

DP **KONTAKT**

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

IV. ročník fotbalového turnaje se hrál pod taktovkou Metra



Vítězný celek Metra I doplněný o fanoušky a hráče týmu Metro II.

Historie fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele Dopravního podniku zná třetího vítěze. Po Elektrických drahách a Středním odborném učilišti se radovali zástupci Metra. Přátelé symbolů mohou být nadšeni, v roce 25. výročí zahájení provozu metra v Praze se radovali právě reprezentanti tohoto odštěpného závodu, když v dramatické finálové bitvě porazili obhájce loňského prvenství 1:0 gólem Bohumila Vavříny.

Dramatické situace se střídaly na obou stranách, ale v repríze finále z roku 1998 se přiklonilo štěstí na stranu zkušenějších a výzrálejších borců Metra. Učňovskému týmu chyběl větší klid v koncovce a přehled, s jakým se prezentovali v minulém ročníku.

IV. ročník byl ve znamení nebyvalé vyrovnanosti. Celkem bylo odehráno patnáct zápasů, sedm z nich skončilo remízou, dvě utkání musely rozhodnout střely ze značky pokutového kopu a ve čtyřech zápasech rozhodla o vítězství jednoho z týmů pouze jediná branka.

Škoda jen, že se neprezentovalo všech osm týmů. Odštěpný závod Autobusy reprezentovali pouze hráči garáže Řepy, ale těm se nedařilo podle jejich předstáv, po dvou remízách a dvou prohrách skončili na sedmém místě.



Zástupci vítězného týmu s poháry, které před několika vteřinami obdrželi z rukou generálního ředitele.

O pátou přičku bojovali „bratrovražedný“ souboj zástupci Elektrických drah. Hráči domácích Opraven prokázali více fotbalového kumštu, a tak jim zaslouženě patří pátá přička. O přičku výše skončilo družstvo ředitelství, nastupující s menším počtem hráčů ze všech zúčastněných týmů. Vsadilo na propracovanou defenzivní taktiku, která sice nepotěšila oko fanouška, ale vedle k historicky nejlepšímu umístění „úřednického“ týmu. Semifinále mezi ředitel-



(Pokračování na straně 6)

Zajímavá čísla z pražské dopravy za rok 1998

Již se stalo zvykem, že vždy na jaře přichází Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha) s ročenkou, ve které podává přehled údajů o pražské dopravě za uplynulý rok. Nejinak je tomu i letos, a tak vám dnes zprostředkujeme některá zajímavá čísla z dopravy v našem hlavním městě za rok 1998.

Smutnou tradici uplynulých let je nezadržitelně zvyšování počtu automobilů evidovaných na území Prahy. Tento trend pokračoval i v minulém roce, avšak se znatelně nižší intenzitou než v letech dřívějších. Loni tak ve městě přibýlo „pouze“ necelých 10 tisíc automobilů. Nic se ovšem nemění na skutečnost, že s počtem 511 osobních automobilů na 1000 obyvatel (2,0 obyvatele/1 osobní automobil) patří Praha

mezi města s nejvyšším stupněm automobilizace na světě vůbec. I v těch nejmotorizovanějších západoevropských velkoměstech se stupeň automobilizace obvykle pohybuje v hodnotách 1 osobní automobil na 2,2 až 2,3 obyvatele.

Rovněž objem dopravních výkonů na pražské komunikační síti – nejpřesnější ukazatel, jenž charakterizuje vývoj dopravy v ulicích města – se v roce 1998 zvýšil „pouze“ o 3 % oproti roku 1997, celkově však za posledních 8 let došlo k více než zdvojnásobení dopravních výkonů automobilové dopravy. Rychleji než průměr za celou automobilovou dopravu se zvýšil dopravní výkon osobních automobilů, který ve srovnání s rokem 1997 stoupl o 4,5 %, zatímco výkon nákladních automobilů a autobusů klesl o 6 %. Osobní automobily také výrazně převažují ve skladbě dopravního proudu. Dnes v něm představují více než devět desetin ze všech vozidel, přitom začátkem 60. let tvořily jen necelou polovinu. Zajímavostí je v tomto ohledu vývoj počtu motocyklů – podle statistiky se zdá, že jsou v posledních letech téměř na „vyměření“. V roce 1961 představovaly ve skladbě dopravního proudu více než 20 %, v roce 1971 již jen 7 % a v roce 1998 mizivých 0,4 %.

Vysoký nárůst automobilové dopravy v Praze je způsoben řadou vlivů, za rozhodující považují odborníci z ÚDI Praha následující jevy: zvyšování celkového počtu cest po městě (což souvisí zřejmě s rozvojem podnikání a se změnou životního stylu obyvatel-

stva), vzrůst počtu osobních automobilů, které denně přijíždějí do Prahy z ostatního území státu nebo ze zahraničí a významný odliv cestujících MHD. Ten byl dramatický především v období 1990 – 1995, kdy se přepravní výkon snížil o 800 tisíc cestujících za průměrný pracovní den, v posledních dvou letech pak jde již „jen“ o úbytky v řádu deseti tisíců.

Zvýšená intenzita automobilového provozu s sebou přináší bohužel i velký počet dopravních nehod. Navíc zde od roku 1990 platí jedna nepříznivá tendence: dopravní nehody přibývají rychleji než dopravní výkony. V roce 1998 došlo na území Prahy k více než 42 tisícům dopravních nehod, což představuje průměrně 115 nehod denně. Relativně příznivou skutečností je, že počet zranění při nehodách roste pomaleji než celkový počet nehod i než dopravní výkon.

Ročenka ÚDI Praha dále poskytuje velké množství detailních údajů o skutečnostech, s nimiž se na stránkách DP-KONTAKTU často setkáváte – například o preferenci MHD před automobilovou dopravou či záchranných parkovišťech P+R, ale také o dalších druhích dopravy v našem hlavním městě – například o lodní a letecké dopravě.

Zájemcům o podrobné údaje z pražské dopravy lze jen doporučit internetové stránky ÚDI Praha (<http://www.udi-praha.cz>), kde jsou k nahlédnutí i další materiály, které v ročence nenajdete.

Marek Šebeš



Foto: Josef Karel

Před sto lety přijely tramvaje poprvé do Vršovic

Historie městské hromadné dopravy v Praze je tak bohatá a dlouhá, že svá malá stoletá jubilea si začínají připomínat i obyvatelé jednotlivých pražských čtvrtí. Vršovice, které v minulosti dokonce byly samostatným městem, se své první tramvaje dočkaly právě 1. července 1899. Koncepce obsluhy Prahy městskou hromadnou dopravou, kterou připravily Elektrické podniky a jim předcházející komise pro elektrické dráhy, od počátku počítala i s dopravou do této části pražské aglomerace. Vždyť nechybělo mnoho a ve Vršovicích mohla dokonce na sklonku minulého století jezdit parní tramvaj.

První tramvaje přijely do Vršovic od vinohradského Purkyňova náměstí (dnešního náměstí Míru). Tam navázaly na již existující okružní dráhu Praha – Žižkov – Královské Vinohrady a na trať Ječnou ulici ke Karlovu náměstí. Stavební délka nové tratě byla necelých 1700 metrů. Původní konečná tramvaje byla na dnešním Vršovickém náměstí a jmenovala se Na kovárně. Tramvajová trať ve Francouzské ulici byla dvoukolejná, ale koncová část mezi dnešní Ruskou a Vršovickým náměstím byla jednokolejná. V konečné stanici byla výhybna, na kterou byla napojena ještě krátká kusá kolej zpět. Podle původních projektů, schválených v roce 1897 měla pokračovat dnešními ulicemi Rostovskou a U Vršovického nádraží a dál Nuselským údolím k Vyšehradu, kde se měla napojit na už postavenou trať od Karlova náměstí. Protože však správní rada Elektrických podniků dala po koupi koňky v roce 1898 přednost její elektrifikaci, odložila úmysl dokončit zamýšlený okruh na pozdější dobu. Stalo se tak vlastně až ve dvacátých letech, pochopitelně podle zcela nových projektů, které se přizpůsobily změněným komunikačním poměrům. Kusá kolej se příležitostně využívala k odstavení vozů, ale časem byla zrušena. Pravděpodobně se tak stalo v roce 1905, kdy byl dvoukolejný úsek prodloužen o 104 metry, ale přesto dál zůstala jednokolejka při vjezdu na náměstí.

Z vršovické stanice Na kovárně mohli cestující jet přímo až do Spálené ulice (tedy do dnešní za-

stávky Národní třída). Linka v počátečním období nebyla označena číslem, ale veřejnost ji poznala podle zelených vozů s červenými tabulkami a červeným reflektorem. Na jízdenkách byla označena písmeny Sp. Ke změně došlo v roce 1901, kdy sem byla místo původní linky odkloněna pozdější „jednička“, takže se z Vršovic jezdilo do Anglické ulice a Škréťovou kolem Národního muzea k nádraží císaře Františka Josefa a přes Bulhar, kolem Olšan na Floru. V té době byla ovšem linka označena zelenými vozy, hnědými tabulkami a bílými reflektory, na jízdenkách písmeny



Tak to vypadalo v dnešní Minské ulici na počátku 30. let, tehdy se ovšem jmenovala Krokova a konečnou tu měly tři linky, č. 1, 4 a 20.

OK. Označení se však brzy změnilo a zelené vozy vystřídaly červené, v roce 1903 na bílém reflektoru přibyl ještě červený pruh a teprve koncem března 1908 se poprvé vyjelo s číslem 1. Jednička pak byla na této trati do Vršovic po dlouhá léta domovskou linkou, i když se její trasa v dalších částech Prahy často měnila.

Teprve v prosinci 1912 byla trať zdvoukolejněna až do konečné stanice. Ale už o rok později, 20. června 1913, byla prodloužena až do dnešní Minské ulice na nároží s Vršovickou (ta se tehdy jmenovala třída krále Jiřího, stejně jako konečná stanice). Zajímavostí zdejší konečné byla dlouhá kusá kolej, vedoucí až k mostu přes Botič u dneš-

ního stadionu Bohemians, která sloužila k odstavení vlečných vozů v mimošpičkovém období. Linka č. 1, která tudy v té době jezdila, na své trase neměla žádnou vozovnu a nemohla tedy u nich odpojovat vlečné vozy. Tento způsob odstavení „vlečňáků“ na konečné se osvědčil a byl později praktikován i u některých jiných linek. Nikde ale nebyla pro tento účel vybudována odstavná kolej v takové délce jako ve Vršovicích. Pro úplnost ještě dodejme, že v roce 1910 vyprojektovaly Elektrické podniky trať Petrohradskou ulicí do Michle. Ke stavbě ale nedošlo.

V roce 1926 byla postavena dvoukolejná trať od dnešní křižovatky Otakarova a Vršovice získaly zcela nové spojení přes Nusle. V té době vznikla i velká tramvajová smyčka kolem bloku domů. Tehdy byla ještě jednokolejná. Uvažovalo se také o vybudování tramvajové smyčky u Vršovického nádraží. Na počátku roku 1935 byl postaven nový tratový úsek do Strašnic a Vršovice se dočkaly svého třetího směru. Trať k Průběžné ulici ale vedla ještě téměř nezastavěnými pozemky, místy dokonce na vysokém náspu.

Nechceme se na těchto řádcích zabývat všemi změnami kolejí a linek, které se kdy ve Vršovicích objevily, připomeňme ale jednu zajímavost z křižovatky Moskevská – Ruská. Na počátku 60. let tady došlo k několika vážným dopravním nehodám, kdy tramvajím jedoucím z poměrně prudkého kopce, sehlaly brzdy. Proto byla směrem do Ruské ulice zřízena kusá bezpečnostní kolej, jejíž konec byl zalit měkkým asfaltem pro usnadnění brzdění. V letech 1966 – 1967 bylo před odbočkou instalováno zařízení, které pokud vlak projel nepříměnou rychlostí, automaticky přehodilo výhybku na bezpečnostní kolej a souprava by se ve stoupání Ruské ulice sama zastavila. Po zavedení vozů T3 na zdejší linky bylo zařízení odstraněno, samotná kolej byla snesena asi v roce 1971. Jestli někdy svému účelu posloužila, nevíme.

–pf–

Souprava modernizovaných vozů metra typu 81–71M ve finále schvalovacího řízení

Prototypová souprava modernizovaných elektrických vozů metra byla, vzato od poslední informace pro čtenáře DP-KONTAKTu, ve zkušebním provozu s cestujícími. Byla vystavována do pravidelného provozu v obězích GVD 32 a 30 a k 3. květnu letošního roku najela v této etapě 30 832 kilometrů. Tím byla splněna podmínka Drážního úřadu najet 30 000 km a zkušební provoz s cestujícími byl ukončen. Následovala zkouška, tzv. dílenská, kdy byl na vybraných uzlech vozu kontrolován stav a opotřebení, přístupnost a snadnost demontáže a montáže. Po této poslední zkoušce byla pracovníky konsorcia ŠKODA – ČKD, za účasti pracovníků o. z. Metro, zpracována závěrečná zpráva.

Na Drážní úřad potom byla kompletní dokumentace k řízení o změně na drážním vozidle předána 31. května 1999. Souprava sama byla 10. května předána ke statickým a napětovým procedurám před zkušební instalací kompletu zabezpečovacího zařízení PA 135 MATRA. O sedmáct dní později pak přešla do depa Hostivař k montáži vlastních bloků a zahájení zkoušek s tímto zařízením.

Naši cestující tedy soupravu po určité době na trati nevidí. Ale zkoušky s PA 135 jsou velmi důležité. Poprvé se plynulě řízení pulzních pohonů nových generací vozů metra bude „učit“ spolupracovat se zařízením MATRA, ale pochopitelně také naopak.

Ing. Vladimír Bílek

Stanice Malostranská na trati A je od 1. července mimo provoz

Po dobu následujících devíti měsíců bude stanice metra Malostranská na trati A uzavřena. A tak pouze projíždět budou všechny vlaky metra od čtvrtka 1. července touto stanicí. Výluka zde potrvá devět měsíců, tedy přibližně stejně jako v loňském a na začátku tohoto roku v případě stanice Náměstí Míru a předtím stanic Staroměstská a Hradčanská. Toto mezi Pražany a návštěvníky města nepopulární opatření si kromě výměny zastaralých eskalátorů sovětské výroby vynutila také celková rekonstrukce stanice a vestibulu.

Stanice Malostranská má pouze jediný výstup, vybavený třemi rameny více než dvacet let starých sovětských eskalátorů LT 4 o dopravní výšce 22,6 metru a třemi rameny eskalátorů PS TV 02 – výroba Transporta – v délce 6,6 metru, které budou nahrazeny moderními, tiššími pohyblivými schody. Všechny tyto eskalátory jsou v provozu přibližně 100 tisíc hodin. Protože je současně nezbytné zrekonstruovat i eskalátorový tunel, stanici a vestibul, což není technicky možné při zachování býj jen omezeného provozu s cestujícími, je nutné úplné uzavření stanice.

Kompletní projektovou dokumentaci na výměnu eskalátorů a rekonstrukci stanice zpracoval Metroprojekt Praha a s., inženýrskou činnost zajišťuje již tradičně Inženýring dopravních staveb a s. a jako dodavatel eskalátorů byla výběrovým řízením vybrána firma Schindler. Stejným postupem byla určena firma IPS a s. jako dodavatel stavební části stanice, tunelu a vestibulu včetně přidružených technologických prací.

Celkový charakter rekonstrukce je obdobný jako v předchozích rekonstruovaných stanicích. Změnou je, že tentokrát bude méně šest ramen pohyblivých schodů a nikoliv pouze tři. Kromě výše zmíněných oprav eskalátorového tunelu čeká vlastní stanici a vestibul vylepšení prostor pod nástupištěm, vzduchotechnika, osvětlení a odvodnění. V eskalátorovém tunelu a ve vestibulu včetně výstupu se bude pracovat nepřetržitě, pouze v bočních staničních tunelech je práce možná jen v časově omezených nočních výlukách metra. Při běžném denním provozu metra budou prováděny práce pouze v rozsahu nástupiště a pod ním. Prostor nutný k zachování bezpečného průjezdu metra bude vymezen oplocením tak, aby provoz nebyl žádným způsobem ohrožen. Stejně budou respektovány i zásady péče o životní prostředí – na minimum tedy bude omezena prašnost, množství zplodin při svařování a hluk. Samozřejmě se při projektování rekonstrukce nezapomnělo ani na zachování požární bezpečnosti.

V prostorách vestibulu bude pamatováno i na rozšíření obchodní vybavenosti a v souvislosti s rekonstrukcí objektu Valdštejnské jízdní bude při rekonstrukci stanice zahájena i rekonstrukce blízkého zahradního atria.

Uzavření stanice Malostranská nepřinese žádné změny v povrchové městské hromadné dopravě ani v její individuální kolejně. Aby bylo umožněno spojení na nejbližší stanici metra, budou využity stávající rezervy tramvajových linek č. 12, 18, 22 a 23.

Ing. Svatoslava Pavlišová
(redakčně upraveno)

Vozový park autobusů – IX. díl

Po nebyvalém rozvoji pražské autobusové dopravy v letech 1964 až 1981 dochází od roku 1982 až do dnešních dní k období, které můžeme nazvat obdobím postupného uspokojování nových nároků na přepravu.

Začala klesat přepravní poptávka v centru města a naopak se zvyšovaly nároky na přepravu v oblastech nové zástavby. Změnilo se i časové rozložení přepravní poptávky. Vzrostl zájem o přepravu v dopoledním sedle. Počet vypravovaných vozidel a dopravních výkonů těmto nárokům nepostačoval, a proto byly hledány další cesty k pokrytí zvyšujících se dopravních potřeb, ovšem bez růstu počtu nasazených vozů.

Výsledkem organizačních opatření bylo zvýšení oběžné rychlosti, a tím zahuštění intervalů se stejným počtem vozů. Dodávky kapacitnějších autobusů byly neuspokojivé a tudíž lze říci, že se v těchto letech nedařilo poskytnout v přepravě autobusy městské hromadné dopravy patřičnou kvalitu služeb.

Rok	Počet linek	Délka linek (km)	Počet nasazených vozů	Počet ujetých vozokm (tisíc)	Počet přepravených cestujících (tisíc)
1982	201	1587	917+63	59421	444726
1983	203	1610	917+63	58883	455100
1984	202	1655	924+63	60943	457700
1985	204	1671	917+63	62051	434981
1986	212	1670	917+63	61307	422596
1987	217	1839	924+68	60945	431764
1988	224	1878	932+72	60727	431620
1989	223	1900	994+73	60665	431833
1990	224	1918	983+73	59966	428682
1991	219	1918	910+66	61219	505470
1992	218	1976	910+67	62696	482534
1993	216	1995	939+24	61968	440547
1994	218	2002	942+26	63515	427074

Jelikož se touto dobou budeme na rozdíl od předcházejících období zabývat podrobněji, uvedeme zde i stručný přehled vozového parku autobusů v těchto letech.

V dalších dílech se budeme podrobně věnovat

Rok	ŠM 11	ŠL11	Ikarus	Karosa B731	Karosa C734	Karosa B732	Karosa B 741	Neoplan
1982	920	25	194	226	15			
1985	336	9	321	644	18			
1987	61	3	288	779	95	108		
1991	-	-	348	293	50	597	3	
1994	-	-	267	87	37	860	64	1

Spotřeba elektrické energie v o. z. ED

Odštěpný závod Elektrické dráhy se řadí roční spotřebou 167 milionů kWh mezi největší odběratele elektrické energie v Praze. Na této spotřebě se podílí 94% provoz tramvají a lanové dráhy, který je napájen z 38 měniren a 1 trafostanice o instalovaném výkonu 200 MVA.

V roce 1998 tramvaje spotřebovaly 157 milionů kWh o celkovém nákladu 364 milionů Kč, což představuje 1 milion Kč denně při průměrné ceně 2,31 Kč/kWh. U tramvaje typu T3 je průměrná roční spotřeba na kilometr 3,4 kWh, u tramvaje typu KT8D5 6,6 kWh, u tramvaje typu T6A5 2,5 kWh

V roce 1993 bylo instalováno dálkové měření elektrické energie ve 3 tarifních pásmech v sazbě B2 od švýcarské firmy Landis & Gyr, které přineslo měsíční úsporu změnou sazby 2 miliony Kč a toleranci platby za záložní výkony při objíždných trasách tramvají. Dále bylo dosaženo úspory pracovníků při odečtech elektroměrů v dálkově ovládaných měřičích a úspory pohonných hmot při jejich objíždní.

Modernizace dálkového měření elektrické energie, která byla realizována v první polovině letošního roku, umožní přechod do výhodnější sazby B1, čímž dojde k další úspoře nákladů. Navíc zajistí pro nový řídicí systém energetického dispečinku tramvají oka-

niže uvedeným autobusům. Rok 1994 lze charakterizovat jako rok, kdy odštěpný závod Autobusy začal viditelně usilovat o zvýšení kvality nabízených služeb.

Kromě nových typů autobusů Karosa byl v roce 1994 do sítě MHD v Praze zařazen nízkopodlažní autobus Neoplan N 4014/3 s bezbariérovým přístupem.

Dále bylo s výrobcem autobusů (Karosou) dohodnuto, že i vybavení autobusů motory IIAZ, bude splňovat emisní normu Evropského společenství známou pod zkratkou EURO 2. Pozoruhodné je, že tato norma začala v zemích ES platit od 1. října 1996. První autobus s tímto motorem, evidenční číslo 5127, byl uveden do provozu v garážích Kačerov již v květnu 1994.

Tímto počínem začal o. z. Autobusy společně s výrobcem splácet dluh v této oblasti. Všechna opatření směřují ke snížení negativního vlivu provozovaných autobusů na životní prostředí. Ve srovnání s jinými dopravci lze vyzdvihnout péči o technický stav autobusů, které svou konstrukcí nevyhovují současným požadavkům, ale jejich pravidelným seřizením lze negativní vliv minimalizovat. Dále provozovatel používá výhradně nízkosírné nafty z produkce rafinérie Kaučuk Kralupy. Dále bylo uskutečněn přechod na bezazbestové obložení brzd a těchto opatření byla provedena celá řada, takže v současné době se autobusy odštěpného závodu Autobusy podléhají na celkovém znečištění ovzduší v hl. m. Praze pouze nepatrně.

-bus-



Foto: Archiv DP

Odešel Jan Šinkmajer

Při pohledu na jízdní řád pražské městské hromadné dopravy málokdo ví, kdo jim dal podobu, kdo vlastně vytvořil program pro jejich tvorbu, aby ulehčil práci konstruktérům jízdních řádů, aby odstranil mravenčí práci vypisování jízdních řádů zastávkových, vozových, dispečerských a dalších prací, které zaměstnávaly dříve desítky lidí. To kdysi vzadu, nenápadně vdechoval tomuto programu život pan Jan Šinkmajer.

Narodil se 4. ledna 1949. Po absolvování střední dopravní školy nastoupil jako výpravčí u ČSD. Dne 21. června 1978 nastoupil do Dopravního podniku, do odštěpného závodu Autobusy jako konstruktér jízdních řádů, později přešel do Závodu výpočetní techniky v Dopravním podniku. Protože našel svoji cestu řešení konstrukce a zpracování jízdních řádů, osamostatnil se a dne 1. ledna 1992 založil vlastní firmu POLYSOFT. S ohledem na možnosti tehdejší výpočetní techniky vytvořil rychlý a na objem dat velice úsporně řešený program „Jízdní řády“, který se rutinně v praxi používá od roku 1990. V roce 1993 byla dána do provozu druhá (počítáme-li zvláštní verzi pro DP Ústí nad Labem tedy třetí) podstatně zdokonalená verze programu, která byla v zápětí doplněna o program grafické tvorby a zpracování jízdních řádů. Samozřejmě během dalších let se tyto programy rozšiřovaly, obohacovaly o další prvky (různé typy tiskových výstupů). Poměrně hodně práce na úpravách programů a tiskových výstupu znamenalo rozšíření pražské městské hromadné dopravy do systému PID. Již v této době zároveň pracoval spolu se svým synem na nové verzi programu „Jízdní řády pro Windows 95 a NT“, která bude v blízké budoucnosti schopna nahradit stávající verze programu. Štěstím v neštěstí je ta skutečnost, že 80% práce na nových programech pro Windows je dílem jeho syna, který chce pokračovat v otcových šlépějích. Honza starší byl stále zavalen objednávkami na předělání původních programů, a tak v podstatě syna, který vyroste ve velmi šikovného programátora metodicky vedl a kontroloval správnost výsledků jeho práce.

Ve vzácných chvílích osobně volna si rád zahrál na kytaru, nejen ve své kapele, ale i při posezení s přáteli. Jako vynikající hudebník byl znám nejen v místě svého bydliště v Lysé nad Labem.

Choval se vždy nenápadně, skromně. Nikdy se okázale neprezentoval, tento čas raději věnoval poctivé práci, o které nikdy moc nemluvil. Téměř před dokončením nové verze „Jízdní řády pro Windows 95 a NT“, uprostřed své práce, dne 10. června 1999 náhle zemřel. Bylo mu teprve 50 let. Měl mnoho plánů, chtěl toho ještě hodně udělat. Přesto stihl udělat pro Dopravní podnik velký kus práce.

Odešel dobrý člověk, po kterém tu zůstaly výsledky jeho práce, kterou budeme i nadále potkávat na každé autobusové či tramvajové zastávce.

**Za ROPID a Dopravní podnik
Josef Kvasil a Miloš Zvolánek**

ních řízení výrobních, dopravních a technických provozoven ve spolupráci s odborem energetiky modernizací stávajících technologií, rekonstrukcí objektů s ohledem na zlepšování životního prostředí, regulací a zaváděním výpočetní techniky a vhodnou investiční politikou. V provozu tramvají mohou ovlivnit úsporu řídicí tramvají optimální technikou jízdy a využitím setrvačnosti tramvajového vozu při minimálním počtu rozjezdů. Při nesprávné technice jízdy se spotřeba trakční energie může zvýšit až o 70%. Cílem je trvalé dosahování energetických úspor a snížení nákladů na energii.

Ing. Jaroslav Mičan

Nehodová místa v provozu - 6. díl

Z Národní třídy, o které jsme psali v minulém dílu, se přesuneme po proudu Vltavy, nehodově vcelku klidným úsekem, až k zastávce Veletřní. Ne že by na celé trase od Národního divadla přes Staroměstskou, Čechův most a nábreží kpt. Jaroše k ničemu nedošlo, zejména jsou alarmující 2 střety s chodci a 2 železniční nehody, nejedná se však o traťový úsek, kterému by se dostalo té pochybné či být zveřejněn v našem seriálu. To ovšem už vůbec neplatí o křižovatce Veletřní, kde se odehrálo 15 nehod. Směrově je to zhruba 1:1 – 8 nehod ve směru z centra a 7 nehod ve směru do centra.

Hustota tramvajového provozu tu není nijak extrémní – 3 linky v intervalu 8 minut v ranní přepravní špičce. Křižovatka sama je řízena světelnou signalizací, která je většinou zapnuta, rozhledové podmínky jsou dobré (snad s výjimkou části Veletřní ulice ve směru k Bubenské) a pokud jsou pravidla silničního provozu respektována, nemůže zde dojít k situaci, která by měla za následek nehodu (to ostatně, teoreticky, nikde).

Pokud jsou pravidla silničního provozu dodržována. Jak to zde vypadá v praxi? Zásadně se tu porušují 2 ustanovení vyhlášky: pravidlo o dávání přednosti v jízdě při odbočování vlevo všem protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům a **tramvajím v obou směrech** a pravidlo o zákazu přejetí hranice křižovatky, pokud ji nelze opustit. Světelná signalizace uvolní směr po ulici Dukelských hrdinů a řidič tramvaje má v obou směrech nuceně prst na zvonku, protože jinak by mu na koleje zcela jistě najelo vozidlo, odbočující vlevo. Po signalizačním uzavření tohoto směru čeká na možnost odbočení vlevo obousměrně poměrně mnoho aut. Pokud se jim podaří křižovatkou projet, je již volný směr po Veletřní ulici, scéna se opakuje s tím rozdílem, že na možnost odbočení vlevo se tu čeká zejména ve směru od Letné. Proto je zde nainstalována „vyklizovací šipka“, která umožní volný průjezd. Řidiči se rozjedou, odbočení vlevo se jim však zpravidla nepodaří dokončit, protože intenzita provozu ve směru k Výstavišti je obvykle na stupni 5. Do toho znovu „padne zelená“ pro směr po ulici Dukelských hrdinů a pokud se řidiči tramvaje povede vjet do křižovatky, má problém se z ní dostat právě pro automobily, jejichž

řidiči čekají na kolejích, až se budou moci zařadit a pokračovat v jízdě. To je obtížné, protože jak jsme si řekli, v tomto směru už je zelená a nově přijíždějící vozy v tom obvykle brání. Chaos je dokonalý a není divu, že se stane dopravní nehoda.

Co s tím? V prvé řadě dodržovat pravidlo, které jsme zatím nezmínili, protože je pokládáme za na-prostou samozřejmost: jezdí se vpravo a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, **při pravém okraji vozovky**. Toto základní ustanovení pravidel silničního



Foto: Josef Karel

provozu nedodržuje snad nikdo. Ne, že by se jezdilo vlevo, ale hlavně tam, kde jsou koleje, pokládají je řidiči automobilů za skvělé vodítko a nehodlají z nich uhnout. Většinou totiž není kam, i když se často setkáváme s tím, že je tramvaj tímto způsobem zdržována evidentně úmyslně. Pokud by auta skutečně vpravo jezdila, nebyl by již takový problém s vyklíčením křižovatky. Dalším porušovaným pravidlem je dávání přednosti při odbočování vlevo (příčina většiny nehod na popisované křižovatce), o tom jsme ale již psali několikrát a nemá smysl se opakovat. A to poslední – vjíždění do křižovatky, když ji nemohu projet – to porušujeme, ruku na srdce, všichni bez výjimky. Námitka: jinak bych tam stál hodinu, zejména ve směru z centra. Odpověď: asi ano. Ale když už jsme přistoupili na hru „nacpat se, kam to jde“, nemůžeme očekávat, že někdo bude něco řešit, aby se neuspokojiv stav zlepšil.

V Americe platí pravidlo, že kdo poruší zákon, přestává jim být chráněn. U nás tak zcela ne. Na křižovatce Veletřní můžeme říci: naštěstí. **-zjs-**

Jízda zručnosti řidičů tramvajů v Olomouci s pražským úspěchem

V rámci oslav 100. výročí městské hromadné dopravy v Olomouci se uskutečnil další ročník soutěže řidičů tramvajů v teoretických i praktických schopnostech „**Jízda zručnosti řidičů tramvajů**“.

To je krátká nic neříkající zpráva, ale všechny určitě zajímá, jaké to vlastně bylo, o co šlo a jak dopadli naši zástupci.

Na začátku letošního roku bylo na sdružení dopravních náměstků měst České republiky provozujících MHD dohodnuto konání a místo jízdy zručnosti. Od té doby začalo nelehké shánění podkladů pro soutěž, zajištění sponzorů a podobně pro hostitelské město – Olomouc. Jako jeden z Dopravních podniků s tramvajovým provozem v této republice jsme uspořádáním obdobných akcí měli asi nejvíce zkušeností, a proto jsme rádi předali své „know – how“ dále k využití. Představitelé Dopravního podniku města Olomouce se ukázali jako schopní organizátoři. Jejich zásluhou (zejména dopravního náměstka ing. Pavla Zatloukala, technického náměstka Tomáše Truchy a vedoucího tramvajového provozu Bořivoje Stárka) se setkání tramvajáků povedlo nadmíru dobře. Sjele se účastníci ze všech Dopravních podniků v ČR, které provozují tramvajovou dopravu a zástupci ze spřáteleného zahraničí (DP Bratislava a DP Košice), celkem tedy 9 družstev.

Sraz účastníků byl v pátek 14. května 1999 v hotelu Hanácký dvůr na předměstí Olomouce. Všichni účastníci dorazili včas, jak se na správné dopravy sluší a patří. Proto mohl být předem avizovaný program dodržen. Po tradičních (leč nezbytných) formalitách jako je porada organizačního výboru včetně vedoucích družstev, oficiálním přivítáním účastníků soutěže a seznámením s jejím průběhem, se rozběhla

takřka volná zábava, která byla silně poznamenaná předstartovní nervozitou.

Ráno 15. května se všichni účastníci odebrali na místo konání soutěže – kolejový trojúhelník před vozovnou olomouckého Dopravního podniku v Koželužské ulici. Soutěžilo se v teorii a praxi řidičského umění.

Formou testu byly prověřeny znalosti z vyhlášky 99/89 Sb., nauky o vozidle T3 a zdravotvody. Praktická část soutěže probíhala s vozem T3 a měla následující části:

1. Start;
2. Zastávka;
3. Omezená rychlost 20 km/hod;
4. Zastavení pantografem na určeném místě a příprava na couvání ze zadního stanoviště;
5. Couvání ze zadního stanoviště a přesun na couvání z předního stanoviště;
6. Zastavení při couvání z předního stanoviště na přesnost;
7. Průjezd profil – čelo vozu;
8. Cil – zastavení vozidla spráhem před cílovou čarou;
9. Napojení, sunutí a odpojení vozů;
10. Výměna pojistky MG.

Na měření rychlosti byl na soutěž zapůjčen náš vůz vybavený radarem, který vzorně a bezproblémově obsluhoval **Pavel Štros**.

Přesné o osmé hodině ranní soutěž začala. V zasedací místnosti ve vozovně byla soutěž zahájena teoretickou částí a naši soutěžící si vylosovali startovní čísla 3 (**Tomáš Kostelník**) a 10 (**Dana Souchová**).

Po devadesáti minutách začala praktická část soutěže. Bohužel počasí nebylo příliš soutěžní nakloněno. Celé dopoledne bylo zataženo s občasný-

Odštěpný závod Metro je v současné době největším odběratelem elektřiny na území hl. m. Prahy ze sítě Pražské energetiky a. s. (PRE). Elektricky tvoří metro propojení celek. Síť metra je napájena z 11 rozvodů 110/22 kV PRE pomocí 57 elektrických stanic (měniny a distribuční transformovny) s instalovaným příkonem 376,48 MW.

V roce 1998 metro spotřebovalo **192 milionů kWh** při špičkovém výkonu **přibližně 50 MW**, což představuje výkon jednoho bloku klasické tepelné elektrárny. Náklady na tuto elektřinu činily **316,1 milionů Kč**, což je asi 10 % celkových ročních nákladů odštěpného závodu Metro. Z celkové spotřeby připadá 52,1 % na napájení vozů metra (trakční energie), 14,6 % na osvětlení, 28,1 % na motorové spotřebiče (eskalátory, čerpadla, ventilátory) a elektrické topení a zbylých 5,2 % na spotřebu dep, opravny technických center a administrativních budov.

Z celkové trakční spotřeby připadá na trať A asi 21 %, trať B 40 % a „céčko“ 39 %. Přitom spotřeba jednoho vozu na ujetí 1 kilometru je v průměru 2,7 kWh.

Díky systému napájení, centrálnímu měření a vyhodnocování odběru počítačem pomocí přístrojů a programového vybavení firmy Landis a Gyr a dále díky optimálnímu sjednávání odběrových diagramů

Elektrická energie – kolik jí spotřebuje metro?

pracovníky útvaru energetiky o. z. Metro, je dosaženo prakticky nejnižší ceny za elektrickou energii v rámci odběru PRE. Průměrná cena činí v současné době **1,61 Kč/kWh** (bez DPH). Vzhledem k tomu, že i přes tuto příznivou cenu jsou celkové náklady na elektřinu značné, je v metru věnována trvalá pozornost úsporám. V průběhu let provozu původně energeticky předimenzovaného metra byla přijata řada úsporných opatření, která jsou trvale uplatňována v provozu i při projektování nových tras. O úsporách svědčí i to, že zatímco v roce 1991 činil podíl nákladů na elektrickou energii přibližně 25 % nákladů na metro, je to dnes pouhých 10 %. V současné době jsou možnosti úspor stylem „zhasnutí, vypnutí, omezení“ prakticky vyčerpány a jedinou cestou k dalším úsporám je zavádění nové, energeticky méně náročné techniky (nové vozy, eskalátory, osvětlovací tělesa, regulace a podobně).

Odštěpný závod Metro mimo vlastní provoz zajišťuje napájení rozsáhlé obchodní vybavenosti ve vestibulech a okolí stanic. Na elektrickou síť metra je dnes napojeno řádově 630 odběrů elektrické energie cizích odběratelů. **Tržby** za prodej médií (včetně tepla a vody) činily v roce 1998 **34,5 milionu korun**.
Ing. Milena Malíková, odbor energetiky

mi dešovými přeháňkami. Když startovala naše soutěžící, nebe se zataho úplně a k dešti se přidaly i kroupy. Zástupkyně našeho Dopravního podniku to však nevyvedlo z míry a bez problémů svoji soutěžní jízdu dokončila. Jelikož Tomáš Kostelník už svoje účinkování také úspěšně ukončil, čekalo se na výsledky. V průběhu celé soutěže se naše družstvo drželo průběžně na 2. až 3. místě celkové kvalifikace. S příchodem dalších výsledků jednotlivců ze všech stanovišť do centrálního výpočetního střediska, o které se již tradičně staral Vladimír Dvorský (jako obvykle bezchybně), se situace vylepšovala – a výsledky?

Přišli jsme, viděli jsme, zvítězili jsme!

Výsledky: Družstva: 1. DP Praha, 2. DP Bratislava, 3. DP Olomouc. **Jednotlivci:** 1. Tomáš Kostelník, 2. Pavel Ščepka, 3. Vlastimil Koza.

Vítězstvím v této prestižní tramvajácké soutěži jsme potvrdili odbornou i praktickou vyspělost řidičů Dopravního podniku hl. Prahy, akciové společnosti, odštěpného závodu Elektrické dráhy. V dalších soutěžích se opět pokusíme navázat na tyto výsledky a pokud možno mít co nejdéle v držení putovní poháry.

Složení pražské výpravy: Ing. Karel Kebrle (vedoucí výpravy), Ing. Petr Reindl (vedoucí družstva), Tomáš Kostelník (člen družstva), Dana Souchová (členka družstva), Pavel Štros (radarový operátor) a Vladimír Dvorský (operátor výpočetní techniky).

-ed-

Vývoj nehodovosti v provozu našich autobusů v první třetině roku 1999

Vývoj nehodovosti v provozu autobusů za období leden až duben 1999 byl příznivý. Honem to ale zaútkejme, protože do konce roku zbývají ještě celé jeho dvě třetiny! Snížil se celkový počet nehod i počet nehod zaviněných. S tím souvisí i zvýšení počtu ujetých km na jednu nehodu. Počet lehce raněných se bohužel zvýšil, ale snížil se počet těžkých a smrtelných zranění. Nedošlo k nehodě zaviněné řidičem autobusu pod vlivem alkoholu.

lo nedání přednosti v jízdě, z toho 4 nehody zavinili řidiči osobních vozidel jedoucí z Povltavské ulice. Jednu nehodu zavinil řidič osobního vozidla při přejíždění ze středního jízdniho pruhu do pravého jízdniho pruhu při odbočování do Povltavské ulice.

Druhým místem se 4 nezaviněnými nehodami byla ulice Vysočanská v úseku mezi křižovatkami ulic Teplická a Litoměřická. Dvě nehody byly zaviněny řidiči osobních vozidel z příčiny nedání přednosti v jízdě

Po třech nehodách bylo v pěti úsecích:

* Úsek od křižovatky Plzeňská – Pod Kotlářkou ke křižovatce Kukulova – V Úvalu, jedná se o ulice Pod Kotlářkou, Weberova a V Úvalu (**nehody zaviněné řidiči osobních vozidel**);

* Úsek od křižovatky Evropská – Drnovská ke konečné zastávce Letiště Rozumné, v tomto případě jsou to ulice K Letišti a Aviatická (**nehody zaviněné řidiči osobních vozidel**);

* Úsek od křižovatky Roztocká – Kamýcká ke křižovatce Kamýcká – Suchdolská v Kamýcké ulici (**nehody zaviněné řidiči osobních vozidel**);

* Úsek od křižovatky Vychovatelna ke křižovatce Pelc – Týrolka v ulici V Holešovičkách. Ve směru do centra byly 2 nehody a z centra 1 nehoda (**nehody zaviněné řidiči autobusů o. z. Autobusy z příčin nedodržení bezpečné vzdálenosti a neodhadnutí průjezdního profilu**);

* Úsek od křižovatky Chlumecká – Novopacká ke konečné zastávce Černý most v ulici Chlumecké (**nehody dvakrát zavinily řidiči osobních vozidel a jednou chodce**).

V ostatních úsecích byly maximálně dvě nehody.

Závěr

Vývoji nehodovosti je ze strany vedení a odborných útvarů odštěpného závodu Autobusy věnována trvalá pozornost. Místa s nejvíce nehodami jsou projednávána v pracovní skupině vybraných odborníků ustanovené při dopravním úseku. Přímou na místě jsou ze všech možných hledisek posuzovány provozní podmínky a poměry těchto kritických míst, dopravně-inženýrská řešení, dopravní značení, prostorové uspořádání, stavební stav a povaha a další aspekty, s cílem nalezení a uplatnění vhodných opatření směřujících k eliminaci počtu nehod. Obrazně řečeno – snažíme se odstranit různé pasti, léčky a nástrahy, které na naše řidiče v náročném každodenním provozu čekají a při nešťastném souběhu řady faktorů si „vyhlédnou“ svoji oběť.

Za dosažení výborných výsledků v nehodovosti v tomto období děkujeme všem našim řidičkám a řidičům autobusů, kteří se o to v každodenní náročné práci zasloužili a do dalšího období přejeme jen službu se šťastným začátkem, průběhem i koncem – ve zdraví a bez nehod.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrđý

Přehled hlavních ukazatelů nehodovosti

sledovaný ukazatel	období leden - duben		rozdíl ±	
	1999	1998	v počtu	v %
nehody celkem	296	318	-22	-6,9
z toho zaviněné o. z. Autobusy	84	115	-31	-26,9
ujetých km na 1 nehodu – celkem	73 851	70 180	3 672	5,23
- zaviněnou o. z. Autobusy	260 238	194 062	66 177	34,1
celkový počet lehce raněných	68	65	3	4,6
z toho zaviněných o. z. Autobusy	11	7	4	57,1
celkový počet těžce raněných	0	4	-4	-100,00
z toho zaviněných o. z. Autobusy	0	1	-1	-100,00
celkový počet smrtelně raněných	0	3	-3	-100,00
z toho zaviněných o. z. Autobusy	0	0	0	0,00
celková výše škody	7 590 032	5 863 977	1 726 055	29,4
z toho škoda o. z. Autobusy	1 354 801	993 687	352 114	35,4

Nehodovost v měsících roku 1999

měsíc	1999		1998		rozdíl ±	
	celkem	zaviněné o. z. Autobusy	celkem	zaviněné o. z. Autobusy	celkem	zaviněné o. z. Autobusy
leden	79	22	75	32	4	-10
únor	62	15	82	20	-20	-5
březen	86	27	86	34	0	-7
duben	69	20	75	29	-6	-9
celkem	296	84	318	115	-22	-31

Místa častých nehod

Místem s největším počtem 5 nezaviněných nehod byla křižovatka Pelc – Týrolka ulice V Holešovičkách směrem do centra. Příčinou všech nehod by-

dě na křižovatce, jednu z příčin neodhadnutí průjezdního profilu při míjení autobusu v zastávce a jednu z příčin nezvládnutí vozidla, najetí do svodidel a následně do autobusu.

Intenzita tramvajového provozu, spolu s postupně se zvyšující hmotností vozů, způsobovala odedávna na kolejnicích tzv. vlnky, hlavně v místech rozjezdů a brzdění. Ty zvyšovaly nejen hlučnost, ale přenášely i vibrace do okolní zástavby. Pro jejich odstraňování bylo (už v roce 1926) zavedeno strojní broušení kolejnic. K tomuto účelu se v letech 1926 až 1930 upravilo pět starších motorových vozů (č. 167, 96, 88, 109 a 99). Brusné kameny byly ovládány zevnitř vozu ručním kolem s převodem.

V roce 1962 byl rekonstruován na brus vůz 297 (4091), kde již bylo ovládání hydraulické. O čtyři roky později zakoupil DP moderní brus č. 4092 (výrobek firmy Schörling z Hannoveru, rok výroby 1965) a zbylé starodávné provozní brusy č. 88 (4061) a 109 (4063) mohly být předány (po opětovné rekonstrukci na osobní vozy) v roce 1967 do našeho muzea. Tam je dnes umístěn v původní podobě s číslem 297 i vůz 4091, který ukončil svoji činnost v roce 1985. Náhradou za něj byla v tehdejší továrně Technické služby v letech 1986 až 88 zcela přestavěna karoserie vozu T3 č. 6235 (5571) na obousměrný brus s pneumaticky ovládanými kameny v zadním podvozku. Je škoda, že tento vůz v hloubětínské vozovně dne 27. listopadu 1996 vyhořel. Proto se dnes můžeme zabývat již jen naším „posledním mohykánem“ – vozem č. 4092.

Jedná se o dvounápravový tramvajový vůz s malým rozvorem (ten umožňuje používat broušící zařízení s velkým přitlakem i v obloucích), vybavený na obou koncích nezávislými stanovišti řidiče (A a B). Ve střední části je soustředěna většina strojního zařízení: nádrže na vodu, motorgenerátor pro dobíjení baterií, kompresor, vzduchojem, zásobníky pisku, rozvaděč 600 V, rozvaděč 24 V a akumulátorová baterie. Pohon zajišťují dva trakční motory s vlastní ventilací o výkonu 2x60 kW, uložené v tlakovém závěsu. K přenosu

krouticího momentu na hnací dvojkolí slouží čelní ozubené soukolí se šikmými zuby. Vůz je vybaven dvěma nezávislými brzdami – elektrodynamickou a mechanickou kleštinovou. Protože byl od výrobce dodán bez sběrače proudu, dostal ve starých dílnách „Rustonka“ běžný pantograf KE13, používaný na vozech typu T,

Broušící vůz č. 4092

ovládán pomocí provazu z hlavního stanoviště A. Pneumaticky ovládané broušící zařízení je zavěšeno po obou stranách vozu mezi osami na silné základové desce. Jako broušící prostředek slouží čtyři karborundové kameny, přitlačované ke kolejnici pomocí pneumatických válců. Chlazeny jsou vodou, přivedenou samospádem z nádrží ve středním oddělení.

Trakční výzbroj tohoto vozu, která pochází převážně od fy AEG, je běžná pro dvounápravové vozy se sérioparalelním řazením trakčních motorů. Rozjezdové a brzdové odporníky jsou umístěny na střeše, chlazení je přirozené. Vůz se ovládá přímo kontrolérem, který disponuje patnácti částečně nevyjádřenými stupni pro jízdu a třinácti vyjádřenými stupni pro brzdu. V případě nouze umožňuje kontrolér jízdu jen na jeden motor. Mechanické brzda se uvádí v činnost tradičním ručním kolem. Pro napájení pomocných spotřebičů je k dispozici palubní zdroj o napětí 24 V, který tvoří akumulátorová baterie a motorgenerátor 600/24 V. Na rozdíl od vozů T3 a jejich verzí není motorgenerátor trvale v chodu, ale zapíná se pouze při potřebě dobít baterii. Ke kontrole napětí slouží palubní voltmetr, instalovaný na obou řidičích stanovištích. Další základní technické údaje již byly uvedeny v DP – KONTAKTU č. 6/98 v seriálu Vozový park tramvají – VII. díl.

Brus spolehlivě sloužil řadu let a prodělal i několik nehod: po uvedení vozu č. 5571 do provozu se nejprve používal jako záložní, posléze v něm byla šatna. Po požáru svého modernějšího kolegy byl doslova vzkríšen, prošel rozsáhlou opravou a modernizací. Kromě řady menších úprav se do něj instaloval linkový stykač typu SL11A, který nahradil dvě již nefunkční nadproudové ochrany AEG, původní vnitřní osvětlení bylo nahrazeno zářivkovými tělesy s tranzistorovými měniči na 24 V, dosazeno bylo i zařízení MYPOL pro spojení s dopravním dispečinkem a nový rozvaděč 600 V i 24 V.

Pro zajímavost – v průběhu rekonstrukce bylo rozhodnuto vůz přečíslovat na č. 5570; to nesly i některé



Foto: Jan Šurpový

vypracované dokumenty. Ale před dokončením opravy, pro zjednodušení správního řízení, nastal návrat k původnímu očíslování. Vůz je v „Průzkazu způsobilosti“ veden jako „historický broušící vůz systém Schörling“. Do provozu byl schválen 23. června 1998.

Přejme mu mnoho dalších provozních let na našich kolejích.

Ivan Levora, Jiří Nováček (redakčně upraveno)

IV. ročník fotbalového turnaje se hrál pod taktovkou Metra

(Pokračování ze strany 1)

stvím a Středním odborným učilištěm se hrálo na jednu branku, ale mladým hráčům se nepodařilo proměnit drtivou převahu ve více než jednu branku, a tak krátce před koncem přišel trest v podobě vyrovnávací branky ze standardní situace. O postupujícím musely rozhodnout penalty, a ty dokázali neomylně střelci učni.

Druhé semifinále mezi modrým (Metro I) a zeleným (Metro II) týmem bylo velice dramatické a pouze jediná branka Jiřího Svobody rozhodla, že do finále postupoval tým vedený Petrem Mudroněm.

Souboj o bronz byl opět hrou na jednu branku, Metro si vytvářelo šance, ty neproměňovalo nebo je zneškodnil brankář ředitelství Kross. Branky se báječné publikum, povzbuzující především tým Metra, nedočkalo. Střelba pokutových kopů byla jen krátká. Brankář Metra zlikvidoval střelu zástupce ředitelství a následný pokus rozhodl o tom, že třetí místo obhájili zástupci Metra II.

IV. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele je již historií. Od pátku se nad ním snášela hrozba deště, ale počasí našťastí vydrželo v rozumných mezích, a hodnocení turnaje tak může být pozitivní.

Putovní pohár bude rok ve správě Metra, aby se o něj příští rok bojovalo již popáté.

Pro úplnost nabízíme sestavu vítězného celku: Milan Lichtenberg, Jaroslav Lefler, Jiří Svoboda, Petr Rolfes, Milan Kuboš, Jiří Mrázek, Tomáš Hrdý, Martin Motyčka, Ladislav Znamenáček, Josef Reigl, Jan

Kolář, Václav Kužel, Bohumil Vavřina, Pavel Brodský, Pavel Novák, Erik Najman, Viktor Baier a Petr Mudroň. O pohodu v týmu se starali a důležité zázemí vytvořili: Jaroslav Ďuriš, Viktor Baier, Pavel Herodes, Petr Kubíček, Petr Mudroň a odbory o. z. Metro.

Kronika IV. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele

Sobota 19. června 1999 – hřiště Opravný tramvajů v Hostivaři

Skupina A:

Autobusy I – SOU	0:2,
Metro II – ED I	2:0,
Autobusy I – Metro II	0:0,
ED I – SOU	1:1,
Autobusy I – ED I	0:1,
SOU – Metro II	1:0.

Konečná tabulka

1. SOU	3	2	1	0	4:1	7
2. Metro II	3	1	1	1	2:1	4
3. ED I	3	1	1	1	2:3	4
4. Autobusy I	3	0	1	2	0:3	1

Skupina B:

ED II – ředitelství	0:0,
Metro I – ED II	2:0,
ředitelství – Metro I	0:1.

Konečná tabulka

1. Metro I	2	2	0	0	3:0	6
2. ředitelství	2	0	1	1	0:1	1
3. ED II	2	0	1	1	0:2	1

Semifinále:

Metro I – Metro II	1:0,
SOU – ředitelství	1:1 penalty 2:1.

Finále:

Metro I – SOU 1:0.

O 3. místo:

Metro II – ředitelství

0:0 penalty 1:0.

Soutěž útěchy:

Autobusy I – ED I	0:1,
Autobusy I – ED II	2:2,
ED I – ED II	0:0.

Konečná tabulka

1.(6.) ED I	2	1	1	0	1:0	4
2.(6.) ED II	2	0	2	0	2:2	2
3.(7.) Autobusy I	2	0	1	1	2:3	1

Nejlepší střelec: Jan Fiček (SOU) 3 branky

Nejlepší brankář: Milan Kross (ředitelství)

Zpravodajství z fotbalového turnaje připravili Marie Vrančíková a Petr Malík



Již boje v kvalifikačních skupinách byly velice dramatické a zajímavé. Učni právě zápolí s Metrem II o co nejlepší výsledek.



První semifinálový zápas nabídl vyrovnaný souboj metráků, prvního týmu v modrém a druhého v zeleném.



Je rozhodnuto! Do finále IV. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele postupují zástupci SOU.



Souboj o „bronz“ byl také dramatický a rozhodnutí musely přinést penalty.



Velké finále začíná, vlevo zástupci SOU, vpravo tým Metro I.



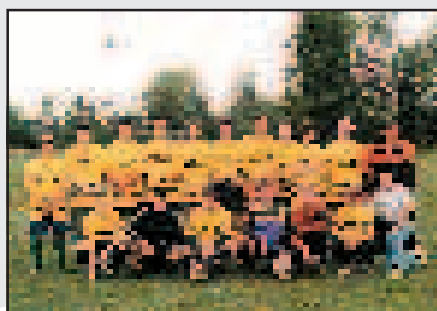
Mnoho soubojů bylo k vidění v dramatickém finále, které bylo ozdobou turnaje.



Oba týmy Metra měly silnou diváckou podporu, roztleskávači byli skutečným dvanáctým hráčem.



Cenu pro nejlepší střelce již podruhé přebíral Jan Fiček, tentokrát se trefil třikrát.



Druhé místo vybojovalo družstvo SOU.



Defenzivně hrající mužstvo ředitelství dosáhlo překvapivě na čtvrté místo.

Řidiči autobusů změřili své síly ve Vysokém Mýtě

Vysoké Mýto, sídlo nejvýznamnějšího tuzemského výrobce autobusů – firmy Karosa, se stalo ve středu a ve čtvrtek 9. a 10. června tohoto roku centrem



Autodrom ve Vysokém Mýtě, místo konání prestižní soutěže.

celostátní soutěže řidičů autobusů. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nezůstal pozadu a mezi téměř pět desítek „mistrů volantu“ vyslal dva své zástupce. Stanislava Řeháka a Ladislava Balvína, oba z DOZu Hostivař.

Soutěž se skládala ze třech disciplín. Největší váhu měla při konečném účtování jízda na spotřebu.

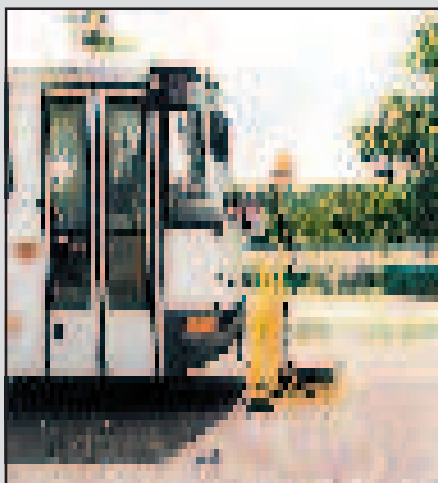


První překážka, úspěšní se zbavují nervozity. Úkolem je pohnout jen s bílou částí překážky.

Okruh na moderním vysokomýtském autodromu o délce 2,5 kilometru absolvoval každý řidič dvakrát s autobusem Karosa C 932 a počítal na měření spotřeby (Correvit) okamžitě po průjezdu cílem vyhodnotil, s jakou průměrnou spotřebou na sto kilometrů řidič trať absolvoval. Na absolvování trati byl stanoven časový limit deset minut, což bylo vzhledem k profi-



Kdo zacouvá přesně, nerozezná ostrý zvuk, znamenající ztrátu deseti bodů.



Překážka v opačném gardu, je potřeba zastavit na-prosto přesně.

lu a členitosti trasy tak akorát. Časy účastníků byly mezi osmi s deseti minutami.

Výsledky této nevyzpytatelné disciplíny byly velice zajímavé. Rozdíl mezi nejlepším a nejhorším byl 12,27 litrů na sto kilometrů, což je více než 200 korun, převedeno do ekonomické roviny. Vítěz disciplíny dosáhl téměř průměru 23,83 litrů a nejhorší 36,10 litrů na sto kilometrů.

Divácky neatraktivnější disciplínou byla jízda zručnosti na malém okruhu uvnitř autodromu. Při zdolávání celkem jedenácti překážek museli řidiči prokázat, jak si dokážou poradit se svěřenou technikou. Maximální čas na zdolání všech nástrah byl dvanáct minut, ale většina zúčastněných si s trati poradila



Stanislav Řehák právě otvírá vozidlem závoru. Důležité bylo otevřít do předepsaného úhlu.

v čase mezi pěti až osmi minutami. U některých byla znát nervozita, jiní se vypořádali s úkoly s nadhledem. „Je to výrazně něco jiného než v obyčejném provozu. Tady záleží na centimetrech, v běžném provozu s cestujícími je to něco jiného,“ sdělil nám Karel Sojka z ČSAD Havířov, patříci mezi nejlepší řidiče v celkovém účtování. Řidiči museli dobře odhadnout vzdálenost před překážkou i před předjžděním cyklisty, přesně zastavit při couvání, ale i při jízdě dopředu. Průjezd zúženým prostorem patřil k těm jednodušším, stejně jako překážka s dotykem na levé a pravé straně. Naopak největší problémy dělaly řidičům zastavení na terči a vedení vozidla pravým předním kolem v určené stopě.

Určitou raritou byla jediná žena mezi 45 muži Zdeňka Mihočová z Havířova. „S podobnou soutěží již mám zkušenosti, ale je to skutečně něco jiného než samotný provoz. Řídit autobus jsem začala v roce 1982 z ekonomických důvodů a vydržela jsem dodnes. V minulosti jsem to zkoušela i při cestách do zahraničí, ale vrátila jsem se na pravidelné linky.“

Z dvojice pražských zástupců se jako první představil na autodromu Stanislav Řezáč při jízdě zručnosti, vedl si velmi dobře, jen s koulí a při vedení vozidla v určené stopě měl problémy. „Myslím, že to bylo dobré,“ zhodnotil svůj výkon s nadhledem.

Poslední částí soutěže byl třicetotázkový test o zajímavostech z Karosy a výrobě autobusů. Kdo

dokázal správně odpovědět: kdo byl zakladatelem firmy, vyrábějící v roce 1895 saně, kočáry a potahové vozy nebo jak se jmenuje historicky nejpůvodnější typ autobusu, který se ve Vysokém Mýtě vyráběl a tak bychom mohli pokračovat.

S trojicí disciplín si nejlépe poradil Ladislav Konečný z BODOSu Boskovice, který zvítězil s nevýdatným náskokem více než sto bodů před Pavlem Trochou z ČSAD Šumperk. Třetí místo obsadil Fran-

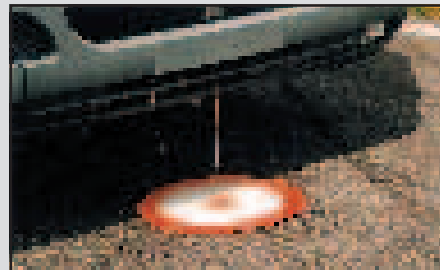


Zřejmě nejobtížnější překážka kursu. Usadit kouli do připravené žluté krabice na zemi.

tišek Jirků z Dopravního podniku Hradec Králové. Pražští řidiči nenavázali na úspěch svých kolegů z tramvají a obsadili čtrnácté a třicáté třetí místo, když se každému nepovedla jedna z disciplín.

Zajímavostí je, že průměrný věk zúčastněných řidičů byl 45 let, nejmladšímu bylo 26 a nejstaršímu 59 let.

Pořadatelé z Vysokého Mýta slibují, že zápolení řidičů autobusů bude mít pokračování i v budoucích letech, a tak naši řidiči budou mít šanci zaútočit na přední místa a dokázat tak své mistrovství i ve specifických podmínkách na soutěžní dráze. Se stále



Bylo potřeba zastavit přesně, tak aby olovnice umístěná na čele vozidla směřovala do středu kruhu.

stoupajícím provozem v pražských ulicích si se ctí dokážou poradit, což potvrzují každodenně na všech linkách městské hromadné dopravy.



Závěr patřil asi nejsložitější disciplíně, vedení vozidla pravým předním kolem po vymezené dráze, kdo zde nasbíral body, byl v celkovém hodnocení vysoko.

Výsledky: 1. Ladislav Konečný (BODOS Boskovice) 1579 bodů, 2. Pavel Trochta (ČSAD Šumperk) 1473 bodů, 3. František Jirků (DP Hradec Králové) 1466 bodů, 4. Ladislav Doležel (DP Ostrava) 1463 bodů, 5. Karel Sojka (ČSAD Havířov) 1445 bodů,... 14. Stanislav Řehák (DP Praha) 1374 bodů,... 33. Ladislav Balvín (DP Praha) 1293 bodů.

Text a foto: Petr Malík



Foto: Petr Malík

Zdá se to téměř neuvěřitelné, ale 1. června 1999 uplynuly již tři roky od přechodu na nový přeštný tarif Pražské integrované dopravy a s tím souvisejícího nasazení odbavovacího a informačního systému MYPOL. Současnou funkčnost komplexu poměrně složité techniky, kterou bylo v souvislosti s novým způsobem odbavování nutno vybavit vozový park povrchové dopravy i vestibuly metra, lze hodnotit jako poměrně uspokojivou. Nelze samozřejmě zakrývat občasně nedostatky, například v podobě nefungujícího jízdenkového automatu či nesprávného údaje, indikovaného některým z komponentů informačního systému. To vše jsou ovšem drobnosti ve srovnání s našťastí nenaplněnými obavami pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. z nefunkčnosti systému, které doprovázely přípravu jeho nasazení i počáteční období provozu.

Je zde nutno podotknout, že obavy nebyly tak zcela neodůvodněné, již například samotná představa náhrady jednodušších mechanických znehodnocovačů ve vozidlech povrchové MHD elektronickými označovači, navíc s vazbami na řadu dalších přístrojů, nemohla být příliš optimistická. Pokrok ale nelze zastavit a vzhledem k městem i ROPIDem stanovenému přechodu na časový tarif nebylo po této stránce zbylí.

Na výběr dodavatele nové odbavovací a informační techniky byla v polovině roku 1994 vyhlášena radou Zastupitelstva hl. m. Prahy veřejná obchodní soutěž, jejímž organizátorem byl ROPID a vlastní výběrovou komisi tvořili členové komise RZHMP pro pražskou integrovanou dopravu (KOPID). Postup jistě správný, z hlediska naší akciové společnosti však nikoliv bez vad – Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., budoucí největší provozovatel vybírané techniky, byl totiž v průběhu soutěže značně opomíjen a neměl možnost její průběh z hlediska svých potřeb podstatněji ovlivňovat. Ze 14 záúčastných výrobců z ní nakonec v listopadu 1994 po dvou soutěžních kolech vyšla vítězná česká společnost MYPOL Vysoké Mýto, v.o.s., sdružující 4 výrobce (Mikroelektrotechniku, s.r.o., APEX, s.r.o., JKZ, s.r.o. a ČSAD SVT, s.r.o.).

Následovaly měsíce přípravy smluv na vlastní dodávku, která ve finančním objemu představovala více než 281 miliónů korun. Ke konci roku 1995 pak byly zahájeny postupné montáže zařízení do vozidel povrchové dopravy a na odbavovací čáry metra, a to bez jakéhokoli omezování běžného provozu, což znamenalo mimořádné nároky na časovou koordinaci prací. Poněkud stresujícím zde byl striktní požadavek na zprovoznění systému do 1. června 1996.

A jak se Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. vyrovnával se všemi nároky dané akce? Nedostatečný vliv na vlastní veřejnou obchodní soutěž se podařilo částečně kompenzovat při práci na obchodních smlouvách, kde byla naše společnost jednou ze smluvních stran (vedle hl. města Prahy i ROPIDu na straně jedné a MYPOLu, v.o.s. na straně druhé). Podařilo se zejména dosáhnout poměrně solidní konfigurace odbavovacího a informačního systému na tramvajích, zajišťující i jeho kompatibilitu s dispečerským systémem DORIS. S výjimkou typu KT8D5 se tak pro všechny tramvaje zajistilo (samozřejmě vedle základních komponentů odbavovacího systému, tedy označovačů jízdenek a zobrazovačů času a pásma) vybavení palubními počítači s terminálem řidiče, novými digitálními informátory, zařízením pro komunikaci s nevidomými i dalšími prvky. Palubní počítače s terminály a přijímače pro nevidomé základní smlouvy zajišťovaly i pro autobusy, ovšem až po dodatečnou montáž, k 1. červnu 1996 autobusy vyjely pouze s označovači a zobrazovači času a pásma. Pro tehdy nejnovější autobusy (410 ks) se podařilo zajistit i digitální informátory a zahájit tak budoucí postupný proces komplexního ozvučení vozové-

ho parku. K relativně nejmenším změnám došlo v metru, neboť zde se v podstatě jednalo jen o náhradu osvědčených elektronických označovačů ELGEBa a ELTEC označovači typu NJ-24C z produkce MYPOLu, v.o.s. s příslušnými napěťovými zdroji.

Poněkud samostatnou kapitolou bylo technické zajištění automatizovaného prodeje jízdních dokladů. Nový tarif zde přinesl zvýšené požadavky na širší sortimentu a provedení vydávaných jízdenek, což vyžadovalo dodání tomu odpovídajících výdejních automatů. Výrobce vyvinul automat typu AVJ-24E, který byl smluvně zajištěn v počtu 300 kusů. Reálný termín dodání zde bohužel neumožnil dostatečné odzkoušení těchto přístrojů a byly nasazeny přímo do plného provozu, což bylo příčinou řady pozdějších problémů a nezbytných technických úprav.

Ostatní komponenty systému MYPOL prošly tříměsíčním zkušebním provozem (samozřejmě s označovači, přizpůsobenými úzkým jízdenkám), a to konkrétně na 23 tramvajích, 10 autobusech a 1 odbavovací čáře metra.

Ze strany Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. bylo v zájmu minimalizace možných problémů žádoucí dosáhnout úzké spolupráce s výrobcem dodávané techniky. Ten, vědom si „zakázky století“, kterou pro něj Praha bezesporu znamená, i možnosti hromadného ověření svých některých zcela nových vý-

Tři roky MYPOLu

robků, vycházel většinou našich požadavků vstřícně a komponenty systému i jejich programové vybavení podle provozních poznatků postupně zdokonaloval – zčásti ještě v rámci záruky, později samozřejmě za úplatu – to byla určitá „dáta“ za rychlost zavedení nového systému.

Spolupráce samozřejmě nadále pokračuje, ať již v oblasti precizování programového vybavení, v servisní činnosti, tak i při dodávkách a zprovoznění nově nakupovaných zařízení. Dalším předpokladem zvládnutí přechodu na nový odbavovací a informační systém byl iniciativní přístup provozních pracovníků v jednotlivých odštěpných závodech naší společnosti k tomuto úkolu a v první řadě ten rozhodl o splnění stanovených termínů i dosažení akceptovatelného stupně funkčnosti systému.

Mimořádně složitou fází tohoto procesu byly již vlastní montáže zařízení, a to i z hlediska organizačního, neboť nesměly ohrozit vypravenost vozidel. Náročná byla především montáže kabelových rozvodů, kde musela být respektována specifika jednotlivých typů i modifikací vozidel, retardující zde byla nekvalitní práce externí montážní firmy. Problémem, který ovšem přetrvával i v následujícím období, byly nedostatky programového vybavení montovaných přístrojů, například palubního počítače a radiokomunikačního adaptéru, což vyústilo do postupného zpracování mnoha jeho dalších programových verzí.

Odbavovací a informační systém se podařilo v požadovaném termínu 1. června 1996 zprovoznit a zahájení platnosti nového tarifu PID nebylo ohroženo. Následoval rok záručního provozu se systémem oprav výměnným způsobem, využívajícím sběrných míst (respektive servisních středisek) v jednotlivých odštěpných závodech, pro výdejní jízdenkové automaty pak servisního střediska při ekonomickém úseku ředitelství. Obdobný systém byl zachován i v dalších letech, ale samozřejmě vzrostl objem oprav, zajišťovaných vlastními servisními kapacitami naší akciové společnosti.

Nutno konstatovat, že zejména v počátcích provozu „nebyla o opravy nouze“, byt zařízením s velkou rezervou vyhovovala limitním hodnotám poruchovosti, stanoveným v podmínkách obchodní soutěže. Poruchy bohužel postihovaly zejména ty komponenty systému, které byly z hlediska cestující veřejnosti i sdělovacích prostředků trvale nejsledovanější, te-

dy označovače jízdenek a výdejní jízdenkové automaty.

K poruchám označovačů docházelo v poměrně velkém rozsahu, ale je zde nutno přiznat, že značné procento vyřazování přístrojů z provozu bylo dáno i jejich nesprávným používáním cestujícími. Ti totiž z počáteční neznalosti často vytahovali jízdenku z přístroje předčasně, v průběhu tisku, a tedy přes odpor přídržovacího mechanismu, čímž docházelo k zatření jízdenky a vyřazení přístroje z provozu. Z konstrukčního hlediska se na nefunkčnosti označovačů značně podílel zvolený systém spouštění tiskárny přístroje fotozávorou, reagující na zasunutí jízdenky. Optočidla se ovšem v našich provozních podmínkách mimořádně znečišťovala a označovače tudíž po vsunutí jízdenky netiskly. Po různých pokusech o řešení těchto problémů, od změn zabudování optočidel, až po jejich maximalizovanou údržbu (tedy očistu), se ukázalo nejvýhodnější přejít na spouštění tiskárny označovačů elektromechanickým mikrosprosačem. Všechny označovače byly mikrosprosačem doplněny v průběhu roku 1998 a jejich spolehlivost se razantním způsobem zvýšila. K dalším dodatečným zásahům do označovačů, jejichž potřeba vyplynula z dlouhodobého provozu, byla úprava dobíjecího obvodu zálohovacího akumulátoru, zabráňující jeho přehřívání a následnému zničení, dále pak musely být provedeny zásahy do elektrických obvodů označovače, eliminující zjištěné rušení radiostanic u autobusů.

Náročná byla počáteční období zajišťování provozu výdejních jízdenkových automatů, neboť vedle problémů, vyplývajících z technického řešení přístrojů AVJ 24 E, zde bylo nutno čelit neoprávněným zásahům veřejnosti, od pokusů o použití platebních falzifikátů, přes ucpávání mincovních vstupů v následném zcizením zadržovaných mincí až po násilná vniknutí do automatů. K závažným závadám patřilo především vydávání jízdenek nesprávného rozměru, na což bylo reagováno úpravou posunu papíru a zásadní úpravou programovacího vybavení automatu. Změnou programového vybavení byly eliminovány i případy výdeje jízdenek za nižší cenu a příjmu falešných mincí. K mechanickým zásahům patřilo například zajištění ořezávače proti odklápění, změna kontaktů a úprava vydávacích misek proti zatékání. Vše bylo většinou vyřešeno v rámci záruky.

Automaty se ukázaly jako nedostatečně odolné proti násilnému otevření skříně přístroje, jen za prvních 15 měsíců provozu takto bylo poničeno 18 př-



Foto: Jan Šurovský

strojů s následným zcizením hotovosti. Výrobce na to reagoval návrhem z odolnění skříně a dodal materiál pro realizaci této úpravy na 100, z hlediska umístění nejrizikovějších přístrojích, což značně zlepšilo situaci. Technické závady automatů postupem času poklesly na naprosté minimum, ale přetrvávala hlavní příčina jejich vyřazování z provozu, tedy úmyslné ucpávání mincovních vstupů. Nepomohla zde úprava mincovních vstupů, snižující „zisk“ z takovéto neoprávněné činnosti na jedinou minci a až současná montáž nového typu tzv. přepouštěcí komory přispívá k postupné eliminaci tohoto největšího provozního problému.

Poznatky z provozu automatu AVJ 24 E výrobce plně využil při konstrukci nového typu AVJ 24 G. Tento přístroj s velmi odolnou skříní, účinnou přepouštěcí komorou, odolnější ořezávačem, dokonalejší tiskárnou a dalšími přednostmi je zatím používán pouze na záchytných parkovištních systému P+R.

Odbavovací a informační systém MYPOL samo-

zřejmě zahrnuje i celou řadu dalších komponentů, jejichž funkčnost (snad s výjimkou digitálních informátorů) již není tak detailně sledována cestující veřejností, ale je důležitá hlavně pro jízdní personál. Eventuelní poruchy palubních počítačů, digitálních informátorů, radiokomunikačních adaptérů a dalších zařízení však byly v drtivé většině případů dány nikoliv jejich konstrukcí, ale nedostatky v programovém vybavení. Období přípravy nasazení systému, ale i celého dosavadního provozu je proto spojeno s neustálými inovacemi verzí programového vybavení a práce nadále pokračují.

Na jednorázovou základní dodávku z let 1995 – 1996 Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. navázal některými dalšími nákupy zařízení, především od firem APEX, s. r. o. a Mikroelektronika, s. r. o., kterými byl systém dále dokončován a precizován. K zásadním počínům patřilo především dovybavování autobusového parku technikou pro vnitřní ozvučení.



Foto: Jan Šurovský

Vrátnice autobusových garáží byly vybaveny zařízením, které cestou vozidlového vícefunkčního přijímače pro nevidomé umožňuje nastavení přesného času v označovačích a dalších komponentech systému. Autobusy jsou postupně automatizovány i povelovými vysíláči, které umožňují automatickou identifikaci vozidla podle evidenčního čísla při průjezdu vrátnice a výhledově mohou být využity i pro upřednostňování vozidel MHD na světelně řízených křižovatkách. V tramvajovém provozu je zásadní právě probíhající doplnění konfigurace systému u vozidel KT8D5 na úroveň ostatních typů tramvají, tedy s využitím palubního počítače.

V oblasti automatizovaného prodeje jízdenek byl realizován výše zmíněný nákup nových jízdenkových automatů AVJ 24 G, které byly rozmístěny na 9 záchytných parkovištích systému P+R a je zvažován jejich nákup pro běžnou prodejní síť.

Po třech letech provozu lze konstatovat, že důraz, kladený naší akciovou společností na komplexnost dodávky odbavovací a informační techniky, vedl k podstatnému zvýšení úrovně městské hromadné dopravy jak z hlediska cestujících, tak i dopravního personálu. Největší kvalitativní posun vyvolala aplikace systému v oblasti informačních a řídicích funkcí, neboť komplexní vybavení vozového parku povrchové dopravy palubními počítači, digitálními informátory a technikou pro komunikaci s nevidomými, jakož i zajištění plné kompatibility s DORISem v tramvajové dopravě, vytvořilo po této stránce podmínky srovnatelné s renomovanými evropskými městskými dopravci, navíc s možnostmi dalšího rozvoje. Poněkud střízlivěji je nutno pohlížet na vlastní základ systému, tedy odbavovací a prodejní techniku. Zde plně rozhodly finanční možnosti, takže zvolený systém odbavování a jemu odpovídající technické prostředky již poněkud zaostávají za nejnovějšími trendy v dané oblasti. Aplikace některého progresivnějšího odbavovacího systému je však vzhledem ke stávajícím i výhledovým ekonomickým podmínkám záležitostí poněkud vzdálenějšího výhledu, takže zásadním úkolem pro následující léta je zde permanentní zajišťování akceptovatelné úrovně provozuschopnosti stávajících technických prostředků, což do značné míry může vyvážit určité nedostatky zvolené koncepce.

Ing. Josef Stehlik

Vzpomínka na legendárního lékaře MUDr. Jiřího Soukupa

„Tak pojď dál, panenko. A svlékni se!“ To byla slova, která jsem zaslechl z lékařského lehátka ve vedlejší místnosti Ordinace závodního lékaře v Ústřední budově v Holešovicích, kde jsem čekal na injekci. Divčí hlas odpověděl: „Ale já, pane doktore...“ „Rekl jsem svléknout do půl těla!“ „Ale já...“ „No tak se přece svlékni, já už ti nic nemůžu udělat!“ Dívka si opatrně odložila a doktor povídal: „No tak, co ti chybí?“ „Ale mně nic, pane doktore, já jsem si přišla jen pro ten recept pro vedoucího.“ „Jo ták, no tak si ho vezmi a zase se oblékni.“ Dívka poděkovala, kapky dveře a já jsem se konečně dočkal injekce.

Takový byl také náš zlatý pan doktor, jinak ovšem člověk na pravém místě, svědomitý, zapálený pro pracovní problémy dopraváků. Rád vzpomínám na vždy velmi zajímavou spolupráci s ním, například když bylo třeba rozhodnout o minimální výšce průvodčích na vlečném voze tramvaje. Měřili jsme tehdy spolu řadu adeptek na toto povolání – jejich tělesnou výšku a délku vzpažené ruky. Rozhodující totiž bylo, aby přijímaná průvodčí dosáhla bez námahy na řemen zvonku přes hlavy stojících cestujících. Jistě, řemen se dal prodloužit, a tím snížit, ale to by zase vadilo cestujícím. Už nevím, na jaké výšce postavy jsme se shodli, bylo to myslím minimálně 151 cm, optimálně 158.

Jindy jsme zase spolu s doktorem a tehdejším hlavním inženýrem Dopravního podniku (dnes bychom řekli technickým náměstkem DP) měřili příčnou zrychlení tramvají a autobusů zejména na křižovnách a v zatáčkách, aby při tolerovaném určitém překročení rychlosti cestující nepadali do strany a průvodčím se nevysypávaly drobné z brašny. Pokud totiž řidič tramvaje „vymetl“ oblouk příliš rychle, znamenalo to pro průvodčičku na zadní plošině druhého vlečkažku ztrátu tržby. (Mstil se pak řidiči tím, že pozdě zvonil a ten pak na konečné neměl čas ani na cigaretu.) Uvedená měření však byla také východiskem pro rozmístění svíselých madel ve vozidlech. Je totiž matematicky odvodit, že svíslá madla jsou nejvhodnější pro bezpečné držení, neboť cestující se mohou držet v nejstabilnější poloze – přibližně ve 2/3 své tělesné výšky. Jak vidíte, náš závodní doktor se staral i o cestující.

Neméně zajímavé bylo i proměřování sedačky řidiče a čelního okna tramvaje, trolejbusu a autobusu. Šlo o to, aby se sedačky bylo bez namáhavého vyklánění se možné sledovat trolejové vedení a také prostor co nejlépe před čelem vozidla na vozovce. Stanovovala se tak jednak optimální výška čelního skla nahoře i dole a jednak i technická možnost posouvání sedačky a opěradla ve svíslém i vodorovném směru. S tím souviselo i měření vibrací sedačky řidiče a návrh tlumení těchto vibrací. Výsledky měření byly předány výrobcům vozidel a navrženy i do technických podmínek pro výrobu. Jak to však dopadlo, víte už sami – nic nešlo udělat, jak bylo a mnohdy ještě dnes je v naší zemi obvyklé.

Při zadávání podmínek pro autobus ŠM 11 jsme spolu s naším doktorem měřili práci levé nohy řidiče, která byla velmi namáhána dvojnásobným vyšlapováním spojky při každém řazení rychlosti. Šlo o tisíce vyšlapnutí za směnu, a proto jsme požadovali automatickou převodovku. Úlevu řidičům bylo možno prokázat nejprve jen matematicky, po instalaci automatické převodovky, pak i snížením nemocnosti řidičů. Také u tramvají T 1, kde levá noha musela udržovat pedál „mrtvého muže“ v mezipoloze, docházelo ke zvýšené únavě a v jejím důsledku k nechtěnému novozovému brzdění. Výsledkem bylo podložení pedálu tak, aby byl pouze ležící nohou stlačován na doraz, čímž došlo ke snížení únavy řidičů tramvají i ke zvýšení bezpečnosti cestujících.

S legendárním Jiříčkem, jak ho familierně nazývali staří spoluzaměstnanci mezi sebou, oficiálně však vždy oslovovaným pane doktore, jsme při měřeních zažili spousty legrace. Byl té zásady, že i seriózní práci je možno vykonávat s úsměvem. Vzpomínám i na proměřování nejúžšího místa na údech lidí (pro stanovení minimálního nedovření dveří, aby se vyloučila možnost úrazu po sevření mezi dveřními křídly). Takové měření tloušťky nohy nad kotníkem hezké dívky, zápěstí dětí starších 6 let (za mladší odpovídala doprovázející osoba) – to byla prostě snůška humorných situací pod vedením Dr. Soukupa. Stejně tak tomu bylo i při zkoumání dosahu řidiče a řidiček na ovladače na panelu a při jiných lékařsko-dopravních šetřeních, při stanovování optimálního sklonu čelního skla k zamezení odrazu osvětlení ve voze a zjišťování výhledu do boků na zpětné zrcátko a podobně.

Dr. Soukup si vždy velmi vážil práce dopraváků a udělal za dlouhá léta pro ně mnohem více, než si mnozí uvědomovali. Byl to skutečně zlatý člověk, pro něhož bylo pracovní lékařství posláním. Škoda, že po jeho odchodu na onen svět se již nenašel žádný pokračovatel jeho ražení. Vždyť dnes, při mnohem větším množství stresových situací než před 30–40 lety by bylo zapotřebí jeho kvalifikovaného lékařského přístupu snad ještě více.

Zahraniční dopravní podniky si to velmi dobře uvědomují a např. v Norimberku je každému řidiči MHD ve výpravných volně dostupná drobná příručka o tom, jak se v provozních přestávkách procvíčit na konečné stanicí ve vozidle s použitím madel, schůdků, sedadel pro cestující, volantu a dalšího zařízení vozu. Řidič si protáhne tělo a obnoví i duševní svěžest a pozornost nutnou pro další jízdu.

Co myslíte, nebylo by vhodné vrátit se k osvědčené pracovní-lékařské praxi Dr. Soukupa a přihlídnout i ke zkušenostem v jiných dopravních podnicích? Samozřejměm předpokladem by však musela být dokonalá znalost vykonávaných dopravních profesí u pracovního lékaře a jeho láska k lidem a dopravě tak, jak tomu bylo u laskavého odborníka MUDr. Jiřího Soukupa.

–paf–

Ekonomové obdivovali dispečink

Ve středu 7. dubna přivítal provozní dispečink tramvají studenty Vysoké školy ekonomické v Praze (VŠE), kteří si každoročně zpestřují výuku předmětu Doprava a spoje studijní exkurzí v našem Dopravním podniku. Průvodcem jim po celou dobu jejich návštěvy byl hlavní radiooperátor o.z. ED JUDr. Ladislav Dítě. Ten mladé ekonomy seznámil jak se způsobem řízení provozu pražských tramvají, tak i s fungováním celé městské hromadné dopravy. Studenty nejvíce zaujalo předvedení četných funkcí dispečerského řídicího systému DORIS a jedinečnost jeřábu „BERGER“ (sloužícího k nakolejování tramvají), o kterém jim JUDr. Dítě vyprávěl několik historek z provozu.

Studenty VŠE doprovázel Ing. Lubomír ZELNÝ, CSc. z katedry logistiky, který nám o sobě prozradil, že byl také učitelem dopravního náměstka o.z. Elektrické dráhy Karla Kebrleho. Určitě je zajímavé

si poslechnout, jakým studentem Ing. Kebrle byl. „Přestože absolvoval na naší škole studium při zaměstnání, které je samozřejmě trochu jiné než běžné denní studium, tak svým přístupem ke studiu vždy patřil mezi dobré studenty. Karel je jedním z těch absolventů VŠE, kteří se i po ukončení studia snaží s naší školou spolupracovat. Pomáhá nám při organizování exkurzí, umožňuje studentům zpracovávat témata diplomových prací blízkých Dopravnímu podniku, a dokonce i spolupracuje při hledání vhodných konzultantů a recenzentů diplomových prací z řad vašich zaměstnanců. Rád bych mu za tuto pomoc jménem všech studentů poděkoval.“

Provozní dispečink tramvají je vyhledávaným místem exkurzí několika nejenom pražských středních a vysokých škol a jeho jedinečnost je pravidelně obdivována domácími i zahraničními dopravními odborníky.

Radan Kukal

Brno oslavilo 130 let městské hromadné dopravy

Nevěříte? Ano, je tomu opravdu tak. Ačkoliv v příštím roce bude Praha slavit už své 125. výročí, v Brně mají historii delší. Do brněnských ulic totiž opravdu vyjela první tramvaj už v roce 1869, tedy v době, kdy se v Praze o takovém řešení ještě ani neuvažovalo. Brněnský Dopravní podnik si pro své oslavy zvolil druhý červnový víkend, samotné výročí ale připadá až na 17. srpen. Jak to tedy v Brně před 130 lety začalo?

První zmínky o stavbě koněspřežné pouliční dráhy pocházejí z léta 1868. V lednu 1869 byla ustavena „Brněnská tramvajová společnost pro osobní a nákladní dopravu“ a během krátké doby se jí podařilo postavit poměrně rozsáhlou síť. Provoz na první trati byl slavnostně zahájen 17. srpna 1869 a od následujícího dne se jezdilo pravidelně na trati od Kiosku (severozápadní strana Moravského náměstí) do Králova Pole. V říjnu 1869 byla trať prodloužena k Městskému dvoru (Šilingrovo náměstí), o měsíc později se jezdilo po dalším úseku přes Koliště, kolem nádraží do Starého Brna a v roce 1870 přibýly traťové úseky do Zábřovic, Pisárka a také k Rosicákmu nákladnímu nádraží. Společnost měla k dispozici ne-

uvěřitelných 67 vozů, z toho 31 lehkých letních, 26 zimních a 10 nákladních. Velkoryse pojatá tramvajová síť se však brzy přestala vyplácet. Od listopadu 1871 se jezdilo jen o nedělích a svátcích odpoledne. V dalších letech byla doprava udržována jen v letních měsících a byla ztrátová. Dne 20. října 1874 vyjela brněnská koňka naposledy a o rok později společnost definitivně zanikla. První tramvajový provoz v moravském zemském hlavním městě tedy neskončil příliš šťastně. Přesto se významně zapsal do dějin městské hromadné dopravy na území České republiky právě tím, že šlo o první pouliční dráhu u nás.

Neúspěch prvního podniku ovšem neznamená, že by se Brno s tramvají definitivně rozloučilo. Brněnská městská rada hledala schopného a zkušeného podnikatele v tomto oboru. Stal se jím první ředitel pražské koněspřežné dráhy Bernard Kollmann, který v roce 1876 převzal koncesi původní společnosti i veškeré její zařízení a zřídil „Brněnskou správu tramvayskou“, která v roce 1877 obnovila provoz alespoň na jedné trati z Pisárka do Králova Pole. Ale ani nová společnost neměla dlouhého trvání a v roce 1881 bylo Brno opět bez tramvaje.

V roce 1884 ale bylo zase o krok před Prahou a v brněnských ulicích se objevila (poprvé u nás) parní tramvaj a městská hromadná doprava se natrvalo stala součástí města. Elektrická tramvaj v Brně vyjela poměrně pozdě, až v červnu 1900 (v příštím roce tomu bude 100 let).

Brno ale nevzpomíná jen výročí koněspřežné dráhy. V červenci 1999 tomu bude 50 let, co v něm začaly jezdit trolejbusy. První úvahy o zavedení nového dopravního prostředku se objevily už před druhou světovou válkou, základy sítě se ale podařilo postavit až v roce 1949. Dne 30. července 1949 se začalo jezdit na první lince od Hlavního nádraží do Slatiny a brzy byly postaveny tratě do Tuřan a Králova Pole. Dlouhá léta město se třemi linkami v zásadě vystačilo. V 60. letech se zdálo, že vzhledem k poměrně malému rozsahu sítě brněnský Dopravní podnik podle tehdejšího trendu, který trolejbusové dopravě nepřál a dokonce byla zrušena linka do Tuřan. K likvidaci trolejbusů ale nakonec nedošlo. Nastala právě opačná situace a v průběhu dalších let byla v Brně vybudována nejrozsáhlejší trolejbusová síť u nás.

-př-

Několik postřehů z brněnských oslav

Prvním bodem sobotního programu brněnských oslav byla jízda konvoje tramvají z Pisárka na náměstí Svobody. Kromě toho, že se vůz koněspřežné tramvaje zařadil do čela průvodu až na samém okraji centra, aby koně nemuseli daleko šlapat, měla letošní přehlídka ještě další viditelnou vadu na kráse: několik historických tramvají z nejstaršího období elektrické trakce chybělo – až byly už po desítky let udržovány v provozuschopném stavu, na navazující výstavu na náměstí Svobody byly potupně dotaženy tyristorovými „tř-trojkami“.

Před Hlavním nádražím se průvod rozdělil na dvě části podle toho, na které koleji měl na náměstí který vůz stát. Ani toto dělení nebylo bez problémů: pro vůz koňky a soupravu parní tramvaje byla zvolena trasa od nádraží přímo Masarykovou třídou, která začíná ostrým obloukem a větším stoupáním. Koně zde nedokázali vůz táhnout, a tak muselo osazenstvo vozu pomoci tlačít. Parní tramvaj Caroline musela za koňkou zastavit v nejkritičtějších místě a v další jízdě pak pokračovala až po opakovaných rozjezdech. Veškerá doprava v centru Brna tak byla čekajícími tramvajemi na několik minut zcela ochromena.

Bez problémů se neobešel ani návrat vozů z výstav. Při jízdě vozu koňky došlo k podhození výhybky následujícím vlakem (koňka pochopitelně nemá sběrač, takže neobsloužila blokovací kontakt na troleji) a jen souhrou okolností se incident obešel bez následků, jen došlo opět k malému zdržení. Pak už transport probíhal přesně podle zajímavého plánu: koně dotáhli vůz do smyčky Nové sady, tam byli odpřaženi a vystřídáni vozem T3 na lince č. 10. Na konečnou Stránská skála pak jelo toto spřežení s tím,

že motorový vůz normálně vezl cestující, jen rychlost jízdy byla z bezpečnostních důvodů omezena na 30 km/h. Od Stránské skály do areálu Technického muzea Brno v Lišíně pak byl dopraven obvyklým způsobem – pomocí železničního pracovního vozidla MUV-69.

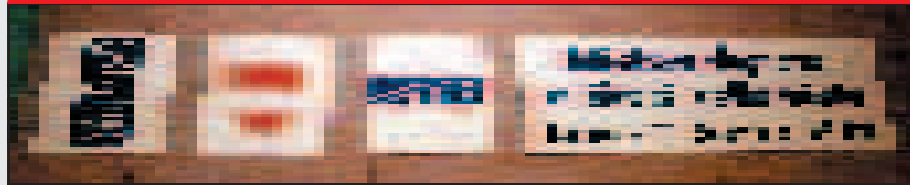
V sobotu odpoledne a v neděli po celý den pak několik historických tramvajových souprav, autobusů i trolejbusů vozilo zájemce po vybraných tratích. I přes nepřízeň počasí, když v sobotu dopoledne bylo poměrně chladno a přišlo, přilákaly oslavy tisíce zájemců.

Ing. Ivo Mahel



A to je slavná brněnská „Karolinka“ – parní lokomotiva Caroline, která byla do Brna dodána v roce 1889. V Praze parní tramvaje nikdy nejezdily. Foto: Ing. Ivo Mahel

Zajímavý seminář otevřel br



Městská doprava v životě velkoměsta, tak zněl oficiální název celostátního semináře pro dopravní odborníky z tuzemska i zahraničí.

Při cestě do moravské metropole mohlo mnoho lidí napadnout: nic nového se nedovíte, je to jen zdvořilostní akce u příležitosti 130. výročí městské hromadné dopravy v Brně. Škarohlídi se však zmýlili. Velice adresné příspěvky, které musely zaujmout téměř plný sál v hotelu Voroněž. Jako vždy po takové akci může nastoupit otázka, když to bylo tak zajímavé, bylo by to i u nás realizovatelné?

Na takovou otázku je samozřejmě těžká odpověď, ale čas jí zcela jistě vyřeší.

Úvod patřil generálnímu řediteli brněnské Dopravního podniku ing. Bedřichu Prokešovi. Nastínil současnou situaci podniku a další směřování. V současné době prochází DP města Brna funkční analýzou, která má odhalit slabá místa v organizaci tak, aby mohla fungovat ekonomičtěji. Na generálního ředitele navázal primátor města RNDr. Petr Duchoň. V úvodních větách se zaměřil na význam městské hromadné

dopravy pro velká města „Dnes se bavíme o významu městské hromadné dopravy pro město, ale nikdo z nás si ho pořádně ani neuvědomuje, neboť městská hromadná doprava funguje. Teprve při jejím kolapsu se její skutečný význam ukáže. Proto musíme dbát na rozvoj MHD, aby nedošlo k zahlcení měst auty. Rozvoj individuálního automobilismu není cesta do budoucnosti, MHD ano.“

Dále hovořil o tom, jakou chce město veřejnou dopravu mít. Spolehlivou, bezpečnou, pohodlnou a rychlou. Za spolehlivou MHD označil primátor Duchoň dopravu, jejíž spoje jezdí v 95% případů včas. Stále se snižující rychlost městské hromadné dopravy vedla představitele města společně se zástupci Dopravního podniku k vytvoření pilotního projektu na tramvajové lince č. 1 a 8. Trať těchto linek by měla být v celém úseku na samostatném tělese a na křižovatkách budou tramvaje samozřejmě preferovány, aby jejich rychlost mohla být co největší, a tím samozřejmě i atraktivita.

Hovořilo se i o severojižním spojení, které by měla mít na starost tramvaje.

Zástupce z Vídně hovořil o marketingu jejich podniku a vztahu ke klientům. Technický ředitel ze Štrasburku o vzestupu tramvajové dopravy v jeho městě,



Dochovaný vůz brněnské koňky pochází z roku 1876, první tramvajový provoz v tomto městě tedy nepamatuje, přesto je nejstarším tramvajovým vozidlem u nás. Foto: Ing. Ivo Mahel

Čtvrtá trať pražského metra nese označení D

Pro časové období do roku 2010 uvažuje návrh územního plánu hlavního města Prahy se dvěma základními směry rozvoje sítě pražského metra. Tím prvním, na stránkách DP-KONTAKTu již dostatečně popsaným, je prodloužení trati metra C severním směrem do Ládví a následně až do Letňan. Druhým zásadním záměrem je zahájení postupné realizace čtvrté trati pražského metra D, a to konkrétně její I. provozní úsekem Nové Dvory – Náměstí Míru.

V dlouhodobé koncepci je trať metra D vedena z prostoru Písnice (s možností umístění depa) přes Pankrác, Nusle, Vinohrady a Žižkov do Vysočan. Ve svém celkovém dopadu tato trať odstraní dlouhodobé kapacitní problémy dopravní obsluhy okrajových sídlišť v jižní části Prahy a přinese i zásadní efekty ekologické. Odlehčí jižní část trati C, přestupní uzel tratí A a C ve stanici Muzeum a zároveň zlepší obsluhu Vinohrad, Žižkova a Vysočan.

Významově určující částí trati D je právě její I. provozní úsek, který řeší především problematickou dopravní situaci v obsluze západní části jižního sektoru města, kde nebyl prudký rozvoj jeho obytných funkcí odpovídajícím způsobem zohledněn v systému městské hromadné dopravy. Dosavadní způsob dopravní obsluhy území, tedy návoz autobusy ke stanicím trati metra C, je provozně problematicky zvládnutelným a pro dané území vytváří značnou ekologickou zátěž. Na rozhodujícím radiálním autobusovém tahu v ulici Vídeňské dosahuje zatížení dostředného maxima přibližně 7800 osob za hodinu v ranní špičce, při souhrnném intervalu následné jízdy pouhých 25 sekund, což lze z hlediska případného nárůstu přepravních potřeb považovat za limitní stav. Kapacitní návoz ke stanicím trati metra C Kačerov a Budějovická má samozřejmě zásadní vliv na její zatížení, které tak v rozhodujícím profilu mezi stanicemi Vyšehrad a I. P. Pavlova dosahuje hodnot, minimalizujících kapacitní rezervu pro eventuelní zvýšení přepravního poptávky. Nelze rovněž opomenout provozní zranitelnost profilu trati C na Nuselském mostě a s tím související potřebu vhodných dopravních alternativ pro případ vyřazení tohoto úseku metra z provozu.

Uvedené problémy, s uvážením negativních průkazů v minulosti prověřovaných kombinací autobu-

sově, tramvajové nebo trolejbusové dopravy, je na komplexní úrovni schopen řešit pouze autonomní kapacitní systém, kterým je právě trať D, konkrétně její I. provozní úsek. Tento je v pojetí, podchyceném v návrhu územního plánu hlavního města Prahy, stabilizován v rozsahu Nové Dvory – Náměstí Míru, s nácestnými stanicemi Zálesí, Nádraží Krč, Olbrachtova, Pankrác, Náměstí bratří Synků. Přepravní účinnost tohoto sedmistaničního úseku, umožňujícího překonání složité morfologie území (Nuselské údolí, Krčské údolí) a razantní redukci autobusové dopravy, lze hodnotit velmi příznivě. Zaručuje rychlé dopravní napojení nových sídelních útvarů oblasti Krče na centrum města, do sítě MHD aktivněji zapojuje městské prostory kolem stanice Náměstí bratří Synků a části sektorového centra Pankrác i dalších kapacitních obytných souborů. Významné jsou i vazby k tratím metra C (stanice Pankrác), A (stanice Náměstí Míru), k síti povrchové MHD i k vnější dopravě železniční (Krč, částečně Vršovice) a autobusové (Pankrác).

Za základní variantu trati D lze zatím považovat provedení ve formě klasického hlubinného metra, jehož příprava dospěla v roce 1991, kdy se tento záměr jevil dosti aktuální, až do stupně zadání. Úsek má v tomto pojetí provozní délku přibližně 6,9 km s 5 ražnými, 1 hloubenou a 1 povrchovou stanicí. Bylo uvažováno se špičkovým provozním intervalem 160 sekund a s celkovou jízdní dobou mezi stanicemi Náměstí Míru a Nové Dvory 650 sekund. Deponování 65 vozů metra, které si provoz na úseku I. D vyžádá, bylo předpokládáno (do vybudování depa Písnice v rámci úseku II. D) v depu Kačerov, což umožní spojka mezi tratěmi D a C.

Dále již nebylo v přípravě této varianty pokračováno, ale v letech 1991 až 1993 se pozornost soustředila na studijní prověření některých nových námětů na řešení trati. Na základě iniciativy městské části Praha 4 bylo prověřeno variantní trasování úseku I. D přes Kačerov s částečně povrchovým vedením (se stanicemi Nové Dvory, Zálesí, Kačerov, Michle, Nusle, Náměstí Míru). Následně byla zpracována studie, která pro základní i variantní koridor trati I. D ověřila možnost náhrady klasického metra lehkými systémy, konkrétně rychlodrážní tramvaj nebo systémem VAL, což je automatizované lehké metro na pneumatikách.

Blahopřejeme úspěšným! Maturitními zkouškami ukončili své studia studenti posledních ročníků SPŠ dopravní, nástavbového studia a čtyřletých učebních oborů SOU. Někteří si sice ještě v září půjdou poopravit své nedostatečné znalosti, ale pro většinu začaly prázdniny. Po týdnech usilovného učení a napětí, jak zkoušky dopadnou, je to volno zasloužené.

Výsledky jsou již známy, a tak obzvlášť hezké prázdniny prožijí jistě všichni, kteří prospěli s vyznamenáním, či dokonce se samými výbornými. Samé jedničky ozdobily vysvědčení **Dagmar Feiglové (4B), Petře Bulínové (4B) a Radce Eiseltové (4B)**. Vyznamenáním se mohou pochlubit: **Václav Štadlman (4A), Karel Bakeš (4B), Lukáš Kincl (4B), Štěpán Královec (4B), Petr Doležal (D2A), Petr Sedláček (D2A), Roman Strnad (D2B), René Lipšer (D2B), Tomáš Jelínek ED2, Jan Havlík (ED2), Radim Kohout (ED2), Martin Šišák (ED2), Josef Selinger (SD2), Andrea Denková (PD2), Monika Denková (PD2), Dana Halířová (PD2), Simona Kárníková (PD2), Stanislava Severová (PD2), Martin Bradáč (EN4) a Roman Hendrich (EN4).**

Všem přejeme nejen hezké léto plné sluníčka, pohody, odpočinku a skvělých zážitků, ale hlavně úspěšný start do života a splnění všech

Zatímco v trasování I. D metra jednoznačně zůstala prioritou základní varianta, vedená přes Pankrác, kde se kříží s tratí C, v otázce volby dopravního systému pro trať D není možnost další diskuse vyloučena. Skutečnost, že zcela nová trať D může být budována jako naprosto samostatný systém s minimalizovanými technologickými vazbami (redukovanými v podstatě na záležitosti přestupů) na stávající síť metra, vede k odůvodněným úvahám o použití některého z lehkých kolejových, eventuelně nekonvenčních systémů místo klasického metra. Tyto jsou oproti metru

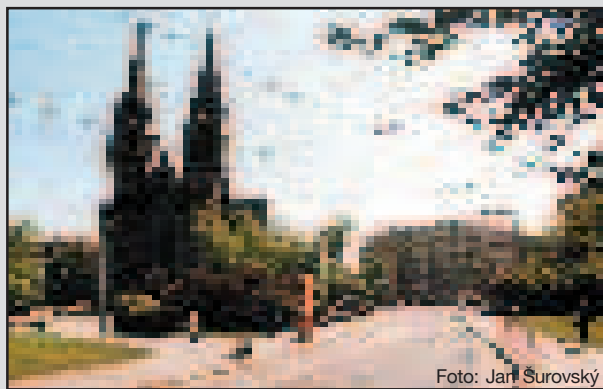


Foto: Jarl Šurovský

méně (pro daný účel úseku I. D však dostatečně) kapacitní, ale lépe přizpůsobivé členitému terénu v řešeném území vzhledem k menším směrovým obloukům i větší stoupavosti. Tím je umožněna mimořádná variabilita trasování s využitím jak podzemních, tak i povrchových úseků podle konkrétní konfigurace terénu. U podzemních úseků mohou být stanice maximálně přiblíženy k povrchu, u povrchových částí tratí jsou zase vytvářeny podmínky pro optimální přímé propojení interiéru stanic s exteriérem a pro značnou variabilitu jejich zástavby. Použití těchto netradičních řešení může přinést úspory v oblasti investičních i provozních nákladů, ale má samozřejmě svá úskalí. Vedle samotného faktu aplikace v tuzemsku neověřeného systému by to byla prvořadě potřeba okamžitého řešení deponovacích a opravárenských kapacit pro odpovídající dopravní prostředky.

Konečně rozhodnutí o řešení provozního úseku metra I. D zůstává tématem pro budoucnost, neboť od roku 1993 nebylo v přípravě této dopravní stavby žádným zásadním způsobem pokračováno. Mají-li však být představy o jejím zprovoznění do roku 2010 reálné, je nejvyšší čas danou záležitost znovu oživit.

Ing. Josef Stehlík

brněnské oslavy

ale i v celé Francii. Rozvoj městské hromadné dopravy má na města blahodárný vliv, lidé se začínají stěhovat k tratím a politici, kteří MHD podporují, sbírají důležité body pro volební klání.

Kolega z Drážďan rozebíral úspěšnou restruktuuralizaci tamního, dříve typického východoevropského podniku, na nový typ, srovnatelný s tím, co můžeme vidět v západoevropských městech.

V závěru došlo i na náš Program kvality služby, který je v odborných kruzích velmi vysoce hodnocen.

Vnímavému posluchači nabídl brněnský seminář mnoho nápadů pro další období. Přejme si jen, aby co nejvíce nápadů padlo na úrodnou půdu a v dohledné době se začaly realizovat. Městská hromadná doprava, nejen ta brněnská, to potřebuje.

-bda-



Plný konferenční sál Hotelu Voroněž naslouchá velice zajímavým proslouvům.

Školní střípky

jejich životních přání.

Literární úspěch. I v letošním školním roce vybidlo občanské sdružení Rodiče proti drogám žáky středních škol k písemné úvaze o drogách. Téma bylo zdánlivě jednoduché „Jak poradit rodičům, aby jejich děti nebraly drogy.“ Účast žáků i škol, které měly možnost obslat akci třemi pracemi byla dobrovolná. Stejně jako v minulém roce se úspěšně prosadili žáci SPŠ, SOU a U. Hlavní cenu získal žák třídy R2B Michal Malý.

Nebyla to cena ledajaká! Hlavní cenou byl totiž zahraniční zájezd v hodnotě 11 500,- Kč.

Porotu práce Michala Malého zaujala především pro svou konkrétnost a otevřenost. Nám se podařilo práci získat a můžete si ji přečíst na jiném místě tohoto DP-KONTAKTu. Ještě další dvě práce našich žáků získaly ocenění.

Do celé akce se zapojilo v naší škole 96 žáků. Jako červená nit se všemi pracemi táhl jeden problém: Nedostatek vnímavosti rodičů, nedostatek času pro ně, nedostatek opravdového zájmu o jejich problémy. A to je přece dosti hrozné! Děti potřebují pozornost a lásku těch nejbližších, když ji u nich nebudou, hledají jinde. A asi nacházejí. Zamysleme se, kde je možná náprava, tak napravujeme. Lamentace nic neřeší.

-sou-

Snahy o zabezpečení správnosti a jednotnosti měř a měření provází ruku v ruce s obchodními aktivitami lidskou společností již od úsvitu dějin. Veškeré reformy v oblasti měření byly vždy hnány snahou porovnávat nebo vlády o zákonné sjednocení měř na spravovaném území. Z nejméně známých reforem si můžeme připomenout zavedení soustavy jednotek SI, které si většina z nás jistě pamatuje a která přes nevhodně a komplikovaně definování některých etalonů přetrvává dodnes. Z kurióznějších reforem si můžeme připomenout způsob, jakým byl sjednocen anglický yard (vzdálenost od špičky nosu ke konečkům prstů natažených rukou panovníka).

Po kratším období metrologického temna byl u nás přijat zákon č. 505/90 Sb. o metrologii, který stanovil její současný právní rámec u nás. Tímto zákonem byl zrušen nejen zákon č. 35/1962 Sb. o měrové službě, ve znění zákona č. 57/1975 Sb., ale i několik archaických právních norem, jako např. zákon č. 85/1866 o veřejných ústavech vážných a měrných. Zákon č. 505/90 Sb. vstoupil v platnost 1. února 1991 a byl doprovázen prováděcí vyhláškou Federálního úřadu pro normalizaci a měření č. 69/1991.

Zákon se z velké části zabývá tzv. stanovenými měřidly. Pojem stanovené měřidlo lze jednoduše vysvětlit jako měřidlo určené Úřadem pro normalizaci a zkušebnictví a uvedené ve výměru tohoto úřadu. Ve většině případů jsou to měřidla používaná v obchodním styku a více než v zaměstnání se s nimi setkáváme při nákupu potravin, pohonných hmot a dalších komodit.

Běžné pracovní praxe většiny z nás se však týká ustanovení vyhlášky č. 69/1991, která v § 3 mimo jiné říká: **Kalibraci podléhají pracovní měřidla, jejichž používání má vliv na množství a jakost výrobky, na ochranu zdraví a bezpečnosti i životního prostředí, popřípadě pokud jsou používána za okolností, kdy nesprávným měřením mohou být významně poškozeny zájmy organizace nebo občana.** Pojem kalibrace můžeme definovat jako soubor úkonů, které dávají za určitých podmínek závislost mezi hodnotami indikovanými měřícím přístrojem nebo měřícím systémem, nebo hodnotami reprezentovanými mírami nebo referenčním materiálem a mezi příslušnými hodnotami veličiny realizovanými referenčním etalonem. Velmi často je místo pojmu kalibrace používáno staršího výrazu „cejchování“. Technici by se ale měli vyjadřovat přesně a soudobými výrazy. Pojem cejchování ponechme raději westernům v souvislosti s krávy v Arizoně. Jak je na první pohled patrné, do působnosti uvedeného ustanovení vyhlášky č. 69/1991 spadá většina používaných měřidel.

Při různých školeních často slyším námitky pracovníků, že „jejich“ posuvku není potřeba kalibrovat, protože měří už dvacet let dobře, nebo že „jejich“ digitální třípůlmístní multimetr je absolutně přesný a podobně. Debaty o opořené přístroje a jeho driftu jsou v těchto případech většinou zbytečné a připomenutí skutečnosti, že měřidlo nebylo zkaližováno ani před prvním zařazením do pracovního procesu, bohužel ne vždy takového „odborníka“ přesvědčí,

o nesmyslnosti výrazu „absolutně přesný“ ani nemluvě. V takových chvílích se kvalita musí opřít jen o znění zákona, což je trochu smutné potvrzení nepřilíh vysoké úrovně kvalifikace některých našich kolegů. Na tomto místě je nutno zdůraznit, že výrobce není povinen měřidlo kalibrovat a také to většinou s úsporných důvodů nedělá. Záruční list zase není dokladem o kalibraci, i když je za něj různými dealery často vydáván.

Pro aplikaci zákonných požadavků na metrologii byla vydána směrnice ředitele o. z. Elektrické dráhy – Řád metrologie. Tato směrnice stanovuje základní pravidla pro řízení měřidel, jejich konfirmace a definuje pravomoci a odpovědnosti pracovníků v této oblasti. Jsou jí upřesněna i pravidla pro nákup všech měřidel podléhajících citovanému ustanovení vyhlášky č. 69/1991. Zdůrazňuji, že všech měřidel. Nedávno jsem se totiž setkal s poněkud groteskním názorem, že posuvné měřtko není měřidlem, ale nářadím. Do kategorie nářadí patří spíše šroubovák, perlik nebo dláto. Dlužno dodat, že informace z kalibračních laboratorů potvrzují, že se měřidla je opravdu někdy zacházeno jako s jmenovanými nářadím.

Ke splnění požadavků Řádu metrologie byla v o. z. vytvořena funkce hlavního měrového technika. Tento pracovník má za úkol organizačně zabezpečovat ověřování a kalibrace měřidel v rámci o. z. ED. Dále musí být v každé provozovně jmenován měrový technik, který dohlíží na plnění základních požadavků v oblasti měrové služby při všech činnostech provozovny. Měroví technici odpovídají svému vedoucímu za to, že v příslušné provozovně bude dodržován podnikový konfirmační systém a měřící zařízení budou ve vyhovujícím stavu.

Směrnice Řád metrologie samozřejmě obsahuje přesnější určení povinností těchto a dalších pracovníků a je jistě všem zainteresovaným známa, proto bych se chtěl ještě vrátit k zákonu č. 505/90 Sb. Ten totiž v § 23 stanovuje, že Úřad pro normalizaci, metrologii a zkušebnictví může uložit organizaci, která neplní povinnosti stanovené v § 18 pokutu až do výše 200 000 Kč. Připravovaná změna tohoto zákona sazby zvedne až do výše jednoho milionu.

Hrozba pokut by však neměla být hlavním motorem snažení o správné měření, tím by měla být systematická péče o kvalitu výroby a oprav. Na pracovištích Opravný tramvají, kde je postupně implementován systém kvality, jsou tyto požadavky ještě zpřísněny příslušnými normami pro zabezpečování jakosti. Jedná se o normu ČSN EN ISO 9002 – Systém jakosti model zabezpečování jakosti při výrobě, instalaci a servisu a ČSN ISO 10012-1 – Požadavky na zabezpečování jakosti měřícího zařízení.

ČSN EN ISO 9002 v článku 4.11 – Řízení kontrolního, měřícího a zkušebního zařízení ukládá organizaci vytvořit a udržovat dokumentované postupy pro řízení, kalibraci a udržování kontrolního, měřícího a zkušebního zařízení (včetně zkušebního softwaru), užívaného dodavatelem pro prokazování shody výrobku se specifikovanými požadavky. To je splněno zpracováním organizačního postupu pro řízení kontrolních, měřících a zkušebních zařízení (zkráceně KMZ). Tento postup organizačně řeší veškeré činnosti s KMZ v rámci provozovny 12700 od předložení požadavku na nákup měřidla až po jeho vyřízení z procesu.

Dalším požadavkem zmíněného článku normy je používat zařízení pro kontrolu, měření a zkoušení způsobem, který zajistí, že nejistota měření je známa a odpovídá požadované způsobilosti měření. Pojem nejistota měření přitom definujeme jako výsledek vyhodnocení měření charakterizující rozsah hodnot, v němž leží pravá hodnota měřené veličiny, obecně s danou věrohodností. Nejistota měření má pochopitelně mnoho složek a je nutné při vyhodnocování výsledků měření vědět, jaký vliv která složka má na odečtený výsledek. Podle toho je nutné jejich vliv zohlednit nebo pominout. To v každém případě předpokládá jisté kvalifikační nároky na pracovníka. Další požadavky této normy souvisí již přímo s řízením KMZ.

Musí se stanovit, která měření se mají provést

(a jejich požadovanou přesnost), zvolit vhodné KMZ, které je způsobilé z hlediska nutné přesnosti a shodnosti. To znamená, že důležitá měření, KMZ, případně i metoda, jejíž pomocí chceme tato měření provést, musí být stanovena technologickou dokumentací.

Musí se identifikovat veškerá KMZ, jež mohou ovlivnit jakost výrobku, ve stanovených intervalech nebo před jejich použitím je kalibrovat a seříditi podle etalonového zařízení, které má známou a platnou návaznost k uznaným etalonům. Tento požadavek je vlastně totéž, co ukládá již probraný zákon č. 505/90 o metrologii v § 18 b) a vyhláška Federálního úřadu pro normalizaci a měření č. 69/1991 v § 3.

Navíc oproti těmto požadavkům stanovuje norma ČSN EN ISO 9002 povinnost organizace zdokumentovat, jaká opatření budou přijata v případě, že kalibrace prokáže neuspokojivé výsledky. To znamená, že v systému jakosti organizace musí být stanoveny takové mechanismy, aby dopad nepřátelích měření provedených před kalibrací byl u zákazníka minimalizován. Bohužel tento požadavek často přesahuje rámec fantazie některých vedoucích pracovníků a inklinaci k jeho nedodržování lze snadno do- ložit.

Všechna měřidla musí být vhodně označena a z jejich značení musí být patrný nebo alespoň vysledovatelný stav kalibrace. K tomu snad jen ještě předsvědčit pracovníka, aby se podíval, zda se nechystá použít KMZ s prošlou kalibrační lhůtou a bylo by vyhráno. I to však občas přesahuje síly některých z nás.

O kalibracích měřidel musí být udržovány záznamy. Pro mnohé je to sice administrativní obtíž, ale jinou možnost, jak prokázat dodržování konfirmačního systému, zatím nikdo nenašel. Metrologickou konfirmaci definujeme jako soubor činností požadovaných k zajištění, aby daná položka měřícího zařízení vyhovovala zamýšlenému používání. Do oblasti konfirmace se mimo jiné zahrnují kalibrace, jakékoliv nutné justování nebo oprava opod.

Kalibrace musí být plánována tak, aby při vynaložení přiměřených finančních prostředků bylo dosaženo optimální spolehlivosti KMZ. To v praxi znamená mít již v okamžiku nákupu KMZ představu, co budou stát jeho konfirmace, jaké budou nároky na obsluhu, popř. další náklady. Po zařazení měřidla do procesu je potřebné přezkoumávat správnost stanovených kalibračních lhůt, zařazovat mezilhůtové kontroly měřidel, omezovat rozsah kalibrace u více-rozsahových přístrojů atd. Výhodným nástrojem pro vedení záznamů o KMZ a plánování kalibrací je PC program Měřidla, do kterého mají (nebo v nejbližší době budou mít) přístup všichni měroví technici provozovny.

Také je nutno zajistit, aby podmínky okolního prostředí byly vhodné pro prováděné úkony. Zbývající ustanovení, týkající se manipulace, ochrany a skladování KMZ, by měla být pro každého pracovníka samozřejmá.

Norma ČSN EN ISO 10012-1 se zabývá požadavky na metrologickou konfirmační systém organizací, které zavádějí nebo mají zaveden systém jakosti podle norem souboru ISO 9000 a je dobrým návodem pro jejich aplikaci. Vzhledem k tomu, že byla v roce 1995 v plném znění schválena CEN jako evropská norma pod číslem EN 30012-1:1993, bylo by jistě dobré, kdyby byla mezi technickými pracovníky práce jen trochu známější. V současné době probíhá překlad druhé části této normy, kde budou stanoveny požadavky přímo na zabezpečení vlastního měření.

Výčet norem ve vztahu k této oblasti není zdaleka vyčerpán. Normy pro management jakosti v automobilovém průmyslu jdou hlouběji a jejich požadavky na konfirmační systém jsou o něco přísnější. Výrobci automobilů a jejich subdodavatelé mají situaci sice komplikovanější, ale vyplácí se jim to.

Nároků na jakost měření je skutečně velmi mnoho. Někteří se s nimi vyrovnávají lépe, jiní hůř, podle toho, jaký vztah k metrologii a jakosti vůbec ten či onen pracovník má. Dovolím si proto parafrázovat jedno přísloví: „Ukaž mi, jak a čím měříš a já ti povím, jaký jsi odborník.“

Jiří Bečka

Certifikace systému kvality podle ISO 9002

Odštěpný závod Autobusy zavádí ve vybraných dílnách Dopravné opravárenského závodu v Hostivaři systém kvality podle mezinárodní normy ISO 9002. V těchto dnech provádí certifikační firma Det Norske Veritas předcertifikační přezkoumání tohoto systému, na které bude s odstupem několika týdnů navazovat vlastní certifikace. V případě úspěchu získá o. z. Autobusy certifikát, který bude pro zákazníky zárukou kvalitní práce a pro odštěpný závod zárukou si ho udržet a dále rozšířit i na ostatní dílny a provoz autobusů.

Jiří Šubrt

Důchodová problematika – zvýšení důchodů v roce 1999

Vzhledem k velkému množství telefonických i písemných dotazů z oblasti důchodového zabezpečení, které stále docházejí, vybírám velice aktuální dotaz, který bude určitě zajímat i ostatní čtenáře DP-KONTAKTU.

Budou se v letošním roce zvyšovat důchody? Měly být zvýšeny od dubna 1999, ale nestalo se tak.

Nařízením vlády č. 64/1999 Sb. (k provedení zákona č. 155/1995 Sb., ve znění zákona č. 134/1997 Sb. a zákona č. 289/1997 Sb.) budou s účinností od 1. srpna 1999 zvýšeny již přiznané důchody starobní, plně invalidní, částečně invalidní, vdovské, vdovecké a sirotčí takto:

1. Procentní výměra důchodu se zvyšuje od splátky důchodu splatné po 31. červenci 1999:

a) pro důchody přiznané před 1. lednem 1996 o 7,5 %, b) pro důchody přiznané od 1. ledna 1996 do 31. července 1999 o 5 %.

Toto procentní zvýšení důchodů se týká každého důchodu, to znamená, že při souběhu důchodů (např. starobní + vdovský, invalidní + vdovský a podobně) se zvyšuje procentní výměra každého důchodu.

2. Základní výměra důchodu v částce 1 310 Kč se nemění.

Důchody, které budou přiznány od 1. srpna 1999 do 31. prosince 1999, budou též zvýšeny v procentní výměře ode dne přiznání o 5%.

Za důchody přiznané před 1. lednem 1996 se pro účely tohoto nařízení považují též

– vdovské, vdovecké a sirotčí důchody po osobě, které byl důchod přiznan před 1. lednem 1996, pokud nárok na tento důchod trval ke dni její smrti nebo po osobě, která zemřela před 1. lednem 1996,

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. – ředitelství. Adresa je Bubenská 1, 170 26 Praha 7, ☎ 9619 3361

**Helena Bajerová,
zaměstnanecský odbor ředitelství**

Nové nemocenské pojištění

Problémem stávajícího systému nemocenského pojištění je nízká úroveň nemocenských dávek u pojištěnců s průměrnými a vyššími příjmy. Je to způsobeno stagnací maximální hranice denního vyměřovacího základu, která dosud činí 270 Kč.

Od 1. října 1999 budou platit novelizovaný zákon o nemocenském pojištění zaměstnanců (zákon č. 61/1999 Sb.), který reaguje na nedostatky dosud platného zákona:

* Výše dávek nemocenského pojištění se odvozuje procentní sazbou od příjmu, od tzv. vyměřovacího základu. Za **první 3 dny** pracovní neschopnosti náleží pojištění **50%**, od **čtvrtého dne 69%** tohoto

základu. Výše nemocenského za kalendářní den se zaokrouhluje na celé koruny nahoru (ruší se původní padesátihaléřová hranice).

* Nejdůležitějším ustanovením této novely je zvýšení denního vyměřovacího základu pro výpočet nemocenského. Novela ruší maximální částku vyměřovacího základu (ve výši 270 Kč) a zavádí redukci denního vyměřovacího základu pomocí hranic:

– 360 Kč, tj. 1,33násobek nynější maximální hranice 270 Kč a,
– 540 Kč, tj. dvojnásobek nynější maximální hranice 270 Kč

Redukce bude prováděna následujícím způsobem:

Převyšuje-li denní vypočtený vyměřovací základ částku 360 Kč, pak

– částka denního vyměřovacího základu **360 Kč** se bude **započítávat v plné výši**,

– z rozdílu výše příjmů **360 a 540 Kč** se **započte 60% a**,

– k částce **nad 540 Kč** se **nebude přihlížet**.

Tímto způsobem bylo stanoveno denní maximum ve **výši 468 Kč**, tj. (540 – 360)×60%.

Aby nedocházelo k zaostávání a stagnaci hraničních částek denního vyměřovacího základu za mzdovým vývojem, bude vláda každoročně svým nařízením tyto částky zvyšovat, a to vždy k 1. lednu.

Výše dávek nemocenského pojištění, na které vznikl nárok před 1. lednem se upraví bez žádosti na novou výši, pokud nárok na tyto dávky trvá alespoň v tomto dni.

Výše nemocenského, peněžité pomoci v mateřství, podpory při ošetřování člena rodiny a vyrovnávacího příspěvku v těhotenství a mateřství, na které vznikl nárok před 1. říjnem 1999 a trvá i po 30. září 1999, bude automaticky přepočtena podle nových pravidel.

Ing. Alena Vaňková

Výluky v tramvajové dopravě o prázdninách 1999

Tramvajová doprava bude o letošních prázdninách postížena několika výlukami, proto bude tramvajový provoz postupně přerušen v těchto úsecích:

– Kotlářka – Vozovna Motol – od 8. července od 4.00 hodin do 5. srpna do 4.00 hodin.

– Staroměstská – Národní divadlo – od 30. července od 4.00 hodin do 5. srpna do 4.00 hodin.

– Otakarova – Albertov a I. P. Pavlova – Náměstí bratří Syнкů – od 5. srpna od 4.00 hodin do 1. září do 4.00 hodin.

1. Výluka Kotlářka – Vozovna Motol (8. července až 5. srpna)

Linky č. 9, 10 a 58 jsou ukončeny v zastávce Kotlářka. Linka č. 35 je zavedena v trase Vozovna Motol/Motol – Sídliště Řepy (denní provoz).

Náhradní autobusová doprava:

X-9 Košířské náměstí/Kotlářka – Motol (denní provoz); X-58 Košířské náměstí/Kotlářka – Sídliště Řepy (noční provoz).

2. Výluka Staroměstská – Národní divadlo (30. července až 5. srpna)

Linka č. 17 je v úseku Čechův most – Jiráskovo náměstí vedena přes Malostranskou, Újezd, Národní divadlo, Národní třídu a Myslíkovu. Linka č. 18 je v úseku Malostranská – Národní divadlo odkloněna přes Újezd. Linky č. 51 a 54 jsou v úseku Čechův most – Národní divadlo odkloněny přes Malostranskou a Újezd.

Náhradní autobusová doprava:

X-17 Malostranská – Staroměstská (denní provoz).

3. Výluka Otakarova – Albertov a I. P. Pavlova – Náměstí bratří Syнкů (5. srpna až 1. září)

Linka č. 4 je prodloužena z Čechova náměstí na Kubánské náměstí. Linka č. 6 není v provozu.

Linka č. 7 je vedena v trase Ústřední dílny DP – Průběžná – Nádraží Vršovice – Náměstí bratří Syнкů – Palouček – Pražského povstání – Vozovna Pančák.

Linky č. 11 a 56 jsou v úseku I. P. Pavlova – Náměstí bratří Syнкů odkloněny přes Náměstí Míru, Čechovo náměstí a Nádraží Vršovice.

Linka č. 18 je vedena v trase Petřiny – Malostranská – Újezd – Karlovo náměstí – Albertov – Výtoň – Palackého náměstí – Anděl – Kotlářka.

Linky č. 24 a 55 jsou v úseku Karlovo náměstí – Koh-i-noor vedeny přes I. P. Pavlova, Náměstí Míru

a Vršovické náměstí.

Linka č. 53 je v úseku Karlovo náměstí – Nulselská radnice vedena přes I. P. Pavlova, Náměstí Míru, Čechovo náměstí, Nádraží Vršovice a Náměstí bratří Syнкů.

Náhradní autobusová doprava:

X-11 I. P. Pavlova – Otakarova (denní provoz); X-18 Karlovo náměstí – Albertov – Otakarova (denní provoz); X-53 Lazarská – Albertov – Otakarova (noční provoz); X-55 Lazarská – Albertov – Otakarova – Koh-i-noor (noční provoz).

Ing. Jan Přívora

Letošní prázdninový provoz

V době letních prázdnin platí v síti metra, tramvajových i autobusových linek prázdninové jízdní řády od čtvrtka 1. července do úterý 31. srpna 1999. U některých linek se mění jejich trasa nebo rozsah provozu.

Metro

Na trati B pojedí v pracovní dny přibližně do 17.00 hodin každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská.

Tramvaje

Linka č. 7 je v pracovní dny ráno a odpoledne ukončena ve směru od Ústředních dílen DP v zastávce Kotlářka.

Linka č. 12 je v pracovní dny ráno a odpoledne ukončena ve směru od Hlubočep v zastávce Palmovka.

Linka č. 21 není v provozu.

Autobusy

Linky č. 105, 132, 143, 168, 209, 219 a všechny školní linky nejsou v provozu!

Změny rozsahu provozu, následující linky jsou v provozu pouze v těchto obdobích:

Linka č. 155 – pracovní dny 18.00 až 23.30, soboty a neděle celodenně.

Linka č. 171 – ranní a odpolední přepravní špička pracovních dnů.

Změny zastávek:

Na lince č. 129, 241 a 243 je mimo provoz zastávka Elišky Přemyslovny.

Linka č. 359 nezajíždí do zastávky Suchdol.

Ing. Jan Přívora

Novinky a změny v pražské integrované dopravě

Od neděle 30. května 1999 se nejen Pražanům, ale obyvatelům celého středoevropského regionu cestuje opět o něco lépe a snadněji. V rámci pražské integrované dopravy (PID) totiž přibýlo jak spojů českých drah, tak nových regionálních autobusových linek.

Po letech útlumu regionální, ale i příměstské železniční osobní dopravy v pražském a středoevropském regionu došlo již loni k obnově jízdy některých redukováných vlaků. Tento trend – podporovaný organizací ROPID – pokračuje i v novém jízdním řádu českých drah 1999/2000. Na co se tedy cestující mohou těšit?

Především se stal realitou **intervalový provoz** na všech hlavních dvoukolejných tratích ústících do Prahy. Intervaly mezi vlaky začleněnými v PID jsou v pracovní dny ve špičce ráno ve směru do Prahy a odpoledne ve směru z Prahy nejvýše 30 minut, v maximálních špičkových hodinách (6.30 – 7.30 h, 15 – 16 h) v některých směrech 15 – 20 minut. Špičkové období bylo na trati č. 011 z Kolína prodlouženo ráno až do 9 h, na trati č. 171 z Berouna do 9.30 hodin. V sedle je na těchto tratích interval převážně 60 minut, jen mimořádně se vyskytuje interval vyšší (zpravidla z důvodů technologických nebo přípojové kontinuity na návazné tratě). Určitou výjimkou je zatím trať č. 231 (směr Lysá nad Labem – Nymburk), kde využití vlaků dovoluje v sedle interval až 120 minut.

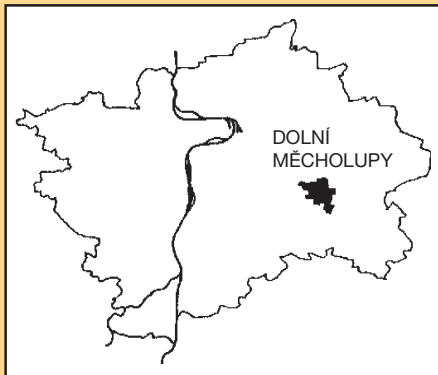
Vedle několika nových víkendových spojů představují zcela zásadní novinkou **půlnoční vlaky**, odjíždějící denně krátce po půlnoci z Prahy do významných míst pražského a středoevropského regionu. Šestice nových vlaků odjíždějících z pražského Hlavního nádraží ve směru Český Brod – Kolín, Říčany – Benešov u Prahy, Řevnice – Beroun, Hostivice – Kladno, Roztoky u Prahy – Kralupy nad Vltavou a Čelákovice – Lysá nad Labem – Nymburk tak umožní občanům pohodlný návrat z cest za kulturou a zábavou do hlavního města. Centrální „rozjezd“ těchto vlaků z Prahy Hlavního nádraží umožní využít ná-

(Pokračování na straně 15)

Pražský dopravní zeměpis II

3. část Dolní Měcholupy

Vesnice jménem Měcholupy je v okolí Prahy doložena poprvé v roce 1303, aniž by bylo zřejmé o kterou z obcí podobného jména jde. Ale už v po-



Farní úřad měli zdejší obyvatelé až v Uhřetěvsi, poštu v Hostivaři, soud v Říčanech. Dolní Měcholupy měly velmi výhodnou polohu na černokostelecké silnici. Prvním prostředkem hromadné dopravy, který tu byl k dispozici byla železnice. Už od prosince 1871 přes vesnici projížděly vlaky Dráhy císaře Františka Josefa, ale nikdy tu nebyla zřízena zastávka. Na nádraží v Hostivaři to bylo jen půlhodinku chůze, takže vlastně šlo ve své době o spojení celkem kvalitní. Původně byla v Hostivaři jen zastávka a teprve v roce 1882 byl její charakter změněn na železniční stanici. Na počátku století v Hostivaři zastavovaly ve všední dny šest párů vlaků, v roce 1985 to bylo 23 párů. V roce 1926 vznikla zastávka i v sousedních Horních Měcholupech, takže se Dolnoměcholupští mohli rozhodovat, která docházka je pro ně výhodnější.

První autobusová linka tudy projela patrně v roce 1929 do Kouřimi. Měla č. 1011 (od roku 1933, kdy ji provozovalo ČSD pak číslo 838, to ale nebylo poslední označení). Zanikla v roce 1940. Vzhledem k významu zdejší silnice tato linka nezůstala jedinou. V roce 1931 jezdila například soukromá linka z náměstí krále Jiřího do Choceřad (č. 2016), která zanikla na počátku roku 1939, ale i celá řada dalších autobusových linek, které dojížděly do Kostelce nad Černými Lesy, Čáslavi a dalších obcí. Železniční i dálková autobusová doprava zde dlouho zajišťovaly celkem uspokojivé dopravní spojení. Městská hromadná doprava se Dolním Měcho-

lupům přiblížila až během druhé světové války, a to v podobě linky G, zřízené od 15. února 1943 v trase Nové Strašnice – Štěrboholská silnice – Kabelovna – Hostivař, U továren. Bylo tedy stále výhodnější používat v některých případech dálkové linky, protože docházka na linku G byla přibližně stejná jako na hostivařské nádraží.

K definitivní změně došlo až po válce. Dne 9. září 1946 byla trasa „gěčka“ změněna tak, že ze zastávky Štěrboholská silnice pokračovala přímo po černokostelecké silnici do Dolních Měcholup. Nová trasa autobusové linky ke konečné tramvaje na Černokostelecké byla dlouhá 4,470 km. Tím byla tato příměstská obec napojena na systém pražské městské hromadné dopravy o více než dvě desetiletí dříve, než byla k hlavnímu městu připojena. Linka G byla 31. prosince 1951 označena číslem 111. V roce 1952 byla trasa linky změněna tak, že do Dolních Měcholup jezdila přes zastávku Nádraží Hostivař a umožnila tak lepší obsluhu zdejších průmyslových podniků. V roce 1960 byla „stojedenáctka“ fakticky zrušena, protože došlo k jejímu spojení s linkou č. 115, ale v roce 1963 byla obnovena v původní trase. Nejdříve šlo o dočasné opatření (v oblasti Malešic probíhala rekonstrukce komunikace), ale nakonec linka zůstala v provozu i po dokončení prací.

K dalšímu rozmachu autobusové dopravy v Dolních Měcholupech došlo až ve druhé polovině sedmdesátých let, kdy byly zaváděny nové autobusové linky do obcí připojených ku Praze v roce 1974. V roce 1978 se tady objevila například linka 51 (Křeslice – Dolní Měcholupy), později přečíslovaná na 220, o rok později přes Dolní Měcholupy jezdily i linky č. 228 a 229 (do Dubče a Kolodějí) a nové linky přibývaly i v dalších letech (například do Uhřetěvsi). V souvislosti s prodloužením linky A metra získaly prostřednictvím autobusů Dolní Měcholupy i přímé spojení na metro. **-pf-, fp-**



Foto: Jan Šurovský

Jak poradit rodičům, aby jejich děti nebraly drogy?

Myslím si, že nemá cenu toto psát, protože si to stejně přečte jen pár lidí, a ti se nad tímto ani trochu nezamyslí, a když zamyslí, tak si řeknou, že jsem jenom šestnáctileté dítě, které o tom nic neví. Vyvedu vás z omylu, už tři roky se setkávám s drogami u svých bývalých kamarádů, kterým už není pomoci.

V první řadě musím říct, že nemá cenu radit rodičům, jejichž dítě bere tři roky heroin a oni to nepoznají. Takovým rodičům vůbec nedochází, o co tady jde. Spousta rodičů nedochází, že jejich děti nejsou vychovávané pionýrem, ale ulic. Abych mohl někomu radit musím napsat příčinu. Proč se začínají brát drogy? Můj názor je, že jsou čtyři viníci, a to rodiče, škola, parta a samo dítě. Postupně vysvětlím, proč zrovna tyto čtyři subjekty. Není možné, aby rodiče házeli vinu na školu, škola na rodiče a podobně. Myslím si, že každý má svůj díl.

Ve většině případů rodiče nepoznají, že je jejich dítě pod vlivem nějaké drogy a dítě přijde takto domů jednou (každé to zkusí), zjistí, že se mu nic nestalo a přijde v takovémto stavu podruhé, už je mu to jedno a chodí tak domů neustále. Takže hlavní příčina je, že děti nemají před rodiči respekt a nebojí se přijít domů pod vlivem omamné látky (v horších případech jsem zažil, že se nebojí přijít domů s vpichy a rodičům nabízí drogu se slovy: „Nic o tom nevíte, nezkusili jste to, tak mi do toho nekecejte“). Vše je o respektu.

A když na něco podobného přijdete, musíte dítě izolovat od party, abyste zjistili, jestli je vaše dítě závislé. To se projevuje hysterickými scénami, utíkáním

z domu a podobně. Toho se však nekecejte, pořád je možné, že tyto scény jsou vyvolané nedostatkem například nikotinu, proto doporučuji domluvit se s dítětem, že s ním budete doma třeba celý týden, dovolíte mu kouřit, ale musí slíbit, že se od vás nehne ani na krok. Když zjistíte (dítě vám to řekne), že je závislé tak ho nedávejte na léčení do ústavu jako je **Triangl**, protože tam vám řeknou, že mu nemůžete pomoci, že si musí sáhnout až na dno. Což už může být pozdě.

Škola má také svůj díl viny na těchto dětech. Znáš školu, nestydím se říct, že je to STS hl. m. Prahy, Radlická 115, Praha 5. Je to škola moderního charakteru, pyšníci se nejmmodernější tak zvanou „modulovou“ výukou, nejmmodernějším vybavením a nadprůměrně inteligentním učitelským sborem. I když jedna nejménovaná profesorka nadává žákům frázi: „Běžte si pichnout trávu,“ evidentně je mimo budku. Tato škola má velké nároky na děti a pak se strašně diví, že 50% žáků navštěvuje psychologa a dalších 50% skončí na tvrdých drogách, zvláště když tato škola je takový malý sklad drog. Kde na chodbách během pěti minut seženete libovolný počet tripů (slangový výraz pro LSD) a jiných tvrdých drog. K tomu, aby vaše dítě začalo brát drogy napomáhají také samotní profesori tím, že srážejí sebevědomí a psychiku žáků nemístnými řečmi o jejich schopnostech učít se, zálibách, přátelích, rodičích a sourozencích.

Další díl viny má samozřejmě parta a samo dítě. Tyto dva subjekty musím spojit, protože názory party přebírá jednotlivec a naopak. Známy učebnicový

případ: Parta má drogu a nutí jednotlivce slovy: „Dělej, ber nebo jsi srab“. Vždycky jsem si myslel, že je blbost, že se to takhle neděje, někteří rodiče si to také myslí, ale je to tak. Přesně těmito slovy mi byl nabízen heroin. Slabá povaha narušená deptáním ze školy a jistá si tím, že rodiče nic nepoznají, vezme tuto drogu a nebudě vůbec přemýšlet proč. Není pravda, že děti, které berou drogy musí mít rozvrácené rodiny nebo rodinné problémy, ale stačí rozchod s dívkou, či chlapcem nebo špatná známka ve škole. Spousta rodičů je přesvědčena, že když dětem nedává horentní sumy peněz, dítě k drogám nepůjde, ale je to přesně naopak. Dívky si na tyto drogy vydělávají sexem, nechci přímo tvrdit, že spí s chlapci pro peníze, ale chlapec, který ví, že dívka bere nebo chce zkusit drogy, jde, koupí drogy a udělají se party, chlapec žije v domnění, že dívku openou drogami snáze „dostane“. Někdy to vyjde.

Chlapci si musí na drogy „vydělat“ jinak. To znamená, že kradou, rozprodávají drahocenný rodinný majetek, prodávají drogy a podobně.

Když jsme u toho prodávání drog, nedávno jsem měl tu čest mluvit s kurátorkami, které byly nasazené právě na mé kamarády. Tyto kurátorky se mě ptaly, kdo je jejich dealer. Neodpověděl jsem nic, protože dealer je úplně každý. Ano, úplně každý, kdo drogy bere je zároveň prodává. Například jsem byl u transakce typu: Někdo přišel a chtěl by sehnat dva balíčky marihuany a nějaký psaníčko perníku (slangový výraz pro pervitin), ten dotyčný si od něho vzal

(Pokračování na straně 16)

(Pokračování ze strany 13)

vaznosti nejen MHD, ale i přestupy z vlaků příměstské a dálkové dopravy, které jsou večer rovněž ukončeny na Hlavním nádraží. Potěšující je i skutečnost, že pro klidný a bezpečný přístup k žel. stanici Praha Hlavní nádraží v těchto nočních hodinách je projednán zvýšený dozor městské policie na přístupových cestách od Bolzanovy, Opletalovy a Washingtonovy ulice a zvýšený dozor policie ČR v prostorách železniční stanice Praha Hlavní nádraží.

S novým jízdním řádem ČD je také rozšířena možnost používání jízdenek PID na železnici. V úseku Praha Hlavní nádraží – Dobřichovice na trati č. 171 a Praha Hlavní nádraží – Strančice na trati č. 221 mohou nyní cestující používat i přestupní jízdenky pro jednotlivý jízdu.

Rovněž autobusové linky Pražské integrované dopravy nezůstaly v trendu poskytování nových služeb pozadu. Rozšíření provozu PID, uskutečněné v závěru měsíce května organizací ROPID ve spolupráci se zúčastněnými obcemi a okresními úřady Praha–východ a Praha–západ, znamená hned **tři nové linky č. 334, 335 a 361.**

Linka č. 334: BUDĚJOVICKÁ (metro C) – Nemocnice Krč – Ústav mateřství – Zelená louka – Zelené domky – U Tří svatých (pouze ve směru do Prahy) – Betáň – U Studánky – Vestec, Safina – Vestec, Šátalka – Jesenice, bytovky – Jesenice – Jesenice, Horní Jirčany – Jesenice, Horní Jirčany, vodárna – Sulice, rozc. Radějovice – Sulice, Hlubočinka – Sulice, Mandava – Sulice, Želivec – Kamenice, Nová Hospoda – Kamenice, Olešovice – **KAMENICE** – Kamenice, U dvora – Kamenice, Těptín, U kozlího kamene – Kamenice, Těptín – Kamenice, Těptín, Markvart – Pohoří, Skalsko – **Pohoří** – Pohoří, Chotouň – Jílové u Prahy, Čs. armády – **JÍLOVÉ U PRAHY, NÁMĚSTÍ.**

Linka bude provozována celodenně a celotýdenně, v přepravních špičkách pracovního dne v intervalu 60 minut. V úseku „Budějovická – Kamenice“ v provozu všechny spoje, v úseku „Pohoří – Jílové u Prahy, náměstí“ pouze vybrané spoje v pracovní dny. V Jílovém u Prahy jsou zajištěny návaznosti na další linky PID.

Linka č. 335: BUDĚJOVICKÁ (metro C) – Nemocnice Krč – Ústav mateřství – Zelená louka – Zelené domky – Betáň – U Studánky – Vestec, Safina – Vestec, Šátalka – Jesenice, bytovky – Jesenice – Jesenice, Horní Jirčany – Jesenice, Horní Jirčany, vodárna – Sulice, rozc. Radějovice – Sulice, Hlubo-

činka – Sulice, Mandava – Sulice, Želivec – Kostelec u Křížků, škola – Kostelec u Křížků – Kamenice, Skušeň – Kamenice, U dvora – **Kamenice.**

Provoz zajištěn zatím pouze jediným spojem v pracovní den večer (odjezd ve 22.30 hodin ze zastávky „Budějovická“). Obsluha Kostelec u Křížků je v ostatních obdobích nadále zajištěna linkovou dopravou ČSAD.

Linka č. 361: VELKÉ POPOVICE, LOJOVICE – Velké Popovice, U Krámských – Velké Popovice, Brtnice – **VELKÉ POPOVICE, K BRTNICI** – Velké Popovice – Velké Popovice, Todice – Kunice, Vidovice, rozc. – Kunice, Vidovice – Kunice – **STRANČICE, NÁDRAŽÍ** – Strančice, Všechromy – **STRANČICE, KAŠOVICE, VOG.**

V úseku „Velké Popovice, K Brtnice – Strančice, nádraží“ je linka v provozu v přepravních špičkách v hodinovém a v dopoledním období dvouhodinovým intervalu. V ostatních částech trasy je linka provozována pouze v rozsahu vybraných spojů. Návaznost linky č. 361 na vlaky ČD ve stanici „Strančice“ je zajištěna ze směru od Velkých Popovic a Kunice.

Došlo také **k prodloužení linky č. 307 (dosud v trase Zličín – Úhonic)** z Úhonic přes obce Ptice, Červený Újezd a Svárov do Unhoště, kde bude linka ukončena. Současně se zavedením nových linek č. 334 a 335 byl v pracovních dnech **upraven jízdní řád linky č. 332**, kdy některé spoje vedené v trase „Budějovická – Jesenice“ budou převedeny na linku č. 334.

Z podkladů ROPIDu sestavil Marek Šebeš

MHD ve světě

MOSKVA (Rusko): President Jelcin schválil zahájení sériové výroby tyristorové řízených vozů metra typu 81–720 a 81–721 v závodě Metrovagonmaš v Mytiščinu pro tratě moskevského metra.

NEW YORK CITY (USA): Starosta města Giuliani a guvernér státu Pataki se dohodli na financování plánovaného lehkého metra s automatickým provozem, které by mělo být uvedeno v roce 2002 do provozu a spojující letiště J.F. Kennedyho s nádražím Jamaica Longlandské železnice.

ADANA (Turecko): Celkem 358 mil. USD bude stát výstavba první linky tramvajové rychlodráhy 13,3 km dlouhé, na níž se budou podílet firmy ADTranz, ABB Elektrik a místní Alarko. –**pař-**

Blesk (8. 6. 1999)

Výtahy pro vozíčkáře chybějí

Jen velmi pomalu přibývá v metru stanic, které jsou upraveny pro tělesně postižené cestující. Projektanti zastávek postavených před rokem 1989 s potřebami invalidů nepočítali vůbec, takže se první osobní výtahy začaly objevovat až na nově zprovozněných úsecích podzemní dráhy. Nyní je pomocí výtahů zpřístupněno 19 stanic metra. Z toho na dvánácti je přeprava osob zajištěna pomocí osobních výtahů a v sedmi je pro potřeby hůře pohyblivých cestujících upraven nákladní výtah.

●●●

Lidové noviny (9. 6. 1999)

Dopravní podnik nízkopodlažní tramvaje nechce

Dopravní podnik hlavního města Prahy neuvažuje do roku 2004 o nákupu nových nízkopodlažních tramvají Astra ze závodu Škoda Dopravní technika. Technický ředitel Dopravního podniku Tomáš Jílek řekl, že páteří systému hromadné dopravy v Praze je podle něj metro a na obnovu jeho vozového parku bude směřovat i rozhodující část investičních prostředků.

●●●

Metro (10. 6. 1999)

DP vstoupí do ČKD Dopravní systémy

Představenstvo Dopravního podniku hlavního města Prahy včera schválilo kapitálový vstup společnosti do ČKD Dopravní systémy. Sdělila to mluvčí Dopravního podniku Zuzana Knoblochová. Pražský dopravní podnik, který je ze 100 procent v majetku města, hodlá podle ní odkoupit akcie ČKD Dopravní systémy do výše pět milionů korun.

●●●

Večerník Praha (14. 6. 1999)

24 hodin v Praze

Kritický den měla v sobotu jedna souprava na lince č. 17. Všechno začalo ráno, ve čtvrt na osm. Sotva tramvaj vyjela z vozovny, dostala na křižovatce Svobodova a Vinařického první ránu. Postaral se o to šofér Volkswagenu Passat, který svůj vůz nezvládl, takže způsobil škodu asi za 30 tisíc korun a jedenáctiminutové zdržení provozu. Stejná souprava měla další nehodu krátce před šestnáctou hodinou v Platněské ulici. O tom, že pech měla opravdu tramvaj, svědčí to, že v osudnou chvíli v ní seděl už jiný řidič. Za karambol teď mohl pro změnu muž za volantem Volkswagenu Passat.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

Tajenka z čísla 6: Myslet lze jen rozumem, ale chápat jen srdcem. (J. Addison)

VODOROVNĚ:

A. Skladiště; články; představený kláštera; rumištní rostlina – **B. 1. díl tajenky;** útok. – **C.** Jihoamerický hloďavec; hromada slámy; vápencové území; chemické sloučeniny; esky máčkový člun. – **D.** Osobní zájmeno; pomluva; sokolský sraz; prací potřeba; velká nádoba; pozdrav. – **E.** Ano (rusky); chobotnatec; vazká kapalina; stolní hra; ženské jméno; březno. – **F.** Povlak; Indián; bílé pečivo; minulý rok; jméno papouška. – **G.** Konec; zbrojnoš; japonská firma; druh jelena; balkánský pokrm. – **H.** Puls; skládací cylinder; chlapec; korálový ostrov; řadro; slovenská částice. – **I.** Iničiály Zoly; mzda; horní část stěbla; lesní bylina; šroub do dřeva; osten. – **J.** Perský koberec; jméno norských králů; forma; chlup na hlavě; sibiřská řeka. – **K.** Tropický strom; **2. díl tajenky.** – **L.** Tumáte; Krokova cerea; flegmatik; výzva.

SVISLE:

1. Část podešve obuvi. – **2.** Zolův román; redukovat. – **3.** Deset gramů; vegetační formace; plenění (knižně). – **4.** Eduard (domácky); rodový svaz; část dveří. – **5.** Předložka; styl; šidit. – **6.** Trn; ugaritká bohyně; části vozů. – **7.** Stůj; protiklad; poloha cvičence. – **8.** Losování; peřej; placený potlesk. – **9.** Značka astatu; druh borovice; Slávek (bulharsky); iničiály spisovatele Zachara. – **10.** Bílý mořský pták; silný chlup; číslovka. – **11.** Barevná látka; výčep; obilnina. – **12.** Starořímská bohyně úrody; pytle na ryby; milenec. – **13.** SPZ Pelňhřimova; pomník; hercká hvězda; slovenská předložka. – **14.** Kladné elektrody; Feuchtwangerovo jméno; paraziti. – **15.** Trupy; náš klavírista; lyžařský výtah. – **16.** Cizopasně houby; zlý čin; na-

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21

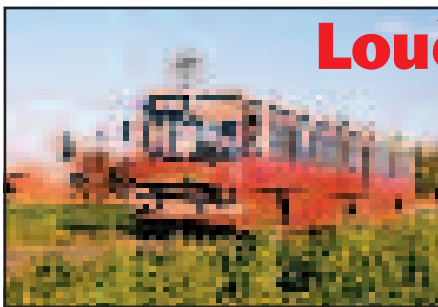
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					

še metropole. – **17.** Sahati; Prušák; tropický savce. – **18.** Legendární vládce Kíše; lupen; možno. – **19.** Kobra (zoologicky); bicykl; bájný švýcarský hrdina. – **20.** Druh keře; lesní zvíře. – **21.** Výprava cestující pouští.

Pomůcka: Anat, Najá, stoik, Tell.

PaedDr. Josef Šach

Loučení s Ikarusy



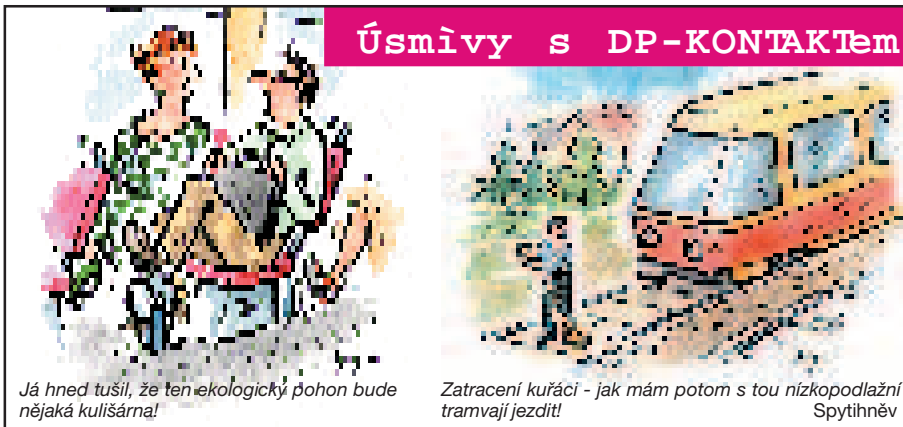
Jeden z posledních pražských Ikarusů na spojce mezi Kralovicemi a Nedvězí.

V sobotu 15. května se uskutečnila jedna z posledních jízd autobusem IKARUS 280.08. Opět se vyjelo z klíčovské garáže, a to s velmi zachovalým vozem č. 4583 z roku 1990. Jako ostatní vozy tohoto typu i tento u pražského Dopravního podniku letos končí. Sraz účastníků byl v jedenáct hodin ve stanici Průjezdni nočního autobusu č. 509. Řidičem autobusu byl opět hostivařský řidič Milan Jiroš, který se při těchto akcích velice osvědčil. Od místa nástupu se vyjelo směrem na Dáblice a dále po trase Bulovka

– Výstaviště – Letenský tunel – Florenc – Malešice – Hlubočepy – Smíchov – Zelený pruh – garáže Vršovice – garáže Hostivař – Dubeč – Královce – Koloděje – Klánovice – Horní Počernice – Vysočany – Libeň – Klárov – Hlavní nádraží – Václavské náměstí – Masarykovo nádraží – Florenc a garáže Klíčův.

Pro fotografující nadšence byla připravena velmi pěkná místa, kde vznikaly unikátní fotografie, například ve vesnicích Dubeč či Královce. Pro noční fotografování byl vybrán kupříkladu Mánesův most, v jehož pozadí vystupoval nádherně osvětlený Pražský hrad. Další zajímavou a velice neobvyklou noční zastávkou bylo bezesporu Václavské náměstí, kde právě probíhaly oslavy fanoušků radujících se z vítězství našich hokejistů. Půl hodinu před půlnocí se přiblížil opět ke klíčovské garáži, kde byl zároveň i konec další velmi úspěšné jízdy z jednou z posledních pražských „čabajak“. Cílem této akce bylo pořít co nejvíce unikátních fotografií, což se určitě podařilo. Tak snad závěrem zbývá už „jen“ poděkovat všem kdo se na této akci podílel – dík!

Text a foto: Ondřej Kubišta



Já hned tušil, že ten ekologický pohon bude nějaká kulíšárna!

Zatracení kuřáci - jak mám potom s tou nízkopodlažní tramvají jezdit! Sptyhnev

Jak poradit rodičům, aby jejich děti nebraly drogy?

(Pokračování ze strany 14)

peníze a do půl hodiny mu to přivezl (i když podle všeho není dealer). Ta ochota byla proto, že měl šanci si odsypat nebo dostat od „originál dealera“ bonus (něco zadarmo navíc).

Ted vám tedy poradím: Musíte sami o drogách vědět víc než vaše děti, nepodceňujte jejich zkušenosti s drogami, i třináctiletí mají poměrně velké zkušenosti. Mluvte s dětmi o drogách a postraše je, co byste s nimi udělali, kdybyste přišli na to, že s drogami experimentují. Získejte si jejich respekt. Snažte se jim vysvětlit, že síla není v partě, ale v jejich osobnosti a inteligenci. Nevzdávejte to ani po velkých hádkách, vím, že dítě v pubertě je nepřičetné a na partu nedá dopustit. Snažte se realizovat dítěti jeho koníčky (počítače, sport, modelářství a podobně), i když jim to nepůjde a bude se vám to zdát zbytečné plýtvání peněz (cena léčení je mnohonásobně větší). Vyberte dítěti školu podle rozhovoru s absolventy toho oboru, nikdy nedejte na propagační letáky a neřidte se heslem: „V hezké budově jsou určitě dobří učitelé“.

Většinou je tomu právě naopak, čím modernější budova a vybavení, tím namyšlenější učitelé a arogantnější přístup (vzpomeňte na STŠ hl. m. Prahy, která patří pod magistrát – hrůza).

To by bylo asi tak všechno, co se dá napsat – tato témata jsou na hodinové diskuse. Musím podotknout, že toto je pouze můj názor, se kterým spousta lidí nemusí souhlasit, ať s narkomany mluví denně (jako já) nebo nemluví. Já respektuji cizí názory a dokážu od svých názorů ustoupit, pokud mě někdo přesvědčí, že to tak není.

Michal Malý, žák 2. ročníku SPŠ, SOU a U

Vlastníma očima Zbytečné sjždění

Nevím, zda prožíváte to, co já, ale vždy když přijdu někam do společnosti a prozradím, že pracuji u Dopravního podniku, snese se okamžitě vlna kritiky na moji hlavu. Okamžitě začnu kontrovat a hájit stavovskou čest. Pokud má někdo nějaké špatné zkušenosti, snažím se mu vysvětlit, že ke zhoršení našich služeb došlo jenom náhodou a vinou nepředvídatelných skutečností, kterých je v dopravě velké množství.

Ale není to tak dávno, co jsem při cestě do práce přišel na skutečnost, která není rozhodně zaviněna náhodou nebo nepředvídatelnou skutečností. Je to obyčejný zmetek nebo šlendrián, jak chcete. Vždyt, posuďte sami.

Ve stanici metra Anděl začala výluka severního vestibulu, a tak cestující, kteří tohoto vstupu využívali ve směru od Košíř, musí jezdit na Palackého náměstí nebo devítkou na Národní třídu. Ta druhá varianta mi připadá, ják drbat se za levým uchem pravou rukou, ale budíž.

Každý si lehce zjistí, že od Anděla na Palackého náměstí vás dovezou čtyřka, sedmička, desítka a také čtrnáctka. Všechny jezdí v osminutovém intervalu, a tak bych očekával a všem našich kritikům bych říkal, že jezdí mezi sebou proložený tak, aby interval byl co nejpravděpodobnější a služba klientům byla, co nejvíce přijatelnější. Skutečnost však má do předpokladů hodně daleko. Tři linky od Košíř jedou v průběhu dvou minut všechny a dalších šest minut ani kolo. A aby nebylo těmto třem linkám na Palackého mostě smutno, přidá se k nim ještě čtrnáctka. A tak nezbyvá našemu klientovi než si pět až šest minut počkat, než přijede další spoj. Při tom by mohly uvedené linky jezdit po dvou minutách, teoreticky by to vycházelo, ale prakticky se stačí podívat do pražských ulic.

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červenci 1999 oslavuje 71. narozeniny:

Libuše Šípková – M, dopravní úsek (20).

V červenci 1999 oslavuje 70. narozeniny:

Karel Tůma – ED, provozovna opravna tramvají (14).

V červenci 1999 oslavuje 69. narozeniny:

Jiří Horák – A, garáž Vršovice (17).

V červenci 1999 oslavuje 68. narozeniny:

Milena Točíková – A, ekonomický úsek (24).

V červenci 1999 oslavují 60. narozeniny:

Antonín Brabec – M, služba elektrotechnická (21),

Josef Čermák – ED, provozovna vrchní stavba (21),

Jaroslav Jedlička – ED, provozovna Strašnice (28),

Jaroslav Mazánek – ED, provozovna měřírny (44),

Vladimír Řeřha – A, garáž Řepy (24),

Zdeněk Skála – M, služba ochran. systému (18).

V červenci 1999 oslavují 50. narozeniny:

Marie Balíková – M, služba staveb a tratí (10),

Irena Baltiarová – M, dopravní úsek (15),

Pavel Brejcha – A, garáž Vršovice (12),

Ján Daniš – A, garáž Řepy (16),

Ivan Durst – M, služba vozov. hospodářství (25),

Luboš Hes – M, služba vozov. hospodářství (17),

Alena Kamešová – ED, odbor obchod.-zás. (29),

Zdeněk Kazimour – M, sl. vozov. hospodářství (25),

Aleš Kober – A, DOZ Hostivař (32),

Rudolf Mikšovský – M, služba elektrotechnická (18),

František Nepokoj – M, sl. ochran. systému (17),

Ludmila Pejšová – M, služba staveb a tratí (21),

Jiří Straka – ED, provozovna měřírny (31),

Eduard Svoboda – A, garáž Vršovice (11),

Jaromír Svoboda – M, sl. vozov. hospodářství (17),

Jiří Škoda – M, služba staveb tratí (25),

Václav Wimmer – ED, prov. vrchní stavba (32),

Miroslav Zahradník – ED, oddělení hosp. služby (23).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Vladislav Chlasták – ED, prov. trakční vedení (39),

Dagmar Kindlová – A, úsek ředitelství (23),

Karel Půta – M, sl. sdělov. a zabezpečovací (19),

Jan Sivera – A, garáž Kačerov (14),

Miloslav Soukup – ED, prov. vrchní stavba (30),

Ivan Sztankovics – ED, provozovna měřírny (38),

Jindřich Velíšek – ED, prov. opravna tramvají (42),

Dagmar Žouďlíková – ED, odbor obch.-zás. (43).

Do invalidního důchodu odešel:

Pavel Kastner – ED, odbor výrobní (10).

Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

24. května 1999 nás ve věku 54 let opustil pan Miloslav Antoň – A, garáž Kačerov, který u DP pracoval 32 let.

24. května 1999 nás ve věku 47 let opustil pan Vladimír Souček – ED, provozovna vrchní stavba, který u DP pracoval 18 let.

26. května 1999 nás ve věku 52 let opustil pan Josef Hladík – ED, provozovna Vokovice, který u DP pracoval 30 let.

Mnohokrát se chlubíme naší profesionalitou, kvalitou našich služeb a tím, co všechno děláme pro klienta, ale prvním krokem by měla být koordinace jízdních řádů, podle kterých jezdíme a dále návaznost spojů v přestupních bodech.

Je vám velice smutno, když zjistíte, že návazná tramvaj na kterou chcete přestoupit, vám před několika málo vteřinami odjela a následující odjíždí za necelou čtvrt hodinu. V tu chvíli začnete proklínat kde koho, ale moc profesionalitu v tom nenajdete. Stejně, jako když při přestupu z metra na autobus v polo-nočním provozu máte necelých devadesát vteřin. Kdo má rychlé nohy, je brzo doma, kdo je pomalejší, musí si počkat na další spoj. Mnohdy i desítky minut zbytečně.

Dočkáme se změny již v jízdních řádech platných od 1. září?

Co vy na to?

Přeji příjemné a prosluněné dovolené! –bda–