraží, kde je tato vzdálenost „jen“ 2 140 m. Nepříznivým důsledkem tohoto „rekordu“ je nemožnost aktivace vlakového zabezpečovače PA 135 v takto dlouhém úseku, což výrazně komplikuje dopravu například při poruše kolejového obvodu nebo

při sjíždění vlaků, vyvolaném jinou příčinou.

Ve stanici Ládví se obraty vlaků provádí atypicky na dvojitě kolejové spoje s křížením před stanicí, stejně jako v bývalé stanici Sokolovská, do roku 1984 konečné stanici na trati C. Oproti původnímu záměru se totiž nepodařilo kvůli rozsáhlým přeložkám inženýrských sítí na stavbě dalšího úseku IV. C2 do Střížkova a dále Letňan dokončit v plné délce obratovou kolej za stanicí. Ani odstavné koleje za stanicí proto nemají obvykle požadovanou užitečnou délku pro mimořádném odstavení porouchaného vlaku na tuto kolej jsou další obraty ve stanici velice komplikované. Toto dočasné řešení neumožňuje dosáhnout minimálního intervalu 90 sekund či rychlé provádění obrátů speciální obratovou četou, při výskytu závady na soupravě pak její odstranění vyžaduje od strojvedoucího naprosto pregnantní postup. Z dopravního hlediska proto klade provoz v této části trati nové nároky na strojvedoucí a především na vlakové dispečery jak při běžném provozu, tak především při řešení mimořádností v provozu.

Přes uvedená omezení se provoz na trati C řídí podle grafikonů se špičkovým intervalem kratším, než byl provozován před prodloužením o úsek IV. C, a je oprávněný předpoklad, že zprovozněním další části trati do Letňan tyto komplikace odpadnou a interval v dopravní špičce bude možno ještě zkrátit. To výhledově povede k dalšímu zvýšení i zkvalitnění přepravní nabídky tohoto progresivního prostředku městské hromadné dopravy. Otevírají se tak dveře k dalšímu kroku v řešení čím dál palčivějších dopravních problémů, vyvolaných individuální automobilovou dopravou v hlavním městě.

**Lubomír Hrubý, Zdeněk Rampa, divize Metro, úsek dopravní**  
Foto: Petr Malík



ploužili v přeplněných autobusech ke stanici Nádraží Holešovice? Výstavbou „pouhých“ dvou stanic se radikálně zlepšila dostupnost centrální oblasti Prahy pro obyvatele ze severních částí města. Nezanedbatelný je i ekologický přínos nové části podzemní dráhy.

Hlubinně založená stanice Kobylisy zaujme velkým jednolodním prostorem ostrovního nástupiště bez podpěrných sloupů s neobvykle zajímavou akustikou. Uspořádání stanic s dvěma vestibuly umožňuje překryv okolního území pěší dostupností, východní vestibul bezproblémově navazuje na tramvajovou a autobusovou dopravu.

Prostor nástupiště dočasné konečné Ládví je na první pohled útulný, laděný do příjemné modré tóniny. Nad objektem vlastní stanice je rozsáhlý podchod, umožňující bezproblémový přístup k tramvajovým i autobusovým zastávkám; další východy z podchodu směřují k areálu obchodů a kulturních zařízení. Samozřejmostí obou stanic je vyřešená svislá přeprava osob se sníženou pohyblivostí, jsou zde vybudovány výtahy.

Stanice metra neslouží jen pro potřeby cestování, staly se centrem každodenního života obyvatel Prahy i návštěvníků. Tato skutečnost byla zohledněna při výstavbě stanic Kobylisy a Ládví i tím, že v podchodech



Stanice Ládví



# System managementu jakosti v jednotce Správa vozidel Tramvaje pokračuje

V roce 1994 zahájilo vedení odštěpného závodu Elektrické dráhy přípravu podkladů pro aplikaci systému jakosti s cílem zvýšit kvalitu oprav tramvajových vozů. Tento systém je postaven na zásadách a požadavcích norem ISO řady 9000 – management jakosti a zabezpečování jakosti. **System managementu jakosti může poskytnout rámec pro neustálé zlepšování a vytváří podmínky ke vzrůstu spokojenosti zákazníků a ostatních zainteresovaných stran. Systematické zlepšování jakosti se může vrátit i jako vyšší produktivita, nižší výdaje na opravy, na kontrolu i na záruky, včetně vlivů projevujících se v oblasti bezpečnosti a ekologie. Certifikace systému pak vytváří důvěru, že organizace je schopna poskytovat produkty, které v plné míře splňují požadavky zákazníka.**

Uplatnění systému managementu jakosti bylo směřováno především do činností provozovny Opravna tramvajů, ale požadavky norem bylo třeba souběžně promítnout i do dalších útvarů Dopravního podniku, majících vliv na jejich plnění. K realizaci požadavků normy ISO 9002 Systémy jakosti – Model zabezpečování jakosti při výrobě, instalaci a servisu bylo v Opravně tramvajů přístupováno souběžně s modernizací pracovišť provozovny. Naplnění požadavků systému bylo postupně potvrzováno jeho certifikací renomovanou společností Det Norske Veritas /AS. Završením byla recertifikace systému dle požadavků normy ISO 9001:2000 „System managementu jakosti“ v prosinci roku 2003, kdy bylo certifikační organizací potvrzeno, že systém managementu jakosti provozovny Opravna tramvajů byl úspěšně zaveden a je shledán shodný s požadavky normy pro systém managementu jakosti. Udělený certifikát zahrnuje: „Opravy a modernizace elektrických strojů a přístrojů trakčních vozidel, podvozků a vozových skříní tramvajů, převodovek a dílů pro kolejová vozidla“.

Jednou ze zásad systému managementu jakosti je vytváření vzájemně prospěšných dodavatelských vztahů, které zvyšují schopnost organizace vytvářet hodnotu. Proto byl systém managementu jakosti plně uplatněn a v roce 2002 úspěšně certifikován i v Odboru obchodně zásobovacím o. z. Elektrické dráhy. Vystavený certifikát zahrnuje rozsah „Nákup, skladování a expedice oděvů a produktů pro opravu tramvajů a tramvajových tratí“.

Způsobnost systému jakosti certifikovaných útvarů divize Elektrické dráhy byla naposledy prověřena periodickým auditem uskutečněným v listopadu roku 2004. Vedoucí auditor certifikační organizace potvrdil, že zavedený systém naplňuje požadavky normy ISO 9001 a doporučil platnost vystavených certifikátů pro další období.



Montáž řadiče.

V závěru roku 2004 bylo nutné rozhodovat, jak dále pokračovat v nové jednotce Správa vozidel Tramvaje. Proto ještě před zrušením divize Elektrické dráhy jsme přijali taková opatření, která zaručují nepřerušeni nastaveného směru v oblasti kvality a jakosti. V nové vzniklé jednotce Správa vozidel Tramvaje bude nutné z důvodu jiného začlenění některých středisek zajistit přepracování dokumentů, zaškolení nové auditory, připravit začlenění provozů 12401 a střediska 12658 do Opravny tramvajů. Všechny těmito otázkami se zabývala zpráva vedoucího provozovny Opravna tramvajů, která byla projednána na poradě vedení divize Elektrické dráhy 29. listopadu 2004. Ředitel divize po projednání zprávy konstatoval, že provozovna Opravna tramvajů dále pokračuje v prohlubování systému managementu

jakosti, včetně zlepšování efektivnosti procesů a zlepšování produktů ve vztahu k požadavkům zákazníka.

Uložil pokračovat v rozšiřování pravidel systému do oblastí technických útvarů a útvaru údržby strojů a zařízení a zkvalitnit informovanost nižších článků řízení i jednotlivých zaměstnanců. Dále bylo uloženo nově definovat zákazníka a jeho potřeby v rámci nového organizačního uspořádání Dopravního podniku po realizaci „Transformačního projektu“, včetně vyhlášení „Politiky jakosti“ a stanovení „Cílů jakosti“ s ohledem na nové uspořádání organizace a strategické záměry vrcholového vedení a naplnění potřeb a očekávání všech zainteresovaných stran.

## Změny, které by mohly ovlivnit systém managementu jakosti provozovny 12700

Na základě výsledků z prověřování systému kvality Opravny tramvajů z minulých let (od roku 1998), kde bylo konstatováno, že systém je na dobré úrovni a stabilní, nepředpokládáme zásadní ovlivnění negativním směrem.

Organizační změny v rámci přeměny podniku mohou zásadním způsobem narušit nebo ovlivnit systém managementu jakosti provozovny. Proto k vytváření nových procesních vztahů uvnitř Dopravního podniku je třeba přistupovat i z pohledu zabezpečení požadavků systému managementu jakosti.

## Doporučení pro zlepšování

Pro zajištění úspěšného průběhu procesů a dalšího zlepšování a zdokonalování systému byla navržena opatření, která přispějí k naplnění cílů v dalším roce. Týkají se především problémů, které zákonitě vznikají při samotném procesu, a přímých i nepřímých požadavcích zákazníků.

Návrhy vedení provozovny nejsou konečné. Jednotlivé provozy si samy musejí stanovit možné doplňující výstupy tak, aby docházelo k neustálému zlepšování efektivnosti jejich systému.

Provedené audity jak vnější, tak i vnitřní prokázaly, že systém managementu jakosti dle normy ISO 9001 na uváděných pracovištích našel uplatnění, je dlouhodobě úspěšně stabilizován a akceptován nejen vedoucími pracovníky, ale i všemi dotčenými pracovišti. Jeho přínos je pozitivní jak po stránce předvýrobní (materiál, technologie, dokumentace, specifika, měřidla a podobně), tak i v kvalitě vlastní výroby (vozy, agregáty) s přímým dopadem na spokojenost zákazníka (vovozny) a spolehlivost tramvajů v provozu.

S přihlédnutím k dosaženým a prokázaným výsledkům lze jenom doporučit v tomto směru pokračovat, včetně rozšíření i na další partnerská pracoviště.

Václav Havlík a Jiří Blodek,  
Správa vozidel Tramvaje  
Foto: Zdeněk Studnička

## Těšme se...

Určitě každý z vás ví, že v letošním roce naše společnost slaví již 130. výročí městské hromadné dopravy v Praze. A to není málo, vždyť kolik podniků se může chlubit tak dlouhou a bohatou historií. Sami se o tom můžete přesvědčit v našem podnikovém muzeu. Ale ne, tentokrát nebudu psát o střešovickém muzeu, i když se to samo nabízí.



1995



1925

Ukázat poklady z muzea je možné i jinak, a navíc velice širokým vrstvám Pražanů i návštěvníků našeho hlavního města. Ano, píšu o průvodu historických vozidel centrem Prahy, o který je vždy veliký zájem. Takový průvod projížděl pražské ulice již v roce 1925, kdy Elektrické podniky hl. m. Prahy slavily 50. výročí zahájení provozu na pražské koňské dráze. Další průvod dal na sebe čekat až do roku 1947, kdy Dopravní podniky hl. m. Prahy slavily 50. výročí od počátku svého tramvajového provozu, a to na den přesně – 18. září. V roce 1962 vypravila do pražských ulic tramvajový průvod Tatra Smíchov, která tím oslavila 110. výročí své existence. Byla to působivá podívaná a měla velký úspěch – a tak hned při dalším významném výročí v roce 1965 uspořádal Dopravní podnik průvod histo-



1947

rických vozidel centrem Prahy. Od té doby se průvody historických vozidel městské hromadné dopravy staly tradicí, při každém kulatém výročí můžeme v pražských ulicích potkat vozidla MHD, která jinak lze vidět jen jako technické památky v našem podnikovém muzeu.

Každých deset let jsou vozy pečlivě připravovány, aby zvládly cestu Prahou. Dá to sice hodně práce, ale výsledek stojí za to! Až letos v září přijdou stovky, a možná i tisíce nadšenců obdivovat práci našich předků, přijďte se také pokochat.

-MJ-  
Foto: Archiv DP (1925, 1947), P. Fojtík (1995)





Foto: Petr Malík

## Hypermarket a tramvaje

V minulosti nepříliš často využívané přechody pro chodce vedoucí přes tramvajové koleje v úseku mezi zastávkami Slavia a Koh-i-noor se zaplnily lidmi. Sama tramvajová zastávka Slavia byla už dříve problematická především kvůli několika desítkám metrů dlouhého zábradlí (vede mezi kolejemi od zastávkového sloupku Slavie z centra až ke křižovatce Vršovické s ulicemi U Slávie a Bělocerkevské) – nyní tuto překážku překonávalo o poznání více lidí, tentokrát navíc bohatě obtěžkaných nákupy.

Ridičům tramvají, kteří jezdí Vršovickou ulicí, se tak dostávalo v jinak poměrně nudné části trati „křivených“ zpeštění: to když se kupříkladu se svým strojem hnali od Koh-i-nooru ku Slavii a zpoza sloupu trolejového vedení na přechodech vystrkovaly maminky kočárky se svými ratolestmi do průjezdného profilu tramvají nebo když byli tramvajáci nuceni při rozjezdu ze zastávky Slavia aktivovat nouzovou brzdu, protože za právě se rozjíždějící (v opačném směru jedoucí) tramvají už zmíněné zábradlí plavným skokem překonávali teenageři sledovaní unylymi pohledy svých vrstevnic, když toto zábradlí přelézali (sice o poznání pracněji, ale přeci) muži seriózního vzezření, nebo když mezi jeho „špryclými“ nedůstojně prolézaly jinak důstojné matky od rodin – bez toho, že by se kdokoli z nich přesvědčil o tom, zda po druhé koleji zrovna něco nejede.

Stal jsem se tu svědkem toho, jak stařenka o holi (na zádech objemný batoh, v levé ruce naditou tašku na kolečkách, v pravé ruce hůl a k tomu ještě igelitku se zbytky nákupu, který se jí do těchto zavazadel nevešel) zůstala třet mezi tyčemi zábradlí a zjevně nemohla ani sem, ani tam; já – vida tuto seniorku – svou tramvaj zastavil, zatímco kolega řídící se od křižovatky zběsile a (to díky postavení té paní) také naprosto neúčinně zvonil a když konečně pochopil marnost svého počínání, tak ve vzdálenosti jednoho metru od ní zastavil také. Jiní řidiči mi vyprávěli, že se stali svědky situace, kdy přes inkriminované zábradlí byl přenašen v úvodu uváděný skútr.

I v samotné tramvaji pak bylo o poznání veseleji, než tomu bývalo kdy dříve. Protože je hypermarket situován v poměrně značné vzdálenosti od tramvajové zastávky, využívali mnozí cestující zastavení soupravy u světelného signalizačního zařízení na křižovatce k otevření si dveří a nejen, že vystupovali sami, ale mnohdy dveře ještě drželi, aby umožnili výstup ostatním. Co to dokáže s tramvají udělat, vědí sami nejlépe její řidiči. V okamžiku nášlapu to může být problém, který dokáže přerůst v mimořádnou událost. A pak už jen úsměvná je příhoda, již jsem zažil na lince číslo 22, kdy mi do tramvaje nastoupili cestující s kočárkem, jehož právoplatný uživatel (to nebyl pláč!) vřestl tak příšerně, že jsem pojal podezření na týraně či snad dokonce uloupené a unesené dítě a v zastávce

Koh-i-noor jsem opustil kabinu, abych situaci zmapoval. Snad roční klouček vztahoval ruce ke svému kočárku, v němž mu byl pobyt díky zde převáženým balíkům cukru a kartónům mléka zapovězen, přičemž se taktó úpěnlivě a hlasitě domáhal svých práv.

Minulý čas, jehož jsem použil, však není zcela na místě. Je sice pravda, že strážníci z křižovatky už před týdnem zmizeli a ceny v hypermarketu Carrefour ve vršovickém Edenu nejsou už ani zdaleka tak výhodné, jak byly v polovině března, čímž zákazníkům a často také cestujícím městskou hromadnou dopravou ubly, přesto je tu problémů v dopravě víc než bylo kdykoli předtím. Navíc je podobných míst v Praze hned několik. Pochopitelně – ve své velké většině leží právě v blízkosti větších obchodních center.

U Anděla byla s otevřením centra Nový Smíchov vytvořena pěší zóna – a tak lidí v kolejích nebo jejich bezprostřední blízkosti je tolik, že se odstanující tramvaje rozjíždějí pod ryčícími zvony a jen velmi opatrně a obtížně.

Kaufland na Spořilově je podobný, kromě chodců na přechodu, kteří buď nevědí, že před tramvají ani na „zebrě“ přednost nemají, nebo tuto skutečnost lehkomyšlně ignorují, se tu pohybují čarojezdci – řidiči individuální automobilové dopravy, kteří před jedoucím autobusem či tramvají odbočují na parkoviště takovým způsobem, že postaví se sem policista s pokutovým blokem, slavil by neskutečnou žejň.

Interspar v Zahradním Městě je daleko od zastávky Na Groši a cestující si tu tramvajovou trať často pletou s chodníkem. Nic moc v okamžiku, kdy se tramvaj řítí Švehlovou ulicí vstříc konečné a křivené pauze v obrátě a má šanci stihnout světla na křižovatce před zastávkou. A pokud je nestihne, pak je to téměř na sto procent, že se mu v zadním voze – bez jeho přičinění – některé z dveří otevrou. Co to může znamenat, jsem už jednou napsal.

Zdaleka nejstrašnější je pak oblast v bezprostřední blízkosti někdejšího obchodního domu Máj, dnes TESCO, ve Spálené ulici. Zastávka Národní třída je v obou směrech ve dne i v noci plná lidí – mezi stojícími tramvajemi se tu doslova protahují chodci, vstupují na koleje bez ohledu na to, že jen pár metrů od nich je tramvajová souprava v pohybu. Doporučuji postavit se tu ve špičce pracovního dne někam stranou a půl hodiny ten cvrkot pozorovat – za těch třicet minut začne nezaujatý pozorovatel (znalý hmotnosti, jízdnic a především pak brzdících schopností tramvaje) věřit ve vyšší mocnosti, rozličná božstva a strašné anděly.

Problematických míst je v Praze vícero. Patří mezi ně, jak jsem právě popsal, oblasti u velkých nákupních center a protože řidiči tramvají ve své drtivé většině nevěří v nadpřirozené síly, musí právě tady v nebyvalé míře mobilizovat ty své.

Pavel Ďuran, řidič tramvaje

Událostí číslo jedna pro utráceníčtivé obyvatelstvo desáté pražské části se v březnu tohoto roku stalo otevření nového hypermarketu v Edenu. Ruku v ruce s otevřením tohoto obchodního centra šlo výrazné snížení cen určitého zboží. Pochopitelně a u všech obchodních řetězců naprosto běžný trik a tah k uvedení se v povědomí zákazníkům a získání si jejich přízně lácí nabízeného sortimentu.

Co se s otevřením tohoto nákupního ráje změnilo ještě, to je počet lidí, kteří se v bezprostřední blízkosti nově vzniklého centra pohybovali. Nabídka kilogramu cukru za dvanáct kaček, DVD přehrávačů za patnáct set či skútrů za deset tisícovek jejich počet znásobila. Městská policie na zahájení prodeje reagovala tím, že na křižovatku Vršovické s ulicí U Slávie postavila své strážníky; barva jejich obličejů (to patrně při spatření hrůz, které jsou chodci jakožto „takéúčastníci“ silničního provozu schopni napáchat) se brzy podobala zelenkavým vestám, které měli na sobě. Zahájení prodeje v novém nákupním centru se projevilo i na počtu cestujících prostředky městské hromadné dopravy, takže v kdysi jinak poměrně klidné lokalitě mimo centrum metropole jezdily tramvaje nezvykle plné. Totéž lze říci i o autobusových linkách, které mají v bezprostřední blízkosti Edenu svou zastávku.

## Rekonstrukce v Sokolovské ulici

Délka Sokolovské ulice přispívá k tomu, že větší počet rekonstrukcí tramvajových tratí lze označit stejným způsobem – rekonstrukce Sokolovské ulice.

Po předložské rekonstrukci úseku mezi Těšnovem a Březinovou ulicí proběhla v letošním roce výluka mezi ulicemi U Balabenky a křižovatkou Balaběnka. Během této výluky byla provedena výměna částí kolejových konstrukcí na obou kolejových trojúhelnících – So-

kolovská/U Balabenky i Sokolovská/Českomoravská. Podle aktuálního harmonogramu by 1. června měla být zahájena letošní nejvýznamnější akce – rekonstrukce úseku mezi křižovatkou Balaběnka a náměstím OSN.

Jde o sdruženou investici, kdy současně s tramvajovou tratí budou rekonstruovány i souběžné vozovky v Sokolovské ulici. Na Balabence dojde k výměně zbývajících částí kolejové konstrukce a současně k odstranění kolejového S v přímé větvi křižovatky. Pootočení osy tramvajové tratě, způsobené zlepšením směrových poměrů v křižovatce, si k návratu do stávající osy tramvajové tratě vyžádá dva protisměrné táhlé oblouky o větším poloměru u křižovatky Sokolovská/Na Rozcestí. Dále trať povede takřka přímo až k mostu přes Rokytku. Most bude v rámci rekonstrukce ulice rovněž sanován. Krátce za křižovatkou s ulicí Na Břehu skončí rekonstruovaný svršek navázáním na stávající stav.

Trakční vedení však bude rekonstruováno až za náměstím OSN, kde dojde v kolejisti během výluky k udržovacím pracím menšího rozsahu. Sokolovská ulice bude zklidněna, nynější pravý jízdní pruh bude

upraven na parkovací a budou zde aplikovány i další prvky ke zklidnění komunikace, neboť za hlavní průjezdnou trasu je považována (a je tak i dimenzována) ulice Českomoravská. Tramvajový svršek bude mezi Balabenkou a mostem přes Rokytku nově s klasickou konstrukcí koleje na příčných pražcích ve šterkovém loži. Svršek bude, obdobně jako v Českomoravské ulici, zatravněn. Novinkou se stane automatický zavlažovací systém, který bude zajišťovat dostatečný přísun vláhy. Při rekonstrukci budou do konstrukce koleje aplikovány protihlukové a antivibrační prvky, zastávky budou vybaveny přístřešky, zabezpečeny zábradlím a nástupiště ve směru do centra budou vybavena jízdenkovými automaty. Rovněž bude osazen přestavník dosud elektricky neovládané výhybky na Balabence. Samozřejmostí je bezbariérový přístup na tramvajové zastávky, úprava povrchů do standardního barevného schématu Dopravního podniku a zvýšení nástupních hran pro usnadnění výměny cestujících. Rekonstrukce tramvajové tratě má být ukončena do 28. října.

Ing. Miroslav Penc, technický úsek



Foto: Petr Malík

# Pohotovostní vozidlo OSPEA

Když jsem před několika měsíci přišel s nápadem postavit odborářské pohotovostní vozidlo, které bude jezdit k mimořádným událostem a pomáhat řidičům zvládat nepříjemné okamžiky při řešení dopravních nehod, byla tato myšlenka přijata sice s bouřlivým nadšením, ale málokdo tehdy věřil v její uskutečnění stejně, jako ve své době v podepsání jedné kolektivní smlouvy pro celý Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost.

## Audentes fortuna iuvat

Cítat patřící známému antickému filozofu Vergiliovu a v překladu znamenající Šťěstí přejí odvážným se stal nejen mým životním krédem, ale i mottem, se kterým se snažím za pomoci stejně přesvědčených kolegů vést odborovou organizaci. I ti největší pochybovači musí dnes přiznat, že vytvoření jedné kolektivní smlouvy bylo prosazeno právě na základě odvahy OSPEA postavit se s revoluční a nadčasovou myšlenkou proti opačnému názoru všech ostatních. Podařilo se. Členové tohoto sdružení mohou být právem hrdi, že díky jejich podpoře se podařilo stmelit nejen názorově roztržité odborové organizace, ale především celý Dopravní podnik, který nyní navenek působí mnohem silněji a zdravěji. V duchu úvodního hesla se zrodil i dlouho připravovaný projekt pohotovostního vozidla.

A je nyní můj milou povinností vás s naší průkopnickou činností seznámit. Vozidlo Škoda Felicia v barvách OSPEA je od 2. května vypravováno zatím ve zkušebním provozu každý všední den od 8. hodiny ránní do 18. hodiny odpolední. Pravidelnou posádku vozidla tvoří čtyři zaměstnanci Dopravního podniku, kteří za svou mnohaletou praxi u pražského dopravce nabyli nemálo cenných zkušeností, se kterými jsou nyní připraveni se podělit přímo na místě mimořádných událostí s jejich účastníky.

## Osádka pohotovostního vozidla

**Vratislav Feigel**, řidič tramvaje z vozovny Hloubětín, se narodil v roce 1969 a u Dopravního podniku pracuje nepřetržitě od roku 1992 jako řidič tramvaje. Je absolventem dopravně-stavební průmyslovky a v současné době vykonává předsedu OSPEA za provozovnu Hloubětín.

**Vladimír Mařík**, řidič tramvaje z vozovny Hloubětín, se narodil v roce 1945 a u Dopravního podniku s přerušením pracuje 32 let. Poprvé nastoupil k podniku

jako řidič-průvodčí již v roce 1968. Poté prošel několika funkcemi a nejdéle pracoval jako dopravní kontrolor (1986 až 2004). Je absolventem SPŠ dopravní.

**Jiří Klouda**, řidič tramvaje z vozovny Žižkov, se narodil v roce 1946 a u Dopravního podniku pracuje bez přerušení od roku 1973 jako řidič tramvaje. Vyučil se v oboru soustružník-strojař. V současné době vykonává funkci předsedy OSPEA za provozovnu Žižkov.

**Antonín Růžička**, řidič tramvaje z vozovny Hloubětín, se narodil v roce 1974 a u Dopravního podniku pracuje bez přerušení od roku 1994 jako řidič tramvaje. Původně se vyučil jako mechanik-opravář kolejových vozidel a poté si doplnil maturitu v oboru Dopravní provoz. Od roku 2001 vypomáhal jako směnový výpravčí, po stávce Federace řidičů tramvajů mu již nebyla práce ve výpravě umožněna. Nyní působí ve výboru OSPEA za provozovnu Hloubětín.



Osádka pohotovostního vozidla - zleva: Vratislav Feigel, Jiří Klouda, Antonín Růžička, Vladimír Mařík.

## Horká linka 775 768 333

Pohotovostní vozidlo je vybaveno mobilním telefonem, na který je možno se dovolat po celou dobu provozu. Volat mohou všichni, kteří se dostanou do nesnází a domnívají se, že potřebují poradit nebo jinak pomoci. Osádka je připravena kdykoliv vyrazit na místo mimořádné události nebo pracovního úrazu. V případě, že zaměstnanec bude hrozit obvinění z trestného činu, osádka pohotovostního vozidla může po zvážení a s ohledem na průběh nehodového děje na místo dopravit advokáta. Vozidlo je zároveň vybaveno kromě kvalitního digitálního fotoaparátu všemi potřebnými předpisy a plombovací sadou pro

zajištění drážních vozidel při uplatňování technické závady ve smyslu předpisu O4/2. V současné chvíli se vedou jednání s vedením Dopravního podniku, aby vozidlo mohlo být zapojeno do radiotelefonního provozu.

## Kompletní právní ochrana

OSPEA tímto rozšiřuje své působení a navazuje tak na řidiči velmi oceňovaný právní servis, který od svého vzniku zajišťuje při dopravních nehodách a jiných mimořádných událostech na minimálně stejné, ale často kvalifikovanější úrovni, než pojišťovny právní ochrany. Je-li řidič obviněn z trestného činu, je mu automaticky přidělen advokát specializující se na dopravní nehody. V ostatních případech zastupuje naše organizace řidiče na základě plné moci ve správním řízení a zajišťuje důkazní materiály, případně navrhuje další postupy: znalecké posudky, výslechy svědků, rekonstrukce nehod a podobně. Často se totiž stává, že policie místo nehody řádně nevyšetří a nezajistí všechny potřebné stopy a důkazy, což v řadě případů může řidiče poškodit. To byl také jeden z důvodů, proč jsme se rozhodli pro pohotovostní vozidlo, které bude řidiči účinně pomáhat od prvopočátku mimořádné události, kdy právě policisté, někdy i dispečeri, ale především samotní řidiči nejvíce chybují a celé řízení zbytečně komplikují.

## Poradíme každému

Naše odborová organizace je připravena poradit a pomoci nejen svým členům, ale i nečlenům, případně odborářům z ostatních organizací. Bohužel, tato pomoc je omezená a není v našich možnostech zajišťovat kompletní právní ochranu všem zaměstnancům. Nárok na právní zastupování nebo přidělení advokáta zdarma mohou vyžadovat pouze naši členové. Pokud by se podařilo nalézt způsob vzájemného finančního vypořádání mezi odborovými organizacemi, mohla by OSPEA poskytovat právní ochranu při mimořádných událostech i ostatním odborářům.

## Nejen k nehodám

Pohotovostní vozidlo může do budoucna plnit i jiné funkce, které mohou zejména řidičům ulehčit jejich práci. O jeho dalším využití se však rozhodne po vyhodnocení zkušebního provozu. Věříme, že vám pohotovostní vozidlo alespoň v této chvíli pomůže minimalizovat všechny nepříjemnosti při nehodách.

Zároveň si přejme, aby vozidlo OSPEA vyjízdělo k mimořádným událostem – pokud možno – co nejméně.

**Ing. Antonín Dub, předseda OSPEA**

# Zatrávněná tramvajová tělesa

První zatrávněný úsek byl v pražské kolejové síti zřízen v roce 1995 při rekonstrukci tramvajové trati v Jelení ulici. Jednalo se o zatrávněnou tramvajovou trať na samostatném tělese.

Po pětileté přestávce se zatrávňování začalo rozšiřovat i na další tramvajové tratě (viz tabulka):

Jelení (1995)	2 000 m <sup>2</sup>	samostatné těleso
Keplerova (2000)	3 840 m <sup>2</sup>	samostatné těleso
Hradčanská (2002)	4 906 m <sup>2</sup>	tram. pás ve středu voz.
Černokostelecká (2002)	5 815 m <sup>2</sup>	tram. pás ve středu voz.
Českomoravská (2004)	8 490 m <sup>2</sup>	tram. pás ve středu vozovky
Barrandov (2004)	8 300 m <sup>2</sup>	samostatné těleso
<b>Celkem</b>	<b>33 351 m<sup>2</sup></b>	

Údržba trávníků nespočívá pouze v sekání nebo čištění, ale hlavně v dostatečné závlaze. Podle vyjádření odborné firmy potřebují trávníky týdně minimální závlahu 25–40 litrů na 1 m<sup>2</sup>.

Znamená to množství 834–1334 m<sup>3</sup> vody týdně, pro představu přibližně 139–222 cisteren o objemu 6 m<sup>3</sup>. Dopravní podnik má k dispozici dvě cisterny. Pro

*Tramvajová trať Barrandov. Foto: Ing. Miroslav Penc*

vykrojení jedné náplně a načerpání vody včetně manipulace a přejezdu je nutno počítat přibližně 1 hodinu, cisterna je za směnu tedy schopna přibližně sedmkrát se „otočit“. Zahradníci nedoporučují kropení při parném slunci, tráva by se mohla spálit. Z provozních důvodů není možno některé úseky kropit v dopravní špičce (například Hradčanská).

Cisterny kromě kropení trávy zajišťují splachování zakrytých tramvajových těles v rámci pravidelného úklidu.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že není v možnostech naší provozovny zajistit dostatečnou závlahu zatrávněných tramvajových těles. Orientačně byla zjišťována možnost poptávky u externího dodavatele. Pražské služby však mají kapacitu cisteren v letních měsících plně vyčerpány.

Pro barrandovskou trať dosud dvoucestná cisterna není k dispozici, kropení se musí provádět ručně. Ideální by bylo automatické zavlažování. To bohužel v výše uvedených trávnících nebylo zabudováno. Zkušebně má být automatický zavlažovací systém zřízen na zatrávněném tělese při rekonstrukci tramvajové trati Sokolovská v úseku Balabenka – Na Břehu, která se má realizovat od června do října letošního roku.

Dalším problémem zatrávněných úseků je ničení trávníku neoprávněným vjezdem automobilů. Stává se to zejména při objíždění nesprávně parkujících vozidel, při nehodách a podobně. Kromě tramvajové trati na Barrandově, kde jsou pod trávníkem zatrávňovací dlaždice Ecoraster umožňující pojezd kolovými mechanismy, je jízda po zatrávněných tělesech nepřijatelná.



Zatrávněná tráva v Jelení ulici. Foto: Vrchní stavba

Trávu ničí i chodci, například u ulici Milady Horákové je zatrávněné těleso poškozeno především neukázněnými cestujícími, kteří nerespektují značky zákaz vstupu a obcházejí dopravní bezpečnostní zábradlí. Vstupem na tramvajové těleso ohrožují svoji bezpečnost, a tím i plynulost tramvajového provozu.

Po zimě je každoročně plánována obnova zničených a poškozených trávníků zapravením travního semene do stávajícího povrchu. Lokálně bude podle potřeby doplněna směs substrátu a travního semene.

Vzhledem k nedostatku finančních prostředků budou však opravy minimalizovány. V loňském roce bylo na údržbu zatrávněných tramvajových těles včetně opravy zničených trávníků vynaloženo 1 108 000 Kč. V této sumě není zahrnuto zalévání vlastními cisternami včetně spotřeby vody.

**Ludmila Čiháková, oddělení technicko-provozní (redakčně upraveno)**

Úvodem si dovolíme vzpomenout na článek psaný pro DP-KONTAKT 13. března 2002:

## Návrh (představa) modernizace vozu KT8D5

V dnešní době mluvit o tom, jak bude vypadat modernizovaný vůz KT8D5, je velmi předčasné, neboť jsme prozatím ve fázi předprojektové. To znamená, že výsledný vůz se bude více či méně podobat přáním, nárokům či fantaziím odpovědných pracovníků či lidí, kteří budou tento vůz financovat. Nastolenou otázkou dnešního dne je, zda se bude jednat o rozsáhlou opravu či modernizaci, nebo snad o nový vůz, který bude muset projít kompletním schvalovacím procesem.

U modernizace vozu se předpokládají základní práce jako jsou: nový lak celého vozu a jeho antikoroziní ochrana, repasované podvozky, výměna kabelových rozvodů, oprava interiéru a následná kompletace vozu.

Z plánovaných novinek se předpokládá použití komponentů s nimiž již máme zkušenosti z modernizovaných vozů T3R.P\_A s analogovou výzbrojí a T3R.P\_D s digitální výzbrojí Progress od firmy Alstom (jež jsou nyní ve výrobě v Opravně tramvajů v Hostivaři). Tyto vozy jsou v současné době deponovány v provozovně Pankrác. Jedná se o následující komponenty a celky: pískovače, dveřní mechanismus, podlahová krytina, informační systém a panely, zářivkové osvětlení.

Následující výčet obsahuje systémy, které byly vyzkoušeny na jiných vozech ať v o. z. Elektrické dráhy (dnes Správa vozidel Tramvaje), či v jiném dopravním podniku: topení a větrání v salónu, sedadla cestujících, inovovaný tachograf, ruční řadič, stěrače a omývače skel, sběrače proudu, kamerový systém, modernizované topení a větrání v kabině řidiče s determálními skly.

Nejlepší jsem si nechal na závěr. Vůz by měl obsahovat střední nízkopodlažní článek velmi podobný tomu, jaký už jezdí například v Brně. Současně s ním se zvažuje nová elektrovýzbroj včetně nového statického měniče a další drobné změny, neboť střední nízkopodlažní článek neumožňuje osazení původních stykačových skříní.

Závěrem je dobré si popřát, aby se nám projekt povedl a cestující veřejnost byla spokojená. Neboť pouze pro ni se budou úpravy dělat. Bude-li mít z toho prospěch též Dopravní podnik v nízké údržbovosti a poruchovosti, je jen dobře.

## Dnešní realita



Při zpětném pohledu zjišťujeme, že rozsah prací o kterých jsme uvažovali před třemi lety, jsme až na determální skla splnili. Vůz prošel rozsáhlou modernizací, při které se dbalo na vysokou užitnou hodnotu, maximální komfort pro cestující, obsluhu a v neposlední řadě i údržbu.

Celý vůz byl přepočítán z pevnostního hlediska s ohledem na statické i dynamické namáhání a výsledkem je zvýšení tuhosti nosného rámu a bočnice.

Vlastní práce na voze byla svěřena firmám, které se již osvědčily v předchozích akcích.

Nový design celého vozu byl svěřen ing. arch. Patriku Kotasovi. Výpočty a konstrukční práce byly zadány firmě VKV Praha. Krajní články opravila firma Pars Nova ze Šumperku. Nový střední článek vyrobily

Krnovské opravy a strojírna. Elektrovýzbroj dodala firma Cegelec. Následující výčet spolupracujících firem není úplný, tak jen ty, které jsou na první pohled patrné: zářivkové osvětlení dodala včetně krytů firma SEC z Nitry, křídla dveří firma SKD, dveřní pohony, topení v krajních člancích salónu, diagnostiku a klimatizaci v kabině řidiče firma Bahoza, topení ve středním článku MEP Postřelmov, sedačky pro cestující španělská Fainsa, sedadlo řidiče s podstavcem firma C.I.E.B., vnitřní a venkovní transparenty Buse, kamerový systém Avenet, odpojovač trolej-zem (OTZ) a ruční řadič řidiče Alfa Union, podnožka řidiče a dávkovač pískovače Dioss Elcom, odbavovací a informační systém (OIS) firma APEX.

## Vůz



První modernizovaný vůz sjel z přepravního transportéru v pátek 1. dubna 2005 v Ústředních dílnách. Tímto dnem nastalo závěrečné oživování a doladování celého vozu. Na první pohled na voze upoutá několik novinek.

**Typ.** Snahou bylo vizuálně odlišit vůz KT8N2 od ostatních vozů, aby byl na první pohled jednoznačně identifikovatelný, byť i nadále bude vozidlo čtít barvené schéma Dopravního podniku. Pro řidiče tramvajů je včasné poznání typu protijedoucího vozu důležité z hlediska setkávání a pro cestující z hlediska nástupu. Pro splnění tohoto záměru bylo čelo vozu doplněno o pár přídatných dálkových reflektorů a původní 145 mm široký bílý vodorovný pruh se prohnul do oblouku. Spodní část čela byla doplněna krytem, který se při použití spřáhla jednoduše odstraní.

**Reflektory.** Vytěsnění dálkových světel z hlavních reflektorů, byť v nich zůstanou dvouvláknové žárovky, umožní použití dálkových světel bez nutnosti vypínat tlumená světla, a tím lepší osvětlení tratě. Na vysvětlenou: současně použít tlumených a dálkových světel není možné s ohledem na tepelné zatížení, které vede ke zničení žárovky reflektoru.

**Hluk.** Zakrytí prostoru spřáhla spadá nejen do designérského záměru, ale je to velmi důležitý prvek k odhlučnění vozu, kdy hluk vzniká nejen vlastními agregáty vozu, ale hlavně průjezdem po trati. Z tohoto důvodu byly v maximální možné míře zakrytovány i podvozky. Plenty (nejspodnější část bočnice), které zakrývají převážnou většinu podvozkové části vozu jsou nastříkány speciálním protihlukovým nástřikem (ochrana proti vyzářování hluku do okolí). Tímto nástřikem je též ochráněna spodní část podlahy, která je tvořena 18mm protihlukovou překližkou sendvičové konstrukce, s vloženou 4mm pryží (ochrana proti vyzářování hluku dovnitř vozidla).

**Bezpečnost.** Na vozidle si dále všimneme, že střední článek byl dovybaven, pro zvýšení bezpečnosti, dvěma páry směrovek. Z téhož důvodu se nad prvními dveřmi a na začátku posledního článku (počítáno ve směru jízdy) instalovaly kamery – viz dále.

**Transparenty.** Vůz je standardně vybaven informačními transparenty známými z vozů T6A5 a T3R.P. Novinkou je řešení pořadového čísla linky těmito transparenty. K tomuto řešení bylo přistoupeno proto, aby se nezhoršoval výhled řidiče či se nepoškozovalo pryžové těsnění okolo oken. Též se tím eliminuje chyba řidiče.

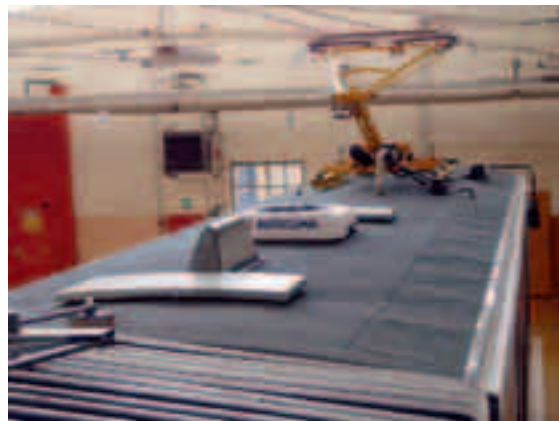
# Modernizovaný vůz



## Střeška

Jedna z věcí, která na první pohled upoutá, je, že vůz postrádá nám velmi známé střešní nástavby s brzdovými a topnými odporníky včetně vzduchovodů a příslušenství. Brzdové odporníky jsou součástí kontejnerů CDC 130P elektrické výzbroje Progress, jež jsou umístěny pod vozem. O topení se zmíníme později. Naopak výhybkové odporníky se přestěhovaly z pod vozu na střední článek, odkud se pak budou demontovat po přechodu na stoprocentně bezkontaktní přestavování výhybek. Dále nám na střeše krajních článků přibýly ventilační jednotky klimatizace nad stanovištěm řidiče. Samozřejmostí je obousměrný in-framaják Ircom a antény radiového spojení, zajišťující přenos dat do OIS.

**Pantograf.** Původní sběrače proudu KE 23 byly nahrazeny tzv. polopantografy firmy Stemmann typu Fb 500, jež jsou již 10 let úspěšně provozovány na vozzech T6A5. Na rozdíl od těchto vozů byly sběrače, po zkouškách ve vozovně Motol, vybaveny novými hlavicemi typu Fb 800, které mají lepší provozní parametry s menšími nároky na údržbu. Samozřejmostí je elektrické ovládání s možností ruční obsluhy v nouzi.



## Kabina řidiče

**Ergonomie.** Velký důraz při projektování kabiny byl kladen na účelné a funkční rozmístování jednotlivých ovládacích panelů a ovladačů na nich ve vazbě na řidiče. Prioritní místa zaujímají ovladače, které řidič potřebuje nejčastěji, až po ty, jež se ovládají nejméně často, například panel klimatizace. Je samozřejmé, že bylo velmi těžké překonávat prostorové limity dané již při prvotní výrobě vozu v ČKD.

**Stěrač a ostříkovač.** Původní dvojice stěračů byla nahrazena jedním, identickým s vozem T6A5, a velkoobjemovou nádrží s ostříkovačem, použitou na vozzech T3R.P. Tím jsme odstranili vodu z kabiny řidiče a doplňování nádržky může probíhat při přebírání vozu na kontrolním stanovišti, vybavené příslušnou jednoduchou technologií.

**Sedačka.** Samozřejmostí je vybavení stanoviště řidiče moderním kompresorovým sedadlem, s opěrkou hlavy a područkami, na šlapkovém podstavci, který řidiči umožňuje snadnou, bezpečnou a pohodlnou manipulaci při výškovém nastavení.

**Panely.** Většina panelů je vyrobena z nerezového plechu v tzv. negativním provedení, kdy v barvě materiálu jsou vyvedeny nápisy a ostatní povrch je chemicky barven. Tato technologie je opakem gravírování, které je známé svou náchylností k zašpinění, jež nejde jednoduše vyčistit.

## KT8N2



**OIS.** Na panelu řidiče je instalován palubní počítač DT 01 v inovovaném provedení se zvětšeným proudovým výkonem. Celý systém, který se vytěsnil z kabiny řidiče do rozvaděče v salónu, jenž se vyvíjel několik let a byl tvořen jednotlivými prvky v jednotlivých pouzdech, byl přepracován na bázi přístrojové vany, která zpřehledňuje celé zařízení a umožňuje v rámci své modularity rychlé opravy.

**Panel řidiče.** Vyjma běžných ovladačů je na panelu řidiče modernizovaný rychloměr TM 700ad, který se záznamovým zařízením TM 12 dokáže uložit do paměti až 8 analogových signálů, jako je okamžitá rychlost vozidla, trakční proudy a podobně a 40 binárních stavů, jako jsou informace o použití zvonku, směrovek, intenzitě zadané brzdy a jízdy, reverzu, výhybky, osvětlení vozu, nouzových režimů včetně kolejnicových brzd, zásahu skluzové a smykové ochrany, zavření dveří aj. Předcházející model záznamového zařízení TM 10 umožňoval záznam 1 analogové veličiny – rychlosti a 16 binárních stavů.

**Podnožka.** Předchozím opatřením se uvolnil prostor pod panelem řidiče pro instalaci výškově nastavitelné podnožky z nerezového protiskluzového plechu s vytápěním. Podnožka je vybavena dvěma šlapkami pro ovládání zvonce a pískovačů.

**Řadič a OTZ.** Na základě dobrých zkušeností s ručními řadiči a shodným tvarem kabiny s vozy T6A5 byl vůz vybaven poslední sérií ručních řadičů HH 128 AU od firmy Alfa Union. Od tohoto výrobce byl dále vůz vybaven novými odpojovací trolej – zem FR 64, které mají, na rozdíl od předchozího typu FR 35, pomocné kontakty v prachotěsném provedení.

**Diagnostika.** Vzhledem ke složitosti, respektive vyspělé technologii tohoto vozu, je v nadokenním pohledu v ose čelního skla umístěn diagnostický panel, který řidiči signalizuje jednak provozní stavy, jako jsou otevřené dveře, zajištěné brzdiče, aktivní pískovače, klimatizaci, či topení do salónu, ale též stavy nouzové – havarijní.



**Sluneční clona.** Jako jeden z modernizačních prvků se za panely v nadokenním prostoru skrývá velkoprostorová sluneční clona – roleta, s velkou stínicí plochou. Vzhledem k jednoručnímu ovládní je možné pohotově s roletou manipulovat například pro zlepšení viditelnosti SSZ na křižovatkách.

**Kamerový systém.** Vůz je vybaven kamerovým systémem. Na každé straně vozidla (stranově převrácené) jsou umístěny dvě kamery ve speciálních



krytech, které řidiče informují o stavu podél vozidla, zvláště při průjezdu oblouků, obzvláště v dopravní špičce či za snížených světelných podmínek, kdy vnější zpětná zrcátka nestačí. Salón vozu monitorují v antivandalských krytech další čtyři kamery opět stranově převrácené. Kamerový systém je provozován buď v automatickém režimu, kdy se na monitorech zobrazují vybrané dvojice kamer v základních třech stavech: stání vozidla, stání vozidla s otevřenými dveřmi a jízda, nebo si může řidiče navolit libovolnou kameru na libovolný monitor. K tomuto účelu má k dispozici panel kamerového systému s názornou maticí kamer a logickou signalizací aktivní kamery. V případě potřeby může být systém doplněn otočnými vícepolohovými přepínači navolit dle svého uvážení intenzitu chlazení, topení a ventilace.

**Klimatizace.** Obě stanoviště řidiče jsou vybavena klimatizačními jednotkami. Jejich ovládání je na společném panelu klimatizace, kde si řidič může dvěma otočnými vícepolohovými přepínači navolit dle svého uvážení intenzitu chlazení, topení a ventilace.

### Salón vozu

**Podlaha.** Na základě nových poznatků a technologicko-výrobních možností se podlahová překládka, místo tradičního šroubování, k rámu vozu lepila. Tato technologie je výhodná pro dlouhou životnost podlahy, neboť se tím minimalizují zásahy do formaldehydové fólie, která tvoří vnější ochrannou vrstvu proti vlhkosti. Problémy s vlhkostí v podlahových deskách máme na vozech T6A5, kde nám bobtnají a následně hgní. Současně s tím lepení neumožňuje, na rozdíl od přišroubování k nosnému rámu, vnést do podlahy nadměrné pnutí vyvolané velkým množstvím pevných šroubových spojů (rozteče přibližně 20 cm). Použité lepidlo – tmel má po zvlukanizování, neboť se jedná o Silylem Modifikované Polymery (SMP), tvrdost přibližně 55 Shore A, což při minimální tloušťce tmelu 2 mm zajišťuje optimální model pružnosti pro podlahu. Pružnost tmelu dále eliminuje přenos mechanického namáhání ze skříně vozidla do podlahy. Tímto opatřením se zvyšuje životnost podlahy.



**Krytina.** Na podlahu byla položena krytina AL-TRO, jako jeden z prvků, který se již v Dopravním podniku osvědčil. Je mechanicky odolná, protismyková a snadno udržovatelná, s dlouhou životností.

**Pískovače.** Původní elektrické pískovače ovládané elektromagnetem, znající pouze polohy zavřeno naplno a otevřeno naplno, byly nahrazeny dávkovacími pískovači, které jsou schopné dodávat různé množství písku na základě rychlosti vozidla. Samozřejmostí je, že každý podvozek si pískuje nezávisle dle vlastních adhezčních podmínek, které vyhodnotí regulátor. V případě aktivace pískovačů řidičem se zadní pískovače v závislosti na ujeté dráze automaticky vypínají. Pro zvýšení hygieny práce ve vozovně při doplňování písku byl vůz vybaven vnějším plněním pískovačů. Současně s tím se zvýší produktivita neboť přepočtený čas plnění jednoho vozu bude zkrácen přibližně o 6 minut při jednosměrné jízdě.

**Dveře.** Původní dveřní systémy z produkce ČKD, byť se na první pohled mohou zdát s vozem KT8N2 stejné, byly nahrazeny. Dveřní křídla, jež byla charakteristická malou tuhostí, byla nahrazena plastovými, které mají nosný rám svařený z ocelových profilů. Dveřní mechanismus DPJ3 byl převzat z modernizovaných vozů T3R.P.

**Osvětlení.** Osvětlení vozu je hlavní designový prvek salónu ing. arch. Kotase. Dva rovnoběžné světelné kanály procházející přes celý vůz, přerušené jen klouby článků, vyzařují měkké rozptýlené světlo, jehož horizontální vyzařování se odráží od bílého obložení stropu. Vertikální vyzařování optimálně osvětluje prostor sedících cestujících. Výrobu kompletních osvětlovacích těles, z nichž jsou sestaveny světelné kanály, zajistila firma SEC. Osvětlovací tělesa obsahují elektronické předřadníky s předehřevem, které výrazně prodlužují životnost zářivkových trubíc.

**Topení.** Vytápění vozu zajišťují elektrické teplovzdušné agregáty. V krajních člancích (A, B) jsou umístěny v podstavcích sedadel cestujících a cirkulaci vzduchu zajišťují ventilátory s tichým chodem. Ve středním článku jsou teplovzdušné agregáty umístěny v prostoru pod schody. Celkový instalovaný výkon je 18 kW, což v součinnosti s ventilátory zajišťuje dobrou tepelnou pohodu.

### Střední článek

Samostatnou kapitolou je střední článek, který na první pohled upoutá svou nízkou podlahou v rozsahu 15 % celého vozidla, která umožní snadnější, bezpečnější a rychlejší nástup cestujícím s tělesným handicapem a cestujícím s dětským kočárkem.



Pro dětský kočárek či invalidní vozík je rezervováno místo v prostoru protilehlých dveří (levých ve směru jízdy). Dále je možné obsadit místo za nástupními či před protilehlými dveřmi, které se běžně neotvírají. V tomto prostoru jsou sklopné sedačky, které se z krajních poloh nevrací. Tato funkce byla vyžadována pro zamezení nepříjemným situacím, kdy osoba podepřená dvěma berlami nemá šanci se posadit.

Samozřejmostí je nájezdová plošina pro osoby na invalidním vozíku, kterou řidič ovládá ručně manipulačním hákem, který je bezpečně zavěšen v kabině řidiče. Je samozřejmostí, že cestující, který bude potřebovat nájezdovou plošinu, má k dispozici zvláštní (modrá) tlačítka signalizace k řidiči, který jediným pohledem do monitoru kamer může správně reagovat.

Ve středním článku vedle dveří jsou ve skříních umístěny hasicí přístroje, klíny pro zajištění vozidla ve svahu a lékárny. Skříně jsou v zadní části pro snadnou kontrolu vybaveny okénky.

**Text a foto: Vlastimil Čáp, vedoucí oddělení technického rozvoje**

*Fotografie byly pořízeny ve výrobních závodech při kontrolních dnech.*

Sociální zařízení, záchody, záchodky, WC, sociálky, kadibudky a ještě mnoha dalšími názvy včetně těch nepublikovatelných je možno pojmenovat tato, v případě nouze tak potřebná, zařízení na konečných autobusů a tramvají. Problematika těchto objektů sahá do hlubin historie Dopravního podniku a po řadu let je tématem mnoha jednání, porad a diskuzí, a to včetně neustále se opakujících otázek úklidu a oprav. Péče o tyto objekty, tj. uvedená problematika úklidu a oprav,

Výstavba WC na Kubánském náměstí.



## Toalety a jejich problémy

prošla v minulosti dlouhým vývojem, aby nakonec byla svěřena do kompetence zastávkových péčí bývalé divize Elektrické dráhy a divize Autobusy. Od 1. ledna letošního roku je však toto již minulostí a péči – správu zajišťuje nově vzniklý odbor Zastávky, oddělení správa zastávkových zařízení. Pro řidičky a řidiče tramvají a autobusů je v současné době k dispozici síť bezmála 180 WC, která je doplněna několika veřejnými WC u stanic metra.

Výhodou stávajícího řešení péče o tyto objekty je kompletní přehled o stavu zařízení, a to včetně finančních prostředků vynakládaných na tyto objekty.

V minulých letech bylo na základě požadavků bývalých zastávkových péčí započato s výměnami dnes již nevyhovujících chemických WC a s výměnami dožitých buněk Monta a Herda za zděné, později prefabrikované objekty. Dále bylo započato s celkovými opravami stávajících zděných objektů WC, respektive s jejich rekonstrukcemi. Celá řada těchto objektů je dnes na kvalitativně jiné úrovni, a to nejen z hlediska estetického a funkčního, ale i z hlediska ochrany před vandalismem. Během minulých let byla dispozice a zařízení nových WC upravena tak, aby možnost zcizení, případně poškození zařízeníových předmětů byla minimalizována.

Nově vzniklý odbor Zastávky, oddělení správa zastávkových zařízení, vstoupil do tohoto před lety zahájeného procesu s cílem jej dokončit k plné spoko-

jenosti řidiček a řidičů. Dá se konstatovat, že většina problémových lokalit již byla vyřešena a další jsou před dokončením (například Sídliště Rohožník) nebo ve fázi realizace (například Kubánské náměstí, Lipany), případně projektové přípravy (například Šeberák, Klukovice).

V mnoha případech nejsložitějším a velmi časově náročným úkolem je získání všech potřebných dokladů k vydání stavebního povolení, což vede k prodlužování termínů vlastní realizace a následného užívání objektů.

V oblasti oprav a úklidu se správce (v přímé správě je 118 objektů) stále potýká a i v budoucnosti potýkat bude s vandalismem, zcizováním zařízeníových předmětů a někdy i se schválnostmi. V současné době je výkon oprav a úklidů zajišťováno několika externími dodavateli. V rámci optimalizační etapy se připravují takové kroky, které by tento výkon vztahovaly k určité lokalitě, jinými slovy, aby například dva objekty WC Nádraží Hostivař neobhospodařovaly firmy dvě, ale jen jedna. Dalším problémem k řešení je sjednocení vstupu do celé sítě a výběr vhodného systému – generální klíč, kódové zámky nebo čipové karty. Každý z těchto systémů má svá pro i proti. Skutečností však je fakt, že vzhledem k nedostatku finančních prostředků je tento úkol zatím ve fázi úvah, diskuzí a cenových nabídek.

Ing. Milan Lacina, odbor Zastávky

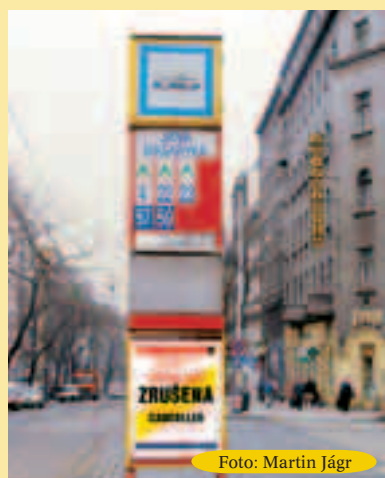


Foto: Martin Jágr

## Nová informační tabule

Určitě jste se s tím také někdy setkali. Čekáte na zastávce, ale na té zrovna nic nejedí. Výluka má za následek, že pravidelně používaná zastávka je najednou zbytečná. Celý sloupek samozřejmě na pár dní nemá smysl odvážet, ale je potřeba dát jasné najevo, že tady se teď nejedí. Pokud jste pravidelným cestujícím, všimnete si toho většinou záhy, ale co náhodný cestující, který je v dané části Prahy pouhým návštěvníkem?

Cestující dosavadní praxi poměrně často kritizovali, a tak dopravní

úsek přistoupil ke zhotovení univerzálních informačních tabulí na zastávky. „Nové informační tabule budou používány na dočasně zrušených zastávkách při plánovaných akcích nebo při mimořádných událostech podle dispozic dispečinku,“ uvedl k novince zlepšující informovanost cestujících dopravní ředitel Petr Blažek.

Tabule obsahují text v českém a anglickém jazyce a jsou zhotoveny na plastovém podkladu, který umožňuje vícenásobné použití. Útvar Zastávky je dostal do užívání v polovině března letošního roku, a tak se s nimi již nyní můžete setkat při výlukových akcích v pražských ulicích.

Další univerzální tabule jsou zvažovány podle slov dopravního ředitele i pro zastávky náhradní dopravy. „Naším cílem je zvýraznit a zjednodušit cestujícím orientaci v místě změny. Bude se jednat o tabule se žlutým podkladem a černými nápisem Náhradní doprava, které ve složitých případech budeme doplňovat dalšími orientačními prvky.“

-bda-

Slovo **preferance** čteme a slyšíme velmi často. Co to však ta preference je? Pojem pochází z latinského **praefero**, což znamená **dávám přednost, mám raději**. Jestliže však něčemu dávám přednost, vůbec to neznamena, že vynádváme jen toto a ostatní zavrhujeme, proti ostatnímu bojujeme. Boj není preference, nýbrž snaha o poražení, vyměnění či zničení toho ostatního. Kdybychom to ostatní vítězně zničili, neměli bychom co preferovat – zůstalo by nám jen to jediné.

Abychom však mohli preferovat, musíme si především odpovědět na dvě otázky: proč vůbec chceme a co chceme preferovat? V případě dopravy osob ve městě si tedy odpovíme:

Přednost chceme dávat takovému způsobu dopravy osob, který umožní pokud možno všem lidem dostat se tam, kam potřebují, a to bezpečně, rychle, levně a co nejpohodlněji, a přitom se chovat co nejšetrněji k životnímu prostředí. Z toho vyplývá i odpověď na druhou otázku – čemu dát přednost, co preferovat? Pěší chůze je k životnímu prostředí nejšetrnější, je levná, ale není rychlá a mnohdy ani pohodlná, relativně bezpečná, ale už vůbec není na delší vzdálenosti výhodná a přístupná všem. Jízdní kolo je ekologické, rychlejší, ale není za všech podmínek bezpečné a pohodlné a rovněž není vhodné pro každého. Osobní automobil je rychlý a pohodlný, ale je drahý, ne vždy bezpečný a již vůbec není přístupný každému, nehledě na to, že závažnou měrou poškozuje životní prostředí. Protože uvedené v úvahu přicházející způsoby dopravy plní naše požadavky jen zčásti, zaslouží si preferenci ten druh dopravy, který požadavky splňuje

## Preference? Preference!!

v největší míře – **městská hromadná doprava**. To je jistě naprosto logický výsledek jednoduché úvahy, který by měl být pochopitelný snad každému rozumně myslícímu člověku.

Víme již tedy, proč a co preferovat. Avšak jsme si vědomi toho, co všechno k preferenci MHD patří?

**1.** Především je to zajištění co nejširšího povědomí o možnosti použití MHD. Je tedy nutno potenciální cestující řádně informovat o možné volbě dopravního prostředku a linky, o době trvání cesty, o intervalech, o ceně a o řadě dalších důležitých prvků, které potenciální cestující dovedou k preferenčnímu rozhodnutí použít k cestě MHD. K tomu slouží rozsáhlá informační kampaň ve sdělovacích prostředcích, nejrůznější publikace, internet, informační střediska, místní tisk (v Praze deník Metro) a další.

**2.** Rozhodne-li se již občan stát se cestujícím MHD, tedy preferovat ji před ostatními druhy dopravy, je třeba, aby měl v dosahu zastávku nebo stanici. Cesta k nim musí být pro něho bezpečná a pohodlná a na zastávce či na stanici se musí cestující cítit „být hýčkáni“ provozovatelem MHD. K tomu patří dobře čitelné a aktuální informace nejen o dopravě, ale i o okolí, dále určité pohodlí v čistém a uklizeném prostředí, ochrana před nepřízní počasí a subjektivní pocit bezpečí – tedy být viděn ať již přímo z okolí nebo prostřednictvím televizních kamer.

**3.** Zastávka či stanice s nástupištěm jsou místem nástupu do vozidla nebo výstupu z něj. Zásadně nepříznivý stav nastává, musí-li cestující v objektu stanice vykonávat dlouhé pěší cesty k nástupišti nebo od něj. Pro mnohé jsou tyto ztrátové cesty a časy jen málo přijatelné a pro řadu dalších z nich jsou přímo nepřekonatelnou překážkou (například pro osoby trpící strachem z uzavřených prostorů, pro invalidní osoby).

**4.** Stejně nepříznivě působí dlouhé, často nebezpečné a časově náročné cesty při přestupování z jedné linky na druhou. Přestupní uzly musí být uspořádány racionálně, vždy s ohledem na ty, kterým mají sloužit – jinak působí výrazně proti preferenci MHD.

**5.** Dopravní prostředek musí působit všestranně příznivým dojmem, stejně jako jeho posádka. I zde musí cestující dostávat nebo nalézat důležité informace, mít co nejlepší pohodlí (to neznamená jen příjemně sedět, ale mít i čistý vzduch, tepelnou a světelnou pohodu, dobrý výhled, minimální otřesy a hluk a podobně) a cítit se bezpečně. Například prostojící musí být ve vozidle dostatek možností k pohodlnému držení za jízdy. Nejvhodnější je „les svislých tyčí“ – i když není zdaleka nejkrásnější, je nejpraktičtější, protože se každý může držet v pro něho nejvhodnější výškové poloze. Naprosto samozřejmé musí být, že dveře vozidla nesmějí nikomu ublížit. Rozjezdy i brzdění vozidla musí být bez rázů.

**6.** Dopravní prostředek se musí pohybovat pokud možno rychle a plynule, bez zbytečných zdržení. A právě jen na vlastní jízdu vozidel se obvykle preference MHD zužuje. Je jistě velmi důležité, aby vozidla měla před sebou volnou jízdní dráhu (vyhrazené jízdní pruhy, zvýšená nebo samostatná kolejová tělesa, podélné oddělovací pruhy) a pokud možno vždy zelenou při příjezdu ke křižovatce (podmíněná nebo absolutní preference na světelných signalizačních zařízeních). Není však nic platné, když je preference na SSZ sice instalována, ale policií vypnuta. Málo se však u nás užívá předvěstí, jež by umožnily setrvat dopravnímu prostředku v zastávce s otevřenými dveřmi k nástupu až do doby před naskočením signálu volno pro daný směr jízdy příslušné linky. Stejně tak není u nás autobusům umožněno, aby se při výjezdu ze zastávky umístěné před křižovatkou mohly zařadit před ostatní vozidla do příslušného řadičeho pruhu.

**7.** Preferencí MHD je však i „jen“ pouhé dodržování zákonných ustanovení, například zákazu stání v době od 5.00 do 19.00 hodin na komunikacích,

není-li mezi vozidlem a nejbližší tramvajovou kolejnicí volný jízdní pruh v šířce nejméně 3,5 m, zákazu podélné jízdy po kolejích tramvaje (výjimky uvedeny v zákoně), zákazu jízdy ve vyhrazených pruzích pro autobusy, zákazu stání a zastavení v zastávce bez nástupního ostrůvku a podobně. Zcela protizákonné je dokonce povolené parkování (i placené!) automobilů v takových ulicích, jakou je Spálená, Jindřišská, Vinohradská. Stačí jen jedině nevhodně zaparkované auto a veškeré snahy o preferenci MHD jsou obráceny vniče. Dodržování platných zákonných ustanovení a tvrdé postihování hříšníků – to je také preference MHD!

**8.** Z pohledu uživatelů nebo provozovatele MHD jsme nezmínili pro úsporu místa i mnohá další užší i širší opatření, která lze pod pojem preference MHD zahrnout, například proložení jízdních řádů na trasách společných více linkám, koordinaci odjezdových časů linek při přestupech, zastavování autobusů k výstupu i mezi zastávkami v noční době na požádání, přivolání taxi na požádání, kombinované jízdenky a vstupenky do muzeí a na kulturní představení či sportovní utkání, blokování příjezdu vozidel podél nástup-

ního ostrůvku signálem stůj při zastavení dopravního prostředku MHD, zastávkové mysy, noční zásobování obchodů, výběr mýtného při vjezdu automobilů do vymezené oblasti a užití takto získaných finančních prostředků pro preferenci MHD a podobně.

**Preference MHD přece znamená vhodnou formu soužití všech druhů a způsobů dopravy, pěší, cyklisty i automobily nevýjimaje.** Je nutno ostře odmítnout ty, kdo preferenci MHD oklešují na pouhý nesmyslný a marný boj proti automobilu. Podle mého názoru, opírajícího se o téměř půlstoleté působení v pražském Dopravním podniku i o zkušenosti ze světových měst, je preference MHD pojmem velmi širokým. Nechtěl bych však jen kázat, a proto bych rád znal i názory jiných, těch, kdo se v hustém dnešním provozu potýkají se stále neřešenými problémy, i těch, kdo o dopravě v Praze rozhodují a řídí ji. Domnívám se, že stránky DP-KONTAKTu by mohly být tím pravým místem pro svobodné vyjádření názorů, které by se po sjednocení mohly stát základem pro skutečně širokou preferenci naší MHD ve prospěch našich klientů i samotného města.

Ing. Pavel Flajšhans

## Na jakých pneumatikách jezdíme?

Autobusy Dopravního podniku v náročném pražském provozu ročně ujedou více než 60 milionů kilometrů. Oblast pneumatik patří k významným nákladovým položkám, a tak je „obutí“ věnována stále větší pozornost.

Pro naše autobusy jsou používány pneumatiky rozměrů 11 – R 22,5, 295/80 – R 22,5 (na zbytku starších autobusů) a v převážné míře již 275/70 – R 22,5. Nové pneumatiky jsou pořizovány značek Michelin a Barum. Ty jsou pak po opotřebením obnoveny protektorováním. Nákup protektorovaných pneumatik, jejichž kostra nepochází z Dopravního podniku, je prováděn pouze výjimečně.

Od vzniku jednotky Správa vozidel Autobusy k 1. říjnu 2004 jsou pneumatiky nakupovány a servisovány centrálně, prostřednictvím střediska Centrální gumárna, řízeného Odborem logistiky SVA a dislokovaného v provozovně Vršovice. V Centrální gumárně jsou pneumatiky demontovány a montovány na disky kol, opravovány při defektech. Odtud jsou odesílány na protektorování, případně k likvidaci. Tyto služby zajišťuje Centrální gumárna od 1. ledna 2005 i pro nově vzniklou jednotku Vnitrozávodová doprava.

V roce 2004 byla řešena obnova vyřazených a opotřebených pneumatik nákupem oprav pneumatik tzv. protektorováním u více než pěti tisíc kusů. Dalších více než tisíc pneumatik bylo nutno nakoupit nových a zhruba 900 jich do „oběžného fondu“ pneumatik přibýlo na nově nakoupených autobusech. Celkem bylo v roce 2004 požádáno přibližně 7 000 kusů pneumatik.

V letošním roce očekáváme, že se situace jednotky SVA z pohledu množství zásadně nezmění, z pohledu nákladů se však poněkud zhorší. V tomto roce není plánován nákup nových autobusů, které jsou dodávány

na nových pneumatikách Michelin. Tyto pneumatiky (zhruba 900 kusů pneu) bude třeba nakoupit z provozních prostředků. Pořízení těchto pneumatik představuje nárůst nákladů o téměř 5,5 milionu Kč.

Situace bude řešena nákupem pneumatik Barum BC 31 vzhledem k jejich nižší pořizovací ceně. Ty však

lze zpravidla jen jednou obnovit protektorováním, zatímco pneumatiky Michelin, nakupované na nových autobusech (jejich vyšší cena se v ceně autobusu nepromítá) lze protektorovat nejméně dvakrát. To se v následujících letech projeví nutností dalšího nákupu pro udržení zmíněného oběžného fondu pneumatik.

Kvalita vyráběných pneumatik i jejich protektorování se za uplynulé období výrazně zlepšily. Především se prodloužila jejich životnost. Vzhledem ke značné konkurenci výrobci

pneumatik více pracují s cenami na trhu. To se snažíme promítnout i do strategie nakládání s pneumatikami v Dopravním podniku.

Do provozu byl uveden nový software Pneu, který umožní přesně sledovat každou pneumatiku během celého jejího „života“. Přestože se pneumatika během své životnosti v Dopravním podniku pohybuje na různých nápravách a autobusech, bude možné přesně zjistit, jaká je její hodnota, tj. poměr celkových nákladů za dobu životnosti pneumatiky v závislosti na kilometrovém výkonu.

To v budoucnu umožní zvolit lepší možnosti při výběru strategie nákupu a oprav pneumatik.

Do doby, než budou k dispozici vypovídající výsledky z nového softwaru Pneu, byla stanovena tato strategie:

- Nové autobusy nakupovat na pneumatikách Michelin (delší životnost, možnost vícekrát protektorovat,



vyšší cena se neprojeví na ceně autobusu).

- Nákup nových pneu na doplnění „oběžného fondu pneu“ realizovat formou nákupu pneumatik Barum BC 31 (z dosud dostupných údajů zřejmě nejvýhodnější poměr cena/výkon).
- Ověřit tento předpoklad zkouškami dalších typů pneumatik (v tuto chvíli jsou zkoušeny pneu značek Bridgestone, Matador, Michelin a Barum).
- Používat nové pneumatiky jen na řídicích nápravách, na hnacích nápravách používat protektory.
- Obnovovat pneumatiky pouze technologií „studeného“ protektorování s použitím jednotného dezénu (snadnější náhrada v případě poškození jedné pneu v dvojmontáži, menší zásoby náhradních pneu...).
- Používat pro protektory dezén K 47 s novou směsí NT 1 s dobrými záběrovými vlastnostmi (vhodné i pro podmínky zimního provozu) a prodlouženou životností.
- Ověřit i v oblasti protektorů správnost volby zkouškami dalšího typu dezénu (materiál Marangoni, dezén BUS-T).

Již tyto kroky přinesly první pozitivní výsledky, které se projeví dosažením nižších nákupních cen nových pneumatik a protektorů a snížením stavu zásob na skladu pneumatik. Očekáváme, že po získání přesnějších dat bude možno výsledky v této oblasti ještě zlepšit.

Zdeněk Rameš, vedoucí odboru logistiky SVA  
Foto: Pavel Fojtík



## Jak se autobusy připravují na léto

Jak jsme informovali čtenáře DP-KONTAKTu již loni, stala se od roku 2003 standardní součástí výbavy městského autobusu klimatizace kabiny řidiče. V roce 2004 bylo klimatizací vybaveno všech 101 nových autobusů.

Nadále se domníváme, že odpařovací chladicí jednotky jsou zdařilým kompromisem mezi pořizovací cenou, provozními náklady a funkčními vlastnostmi. Ochlazení nasávaného vzduchu se dosahuje odpařováním vody, takže funkce chladicí jednotky vyžaduje pouze velmi malé množství elektrické energie. Jednotka proto významně nezvyšuje zatížení elektrické soustavy

autobusu ani spotřebu paliva. Za jednu z největších výhod považujeme skutečnost, že chladicí jednotka může být díky svému malému příkonu v provozu i při stání autobusu na konečné s vypnutým motorem, kdy teplota v kabině zpravidla dosahuje nejvyšších hodnot.

Pokračuje také vybavování autobusů chladničkami. Hledání nejvhodnějšího typu chladničky zatím není u konce – základními požadavky jsou vysoká provozní spolehlivost, odolnost proti poškození, zajištění proti odcizení a zejména dostatek prostoru pro uložení standardních 1,5 litrových PET lahví. Za definitivně

vyřešené dosud nepovažujeme umístění chladniček.

I přes velmi omezené letošní finanční prostředky se vedení Dopravního podniku nadále snaží investovat do zlepšování pracovních podmínek řidičů – klimatizacími a chladničkami budou vybavovány autobusy, které procházejí rekonstrukcí v Ústředních dílnách. Nemění se ani specifikace vybavení nových autobusů. Nákup nových autobusů v letošním roce je však vzhledem k nedostatku investičních prostředků nejistý.

Ing. Václav Beránek, vedoucí technického odboru  
Správa vozidel Autobusy

Odborné debaty o budoucí podobě dopravní obsluhy velkých letišť, které se u nás v posledních letech spojují především s diskusí, zda je lepší spojit ruzyňské letiště s českou metropolí prostřednictvím železnice či metra, se vedou v současné době v řadě zemí. Letecká doprava je celosvětově stále na vzestupu a pro veřejnou dopravu se tak na mnoha místech otevírá zajímavá možnost expanze do dosud neprobádaných končin. Následující řádky vycházejí z příspěvků, uveřejněných v loňském roce ve druhém čísle časopisu Public Transport International (PTI 02/2004), především pak z hlavního článku *Airport Links by Public Transport* o možnostech obsluhy letišť veřejnou dopravou, který zde publikoval G. A. Kaper, předseda Komise pro dopravu a město UITP a generální ředitel HTM, dopravního podniku v holandském Haagu.

## Velký rozvoj letišť

I přes dílčí krize, které přinesl teroristický útok na budovu newyorského WTC v září 2001 a hrozba nemoci SARS v roce 2003, počet cestujících využívajících leteckou dopravu neustále roste. Tento nárůst je doprovázen rozšiřováním letištních zařízení a zvyšováním počtu zaměstnanců, spojených nejen s leteckou dopravou, ale i s řadou dalších přidružených služeb. Letiště dnes již nejsou pouze dopravní, ale také ekonomická centra, do nichž každodenně směřují stále větší proudy cestujících a zaměstnanců. Stále aktuálnější se tak stává otázka, jak zajistit rychlou a kvalitní přepravu pro takové množství lidí.

S přibývajícím počtem lidí směřujících na letiště se přestává osvědčovat tradiční dopravní prostředek – osobní automobil. Kdo se chce dostat na letiště nebo z něj svým autem, riskuje, že zůstane stát desítky minut v dopravní zácpě. Automobily navíc potřebují značný prostor na parkování, což vede k tomu, že cestující jsou často nuceni překonávat pěšky nemalou vzdálenost k letištnímu terminálu. Tento problém odpadá, pokud cestující využije vozy taxislužby, které své zákazníky dovezou většinou přímo k terminálu – nevýhodou však zůstává riziko uvíznutí v hustém silničním provozu a k němu se přidává vysoká cena.

Jako nejvhodnější dopravní řešení se v případě velkých letišť ukazuje kolejová doprava, ať již v podobě klasické železnice nebo „lehčí“ příměstské kolejové dopravy (tzv. „light rail“). Podle studie americké Transportation Research Board z roku 2002 lze kolejové spojení s příslušnými městskými aglomeracemi doporučit letištním, která ročně odbaví 7 a více milionů cestujících (tuto více než stostránkovou studii *Strategies for improving transportation access to large airports* naleznete na internetové adrese [http://trb.org/publications/tcrp/tcrp\\_rpt\\_83a.pdf](http://trb.org/publications/tcrp/tcrp_rpt_83a.pdf)). Do této skupiny letišť se již zařadila i pražská Ruzyně – v roce 2003 zde bylo odbaveno téměř 7,5 milionu cestujících (podrobné údaje o dopravní obsluze ruzyňského letiště lze čerpat z Ročenky dopravy Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy; elektronickou verzi kapitoly o letecké dopravě naleznete na adrese <http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka03/texty/dttkap10.htm>).

## Jak je na tom veřejná doprava dnes

Současný podíl veřejné dopravy na celkové dopravní obsluze letišť se liší doslova stát od státu. Kupříkladu dopravní obsluhu nového letiště Oslo – Gardermoen, které ročně odbaví 14 milionů cestujících, zajišťuje ze 60 % procent veřejná doprava (z toho 38 % železnice), stejný podíl veřejné dopravy má tokijské letiště Narita a letiště v Hongkongu. Naopak u dopravní obsluhy letišť v USA nepřekračuje podíl veřejné dopravy 15 % (pouze osm z třiatřiceti velkých amerických letišť má přímé železniční spojení). Na čtveřici největších evropských letišť – London Heathrow, Paris Charles de

# Na letiště veřejnou dopravou

Gaulle, Frankfurt a Amsterdam Schiphol – má veřejná doprava podíl asi 35 %.

Lze si povšimnout, že řada nových letišť je z důvodu potřeby dostatečného prostoru a rovněž kvůli požadavkům, aby co nejméně zatěžovala své okolí, stavěna ve značné vzdálenosti od center měst. Gardermoen leží 47 km od Osla, athénské Eleftherios Venizelos

dobře rychlé a pravidelné spojení má Londýnské letiště Heathrow prostřednictvím linek Heathrow Express.

Druhou možností, jež závisí na geografické poloze letiště, je napojení letištní linky přímo na rozsáhlejší železniční systém. Letiště tak získá nejen regionální, ale také přímé národní či mezinárodní železniční spojení. Tato varianta se dnes těší stále větší oblibě. Příkladem

budí oselské letiště Gardermoen, kde staví všechny rychlíky a expresy na trase Oslo – Trondheim, nebo německý Frankfurt, napojený na síť rychlovlaků ICE. Napojení na železniční síť dálkových vlaků může rovněž nahradit lety na krátké vzdálenosti – v brzké době by takové spojení vlaky TGV mělo začít fungovat mezi amsterdamským Schipholem a pařížským letištním Charlese de Gaulle, přičemž svůj podíl na něm budou mít i letecké společnosti.

## Jak dosáhnout úspěchu

Aby byla veřejná kolejová doprava na letiště atraktivní a úspěšnou, musí splňovat řadu podmínek:

**Jednoduchý přístup** – Je třeba vybudovat stanici letištní linky tak, aby vzdálenost k letištnímu terminálu byla co nejkratší.

**Transparentnost** – Příležitostný uživatel musí jednoduše porozumět systému jízdného a informačním symbolům.

**Informace** – Cestující by měl být náležitě informován jak ve vozidle, tak i mimo ně.

**Přístupnost** – Vozidla by měla být přístupna všem zákazníkům, tedy i cestujícím s omezenou možností pohybu, a měl by v nich být dostatečný prostor pro zavazadla.

**Bezpečí** – Na bezpečí ve vozidlech a stanicích letištní linky by měly dohlížet kamery a také zaměstnanci dopravce, kteří zároveň poskytují cestujícím informace.

**Spolehlivost, frekvence a přesnost** – Dopravce musí poskytovat takové služby, na které se cestující může spolehnout.

**Image** – Doprava letištní linkou musí být atraktivní z hlediska ceny, komfortu, bezpečí, užitých barev a podobně.

Provozovatel linky by neměl zapomenout na další důležité skutečnosti:

**Marketing** – Když si letečtí pasažéři rezervují svůj let, měli by být informováni o možnosti využít při cestě na letiště služeb veřejné dopravy a o možnosti zakoupení „kombinované“ jízdenky. Tento systém funguje například v Německu – lidé, odlétající spojem z frankfurtského letiště, se sem mohou dopravit po železnici na zlevněnou jízdenku Rail&Fly, již lze zakoupit ve všech německých městech.

**Komunikace** – Letištní linka musí být podpořena reklamou a propagačními kampaněmi.

**Příjem** – Provoz letištní linky musí být dostatečně ziskový. Důležitým aspektem, který ovlivňuje uskutečnitelnost takové linky, je realizace některých doprovodných opatření, jakými jsou například omezení parkovacího prostoru na letištích, vysoké poplatky za parkování či nerozšiřování stávající silniční sítě.

Při realizaci letištní linky je důležitá kooperace všech zúčastněných stran: letištní správy, provozovatele veřejné dopravy, vlády a místních samospráv, aerolinek, cestovních a finančních agentur, realitních kanceláří. Pro úspěch projektu je důležité, aby se všechny zúčastněné strany aktivně zapojily, aby byly zcela jasně rozděleny role a odpovědnost a aby panovala ochota a snaha o spolupráci. Dobrá spolupráci může napomoci zvolení koordinátora celé akce; jako nejvhodnější kandidát se jeví letištní správa.



Foto: Petr Malík

33 km od řecké metropole, Malpensa dokonce 50 km od italského Milána. Tato nová letiště byla již od počátku svého provozu vybavena železničním spojením, v případě Athén jezdí na letiště po příměstské dráze vlaky athénské metra.

O zlepšení dopravní obslužnosti prostřednictvím kolejové dopravy usilují i již zavedené letecké přístavy. Na německém letišti Köln/Bonn byla v loňském roce otevřena stanice vysokorychlostních vlaků ICE a příměstských vlaků, v Madridu je od roku 2002 v provozu nová linka metra spojující střed španělské metropole s letištním Barajas. O zlepšování dopravních služeb usilují i letiště, která železniční spojení již mají, jako například londýnské Heathrow nebo pařížské Charles de Gaulle.

## Koleje na dvojí způsob

Velká letiště stojí v zásadě před volbou ze dvou systémů kolejového spojení s městy. První možností jsou tzv. „dedicated systems“, tedy speciální letištní linky, spojující letiště s příslušnou městskou oblastí, kde mohou cestující přestoupit na „tradiční“ železnici a cestovat na delší vzdálenosti. Tato varianta připadá v úvahu především tam, kde většina leteckých cestujících má cíl své cesty v oblasti městské aglomerace, u níž se letiště nachází. Dobrým příkladem je asijský Hongkong. Tamní letiště je od hongkongského hlavního nádraží vzdáleno 34 km, vlaky speciálního letištního expresu (Airport Express) jezdící v patnáctiminutových intervalech překonají tuto vzdálenost za 23 minut. Po-



# Informační kiosky pro informování provozních pracovníků

Na přelomu let 2004 a 2005 rozhodlo vedení Dopravního podniku o instalaci informačních terminálů v podobě informačních kiosků (v provedení stojanů) pro přístup provozních pracovníků k veřejně přístupným informacím týkajícím se Dopravního podniku. Ve smyslu tohoto úkolu byl zpracován projektový záměr, který je obsahem této informace.

## Cíl projektu

Cílem projektu je výběr lokalit pro instalaci informačních kiosků typu EAGLE firmy PowerProducts do prostředí Dopravního podniku, připojení těchto kiosků k firemní počítačové síti a prezentace vybraných informací prostřednictvím intranetových technologií.

Informační kiosky slouží pro zobrazování informací pro provozní pracovníky, kteří nemají jinou možnost přístupu do podnikového intranetu (řidiči, dílenský a dispečerský personál a další).

## Očekávané přínosy

- Prostřednictvím těchto kiosků budou prezentovány informace pro zaměstnance, kteří nemají standardní přístup do intranetu podniku.
- Zlepšení informovanosti zaměstnanců.
- Operativní prezentace aktuálních informací.
- Postupné sjednocení informačního obsahu prezentovaného touto formou.
- Zjednodušení správy obsahu.
- V budoucnu možnost interaktivního přístupu zaměstnanců do systému.

## Výchozí stav

### Metro

V divizi Metro je v současnosti instalováno 6 kusů kiosků. Ke kladným referencím na provoz těchto zařízení bylo přihlédnuto i při výběru dodavatele a typu kiosku.

Kiosky jsou dnes instalovány v těchto stanicích, kde jsou v místnostech vlakových čet: Dejvická, Nové Butovice, I. P. Pavlova, Ládví, depo Hostivař a depo Zličín. Kiosky jsou obsahově napojeny na intranet divize Metro.

### Tramvaje

V jednotkách tramvají (Provoz a Správa vozidel) byl od července 2004 ve výpravných vozovech instalován personální počítač klasického provedení. Celkem je instalováno 7 kusů počítačů, není instalován pouze ve vozovně Kobylisy, kde v daném období probíhala rekonstrukce. Jedná se o počítač standardního typu, který je připojen do podnikové počítačové sítě a je z něj umožněn vstup do intranetu bývalé divize Elektrické dráhy, kde jsou přístupné i odkazy do zbývajících intranetů Dopravního podniku. Ovládání je standardní – klávesnice a myš. Řada funkcí je zablokována pomocí prostředků operačního systému Windows.

### Autobusy

Přibližně před třemi lety byl v tehdejší o. z. Autobusy založen projektový záměr, jehož výstupem je prototyp informačního stojanu instalovaný ve výpravné garáži Hostivař. Je připojen k podnikové počítačové síti a používá standardní hardwarové (PC, monitor) a softwarové (Windows 2000/XP, Internet Explorer) vybavení. Obsahová část byla tvořena speciálně pro tento stojan a není tedy součástí intranetu. Obsah je dělen na dvě části: privátní a veřejnou. Privátní sekce je přístupná pouze po autentikaci čipovou kartou (systém Motorola), která je v jednotkách autobusů běžně užívána pro tankování, docházku a stravování. Po ověření karty je pracovníkovi umožněn přístup k osobním datům (tankování, testy autoškoly s vyhodnocením, výhledové čerpání dovolené, případně rozvrh směn). Veřejná sekce obsahuje on-line informace vedoucích a dispečinku. Vzhledem k finanční náročnosti nebyl tento systém rozšiřován na další lokality divize Autobusy a v poslední době se již nevyvíjel.

## Zhodnocení výchozího stavu

Vzhledem k neexistenci jednotné koncepce této oblasti v rámci celého podniku je stávající stav v poskytování informací prostřednictvím veřejných informačních kiosků nejednotný, jak z hlediska technologického (různé typy kiosků a PC), tak z hlediska obsahu.

## Vazby na ostatní informační systémy

K dnešku jsou všechna stávající informační zařízení (kiosky, PC) připojena do jednotné počítačové sítě podniku a většinou čerpají data ze stávajících intranetů jednotlivých složek, případně je pro ně vytvořen speciální webový prostor (Autobusy). Jedná se jednak o informace statického charakteru (dokumenty) a jednak o on-line datové výstupy z návazných aplikací (telefonní seznamy, čerpání nafty a podobně).

## Cílový stav

K dosažení cílového stavu je třeba zaměřit se na tyto 3 základní oblasti:

### Oblast hardwaru

Pracovní skupinou byl doporučen a poradou vedení schválen dodavatel PowerProducts s. r. o. a typ informačního kiosku EAGLE v následující konfiguraci:

- **rozměry:** 1 550 (v) x 500 (š) x 470 (h) mm; hliníková kostra s plastovými a kovovými díly a komaxitová barva.
- **elektroinstalace:** pro maximální ochranu uživatelů a hardwaru uvnitř kiosku jsou součástí kiosku chráněné vnitřní rozvody elektrické energie. Součástí dodávky je i revizní zpráva elektro. Základní rozvody obsahují proudový chránič s integrovaným jističem 16 A a přepětovou ochranu.
- **počítačová jednotka:** základní konfigurace: Celeron 2,8 GHz, 256 MB RAM, HD 40 GB, CD a floppy mechaniky, aktivní reproduktory, 17" LCD TFT, kapacitní dotekový senzor ClearTek a mechanicky odolná klávesnice a polohovací zařízení.

Kiosk EAGLE má atraktivní design při zachování velké mechanické odolnosti, umožňující nasazení „indoor“ kioskových aplikací. Tento typ kiosku bude v jednotlivých etapách nasazen do Dopravního podniku.

## Seznam lokalit pro umístění nových kiosků

### Metro

- depo Kačerov A (vstupní vestibul budovy A), depo Kačerov B 1 (místnost vlakových čet), depo Kačerov J (vstupní vestibul budovy J), depo Hostivař A (vstupní vestibul budovy A), OZM Hostivař (před kantýnou), depo Zličín A (před jídelnou v 1. podlaží), stanice metra Českomoravská (místnost vlakových čet), stanice metra Černý Most (místnost vlakových čet), stanice metra Háje (místnost vlakových čet), stanice metra Nádraží Holešovice (místnost vlakových čet).

Celkem bude v objektech Metra instalováno 10 kiosků, stávajících 6 kiosků bude dovybaveno odolnou klávesnicí s polohovacím zařízením.

### Tramvaje

- vozovna Pankrác (výpravná), vozovna Motol (výpravná), vozovna Hloubětín (výpravná), vozovna Strašnice (výpravná), vozovna Vokovice (výpravná),

vozovna Žižkov (výpravná), vozovna Střešovice (výpravná) a vozovna Kobylisy (výpravná).

Celkem bude v objektech tramvají instalováno osm nových kiosků.

### Autobusy

- garáž Klíčov (výpravná), garáž Vršovice (výpravná), garáž Kačerov (výpravná), garáž Hostivař (výpravná) a garáž Řepy (výpravná).

Celkem bude instalováno 5 nových kiosků.

V součtu se jedná o 23 kusů nových kiosků a rozšíření 6 stávajících kiosků na Metru o odolnou klávesnici s polohovacím zařízením.

## Oblast technologické infrastruktury

Tato oblast zahrnuje jednak přípravu pro umístění kiosku na konkrétním místě a jeho připojení do celopodnikové počítačové sítě. Jedná se zejména o silnoproudou instalaci a přípojky LAN. Práce tohoto typu jsou již v současné době ve stadiu rozpracovanosti.

Druhá část technologické infrastruktury zahrnuje softwarovou konfiguraci vestavěného počítače. Jedná se o nastavení operačního systému, volbu zabezpečeného prohlížeče a případnou implementaci monitorovacího systému pro dálkovou správu kiosků. Konfigurace bude stanovena pracovníky útvaru informační a komunikační technologie na základě testů, které proběhnou před zahájením instalace kiosků. Dodavatel přislíbil zapůjčení jednoho kiosku pro účely testování softwarové konfigurace ihned po zahájení projektu.

## Oblast obsahová

Z hlediska celkové úspěšnosti projektu se jedná o kritickou část celého projektu. Sebelepší hardwarové vybavení je bez kvalitního a aktuálního obsahu nepoužitelné. Proto je třeba tomuto tématu věnovat maximální pozornost.

V první fázi realizace se bude jednat o zpřístupnění informací stávajících intranetů. V další fázi se bude jednat zejména o následující oblasti:

- platná kolektivní smlouva a dodatky,
- informace o průběhu kolektivního vyjednávání,
- informace o průběhu Transformačního projektu,
- informace personálního ředitele,
- přístup do norem Dopravního podniku,
- organizační schémata jednotek a útvarů,
- vyhledávání dopravního spojení a zastávkové jízdní řády,
- lékaři závodní zdravotní péče,
- přehled rekreačních středisek,
- přehled stravovacích zařízení pro zaměstnance,
- provoz oděvního skladu,
- telefonní seznam Dopravního podniku,
- přezkoušení řidičů tramvají,
- evidence autobusů s odkazy na návody,
- rozpis služby řidičů s přidělenými autobusy,
- pojištění zaměstnanců,
- pracovní řád.

Seznam oblastí se bude průběžně rozšiřovat na základě aktuální potřeby a možností návazných informačních systémů.

Tento projekt se velmi těsně váže na projekt implementace nového jednotného intranetu, s nímž bude většinu informací sdílet.

Zpracoval Ing. Josef Hromádka, vedoucí jednotky ICT (redakčně upraveno)



Jsou věci, na které se můžeme dívat z různých úhlů pohledu. Mezi ně bezpochyby patří i míra jednotnosti v rámci integrovaného dopravního systému. Jiný pohled má dopravce, jiný organizátor systému, jiný obec a jiný běžný cestující. Každý z nich lze logicky zdůvodnit i přesto, že jsou to pohledy často zcela odlišné. Zkusme se tedy společně podívat na historický vývoj, který nyní sledujeme staven předcházet, objektivně zhodnotit současnost a pokusit se vyjmenovat možnosti pro zlepšení stavu do budoucna. Budeme na to mít několik příštích čísel DP-KONTAKTU.

## Počátky pražského integrovaného dopravního systému

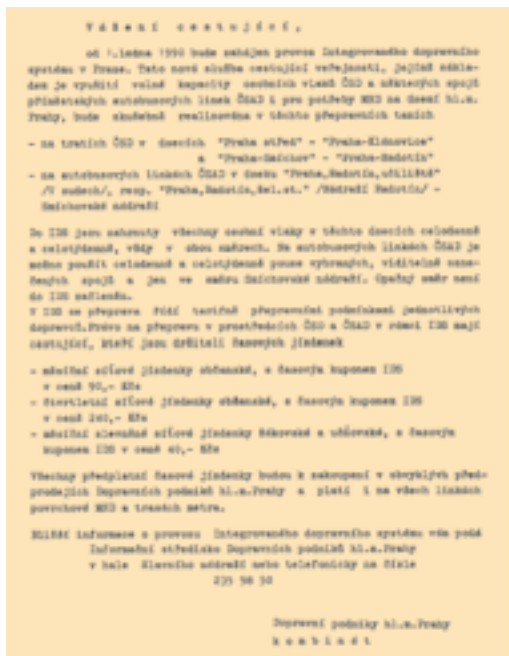
První přípravy zavedení integrovaného dopravního systému v pražské aglomeraci se datují už do let 1988 a 1989. Sám jsem tehdy jako zástupce za odbor dopravy a přepravy o. z. Autobusy působil společně s kolegou Michalem Kandou v pracovní skupině, která pod taktovkou útvaru projektování ředitelství připravovala úpravy stávajícího informačního systému na zastávkách a vozidlech určených k provozu za hranice Prahy.

Společenskopolitické změny po roce 1989 a následné změny ve financování veřejné dopravy ve spádovém území hlavního města Prahy však znamenaly přepracování původní koncepce a opožděné uvedení do provozu. Prvních viditelných výsledků doznal systém v prosinci roku 1991, kdy byla uzavřena *Dohoda o experimentálním zavedení integrovaného dopravního systému* v relacích mezi hl. m. Prahou a obcemi Horvčovice a Ořech. Komunální dopravní svaz v pražské aglomeraci se stal skutečností.

V prvním roce provozu nového dopravního systému došlo ve spolupráci s tehdejšími dopravními závody ČSAD KNV Praha na základě dohody s dotčenými obcemi a okresy Praha-východ a Praha-západ k prodloužení části spojů autobusových linek MHD za hranice hl. m. Prahy pod novými čísly 351 a 352 a ke vzájemnému uznávání jízdních dokladů všech zainteresovaných dopravců. Obě nové linky Dopravního podniku proto co se týče informačního a orientačního systému nijak zásadně nevybočovaly z běžného standardu pražské MHD. V prosinci roku 1993 vznikla příspěvková organizace ROPID, pověřená svým zřizovatelem Magistrátem hlavního města Prahy další přípravou a rozvojem systému Pražské integrované dopravy (PID). Jejím prvotním úkolem v prvních letech existence bylo dorešit tarifní podmínky

a na smluvních základech zahájit proces zapojování celého zájmového regionu hl. m. Prahy do nového dopravního svazu, včetně legislativně a provozně složitější integrace železnice. Problematika toho, čemu se anglicky říká **corporate identity**, byla v té době z pochopitelných důvodů druhořadá. Zkušenosti ze zahraničí však dokládají, že jednotící znaky **společné totožnosti** jsou stejně důležité jako propracované linkové vedení, provázanost jízdních řádů, či sjednocení tarifu. Jednotící prvky zjednodušeně řečeno fungují jako kvalitní obal. Jsou sice pomyslnou třetíčkou na dortu, ale v dnešní době boje o cestujícího se stávají nezbytností. Dopravní podnik hl. m. Prahy si jako jeden z nejvýznamnějších dopravců tuto skutečnost uvědomuje a jeho profesionální v oblasti informačních a orientačních systémů je příkladná. Propracovaná organizace těchto činností vychází z dlouholetých

*Zabývali jsme se tenkrát už i takovými podrobnostmi jako textem informačního letáku ke zprovoznění systému nebo úvahami, jak má vypadat sdružený zastávkový jízdní řád (fotografie jsou z mého archivu).*



zkušeností. Díky nezastupitelnému postavení Dopravního podniku v systému PID patří historický vývoj identifikačních znaků a jednotících prvků i do dějin integrovaného dopravního systému. Zkusme si tedy na základy dnešního stavu zavzpomínat a přiblížit si některé současné věci, kterých si možná v běžném provozu ani nevšimneme, protože nám připadají jako samozřejmost.

## Historické minimum o barvách městské dopravy

Když řekneme malému dítěti, aby namalovalo tramvaj nebo autobus, zpravidla okamžitě sáhne po červené pastelce. Sáhne po ní proto, že je to přirozené, červená barva k těmto městským dopravním prostředkům prostě patří. Vždycky tomu tak ale nebylo. Vozidla prvních městských koněspřežných a později elektrických drah měla nejčastěji zelený nebo hnědý nátěr. Světlejší barvy byly spíš výjimkou. V pražských podmínkách byla v červenobílém nátěru jen vozidla Hlaváčkovy elektrické dráhy ze Smíchova do Košíř. Vozidla ostatních dopravců byla do červenožlutého nebo červenobílého nátěru přebarvována zpravidla až s postupným přebíráním jednotlivých soukromých drah pražskou obcí na přelomu 19. a 20. století. Zdůvodnění je jednoduché – barevná kombinace vychází z barev města Prahy. Druhou a už méně známou příčinou byly snahy o zdůraznění národní svébytnosti, které v té době vr-

# Corporate Pražské in

cholily. Slovanské národy vždy inklinovaly k barevnosti a folklóru a nejinak tomu bylo v českých zemích. Zřejmě právě tady lze hledat důvod, proč zrovna červenobílá nebo červenožlutá barevná kombinace se později vžila pro označení městských dopravních prostředků v celém Československu.

Země Koruny české v rámci rakousko-uherské monarchie a později i česká a moravská část první republiky byly vždy mnohonárodnostními oblastmi s vysokým podílem německého obyvatelstva. Německá menšina mnohde dosahovala většiny (Němců bylo na našem území například více než Slováků) a není nezajímavé se zmínit o skutečnosti, že to byly právě ty oblasti, kde vznikla a dosud v poměru k velikosti regionu a počtu obyvatel existuje naprostá většina dopravních podniků u nás. Elektrické dráhy v severních Čechách a na severní Moravě byly zřizovány téměř vždy z iniciativy německých představitelů měst a za podpory německých průmyslníků. Výhradně úzkorozchodné tratě, jejich stavební uspořádání, německé dodavatelské firmy zařízení drah a vozidel a seznamy německých jmen spojených s výstavbou a provozem těchto drah jsou toho dokladem.

Po skončení druhé světové války a odsunu německého obyvatelstva v letech 1945 až 1946 do vyklizených oblastí přišli Češi z vnitrozemí. Kromě původních starousedlíků vyhnaných v roce 1938 sem přišlo i obyvatelstvo úplně nové. Pokud pomíneme početnou skupinu „zlatokopů“, kteří sem vyrazili jen za účelem drancování opuštěného majetku, řada lidí se zde usadila natrvalo a začala tu budovat novou kulturu. Ze svých původních domovů si však po době válečných útrap přinesla i nenávisť ke všemu německému, což se pochopitelně na dalším vývoji těchto oblastí negativně odrazilo. V porovnání s narušeným přirozeným vývojem předválečných pohledných měst a architektonickými přehmaty nebo ekologickými škodami v souvislosti s přetokným a neohleduplným rozvojem průmyslu a energetiky zejména v Podkrušnohoří se potom zásahy do veřejné městské dopravy, třeba i v podobě násilného přebarvování do červených barev, které sem místopisně nikdy nepatřily, jeví jako maličkost. K nápravě těchto chyb došlo až po roce 1989, kdy si všech pět zbylých původních severočeských dopravních podniků začalo postupně vytvářet vlastní vizuální grafické manuály založené na své prezentaci a „tradiční“ pražskou červenou tak opustilo.

Ale zpět k tématu. Převažující červená barva se tedy možná právě těmito cestami u nás dostala do obecného podvědomí v souvislosti se vším, co se nějakým způsobem dotýká městské dopravy. Nežůstalo však jen u podvědomí. Období plánování národních hospodářství, které přišlo po roce 1948, nastavilo pořádky i v této oblasti. Výrobci jiná než červená vozidla určená pro MHD nedodávali, vnitřní předpisy dopravních podniků jinou barvu také nepřipouštěly. Vše pochopitelně v souladu s celostátní platnou legislativou. S naprostou shodně barevně provedenými vozidly nebo v mnoha případech i téměř identicky barevně nastříkanými zastávkovými označníky jsme se proto po dobu více jak čtyřiceti let mohli setkávat prakticky v kterémkoli větším československém městě.

## Vývoj barev v novodobé historii MHD v Praze

Nejinak tomu bylo v Praze. Jedinými výjimkami byly odlišnosti barevného provedení u dodávek vozidel určených výrobcem původně pro export (nejznámější jsou asi případy autobusů typu Škoda 706 RTO, které byly občas v první polovině 60. let 20. století dodávány v různých nestandardních barevných kombinacích), vozidel s uspořádáním karosérie pro linkovou dopravu (dodávky autobusů typu ŠL-11 v roce 1971 a všechny dodané autobusy typu Karosa C.734 v letech 1982, 1985 a 1986) nebo vozidel zapůjčených výrobcem ke zkušebnímu provozu s cestujícími. Dobře si pamatuji na prototyp autobusu Karosa budoucí řady B.731, který najezdil počátkem 80. let 20. století na tehdejších linkách provozovny Kačerov mnoho kilometrů. Z barevné uniformity vozidel ŠM-11, ŠL-11 vyčníval Ikarus 280.08 svou převážně červenou barvou tmavšího odstínu s nepatrným zastoupením barvy bílé. Nejčastěji jej bylo možno spatřit na lince č. 182 s večerními přejezdy na linku č. 189 a na lince č. 196. Byl označen evidenčním číslem 9000. O tom, že by však někdy byl v inventárním stavu Dopravního podniku, nevím. K zásadnějšímu pokusu o změnu barevného schématu v novodobé historii pražské MHD došlo až počátkem 80. let 20. století.

Červenožlutá barevná kombinace pro vozidla určená k pravidelnému provozu jako základ samozřejmě zůstala. Zásadně se však změnil poměr barev na skříní a popr-

IDS		PONDĚLÍ - PÁTEK	
NÁZVA ŽÁDOSTI	ČÍSLO	ČAS	PLATBA
Janka	1	06:50	0,50
Praha Radotín	2	07:00	0,50
Lahvičky	3	07:10	0,50
Dostihová	4	07:20	0,50
Mláč Chuchle	5	07:30	0,50
Lihovar /ouse do 8,00 hod/	6	07:40	0,50
SMÍCHOVSKÉ NÁRAŽÍ	7	07:50	0,50



vé v historii Dopravního podniku byl doplněn i návrh logotypu dopravce v podobě stylizovaných písmen *dp* (v malé abecedě). Novým nátěrem byla opatřena hlouběťská tramvajová souprava vozů T3 (evidenční čísla 6102+6115), autobus ŠM-11 (evidenční číslo

6370) a několik osobních automobilů Škoda 105/120 dispečerského řízení provozu. Tramvaj bylo možno často vidět na lince č. 25.

Grafické schéma i v jiných barevných kombinacích bylo použito také pro vhlídkové, služební, manipulační, pracovní a cvičné vozy elektrických drah. Právě na těchto vozidlech neveřejné dopravy se dochovalo dodnes. Odstínů červené barvy se za sledované období vystřídala celá řada. Mezi nejzajímavější rozhodně patří téměř oranžové provedení kloubových Ikarusů dodaných v roce 1986 (na Kačerově to byly vozy evidenčních čísel 4345 až 4354). Touto netradiční veselejší barvou opatřoval vozidla také podnik ČSAO Košice, který zabezpečoval generální opravy autobusů typu Ikarus pro celou republiku a několik vozů tak bylo barevně upraveno i pro Prahu

## tegrované dopravy – I

(pokud si dobře vzpomínám, jezdil v oranžové barvě například kačerovský vůz evidenčního čísla 4047 z roku 1978). Počínaje rokem 1989 došlo ke zmírnění předpisů. Závazné oborové normy, kterých měla ČSSR asi nejvíc na světě, byly v roce 1993 zrušeny a jen potřebná část byla převedena do doporučených ČSN. I díky tomuto uvolnění se dnes můžeme v povrchové síti Dopravního podniku setkávat s poněkud pestřejším zbarvením vozidel. Barevné kombinace s převládající červenou však stále převažují, a je to dobře. Jsou to přece „naše“ pražské barvy.



### „Modré“ autobusy

Dopravní podnik je v systému PID jediným zástupcem klasického městského dopravního podniku. Všichni ostatní dopravci se buď rekrutovali z bývalých závodů ČSAD nebo vznikli jako nové soukromé dopravní společnosti. Proto bychom se v další části vyprávění měli zmínit také o historii barevného uspořádání linkové osobní dopravy.

„Modré“ autobusy jsou pojmem podstatně mladším. Linkovou osobní dopravu nejprve provozovali soukromí dopravci. Posléze vyvstal problém, dnes bychom řekli závazku veřejné služby, který se ve spoustě případů nekryl se zájmy soukromých podnikatelů. Platilo to vždycky a platí to dodnes. Proto se linkovou dopravou poměrně brzy začala zabývat i pošta a později Československé státní dráhy. Jak už jsme si řekli dříve, byly po roce 1948 nastoleny nové pořádky. S účinností od 1. ledna 1949 došlo k právnímu rozdělení přepravy osob a věcí na přepravu po dráze a na přepravu po silnicích a cestách. Tímto opatřením přešla silniční doprava na nově vzniklý národní podnik Československá státní automobilová doprava (ČSAD). Podnik s celostátní působností prostřednictvím svých dopravních závodů zajišťoval kromě výkonů nákladní dopravy a linkové osobní dopravy (dálkové i meziokresní) také MHD v menších městech. Rozsah jeho působnosti vycházel z poměrně jednoduchého a logického schématu. Ve větších městech, kde byla MHD provozována vedle autobusů i tramvajemi nebo trolejbusy, byly zřízeny komunální dopravní podniky. Ve městech bez elektrické tržnice zabezpečoval MHD místně příslušný dopravní závod ČSAD. Výjimkou byla města, která ve sledovaném období rušila elektrickou trakci. Proto například zůstal Dopravní podnik v Děčíně (trolejbusová doprava zrušena roku 1973), v Ústí nad Labem (tramvajová doprava zrušena v roce 1970, trolejbusová doprava zavedena až v roce 1988) a v Českých Budějovicích (trolejbusová doprava zrušena v roce 1971 a obnovena až v roce 1991).

Naproti tomu byly dopravní podniky zrušeny a jejich činnost převedena na dopravní závody ČSAD na Kladně (1963), v Karlových Varech (1975) a Jablonci nad Nisou (1980). Nutno však poznamenat, že všechny tři si nadále podržely svou vysokou úroveň s „červenými“ autobusy a standard odpovídající městskému dopravnímu podniku. V Karlových Varech byl v souvislosti se změnou krajského uspořádání a povýšením na statutární město dopravní podnik roku 2001 obnoven.

Do této kategorie lze zařadit i města, která sice svůj vlastní městský dopravní podnik nikdy neměla, ale přesto tady podniky ČSAD udržovaly standardy MHD (namátkou například Sokolov, Tábor, Příbram, Havířov, Frýdek-Místek, Karviná).

Někde z nich dokonce po roce 1989 vznikly nové dopravní podniky (v roce 1996 v Chomutově a Jirkově, v roce 1997 v Mladé Boleslavi). Většina městských doprav v režii ČSAD se však blížila spíš charakteru linkové dopravy, což plynulo zejména z nižší přepravní poptávky nebo nedostatečného zájmu zřizovatele. V mnoha případech je tomu tak dodnes, i když dopravní závody ČSAD leckde vystřídaly soukromé společnosti. Podle tohoto klíče lze hodnotit i vozový park a zastávková zařízení.



Myslím si, že po přečtení předchozích řádků je zřejmé, kde v pravidelných intervalech jezdily „červené“ autobusy městského provedení a zastávky byly označeny předpisovými označníky, případně kde na linkách s mnoha závleky převládaly „modré“ linkové autobusy a zastávky byly označeny „sluníčky“ na žlutých „krakorcích“ a kde tomu bylo tak nějak všelijak...

### Barva jako jednotící prvek ano, či ne?

Řada pozorných čtenářů si možná na tomto místě položí podobnou otázku a možná si na ni dokáže i sama jednoznačně odpovědět. Já si však myslím, že optimální míra jednotnosti z hlediska barevného uspořádání by měla být kompromisem. Popsaný direktivní stav za dob socialismu se možná mohl na první pohled jevit jako dobrý. V ideálním případě byl relativně přehledný a spousta cestujících i lidí „od fochu“ se k pohodlné variantě typu „co není červené, musí být modré a naopak“ po letech a mnohdy i nevědomky vrací. Svoje trhliny však přímočaré rozdělení mělo už tehdy a o jeho udržování dnes v období integrace ani nemluvíme.

Z estetického hlediska vedlo díky omezení individuality k průměrným až fádňím grafickým zpracováním, která byla navzdory všem regionálním odlišnostem a rozdílným provozním organizačním potřebám jednotlivých dopravců plošně stavěna na roveň závazné normy. Stav naprosté barevné jednotnosti stejně nebylo možno nikdy dosáhnout. Konkrétním příkladem může být používání autobusů linkového provedení v provozu MHD a naopak. Například řada příměstských linek ČSAD na Kladensku a Ostravsku tehdy z hlediska přepravních potřeb a charakteru provozu odpovídala spíš MHD, a tak na ně byly v rozporu s obecně přijatými zásadami plánovitě nasazovány čtyřdvéřové velkokapacitní kloubové autobusy městského červeného provedení.

Naopak při dlouhodobých výpomocích pražské MHD autobusy ČSAD v letech 1965-1966, 1973-1976 a 1978-1985 byly běžně nasazovány linkové typy autobusů v modré barvě. **Barevné provedení vozidel proto určitě může být soukromou záležitostí každého dopravce, a to i v případě, pokud funguje jako výkonná jednotka integrovaného dopravního systému.** To se týká i celoplošné reklamy nebo jiného komerčního využití plochy vozidla. U soukromých dopravců barevné provedení mnohdy koresponduje s jeho firemními barvami. **To, co platí pro vozidla, by však v žádném případě nemělo platit pro zastávkové označníky, kam folklór a lidová umělecká tvořivost rozhodně nepatří.** Rozměry a barevné provedení značky zastávka (I4a a I4b) jsou jednoznačně stanoveny **Vyhláškou Ministersva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1 Stálé svíslé dopravní značky a příslušnými vzorovými listy VL6-Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svíslé dopravní značky.** **Technické a barevné provedení nosné konstrukce označníku a jeho příslušenství je vnitřní záležitostí každého dopravce. Pokud však dopravce funguje jako výkonná jednotka integrovaného dopravního systému, měly by se tyto parametry řídit vnitřním prováděcím předpisem organizátora k obecně platné zastávkové normě ČSN 73 6425.** Vedle potřeby identifikace označníku a jeho jednoznačného zařazení do takového dopravního systému je důvodem i určitá unifikace pro vývès jednotlivých zastávkových informačních prvků v rámci dopravního systému bez ohledu na správce označníku. **Provedení prvků zastávkového informačního systému by se mělo řídit zásadami pro tvorbu piktogramů a veřejných informačních značek v souladu s ČSN ISO 7001, případně grafickým manuálem dopravce nebo organizátora dopravního systému.**

Velice důležitým jednotícím prvkem je písmo a jeho provedení. Platí to jak pro vozidla, tak zastávková nebo jiná veřejná informační zařízení. Lze dokonce říci, že barevné a estetické provedení čísel a nápisů ve spojení s piktogramy je pro společnou totožnost v dopravě daleko důležitější než barva vozidla. O typech písma, fontech a dalších zajímavostech z oblasti typografie si povíme v příštích číslech.

Sestavil Rudolf Maren

## Praha 6 v pojetí nových dopravních vizí

Na zabezpečení všech základních funkcí města má v Praze, stejně jako ve všech metropolitách, zcela zásadní význam systém městské hromadné dopravy. Je významným městotvorným prvkem, účinným nástrojem k regulaci individuální automobilové dopravy, důležitým činitelem ovlivňujícím životní prostředí a celkovou kvalitu života ve městě. Z daných důvodů je proto rozvoji MHD věnována zcela zásadní pozornost ve všech rozhodujících rozvojových dokumentech města, přičemž rozhodující platformou je zde samozřejmě Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, schválený Zastupitelstvem hl. m. Prahy v roce 1999. Na různorodé změny trendů v rozvoji města je samozřejmě průběžně reagováno zpracováním řady aktualizovaných koncepčních materiálů (z posledního období lze uvést například komplexní dokumentaci „Studie obsluhy hl. města Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob“ nebo „Prověřovací studie na koncové body metra“), dále sem patří široká škála dílčích studijních prověření konkrétních záměrů rozvoje kolejové MHD, například tramvajová trať Podbaba – ČD Podbaba, tramvajová trať Sídlíště Barrandov – Holyně a řada dalších.

K oblastem, kde je tlak na revizi v územním plánu zakotvených záměrů rozvoje systému MHD jednoznačně největší, patří území městské části Praha 6. Skutečnost, že pro tuto část Prahy je v tomto dokumentu vedle rychlodráhy realizačně uvažováno pouze s prodloužením tramvajových tratí od stávající konečné v Podbabě k nové železniční zastávce Podbaba a z Divoké Šárky přes Dědina na staré ruzyňské letiště, nesporně dozná změn, neboť především aktivita orgánů a institucí příslušné městské části, ale i hlavního města Prahy, vyústila do intenzivního prověřování rozvoje sítě metra a tramvajových tratí nad jeho rámeč.

Účelem tohoto článku není podrobně hodnotit vývoj v této mimořádně diskutované problematice – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je pouze jedním z mnoha subjektů, které se mohou k novým záměrům v rozvoji sítě kolejové MHD vyjadřovat a jejich zařazení do územního plánu určitým, v jeho případě však relativně omezeným způsobem ovlivňovat. Cílem je zde pouze přiblížit, jaké záměry jsou v současnosti aktuální, k jakým variantám jejich řešení je směřováno, eventuálně jaká je situace v jejich naplňování.

Zcela zásadní je záležitost pokračování trati metra A západním směrem za stanici Dejvickou. Tento záměr je již řadu let předmětem diskuzí a studijního prověřování, a to zejména ve vztahu k územním plánem potvrzené obsluze letiště rychlodráhou železničního typu, u níž je především ze strany městské části Praha 6 negativně hodnocen malý přínos pro dopravní obsluhu dotčeného území a upozorňováno na negativní dopady na životní prostředí.

V minulosti bylo studijně prověřeno několik variant vedení metra na letiště Ruzyň (základní výchozí trasování Dejvická /mimo/ – Červený Vrch – Petřiny – Dědina – Dlouhá Míle – Letiště Ruzyň má délku 11,9 km) a v rámci „Prověřovací studie na koncové body metra“ bylo rozpracováno i alternativní vedení trati A do Zličína, představující přibližně 11 km se stanicemi Dejvická /mimo/ – Červený Vrch – Veveslavín – Petřiny – Motol – Bílá Hora – Řepy – Zličín.

Nejnovejší návrh trasování prodloužení trati metra A byl Metroprojektem Praha a. s. a MHMP – Sekcí Útvar rozvoje hl. města Prahy dokončen v lednu tohoto roku. Rozpracovaná varianta s pracovním označením „R“ představuje nový úsek metra délky 16,55 km, s náklady přibližně 38 miliard Kč a stanicemi Dejvická (mimo) – Červený Vrch – Veveslavín – Petřiny – Motol – Bílá Hora – Dědina – Dlouhá Míle – Letiště Ruzyň. Za stanicí Bílá Hora je navrženo větvení pro eventuální trasování do Řep a Zličína. Realizace tohoto prodloužení trati metra A předpokládá dílčí etapizaci, přičemž první úsek by měl být dle aktuálního rozhodnutí nejvyšších představitelů města ukončen ve stanici Motol, situované u motolské nemocnice. V rámci této úvodní etapy je předpokládáno vymístění části autobusových linek z prostoru Vítězného náměstí na dočasné autobusové nádraží, které má být vybudováno u stanice Veveslavín. Při cílovém řešení, tedy prodloužení metra až do stanice Letiště Ruzyň, by samozřejmě byla návazná doprava ze západního sektoru města a regionu

vedena do terminálu Dlouhá Míle, kde by byl zajištěn kvalitní přestup mezi metrem, autobusy městských i regionálních linek, eventuálně rovněž železniční (v případě budování rychlodráhy) a tramvajovou dopravou. Součástí terminálu Dlouhá Míle bude i velkokapacitní parkoviště systému P+R. Prodloužení trati metra A bude v územním plánu zohledněno formou jeho změny.

administrativně obytných budov ulicemi Ve Struhách, Jednořadou a zpět na Podbabskou. Vyžaduje prostorně nejmenší rozsah úprav a tím i nejnižší investiční náklady, jejím limitujícím problémem jsou ovšem značné hlukové dopady na přílehlou zástavbu, navíc má ze všech variant největší podíl provozně pojižděných oblouků s poloměrem menším než 25 m. Ve variantě 3



Dlouhodobě obecně stabilizovaným záměrem územního plánu je prodloužení tramvajové trati od jejího stávajícího ukončení v Podbabě k nové železniční zastávce Podbaba. Složitě podmíněná lokalita, určené pro umístění koncového zařízení této tramvajové trati, především stísněnost prostoru, obytná zástavba a další negativní aspekty však vedly k tomu, že přes rozpracování záměru v mnoha studiích dosud nebyla navržena všestranně vyhovující varianta řešení tohoto záměru. Výsledná řešení vesměs narážela na požadavky hygienických norem, nevyhovovala provozním nárokům a nebylo zde možné dosáhnout odpovídajícího konsenzu. Z těchto důvodů bylo v loňském roce u Metroprojektu Praha a. s. zajištěno zpracování nové dokumentace, která se snaží maximálně reagovat na požadavky související s umístěním smyčky.

Studie je zpracována ve všech základních variantách 1, 2, 3, kdy varianty 2, 3 mají po jedné subvariantě, reagující na možnost dalšího prodloužení tramvajové trati do Suchdola. Jejich společný úsek o dvoukolejně délce 365 metrů představuje vedení v ose Podbabské ulice na zvýšeném tramvajovém pásu se zastávkou Podbaba v místě stávající smyčky. Koncová část trati od křižovatky s ulicemi Ve Struhách a Pod Pařankou je ovšem převažující. Varianta 1 využívá k trasování tramvajové smyčky a umístění zastávek mostní objekt opuštěné vlečky Pražské teplárenské, a. s. a ulici Pod Pařankou. K jejím výhodám patří minimalizace hlukových dopadů na obytnou zástavbu a nejkratší trasa, nevýhody zde ovšem převažují. Patří k nim zejména dlouhá vazba na železniční zastávku, značné investiční náklady, složitě začlenění do dopravního režimu, nepříznivé sklonové poměry, malá délka odstavů i skutečnost, že základní verze řešení umožňuje předjetí tramvaj. Varianta 2, zohledněná v územním plánu, je založena na objezdu

je koncový úsek tramvajové trati veden podél železniční trati při ulici Jednořadě, s ukončením smyčkou u křižovatky s ulicí Šestidomí. Její předností jsou především nejkratší přestupní vazby na železniční zastávku a výborné podmínky pro odstavu a předjetí tramvaj, jedná se ovšem o nejdelší a prostorově nejnáročnější variantu s nejvyššími provozními náklady.

O způsobu ukončení tramvajové trati v Podbabě není dosud rozhodnuto a je nesporné, že zde bude mít značný vliv vývoj v záležitosti aktuálního námětu, jímž je prodloužení tramvajové trati do Suchdola. Tento záměr, akcentovaný městskými částmi Praha 6 a Praha – Suchdol, není úplnou novinkou, byl rámcově prověřován již v závěru osmdesátých let minulého století při zpracování komplexních dopravních studií, ale jako technicky, a tím i investičně nadměrně náročný nebyl dále sledován. Znovuotevření dané problematiky v loňském roce vedlo ke zpracování několika nových studijních prověření, z nichž za nejzásadnější lze považovat dokumentaci „Vyhledávací studie tramvajové trati Podbaba – Suchdol“, zpracovanou v září 2004 Metroprojektem Praha a. s. a MHMP – Sekcí Útvar rozvoje hl. města Prahy. Tato studie záměr řeší ve 4 variantách navazujících na základní úsek, trasovaný z prostoru stávající smyčky Podbaba středem Podbabské ulice po úroveň železniční trati, respektive zastávky ČD Podbaba (zároveň s tramvajovou smyčkou v dané oblasti je předmětný úsek pojímán jako I. etapa stavby). Varianta A je založena na trasování tramvajové trati při stávající smyčce Podbabské (ve východním souběhu) a Kamýčké (při její severní straně). Tento námět je spojen s realizací 350 metrů dlouhé estakády při ulici Roztocké, zasahující do koryta Vltavy mostními objekty pro vykřížení s touto ulicí a železniční tratí, limitním prvkem je přibližně 500 m dlouhý úsek ulic Kamýčkou

se spádem 80 promile. Podstatná část trasy je v záplavovém území, v místě zaústění ulice V Podbabě by byla zaplavena již při čtrnáctileté vodě.

Ve variantě B je tramvajová trať vedena v souběhu se železniční tratí, a to při její západní straně. V prostoru Lysolaj přechází mostním objektem ulici V Podbabě a pokračuje krátkým tunelem do prostoru Sedlce a při jižní straně Kamýcké ulice do Suchdola. Je hodnocena jako technicky schůdná, ale mimořádným problémem je zde zásah do přírodní památky Baba a demolice obytných objektů v ústí Lysolajského údolí.

Dle varianty C je tramvajová trať v západním souběhu se železniční vedena až po chráněnou usedlost Majorka, za níž je odkloněna severozápadním směrem do tunelového úseku pod přírodní památkou Baba. Tunel vyúsťuje v centru Lysolaj a po překonání Lysolajského údolí mostním objektem trať vstupuje do dalšího tunelového úseku, jímž prochází přírodní památkou Podbabské skály. Tunel vyúsťuje v Sedlci, jižně od ulice Kamýcké, kterou pokračuje do Suchdola.

Varianta D je shodná s variantami B a C po křižovatku ulic Paťanka a Pod Paťankou, kde odbočuje na vlastní trasu, stáčí se severním směrem a tunelovým úsekem pokračuje k Lysolajskému údolí, které přechází mostním objektem, jenž je v jižnější poloze oproti variantě C, aby byly minimalizovány demolice obytných objektů. Další úsek je opět tunelový, vedený pod přírodní památkou Podbabské skály, jímž se dostává do Sedlce a v jižním souběhu s ulicí Kamýckou pokračuje do Suchdola.

Vlastní ukončení tramvajové trati v Suchdole je navrhováno ve 2 variantách. Je to buď smyčkou, umístěnou v centru Suchdola, konkrétně ve volném prostoru nad tunelem budoucího silničního okruhu poblíž křižovatky ulic Internacionální a Suchdolské, kde jsou ovšem omezené prostorové možnosti pro ukončení návazné autobusové dopravy a umístění záchytného parkoviště systému P+R (navíc s nevhodným příjezdem přes zastavěnou část Suchdola). Ve druhé variantě je

tramvajová trať vedena Kamýckou ulicí až na severozápadní okraj Suchdola za ulici Dvorskou, s umístěním smyčky do volného prostoru, kde jsou odpovídající podmínky pro realizaci autobusového terminálu i záchytného parkoviště systému P+R.

Z výše uvedených variantních řešení byla k podrobnějšímu prověřování vybrána varianta D, a to s ukončením mimo obytnou část Suchdola. Její celková délka představuje 4,87 km (dvoukolejně), s 9 páry zastávek a tříkolejnou smyčkou Starý Suchdol. Na trati jsou dva tunely (tunel Baba s délkou 900 m, tunel Sedlec o délce 395 m), 6 mostních konstrukcí (z toho nejdelší most Lysolaje délky 105 m), maximální podélný sklon představuje 64 promile. Náklady na tuto tramvajovou trať byly předběžně vyčísleny přibližně na 3,2 miliardy Kč (bez nákladů na výkupy pozemků, demolice, likvidaci zeleně). Je tedy samozřejmostí, že úvahy o takovéto zásadní investici (nákladově převyšující i zásadní a nezpochybnitelné tramvajové napojení Barrandova) vyžadují důkladné ekonomické posouzení. Prodloužení tramvajové dopravy do Suchdola má za cíl kompletně obsloužit stávající i rozvojové plochy v katastru Suchdol, Sedlec a Lysolaje a odlehčit dopravní terminál na Vítězném náměstí o autobusové spoje ze směru Suchdol, Roztoky i návazné části regionu. V přímo obsluhovaných lokalitách je územním plánem pro výhled uvažováno s nárůsty z 6 500 na 10 000 obyvatel, z 3 600 na 4 500 pracovních příležitostí a z 11 000 na 15 000 studentů.

Záležitost prodloužení tramvajové trati z Divoké Šárky byla podrobněji rozpracována v roce 1995, a to v rozsahu po ulici Drnovskou, s trasováním ulic Vlastinou (přibližně 1,5 – 1,7 km dle varianty ukončení). Další pokračování přes výhledový dopravní terminál Dlouhá Míle na staré ruzyňské letiště bylo rámcově prověřováno při řešení problematiky rychlodráhy a srovnávacích studií variantních způsobů dopravní obsluhy letiště. V současné době není tento námět řazen mezi priority rozvoje sítě tramvajových tratí.

Vedle výše naznačených počínů v oblasti kolejové MHD nelze nepřipomenout naplnění dalšího záměru územního plánu v oblasti Prahy 6, jímž bylo vymístění autobusových garáží Dejvice, realizované v loňském roce. Areál autobusových garáží má být transformován na polyfunkční komplex, což je založeno na využití vlastní garážové haly pro kulturní, společenské a sportovní činnosti, odstranění ostatních staveb areálu garáží a výstavbě objektů k bydlení, doplňujících vlastní rekonstruovanou garážovací halu. Lokalita garáží Dejvice byla přihlášena do mezinárodní architektonicko-urbanistické soutěže EUROPAN, a to do pracovní skupiny „Přestavba a využití současné zástavby“. Velkoprostorová garážovací hala je zde vnímána jako výrazný příklad průmyslové architektury z 30. let minulého století a po rekonstrukci nemá být v žádném případě využita pro velkokapacitní zařízení typu hypermarket, multikino nebo další obdobné záměry. Předpokládá se spíše předurčení pro fitcentra, sálové sporty, galerie, klubové prostory, drobná obchodní zařízení a nezbytné domovní a technické zázemí. Hlavní cíl změny, vymístění autobusových garáží z obytné zástavby, která je v dané lokalitě navíc nadále rozvíjena, byl splněn. Nelze však zastírat, že je to jednoznačně na úkor plošné vyváženosti depozitací kapacit pro autobusovou dopravu na území Prahy, neboť původní záměr územního plánu, náhrada garáže Dejvice výstavbou nové garáže v Suchdole, je z provozních i investičních důvodů diskutabilní a obecně nepřilíhající reálný.

Jak vyplývá z výše uvedeného, území správního celku Praha 6 se řadí k částem hlavního města, kde je problematika výhledového řešení MHD předmětem aktuálního dění, jež může vyústit do závěrů značně přesahujících rámec dosud platných základních koncepcí rozvoje města. O dalším vývoji v jednotlivých výše naznačených problémových okruzích vás samozřejmě budeme na stránkách DP-KONTAKTu informovat.

-st-

## Rekonstrukce Hudebního divadla v Karlíně

Historie divadelního objektu začíná v roce 1881, následně je provázena mnoha dostavbami a adaptacemi souvisejícími s jeho žánrovým využitím.

Rekonstrukce Hudebního divadla je realizována z důvodu obnovy divadla po povodních, které zasáhly Prahu v srpnu 2002. Hladina povodňové vody v objektu dosáhla výšky 1,5 metru nad podlahu přízemí a znehodnotila památkově chráněné doplňky interiéru – dveřní výplně včetně dřevěných portálů a obložení, sedadla a elevace v hledišti a další. Důsledkem je přerušení činnosti divadla a jeho přestěhování do náhradních prostor, jelikož v technickém stavu po povodni není divadlo provozuschopné.

### Obnova

V rámci rekonstrukce památkově chráněné budovy Hudebního divadla (objekt je zapsán ve Státním seznamu nemovitých kulturních památek) mezi Křížkovou ulicí a Ústředním autobusovým nádražím dojde k obnově a opětovnému provozování historické budovy, čímž bude jeho nezastupitelná a výlučná pozice v operetní a muzikálové Praze zachována.

Plánovaná kompletní rekonstrukce sestává ze dvou etap, kterým musí předcházet demolice stavebních objektů mezi historickou budovou divadla a železničním Negrelliho viaduktem, který je také významnou historickou památkou hlavního města Prahy.

První etapa výstavby zahrnuje celkovou obnovu historické budovy, tj. stavební a technologické části. Součástí rekonstrukce jsou rozsáhlé restaurátorské práce na jednotlivých historických dílech.

Druhá etapa obsahuje novou výstavbu v prostoru vzniklém po již zmíněné demolici objektů, z hlediska architektonického i památkářského nezajímavých, která bude sloužit potřebám zajišťujícím provoz divadla. Dále se počítá s přístavbou „zadního“ jeviště a zásobovacího koridoru pro manipulaci s divadelní technikou.

### Investice

Investorem a zároveň majitelem objektu je hlavní město Praha. Pro tuto akci byla Radou města v dub-

nu roku 2003 schválena koncepce a zároveň objem finančních prostředků. Z důvodu omezených investičních prostředků byla v únoru roku 2005 vypracována úsporná varianta, která vypouští části tzv. druhé etapy výstavby, a to novou výstavbu provozně-administrativní budovy divadla, rozšíření jeviště a dalšího plánovaného zázemí (skladů, dílen a zkušebny).

Realizováním prací podle zvolené úsporné varianty bude zajištěn vyhovující provoz divadla s tím, že nebude možné provést uvažované budoucí rozšíření gastroprovozu o původně plánovanou restauraci. Provozní zaměstnanci budou umístěni v náhradních prostorách v rámci objektu divadla.

### Stávající stav

Na základě obchodní veřejné soutěže byl vybrán zhotovitel stavby Sdružení Metrostav, a. s. – Skanska CZ, a. s. Realizace byla zahájena demontážemi, odvozem a archivací inventáře, obložení, lustrů a podobně. Byly provedeny demolice lóží na 1. balkonu, sedáček v hledišti a dřevěné podlahy v přízemí. Ukončení stavby se předpokládá v říjnu roku 2006.

Technický dozor investora zajišťuje na základě výsledků obchodní veřejné soutěže společnost Inženýring dopravních staveb, a. s., která má rozsáhlé zkušenosti s rekonstrukcí památkově chráněných objektů, například Obecního domu, Nosticova paláce a Paláce Adria.

### Závěr

Je možno konstatovat, že další povodeň, a to i rozsáhlejší než ta ze srpna roku 2002, už Hudební divadlo v Karlíně nepoškodí, jelikož město Praha se rozhodlo chránit Prahu jako celek proti případné další povodni. Zmíněná ochrana spočívá ve vybudování zábrany na výšku povodňové hladiny z roku 2002 navýšenou o 30 centimetrů. Tato ochrana bude plně funkční do konce roku 2005.

Ing. Jiří Fuksa,  
Inženýring dopravních staveb, a. s.  
Foto: Petr Malík



Je chladné nedělní ráno 20. února 2005 a skupina nadšenců mladšího i staršího věku diskutuje v prostorách Klubu Holubník patřícího pod Dům dětí a mládeže Praha 5 nad pravidly Rallye pražské integrované dopravy (PID).

Klub dopravní historie Domu dětí a mládeže Praha 5 (KDH-DDM) a Klub železničních cestovatelů uspořádal toto první kolo pokusně, a proto se účastníci převážně jen členové KDH-DDM, tedy děti se svými rodiči. Princip soutěže trvající od rána do večera je podobný jako u námětového předchůdce, kterým je železniční rallye. Rallye PID je zaměřena na cestování prostředky městské hromadné dopravy v Praze a okolí, kterými jsou metro, tramvaj, autobus, lanovka a vlak.



Jan Kašpar, hlavní organizátor, rozdává tiskopisy pro vyplňování trasy.

Závěrečné pořadí soutěžících určuje množství získaných bodů. Ty se získávají jednak za počet projetých zastávkových úseků, jednak navštívením prémiových zastávek. Započítává se každá linka samostatně a do bodového hodnocení se započítává jen první projetí úseku linky. Nezáleží tedy na ujeté vzdálenosti, ale záleží na počtu projetých zastávek. Také nelze jezdit celý den v jednom místě. Prémiové zastávky (bylo jich celkem 28) byly rozděleny do tří skupin – tramvajové (7), autobusové v Praze (14) a autobusové mimo Prahu (7). Soutěžící musel povinně navštívit minimálně jednu prémiovou zastávku z každé skupiny, čímž byl nucen jet příslušným dopravním prostředkem. Každý soutěžící však mohl navštívit více prémiových zastávek a získat

## Dilema: vlakem, tramvají nebo autobusem

tak více prémiových bodů, což soutěžící využívali. Více o soutěži najdete na internetu <http://ddm.borec.cz/1pidrallye/>.

Sraz účastníků byl v 7.30 hodin na pražském Smíchově v prostorách Klubu Holubník. Zde byl vzorným hostitelem Luboš Vaculín a k dispozici byly teplé nápoje. Start byl v 8 hodin a rallye PID fakticky začala okamžikem vyhlášení prémiových stanic. Cíl byl opět v Klubu Holubník a čas konce soutěže byl stanoven na 19 hodin. Soutěžící měli před sebou jedenáct hodin zvažování, jestli je lépe jet metrem nebo tramvají, je-li lépe zamířit do vzdálenější prémiové zastávky za 250 bodů nebo do blízké, ale méně bodované. Mladší děti měly s sebou doprovod rodičů, jindy se ze soutěžících vytvořila skupinka řídící se heslem, že víc hlav víc ví. Soutěžící se hned po startu rozdělili a jen výjimečně se během dne někde potkávali. Počasí soutěži vcelku přálo, i když si občas někdo stěžoval na zimu. Hlavně na zimu v dopravních prostředcích. Je pravdou, že tramvaje nebo vlaky byly o poznání teplejší než autobusy. Asi to bude tím, že v autobusech se topí naftou a tu řidiči autobusů šetří.

Soutěžící museli za cestu uhradit jízdné podle příslušného tarifu. Nejčastěji se cestovalo na vlastní předplatní síťové jízdenky, protože soutěžící byli převážně z Prahy. Tam, kde jízdenka neplatila, třeba ve vnějších pásmech, si soutěžící zakoupili jízdenku jednorázovou. Při cestování po území PID lze využít i jednodenní jízdenky. Volba jízdenky byla věcí soutěžících a neměla na hodnocení úspěšnosti soutěžícího vliv.

Do cíle se dostavili všichni, i když ne každému se dařilo. Chybně zvolená prémiová zastávka dokonce jednoho soutěžícího vyřadila. Nestihl splnit podmínku tří povinně-volitelných zastávek. V tvářích soutěžících bylo vidět nadšení a zápal, které nezakazilo ani hodinové čekání na vyhlášení výsledků. Soutěžící museli předložit vyplněný formulář s trasou a body. Jako doklad o jízdě bylo nutno potvrdit v označovačích speciální jízdenky. Byly vyhodnoceny dvě kategorie s rozdělením na mladší a starší děti. Celkově nejlepší výsledek dosáhla pětičlenná skupina rodiny Erbenů s výsledkem 2 898 bodů. Dalšími úspěšnými byli Martin Zahradka 2 450 bodů, dvojice Beneš+Pavlíček 2 223, Lukáš Beneš 2 297 bodů, Milan Pavelka 2 190 bodů. A pro porovnání, poslední soutěžící dosáhli „jen“ 1 878, 1 860 a 1 720 bodů.

Závěrem soutěže ohlásil hlavní organizátor Rallye PID mgr. Jan Kašpar potěšující zprávu: „Příznivce této soutěže mohou pozvat na další, již veřejnou rallye PID, která bude pořádána letos na podzim (6. listopadu). Podrobnosti budou uveřejněny na internetu [www.kzc.cz](http://www.kzc.cz)“.

Příznivci těchto vytrvalostních a kombinačních cestovatelských soutěží se tedy mají letos na co těšit. Čeká je totiž nejen Rallye PID, ale Robert Babilon pokračuje v pořádání tradiční železniční rallye. Ta se koná po celý rok jako korespondenční, kdy se cesta sestavuje teoreticky jen podle jízdního řádu. Zajímavější varianta skutečného cestování vlakem se koná třikrát ročně. 7. mezinárodní železniční rallye se startem v Olomouci v termínu 13. až 15. května 2005 byla zaměřena na Slovensko a Maďarsko. Vlaky po kolejích jen v Česku se bude cestovat při dalších rallye. 23. železniční rallye se startem v Poříčanech se koná 10. až 11. června 2005, následuje 25. až 26. srpna 2005 železniční rallye se startem v Uherském Hradišti. Jako poslední se letos bude konat jednodenní 12hodinová železniční rallye se startem i cílem v Praze, která proběhne v zatím neurčenou sobotu na podzim. Termín poslední podzimní akce musí být ještě upřesněn, protože, jak nám sdělil Robert Babilon, záleží na termínu konání jiných dosud termínově neupřesněných akcí. Proto, pokud vás železniční rallye zaujala nebo patříte k dlouholetým účastníkům, sledujte internet <http://kam.mff.cuni.cz/~babilon/kr>.

Text a foto: Roman Provozník

Skupina vítězů přebírá cenu a diplom, které předává Luboš Vaculín.



## Náš nejmenší trolejbusový provoz

Český nejmenší trolejbusový provoz se zrodil v roce 1952 v Mariánských Lázních, kde nahradil tuzemský nejmenší provoz tramvají. Poslední tramvaj dojezdila v západočeském městě 27. dubna 1952 a téhož dne vyjely do ulic lázní první trolejbusy. První trať sledovala severně od nádraží původní tramvajovou linku a v lázeňské čtvrti ji ukončovala velká jednopásmová smyčka přes tehdejší Gottwaldovo náměstí. Roku 1953 přibyla krátká dvoustopá trať v lázeňské čtvrti k Lesnímu prameni, a tím se na sedm let ustálila zdejší trolejbusová síť.

Vozový park tvořilo v té době pět trolejbusů typu 7 Tr. Rozšíření vozového parku nastalo roku 1957 dodávkami vozidel 8 Tr a rozšíření sítě pak následovalo o tři roky později jižní tratí do Úšovic, kde byla již v roce 1959 zahájena výstavba nové vozovny. Další dílčí prodloužení sítě se týkalo v následujících letech Úšovic a krátké tratě od nádraží na sídliště Panská Pole. To se psal rok 1980 a v síti jezdily pouze vozy 9 Tr a 14 Tr.

29. září 1984 převedením nejfrekventovanější autobusové linky do západních čtvrtí Velké Hledešbe a Klimentova na trolejbusový provoz zabezpečovaly trolejbusy 90 % přepravních výkonů. Dopravní podnik tak vypravoval na čtyři linky 17 trolejbusů. Tím dosáhl trolejbusový provoz v Mariánských Lázních svého vrcholu.

V dalších letech kvůli přibývajícím individuální do-

pravě přicházel ústup dopravy hromadné, což se projevilo klesajícím rozsahem provozu trolejbusů a stále častěji se na formálně trolejbusových linkách objevovaly autobusy. Zejména na lince do Velké Hledešbe bylo v posledních letech o víkendech vzácností potkat trolejbus. Po roce 1996 byly veškeré investice do trolejbusové dopravy zastaveny a dlouhé roky se nevědělo, zda elektrickou trakci zrušit, ponechat či provozovat pouze jednu nostalgickou turistickou trať.

Provozování elektrické trakece stojí nemalé finanční náklady a vyplatí se především v „bohatých“ či lidnatých městech. Patnáctitisícové „Mariánky“ jsou určitou raritou, nejen v Česku, ale i na celém světě.

Mariánské Lázně jako lákadlo prezentovaly v minulém roce prototyp trolejbusu Škoda 24 Tr Irisbus s diesellovým agregátem. Novinka se setkala s velkým zájmem jak obyvatel, tak i zastupitelů města, kteří se v současné

době přiklání k záměru podpory místní trolejbusové dopravy. To je výrok, na který trolejbusový „trpaslík“ čekal deset let. Vždyť je potřeba nové měnárny a zásadní rekonstrukci trolejového vedení, což nejsou právě laciné věci. Teprve zítřek ukáže, jaký bude osud trolejbusů v lázeňském městě, zda se skutečně váhy přikloní na optimistickou stranu.

Text a foto: Jan Dvořák

Mírové náměstí ve druhé polovině minulého století s vozem Škoda 7 Tr na lince č. 1 před léčebným domem Pacific.



# Tramvaj mezi Libercem a Jabloncem

Na sklonku 19. století se pod Ještědem poprvé rozjely tramvaje. Psal se rok 1897 a pouliční dráha o rozchodu 1 000 mm se začala prohánět ulicemi Liberce. O tři roky později se tramvají dočkaly cestující také v nedalekém Jablonci nad Nisou. A tak nepřekvapí, že se záhy začalo uvažovat o spojení obou měst tramvajovou dopravou. První projekty na sebe nenechaly dlouho čekat, ale padesát let si musely počkat v archívech, než nastala vhodná doba k jejich realizaci.

Jako první se jich ujala Jablonecká dopravní společnost v roce 1948, kdy byla zahájena stavba tramvajové tratě na jabloneckém úseku. Šlo o myšlenku vskutku „revoluční“, jak už napovídá doba jejího vzniku. Trať začala vznikat ve formě dobrovolných závazků pracujících Jabloneckých elektrických drah, a tak nepřekvapí, že postup výstavby byl velmi pomalý.

V roce 1949 vznikl sloučený Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou. Tou dobou zajišťovaly dopravu mezi oběma městy autobusy Škoda RO 706 s vleky.

První úsek tramvajové tratě mezi Jabloncem a Libercem byl zprovozněn 16. listopadu 1953. Tehdy vozy elektrické dráhy na rozchodu 1 000 mm dojely z Jablonce do Proseče. Aby mohla být zajišťována kvalitní doprava, bylo dodáno i 9 nových vozů 6 MT z Tatry Česká Lípa, jejichž domovem se stala jablonecká vozovna. Uběhly ani ne tři měsíce a trať byla opět prodloužena, tentokrát do Vratislavic. Na sklonku roku 1954, 26. prosince, došlo ke slavnostnímu zahájení provozu mezi oběma městy a 1. ledna 1955 zahájila pravidelný provoz meziměstská linka č. 11. Linku obsluhovalo 6 motorových vozů a 3 vozy vlečné.



Dvě kolejové dráhy spojují Liberec a Jablonec – železniční a tramvajová. Na snímku z léta 1989 stojí „Té trojka“ v zastávce Proseč MNV. Foto: Jan Dvořák

Již v roce 1956 se mezi oběma městy testovaly tehdy nejmodernější vozy T2, ale do provozu byly zařazeny až v roce 1960, kdy také došlo k rozdělení společného Dopravního podniku. Každý z podniků se staral o polovinu meziměstské dráhy.

Šedesátá léta přinesla soumrak jabloneckých tramvají. Roku 1963 začalo rušení tratí a k úplnému zastavení provozu došlo 31. března 1965 na trati mezi Janovem, Jabloncem a Rychnovem. Jablonecký tramvajový provoz tak byl omezen pouze na úsek meziměstské dráhy mezi Jabloncem a Prosečí.

Tramvajová doprava Dopravního podniku Jablonec nad Nisou napsala definitivní tečku poslední den roku 1969. 1. ledna 1970 převzal všechna vozidla i zajišťování provozu meziměstské linky Dopravní podnik města Liberce. Do roku 1972 ještě tramvaje v Jablonci nocovaly, na jediné provozuschopné koleji mezi autobusy v jablonecké vozovně v Pražské ulici jste mohli potkat vozy ráno vyjíždějící z Jablonce.

V březnu 1972 byla zahájena přestavba meziměstské tratě v úseku Jablonec – Proseč. Po osmnáctiletém nepřetržitém provozu došlo k výrazným směrovým a výškovým deformacím kolejových polí a někde i celého drážního tělesa, neboť původní výstavba probíhala podle dobových prováděcích předpisů, které nepředpokládaly tak hustou frekvenci a nasazení těžších velkoprostorových vozidel T2 a T3. Na zbývajícím úseku tratě byl tramvajový provoz zajišťován technicky zastaralými vozy Tatra 6 MT jen s krajním vypětím provozní služby. Převážení cestujících z Liberce do Jablonce nebyla v té době žádná terčí. Stav tratě byl špatný, navíc se muselo přestupovat v Proseči a k tomu musíme přičíst i časově náročnou manipulaci při obracení tramvají. Docházelo k častým poruchám, a tak kritika ze strany cestujících byla obrovská.

O rok později, 2. dubna 1973, byla zahájena přestavba celé tratě. O den dříve se Liberec rozloučil s dvounápravovými obousměrnými vozy 6 MT. V poslední den provozu jezdily staré vozy slavnostně vyzdobené například s nápisy: „1. 1. 1955 – 1. 4. 1973“, „Touto starou tramvají dnes naposled“, „Neváhej a nastupuj!“. Neuvěřitelné zážitky z cestování po historické, ale také romantické trati dnes přežívají už jen ve vzpomínkách pamětníků.

Rekonstrukce tramvajové tratě Liberec – Jablonec byla rozdělena do dvou realizačních fází a pěti prováděcích etap a vyžádala si v průběhu let 1972 až 1976 40 milionů korun. Kolejističtější jednokolejné tratě s výhybnami o rozchodu 1 000 mm bylo provedeno ze žlábkových kolejnic, které se upevňovaly na železobetonové pražce. Byly vyměněny sloupky a trolejové vedení, neboť to původní bylo zavěšeno na dřevěných sloupech, vesměs napadených hnilobou.



Nejhezčí úsek meziměstské dráhy najdeme v romantickém Zeleném údolí v Jablonci nad Nisou, odkud pochází tento snímek z léta 2002. Foto: Jan Dvořák

První jízda po obnovené trati z Liberce přes Vratislavice a Proseč do Jablonce se uskutečnila 29. prosince 1976. To už byly v hlavní roli legendární „Té trojky.“ V prvních letech ještě s průvodčími, ale od roku 1980 už bez nich, neboť i pod Jizerskými horami vyhrálo mechanické odbavování cestujících.

Rekonstrukce 12,6 kilometru dlouhé tratě zkrátila jízdní dobu z původních 39 minut na 27, zlepšila tím vzájemné dopravní poměry nejenom mezi oběma městy, ale v celé aglomeraci v povodí Nisy, kde žije na 150 tisíc obyvatel. Tramvajová doprava tak zajišťovala rychlou, bezpečnou a kulturní přepravu odpovídající konci 20. století.

Čas dál uhání, a tak se meziměstská dráha opět potýká se svou zastaralostí. Dnes jezdí na trati dvě linky, „pětka“ do Vratislavic a legendární „jedenáctka“ do Jablonce, ale rozchod libereckých tramvají se v devadesátých letech minulého století změnil na 1 435 mm a pouze trať do Jablonce zůstává „metrová“. Jak vyplývá ze stanoviska libereckého Dopravního podniku uveřejněného na internetu, část tratě bude „přerozhodována“ a nad další částí zatím visí otazník. „Přestavba meziměstské tratě, spojená se změnou rozchodu na 1 435 mm, je plánována zatím jen v úseku Fügnerova – Vratislavice výhybna. Pro pokračování směrem na Jablonec nad Nisou se zpracovávají řešení s využitím souběžné železniční tratě Českých drah (podle modelu praktického například v německých městech Karlsruhe nebo Saarbrücken – tramvaj využívá k přesunu mezi sousedními městy železniční trať).“

Odpověď na otázku, jak to bude s meziměstskou tramvajovou tratí mezi Libercem a Jabloncem v budoucnu, nám může dát odvážný projekt Regiotram Nisa, kterému mohou narůst křídla v souvislosti se skutečností, že se Liberec stane dějištěm mistrovství světa v klasickém lyžování v roce 2009.

Podle podkladů Jana Dvořáka zpracoval -bda-

Píše se rok 1955 a jablonecký vůz 6 MT zastavuje na cestě do Liberce v zastávce Nový Svět. Foto: Archiv Boveraclubu



## FILM

### Prokletí

Novinka z dílny hororového režiséra Wese Cravena (mimo jiné Vřískot 1 – 3 nebo Noční můra v Elm Street) přivádí na plátna kin příběh, v němž se sourozenci Ellie a Jimmy stávají obětí útoku podivného tvora. Jimmy je přesvědčen, že to byl vlkodlak. Když posleze u sebe sourozenci objeví nadpřirozené schopnosti, zprvu nemožou uvěřit, že nejde o náhodu. Dokáží se vzepřít osudu, který by je každé úplňkové noci proměnil v monstra? Ellie na své vysněné budoucnosti nic měnit nehodlá, ale Jimmyho možnost nového života neodolatelně přitahuje...

V kinech od 2. června 2005.

### Stopařův průvodce po Galaxii

O sci-fi komedii režiséra Gartha Jenningse prohlásil producent Roger Birnbaum: „Říkali jsme si, že Stopař by pro sci-fi mohl být tím, čím je Austin Powers pro Bondovky.“ Pozemšťan Arthur Dent prožívá další z řady špatných dní. Jeho dům má být za několik okamžiků zbourán, z nejlepšího přítele Forda Prefecta se právě vyklubal mimozemšťan a navíc celá planeta Země bude muset brzy ustoupit stavbě hyperprostorového dopravního obchvatu. Zbývá mu jediné, připojit se k Fordovi a stopnout proplouvající vesmírný koráb. Pro novopečeného vesmírného cestovatele tak v okamžiku zániku jeho rodné planety začíná největší životní dobrodružství, během jehož zjistí, že odpověď na vše, co kdy potřeboval vědět, se skrývá v jediné knize – Stopařově průvodci po Galaxii.

V kinech od 2. června 2005.

## DIVADLO

### Národní divadlo

Poprvé v historii Národního divadla představí opera dílo finského hudebního skladatele, konkrétně v premiéře 12. června, operu Joonase Kokkonena **Poslední pokušení**. V koprodukcii s operou z finského Tampere tak zazní hudba autora 20. století hudebně vycházejícího z expresionismu Schönberga, Hindemitha a Bartóka. Jak napovídá název díla, dotýká se příběh křesťanství a otázky skutečné a pravé víry. Skladatel Joonas Kokkonen i libretista Lauri Kokkonen se snaží

nechápat víru pouze v náboženských dogmatech, ale jako nejnítějnější součást života každého člověka. Opera zazněla na mnoha evropských i světových jevištích a nyní bude mít svou českou premiéru.

## HUDBA

Červen je na velké koncerty vcelku bohatý. Vše začne už 3. června v T-Mobile Aréně Kanadanka **Avril Lavigne**. Hned o den později, v sobotu 4. června, se v plaveckém areálu Slavie odehraje open air festival Semtex Culture Praha 2005, kde mj. vystoupí **Sunshine, Moimir Papulescu & The Nihilists, Iva Frühlingová, Mig 21, Prago Union** nebo **Monkey Bussines**. Po skončení se mohou diváci přesunout ještě do prostoru Abaton na afterparty, kde zahrají přední DJ's anebo kapely jako třeba **Roe-deer, Al-Yaman** či **Khoiba**.

V neděli 5. června ožije pro změnu Sazka Aréna koncertem amerických **Green Day**, kteří přijedou přehrát mimo jiné i materiál ze svého aktuálního alba nazvaného **American Idiot**. Ve čtvrtek 9. června se ve velkém sále Lucerny sejdou pravděpodobně mnozí pamětníci. Prahu navštíví legendární maďarská hardrocková formace **Omega** a předkapelu jí bude dělat pro změnu zase domácí „pamětnická lahůdka“ **Blue Effect** kytaristy Radima Hladíka. V pátek 10. června přijdou o generaci mladší zavzpomínat do T-Mobile Arény na 80. léta, kdy se do hitparád prosadili britští **Duran Duran**. Koncerty legend zlatě éry rock'n'rollu pokračují

v pondělí 13. června ve velkém sále Lucerny vystoupí ním pianisty a zpěváka **Little Richarda** (autora skladeb jako Tutti Frutti nebo Long Tall Sally). No, a hned na to zas v úterý 14. června v Sazka Aréně jiná tvář hudby a jiná osobnost. Multiinstrumentalista a hudební inovátor **Moby** v rámci světového turné k novému albu **Hotel**. V sobotu 18. června by se měl na pódiu v T-Mobile Aréně představit **Rod Stewart** a v úterý 21. června pro změnu v Sazka Aréně zase **Elton John**.

Zahálet nebudou ale ani domácí interpreti, a tak se na lehkootletickém stadionu Slavie ve čtvrtek 23. června objeví v rámci Pink Panther Festu 2005 kapely **Kabát, Krucipůsk, Škvor, Doga** či **Support Lesbiens**. No, a nakonec 29. června ožije i prostor nyní nazývaný Park Kolbenova. Zavítat by tam totiž měli **Black Sabbath**

i s **Ozzy Osbournem**. Kromě této přehlídky hudebních zahraničních legend se v červnu v Praze (konkrétněji v klubu Roxy) objeví ale i představitelé současnější tváře tvrdší rockové hudby. V pondělí 20. června to budou **Queens Of The Stone Age** a dva dny na to, tedy 22. června, **Mars Volta**.

No, a protože už vlastně v červnu začíná festivalová sezóna, máme tu na závěr jeden malý mimopražský „festivalový předkrm“. Pražský klub Rock Café pořádá v areálu Křížovnického statku v Dobříchovicích 25. června RockCafest, v rámci kterého se představí například **Wohnout, Sto zvířat, Gaia Messiah, Tleskač, Jiří Schmitzer** a další.

-mis-



## ŠKOLNÍ STŘÍPKY

### Sportovali jsme na Třebešíně

Malá kopaná v podání pracovníků školy má svá pravidla, k jaru však již pátý rok neodmyslitelně patří. V akci, které je věnováno celé jedno odpoledne, na malém zatravněném hřišti u provozovny Třebešín mezi sebou soupeří 5 družstev, reprezentujících jednotlivá pracoviště školy a šestým týmem je tradičně tým ředitelství Dopravního podniku.

Přestože turnaj má své vítěze a poražené a jsou k vidění velmi hodnotné fotbalové výkony, někteří z aktérů se s fotbalovým míčem setkávají jedenkrát za rok – právě při této akci. Za některá družstva nastupují i ženy! Jak by ne – ve školství jich nepracuje málo! Hlavním důvodem tohoto turnaje je neformální setkání zaměstnanců školy. Dojde i na párek a pivo, prostě pohoda. A když má z našeho pohybu radost i sluníčko a počasí se vydaří, jako tomu bylo letos, tak odpoledne prožité tímto způsobem nemá chybu.

Vítězné týmy fotbalového turnaje na Třebešíně.



Boj o první místo byl nelítostný. Hosty jsme vyhrát nenechali, zvítězilo mužstvo pracovníků provozovny Valentínka, druzí byli zaměstnanci ředitelství, za něž zápas odchytily půvabné brankářky.

Poháry jsou rozdány – ocenění obdržel i poslední, nesmutnil nikdo.

### Soutěž Automechanik Junior 2005

I v letošním roce byla v rámci výstavy o motorismu ve výstavním areálu Letňany uspořádána soutěž Automechanik Junior 2005. Soutěžili žáci třetích ročníků učilišť pražského regionu, a to v teorii, poznávací části a praktické zručnosti ve svém oboru. Teoretických otázek bylo 150, v praktické části bylo nutno zvládnout deset úkolů a na šesti stanovištích probíhala poznávací část.

S radostí můžeme konstatovat, že umístění našich žáků potvrzuje velmi solidní základnu vědomostí, znalostí a zručnosti, kterou žáci získávají v naší škole.

Umístění našich zástupců: 1. místo Petr Dyntar, 9. místo Filip Třasák, 11. místo Jan Preisler a 14. místo Martin Jiroušek.

První a druhý žák umístěný v celkovém pořadí postupuje do celostátního finále soutěže, které se koná v Mladé Boleslavi.

Věříme, že i tam se žáci z Prahy prosadí a umístí se na předních místech.

### Celopražský hokejbalový turnaj

Do turnaje s názvem Hokejballem proti drogám vyslala naše škola 2 mužstva. Přestože naši žáci pravidelně 2 x v týdnu trénovali na pronajatém hřišti, družstvo reprezentující školu „Moravská“ neprošlo ze základního kola a družstvo školy Motol postoupilo do semifinále a nakonec obsadilo 4. místo.

-sou-

## Na fotbal do Hostivaře!

Druhá červnová sobota klepe na dveře a s ní jubilejní, desátý ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele – memoriál Milana Houfka.

Letošní ročník, ve kterém obhájí loňské vítězství tým Elektrické dráhy I, začne v sobotu 11. června v 8.00 výkopem zápasu mezi Středním odborným učilištěm a týmem reprezentujícím Správu vozidel Autobusy. Do 15.00 budou probíhat boje v základních skupinách a poté začnou boje o konečné umístění. Finálový zápas začne po 18. hodině.

Podle loňských výsledků a předpokládaných nástupnických týmů byli účastníci letošního turnaje rozděleni do dvou skupin:

**A** – SVT (Správa vozidel Tramvaje), Metro I (Mudroň), PA (Provoz Autobusy), ředitelství

**B** – PT (Provoz Tramvaje), SOU, SVA (Správa vozidel Autobusy), Metro II (Herodes).

Přijďte se pobavit a prožít příjemný den ve společnosti kolegů a nejoblíbenějšího tuzemského sportu.

-bda-



## Důchodová problematika

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme odpovídali na dotaz čtenáře o dočasnosti předčasného starobního důchodu. Uvedli jsme chybně jeho datum narození – 24. prosince 1946 – správně má být 24. února 1946. Čtenáři se omlouváme a dotaz i odpověď zveřejňujeme ještě jednou:

**Dočetl jsem se v DP-KONTAKTu o předčasných starobních důchodech, ale není mi ještě jasná tzv. dočasnost předčasného důchodu, i když na toto téma bylo již několik vašich článků. Prosím ještě o vysvětlení následujícího: Jsem narozený 24. února 1946, nárok na důchod mi vznikne 24. prosince 2007 a chtěl bych odejít k 1. červnu 2005 do předčasného důchodu, tedy přibližně o 2,5 roku dříve. Předpokládám, že se jedná tedy o důchod trvale krácený. Ale kdybych odešel až k 24. prosinci 2005 nebo k 1. lednu 2006, tedy o 2 roky dříve, případně i méně než o 2 roky, znamená to, že se pak bude jednat o důchod dočasně krácený, který mi bude přepočítán, až dosáhnou důchodového věku?**

Nikoli – ve vašem případě se jedná vždy o předčasný důchod trvale krácený, bez ohledu na to, zda půjdete do důchodu dříve o 3 roky, o 2 roky, nebo třeba i o 1 měsíc.

Důchod dočasně krácený je podle současných předpisů pouze z důvodu, jste-li částečně invalidní

nebo plně invalidní.

A zde je ještě rozlišení:

- pokud je občan částečně invalidní (částečná invalidita bez ohledu na datum jejího přiznání – 10 let, půl roku, 2 dny a podobně), může si požádat o předčasný důchod dočasně krácený **maximálně 2 roky před vznikem nároku na starobní důchod**,
- pokud je občan plně invalidní (plná invalidita musí trvat minimálně 5 roků), může si **požádat o předčasný důchod až o 5 roků dříve**, než vznikne nárok na starobní důchod.

Po dovršení řádného důchodového věku je na žádost občana dočasně krácený důchod z titulu invalidity přepočítán.

**Jsmo zaměstnankyně Dopravního podniku a pravidelně čteme DP-KONTAKT. Zajímá nás náš nárok na starobní důchod, případně i možnost nejdříve možného odchodu do předčasného starobního důchodu. Uvádíme naše data narození a počet vychovaných dětí:**

datum narození	děti	nárok na důchod	předčasný důchod od	
18. 3. 1952	2	18. 3. 2011	59 roků	18. 3. 2008
14. 1. 1953	2	14. 5. 2012	59 r. 4 m.	14. 5. 2009
15. 1. 1954	2	15. 9. 2013	59 r. 8 m.	15. 9. 2010
18. 6. 1955	2	18. 6. 2015	60 let	18. 6. 2012
15. 3. 1951	1	15. 3. 2011	60 let	15. 3. 2009
10. 9. 1953	3	10. 9. 2011	58 let	10. 9. 2008

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2005, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnavatelský odbor. **Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 – 18.00 hodin**, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2004, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na svou adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnavatelský odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská), Telefon 296 19 33 61, mobil 607 720 871, e-mail: [bajerovah@dpp.cz](mailto:bajerovah@dpp.cz).**

Helena Bajerová, zaměstnavatelský odbor

## Zdravotní pojištění – evropský průkaz zdravotního pojištění pro české občany, jejich práva a povinnosti v EU

Základním a prioritním právem pojištěnce českého zdravotního pojištění v Evropské unii (EU) je jeho právo na poskytnutí nutné zdravotní péče na území členských států EU.

*Nutná péče – je veškerá péče, která musí být poskytnuta pojištěnci v závislosti na jeho zdravotním stavu, aby nemusel zkrátit předpokládanou dobu pobytu v jiném členském státě EU z důvodu lékařského ošetření.*

Základními právními normami pro poskytování zdravotní péče v rámci EU jsou Nařízení č. 1408/71 a č. 574/72 Rady EEC. Tato Nařízení jsou přímo platná ve všech státech EU a mají přednost před zákonem. Podle těchto Nařízeních postupují i některé nečlenské státy EU, konkrétně Švýcarsko, Norsko, Island a Lichtenštejnsko.

Nároky na zdravotní péči českých pojištěnců vyplývající z členství v EU lze tedy uplatnit od 1. května 2004 v těchto státech:

**Belgie, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Irsko, Island, Itálie, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie.**

K čerpání zdravotní péče v zemích EU se musí český pojištěnec prokázat dokladem, kterým je **Evropský průkaz zdravotního pojištění** (European Health Insurance Card – EHIC). Průkaz vystavuje každá česká zdravotní pojišťovna. Ve všech členských státech má tento průkaz stejné technické parametry a vzhled, což

zaručuje jeho jednoznačnou rozpoznatelnost lékaři a zdravotnickými zařízeními v každém státě EU.

Český pojištěnec má dále právo na zajištění přímého přístupu k lékaři ve všech zemích EU. V některých zemích (Německo, Rakousko) musí český občan nejdříve k místnímu nositeli zdravotního pojištění, kde mu po předložení dřívějších formulářů byly vystaveny doklady, se kterými teprve mohl navštívit smluvního lékaře. Dnes předložíte Evropský průkaz zdravotního pojištění přímo u lékaře nebo v nemocnici.

**Právo rovného zacházení pro pojištěnce** znamená, že je mu v zemích EU poskytována zdravotní péče za stejných podmínek a ve stejných cenách jako místním pojištěncům.

**Právo pojištěnce na pojištění v jednom státě** znamená, že žádná osoba nemá povinnost platit pojistné ve dvou nebo více státech EU.

Čeští pojištěnci mají nejenom práva, ale též povinnosti. Jednou z nich je povinnost čerpat zdravotní péči ve zdravotnických zařízeních financovaných z veřejných zdrojů. Adresy smluvních zdravotnických zařízení je možno získat nejen na místních pobočkách zdravotních pojišťoven v jednotlivých zemích EU, ale například i na obecních úřadech (Dánsko), na poštách (Anglie). V Itálii působí v mnoha oblastech i zvláštní zdravotnické služby pro turisty. Ve zdravotnických zařízeních, která nejsou součástí veřejného systému zdravotního pojištění, musí občan ČR zaplatit za poskytnutou péči sám.

V některých zemích EU se může stát, že po pojištěnci bude lékař za poskytnutou nutnou zdravotní péči

požadovat platbu v hotovosti (nebudete s sebou mít „Evropský průkaz“). Například v Belgii, Francii či Lucembursku je nutné vždy za ambulantní péči zaplatit v hotovosti. Nezapomeňte si uschovat originální doklady a po návratu do ČR se obraťte na svou zdravotní pojišťovnu a požádejte o refundaci vynaložených nákladů. Bude to nějakou dobu trvat a obdržíte částku, která bude odpovídat částce, kterou by za danou zdravotní péči uhradila pojišťovna v zemi, kde jste byli ošetřeni.

Pokud váš účet nepřesáhne 1 000 eur, můžete svou českou pojišťovnu požádat o **proplacení účtu do výše českých tarifů**. Tuto úhradu obdržíte v relativně krátké době.

Další důležitou povinností českých pojištěnců v EU je placení stejné **spoluúčasti za poskytnutou péči** jako místní pojištěnci.

*Spoluúčastí se rozumí finanční částka, kterou musí za poskytnutou zdravotní péči pojištěnec sám zaplatit a která mu nebude českou zdravotní pojišťovnou refundována.*

V některých zemích EU je spoluúčast poměrně vysoká. Například v Itálii platí pojištěnec za lékařské ošetření až 36,15 eur, v Německu se hradí každý den hospitalizace 10 eur, v Belgii 12,07 eur, ve Finsku 26 eur. V Dánsku a Nizozemsku si například stomatologické ošetření hradí pojištěnec prakticky celé sám.

Nárok na nutnou zdravotní péči nekryje ani náklady na případnou přepravu zpět do České republiky. Je na českém pojištěnci, aby se před výjezdem do konkrétní země EU informoval o případné spoluúčasti. Chcete-li se vyhnout nákladům za případnou spoluúčast a podobně, můžete si sjednat komerční, smluvní cestovní pojištění, které nabízí české zdravotní pojišťovny.

**Ing. Alena Vaňková, oddělení daní OEU, telefon 296 19 23 59**

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Možná nejen autorovi těchto řádek připadá, že poslední roky jsou poněkud přesyceny pořádáním různých ankety a sestavováním žebříčků, které nás ustavičně seznamují s tím, kdo (či co) je tím nejoblíbenějším, nejhezčím, nejprodávanejším, největším a podobně. Tato do určité míry posedlost neustále hodnotit a srovnávat se nevyhnula ani internetu. I kriticky naladěný pozorovatel však musí uznat, že některá z těchto hodnocení svůj smysl a především kvalitu opravdu mají. Jedním z takových jsou Webby-Awards, internetová obdoba udílení filmových Oscarů, jejichž stránky naleznete na adrese [www.webbyawards.com](http://www.webbyawards.com).

Webby-Awards jsou každoročně udíleny těm nejlepším stránkám, které lze na internetu nalézt. Letošní ročník, v pořadí již devátý, byl slavnostně vyhlášen na začátku května. Více než pětisetčlenná porota vybrala nejlepší webové stránky v dosud rekordním počtu třiašedesáti kategoriích. Pokud byste chtěli nahlédnout do kompletního seznamu letošních vítězů, zadejte do adresového okénka [www.webbyawards.com/webbys/current.php](http://www.webbyawards.com/webbys/current.php). Ačkoli zde nefiguruje žádná stránka s tematikou veřejné dopravy (snad pro ni

v budoucnu vznikne samostatná kategorie), k vidění jsou zajímavé koušky.

Ať se nám to líbí či nikoli, fenoménem zdí a stěn dnešních západních měst je graffiti. O tom, že graffiti dnes představuje rovněž i světybný druh umění, vás může přesvědčit projekt Graffiti Archeology, jehož stránky na adrese <http://grafarc.org> vyhrály hlavní cenu Webby-Awards v kategorii umění. Zkuste se na stránky podívat, možná vás přesvědčí, že dobré graffiti může vdechnout nový život leckytrým šedivým místům velkých městských aglomerací.

Pro majitele psích miláčků by měla být povinná návštěva stránek [www.dogster.com](http://www.dogster.com), jež vyhrály v kategorii společnost. Každé psi plemeno zde má svoji sekci, v níž si můžete prohlížet digitální fotografie psů, které zasílají lidé z celého světa. Pokud chcete přispět s obrázkem svého pejska a rozšířit toto anonymní celosvětové „pejskařské“ společenství, jsou vám stránky plně otevřeny.

Pro dobré informace se dnes patrně musí do Británie. Ocenění v oblasti novin totiž dostala internetová verze listu The Guardian, kterou naleznete na eponymní adrese [www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk). Nejlepší zpravodaj-

ský servis vůbec poskytuje podle poroty Webby-Awards zpravodajský server rovněž britské stanice BBC na adrese <http://news.bbc.co.uk>. Není to první a zřejmě ani poslední vítězství těchto stránek.

Když už jsme se dostali k médiím, není od věci připomenout jednu novou hvězdičku, jež se objevila na českém internetovém nebi. Od 2. května vysílá Česká televize nový zpravodajský kanál ČT24, který lze zatím přijímat pouze přes satelit, prostřednictvím kabelových televizních sítí – nebo přes internet. Na adrese [www.ct24.cz](http://www.ct24.cz) kliknete na kolonku živé vysílání a můžete skutečně živě (a rovněž nonstop) sledovat zpravodajskou produkci naší veřejnoprávní televize. Internetové vysílání funguje celkem obstojně i v případě telefonického připojení k internetu (tzv. dial-up), jen ty poplatky rychle naskakují...

Abychom skončili přece jen veseleji, přijměte tip na stránky, které vyhrály v letošních Webby-Awards kategorii nejlepší úvodní (uvítací) stránka. Naleznete ji na adrese [www.wordsatplay.com](http://www.wordsatplay.com). Hříčka, jež se na titulní stránce odehrává, a v níž bude hrát hlavní roli vaše myš, se dá dosti obtížně popsat – nejlépe, když si ji vyzkoušíte sami.

V DP-KONTAKTu se pravidelně věnujeme historii dávné i nedávné. Zajímavé dokumenty, které vypovídají o své době nenajdeme jen v archivu, protože občas se něco zajímavého objeví i v nějakém zapomenutém šanonu přímo na provozovnách. Následující řádky nás přenesou do roku 1976...

„Zasedání výchovné komise dne ..... 1976 v místnosti D. V. na pracovišti XY.

Přítomni:

- A ved. mistr, předseda komise s. J
- B dělnice, s. W
- H předseda D. V. s. S
- K ved. pracoviště
- V za D. V. komise žen, zapisovatelka.

## ...výchovné komise?

Předmět jednání:

Dle výpovědi s. S došlo dne 3. 2. 76 tj. úterý k nevhodnému jednání u s. W na pracovišti XY.

S. S vypovídala, že po skončení pracovní doby, kdy byly společně v jídelně uvedené zaměstnankyně tj. s. W na jedné straně jídelny dle s. S se hlučně bavily což je znervosňovalo a tím se stalo, že s. S a ostatní zapnuly transistorové rádio aby hrálo tak hlasitě, aby přehlušilo hovor druhých soudružek. s. S a ostatní měly dojem, že s. W po nich hodila popelníček.

s. W toto vyvrací, že nebyl úmysl popelníček snad

hodit – pouze jej posunula, neboť tam byl nedopalek. Komise v uvedeném složení se rozhodla všem přítomným soudružkám doporučit vzájemnou ohleduplnost – a při opakování konkrétního přestupku bude proti zjištěným vynikům zavedeno disciplinární řízení. Přečteno podepsáno: Dodatek: s. J dodává, že popelníček letěl přes stoly na s. S.

Jména samozřejmě neuvádíme. Domníváme se, že obsah nepotřebuje dalšího komentáře... -jaš-

## Letní rekreace

I v oblasti využívání rekreačních středisek dochází, tak jako v celé společnosti, ke změnám. Tou nejzásadnější je možnost jejich využívání za stejných podmínek všemi zaměstnanci a jejich rodinnými příslušníky. Podle vlastního výběru lze zvolit pobyt jak na horách, tak u vody.

V Jizerských horách vás zveme do rekreačního střediska **Lučanka**. V tomto objektu je k dispozici 50 lůžek s možností přistýlek. Je zde zajištěno stravování formou polopenze nebo plné penze. Využití tohoto střediska je celoroční.

Centralizací činností jednotlivých zdravotnických zařízení, která byla provozována v rámci bývalých divizí, došlo k vytvoření jednoho oddělení 90454 – nestátní zdravotnické zařízení. Toto zdravotnické zařízení zahrnuje dvě odbornosti. Obor všeobecného lékařství, který zastupuje devět praktických lékařů, a jeden lékař oboru vnitřního lékařství. Seznam lékařů přinášíme v následujících řádcích.

### Praktičtí lékaři

- MUDr. Helena Kemmlerová  
Sliachská 1, Praha 4, telefon: 222 672 888
- MUDr. Valentin Altmásy  
Sliachská 1, Praha 4, telefon: 222 672 886
- MUDr. Romana Černíková  
Sazečská 1, Praha 10, telefon: 222 673 190
- MUDr. Miloslav Kramný  
Biskupcova 56, Praha 3, telefon: 296 124 876
- MUDr. Jana Němcová  
U Vozovny 6, Praha 10, telefon: 296 122 406

Pokud trávíte raději svou dovolenou u vody, jsou pro vás připravena od 18. června do 17. září dvě rekreační střediska:

1. **Hlavatce**, středisko se nachází v jižních Čechách, mezi Planou nad Lužnicí a Soběslaví. Zde je k dispozici 20 čtyřlůžkových chatek v lese u rybníka, v každé chatce je umožněno vaření. Svým vybavením je středisko vhodné pro všechny věkové skupiny.

2. **Těně – Smolárna**, středisko se nachází 60 km od Prahy, v západním cípu Brd. Jedná se opět o čtyřlůžkové chatičky, s možností vaření ve společné kuchyni.

## Zdravotní péče jinak

- MUDr. Jana Mrázová  
Korunní 110, Praha 10, tel.: 296 125 076
- MUDr. Milan Sekanina  
Nad Vršovskou horou 80, Praha 10, tel.: 296 134 475
- MUDr. Helena Špíková  
Letňanská 24, Praha 9, telefon: 296 134 275
- MUDr. Milena Malá  
Reinerova 6, Praha 6, telefon: 296 134 794 (5)

### Internista

- MUDr. Martin Pehr  
Sliachská 1, Praha 4, telefon: 222 672 878
- Tito lékaři provádějí preventivní prohlídky našich zaměstnanců, které je zaměstnavatel povinen ze zákona zajišťovat, poskytnutí konzultace o zdravotním posouzení zaměstnanců z hlediska pracovního zařazení, kontrolují pracoviště a podobně. Zároveň praktičtí

V areálu je pro rekreaty k dispozici bazén. K zajištění pobytu postačí zavolat na následující kontaktní místa:

- Lenka Slaninová, Sokolovská 217/42, 3. patro, číslo dveří 314, telefon 296 122 250 (92 2250),
- Jana Vávrová, depo Kačerov, Sliachská 1, budova D, 1. patro, číslo dveří 108, telefon 222 672 056 (91 72056),
- Eva Citová, DOZ Hostivař, U Vozovny 6, vchod C6, 2. patro, číslo dveří 251, telefon 296 133 320 (93 3320).

Pokud zvolíte pro svoji dovolenou kterékoliv z rekreačních středisek, přejeme příjemný pobyt.

Personální úsek

lékaři provádějí pro zaměstnance u nich registrované kurativní – léčebnou péči.

Představa zaměstnanců, podílejících se na těchto změnách, je vybudování takového zdravotnického zařízení, kde bude zaměstnanec spokojen s průběhem vyšetření, s dostupností péče a s kvalifikovaným postupem zdravotnického personálu. Většina těchto představ je v rukou konkrétního lékaře, v organizaci práce, chodu ordinace a v přístupu k pacientovi. Propojení kurativní a preventivní péče považujeme za klíčovou podmínku skutečně koncepčního řešení péče o zaměstnance.

Tyto změny nelze realizovat během několika měsíců, jde o dlouhodobý proces. Na jeho konci by měla být spokojenost našich zaměstnanců s poskytovanou zdravotní péčí.

Personální úsek

## DOŠLO DO REDAKCE

### Vážený pane vedoucí,

úvodem mého dopisu mi dovolu, abych se vám představil. Jmenuji se Jaroslav Tetiva a jsem zaměstnancem Drážní inspekce ČR.

Ve čtvrtek 14. dubna 2005 jsem odcházel z pracoviště do metra C Florenc. U výstupu směr Sokolovská mne zaujal výkon služby skupiny vašich přepravních kontrolorů (úředním jazykem „osob pověřených dopravcem a vybavených kontrolním odznakem...“). Na čtvrthodinku – přesně od 14.34 do 14.49 hodin jsem se postavil

stranu a sledoval jejich činnost.

Vážený pane vedoucí, výkon služby vašich kontrolorů byl vskutku obdivuhodný. Slušnost jejich vystupování byla maximální, snad ještě vyšší než ta, kterou nařizuje služební předpis. Ani dorozumění se zahraničními cestujícími nečinilo potíže. V jednání kontrolorů nebylo možno nalézt sebemenší chybičku. (Domnívám se, že mohu tuto práci posoudit i z jiného úhlu pohledu než moji kolegové, a to proto, že jsem tutéž práci vykonával; nebylo to sice u vaší firmy, ale u firmy České dráhy, což na principu nic nemění.)

Po čtvrthodině sledování činnosti jsem přistoupil k jednomu z kontrolorů, představil se příjmením, prokázal se (modrým) průkazem „Pověření k výkonu státního dozoru“ č. 30 a sdělil mi své poznatky, které byly jen a jen kladné, včetně toho, že i během krátké chvíle vykazovala jejich práce viditelné výsledky. Po nedlouhém rozhovoru a následném rozloučení jsem odešel.

Vážený pane vedoucí, před výkonem služby vašich kontrolorů mi nezbývá nic jiného, než smeknout klobouk. Přeji vám, vážený pane vedoucí, jen kvalitní zaměstnance; takové, jejichž práci právě popisuji. Jim přeji jenom úspěšné směny, vám všem mnoho zdraví a spokojenosti, a to nejen v pracovním, ale i osobním životě.

Jaroslav Tetiva

## Odborová organizace DP–Metro hlásí: Jsme kompletní!

Koncem roku 2004 proběhly volby do statutárních orgánů Odborové organizace DP-Metro. Divize Metro je stále ještě rozdělena do služeb a úseků. Z voleb v jednotlivých službách či úsecích se ustanovily dílenské výbory a jejich předsedové, vzešli noví členové závodního výboru a závodní výbor si ze svého středu tajnou volbou zvolil předsedu a místopředsedu závodního výboru. Samostatně byla volena jako nezávislý orgán revizní komise. Všichni nově zvolení členové dílenských výborů, závodního výboru a revizní komise mají mandát na 5 let. Hospodářka je uvolněný zaměstnanec pro práci odborové organizace. V měsíci březnu letošního roku proběhly na dílenském výboru 2 – technický úsek doplňující volby do tohoto orgánu a revizní komise. Další doplňující volby do dílenského a závodního výboru se uskutečnily v dubnu v dopravním úseku. Po této volbě můžeme konečně říci, jsme kompletní!

Pracovat pro odborovou organizaci a zastupovat oprávněné zájmy zaměstnanců je velmi obtížná, ale ve skutečnosti práce. Převážná většina zvolených členů na úrovni dílenských výborů, závodního výboru a revizní komise této potřebné práci věnuje svůj volný čas. Přeji odborové organizaci i zaměstnancům, aby pětiletý

volební mandát byl úspěšný. Odborová práce je během na velmi dlouhé trati, prosadit některá zvýhodnění nad rámec zákoníku práce nebo nastavit trvalejší a objektivně spravedlivý systém, je mnohdy možné za delší dobu než 5 let. Právě proto bych velmi rád upřímně poděkoval i těm odborářům, kteří pro naši odborovou organizaci a následně tím i pro všechny zaměstnance pracovali a z různých důvodů do dalšího období již nekandidovali. Děkuji vám všem za přínos, velmi si vaši angažovanosti ve prospěch zaměstnanců vážím.

Předseda závodního výboru Jiří Obitko

### Výsledky voleb

#### v Odborové organizaci DP-Metro v roce 2005

funkce	jméno	telefon
Předseda ZV	Jiří Obitko	91 73203
Místopředseda ZV	Jan Šoun	91 73425
Hospodářka	Jitka Točíková	91 73426

#### Členové závodního výboru

jméno	středisko	telefon
Vladimír Beneš	11850	91 31331
Jiří Böhm	11762	
Václav Houzvic	11252	91 73536

Jan Klauz	11660	91 73338
Petr Nauš	11470	91 72831
Jiří Obitko	11161	91 73203
Jaroslav Pavel	11770	91 73132
Josef Pilař	11163	91 72635
Vladimír Procházka	11680	91 23876
Aleš Rajský	11850	91 31431
Jiřina Rožničková	90443	91 72905
František Stegmüller	11960	91 24739
Jan Šoun	11752	91 73425
Otomar Turek	11983	91 72250
Jiří Vildman	11251	91 73284
Karel Zátapek	11162	91 74521

#### Předsedové dílenských výborů

číslo dílen. výboru	jméno	telefon
DV 1	Karel Zátapek	91 74521
DV 2	Bohumil Drahoš	91 73533
DV 4	Vladimír Foltýn	91 46545
DV 6	Premysl Kudrna	91 73345
DV 7	Jiří Cicvárek	91 74465
DV 8	Aleš Rajský	91 31431
DV 9	František Stegmüller	91 24739
DV11	Jiřina Rožničková	91 72905



**Správná odpověď z čísla 4/2005:** „Jde o výjezd z jednokolejné tramvajové trati z Valdštejnské ulice a Chotkovy silnice od Klárova – dnešní křižovatka ulic Valdštejnská – Pod Bruskou z pohledu od zastávky Malostranská.“

Další badání nad historickou fotografií jsme začali jako obvykle citací z odpovědi jednoho z výherců minulého dílu. Do konce dubna přišlo na naši adresu 20 odpovědí a s potěšením musíme konstatovat, že všechny byly správné. Ke slovu tak opět přišlo

stačí napsat: DP-KONTAKT, 90014, Sokolovská 217/42. Samozřejmě můžete hodit své odpovědi i do schránky v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Kdo chce, může opět slavit, neboť již popětápadesáté se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

## NAPSALI O NÁS

MF Dnes (16. 5. 2005)

### Nová trasa D do Písnice se možná bude stavět jako lehké metro

Nová trasa D podzemní dráhy z pražského hlavního nádraží do Písnice bude zřejmě vypadat jinak než nynější metro. Radní pro dopravu Radovan Šteiner (ODS) bude v městské radě prosazovat to, aby byla postavena jako takzvané lehké metro. Výhodami jsou třeba nižší náklady na výstavbu a provoz. Stanice nemusí být hluboko pod zemí, což ocení cestující. „Příznivější to vychází ve všech ohledech,“ řekl radní. Zhruba deset kilometrů dlouhá trasa D bude mít deset stanic. Nahradí část autobusů, kterými jezdí lidé ze sídlišť na jihu města, a uleví již nyní zatížené trase C. Podle Šteinera by se měla nová linka začít stavět po dokončení úseku metra C z Ládví do Letňan, tedy v roce 2008 až

2009. Výstavbu je možné zvládnout za čtyři roky, pokud na ni bude dost peněz.

MF Dnes (11. 5. 2005)

### Podchod metra na Můstku se bude od června zavírat

Podchod metra na Můstku v dolní části Václavského náměstí se bude přes noc uzavírat patrně až koncem června. Záměr zdržela jednání s vlastníkem části prostor, který do nich chce mít přístup stále. Podle původních plánů měli dělníci opatřit vstupy do podchodu mřížemi do konce května. Plán na uzavírání podchodů radnice poprvé představila v lednu. Podle zástupců úřadu se v nich po ukončení provozu podzemní dráhy prodávají drogy a spí v nich bezdomovci. Stávají se veřejnými

záchodky a zázemím pro prostitutky. Můstek by se měl uzavírat jako první. Později by se zábrany proti vstupu měly objevit v podchodu uprostřed Václavského náměstí.

MF Dnes (11. 5. 2005)

### Znalec: Tramvaj byla bez závad

Soudní znalci už vypracovali první ze dvou posudků, které si policie vyžádala v souvislosti s tragickou nehodou tramvaje, jež v březnu vykolejila na pražském Karlově náměstí. „Co se týká technického stavu tramvaje a kolejí, závada zjištěna nebyla,“ řekl státní zástupce František Fiala. Soudní znalec tak potvrdil předchozí předběžné závěry Drážní inspekce. Policejní komisař teď předá hotový posudek dalšímu znalci, který bude zkoumat techniku jízdy, rychlost a podobně. Expertiza by podle státního zástupce mohla být k dispozici za 14 dnů.

Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ:** A. Zenonova škola; vojenský útvar; sražené vodní páry; majetek (expressivně); jméno norských králů. – B. 1. díl tajenky; brašna. – C. Předložka; moře na Měsíci; slitina Fe + Al; obuv; francouzský komik; zmrzlá voda. – D. Hořké léky; poloha těla; vymřelý pták; sklad uhlí; končetina. – E. Slavná herečka; jinak (slovensky); důvěra; čerpati; plemeno psa. – F. Osobní zájmeno; úmrtí (knižně); roční období; obnos; hmota; řecké písmeno. – G. SPZ Galanty; peřej; parková květina; bílé pečivo; silné provazy; sůl (lékopisně). – H. Tvůrce díla; lahodný pokrm; bia; výčep; povrch kmene. – I. Rod; lavice (nářečně); keňský běžec; plátěné obydlí; perský koberec. – J. Zázrak; vodní tok; náš bývalý tenista; druh břídlíce; starý hudební nástroj; název písmene. – K. Otrávení; 2. díl tajenky. – L. Sardiňan (řídce); Mauglího druh; kovový prvek; svěťadíl; úder tágem.

**SVISLE:** 1. Výměšek žlázy; druh psa; někdo (knižně). – 2. Zvuk trubky; jméno Pučálkovic žirafy; skořápka plži. – 3. Číslovka; druh pepře; situace; hrčivý zvuk. – 4. Akvarijní rybka; africký savец; vojenský tvar. – 5. Juviové ořechy; název aviváže; bulharská měna. – 6. Možno (knižně); těsný; africká opice. – 7. Dovednost; Sarmat; opojný nápoj; SPZ Pelhřimova. – 8. Malý kůl; ženské jméno; jemný prášek. – 9. Moment; koupací nádob; úder. – 10. Pohyb vzduchem; otvor; české město. – 11. Podiv; borový les (řídce); SPZ Žiliny. – 12. Kladná elektroda; usušená tráva; sečná rána. – 13. Heslo; psice (zastarale); část těla. – 14. Citoslovce pochopení; stolní hra; ražená chodba. – 15. SPZ Mostu; Krokova dcera; Shakespearův král; název sykavky. – 16. Konžská žirafa; německý literát; šelmy. – 17. Potom; rudná žíla; stará

zbraň. – 18. Ozdobný pás ke kimonu; ranní vláha; bývalý estonský šachista. – 19. Hle (nářečně); zvětšovací sklo; chuťová přísada; středověká klatba. – 20. Rachmaninovova opera; ženské jméno; SPZ Nitry. – 21. Defekt; nymfa; salamandr.

Pomůcka: Keres, lura, Rono. PaedDr. Josef Šach

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 5/2005: Radost musíme čerpat ne z jiných, ale ze sebe! (Socrates)

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

Nápad se zrodil na začátku roku 2005 a v červnu téhož roku poprvé vyrazil na svou okružní cestu po Vltavě (tehdy směrem do Modřan) popotopní parník pražské podzemky. Bylo jen pár dní poté, co pražské metro opět jezdilo na všech tratích tak, jak jsme byli zvyklí před 12. srpnem 2002...

Za několik dní se vydá popotopní parník již na svou třetí cestu. V době uzávěrky tohoto čísla DP-KONTAKTu ještě nebylo známo jakou, neboť o její definitivní podobě rozhodovali hlasující na intranetu. Co je však jasné, že parník (v tomto případě z loňska

# Třetí popovodňový parník vypluje 14. června

osvědčená motorová loď (Europé) odrazí od břehu (Dvořákovo nábřeží Na Františku) v úterý 14. června v 19 hodin.

„Plavba bude v letošním roce o hodinu delší než v minulém roce a změnili jsme také kapelu, která bude hrát. Letos zahráje „Country team“ společně s částí skupiny „Haggard“. Na programu pro lodníky bude nejen tradiční country, ale i ostatní žánry a bude se hrát na přání,“ sděluje nejpodstatnější novinky letošní edice „parníku“ její organizátor Miroslav Jirásek.

Stejně jako při předchozích dvou plavbách, i na tuto připravili organizátoři doprovodný program, který samozřejmě zůstane utajen až do vyplutí. Pokud se i přesto chcete dozvědět něco

více o plavbě, doporučujeme navštívit následující intranetové stránky: <http://authors/krtek/3ppppp/parnik.htm>.

Chcete si užít plavbu po „stříbropěnné“ Vltavě? I když akci pořádá jedna z odborových organizací Metro, je akce přístupná všem zaměstnancům Dopravního podniku. Stačí si obstarat loďku v ceně 180 korun na osobu (cena zůstala stejná jako v minulém roce i díky příspěvku všech odborových organizací působících v divizi Metro) a vyrazit.

Nevíte, kam pro loďku? Tak si pečlivě přečtete následující řádky a vyjádření pořadatele Jíraska. „V letošním roce nezajišťujeme rezervace jako v minulosti. Zájemce se proto musí obrátit na nejpřihodnější předprodejní místo a tam se domluvit s prodejcem.“

Předprodej probíhá do pátku 10. června pouze v pracovních dnech a pouze **po předchozím ujednání** na následujících místech:

- Depo Hostivař** – Jitka Točíková, (telefon: 222 673 426; 91 73426),
- Depo Zličín** – Karel Zátopek (výpravčí; telefon 222 674 521; 91 74521),
- Černý Most SPO** – Oldřich Schneider a Jan Fuis (telefon 222 647 406; 91 47406),
- Depo Kačerov** – Jiřina Rožničková (telefon: 22 672 905; 91 72905),
- Centrální dispečink** – Aleš Tichý (telefon: 222 640 126; 91 40126).

Příjemnou plavbu!

-bda-



Už jste někdy přemýšleli nad tím, co jsou fenomény dnešní doby? Já jsem o tom začal přemýšlet v posledních týdnech, kdy na mém stole začal častěji zvonit telefon s žádostí či prosbou o zprostředkování dodávky deníku Metro.

Už je to skoro osm let, co v Praze začaly být vydávány tyto noviny, které nemají s Dopravním podnikem nic společného. I po tak dlouhé době se setkávám s názorem, že deník Metro vydává Dopravní podnik, ale na to už jsem si zvykl. Spojení Dopravního podniku s deníkem je jen přes dvě strany týdně, na kterých se snažíme Pražany informovat o aktualitách ze systému Pražské integrované dopravy.

Žadníci telefonáty samozřejmě nepotřebovaly vysvětlit, jak na tom je Dopravní podnik ve vztahu k Metru, ale žádaly zvýšení, obnovení či zavedení dodávky deníku Metro na jejich pracoviště. Důvod je jednoduchý, dosavadní způsob distribuce nebyl uspokojivý a nebylo ani divu. Vždyť to sami znáte ze stanic metra. Na každé stálo v ranních hodinách několik desítek převážně seniorů a čekali až budou moci vzít noviny pro všechny své sousedy a známé. Na běžné cestující

## FENOMÉN VLASTNÍMA OČIMA

se tak nedostávalo.

Ve stanicích metra se v posledních dnech objevili kameloti, kteří deník rozdávají zájemcům. Hromadné odběry už nejsou možné, a tak pro mnoho zaměstnanců nastaly těžké časy. Kde získám svůj deník?

Proto tolik telefonátů. Za osm let se stal deník fenoménem Prahy. Nevím jestli pro své názory, ale ty se v průběhu let hodně změnily, nebo pro pouhý fakt, že jsou zadarmo. Nejsem sociolog, ale z vlastní zkušenosti se přikláním spíše ke druhé variantě. Stačí se jen podívat do přízemí budovy na Sokolovské, kde probíhá distribuce starým „dobrým“ způsobem. Přitom jsem přesvědčen, že do každé kanceláře stačí jeden výtisk.

K podobnému přesvědčení mě vede i zkušenost s DP-KONTAKTem. Periodikum, které právě čtete, dostáváte zadarmo, a tak je o ně velký zájem i mezi přáteli městské hromadné dopravy. Podobný titul s tématikou městské hromadné dopravy vydává i jedno vydavatelství v Ústí nad Labem. Když jsem s vyda-

vatelkou mluvil, stýskala si mi, že o její periodikum není velký zájem, i když má celostátní působnost, několik měsíců i přitažlivou grafiku a poutavý obsah. Musí se za něj platit, a tak už si ho koupí jen opravdoví fandové...

Byli jste v poslední době na nějakém veletrhu či výstavě, kde se rozdávají katalogy a další propagační materiály? Pokud ano, tak jste si zcela jistě všimli, že se mezi návštěvníky pohybují také sběratelé. Z každého stánku si něco odnesou a ke konci se pohybují obtěžkáni několika taškami plnými materiálu. Vážně si nejsem jist, že všechny nabídky doma pečlivě prostudují nebo uloží k dalšímu využití. Jen mě napadá, že sběry mohly zvednout výkupní ceny papíru, ale o tom vážně pochybuji...

Když si to tak dávám dohromady, vychází mi z toho jeden velký současný fenomén. Zadarmo.

Za tuto cenu si můžete užít i příjemných dlouhých červnových dnů, tak neváhejte.

-bda-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

**V červnu 2005 oslavují 60. narozeniny:**

- Františka Bočková – DC, provozovna měnirny (42),
- Vladimír Dvořáček – Ř, inf. a komun. technologie (20),
- Josef Fliegel – PA, provozovna Kačerov (33),
- Jan Hajer – DC, provozovna měnirny (43),
- Josef Jiřík – SvA, provozovna Klíčov (39),
- Jaroslav Michálek – DC, prov. vrchní stavba (42),
- Marie Pádecká – PT, provozovna Hloubětín (24),
- Jiří Skala – M, služba staveb a tratí (32),
- Otta Skřivan – Ř, vnitropodniková doprava (15),
- František Skutan – SvA, provozovna Kačerov (37),
- Josef Sobota – PA, odd. dispečerského řízení (13),
- Pavel Suchý – M, technický úsek (32),
- Vladimír Svoboda – M, sl. sděl. a zabezpečovací (22),
- Pavol Ščur – M, sl. elektrotechnická (26),
- Anna Šťastná – SvA, provozovna Hostivař (11),
- Petr Zajíc – M, služba staveb a tratí (15).

**V červnu 2005 oslavují 50. narozeniny:**

- Lubomír Bedrník – M, sl. elektrotechnická (31),
- Pavel Čermák – M, sl. elektrotechnická (32),

- Ivan Česka – PT, odb. řízení provozu (30),
- Ladislav Demeter – PA, provozovna Řepy (12),
- Petr Hanibal – M, služba technolog. zařízení (17),
- Dana Kamešová – SvA, provozovna Řepy (17),
- Jiří Kantor – SvT, prov. opravna tramvají (12),
- Karel Klein – PT, provozovna Hloubětín (11),
- Dana Kopřivová – SvT, prov. opravna tramvají (10),
- Petr Mezihorák – M, dopravní úsek (15),
- Martin Mráček – M, sl. elektrotechnická (26),
- Karel Obermaier – PA, provozovna Vršovice (11),
- František Podrázský – M, technický úsek (30),
- Jaroslav Pokorný – PA, provozovna Kačerov (14),
- Jiří Soukup – M, služba technolog. zařízení (12),
- Petr Spolek – SvA, provozovna Hostivař (28),
- Jan Šejbl – SvT, prov. opravna tramvají (31),
- Stanislav Škvor – PT, odb. řízení provozu (11),
- Pavel Veselý – M, služba staveb a tratí (15),
- Petr Vocílka – DC, provozovna měnirny (30),
- Hana Vondrušková – T, odbor staveb (21),
- Věra Waldekerová – PA, provozovna Klíčov (13),

- Miroslav Zápotocký – M, dopravní úsek (27).
- Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

**Do starobního důchodu odešli:**

- Stanislav Engl – SvA, provozovna Kačerov (32),
- Milada Fürstová – T, odbor staveb (10),
- Marie Jeslínková – PA, provozovna Kačerov (14),
- Eva Ježková – P, odbor zaměstnanek (23),
- Ivana Křížková – P, odbor zaměstnanek (10),
- Miroslav Lavický – DC, prov. trakční vedení (23),
- Antonín Melichar – PA, provozovna Kačerov (40),
- Vladimír Percl – SvT, prov. opravna tramvají (45),
- Josef Podolínský – PA, provozovna Klíčov (10),
- Hana Růžičková – P, odb. soc. péče a kol. vyjed. (12),
- Jana Řečinská – SvT, provozovna Motol (10),
- Arnošt Stecher – Ř, odb. nemovitého majetku (17),
- Vladimír Šajn – SvT, provozovna Kobylisy (32),
- Jaroslav Vaněček – DC, prov. vrchní stavba (35).
- Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.