

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Program kvality služby v našem podniku v roce 1999

Program kvality služby uzavřel v roce 1999 druhý rok své existence a chystá se do roku 2000 s několika novinkami. Tento článek přináší informace o jeho průběhu v prvních třech čtvrtletích roku 1999, a není proto závěrečným hodnocením za celý rok, ale jen stručným přehledem přínosů a problémů jednotlivých standardů i programu jako celku.

Jaké jsou přínosy?

Ve standardu **přesnost provozu** lze uvést jako hlavní přínos, že o. z. Autobusy aktualizoval dopravní a návěstní předpis pro autobusy D 1/3, ve kterém se již nepřipouští možnost nadjetí oproti jízdnímu řádu. Přínosný je rovněž návrh na rozšíření měřeného vzorku u o. z. ED z 300 na 500 hodin za čtvrtletí, tj. o dvě třetiny, čímž bude podstatně zvýšena objektivita měření.

Důležité je i to, že již na počátku roku 1999 došlo k rozšíření měření na celé období provozu. Toto rozhodnutí bylo přijato v celopodnikové skupině kvality na počátku roku 1999 zcela jednomyslně a znamenalo překonání obav diktujících omezení měření na večerní a noční hodiny, soboty a neděle v prvním roce programu. Přesnost provozu se stala významným argumentem ve snahách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti o preferenci tramvajové a autobusové dopravy.

Všechny tři systémy dosahují dobré výsledky v přesnosti provozu vyjádřené tolerancí 0 až +2 minuty a tyto výsledky jsou u o. z. Metro a Elektrické dráhy přehledně vyhodnocovány s územním a časovým členěním.

Zvýšený tlak na dovybavení všech stanic metra informačními vitrinami AWK lze chápat jako hlavní přínos standardu **informování**. Mezi další přínosy lze uvést instalaci vnitřních informačních panelů v autobusech. Důležitou metodickou změnou je fakt, že celé základní měření ve stanicích metra provádějí od 1. října studenti Fakulty dopravní ČVUT.

Celý standard **přijetí** měří od října 1999 studenti Fakulty dopravní ČVUT, kteří tak přispěli k nezávislosti a objektivnosti měření. Tento fakt považujeme za největší přínos roku 1999 v tomto standardu. Přes zřetelný posun počkáme s hodnocením až na výsledky posledního čtvrtletí roku.

Standard **stejnokroj** podtrhl zájem managementu podniku o stejnokrojovou disciplínu jako významného prvku image podniku a urychlil přijetí nové směrnice.

Problémy

Nyní přejdeme k některým problémům, kterými se skupina kvality zabývala.

Měření **přesnosti provozu** ukazují, že poměrně velké procento nevyhovujících spojů u tramvají bylo způsobeno nadjetím (pro připomenutí, program kvality hodnotí spoj nadjetý o 0 až 120 vteřin na rozdíl od D1/2 jako nevyhovující). Je třeba věřit, že úpravy softwaru programu DORIS ve smyslu zkrácení signalizace nadjetí pro řidiče budou postupně při-

nášet ovoce i ve snižování počtu nevyhovujících spojů ve smyslu standardu.

Ve standardu **informování** jsou závady způsobeny převážně vandaly, se kterými je třeba vytvářet bojovat. V některých vestibulech stanic metra je bohužel omezený přístup k panelům AWK (například stanice Vltavská, Českomoravská), protože přímo před informačním panelem je prodejní místo. Problémem roku 1999 bylo rozhodně nesvícení vitrín AWK v metru. Také bylo konstatováno, že staniční jízdní řády metra mají nízkou vypovídací hodnotu, protože jsou rozepsány pouze spoje od intervalu 10 minut.

Ve standardu **přijetí** studenti mimo jiné zjistili,

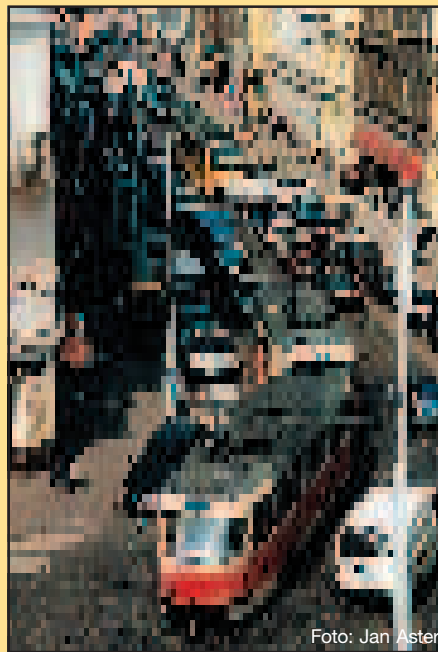


Foto: Jan Aster

že v některých stanicích není optimálně vyřešena poloha předprodejního místa firmy Šoch (například Florenc), v těchto případech by bylo vhodné doplnit navigační systém. Chybí navigační systém ke středisku dopravních informací Černý most pro klienty, kteří přijedou metrem ve směru z centra. Členové skupiny kvality rovněž upozornili na situaci na letišti Ruzyně, kde výrazně se zvyšující obrát cestujících vyžaduje řešit otázku přijetí potencionálních uživatelů městské hromadné dopravy.

V současné době probíhá příprava nového standardu nazvaného **disponibilita jízdenkových automatů**. Lze očekávat, že v průběhu 1. čtvrtletí 2000 proběhne první zkušební měření automatů. Standard bude prozatím zaměřen na automaty mimo stanice metra, kde je situace značně komplikovaná především nevhodnou polohou některých

(Pokračování na straně 2)

Certifikát systému kvality v o. z. Autobusy

Záměr vybudovat v odštěpném závodu Autobusy systém kvality podle mezinárodní normy ISO 9002 byl po obtížné cestě doveden k prvnímu vysvědčení udělenému třetí stranou – akreditovanou společností **Det Norske Veritas**.

Certifikát byl slavnostně předán 20. prosince 1999 řediteli odštěpného závodu Autobusy ing. Jiřímu Machačovi za účasti významných osobností



Foto: Petr Malík

i delegátů některých pracovišť, kde byl systém kvality zaváděn. Radostně vyvrcholení jedné etapy v dějinách odštěpného závodu Autobusy.

Na certifikátu je mimo jiné uvedeno:

Tímto se certifikuje, že systém kvality společnosti byl shledán shodným s požadavky normy pro systém kvality ISO 9002.

Co se skrývá pod těmi několika slovy?

Nutno zdůraznit především to, co dodnes mnohým uniká. Systém kvality není výhradní záležitostí jedné, dvou dílen, ale týká se celé organizace od ředitele po dělníka a týká se prakticky celého rozsahu činnosti organizace. A také to, že byl-li systém kvality při certifikačním auditu shledán shodným, neznamená, že vydáním certifikátu je splněno a je klidně možno se vrátit ke starým pořádkům. Certifikát má omezenou platnost, v průběhu jeho platnosti probíhají plánovitě opakované audity a po 3 letech, pokud mezi tím firma nepropadla mezi adepty na odebrání certifikátu, nastává nový proces certifikace.

Nelze již připustit, že si zase každý bude dělat co chce, i když pracovníků, kteří si to tak představují, je celá řada.

Systém kvality, jinak řečeno soubor základních požadavků pro řádné fungování společnosti a uspokojování požadavků a přání zákazníka, je formulován normou, aby bylo umožněno srovnatelné porovnávání a hodnocení třetí stranou.

Tato bitva je tedy vyhraná. Ale není poslední. Zavádění systému kvality v o. z. Autobusy není nijak jednoduché a bylo rozděleno do několika etap.

(Pokračování na straně 6)

Nenápadní svědkové minulosti II

V červnovém čísle DP-KONTAKTu jsme se zmínili o starých, desítky let nepoužívaných kolejích pražských tramvají. „A víte, že také tam... Další zbytky jsou v...“, nás téměř obratem upozornili někteří čtenáři na další případy. A tak jsme se na některá z dalších míst, kde leží zapomenuté koleje, vypravili a čas od času si je představíme.

Na Karlově, jižním konci Sokolské ulice, jen pár metrů od míst, kde dnes a denně proudí tisíce automobilů, najdeme v ulici Boženy Němcové část výhybky a několik metrů koleje, připomínající, že zde kdysi jezdila tramvaj. Kolej, která se do dnešních dní dochovala, je pozůstatkem kolejového trojúhelníku v konečné stanici u tehdejší Dětské nemocnice. Mnozí z nás si zde ještě pamatují „šestku“, ale před ní tu končily také jiné linky.

První tramvaje přivezly na Karlov své cestující 24. listopadu 1912. Nová trať tehdy začínala na křižovatce Mezibranské a Žitné a vyjely na ní vla-



ky linky číslo 12. Konečná zdejší dvoukolejné trať ale tehdy ještě neměla podobu trojúhelníku. Sokolská ulice bývala proti dnešnímu stavu asi o sto metrů delší a napojovala se na ulice Horská. K té dnes vede jen cesta pro pěší. Tramvajové koleje vedly původně až do těchto míst a trať byla ukončena levou výhybkou s krátkým jednokolejným kýmým úsekem. V té době na lince ještě

nejezdily vlečné vozy, takže manipulace na konečné byla celkem jednoduchá. Při reorganizaci linkového vedení 15. července 1914 vystřídala „dvanáctku“ linka číslo 8. Stala se na téměř čtvrt století (24 let) typickou karlovskou linkou. V roce 1929 nastala potřeba na Karlově odstavovat v určité hodiny i vlečné vozy, a proto byl koncový jednokolejný úsek prodloužen o 18 metrů obloukem do počátku ulice Horské. Mobilizace v říjnu 1938 měla za následek zrušení linky 8 a několik týdnů jezdil od náměstí Petra Osloboditele (dnešní I. P. Pavlova) po jedné koleji jeden motorový vůz, který od 1. prosince téhož roku vystřídala linka číslo 6.

Abyste zjednodušili a urychlili obracení vlaků na konečné stanici, byl v roce 1947 u ulice Boženy Němcové do trati vložen ještě pravý kolejový přejezd. Ani toto opatření se neukázalo jako ideální, a tak bylo v roce 1955 rozhodnuto o zásadní přestavbě konečné. Protože v těchto místech nebylo možné postavit kolejovou smyčku, bylo zvoleno řešení v podobě trojúhelníku ve tvaru písmene T s křížením oblouků. Příjezdová větev trojúhelníku byla delší a sahala až k Legerově ulici, aby zde bylo možné odstavit celý vlak bez narušení provozu obratiště. Nové zařízení bylo uvedeno do provozu 1. října 1955. Od té doby odpadlo složité „kuplování“ vozů, které navíc bylo hlučné a nezřídka rušilo pacienty v nemocnici. Další léta už probíhala v naprostém klidu až do roku 1966, kdy byla od 1. července celá trať na Karlov zrušena vzhledem k zahájení výstavby severojižní magistrály. Jen nějaký čas zůstala část kolejí na nám. I. P. Pavlova pro manipulační potřeby (odstavování). Celá trať byla snesena až na malý zbytek odjezdové větve trojúhelníku, který dodnes nenápadně připomíná doby vlastně už dávno minulé. Důvodem, proč se na kolej zapomenělo, byla patrně



ohrada stavebního dvora, která tu na delší dobu v té době vyrostla. Podobně přežila kolej pro kropicí vozy na Klárově, která se na mnoho let skryla také v ohradě.

Sama karlovská trať je spojena ještě s jednou zajímavostí. Zhruba v její polovině leží vodojemy na pitnou vodu, u kterých dodnes existuje (i když přestavěná) budova bývalé přečerpávací stanice. Dům dnes patří Pražské energetice a přiléhá k vodojemům na jejich severní straně. Za první světové války zde bylo zřízeno skladiště popelky a smetí (dnes bychom řekli tuhého komunálního odpadu), které odtud odvážely nákladní tramvaje na městskou skládku do Vysočan. Ani po ukončení

přepravy smetí zdejší manipulační kolejiště neosiřelo, protože byla v objektu v roce 1923 postavena rozvodna a měničnice, do které se čas od času převážely transformátory a další objemná elektrotechnická zařízení. Zdejší manipulační kolejiště bylo několikrát upraveno a odpojeno v říjnu 1953. Někdy čas ještě zůstala kolej ve dvoře, dnes tu už po nákladní tramvajové dopravě nenajdeme žádnou stopu.

Pavel Fojtík
Foto: Jan Šurovský

Při stěhování nezapomeňte na archiv

V prosincovém čísle DP-KONTAKTu jste se dozvěděli, jaké poklady podnikový archiv ukrývá. Ale aby i další generace dopravních nadšenců a historiků dopravy mohly získávat potřebné informace, je třeba, abychom dnes nezapomínali ukládat písemné materiály do spisovny a do archivu, kde budou v pokoji odpočívat a čekat na další využití. Pravda, některých z nich se archiv zbaví po uplynutí skartační lhůty, po kterou musí být ve spisovně uloženy a chráněny proti znečištění, jiné projdou sítím a navěky budou uchovávané pro věky příští... Také je pravda to, že některé listiny, které považujete jen za „nějaké staré nepotřebné papíry“ můžou ve skutečnosti někdy později být důležitým dokladem života naší organizace. A to nemusí jít pouze o typická „áčka“, tj. archiválie dané zákonem, jako jsou výroční zprávy, podnikové normy, zápisy z porad a podobné dokumenty. Obyčejně se dozvídáme o životě právě z každodenních zkušenských, maličkových a z obyčejných věcí. Uvedu příklad: každý ze starší generace asi ví, co to byl „hořčičný servis“, tedy skleničky na hořčici ze silného skla, které se našly v každé domácnosti, v kancelářích se z nich pila káva. A dnes? Byla to tak normální věc, že se s ní podle toho zacházelo – v současné době je spíše unikátem. A tak to vypadá i s písemnými materiály – například známe různé formuláře, víme, k čemu byly určeny. Ale za 20 nebo dokonce za 50 let? Proto se před skartací vybírají ukázky i z těch nejobyčejnějších materiálů. Samozřejmě ne každý rok a ze všeho, ale snažíme se odhadnout, co by mohlo naše následovníky zajímat – vždyť máme zkušenosti s tím, co z historie zajímá nás.

(Pokračování na straně 3)

Program kvality služby v našem podniku v roce 1999

(Pokračování ze strany 1)

automatů vůči zastávkám (klient na zastávce neví, kde automat hledat). Rovněž přetrvávají problémy s informačním souborem k automatům (tarif, mapa).

Bylo již řečeno, že program kvality služby by neměl zůstat omezen na prozatím pouhé čtyři definované a měřené standardy. Měl by vést k iniciativě a k navrhování nových standardů nebo ke snaze nabízet kvalitní služby i bez nich. Z řady víceméně drobných nedostatků či vad na kráse lze kolem sebe například vidět:

- možná zbytečně dlouhé přechodné období při informování o tramvajových výlukách,
- špatná čitelná čelní orientace u některých vozů T3,
- zastaralé informační prvky v metru (nádraží ČSD místo ČD),
- věčné špatné plánky okolí stanic metra (Hradčanská – zcela chybí linka 131, ulice Badeniho je pojmenována jako Bodoniho) – jsme plně toho názoru, že se jedná o úkol na celopodnikové úrovni,
- ve vozích autobusů občas zůstávají v informačních schránkách staré letáky,
- některé zastávkové sloupky jsou silně poškozeny. Naopak nevidíme a neslyšíme:
 - seznam zastávek linky v autobusech a tramvajích vybavených digitálními panely (teploměry),
 - schéma linek tramvají včetně všech zastávek (tzv. jezvečků),
 - hlášení o výlukách, jež není v tramvajích nahráno, ale od zavedení MYPOLej hláší více či méně nesrozumitelně řidiči.

I když se některé vzorky měření zvyšují, stále se jedná o relativně malé množství měření. Vzorek

je tak poněkud nereprezentativní a nelze příliš sledovat trendy.

Navíc se v rámci programu kvality nedaří příliš prohlubovat vazby mezi ředitelstvem a jednotlivými odstěpnými závody. Bohužel ne vždy dochází ke spolupráci mezi jednotlivými lidmi. I proto je program kvality nadále nezřídka brán jako soukromá akce ředitelství.

To by však byl ten nejhlubší omyl. Od začátku byl program připravován a zaváděn za účasti zástupců ředitelství a všech odstěpných závodů a jeho smyslem je zvyšovat kvalitu služeb klientům celého Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Toho ředitelství v žádném případě nemůže dosáhnout samo, bez úzké spolupráce všech. Nedostatek bude ve vzájemné komunikaci a na něj se budeme snažit reagovat v tomto přelomovém letopočtu začínajícím dvojkou. Bude třeba otevřít schůze skupiny kvality dalším zástupcům jednotlivých o. z. a vytvořit diskusní fóra zaměřená úzce na jednotlivé standardy a metody vzájemné spolupráce.

Našemu Dopravnímu podniku se na poli kvality služeb otevírají možnosti spolupráce v rámci klubu kvality CYQUAL, o kterém přinášíme více informací v příloze. Orientace na zákazníka, kvalita jako cíl tvořící nedílnou součást obchodní strategie podniků, kvalita jako soubor představ, systémů a nástrojů zaměřených na mobilizaci celého podniku k uspokojování zákazníků při vynaložení optimálních nákladů a na podporu udržitelné mobility – to vše vyznívalo jako hlavní motto konference UITP na konci září 1999 ve Florencii s názvem „Organizace dopravy a kvalita služby“. To by mělo být inspirací pro nás všechny.

Ing. Zdeněk Došek, Ing. Jan Šurovský

Vozový park autobusů – XIV. díl

V roce 1997 byly kloubové autobusy Karosa B 741 nahrazeny dodávkami kloubových autobusů typu **Karosa B 941** a v roce 1999 vylepšenou verzí **Karosa B 941 E**, které jsou rovněž standardně vybaveny automatickou převodovkou. Karosa B 941 E svou koncepcí navazuje na svého úspěšného předchůdce B 741 a B 941. Autobus B 941 E, který pojme celkem 150 cestujících, skvěle zapadá svými tvary a parametry do městského prostředí. Pro sedící cestující je zde k dispozici 42 pohodlných a moderních skořepinových sedadel.

Autobus Karosa B 941 E je vyráběn akciovou společností Karosa, Vysoké Mýto. V oblasti pohonného agregátu jsou autobusy vybaveny motorem RENAULT MIHR 062045 A41 (EURO 2) s převodovkou VOITH D 863.3 převody 5,2 – 1,36 – 1,00 – R 3,8 s vestavěným hydraulickým retardérem. Motor s převodovkou jsou umístěny v zadní části roštu karoserie vleku (zadní sekce).

Motor LIAZ ML 636 E (EURO 2) je horizontální, řadový vznětový šestiválec s přímým vstřikem paliva, s turbodmychadlem, s alternátorem PAL 28V/75A s automatickou převodovkou ZF 4 HP 500.

Polosamonosná karoserie je sestavená a sešroubovaná z panelů, zhotovených z ocelové, svařené a oplechované kostry, s dokončenou povrchovou úpravou. Kloubový autobus sestává z přední a zadní sekce, které jsou navzájem spojeny točnicí, která umožňuje zlom celé soupravy, v půdorysné rovině ±50° a v nárysné rovině ±10° a blokuje proti zlomení ve smyku a podélném rozkmitání soupravy. Spojovací část je chráněna vlnovcovým krytem. Výška podlahy je 890 mm nad zemí (**u verze B 941 E snížená o 100 mm**), odpružení pneumatické s vlnovcovitými pružinami. Uzavřená kabina řidiče. Autobusy jsou vybaveny pro zvýšení

bezpečnosti protiskluzovým a protiblokovacím systémem ABS/ASR. Přední a zadní část vozu je propojena kloubovým mechanismem, který je zakryt vysoce kvalitním měchem. Standardně montovaný topicí a předehřívací přístroj, jehož provoz je nezávislý na chodu motoru, ocení v zimním období nejen obsluha vozu, ale především cestující.

Vstup do vozu umožňují cestujícím čtyři prostorné dvoukřídlové dveře. V příjemně laděném interiéru lze využít podlahy rovné v celé délce autobusu a pohybovat se tak volně a bez překážek. Cestující s omezenou mobilitou nebo matky s kočárky jistě ocení prostornou plošinou proti středním dveřím.

Pracoviště řidiče je odděleno od prostoru pro cestující prosklenou kabinou a zvláštními dvířky. Přední panoramatické jednoduché zasklení umožňuje řidiči velmi dobrý výhled. Palubní deska je tvořena ergonomicky uspořádanými přístroji a ovladači, které jsou přehledně umístěny v zorném poli řidiče.



Foto: Jan Šurovský

Dále může řidič plně využít sedadlo a sloupek volantu nastavitelný ve všech potřebných směrech. Autobusy jsou vybaveny kvalitní potahovou látkou sedaček, zvukovou signalizací při zařazení zpátečky, spínacími hodinami na topení, předehřevem nafty THERMO-LINE, řídicím systémem MYPOL a vnitřními a vnějšími elektronickými informačními panely.

Při nákupu těchto vozů byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vedená snahou nabídnout svým cestujícím bezpečný, pohodlný, spolehlivý a ekonomicky výhodný způsob městské hromadné přepravy osob
Ing. Jiří Horký

Základní technické údaje	KAROSA – B 941	Rok výroby	Počet autobusů
Maximální celková délka	mm 17615	1997	55
Šířka vozové skříně	mm 2500	1998	50
Výška vozové skříně	mm 3165	1999	50 B 941E
Maximální přední převis	mm 2355	Celkem k 30. 9. 1999	155
Přední převis	mm 2290		
Rozvor náprav	mm 5600/6270		
Zadní převis	mm 3390		
Maximální zadní převis	mm 3125		
Pneumatiky	BARUM 275/70R22, 5BC31 146/145 J TL	Michelin 275/70R22,5 XZU 148/145 J TL	Matador 275/70R22,5 MP460 148/145 L TL
Hmotnost vozu	kg 14300	Celková hmotnost kg	26000
Počet míst k sezení	41+1		
Počet míst k stání	118		
Celková obsaditelnost	159+1		
Motor	LIAZ ML 636E (EURO 2)	RENAULT MIHR 062045 A41 (EURO 2)	
Zdvihový objem válců	cm ³ 11940	9840	
Výkon	kW/k 175 kW při 2000 ot/min 1050 Nm/1400 ot/min	217 kW/2100 ot/min 1210 Nm/1200 ot/min	

Máte doma syna nebo dceru, navštěvující devátou třídu základní školy?

Ačkoliv to není dlouho, kdy začal nový školní rok, pro žáky 9. tříd základních škol nastává období, kdy se vážně zamýšlejí nad volbou školy, ve které se budou připravovat na své budoucí povolání a jaká bude jejich profesní orientace. To sebou pochopitelně nese i starosti rodičů, kteří dětem pomáhají správně se rozhodnout.

Jen pro malou část rodičů to není rozhodování obtížné, protože děti mají vyhraněné zájmy a jejich představa o dalším studiu je jasná. Většina „devěťáků“, ale konkrétní představu nemá a mnohdy ani rodiče neumí poradit, jakou školu nebo učební obor zvolit. Mnohdy i důležitost tohoto kroku podceňují, volí náhodně, ukvapeně nebo dokonce neberou v úvahu přání dítěte či jeho předpoklady ve vybraném studiu uspět.

Nevědomky dělají první krok k problému, který zpravidla na sebe dlouho nedá čekat. Pokud totiž volba studia není v souladu s přáním či schopnostmi dítěte, zpravidla nebývá úspěšným zákem, mnohdy vzniknou situace nezvládnutelné a řeší ji častou absencí, a to i neomluvenou. To může být i důvodem k odchodu z takto nevhodně zvolené školy. Věnujte proto tomuto kroku zasloužilou pozornost. SPŠ dopravní, SOU a U, a s., jejíž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vám nabízí řadu možností k výběru studia, či učebních oborů.

Střední průmyslová škola dopravní přijímá žáky do tří studijních oborů: **elektronické počítačové systémy; elektrotechnika a management v dopravě.**

Školu můžete navštívit při Dnech otevřených dveří konaných 12. a 26. ledna 2000 vždy od 14.30 do 17 hodin v budově školy Praha 5, Plzeňská 102/219 (objekt vozovny Motol).

Střední odborné učiliště a Učiliště nabízí **dva čtyřleté studijní obory**, ukončené maturitní zkouškou: **mechanik silnoproudých zařízení a mechanik elektronick.** Dále množství **tříletých učebních**

oborů (ukončeno závěrečnou učňovskou zkouškou): **elektromechanik pro stroje a zařízení; elektromechanik pro rozvodná zařízení; mechanik elektronických zařízení; autoelektrikář; karosář; automechanik; provozní zámečnick; instalatér; lakýrník; malíř; zedník a aranžér(ka).** Pro žáky s ukončenou povinnou školní docházkou v nižším než devátém ročníku budou otevřeny **dvouleté učební obory**, a to: **stavební výroba; malířské a natěračské práce; technické služby v autoservisu.**

Zajišťujeme rovněž kurz k doplnění vzdělání poskytovaného základní školou pro žáky 9. tříd zvláštních škol.

Prostory učiliště můžete navštívit při příležitosti Dnů otevřených dveří konaných 11. a 27. ledna 2000 v budově SOU a U v Pobřežní ulici č. 37/619, Praha 8–Karlín (v blízkosti stanice metra linky B Křižíkova) vždy od 14.30 do 17 hodin.

Absolventům tříletých učebních oborů nabízíme **nástavbové denní dvouleté studium**, které je ukončeno maturitní zkouškou v následujících oborech: **provozní elektrotechnika; provozní technika; dopravní provoz a propagace.**

Pro zájemce o **nástavbové dálkové tříleté studium** ukončené maturitní zkouškou jsou připraveny obory: **provozní elektrotechnika a dopravní provoz.**

Blíže informace se dovíte a případné dotazy vám zodpoví na telefonních číslech 231 79 92 nebo 232 63 65.

Na vzdělávací zařízení se mohou obrátit i ti, kteří uvažují o některém z **rekvalifikačních kurzů: svářečský kurz kovů a plastů; kurz a zkouška z Vyhlášky 50/78 Sb.; kurz pro řidiče motorových vozíků; kurz bezpečnosti práce; kurz požární ochrany a kurz pro obsluhu kotlů a tlakových nádob.**

Při stěhování nezapomeňte na archiv

(Pokračování ze strany 2)

Proto v souvislosti s plánovaným stěhováním do nové budovy upozorňuji na to, že by mohlo dojít k nenahraditelným ztrátám informací neopatrností a nezodpovědnou manipulací s písemným materiálem. Je tedy nutné respektovat Směrnici generálního ředitele č. 4/1996, bod 6.2. Ukládání písemností, která vychází ze zákona ČNR č. 343/1992 o archivnictví. Podle tohoto zákona je každá organizace povinna dbát mimo jiné i o účelné a bezpečné ukládání písemností vzniklých z vlastní činnosti. Proto vás žádám, až budete třídit věci z kanceláří, zapomeňte na sběrný a uvědomte si, že v Hostivaři na vaše písemná „moudra“ čekají regály podnikového archivu. Pravda, i tak je budete muset přestěhovat, ale už je nebudete muset znova rovnat do skříní, v archivu to za vás udělají jiní. A toho místa kolem vás!

Pro snadnější manipulaci s písemným materiálem archiv nabízí kapsový šanon v jakémkoli množství, při převozu je ale zajištěte proti rozspání a případnému znehodnocení. Předem se domluve, abychom na vás měli dost času a mohli se vám dostatečně věnovat. A když si nebudete vědět s něčím radu (pochopitelně, co se týče archivu), obraťte se na nás. Paní Vokůrková má telefon č. 96 19 23 23, PhDr. Jilková 96 19 23 13.

PhDr. Marie Jilková archiv DP

V říjnovém DP-KONTAKTU jsem se poměrně drobně věnoval první části kvalitativního výzkumu agentury Sofres-Factum, který se zabývá zkoumáním obecného postoje Pražanů k MHD. V dnešním příspěvku bych se chtěl stručně zmínit o druhé části projektu, kterou byl kvantitativní průzkum, jehož cílem bylo zjištění názorů a výpovědí o dopravním chování občanů Prahy žijících v odlišných typech lokalit hlavního města, definovaných na základě **vztahu k dosažitelnosti sítě metra**.

Na základě konzultací s pracovníky Dopravního podniku byly vybrány 3 odlišné lokality, a to oblast Jihozápadního metra – *dále JZM* – (přibližně 5 let obsluhovaná sítí metra), oblast Hloubětína, respektive sídliště Černý most – *dále ČM* – (obsluhovaná sítí metra přibližně 1 rok) a oblast Severního města – *dále SM* – (Kobylisy, Dáblice, Prosek), ve které se s výstavbou metra v dohledné budoucnosti počítá.

Pro provedení průzkumu byl použit výběr s rovnoměrnou alokací, tedy stejným počtem dotázaných v každém ze tří typů lokalit (JZM – 416, ČM – 391, SM – 402), t. j. celkem byl získán výběrový soubor 1209 dotázaných starších 15 let.

Z obsáhlých výsledků průzkumu lze ve stručnosti shrnout několik následujících postřehů:

Frekvence využívání MHD se u obyvatel jednotlivých lokalit výrazněji neliší, denně nebo téměř denně jich jezdí všude o málo více než polovina. Frekvence využívání jednotlivých druhů MHD (autobus, tramvaj, metro) je dána samozřejmě tím, jakým druhem dopravy a v jaké kapacitě je ta která lokalita obsluhována.

Časovou jízdenku má ve všech oblastech více než polovina obyvatel. I mezi těmi, kteří používají MHD prakticky denně, je však jisté procento těch, kteří platí každou jízdu zvlášť (přibližně 10%). V otázce spokojenosti jsou mezi zkoumanými lokalitami výrazné rozdíly. Suverénně nejspokojenější se službami MHD jsou obyvatelé JZM (89,4%). Poměrně vysoká nespokojenost občanů v oblasti ČM (31,7%) je dána především neotevřením stanice metra Hloubětín (v době provádění průzkumu), ani na samotném sídlišti ČM však spokojenost nedosahuje úroveň v oblasti JZM. Ve všech lokalitách jsou důvodem nespokojenosti především dlouhé intervaly mezi

spojí, přeplněnost vozidel, dále nepřístupnost nebo vzdálenost MHD, nevhodná návaznost spojů povrchové dopravy na spoje metra.

Na JZM každý šestý, v oblasti ČM a Hloubětína každý pátý a v oblasti SM každý čtvrtý obyvatel jezdí metrem buď velmi málo (méně než jednou týdně) nebo vůbec ne. Nejčastější důvod nevyužívání metra je přítom věcný – metro nejede potřebným směrem, případně u obyvatel SM – „je to k němu daleko“.

Pokud jde o důvody preference individuální automobilové dopravy, hovoří zjištěné výsledky o akcentu na pohodlí, nezávistost, rychlost a spolehlivost. Na dotaz, zda by byli ochotni za určitých podmínek místo autem jezdít metrem, odpověděla ve

Pražané a metro

všech lokalitách kladně zhruba polovina oslovených. Hlavní podmínkou je zejména zlepšení spojení z místa bydliště, v případě SM konkretizované zavedením metra do bezprostředního okolí bydliště.

Frekvence jízdy metrem se po otevření nových úseků jak na JZM, tak v oblasti ČM a Hloubětína zvýšila, i když ne příliš výrazně. Podstatné je však snížení podílu těch, kteří metrem vůbec nejedí (z 10,6% na 3,7%). Převážná část obyvatel JZM i ČM a Hloubětína tvrdí, že po otevření nových úseků metra v jejich lokalitách jezdí MHD stejně jako předtím. Těch, kteří jezdí častěji (přibližně pětina dotázaných), je přitom více než těch, kteří jezdí MHD méně často (přibližně 10%). Důvodem této změny byly zejména zvýšení rychlosti dopravy, menší komplikace (přestupy) a zvýšení pohodlí. Cena dopravy je nejméně významným důvodem.

U většiny automobilistů zavedení metra nevede

lo ke změnám ve frekvenci jízdy autem. Těch, kteří nyní jezdí méně (přibližně 12%), je však přibližně dvakrát víc než těch, kteří naopak jezdí častěji (přibližně 6%). Podle zjištění by otevření nového úseku metra v oblasti SM mělo vést u jeho obyvatel k častějšímu využívání MHD. Dvě třetiny obyvatel zkoumané lokality mají za to, že budou jezdít MHD stejně často jako nyní, přibližně čtvrtina (27,4%) předpokládá, že častěji, a to hlavně kvůli větší rychlosti a zmenšení komplikací v dopravě. U většiny automobilistů na SM zavedení metra zřejmě nepovede k výraznému omezení v používání auta. Těch, kteří hodlají jezdít méně, je však mnohem více (18,5%) než těch, kteří naopak chtějí jezdít častěji (7,1%).

Úroveň vybavení stanic metra v blízkosti bydliště hodnotí opět nejpráznivěji obyvatelé JZM.

Za pozornost jistě stojí i relativně velká nespokojenost obyvatel Hloubětína a Černého Mostu – jde zejména o návaznost spojů povrchové dopravy a spojů metra, přístup ke stanicím a informační a orientační systém. Při podrobnějším pohledu se ukazuje, že vyšší nespokojenost připadá převážně na vrub obyvatel Hloubětína a Lehovce. Do jisté míry je tento stav zřejmě způsoben tím, že stanice Hloubětín v době provádění průzkumu nebyla dosud zprovozněna a obyvatelé jejího okolí pocítovali určitou frustraci z toho, že jim nový úsek metra nepřinesl zlepšení cestování.

Celkově lze kromě již uvedených kritických připomínek připomenout i hlasy volající po zlepšení vybavení stanic nákupními (resp. občerstvacími) příležitostmi, zvýšení čistoty, vybavení stanic WC s prodloužením jejich otevírací doby, zavedení dozoru ve stanicích, zajišťujícího klid a pořádek.

Výsledky poslední části průzkumu, která se věnovala především problematice výše jízdného, se budeme věnovat v některém z příštích čísel DP-KONTAKTU. **Ing. Karel Vavroušek, 90 010**

Jak postoupila preference na světelných křižovatkách

V průběhu roku 1999 probíhala a nadále probíhá v oblasti světelných signalizačních zařízení především **prosta výměna řadičů světelné signalizace**.

To sice znamená pouhou výměnu řadiče světelné signalizace (dále SSZ) bez dalších změn ve výstroji křižovatky, ale omezuje poruchovost SSZ s dopadem na zvýšení bezpečnosti provozu na křižovatkách. V první etapě bylo vyměněno 24 řadičů SSZ, v druhé etapě 15 řadičů a ve třetí etapě, která se plánuje během příštího roku, bude vyměněno dalších 52 řadičů na křižovatkách řízených světelnou signalizací a s provozem vozidel městské hromadné dopravy.

Dále probíhala **obnova světelné signalizace na celé křižovatce**, kde v rámci možností byla uplatněna preference městské hromadné dopravy, hlavně tramvajové. **Jedná se o následující křižovatky:**

Palackého náměstí	podmíněná preference	obnova 10/99
Bělohorská – Kukulova (Vypich)	podmíněná preference	obnova 06/99
Patočkova – Střešovická	podmíněná preference	obnova 11/99
Letenské náměstí	podmíněná preference	obnova 08/99
Partyzánská – Vrbenského	absolutní preference	obnova 11/99
Křižovatka Vinohradská – Za Strašnickou vozovnou, která má absolutní preferenci MHD, byla		

v srpnu 1999 **nově vybavena světelnou signalizací** společnost IPB REAL v rámci realizace komerčně-administrativního centra a obytného souboru „Vinice“.

K 8. listopadu 1999 je na křižovatkách s provozem tramvají celkem 57 světelných signalizací no-



Přírůstky knižního fondu Ústřední technické knihovny Dopravního podniku

Lapka Vladimír: **Česko-německý a německo-český slovník ekonomických pojmů**, 1. vydání, Ostrava – Montanex, 446 stran, 1997

Kristenová Blanka, Borg: **Dánsko-český slovník**, 1. vydání, Praha – Leda, 471 stran, 1999

Bushell Chris, Pattisin Roger, Carvell Roger: **Jane's Urban Transport Systems 1998–1999**, 17. vydání, London – Butler, 642 stran, 1998

Cedrych René Mario: **Ježdíme na plyn**, 1. vydání, Praha – Građa, 123 stran, 1998

Dédina Jiří, Čejka Jan: **Management a organizace podniku v podmínkách globalizace**, 1. vydání, Ústí n. Labem – Brabapress, 170 stran, 1993

Aleš Martin: **Německo-český právní slovník**, 1. vydání, Praha – Linde, 543 stran, 1998

Občanský zákoník, 2. vydání, Praha – Eurounion, 282 stran, 1999

Stavby drah a stavby na dráze. Bulletin 2/96, Praha – Arch, 119 stran, 1996

Skála Milan: **Technické zhodnocení a opravy**, 4. vydání, Praha – Sagit, 182 stran, 1998

Technický silniční slovník česko-slovensko-francouzsko-anglicko-německý, 6. vydání, Praha – Silniční společnost, 201 stran, 1996

Zákon o daních z příjmů 1999, 4. vydání, Praha – Eurounion, 345 stran, 1999.

Připomínáme, že přírůstky knižního fondu budou pravidelně zveřejňovány na Intranetu ředitelství a.s. v položce VTEI – knihovna. **–Stg–**

Provoz nízkopodlažních autobusů v roce 2000

Na městských autobusových linkách Pražské integrované dopravy (PID), jejichž provoz zabezpečuje naše akciová společnost, se stále častěji můžeme setkat s nízkopodlažními autobusy (n), které vysoce oceňují především cestující s omezenými možnostmi vlastního pohybu. Nyní, po realizaci dodávky 50 nízkopodlažních autobusů, máme ve vozovém parku celkem 95 těchto vozidel. Vedle tří autobusů značky Neoplan (zelená barva) jsou to výhradně autobusy značky Karosa-Renault City bus, všechny jsou zatím v tzv. standardním provedení (Sn – délka 12 metrů). Autobusy z dodávky 1999 jsou nově vybaveny i sklopnou nájezdovou rampou u prostředních dveří, která především cestujícím na invalidním vozíku umožňuje vcelku nerušeně překonávat výškový rozdíl, případně mezeru při zastávkovém odbavování. Díky tomuto důležitějšímu doplňku jsou tyto nové autobusy, při standardních stavebních úpravách zastávek, považovány za plně bezbariérové. V dohodě se Sdružením pro životní prostředí zdravotně postižených v ČR (SPŽP ČR) jsou však mezinárodním symbolem bezbariérovosti označovány všechny nízkopodlažní autobusy.

Na tento očekávaný rozvoj provozu nízkopodlažních vozů bylo třeba provést včasnou přípravu, a to v oblasti předpokládaného využívání a z toho vycházejícího rozdělení nové dodávky na jednotlivé garáže. Ve spolupráci se SŽPZP ČR a ROPIDem bylo projednáno a dohodnuto využití těchto nových autobusů, jednak na posílení provozu linek již nyní obsluhovaných nízkopodlažními autobusy a dále jejich nasazení na další linky, a to konkrétně: 117 Kačerov – Poliklinika Modřany, 225 Nové Butovice – Sídliště Na Dědině – Letiště Ruzyně, 248 Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov – Holyně, 273 Hloubětínská – Černý Most – Ve Žlíbků.

Tato částečně rozšířená síť autobusových linek s garantovaným nasazováním nízkopodlažních autobusů bude spolu s dvěma speciálními autobusovými linkami pro zdravotně postižené a vybranými úseky metra zlepšovat podmínky k přepravě, zejména pro zdravotně a pohybově postižené cestující. Nasazování a provoz nízkopodlažních autobusů je cestujícími hodnocen velmi pozitivně především pro rychlé, pohodlné vystupování a nastupování do autobusů, pro celkový vysoký standard městské přepravy.

Řízené a oficiální zapojení rozšířeného vozového parku moderních autobusů do provozu na autobusových linkách je připraveno od soboty 22. ledna 2000. Z 95 autobusů Karosa Renault City bus

inventárního stavu bude v pracovní dny zabezpečováno garantované vypravení v rozsahu 61 (přes 64%) autobusů, v sobotu 29 a v neděli 28 nízkopodlažních vozidel. Všechny spoje na linkách zabezpečované autobusy garantovaného vypravení budou samozřejmě i nadále pro cestující označeny v zastávkových jízdních řádech tak, aby si zejména pohybově postižení mohli svoji přepravu předem plánovat a připravovat. Provoz garantovaných nízkopodlažních autobusů bude proto také podléhat zvláštnímu režimu kontroly a náhrady případných výpadků provozu. Pro řešení těchto mimořádných případů může dispečink například využívat i vypravené negarantované autobusy příslušné garáže (stažení negarantovaného nízkopodlažního vozu z linky s jeho souběžnou náhradou klasickým autobusem).

V následujícím přehledu jsou uvedeny linky s rozsahem garantovaného vypravení nízkopodlažních autobusů od soboty 22. ledna 2000:

linka č.	garantované vypravení nízkopodlažních vozů		
	pracovní den	sobota	neděle
102 (236)	5	1	1
111 (220, 194)	1	-	-
117	2	-	-
130	4	3	3
131	4	3	3
135	5	1	1
151	1	1	1
154	4	4	4
155 (239)	3	1	1
164 (219)	3	2	2
166	2	1	1
167	5	2	2
184 (179)	3	-	-
193	10	7	6
213	1	1	1
225 (164)	2	-	-
234	2	-	-
248 (246, 247)	2	-	-
273	2	2	2
Celkem	61	29	28



Foto: Jan Šurovský

Pro letošní rok je schválen nákup dalších 80 nízkopodlažních autobusů, v dalších letech se pak předpokládá nakupovat ročně přibližně 50 standardních a 15 kloubových nízkopodlažních autobusů. S tímto postupně obnovovaným a zkvalitňovaným autobusovým parkem se budou vytvářet předpoklady pro další rozšiřování provozu nízkopodlažních autobusů na linkách MHD. V současné době je připravována strategie nákupů a využívání těchto autobusů v městské přepravě právě pro toto další období. V případě, že se podaří uskutečnit její naplnění, po roce 2005 budou na autobusových linkách PID provozovány – mimo období přepravních špiček pracovních dnů – výhradně nízkopodlažní autobusy (standardní i kloubové). To je vize nanejvýš příznivá, rozhodující úlohu v jejím naplňování však budou jistě hrát finanční prostředky, které bude možno po tomto programu uvolnit.

Uvedený soubor autobusových linek s nasazovanými nízkopodlažními autobusy spolu se dvěma zvláštními autobusovými linkami a metrem s jeho bezbariérově přístupnými stanicemi bude tedy nově tvořit v hlavním městě Praze síť, kterou nepoměrně snáze budou moci používat ke své přepravě i cestující se sníženou možností pohybu. Je naším přáním, aby počet nízkopodlažních autobusů, standardních ale i kloubových, provozovaných na linkách městské dopravy, dále narůstal a zvyšovaly se tak i kvalitativní parametry přepravy pro všechny skupiny cestujících.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy ing. Karel Holejšovský

Zajišťují pražskou integrovanou dopravu společně s námi



Foto: Jan Šurovský

Pražská integrovaná doprava (PID) je dopravní systém, zahrnující metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusové linky. Tento systém je postupně integrován společnými přepravními a tarifními podmínkami a jednotným dopravním řešením včetně koordinace jízdních řádů.

Pražská integrovaná doprava je budována s cílem zajistit kvalitní dopravní obsluhu celého území, podmiňující konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Vytvořením a rozvojem systému PID byl pověřen ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy), odborná organizace, odpovědná za funkci Pražské integrované dopravy. Její úloha je zejména organizační a kontrolní. Ze své práce se odpovídá orgánům samosprávy a státní správě, které jej zabezpečení do-

pravy pověřily. Jedním ze základních úkolů organizace ROPID je uzavírání smluv k zajištění provozu Pražské integrované dopravy s dotčenými obcemi, okresními úřady a dopravci v zastoupení hl. m. Prahy a kontrola jejich plnění.

V prvním díle našeho nového seriálu vám představíme kompletní přehled dopravců, kteří společně s námi zajišťují, aby v Praze a okolí byla kvalitní veřejná hromadná doprava. Následující díly vám blíže představí tyto firmy.

Dopravce	Adresa	Provozované linky
Milan Bado	Přátelství 876, 104 00 Praha 10	232
Jana Barnatová – SPOJBUS	Hradecká 2325/7, 130 00 Praha 3	308,309,310,311
ČSAD Kladno a.s.	Železničářů 885, 272 80 Kladno	307,316,319,340,350
ČSAD Praha-západ s. p.	Nádražní 4, 151 05 Praha 5	173,192,313,314,315
ČSAD Vršovice a s.	U seřadiště 9, 101 40 Praha 10	165, 331,332,333,334,335, 336,341,342,361
ČSAD Střední Čechy, spol. s r.o.	U přístavu 811, 25001 Brandýs n. L. - St. Boleslav	345,377
Jaromír Horký, Hotliner	Odlehlá 322, 190 00 Praha 9	347
Hotliner s.r.o.	Ke Klíčovu 2, 190 00 Praha 9	302,303,304,343,344
Jaroslav Štěpánek	Palmovka 889/5, 180 00 Praha 8	110,410
Martin Uher	252 45 Březová 390	317,318,320,321,322,330,338

ROPID

Certifikát systému kvality v o. z. Autobusy

(Pokračování ze strany 1)

Filozofie je taková:

- Nejprve opravy vybraných skupin
- Pak opravy všeho příslušenství a celých vozidel ve specializovaných opravných DOZ
- Dále údržba a opravy autobusů ve všech garážích o. z.
- Teprve tato příprava umožní realizaci poslední fáze – zabezpečování provozu na autobusových linkách MHD. Ta konečně povede k úplnému systému uspokojování požadavků a potřeb zákazníka největšího – cestujícího v MHD

Cesta k naplnění dalších etap zavádění systému kvality se neobejde bez hmatatelných změn a má nezbytné základní rysy orientované významně do personální oblasti:

- Zajistit výcvik pracovníků všech úrovní řízení o. z. Autobusy pro systémy řízení kvality minimálně na úrovni požadavků mezinárodních norem ISO řady 9000 a 10000 tak, aby vlastní řízení v organizaci podle nich probíhalo zcela samozřejmě a automaticky a nebylo chápáno v dnešních rozměrech, jako něco zbytečného, něco navíc. Tímto výcvikem není myšleno jednodenní školení, ale rozsáhlá příprava pracovníků podle stanovených kvalifikačních požadavků ve velkém rozsahu (nad 80 hodin základního výcviku) zakončená zkouškou a dále soustavné doplňování znalostí a jejich prověřování.

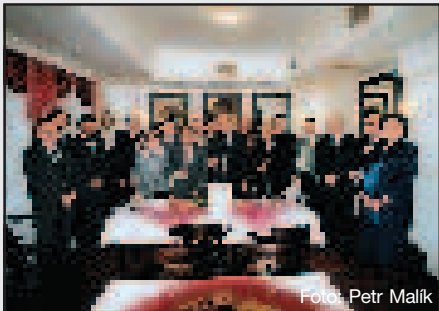


Foto: Petr Malík

- Zajistit uplatnění motivačního programu k zavádění, udržování a zlepšování systému uspokojování požadavků a potřeb zákazníků, i vlastních zaměstnanců v organizaci.

V tomto novém prostředí již patrně nebude třeba bojovat s větrnými mlýny, ale jen s problémy, kterých je i tak dost. Pojmy jako zákazník, týmová práce, pravomoc, popis činnosti, přezkoumání smlouvy, opatření k nápravě, řízení dokumentů a záznamů a podobně přestanou být neznámými, mlhavými pojmy.

Ostatně řada současných úspěšných firem používá ISO 9000 jako nástroj pro řízení celé firmy.

Jan Sládek, manažer kvality DOZ Hostivař

Zajímavosti z podniku

Malostranská ve víru oprav. Poslední číslo DP-KONTAKTu loňského roku vás informovalo o tom, co se právě děje ve stanici Malostranská. S redakčním fotoaparátom jsme staveniště navštívili na začátku prosince, kdy byl instalován první z trojice no-



Foto: Jan Šurovský

Konec jedné úspěšné etapy

Některé lidi jsou pověřiví na třináctku. Pro zaměstnance o. z. Autobusy – DOZ Hostivař však pondělí 13. prosince znamenalo ukončení jedné úspěšné etapy, kdy byla německému zákazníkovi –



Dopravnímu podniku Gera – slavnostně předána poslední modernizovaná tramvajová souprava KT4-D.

Začátek této etapy se datuje do roku 1994, kdy po zrušení podniku Technické služby, hledal ČKD Pragoimex možnost splnění závazků ze smluvního vztahu s DP Gera na modernizaci souprav KT4-D.

Odstěpný závod Elektrické dráhy nemohl z kapacitních důvodů zakázku převzít, a proto se využila kapacita v Dopravně opravárenské základně o. z. Autobusy.

O tom, že to nebude zakázka jednoduchá, svědčil fakt, že se jedná o německého zákazníka, že ve smluvních podmínkách byl zahrnut systém přísných mezioperačních kontrol a neméně přísná kontrola závěrečná a že nesplnění nasmulovaných termínů podléhalo tvrdým

sankcím. V průběhu šesti let se podařilo modernizovat 29 souprav, projít všemi úskalími náročných kontrol, zvládnout všechny subdodavatele a dodržet všechny termíny.

Za zmínku stojí ještě to, že se DOZ Hostivař do značné míry podílel na výrobě a montáži středního nízkopodlažního článku, který byl v Geře odzkoušen a od prosince letošního roku je tam v běžném provozu s cestujícími.

Při slavnostním předání poslední soupravy ocenil ředitel DP Gera pan Berger kvalitu naší práce a přesné dodržení termínu expedice u všech 29 souprav. Předáním poslední soupravy DP Gera však tato činnost v DOZ Hostivař nekončí, ČKD Pragoimex uzavřel další smlouvu, a to s dalším německým podnikem, tentokrát DP Görlitz, a my jsme jako jeho smluvní partner zahájili práce na prvních dvou soupravách tohoto Dopravního podniku.

I když považujeme plnění těchto zakázek za velmi úspěšné, existuje určitý nedostatek, kterým je nemožnost zajištění komplexních oprav, t. j. i oprav podvozků v našem podniku. Doufáme však, že i tento problém má řešení.



Ing. Slavomír Vlk, ředitel DOZ Hostivař
Foto: Zdeněk Šebesta

Linka 91 v roce 1999

Linka historické tramvaje č. 91 byla v letošním roce provozována o sobotách, nedělích a svátcích od 1. dubna do 31. října v době od 13.00 do 20.00 hodin v intervalu 60 minut po okružní trase: Výstaviště – Veletržní – Strossmayerovo náměstí – Nábreží kpt. Jaroše – Čechův most – Malostranská – Malostranské náměstí – Hellichova – Újezd – Národní divadlo – Národní – Lazarská – Vodňácká – Václavské náměstí – Jindřišská – Masarykovo nádraží – Náměstí Republiky – Dlouhá třída – Nábreží kpt. Jaroše – Strossmayerovo náměstí – Veletržní – Výstaviště.

Na linku byl vypravován elektrický dvounápravový obousměrný motorový vůz s obousměrným

vlečným vozem. Protože se snažíme, aby se na lince vystřídal všechny provozní historické vozy, objevil se několikrát na trati i jednosměrný motorový vůz „ponorka“ či vlečný vůz „vamberák“. Přepraveno bylo celkem 10 856 platících osob.

Výkony

výkon	1999	1998
vlakohodiny	510,00 hod.	529,00 hod.
vozohodiny	1 020,00 hod.	1 066,00 hod.
vlakokilometry	4 864,7 km	5 178,5 km
vozikilometry	9 729,5 km	10 434,4 km
místokilometry	486 475,4 km	521 721,3 km
průměrná cestovní rychlost	9,54 kmh ⁻¹	9,79 kmh ⁻¹
vč. DPH	186 400 Kč	154 934 Kč

Náklady na provoz

náklad (v Kč)	1999	1998
mimořádné náklady	0	0
opravy a údržba tramvaj	31 673	36 677
mzdy včetně odvodů	182 143	178 783
elektrická energie	24 177	25 737
přímé náklady celkem	237 957	241 197
hospodářský výsledek	- 51 557	- 86 263

O tom, že projíždky v historické tramvaji jsou stále oblíbenější mezi Pražany i návštěvníky Prahy, svědčí i vzestup tržeb za prodané jízdenky (v Kč)

1993	1994	1995	1996
108 255	118 855	108 505	113 375
1997	1998	1999	
136 282	154 934	186 400	

I když je na provozování linky č. 91 vystavena licence do roku 1999, bude po vyřízení všech náležitostí linka provozována i v roce 2000 od dubna do října v sobotu, neděli a státní svátky v intervalu 60 minut po nezměněné trase. **Petr Čtvrtník**

Tramvajová síť

Odštěpný závod Elektrické dráhy v současné době provozuje tramvajovou dopravu na bezmála 300 km kolejí (253 km traťových kolejí, 19 km kolejí obratišť, 22 km kolejí v kolejových kříženích a rozvětveních, 2,4 km manipulačních kolejí – jednokolejně; bez kolejí vozoven a dep). Pro snadnější údržbu je výhodnější, pokud je trať vedena odděleně od ostatních druhů dopravy. To má i své další výhody – vyšší cestovní rychlost, imunita vůči špatně parkujícím osobním automobilům či vůči dopravním zácpám. Zůstaňme však teď u stavebního uspořádání tramvajových tratí. Traťové koleje jsou v Praze vedeny převážně v uliční úrovni (viz tabulka č. 1).

Tabulka č. 1 Rozdělení délky tramvajových tratí podle vztahu k pozemním komunikacím

Umístění tramvajové trati v úrovni vozovky	Počet km	%
zvýšený tramvajový pás vlastní těleso	129,5	51,21
celkem	97,1	38,39
	26,3	10,40
	252,9	100,00

Až na výjimky je převážná většina z těchto tramvajových tratí, které jsou umístěny v úrovni vozovky, pojížděna jak individuální, tak i nekolejovou hromadnou dopravou. Provozovatel tramvajové tratě je v takovém případě povinen udržovat povrch tramvajové tratě v řádném technickém stavu, zajišťujícím sjízdnost i pro veškerou nekolejovou dopravu.

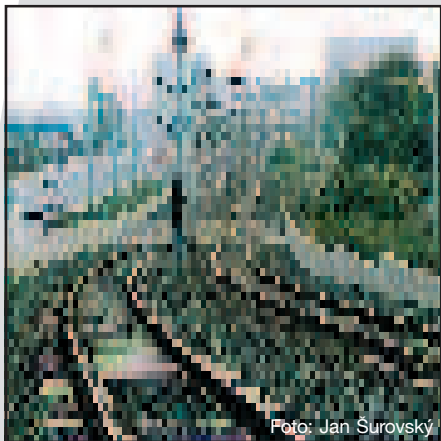


Foto: Jan Surovský

Území, na kterém se Praha rozprostírá a hustá zastávka v centru města negativně ovlivňují návrhové parametry tramvajových tratí (mnoho tratí je vedeno v ulicích se značným sklonem a s ostrými oblouky). Základní technické parametry tramvajové sítě jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2 Základní technické parametry tramvajové sítě v Praze

Rozchod	1435 mm
Minimální poloměr oblouku (křížovatka Národní divadlo)	19 m
Nejvyšší sklon trati (Trojská ulice)	80 ‰
Základní osová vzdálenost kolejí	3,0 m

Konstrukce tramvajových tratí

Pro běžného občana jezdí tramvaje po kolejích, které jsou zadrženy nebo zaasfaltovány. Takhle postavená trať by ale dlouho nevydržela, a proto je konstrukce tramvajové trati mnohem vyšší a složitější. Vždyť při plně obsazené tramvaji KT 8 se přes každou nápravu na velmi malou dotýkovou plochu mezi kolem a kolejnicí přenáší zatížení 7,6 tuny. Přesto je ještě možné se s takovou konstrukcí v Praze setkat, a to na Malé Straně v Karmelitské ulici. Kolejnice jsou zde uloženy na tenkou vrstvu podbitého šterku.

Obdobně vzácnou konstrukcí je v Praze trať na betonové desce o síle cca 300 mm, na níž jsou do vyvrtných otvorů upevněny podkladnice, na které se ukládají kolejnice. Taková konstrukce se skrývá v Jičínské ulici.

Specialitou je upevnění kolejnic přímo k ocelové mostní konstrukci. Navrhuje se pouze v místech, kde je potřeba zmenšit konstrukční výšku na minimum. S touto konstrukcí se můžeme setkat na Čechovově mostě, ale obdobně je upevněna i část křižovatky na Palachově náměstí, která se nalézá nad podzemními garážemi.

Častější je uložení kolejnic v šterkovém loži na příčných prazcích, ať už dřevěných nebo betonových. Některé z těchto úseků mají otevřené kolejové lože, takže je velká část konstrukce dobře vidět. Všechny její důležité části jsou dobře kontrolovatelné, většina závad je ihned zjištěna a snadněji (i levněji) se odstraňuje. Příkladem může být tramvajová trať do sídliště Modřany.

Nejrozšířenějším typem konstrukce je v Praze trať na velkoplošných panelech, do nichž je pomocí pryžových profilů upevněna tzv. bloková kolejnice (nemá stojinu). Panely jsou nejčastěji uloženy na vrstvu asfaltového betonu, ale také na šterkovou vrstvu nebo na vrstvu porézního betonu.

Pokud není tramvajová trať vedena na vlastním tělese, opatřuje se obvykle krytem. Kromě dlažby nebo asfaltových vrstev se můžeme setkat i se zádlazbovými panely (např. v Trojské ulici) nebo se zatrávněným svrškem (ten je pouze na trati u Pražského hradu).

Kolejové konstrukce

Konstrukce kolejových křížení a rozvětvení se skládají ze součástí, které vyrábí Pražská strojírna. Hlavní součásti jsou výměny, srdcovky a spojovací kusy kolejnic. Kolejové konstrukce se v Pražské strojárně smontují, zkontrolují a poté znovu rozeberou, aby je bylo možné převést na místo určení, kde se ukládají na příčné prazce, uložené do šterkového lože (např. Tylovo nám.), nebo na panely VUIS (ty byly v létě „odhaleny“ na křižovatce Otakarova) či na betonovou desku (např. křižovatka před Letenským tunelem).

Konstrukce kolejí v obratištích a ve vozovnách

Tramvajové tratě v obratištích a ve vozovnách jsou tvořeny kombinací výše uvedených typů konstrukcí na širé trati a v kolejových rozvětveních. V halách vozoven a dep, kde se nacházejí prohlížečské jámy, se tramvajové koleje ukládají buď na podélné betonové prahy nebo na jednotlivé betonové podpěry (sloupky), případně na ocelové konstrukci.

Kontrola tramvajových tratí

Ze zákona je provozovatel povinen provádět periodické prohlídky tramvajových tratí. U traťových kolejí je minimální interval prohlídky stanoven na 2 týdny, výhybky v dopravních kolejích je provozovatel povinen kontrolovat denně (těch máme v Praze 669). Dále provozovatel provádí minimálně každých 12 měsíců měření geometrické polohy koleje. Prohlídky a měření geometrické polohy koleje tramvajových tratí zajišťuje oddělení „Správa kolejových pasů a zařízení“.

Systém údržby

Na základě zjištění správce jsou nárokovány opravy tramvajových tratí, které provádí provoz „Údržba kolejových sítí“ nebo externí dodavatelé. Práce na kolejovém svršku lze rozčlenit na:

- rekonstrukce, kdy jsou odstraněny všechny součásti tramvajového svršku až na zemní plán a nahrazeny novým materiálem. Při nich je možné zlepšit návrhové parametry tratí (např. zvětšení poloměru oblouků, odstranění zakázek potkávání atd.),
- obnovu kolejového svršku, kdy se provádí souvislá výměna kolejnic, případně dalších součástí (např. upevňovačů). Součástí obnovy může být pročištění kolejového lože nebo drobné zlepšení zemní pláně. Při obnově svršku zůstávají všechny návrhové parametry tratě zpravidla zachovány,
- běžnou údržbu, při které se provádějí drobné zásahy do konstrukce koleje (např. podbití, broušení hlav kolejnic, oprava svarů, dotažení stýků, čištění odvodňovacích zařízení, doplnění asfaltové závluky).

(Pokračování na straně 11)

(Pokračování ze strany 6)



Foto: Petr Malík

Poděkování dlouholetým zaměstnancům.

Se sympatickou iniciativou přišel odštěpný závod Autobusy. Od letošního roku bude pravidelně pořádat setkání se zaměstnanci, kteří dovrší 30 let ve službách našemu podniku. Při první příležitosti se sešli všichni, kdo toto pracovní jubileum oslavili v letošním roce nebo v letech nedávno minulých a ještě tě pracují. „Když jsme přišli s nápadem oceňovat



Foto: Petr Malík

služebně nejstarší zaměstnance, zjistili jsme, že se jedná o velké množství kolegů, proto se první setkání uskutečnilo zvláště na jednotlivých úsecích a garážích,“ sdělil ing. Ladislav Špitzer, který pořádal přátelské posazení pro „třicátníky a starší“ na dopravním úseku o. z. Autobusy.

Autobus pro rok 2000. Dva dny před vánočními svátky představil o. z. Autobusy v Hostivaři nízkopodlažní autobus Karosa – Renault City bus opatřený logem a nápisy tak, jak budou autobusy jezdit v následujícím období. Blíží informace přineseme v únorovém čísle.



Foto: o.z. Autobusy

Slavnostní losování. Na přelomu listopadu a prosince chodili naši věrní zákazníci do středisek dopravních informací s cennými kupony za období delší než rok.

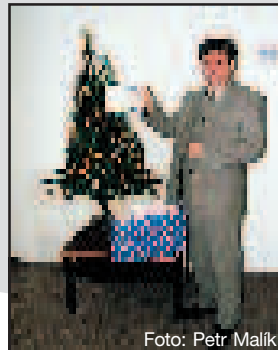


Foto: Petr Malík

Pro nejšťastnější z více než tisícovky soutěžících byly připraveny cenné kupony na rok 2000. Výherce vylosoval v pátek 17. prosince generální ředitel ing. Milan Houfek.

–bda–

Historie, současnost a budoucnost Energetického dis

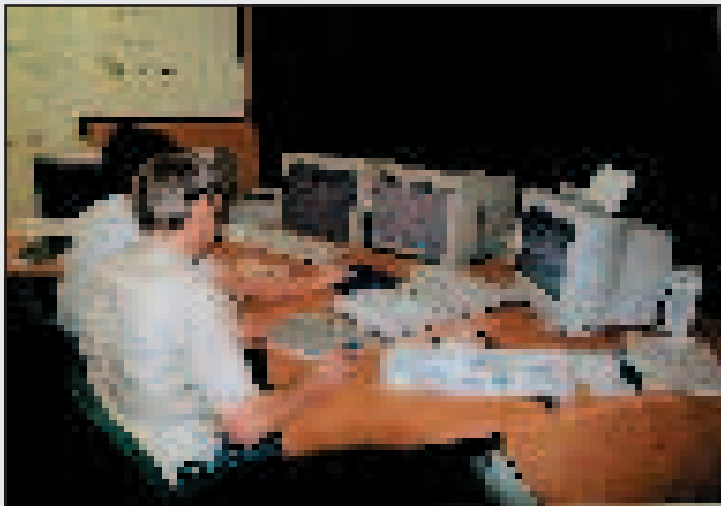
Jak jsem slíbil v říjnovém čísle našeho „Kontaktu“, je následující prostor věnován Energetickému dispečinku tramvají.

Historie tohoto pracoviště jako samostatného útvaru sahá do roku 1959, kdy byla z tehdejší organizační struktury Středočeských energetických závodů (STE) – rozvodného závodu Praha (dříve RPR) vyčleněna operativní činnost spojená se zajištěním napájení trakční energií provozu tramvají

vodu Elektrické dráhy a v této podobě je začleněn dosud. V roce 1972 skončil provoz trolejbusů a trolejbusové měřirny včetně kabelové sítě byly valnou částí použity pro podporu narůstajících nároků na zvyšování přepravních výkonů tramvajemi. V roce 1974 po zahájení provozu metra došlo ke změně názvu na EDT (Energetický dispečink tramvají), protože metro od té doby provozuje svůj vlastní elektrodispečink (EDM). V tomto roce byl ukončen také pro-

voz starých obousměrných vozů. V letech 1970 až 1980 byla provedena výměna stejnosměrné napájecí sítě a vrchního vedení za jednotné průřezy. Se zvyšující se dynamikou provozu (vyšší poruchovost, zvyšující se počet provozních manipulací a podobně) bylo zřejmé, že stávající úroveň řízení nepostačuje. V roce 1978 byl tehdejší Metroprojektem zpracován projekt nového centralizovaného EDT, který byl umístěn v nové budově Centrálního dispečinku MHD v ulici Na Bojišti v 8. patře. Projektční koordináční práce zajistil Metroprojekt, financování zajišťoval tehdejší DP-IDS. EDT již 2. generace zahájil činnost v roce 1984 a byl vybaven telemechanikami TZD od firmy ZPA Čakovice, spolu s prvky signalizačními, měřicími a ovládacími pro 40 měníren. Nad telemechanikami bylo zapojeno zárodkové signalizační tablo typu MOZAIKA od firmy METRA Šumperk. Obdobným tablem byl tehdy vybaven i dopravní dispečink tramvají, který byl v roce 1985 uveden do provozu v 8. patře budovy Centrálního dispečinku. EDT byl dále vybaven dvojitým telefonním pultem KOMEX, spolu se sítí automatic-

S příchodem výkonnějších prvků řízení energetických sítí a s nástupem moderních mohutných komunikačních technologií se po 12 letech provozu ukázalo, že bude nutno provést modernizaci řídicího systému, včetně dálkového ovládání měníren. Proto se rozhodlo, že modernizace bude provedena v rámci probíhající rekonstrukce dispečinků metra, povrchové dopravy a policejní ústředny, naplánované do konce roku 1999. V rámci spolupráce mezi Policií České republiky a její pražské hlavní dopravní řídicí ústředny byly rozpracovány možnosti vzájemné koordinace při rekonstrukci obou pracovišť, která proběhla za provozu. Těmto zhotovení EDT byl vypsán formou otevřené soutěže na jaře 1997, ve výběru zvítězila brněnská firma Supervisory Systems s. r. o. Brno proti zvučným firmám v oboru dispečerské řídicí techniky, jako jsou Landis & Gyr, ABB, SAT a jiné. Tato firma navrhla nejen definitivní řešení pro EDT, ale současně navrhla a zhotovila i tzv. přechodovou variantu, která byla provozována v provizorních podmínkách 1. suterénu budovy CD a umožnila hladký průběh rekonstrukce. Během této přechodové varianty se uskutečnila výměna stávajících telemechanik TZD za nové, bezúdržbové a výkonnější typu TECOMAT NS 950, které dodala firma TECO Kolín. Nad telemechanikami byla zhotovena počítačová síť LAN v kombinaci 2 serverů, 2 frontendů a 3 dispečerské pracovní stanice / WS/, ze kterých je prováděno řízení a supervize energetického systému tramvají. Po dobu přechodného řízení pracovníci EDT zhotovili provizorní sítě tablo, s vyznačenými polohami spínacích prvků a výlukami. Jako softwarový paket je použit produkt označený Rten pod operačním systémem MS DOS, který zahrnuje všechny potřebné úlohy pro potřebu EDT, t. j. on-line a off-line schemata, rozvodny 22 kV, jednopólová schemata měníren, poruchové a provozní signály, topologii napájené sítě a automatizované funkce dispečerského řízení jako je sumář, protokol a podobně. Hardware od americké firmy DIGITAL (dnes COMPAQ) je charakterizován vysokou mírou spolehlivosti. Použití sdělovače u pracovních stanic od japonské firmy EIZO splňují náročné požadavky nepřetržitého provozu. Pro zobrazení jsou použity prvky semigrafiky, které zaručují rychlou odezvu. Přechodová va-

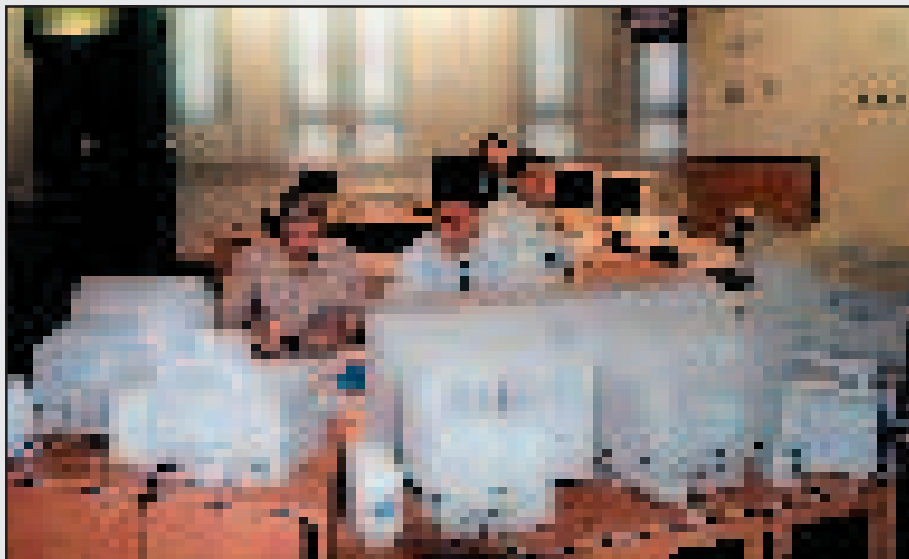


a trolejbusů v Praze. Tehdy byl ustaven EDDP (Energetický dispečink dopravních podniků). Do té doby byla dispečerská operativní činnost prováděna tehdejší poruchovou službou „Strážníci-Sokolská“, která měla na starosti hlavně zásahy v sítích vysokého a malého napětí. Manipulace na trolejových prvcích prováděly pracovníci údržby měníren tramvají a trolejbusů. O provoz tehdejších 26 měníren se starala skupina strojmistrů měníren, později dispečerů, která byla začleněna ve struktuře tehdejšího Dopravního podniku. Od tohoto roku lze charakterizovat energetický dispečink tramvají a trolejbusů jako dispečink 1. generace. Jeho sídlo bylo v objektu vrchního vedení na Korunní třídě, a mělo vybavení obdobné jako tehdejší dopravní dispečink ve Washingtonově ulici, t. j. telefonním přepojovacím pultem KOMEX, ve kterém byly ukončeny dispečerské telefonní linky (automatického provozu nebo s ústřední baterií), dále elektronkovou vysílací stanicí FREMOS v pásmu 31 MHz a jednoduchým kličkovým tablem skutečného zapojení úsekových a kabelových odpojovačů. Služba na tehdejší EDDP byla nepřetržitá a vykonávaná jednou osobou, na měnirných pracovali provozní elektrikáři v nepřetržitém provozu, řízení bylo nepřímé.

Činnost EDDP byla zaměřena na udržování výkonové bilance a přenosových cest pro narůstající spotřebu trakční energie a likvidaci poruch. V té době probíhalo nasazování vozů T 3 a později jejich spřáhování, což přinášelo vyšší poruchovost pevných energetických zařízení. Tehdy byly trakční usměrňovače rtuťové, potřebovaly provozní vysoké vakuum a pracovaly ve velmi úzkém teplotním rozmezí, chlazení měly vodní, někde vzduchové. Stejněsměrná kabelová síť se ukázala jako zastaralá, malých průřezů, trolejové vedení muselo být doplňováno zesilujícími paralelními trolejemi, křížení s vrchním vedením trolejbusů bylo velmi komplikované a přinášelo celou řadu obtíží při poruchách a údržbě. Tehdejší dálkové ovládání fungovalo decentralizovaně, po vícežilových sdělovacích kabelech byly ovládány pouze měnirny Břevnov a Vokovice z Klárova a Rokoska z Holešovic. V roce 1965 po organizační změně se tehdejší EDDP vyčlenilo z provozu měníren jako samostatné oddělení č. 604 tehdejšího závodu 6 – technické. V té době prováděly dispečeré také měsíční bilanci vyrobené trakční energie a zpracovávali podklady pro fakturaci plateb. V roce 1971 po reorganizaci se stal EDDP oddělením v rámci odboru energetiky odštěpného zá-

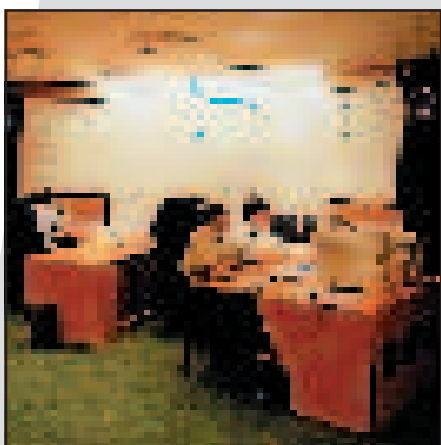
kých telefonních linek, kombinace spojení s ústřední i místní baterií. Radiofonní spojení zajišťovala radiostanice TESLA SELECTIC v pásmu 170 Mhz, později byla provedena výměna za MAXON. Provoz EDT v CD byl zahájen v březnu 1984 a postupně do něj bylo převedeno ovládání celkem 32 měníren z celkového počtu 38. Postupně se dispečerský spojovací systém zlepšil zavedením digitálního systému ERICSSON a nasazením PCM. Službu na EDT vykonávala dvojice dispečerů, a tím došlo ke značným úsporám pracovních sil v provozu měníren.

rianta EDT byla po odladění a zácvciku dispečerů přesunuta z 8. patra do 1. suterénu do bývalých prostor EDM v dubnu 1998 a tím činnost EDT v tomto patře budovy CD skončila. 8. patro budovy CD bylo postupně vyklizeno, do bývalých prostor EDT se na jaře 1999 nastěhovala hlavní dopravní ústředna Policie České republiky, která s ostatními dispečerskými útvary povrchové dopravy tvoří těsně spolupracující útvar. V 7. patře do bývalých prostor hlavní dopravní ústředny po ukončení stavebních prací a úspěšné kolaudaci byl



6. prosince letošního roku zahájen zkušební provoz EDT v plném rozsahu řízení.

Budoucnost EDT v roce 2000 a dalších letech charakterizuje technické a programové vybavení, včetně výkonných komunikací a prvků podpory, kterými je EDT vybaven. Pro EDT 3. generace, t. j. roku 2000, firma Supervisory systems s. r. o. Brno použila následující komponenty: hardwarové vybavení – dva ALPHA servery v clusteru (automatické zálohování serverů) 1200 DIGITAL COMPAQ se 64 bitovou strukturou, které v kombinaci čtyř plně vybavených dispečerských pracovních stanic (WS) umožní rozvinout výkonný grafický systém energetického systému tramvají podle nejmodernější vývojové řady dispečerské řídicí techniky. Pro potřebu této formy řízení je použit softwarový paket Rtis, který vychází z předchozí verze Rten a je provozován pod operačním systémem UNIX, obdobně jako u firmy Landis & Gyr. Jako systémový přehledový sdělovač se užívá diodové signalizační tablo-panel s 3 280 diodami od firmy APEL Jičín, která již dodala obdobná dvě tabla pro technický a elektrodispečink odštěpného závodu Metro. S výjimkou prostředků hardwaru, které jsou od americké firmy



DIGITAL-COMPAQ, lze s potěšením konstatovat, že hlavní komponenty řídicího systému jsou vesměs české provenience, telemechaniky z produkce TESCO – Kolín, tablo firmy APEL – Jičín, LAN síť dodal JANUS Praha, softwarové produkty a systémová integrace přechodové i definitivní varianty Supervisory systems s. r. o. Brno a jsou nám předávány v kvalitě a standardech evropské úrovně roku 2000. Další podporu dispečerského rozhodování tvoří upgrade TARIGYRu, což je měření elektrické práce podle čtvrt hodinového maxima od firmy LANDIS & GYR, jako verze 2000. V rámci zlepšení dohledu nad napájecím systémem tramvají jsme nový EDT vybavili dvěma monitory a jednou technologickou klávesnicí od firmy ELBEX, která slouží jako televizní dohled nad pojezděnými trasami tramvají. Veškerá dispečerská řídicí technika byla účelně rozvržena podle architektonického návrhu ing. arch. Ivana Laláka do prostor 7. patra a umožňuje provádět veškerou dispečerskou činnost t. j. přípravu, odlaďování, zkoušky, včetně jejich vyhodnocování, vlastní řízení i kontrolní činnost v zabezpečených místnostech, a tím zajistit i bezpečnost celého řídicího systému jako celku.

Provozní pracovníci EDT si osvojí výkonný dispečerský systém, s nímž bude zajištěna kvalitnější příprava provozu s cílem pokračování ve snižování poruchovosti a zvyšování spolehlivosti energetického systému tramvají. O tom všem vás budeme informovat po ukončení zkušebního provozu na stránkách našeho časopisu.

Jménem kolektivu EDT chci poděkovat všem pracovníkům, kteří se na modernizaci řídicího systému podíleli. Dále chci popřát příjemnou službu kolektivu EDT již 3. generace v roce 2000, v novém prostředí a s novou dispečerskou řídicí technikou.

Miroslav Rokyta, vedoucí EDT
Foto: Petr Malík

Mezi lidmi je zakořeněno, že vlaky na Západě jsou sice přesné a čisté, avšak ceny jízdenek natolik vysoké, že automaticky uvažují o jiných způsobech dopravy. U obyčejných jízdenek mají jistě pravdu. Méně známé je, že existují také různé systémy slev. Jedna taková sleva se jmenuje Euro Domino a funguje tak, že ve stanoveném počtu dní (3 – 8) můžete cestovat libovolně po celé železniční síti zvoleného státu. Existují verze pro dospělé, děti (1. i 2. třída) a mládež do 26 let (jen 2. třída). Takováto jízdenka například stála orientačně loni v dubnu pro dospělého na 5 dnů do Švýcarska 3572,- Kč, případně pro mládež 2688,- Kč. Velkou výhodou je, že cestující už neplatí další příplatky typu IC, EC, TGV apod. Zejména ve Švýcarsku, kde je ohromné množství provozovatelů železniční dopravy, je ovšem třeba vědět, kde Euro Domino platí a kde ne.

Lausanne



Lausanne, konečná Val – Vert. Trolejbus č. 789 vyrobený v roce 1990, právě přijíždí z města, z odjíždějící soupravy vidíme pouze přívěs č. 937 vyrobený na přelomu let 1963 a 64. Foto: Pavel Procházka

Ve francouzsky mluvícím Lausanne nalezneme největší a zároveň nejdéle provozovaný (od 2. října 1932) trolejbusový systém Švýcarska. Neznalého návštěvníka především šokuje intenzivní provoz s přívěsy. Trolejbusové vlekly jsou zde velmi rozšířené. Nejstarší provozované vlekly pocházejí z let 1963 – 4, nejnovější pak z let 1987 – 90. Tyto nejnovější přívěsy jsou částečně nízkopodlažní. V provozu je 10 linek se solidními intervaly. Po městě se pohybuje jediný nový nízkopodlažní kloubový trolejbus označený číslem 800. Nabízí se tedy otázka, zda provoz s vlekly časem nezanikne.



Lausanne, výchozí stanice ozubnicové dráhy, pravá kolej vede jen jednu stanic k nádraží.

Součástí systému MHD (24 hodinový lístek stojí 6,50 CHF) jsou i dvě linky označené jako „Metro“. Obě vycházejí ze stanice Flon. Starší z nich je ovšem ozubnice pocházející z přelomu století. Z horní stanice vycházejí dvě koleje, přičemž levá kolej vede k nádraží a dále přes několik dalších stanic do stanice Ouchy, kde je vozovna. V polovině trati je výhybna, protože zde jezdí dva vlaky. Pravá kolej končí po několika stech metrech ve stanici u nádraží a jezdí po ní posilová linka, na které neustále penduluje jeden sólo vůz.

Druhá linka metra má spíše charakter tramvajové rychlodráhy. Vede také ze stanice Flon a vede do předměstí Rennes. Trať byla postavena v roce 1991 a je z větší části jednokolejná. Výhybny jsou ve většině stanic. Preference je absolutní, na silničních přejezdech jsou nainstalovány závory. Takovéto moderní závory by se jistě uplatnily i v Praze.

Bex – Villars – Brétaye

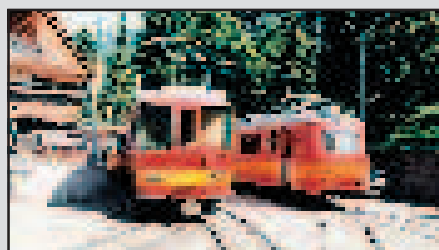
Zajímavá dráha, která je směsicí tramvaje a železnice, začíná u nádraží Bex, které je od samotné

ho lázeňského městečka poměrně vzdálené. V roce 1898 bylo proto město spojeno s nádražím pomocí tramvaje. V dalších letech byla postupně trať prodloužována, takže na konci města nekončí, ale šplhá ozubnicovým úsekem do hor přes Gryon, Villars a pak ještě do průsmyku Col de Brétaye. Do tohoto bodu byla prodloužena v roce 1938.



Bex – modrá tramvaj zajišťuje pouze spojení města s nádražím.

Na celé trati je základní interval 60 minut. Celý úsek projíždějí červené, případně panoramatické soupravy. Horní úsek Villars – Brétaye, který je rovněž ozubnicový, je částečně posílen vloženými vla-

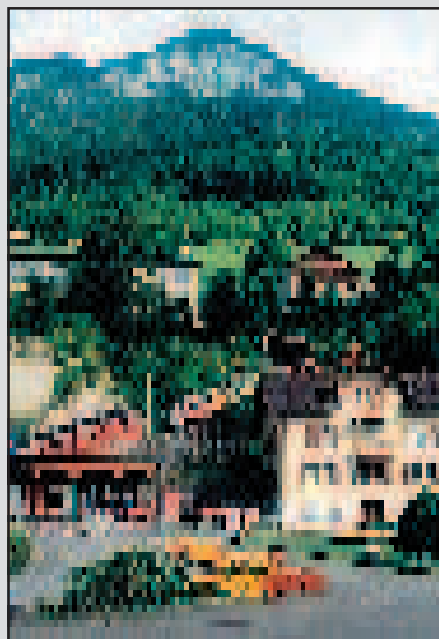


Villars – nádraží, ze kterého jezdí také posilové spoje do sedla Col de Brétaye.

ky na interval 30 minut. Při naší návštěvě jezdilo posilové červené sólo. Na úseku od nádraží Bex do stejnojmenného města jezdí také posilové modré sólo tramvaje, které mají i více zastávek a končí u vozovny Bevioux.

Vedení trati je opravdu nádherné, a to nejen v horách, ale i v ulicích či na silnicích, protože trať (a především výhybny) jsou umístěny opravdu kdekoliv. Milá je i poloviční sleva pro majitele Euro Domina, zpáteční jízdenka je potom za 18,50 CHF. V době naší návštěvy stál 1 CHF přibližně 23 Kč.

Zubačka na Pilatus



Zubačka na Pilatus – v dolní stanici je pěkně vidět sklon zubačky. Foto: Pavel Procházka

(Pokračování na straně 10)

Zajímavosti ze Švýcarska

(Pokračování ze strany 9)

Tato nejstřmější zubačka na světě (485 promile) oslavila 4. července již 110 let své existence. Provoz zahajovaly parní vozy, v roce 1937 byla dráha elektrizována.

Jízda po této trati je opravdu zcela mimořádný zážitek. Na Euro Domino opět platí poloviční lístek, který stojí 29,- CHF. Za tento obnos lze jet na Pilatus a zpět, nahoru zubačkou a dolů zase zubačkou či lanovkou do Lucernu. Spodní stanice Alpnachstad je v nadmořské výšce 440 metrů nad mořem. Trať se potom šplhá loukami a lesem, několika mosty a tunely do výhybny Amsigen. Výhybna je zají-



Uprostřed trati na Pilatus je výhybna...



...s nezvykle provedenou posuvnou výhybkou.

mává konstrukci výhybek (viz foto). Trať dále pokračuje přes pastviny k největší překážce – skalní stěně Esel. Odtud vede trať strmě čtyřmi tunely ve stěně hory a končí ve vrcholové stanici Pilatus – Kulm, která je ve výšce 2068 metrů nad mořem. Výškový rozdíl je tedy 1628 metrů.

Vozy jezdí jako sóla, ovšem velmi často s následem. Oba vozy pak jezdí v těsném závěsu za sebou. Jízda nahoru trvá 30 minut, zpátky se vrací 40 minut. Během zimního období není zubačka v provozu.

Lugano

V DP-KONTAKTu č. 10/1998 vyšel článek Michala Babického, ke kterému lze doplnit následující-



Lugano, dolní stanice lanovky k nádraží.

ci. Ve městě je sice deklarován provoz 4 linek trolejbusů, avšak v provozu jsou jen linky 3 a 5. Na linkách 1 a 4 jezdí autobusy, ale trolejové vedení je kompletní včetně výhybek. Nejstarší trolejbusy pocházejí z roku 1974 a jsou kloubové. Jízdenka na 24 hodin stojí 5,- CHF a kupuje se v automatu, který

je na každé zastávce. Jistá potíž je v tom, že automat bere maximálně dvoufrankovou minci. V této souvislosti se Pražák vžije do situace cizinců, kteří se snaží koupit jízdenku z automatu u nás.



Horní stanice stejné lanovky. Přestupní vazba mezi vlakem a lanovkou je dokonalá.

Ve městě jsou tři pozemní kolejové lanovky, na které neplatí síťové jízdenky, ale zvláštní tarif. Jedna z nich vede z nádraží „od první koleje“ do centra města. Je velmi krátká, částečně vede tunelem



Lugano, trolejbus č. 125, vyrobený v roce 1974, vyčkává v konečné stanici Centro.

či projíždí skrz domy. Každý musí zaplatit za svezení 0,90 CHF, případně si lze předplatit 10 jíz. Interval je cca 5 minut a doba jízdy je spíše v řádu vteřin.



Vlak Rétské dráhy v zastávce Bernina – Lagalp na trati Svatý Mořic – Tirano.

Rétská dráha

Rozsáhlý železniční systém nacházející se v horské jihovýchodní části Švýcarska, (kanton Graubünden) je železničním fanouškům velmi známý. Proto jen telegraficky. Ve vlacích platí jízdenka Euro Domino. Nejvýše umístěná stanice je ve výšce 2253 metrů nad mořem. Rétská dráha sice nepoužívá ozubnici, její tratě ovšem dosahují až 70 promilových sklonů. V oblasti působnosti Rétské dráhy se nalézájí města Davos a Svatý Mořic.

I v současnosti se síť Rétské dráhy rozšiřuje. Již 19. listopadu 1999 bylo otevřeno nové spojení mezi Klostersem a Lavinem, které bude 22 km dlouhé, z čehož 19 km připadá na Vereinský tunel. Na trati je mimo jiné zavedena přeprava automobilů.

Projížďka kterékoli tratě Rétské dráhy je ohromným zážitkem a nám nezbyvá než doporučit osobní návštěvu.



Vlak Rétské dráhy projíždí středem města Chur na trati Chur – Arosa. Foto: Pavel Procházka

Zürich

Město disponuje rozvinutou a velmi výkonnou sítí předměstských železnic S – bahn, hustou sítí tramvají na rozchodu 1000 mm rovněž s intenzivním provozem, několika trolejbusovými tratěmi, třemi lanovkami v systému MHD. To vše samozřejmě doplňuje síť autobusů.



Zürich, dopravní uzel Stadelhofen – prostor konečné linky S18 do Esslingenu.

Na tratích předměstské železnice nalezneme tři různé provozovatele. Hlavní zátěž obstarávají SBB svými patrovými jednotkami. Z podzemí hlavního nádraží také vyjíždějí linky S4 a S10 společnosti SZU do směrů Uetliberg a Sihlbrugg.



Na stejném místě přijíždí starší typ vozu na lince S18 po společném úseku s městskou tramvají č. 11.

Velmi zajímavá je rovněž linka S18 na rozchodu 1000 mm společnosti FB, která začíná v dopravním uzlu Stadelhofen a pokračuje po společných kolejích s tramvajovou linkou číslo 11 do Rehalp. Zde linka č. 11 končí a dále pokračuje už jen S18 do Forchu a Esslingenu. Vlaky společnosti FB jsou červené a v městském úseku zastavují jen ve vybraných stanicích tramvaje č. 11. Městské tramvaje mají modrou barvu. Na území města lze pochopitelně na jednu jízdenku jezdit se všemi provozovateli. Na 24 hodin stojí jízdenka 7,20 CHF. Majitelé Euro Domina mohou používat pouze vlaky SBB.

Text a neoznačená foto:
Ing. Jan Šurovský

Vzpomínalo se na léta u podniku

Stalo se dobrou tradicí, že se v závěru roku scházejí bývalí zaměstnanci našeho podniku s jeho představiteli.



S bývalými pracovníky kačerovských garáží si povídal ředitel Václav Jelínek.

Kamarádi a kolegové zavzpomínají na dobu strávenou ve službách města. Na příhody, kdy se jim tajil dech, ale všechno dobře dopadlo, ale také na ty, při kterých se i po mnoha letech rozzáří úsměv. Převážně zůstaly dobré vzpomínky, na ty horší se postupem času zapomnělo.

Živá diskuse se vždy rozproudí okolo aktuálního dění v pražské městské hromadné dopravě. Na Kačerově bývalí řidiči obdivovali moderní techniku, ale za nic na světě by neměnili tehdejší a dnešní rozsah provozu v ulicích města.

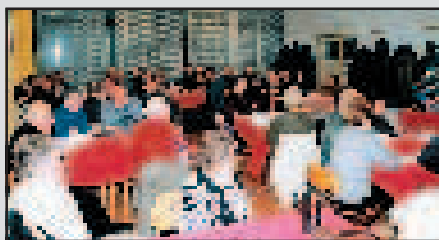
Mezi bývalými pracovníky ředitelství společnosti se hovořilo o nadcházejícím stěhování do nové budovy, ale také o tom, kdy se budeme moci svěřit novými soupravami metra. Naši nedávni kolegové

se o dění v podniku stále intenzivně zajímají, o tom nejlépe svědčí jejich dotazy na představitele podniku.



Mezi seniory ředitelství přišel generální ředitel ing. Milan Houfek.

Závěrem nezbývá než popřát, aby našim seniorům vydržel životní optimismus a elán, ale hlavně zdraví, abychom se mohli sejít opět příště. Přejeme úspěšný rok!



O dění v podniku je mezi jeho bývalými zaměstnanci velký zájem.

-bda-

Setkání důchodců o. z. Metro

Na přelomu listopadu a prosince přivítal vánočně vyzdobený Společenský sál depa Kačerov důchodce odštěpného závodu Metro, kteří se zde sešli se zástupci vedení a odborové organizace.



Obou setkání se zúčastnilo na 400 bývalých zaměstnanců tohoto závodu. Vyslechli informaci ředitele Ing. Houdka a ekonomického náměstka Ing. Du-

říše o úspěších a problémech podniku, ve kterém dříve pracovali.

Zaujala je také zpráva o nových vagoncích metra a o průběhu opravy roznášecího roštu Nuselského mostu. Jako připomínku na léta strávená v metru byl promítnut krátký film o historii i současnosti pražského metra. Druhého setkání, které organizoval Klub důchodců při Odborové organizaci o. z. Metro, se zúčastnil předseda ZV pan Šindelář.

Naši bývalí spolupracovníci se zajímali o problémy pracovišť, která dobře znají a o novinky v jejich současné činnosti.

Během setkání zazněla také vánoční hudba a na závěr bylo v závodní jídelně připraveno občerstvení.

Věříme, že všichni, kteří přišli, spolu strávili příjemné odpoledne. Radost ze společně prožitých okamžiků se pojila se vzpomínkou na ty, kteří již přijít nemohli.

Protože předvánoční setkání důchodců se stala v o. z. Metro již tradicí, těšíme se všichni zase za rok na shledanou.

o. z. Metro

Zimní rekreace v chatě Rustonka

Chata, jejímž správcem je odborová organizace odštěpného závodu Elektrické dráhy, se nachází v malebné krajině Krkonoš v sousedství lanovky na Portášky (Velká Úpa – Pec pod Sněžkou). Toto umístění dává vynikající podmínky pro lyžaře a veškeré zimní sporty, včetně množství běžeckých tratí. Nádherná horská krajina vás přivítá čistým vzduchem, překrásnými výhledy a sportovním využitím. V chatě je stylová jídelna, klubovna, k dispozici jsou dva televizory a video. Stravování je zajištěno 3 x denně. Ubytování je zajištěno v jedno až pětilůžkových pokojích, sociální zařízení je společné.

Pro zimní sezonu 1999/2000 je několik typů pobytu.

1. Lednové turnusy – 8. až 15. ledna, 15. až 22. ledna 2000

Cena týdenního pobytu zahrnuje ubytování, stravu a dopravu.

	plná penze	polopenze
Ceny:		
pro zaměstnance ED a jejich		
rodinné příslušníky	1960,- Kč	1750,- Kč
pro cizího účastníka	2170,- Kč	1960,- Kč
pro dítě zaměstnance ED		
ve věku do 10 let	1750,- Kč	1575,- Kč
pro dítě cizího účastníka		
ve věku do 10 let	1960,- Kč	1785,- Kč
pro zaměstnance ED a člena		
odborové organizace	1540,- Kč*	1330,- Kč*
pro dítě zaměstnance ED,		
člena odb. org. ve věku		
do 10 let	1330,- Kč*	1155,- Kč*

* Odborová organizace o. z. Elektrické dráhy přispívá svým členům a jejich rodinným příslušníkům částkou 420 korun na týden. Pojem rodinný příslušník je definován v Kolektivní smlouvě platné pro rok 1999.

2. Zimní turnusy – 22. až 29. ledna, 29. ledna až 5. února, 19. až 26. února, 26. února až 4. března, 4. až 11. března, 11. až 18. března, 18. až 25. března 2000

Cena týdenního pobytu zahrnuje ubytování, stravu a dopravu.

	plná penze	polopenze
Ceny:		
pro zaměstnance ED a jejich		
rodinné příslušníky	2100,- Kč	1890,- Kč
pro cizího účastníka	2310,- Kč	2100,- Kč
pro dítě zaměstnance ED		
ve věku do 10 let	1890,- Kč	1715,- Kč
pro dítě cizího účastníka		
ve věku do 10 let	2100,- Kč	1925,- Kč
pro zaměstnance ED a člena		
odborové organizace	1680,- Kč*	1470,- Kč*
pro dítě zaměstnance ED,		
člena odb. org. ve věku		
do 10 let	1470,- Kč*	1295,- Kč*

* Odborová organizace o. z. Elektrické dráhy přispívá svým členům a jejich rodinným příslušníkům částkou 420 korun na týden. Pojem rodinný příslušník je definován v Kolektivní smlouvě platné pro rok 1999.

Zájemci o rekreaci v chatě Rustonka se mohou hlásit osobně nebo telefonicky v sekretariátu Závodního výboru o. z. Elektrické dráhy u paní Zdeňkové od 7.00 do 14.00 hodin, Praha 7, Bubenská 1. číslo dveří 124, telefon 96 12 23 07.

Tramvajová síť z technického hlediska

(Pokračování ze strany 7)

Životnost traťových zařízení

Provozem kolejové i nekolejové dopravy se opotřebovávají všechny části tramvajových tratí. Životnost těchto součástí je ovlivněna nejen intenzitou provozu, ale také povětrnostními vlivy, kvalitou použitých materiálů, návrhovými parametry tratí (poloměr oblouku, převýšení) a v neposlední řadě kvalitou údržbových a rekonstrukčních prací a včasnou diagnostikou závad.

Řada kolejových konstrukcí v Praze nemá zřízeno odvodnění šterkové lože, voda se odvádí pouze povrchově (odvodňovači ze žlábků kolejnic nebo uličními vpustěmi). Po znečištění šterkových podkladních vrstev dojde k lokálním poklesům v místech zvýšeného namáhání (srdcovky, styky kolejnic) a následně deformaci celé kolejové konstrukce. Zde nepomůže ani její výměna, jelikož příčina

poškození je někde jinde. Konstrukce s odvodněným zemním pláně, vylepšeného separačními geotextiliemi, mívá výrazně delší životnost. Tyto materiály se užívají při rekonstrukcích až od 2. poloviny 80.let. Průměrné stáří konstrukcí tramvajových tratí v kolejových křiženích a v obrátěch je nyní 13 let.

Životnost tramvajových tratí klasické konstrukce je opět závislá zejména na stavu šterkové podkladní vrstvy; vzhledem k dosud malému počtu těchto úseků s výrazně odlišnými parametry ji nelze jednoznačně stanovit.

Životnost tramvajových tratí na velkoplošných panelech je závislá na přesnosti výroby panelů a na jejich správném uložení do tratí. Nejslabším článkem takto rekonstruovaných tratí je nyní ocelový žlab (rybina) panelu, ve kterém je pryžemi uchytena kolejnice. Vlivem povětrnostních podmínek dochází k rychlé ztrátě pružnosti upevňovacích pryží, které následně umožní dilatační pohyb kolejnice,

a tím dojde k vybočení kolejnicového pásu nebo k jeho lomu. Kolejnice je současně vodičem zpětného proudu, takže v takovém případě je jeho vlivem napaden především kolejový žlab. Poté dochází k rychlé destrukci celého panelu.

Technický stav tramvajových tratí se průběžně vyhodnocuje a každoročně se projednává na poradě generálního ředitele. V obdobích menšího přídele finančních prostředků na opravy tratí se obvykle zvyšuje tlak na hledání úspor a na zlevnění či zefektivnění údržby. V posledních letech se odsouvají celkové rekonstrukce a místo nich je prováděna pouze výměna nejvíce opotřebovaných součástí svršku. Výsledkem je pak vyšší průměrné stáří tratí a rostoucí počet úseků se sníženou rychlostí jízdy (tzv. pomalých jízd), které řidiči ani cestující rozhodně nemají v oblíbenosti.

Miroslav Penc
(redakčně kráceno)

Jako každoročně, i tentokrát se ohlédneme za uplynulou sezónou v našem podnikovém muzeu a jako každoročně můžeme konstatovat, že Muzeum městské hromadné dopravy v Praze navštívilo velké množství zájemců nejen z Prahy, ale i z celé republiky a navíc i z celého světa. Letos si expozici unikátních historických vozidel i písemných a fotografických materiálů prohlédlo ve výstavních dnech v průměru 132 návštěvníků denně, celkem jich bylo 7 287 (dalších 1537 představovaly hlavně školní výpravy ve všední dny), a to i přesto, že letošní sezona začínala netradičně až 22. května.

Pozdní termín otevření byl způsoben rozsáhlou opravou střechy nad střešovicovou vozovnou, tudíž i nad prostorem našeho muzea. Činnost pracovníků muzea v době opravy obnášela značné přesuny vozidel, vitrin i panelů, aby nedošlo k jejich poškození, následovaly úklidové práce, aby muzeum bylo otevřeno včas v celé své kráse, což se povedlo, a zbytek sezony již probíhal jako obvykle. Tedy téměř jako obvykle. Shodou okolností právě v Den

Ohlédnutí za sezónou v Muzeu MHD

otevřených dveří navštívil Muzeum městské hromadné dopravy v Praze 50 000. návštěvník, o kterém jste byli již informováni v říjnovém čísle DP-KONTAKTu. Součástí opravy střech bylo i zateplení, proto byl provoz muzea zkušebně prodloužen o 14 dní, tedy o 4 výstavní dny. O změně začátku i konce byla veřejnost informována v médiích a samozřejmě také v deníku Metro.

Jak již bylo řečeno, oprava střechy a její zateplení poněkud zkomplikovalo situaci v muzeu, proto některé práce na historických vozidlech musely být přerušeny, přesto byla dokončena úprava interiéru ponorky č. 3063, byly zahájeny rekonstrukční práce na levostranné provedení krasinu č. 1314, v hostivařských dílnách pokračovala oprava vozu T2 č. 6002 tak, že její ukončení a převoz do vozovny Střešovice na sebe nenechá dlouho čekat. Do Hostivaře se naopak přestěhoval autobus Škoda RO, který čeká v autobusových dílnách velká oprava a rekonstrukce. Obnoveny byly i rekonstrukční práce na vnitřním osvětlení na méně č. 5101. Zajímavostí je příprava chystané rekonstrukce letního vlečného vozu č. 526 – zatím byla zbourána karoserie pokladny, která na podvozku stála.

O historická vozidla z podnikového muzea byl v letošním roce při dopravních oslavách, ostatně jako vždy při podobných příležitostech, velký zájem.



Foto: Petr Malík

Na oslavy 100. výročí MHD v Ústí nad Labem byly zapůjčeny 2 autobusy (RTO č. 4881 a ŠM č. 7135) a trolejbus Škoda 8Tr č. 494, oslav 90. výročí MHD v Jihlavě se zúčastnila 2 vozidla – trolejbus Škoda 8Tr a autobus RTO. Pro převoz muzejních vozidel byly Veteran Clubem ČR přiděleny dvěma vozidlům trvalé převozní značky a technické průkazy (trolejové věži Praga RN a autobusu RTO), autobus ŠM č. 7135 je obdržel až v následujících letech. Novější vozidla nelze bez převozních značek vypravit mimo objekt muzea, a proto v nutných případech jednou značku zapůjčí sám předseda Veteranu Clubu ČR.

Nemá smysl neustále opakovat, že exponáty v podnikovém muzeu jsou opravdovými unikáty, to je dnes už každému známo. Naše akciová společnost si jich také velice cení, proto bylo v muzeu namontováno zabezpečovací zařízení, které reaguje na otevření dveří, na pohyb a podobně a je doplněno paměťovým a kamerovým systémem.

PhDr. Marie Jilková

Pamatujete si?

Nejmladší generace si už dnešní podobu Otakarovy a Vršovické ulice mezi železničním nadjezdem a vršovickým nádražím zřejmě jinak představit neumí. Zameditujme si tedy – je šestaadvacet let vzdálená nebo nedávná historie? Dnešní čtyřprúdová komunikace s tramvajovým tělesem uprostřed slouží už (nebo teprve) 24 let. Přestavba celé lokality byla velmi náročná, protože vyžadovala



FOTO č. 1

la zboření několika domů na jižní straně Otakarovy ulice a především výstavbu nového širokého železničního nadjezdu na jedné z nejfrekventovanějších pražských železničních tratí (a současně zhlaví vršovického nádraží) a zcela přestavět celou křižovatku Otakarova.

Jak to tu vypadalo původně? Něco ještě vidíme na fotografii z 9. března 1974 (foto č. 1) (domy v Otakarově už jsou zbořeny). Tramvajová trať v Otakarově vedla v místech dnešního parkoviště podél domů. Křižovatka Otakarova byla nepřehledná (průjezd z Křesomyslovy do Otakarovy nebyl přímý) a stísněná (nebylo tu možné instalovat všechny potřebné kolejové oblouky a až do vybudování tratě v ulici Na Zámecké v roce 1956 musely tramvaje vyjíždět z vozovny Pankrác do Vršovic a zpět používat vratný trojúhelník v ulici Na Fidlovačce). Dál trať vedla úzkou ulicí pod starý železniční nadjezd, tedy místy, kde dnes obracejí autobusy linky číslo



FOTO č. 2

193. Navazující úsek dnešní Vršovické ulice měl také jinou podobu, i když tu nebyla žádná zástavba. Ulice zde byla užší, poněkud v jiné ose a trať vedla na vlastním tělese po jejím severním okraji, částečně dokonce zcela mimo ni. Vozovka totiž pokračovala až před budovu nádraží. (foto č. 2) Rekonstrukce zde probíhala po etapách. V září 1974 byla nejdříve postavena jednokolejná provizorní přeložka dlouhá 225 metrů v přednádražním prostoru, aby bylo možné tramvajovou trať přeložit až o 24 metrů severněji do nové osy. Provoz na rekonstruované trati byl zahájen v červnu 1975, na svém západním konci byla přeložka ještě napojena na starou trať pod původní železniční přemostění.

Rekonstrukce Otakarovy ulice a křižovatky proběhla po etapách od července do října 1976. Využilo se při ní několika kolejových provizorií umožňující obousměrný provoz po tehdy jednokolejně (a jednosměrně) spojovací trati Na Zámecké. Starou trať tramvaje opustily 13. října 1976 a po nové se začalo jezdit 23. října. Ještě nějaký čas probíhaly za plného provozu dokončovací práce. (foto 3)



FOTO č. 3

Pro úplnost dodejme, že uvedená velkorysá rekonstrukce nebyla v těchto místech jediná a poměry tu byly v „dávné tramvajové minulosti“ ještě stísněnější. Původní ulice „za podjezdem“ k vršovickému nádraží byla v těsné blízkosti železničního náspu a také tramvajová trať byla v roce 1925 postavena v tomu odpovídající poloze. Do nové osy (až o 30 metrů severněji) byla přeložena až v roce 1946. Dnes už si jen málo lidí asi pamatuje, že i původní podjezd pod železnici byl mnohem užší a obě tramvajové koleje vedly pod jedním mostním polem, zatímco druhé, severnější, překonávalo potok Botič. Teprve v roce 1958 byl Botič překlenut a nad ním postavena nová vozovka pro směr od Vršovic, kterým pak byla vedena i tramvajové koleje téhož směru. Tato podoba tramvajové tratě se pak dočkala výše popsané rekonstrukce v letech 1974 – 1976.

Pavel Fojtík

Foto: Jiří Čermák a Dana Molnárová

Převaha živých zvířat v metru

Od zahájení provozu metra platí stále stejné podmínky pro přepravu drobných zvířat. Tyto závazné přepravní podmínky jsou zveřejněny u každého vstupu do metra. Přepravní manipulant ve stanici dohlíží na vstup osob do placeného prostoru a majitelé zvířat by měli respektovat jeho připomínky k přepravě zvířat, především psů. V poslední době však pozorujeme změnu v chování cestujících veřejnosti. Ve větší míře nerespektují přepravní řád, nedodržují zákazy a spoléhají se na to, že za svůj přestupek nebudou žádným způsobem postizeni. Pokud přepravní zaměstnanci důsledně trvají na dodržování ustanovení přepravního řádu, je jim vyhrožováno poštváním psa nebo fyzickým napadením. Proti tomuto počínání jsou ve většině případů bezmocní. Zaměstnanci dopravce nepoživají ochrany veřejného činitele, nejsou oprávněni ukládat pokuty a nemohou nikoho zadržovat do příjezdu policie.

Větší provozní problémy samotní psi nezpůsobují, ať případným znečištěním prostor metra či zaběhnutím do tunelu. Toto se občas může stát u psů toulajících se a ztracených, čemuž lze jen těžko zabránit.

Podle současného přepravního předpisu je povolena přeprava živých zvířat bez schránky pouze psům držitele průkazu ZTP-P, psům armádním a policejním a psům záchranářů. Tito psi by měli mít nasazen náhubek a krátké vodítko. Majitelé, cestující se svým psem, by měli, pokud je to možné, používat schránku, klec, koš, tašku a podobně, a samozřejmě náhubek a krátké vodítko. Majitel je dále odpovědný za to, že zvíře neobtěžuje cestující veřejnost ve voze a neznečistí vůz ani jiné prostory v metru a je veden majitelem tak, aby nedošlo k jeho zranění na pohyblivých schodech.

Na tento stav ve stanicích a na nutnost legislativních změn Městského přepravního řádu o. z. Metro již několikrát upozorňoval a požadoval sjednocení způsobu přepravy psů ve všech prostředcích MHD. Podle vyjádření ministerstva dopravy námi požadované změny právního předpisu vyžadují časově náročné legislativní řízení. Je však v zájmu dopravce i celé cestující veřejnosti, aby legislativní řízení urychleně začalo a nová sjednocená přeprava živých zvířat v městské hromadné dopravě byla uvedena do praxe.

Ing. Viktor Baier

Články uveřejněné v této rubrice nevyjadřují stanovisko redakce.

K článku Přední dveře

Autor článku se pozastavuje nad tím, kdo vymyslel možnost nástupu předními dveřmi. Já jsem se naopak pozastavoval na tím, kdo v Praze vymyslel zákaz nástupu předními dveřmi, neboť se jednalo o velice výjimečnou anomálii. Daleko běžnější je nástup výhradně předními dveřmi, aplikovaný v řadě českých měst, a v minulosti též v Praze. Nástup jen předními dveřmi nevyhovuje při velkém obratu cestujících, proto je v Praze zvolena varianta nástupu všemi dveřmi. Tím ovšem nechci tvrdit, že se jedná o jedinou nejvýhodnější variantu. Například v Římě je nástup povolen jen předními (!) a zadními dveřmi, výstup naopak jen středními dveřmi. Uvedený systém odstraňuje zácpy u nástupních dveří, při přepravě kočárků či invalidního vozíku vznikají problémy.

Vztah některých řidičů MHD je stále ještě pokřivený, čehož je článek důkazem. U MHD není totiž přímá vazba mezi počtem přepravených osob a mzdami řidičů. U linkové autobusové dopravy („modré autobusy“) jsou příjmy dopravce, a tím i objem mezd přímo vázány na počty cestujících v každém spoji. Navíc opakované nedodržení jízdních řádů vede ke ztrátě licence a pro příslušného řidiče i ke ztrátě zaměstnání. (A to může být podstatně horší než „znečištěné prádlo“.)

Přes kritická slova doufám, že v článku vyjádřené postoj k cestující veřejnosti je u DP Praha výjimečný. Že již skončila doba „Pánů řidičů a kašanů“.

Ing. Arnošt Bělohávek v.r., ředitel odboru veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR

Vzpomínka

Vážená redakce!

Tuto vzpomínku bych ráda věnovala podniku, který mne tehdy před deseti lety vlastně připravil na život a svým bývalým spolupracovníkům.

K Dopravnímu podniku jsem nastoupila 1. září 1989, krátce před dnem, které změnilo část Evropy a nejrůznějším způsobem se podepsaly na nás samých. Zapiš se navždy do historie končícího století, jako moje vzpomínka, do srdcí těch, které jsem měla ráda.

Nejdříve jsem pracovala jako technika – administrativní pracovnice ve vozovně Střešovice, později jsem jezdila s petřínskou lanovkou. Zde jsem našla vlastně svůj druhý domov, nové přátele, zaměstnání, které jsem milovala. Poznala i zažila jsem chvíle nejen dobré, ale i zlé tak, jak to obvykle v lidském životě chodí, ale především z vyplašené „venkovské dívenky“, co přišla do velkoměsta za štěstím, se pomalu stávala ženou. Pamatuji se na slova kolegy Pipala, která mi snad navždy vštípl do mé paměti. „Lanovka, to je sice malý kolektiv, ale možná velký domov“. Teprve tehdy, když i já si sahla na své dno, jsme pochopila, jak byla jeho slova pravdivá. Zhruba před rokem a půl jsem z tohoto „domova“ vylétěla vyčerpaná problémy s ubytováním v Praze a ten boj poněkud předčasně vzdala.

Netušila jsem však, jak silnou vzpomínkou, potem pupeční šňůry, budu snad navždy se všemi těmi tramvajkami, lanovkami, metrem a vůbec celým dopravním podnikem kdesi hluboko uvnitř spojena. Každý pohled na tramvajku mi vhnětl slzy do očí, na Petřín jsem raději nešla a snažila se zapomenout, když nešlo znovu oživit to, na co jsem stále myslela.

Až přišel ten černý den. Domů mi byl doručen telegram oznamující úmrtí mé bývalé spolupracovnice paní Jarušky Chalupové. Paní Jarka byla člověk se svými radostmi i bolestmi. Měla jsem ji ráda, byla upřímná. Tehdy před deseti lety jsem do Prahy přišla bez maminky, tak trochu naivní a nepřipravená na život ve velkoměstě. Mnohé ženy se mi snažily pomoci, mezi nimi i Jaruška. Já však tehdy nebyla svatá, vedla jsem si svou, i když zrovna ne vždy měla pravdu a mnohé pozitivní stránky přehlédla. Mnohým jsem ublížila svou hloupostí. Dnes už vím, že jsem o své místo měla více bojovat, říci tím lidem, že je mám vskutku ráda a za všechno jim děkuji. Paní Jaruška byla jednou z těch, která mne od úmyslu odejít odrážela. Ve svém věku znala všechny nástrahy a léčky světa mnohem lépe než já, která si snad myslela, že dobudu svět. Navždy si budu vyčítat, že jsem tehdy tak zbaběle utekla ve stínu svých malicherných pro-

blémů a nepomohla člověku, tak těžce životem zkoušenému, který na moji pomoc možná čekal.

Její bolest byla mnohem větší, nežli ta moje. Neří bez zájmovosti, že člověk má svou cenu vlastně až po smrti. Tragédie spojuje lidi. Nenávidíme se, obdivujeme, stále však máme co říct a mlčíme. Jen kamenné náhrobky jsou něnými svědky našich slz, bolestí a krásných vyznání těm, které jsme tolik milovali a nikdy jim to nedokázali říci, dokud byl ještě čas. Paní Jarka Chalupová byla veselá, stala se sluncem mezi kapkami deště. Nedokázala ublížit, alespoň mně nikdy nezpůsobila sebemenší bolest. Poznala jsem radost i bolest, zklamání i naději, na paní Jarušku ani na ty ostatní nikdy nezapomenu. Dnes už jsem vzdělanější a snad i moudřejší. Odchod mi vzal i dal a já věřím, že se k těm „svým tramvajákům vrátím“.

Závěrem přeji všem pracovníkům redakce i pražským dopravákům mnoho štěstí a porozumění v roce 2000. Zlatým klíčem k lidským srdcím je vzájemné odpuštění si, porozumění a umění naslouchat. Tímto klíčem bychom měli milénium odemknout.

S pozdravem

Vladka Chourová

Vážená redakce,

jsem bývalým zaměstnancem odštěpného závodu Autobusů pražského Dopravního podniku (od roku 1975), a jako takový i pravidelným čtenářem vašeho „listu“. Sleduji ho s velkým zájmem a přečtu ho vždy od začátku až do konce.

Po přečtení úvodníku v č. 11/1999 s názvem „Naše služby musí být ještě kvalitnější“ jsem se rozhodl, že vám sdělím svůj návrh, který s touto problematikou souvisí. Jde o prodloužení trasy autobusové linky č. 193 ze současné konečné zastávky **Náměstí bratří Synků** ke stanicí Českých drah **Nádraží Vršovice**. Důvod je evidentní: zlepšení návaznosti různých druhů městské hromadné dopravy v rámci pražské integrované dopravy.

Navrhované úpravy:

A. Ve směru Nádraží Vršovice

1. Změna statutu zastávky Náměstí bratří Synků na průjezdní.

2. Zřízení další zastávky Otakarova ve stávající zastávce tramvajů.

Vy se ptáte, my odpovídáme...

Zvýhodnění penzijního připojištění v daních

V zákoně o daních z příjmů byla novelou doplněna ustanovení, která zvýhodňují penzijní připojištění na straně zaměstnance, zaměstnavatele i poplatníka – fyzické osoby. Zmíněná ustanovení se použijí až pro zdaňovací období roku 2000.

1. U zaměstnanců je od daně z příjmů ze závislé činnosti **nově osvobozen** další typ příjmu, a to **příspěvek na penzijní připojištění**. Podmínky pro osvobození jsou následující:

– jedná se o příspěvek na penzijní připojištění se státním příspěvkem,

– jedná se o příspěvek poukázaný zaměstnavatelem na účet svého zaměstnance u penzijního fondu.

Vyšše uvedené podmínky musí být splněny současně.

Osvobození je limitováno a to tak, že uvedený příspěvek bude u zaměstnance osvobozen maximálně do výše 5% z jeho vyměňovacího základu pro sociální zabezpečení a příspěvek na státní politiku zaměstnanosti. Pětiprocentní omezení bude počítáno u každého zaměstnance zvlášť a za každý měsíc samostatně.

2. Zavádí se nová nezdanitelná část základu daně, kterou je platba příspěvků na penzijní připojištění se státním příspěvkem podle smlouvy o penzijní připojištění. Jedná se o platbu realizovanou na základě smlouvy mezi poplatníkem a penzijním fondem. Odpočet nezdanitelné částky představuje **úhrn** příspěvků zaplacených na penzijní připojištění ve **zdaňovacím období**.

Částka odpočtu je však limitována – je určena jeho minimální a maximální výše:

3. Zřízení další zastávky Nádraží Vršovice v ulici Ukrajinská bezprostředně u stanice ČD Nádraží Vršovice jako konečné, výstupní, manipulační a nástupní.

B. Ve směru MBU

4. Zřízení zastávky Nádraží Vršovice ve stávající zastávce tramvajů.

5. Zřízení zastávky Otakarova ve stávající zastávce tramvajů.

6. Změna statutu zastávky Náměstí bratří Synků na průjezdní.

7. Zrušení manipulační zastávky u podjezdu dráhy u zastávky Otakarova.

Výhody tohoto řešení:

1. Zlepšení vzájemného propojení různých druhů městské hromadné dopravy v rámci PID.

2. Zjednodušení a z pohodlnějšího přestupu cestujících mezi autobusovou a tramvajovou dopravou mezi zastávkami Náměstí bratří Synků – Otakarova Zrušení zbytečného přecházení cestujících mezi těmito zastávkami.

3. Bezprostřední návaznost autobusové a železniční dopravy bez nutnosti přestupu z autobusu na tramvaj a opačně.

4. Vyloučení dosud nutné docházkové vzdálenosti mezi zastávkami Náměstí bratří Synků – Otakarova a Nádraží Vršovice – „Nádraží Vršovice“ (ČD), případně dlouhé pěší túry z Náměstí bratří Synků přímo k nádraží Vršovice.

5. Snížení námahy zvláště starších a méně pohyblivých cestujících, kteří dopravují často těžká zavazadla na nádraží. Toto je má vlastní zkušenost, neboť bydlím v Nuslích od roku 1961, a tyto spoje čas od času využívám. Navíc spoje linky č. 193 jsem během své aktivní služby jezdil nastalo, a nikdy jsem nepochopil logiku dosavadní úpravy.

Nevýhody řešení:

Kromě nutných úprav a změn žádné nevidím.

Vážená redakce, prosím, abyste tento můj návrh laskavě předali k posouzení příslušnému útvaru. Doufám, že se jeho realizace ve zdraví dožijí. Jsem připraven poskytnout případně osobní spolupráci při jeho projednávání.

S přátelským pozdravem a přáním všeho nejlepšího k Vánocům a do nového roku 2000.

Mirko Jedlička

– při výpočtu výše nezdanitelné částky je **nutné odečíst od ročního úhrnu** zaplacených příspěvků **částku 6 000 Kč**, tzn., že nárok na odpočet vzniká až při ročním úhrnu příspěvků vyšším než 6 000 Kč (tj. při měsíčních platbách vyšších než 500 Kč),

– **maximálně** lze za zdaňovací období uplatnit pouze částku **12 000 Kč** (tzn. že úhrn příspěvků nad 6 000 Kč + 12 000 Kč = 18 000 Kč už není dále zvýhodňován).

Příklad:

Poplatník platil v průběhu roku 2000 měsíčně příspěvek na penzijní připojištění 1 200 Kč, tzn. že

– úhrn za zdaňovací období činí $12 \times 1\,200\text{ Kč} = 14\,400\text{ Kč}$

– úhrn za zdaňovací období snížený o zákonný spodní limit činí $14\,400 - 6\,000 = 8\,400\text{ Kč}$, to je méně než zákonný maximální limit 12 000 Kč, proto si může poplatník za rok 2000 uplatnit nezdanitelnou částku ve výši 8 400 Kč.

Pokud bychom v jiném příkladě vypočetili, že po odpočtu limitu 6 000 Kč by měl nezdanitelný odpočet činit například 15 600 Kč, je možno uplatnit nezdanitelnou částku pouze do výše maximálního limitu daného zákonem, tj. 12 000 Kč. Zbýlých 3 600 Kč pro účely tohoto odpočtu „propadá“.

Zákon zatím nepočítá s tím, že by se tento typ daňového odpočtu uplatňoval u zaměstnavatele v měsíční mzdě. Zaměstnanec bude muset podávat po skončení kalendářního roku přiznání k dani, a to poprvé za rok 2000.

Ing. Alena Vaňková,
zaměstnanec odbor ředitelství,
telefon 96 19 23 59

9. část Kunratice

Kunratice, které se nacházejí na jižním okraji hlavního města, jsou poprvé písemně doloženy v roce 1287 (ve tvaru Chunraticz), mají původ

svého pojmenování v osobním jménu Kunrát a znamenají vlastně „ves lidí Kunrátových“. Pro úplnost dodejme, že samotné jméno Kunrát znamenalo „smělý v radě“. Prvním doloženým majitelem Kunratic byl jakýsi Bezděch, to je současně vše, co o něm víme. Snad nejznámější kapitola kunratické historie se pojí s českým králem Václavem IV., který

ves koupil v roce 1407 od Olbramoviců, aby tu v letech 1410 – 1412 postavil pevný a údajně krásný hrad, který je dnes známý pod jménem Nový Hrad, ale ve starší literatuře můžeme najít i pojmenování Venclištejn (resp. Wenzelstein) po vzoru slavnějšího Karlštejna. Nový Hrad se stal oblíbeným panovníkovým sídlem, ale jeho historie je až neuvěřitelně krátká. V červenci roku 1419 se v Praze vzbouřili kališníci a vyhodili třináct konšelů z oken Novoměstské radnice. Tato událost vyvolala u krále nepřičetný vztek. Odebral se na Nový Hrad, kde 16. srpna 1419 podlehl srdečnímu záchvatu. Hrad i s Kunraticemi připadl jeho bratrovi Zikmundovi. Právě odsud vypravil v roce 1420 vojsko k Vyšehradu proti Pražanům, kde utrpěl těžkou porážku. Zbytek jeho posádky zůstal na Novém Hradě, který byl Pražany dobyt 27. ledna 1421 a následujícího dne zcela vypleněn a následně zbořen. Dnes z honosného hradu najdeme jen zbytky některých zdí. V roce 1736 byla v místech hradu postavena poutní kaplička sv. Jana Nepomuckého, která byla v roce 1786 zbořena. Socha světce se přestěhovala do zahrady hostince u pražské silnice. Kromě zříceniny hradu se dochovaly do dnešních dob i zřetelné zbytky rozsáhlého husitského obléhacího tábora.

V dalších staletích se v Kunraticích vystřídalo mnoho dalších šlechtických rodů (krátce i Šternberkové, Berkové z Dubé, Gryspokové z Gryspachu aj.). Posledními majiteli byli od roku 1801 Korbové, kterým zdejší statek patřil až do roku 1945. Za jejich éry, v roce 1849, se Kunratice staly samostatnou politickou obcí. Původně k nim patřila i sousední Libuš. V roce 1918, krátce po vytvoření československého státu, projevil obecní zastupitelstvo zájem o připojení ku Praze, žádost ale nebyla vyslyšena. Od 6. září 1920 bylo zavedeno nové jméno obce – Kunratice u Prahy. Výnosem z 30. března 1930 byly Kunratice rozděleny na dvě samostatné obce – Kunratice u Prahy a Libuš. Hranice obou obcí ale nebyla příliš praktická, což vedlo ke vzniku zástavby splývající sice stavebně (a vlastně i funkčně) s Libuší, ale patřící administrativně do Kunratic. Teprve 7. listopadu 1950 bylo téměř 43 hektarů Kunratic se 108 domy připojeno k Libuši.

Svého připojení k hlavnímu městu se Kunratice dočkaly až k 1. lednu 1968, kdy bylo současně z jejich názvu vypuštěno označení „u Prahy“. Dnes tvoří jednu z 57 městských částí Prahy. Abychom ale byli přesní, ku Praze se Kunratice vlastně připojily ve dvou etapách. První se uskutečnila k 1. červenci 1960 a týkala se 72 hektarů území podél Kunratického potoka na severovýchodě kunratického katastru. Další změny kunratického území se uskutečnily na počátku 80. let v souvislosti s výstavbou písnického masokombinátu, kunratické spojky a obytných celků východní části Jižního Města.



Jádro Kunratic se nachází (a vždy nacházelo) východně od dnešní Vídeňské ulice, jižně od rozsáhlého Kunratického lesa. V průběhu let však zástavba pohltila i bývalé vsi **Paběnice** (doložené první už roku 1212, na počátku 20. století se 17 domy a 92 obyvateli) a **Betáň** (v roce 1900 se 4 domy a 27 lidmi). V moderní době na severu katastru vznikl rozsáhlý areál vysokoškolských kolejí a malé sídliště nazývané obvykle Flora (v prostoru ulice Jana Růžičky).

Z kunratických památek bychom měli vzpomenout ještě dvě. Zámek byl postaven v roce 1668 na místě tvrze doložené v roce 1336. V roce 1730 byl přestavěn ve vrcholném barokním stylu a další přestavba se uskutečnila v roce 1878, bohužel byla velmi necitlivá a zámek značně znehodnotila. Zdejší kostel sv. Jakuba Většího byl původně raně gotický a je doložen v roce 1384. V letech 1730–36 byl přestavěn barokně, ale v sakristii se dosud dochovaly zbytky maleb ze 14. století. Má bohatou freskovou výzdobu a překrásný hlavní oltář s plastikami 12 apoštolů. Je považován za jeden z nejhodnotnějších barokních kostelů v Čechách. Kostel je od nepaměti farním a díky tomu se Kunratice staly jakýmsi přirozeným centrem i pro několik okolních vesnic (Lhotku, Hrnčíře, Šeberov, Horní Krč, Libuš a Zdiměřice). Zato poštu měly Kunratice až do roku 1902 v Jesenici.

Kunratice byly vždy oblíbeným výletním místem Pražanů, a přestože se po roce 1920 nestaly součástí Prahy, našlo si v nich bydliště mnoho lidí v Pra-

krác – Zelené domky, protože zde od 4. října 1925 jezdila nová autobusová linka Elektrických podniků hlavního města Prahy. Byla označena písmenem B a patřila mezi nejstarší autobusové linky dnešního DP. Zajistovala slušné spojení od konečné stanice tramvaje na Pankráci k Zeleným domkům na čáru potravní daně (10 spojů) a 17 spojů dojíždělo až na křižovatku ke Třem svatým. Zde byl možný přestup mezi autobusy obou provozovatelů. Na lince B jezdily dva vozy a provoz zde byl tak silný, že už od 11. února 1926 musely EP zařadit třetí autobus. Proto ani příliš nevdalo, že vzhledem ke špatnému stavu okresních silnic byla už v dubnu 1926 linka 702a přes Chodov a Kunratice zrušena a všechny spoje pošta uskutečňovala přes Pankrác. Od roku 1930 byla linka B v důsledku prodloužení tramvaje na Kačerov odkloněna k tamní nové konečné. Úspěšná autobusová linka musela být v důsledku daňových zákonů několikrát zkrácena na hranici Prahy a čáru potravní daně k Zeleným domkům (na několik týdnů v roce 1927 a v letech 1933 – 1935). V roce 1933 už k Zeleným domkům jezdilo 57 spojů. Na lince B vznikly i další samostatné větve do Libuše a do Lhotky. Od 3. května 1935 dostala nejstarší větev nové označení U a byla současně prodloužena dnešní ulicí K Zeleným domkům přímo do centra Kunratic na dnešní náměstí Prezidenta Masaryka. Na novém úseku platily přísné předpisy o potravní daní a nedovolené potraviny nesměly být přes hranici převáženy. Pokud někdo něco takového veze, byl povinen ve stanici Zelené domky vystoupit, zaplatit stanovený poplatek a na stejnou jízdenku pokračovat dalším spojem. K zásadnímu omezení dopravy došlo za druhé světové války a v letech 1944 – 1945 se do Kunratic nejezdilo vůbec. Přímou do obce se autobusy vrátily až v roce 1946, to pak linka U jezdila přes křižovatku U Třech svatých.

Dne 31. prosince 1951 byly pražské autobusové linky označeny čísly a do Kunratic od té doby jezdila linka č. 114. V 70. letech byly postupně všechny její spoje prodlouženy do zastávky Šeberák. V té době získaly Kunratice i zcela nové tangenciální spojení linkou 165 kolem písnického masokombinátu do Modřan a četné změny v autobusové dopravě přinesly i 80. léta. Nové linky se objevily pro obsluhu are-



Fotó: Jan Šurovský

álu vysokoškolských kolejí, od roku 1984 projíždí linka č. 197 po Kunratické spojce a zajišťuje spojení i do oblasti na levém břehu Vltavy, pro jádro Kunratic má však malý význam. Teprve v roce 1992 získala spojení MHD také Betáň linkou č. 275, která byla v roce 1997 nahrazena příměstskou autobusovou linkou 332, ke které později přibývaly ještě linky 334, 335 a 336 (všechny provozuje ČSAD Vršovice, která zajišťuje dopravu i na lince 165). Dnes jsou Kunratice kvalitně přímo propojeny s fardou míst hlavního města a především se sítí pražského metra. V příspěvku jsme pochopitelně nezmínili řadu dalších, vesměs dálkových, autobusových linek ČSAD, které Kunratici také využívali ke svým cestám, většinou však ve směru ven z hlavního města (do Velkých Popovic, Týnce nad Sázavou, ale i Benešova a Humpolce apod.).

-pf-, -fp-



Dnešní díl našeho „brouzdáčiho“ seriálu rozhodně neberte v duchu přísloví „jak na Nový rok, tak po celý rok“. Jakožto správný dopravčí bychom vlastně neměli o osobní automobil ani okem zavádat, ve skutečnosti však většina z nás automobil vlastní a často jej používá. Proto se automobilům v tomto čísle věnujeme, avšak místo od a chvalo- zpěvů navštívíme některé prakticky orientované stránky a rovněž některé méně obvyklé stránky, kde mají na automobily a automobilismus osobitý pohled.

Hledáte-li povšechné informace o tom, co právě hýbe automobilovým světem, zajímá-li vás dění na našich a evropských silnicích a chcete-li něco praktických rad, než usednete za volant, pak se podívejte na adresu www.infoway.cz. Vedle referencí o nových typech vozů, jejich zlepšení a různých automobilových výstavách zde naleznete pře- hršel odpovědí na běžné dotazy všedního dne: jak je aktuální situace na hraničních přechodech, jaké jsou ceny pohonných hmot v Evropě, co s povinným ručením, co říkají statistiky dopravních nehod. Různé předpisy, vyhlášky a důležité informace u nás doma i v zahraničí se určitě hodí každému motoristovi.

V oficiálnější verzi najdete leccos z výše uvedeného i na stránkách Ministerstva dopravy a spo- jů – www.mdcr.cz – v sekci silniční dopravy. Nalez- nete zde i velmi zajímavý dokument o projektu ICA- RO, jenž se zabývá konfrontací individuálního auto- mobilismu s myšlenkou udržitelného rozvoje. Ško- da jen, že se projekt nedostal do povědomí široké veřejnosti, přestože mnohá evropská města včetně naší Plzně se k němu již přihlásila a pracují na jeho realizaci. Na stránkách ministerstva je umístěn tak- též odkaz na Centrum dopravního výzkumu, jehož virtuální adresa zní: www.cdv.cz. Tato instituce se zabývá především bezpečností silničního provozu, takže je tu ze všech stran přetřásán problém do- pravní nehodovosti – příčiny, analýzy, statistiky, srovnání s evropskými zeměmi.

Pokud se vypravíte za hranice poměrně přehled- ných a poklidných českých internetových vod, hrozí vám utonutí v moři informací. Ať už se zajímáte o co- koli, je nejlepší začít některým z hlavních síťových vyhledávačů, v případě automobilových odkazů do- poručujeme použít www.yahoo.com. Najdete zde na desítky sekce a podsekcí věnujících se i těm nejnemožnějším tématům spojených s vašimi čtyřkolovými mláčky.

Kdo by chtěl toho spatřit co nejvíce a přitom co nejrychleji, měl by zkusit adresu [\[rthing.com\]\(http://rthing.com\). Jak napovídá název, je zde „téměř“ vše – o autech, autosoučástkách, veteránech atd. To jistě není nic výjimečného \(takových stránek jsou na internetu desítky\), ovšem jedna věc přeci jen činí tyto stránky atraktivnějšími a pozoruhodnými. Je to zveřejněný seznam více než stovky počítačových her s automobilovou tematikou, samozřejmě uká- zkami grafiky a možností stáhnutí demoverze. Kdo touží spíše po trošce vědy a techniky, může zkusit třeba adresy \[www.eas.asu.edu/~solar/\]\(http://www.eas.asu.edu/~solar/\) resp. \[www.pipeline.com/~bkyaffe/altfuel/\]\(http://www.pipeline.com/~bkyaffe/altfuel/\). Obě dvě jsou věnovány alternativním pohonům automobilů; prv- ní z nich se věnuje solární energii, druhá dalším možným pohonům – vodíkovému, dusíkovému, elektrickému apod. Texty nejsou složité a k dispo- zici jsou i fotografie příslušných vozů spolu s tech- nickými údaji.](http://www.carseve-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Závěrem již tradičně nějaká rarita. Jsou jí beze- sporu slovenské stránky www.bezpokut.sk. Jde o vyčerpávající seznam míst na slovenských silni- cích (především v Bratislavě), kde se měří a poku- tuje překročení povolené rychlosti a kde policisté pokutují za jiné dopravní přestupky; jsou zde přes- ný popis policejních aut s radarem či kamerou (značka vozu, barva, SPZ), výčet křižovatek s ka- merou i míst s automatickými radary. K máni jsou též informace o pokutování v evropských zemích – za co se pokutuje, kolik se platí, jaké jsou policejní metody, jaké lsi zvolit, abych se pokutě vyhnul apod. Kdo ví, možná za pár měsíců přibude i mapa s vyhledávacím programem, a pak stačí jen zadat, odkud a kam cestujete, a hned se dozvíte, kde na vás čekají muži zákona a jak se jim vyhnout.

–mš–

MF Dnes (18. 12. 1999)

Hlavní město si půjčí peníze na metro od Evropské unie

Městské zastupitelstvo souhlasí s tím, aby si Pra- ha vypůjčila od Evropské investiční banky (EIB) 150 mi- lionů eur – tedy přibližně pět a půl miliardy korun – na budování dalších úseků prodloužení tratě metra C na sever. Ta by měla vést ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví a později přes Prosek až k budoucímu nové- mu městskému výstavišti v Letňanech. Půjčku bude město čerpat nadvakrát, vždy po 75 milionech eur. Dva- cetiletý úvěr bude mít odklad splatnosti šest let.



Večerník Praha (18. 12. 1999)
Cena pro stanici Hloubětín

Hospodářská komora hl. m. Prahy včera poprvé udělila ceny v nové soutěži „Investor roku“. Titul v dru- hé kategorii soutěže, kde se oceňovala prospěšnost stavebního díla pro rozvoj podnikatelských aktivit v Pra- ze, získal Dopravní podnik hl.m. Prahy za stavbu stani- ce metra Hloubětín na takzvaném „čtvrtém béčku“, te- dy úseku metra na Černý most. „Je už nějaký čas v pro- vozu, jde o unikátní řešení i v rámci pražského metra a vliv na rozvoj celého okolí je prokazatelný, takže ces- tující mohou i sami posoudit, zda cena putuje do sprá- vných rukou,“ řekl předseda představenstva pražské hospodářské komory Petr Kužel.



Večerník Praha (18. 12. 1999)
Nic nového

Nic nového se nyní nedozvíte. Že v Praze jezdí tramvaje, ví nejspíš každý, a že mají denně nehody, ta- ké. Že soupravy na lince číslo devět projíždějí kolem Národního divadla, rovněž není tajemství. A nakonec je známo i to, že valnou většinu karambolů, jako byl ten včerejší, kdy se tu dopoledne srazila tramvaj s osobním vozem, vyšetřují policisté.

Vybral ing. Jan Urban

Souprava M1 se připravuje na zkušební provoz s cestujícími

Jak jste, vážení čtenáři, byli v 12. čísle našeho časopisu Informování, byl zkušební provoz soupravy nových vozů metra typu M1 se zátěží (22 tun želez- ného balastu v každém voze) zahájen v sobotu 30. října 1999 v 5 hodin ráno. Zkušební provoz si- muloval téměř všechny provozní situace, vlakový rozhlas hlásil stanice, dveře se otvíraly a na opač- né straně od nástupiště chyběli již jen cestující. Hmotnost zátěže byla vypočítána z obsaditelnosti při 8 stojících osobách na metr čtvereční, takže skutečně špička špičky.

K 19. prosinci 1999 souprava takto najela 14 518 km, a proto je reálný předpoklad, že Drážním úřa- dem, pro tuto etapu zkušebního provozu, stanove- ný minimální limit 15 000 km, bude do 22. prosince 1999 splněn. V průběhu provozu byly na soupravě

provedeny zkušební 2 pravidelné prohlídky nejniž- šího stupně N1. Byly zaznamenány 2 závady váž- nějšího rázu, jedno „proražení“ IGBT prvků fázové- ho modulu trakčního motoru a jednou pád tělesa autostopu v důsledku lomu svarů jeho držáku. Přes tyto závady lze tuto etapu zkušebního provozu hod- notit jako velmi dobrou, také hodnocení provozní- ho personálu je možno shrnout pod jedno rčení „že to je o něčem jiném“.

V současné době již probíhá legislativní přípra- va zkušebního provozu s cestujícími, a to jak na straně konzorcía dodavatelů, tak i na straně Do- pravního podniku. Jeho délka bude stanovena roz- hodnutím drážního úřadu a kritériem bude dolože- ní provozní spolehlivosti.

Ing. Vladimír Bílek, o. z. Metro

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A.** Africký stát; pražský podnik; me- dailon; zkušební vrt do země; zástava. – **B. 1. díl tajen- ky.** – **C.** Český prozaik; potupa; herecká hvězda; drob- ný hmyz; ouha. – **D.** Judův syn; silná černá káva; naklí- čené zrno; vězení; papoušek. – **E.** Obyvatelstvo; sku- penství; kaprovitá ryba; voskové buňky; staroegyptský bůh. – **F.** Zkratka airplane; bomba; potok (nářečné); doutnák (zastarale); planeta – **G.** Velké dveře; přítel Ami- se; papoušek; uhnívát; značka osmia. – **H.** Svatební kvě- tina; forma genu; druh lemura; asijská pálenka; máme- ní. – **I.** Judský král; domácky Olga; velké bolesti; schůz- ka; brazilský fotbalista. – **J.** Hle; ženské jméno; tvrz (řídčeji); svazek roští; šplhavý pták. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Vzácný plyn; japonský porcelán; tělní tekutina; zvy- kové právo; stromový porost.

SVISLE: **1.** Volání na kočku; jméno norských králů; mořská vydra. – **2.** Sarmati; vepř; spojka. – **3.** Odezva; africká antilopa; vysoká karta. – **4.** Svislá jeskyně; sle- pice (expresivně); bůh Germánů. – **5.** Epocha; členka rodiny; důkaz nevinny. – **6.** Inicialy herečky Kačírkové; velký kopec; druh slitiny; dovednost. – **7.** Manilské ko- nopí; směna (slovensky); ano (rusky). – **8.** Přisečný pře- syp; husarský kabát; nízká dřevina (slovensky). – **9.** Bě- loveská kyselka; pryskyřice; chlapi. – **10.** Předložka; bahenní pták; bahenní pták. – **11.** Zánět sliznice; liho- vina z mléka; SPZ Třebíče. – **12.** Asi; velké podnosy; části vozů. – **13.** Patro na mlatě; mrav; situace. – **14.** Pobíd- ka tahounům; široký vchod; štíhlá palma. – **15.** Římsky 550; úskok; klus koně; předložka. – **16.** Osvědčení; had; číslovka. – **17.** Zápas (zastarale); jméno psa; filmová úlo-

Tajenka z čísla 11: Dva lidé jsou vždy dva extrémy lásky. (F. Hebbel)

Tajenka z čísla 12: Padá-li na Štědrý den v noci sníh, urodí se mnoho chmele.

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

ha. – **18.** Citoslovce pochopení; karetní trumf; vyznamenání. – **19.** Značka neodymu; z toho důvodu; řady stromů. – **20.** Despot; řadová číslovka; tlakový stroj.

Pomůcka: alela, alit, alura, imari.

PaedDr. Josef Šach

Mikuláš vzbudil opět velký zájem

Loňský velký zájem o Mikulášskou tramvaj vyvolal některé změny v organizaci. Na klasickou trasu (téměř totožnou s linkou č. 91) centrem města vyzraly dvě historické soupravy obsazené Mikulášem v doprovodu čerta a anděla. Ve druhém voze hrála pro příjemnou náladu cestujících hudba v podání skupin OSLO nebo Spráhlo.



Po celé čtyři hodiny nebylo v obou vozech téměř k hnutí, ale zejména nejmladší cestující vystupovali spokojeni a odměněni sladkostmi. Zájem o jízdu Mikulášskou tramvaj byl opět enormní. Před prvním příjezdem na Malostranskou byl nástupní ostrůvek doslova obležen rodiči s dětmi, a uspokojena mohla být necelá polovina.



Jízda historickou soupravou nepřinesla pouze mikulášskou nadílku, ale také exkurzi do minulosti městské hromadné dopravy. Nejednou bylo slyšet povzdechnutí: „Tenkrát, to se to cestovalo.“ Mnozí vzpomínali na to, jak na křižovatkách vyskakovali, jak se taková stará tramvaj řídila a jak těžký život měl řidič tramvaje, zejména v mrazivých dnech.

Zábavné dopoledne na Novodvorské



Mikulášská nadílka pro děti zaměstnanců zároveň Kačerov se konala tradičně v kulturním sále na Novodvorské. K prasknutí plný sál uvedla do varu dvojice klaunů, trojice pohádek v moderním pojetí a také vystoupení kouzelníka



Děti zpívaly, tleskaly, snažily se kouzlit a chtěly se něco přiučit z tanečního umění šikovných juniorů. Na závěr přišla dvojice Mikulášů bohatě nadělující všem zúčastněným.

Pokud vše půjde podle představ, mohla by se v příštím roce uskutečnit Mikulášská besídka pro všechny děti zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Blíží informace přinese jeden z podzimních DP-KONTAKTŮ.

Rekordní zájem o vánoční koncerty

Čtvrtá edice vánočních koncertů ve stanicích metra se setkala s velkým zájmem Pražanů a návštěvníků našeho města. V době konání koncertů se vestibuly ve stanicích Můstek (2x), Hradčanská a Florenc zaplnily zatím rekordním počtem diváků. Někteří z nich zpívali známé písničky společně s dětmi ze Základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Praze 7 Umělecké ulici, předškolní



Foto: Jan Šurovský

děti si v některých případech zatančily. Atmosféra byla vynikající, a tak pokud jste ještě nenavštívili některý z koncertů, budete mít příležitost několik dní před jarními svátky, při velikonočních koncertech

-bda-

Vlastníma očima Světla a stíny

Podruhé, začátkem prosince vyrazila do pražských ulic Mikulášská tramvaj. Desítky dětí s rodiči se těšily na setkání s Mikulášem doprovázeným čertem a andělem. Zájem byl obrovský. Do toho se opět přimotali běžní cestující, jedoucí ke svému cíli. V dobách, kdy byla tramvaj přeplněná, se občas snažili nastoupit, někdy je průvodčí či někdo další z posádky upozornil, že tato tramvaj určená především pro rodiče s dětmi. Někteří pochopili a vydrželi čekat na další pravidelný spoj. Jiní nevěřícně kroutili hlavou, ale nedělali problémy. Jinak se však zachovávala skupina mladíků na Malostranském náměstí.

I přes upozornění, že tramvaj je hlavně pro děti, se doslova natlačili do vozu a přes prosby, zda by mohli uvolnit místo dalším dětem, zareagovali na Újezdě po svém. Rodiče, který je vybizel k opuštění

vozu, doslova vytlačili na nástupní ostrůvek a posléze i na vozovku. Něco nevídaného.

Mikulášská tramvaj vozila všechny zdarma, zkrátka nebylo ani vidu ani slychu po přepravní kontrole. Jestli toto byl důvod, proč mladíci raději jeli Mikulášskou tramvaj než normální linkou, zdá se mi to hodně chabý důvod. 12 korun není tak velký obnos, abychom se museli chovat neuvale až sprostě ke svým spolucestujícím. Doufám, že je k nástupu do přeplněného vozu nevedly jiné postranní úmysly, zlepšující jejich finanční situaci.

Několik dní po té jsem se vracel pozdě večer domů. Orientačně vím, kdy autobus jezdí, ale zdržel jsem se, a tak jsem ho jen dobíhal. Řidič si běžící postavy všiml a zastavil mi i po odjezdu ze zastávky. Slušně jsem poděkoval a měl dobrý pocit, že sluš-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V lednu 2000 oslavuje 70. narozeniny: Marie Staňková – ED, provozovna Žižkov (43).

V lednu 2000 oslavuje 67. narozeniny: Josef Kail – M, služba staveb a tratí (26).

V lednu 2000 oslavuje 66. narozeniny: Fridrich Šimek – A, garáž Vršovice (34).

V lednu 2000 oslavují 60. narozeniny: Josef Bobr – ED, prov. opravná tramvaj (43), Věra Cahová – ED, odbor obch. zásobovací (12), Stanislav Engl – A, garáž Kačerov (26), František Hruška – A, garáž Kačerov (21), Jana Hunová – A, ekonomický úsek (31), Václav Fridrich – M, služba staveb a tratí (17), Jan Kačer – M, dopravní úsek (25), Vratislav Kouba – M, sl. sděl. a zabezpečovací (26), Jan Lán – A, garáž Klíčův (14), Jaroslav Pretl – A, garáž Kačerov (25), Oldřich Urban – M, sl. vozov. hospodářství (26), Petr Vogel – M, služba ochran. systému (17), Irena Vorlíčková – M, dopravní úsek (29), Karel Vostrý – M, služba elektrotechnická (25).

V lednu 2000 oslavují 50. narozeniny: Milan Adam – M, služba elektrotechnická (17), Jiří Čada – A, DOZ Hostivař (27), Magdalena Dvořáková – A, garáž Klíčův (21), Blahoslav Chadim – M, dopravní úsek (26), Jana Jurystová – ED, provozovna měnirny (29), Jaroslava Kejdanová – ED, prov. opravná tramvaj (31), Marie Kloudová – M, služba staveb a tratí (14), František Král – M, DOZ Hostivař (10), Ladislav Kváš – M, služba sděl. a zabez. (26), Jindřich Němec – A, garáž Kačerov (10), Drahomíra Pancová – ED, prov. vrchní stavba (17), Jaroslav Stehlík – ED, prov. opravná tramvaj (31), Jiří Šobr – M, služba technolog. zařízení (27), Jan Štūkavec – A, DOZ Hostivař (10), Ladislav Tomášek – M, sl. technolog. zařízení (13), Milan Voříšek – M, služba voz. hospodářství (24), Petr Záborský – M, sl. technolog. zařízení (24), Jiří Zavadiš – M, služba elektrotechnická (26).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Adolf Čir – A, garáž Řepy (25), Jaromír Hrubý – M, sl. vozov. hospodářství (20), Josef Janda – ED, prov. vrchní stavba (32), Jan Nápravník – ED, provozovna měnirny (42), Jaroslav Sova – ED, prov. opravná tramvaj (28).

Do invalidního důchodu odešel:

Josef Vaňourný – ED, provozovna Strašnice (10).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

10 listopadu 1999 nás věku 47 let opustil pan Jiří Stříbrský – ED, provozovna měnirny, který u DP pracoval 26 let.

14. listopadu 1999 nás věku 52 let opustila paní Jaroslava Chalupová – ED, lanová dráha Petřín, která u DP pracovala 24 let.

nost v dopravě ještě nevymlěla. Když se po čtrnácti dnech situace zopakovala, tentokrát s jiným řidičem, opět mi bylo lépe při pomýšlení, že se náš vztah k zákazníkům začíná podstatně měnit.

Jestli to podtrhl rozhovor s mojí kamarádkou, která si stěžovala na způsob jízdy jednoho z řidičů, ale odpovědí kompetentních pracovníků byla potěšena. „Je vidět, že se někdo tou stížností zabýval a nehodil ji pod stůl, jak by se dalo předpokládat.“
Taková zpráva potěší. Nezbyvá než si přát, aby dobrých zkušeností s našimi službami bylo co nejvíce. Excesy, jako v prvním případě, snad vymizí.

Spokojené a příjemné zimní radovánky. -bda-