

DP **Kontakt**

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Stanice Malostranské od 29. března slouží veřejnosti

Poslední z komplexně rekonstruovaných stanic na prvním provozním úseku trati A metra, stanice Malostranská, byla ve středu 29. března znovu otevřena pro cestující.

Denně prošlo stanicí na 25 tisíc cestujících a každý ze tří eskalátorů sovětské výroby za více než dvacet let provozu fungoval přibližně 100 tisíc hodin, což znamenalo ukončení jejich životnosti. Protože je Malostranská vybavena pouze jedním vstupem, byla 1. července loňského roku uzavřena pro cestující.

Kromě výměny eskalátorů byla v rámci uzavření stanice provedena také rekonstrukce eskalátorového tunelu společně s obnovou stanice a vestibulu. Doplňena byla občanská vybavenost a renovační kúrou prošlo i hojně navštěvované atrium navazující na rekonstruovaný objekt Valdštejnské jízdárny. Zahradní atrium bude v definitivní podobě otevřeno pro Pražany a návštěvníky města až v letních měsících.

Provoz metra na trati A nebyl během výluky



Foto: Jan Šurovský

Malostranské narušen, neboť práce v tunelech probíhaly pouze v nočních výlukách. Omezena byla pouze rychlost souprav ve stanici a cestující mohli



Foto: Jan Šurovský

li přes drátěné oplacení, oddělující staveniště ve stanici, sledovat probíhající práce. V povrchové hromadné ani v individuální dopravě ke změnám nedošlo.

Časový plán stavby byl vypracován podle technologických lhůt pro jednotlivé práce se zohledněním zkušeností z obdobných rekonstrukcí stanic Hradčanská, Staroměstská a Náměstí Míru. Rozsah rekonstrukce vyplynul z jejího účelu obnovit provozně bezpečnou, plynulou i estetickou funkci stanice na další desítky let. Řádné obnovení utěsnění stanice proti průsakům vody si vyžádalo demontáže obložení a požárně nebezpečných zontů svádějících vodu mimo veřejné prostory. Pro bezpečí cestujících i při havarijních událostech pak byla provede-

na výměna kabeláže za nehořlavou nebo nevyvíjející zdraví nebezpečné plyny.

Do stanice byla instalována 3 ramena nových pohyblivých schodů o přepravní výšce 22,6 metru zajišťující spojení mezi vestibulem a nástupištěm a 3 ramena eskalátorů o přepravní výšce 6,6 metru spojující uliční úroveň s vestibulem. Stanice je nyní nově ozvučena, úpravou prošel i odbavovací systém a dispečerské řízení.

Pro zajímavost uvádíme některá data o rozsahu stavebních prací. V rámci demontáže bylo odstraněno například 1 364 m² obkladů, 4 217 m² podhledů a 3 837 m² zontů. Pro zamezení průsaků bylo utěsněno 9 964 metrů spár, na což bylo použito 22 736 kusů šroubů a svorníků, a bylo nutno natřít 1 396 m² ploch ochranných nátěrů.

Ve vestibulu najdete prodejní galerii, obnovena byla WC, nahoře ve vstupním objektu je místo bistra elegantní kavárna, jsou restaurována umělecká díla a doplněna signalizace pro zrakově postižené.

Základní údaje o rekonstrukci Malostranské

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Inženýring: Inženýring dopravních staveb a s.
Projektant: Metroprojekt Praha a. s.
Dodavatel stavební části: IPS a s. závod 08
Dodavatel pohyblivých schodů: Výtahy Schindler a.s.
Zahájení prací: 1. července 1999
 – uzavření stanice
Ukončení prací: 28. března 2000
Náklady stavby: včetně atrií jsou naplánovány na 275 miliónů Kč

Z podkladů IDS a. s. zpracoval Petr Malík

Kolektivní vyjednávání o mzdovém vývoji v roce 2000

Podle informace, kterou jsme uvedli v únorovém čísle DP-KONTAKTu, proběhlo další kolektivní vyjednávání o mzdovém vývoji v roce 2000 mezi vedením naší společnosti a Radou předsedů odborových svazů našeho podniku ve dnech 17. a 27. března.

Protože tato jednání navazovala na předchozí setkání obou vyjednávacích stran, které bylo již 26. ledna 2000, probíhala mezitím interní, velmi složitá jednání uvnitř každé z vyjednávacích stran tak, aby se vzájemná protichůdná stanoviska na mzdový vývoj v roce 2000 k sobě přiblížila natolik, aby mohla být uzavřena dohoda o mzdovém vývoji v roce 2000 mezi vedením společnosti a odborovými organizacemi. Na základě této dohody budou následně uzavřeny kolektivní smlouvy jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství společnosti pro rok 2000, v nejlepším případě s účinností od 1. dubna 2000 do 31. března 2001. Tato záležitost byla prozatím řešena prodloužením stávajících kolektivních smluv do 31. března 2000.

Na posledních jednáních předložilo vedení společnosti novou nabídku na zvýšení objemu mezd zaměstnanců naší společnosti pro rok 2000 v celkové výši 80,174 miliónů Kč proti finančnímu objemu mezd roku 1999. Tato částka představuje 2,5 % navýšení mezd v roce 2000 oproti loňskému roku.

K tomu, abychom si udělali představu, o jak vysokou nabídku se jedná, je třeba upozornit na skutečnost, že vedení naší společnosti vstupovalo do počátečních jednání s rozhodnutím hlavního města Prahy, které nás řídí, o nulovém nárůstu mezd pro rok 2000. **Nyní jsme jediná organizace v řízení hlavního města Prahy, která může uplatnit nárůst mezd v tomto roce, protože ostatní organizace v řízení Prahy mají nulový nárůst mezd a dokonce budou muset uplatnit desetiprocentní snížení stavu zaměstnanců!**

Vůči této nabídce předložila Rada předsedů odborových organizací naší společnosti svůj vstřícnější požadavek navýšení objemu mezd v roce 2000, který opírala o nově získané odhady vývoje inflace během měsíce ledna a února roku 2000, ve výši 3 až 3,5 %.

Na základě těchto velmi tvrdých a komplikovaných jednání byl nakonec mezi oběma vyjednávacími stranami uzavřen rozumný kompromis a byl vytvořen konečný text **dohody o mzdovém vývoji v roce 2000 s nárůstem objemu mezd ve výši 2,5 %**, který naše odborové organizace společně s vedením naší akciové společnosti podepsali. Text této dohody Vám přineseme v příštím čísle DP-KONTAKTu.

Ing. Pavel Pitra

75 let městské autobusové dopravy v Praze

V červnu tohoto roku oslavíme 75 let pravidelné městské autobusové dopravy v Praze. V souvislosti s tímto výročním představujeme logo, které bude doprovázet všechny akce, týkající se této události. Autorem značky je grafik Zdeněk Šebesta. Přestože slavit budeme až v červnu, již nyní se prezentace tohoto výročí pomalu začíná chystat, a to je důvod k zamyšlení, co vše za uplynulých sedmdesát pět let bylo vykonáno a co je nutné zlepšit, aby naši cestující byli spokojeni s kvalitou dopravy a službami, které odštěpný závod Autobusy nabízí.

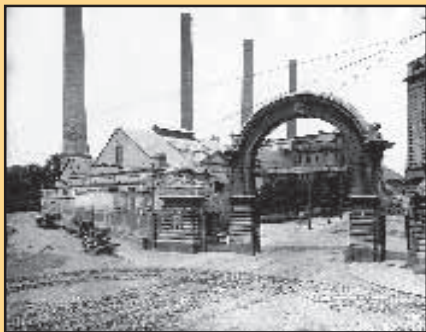


—red—

Jubileum holešovické elektrárny

Snad každý, kdo zná Holešovice nebo se zajímá o minulost pražské městské dopravy (a nebo pražské energetiky), si vzpomíná na typické čtyři komíny nedaleko pražského Výstaviště. Patřily holešovické elektrárně a 7. dubna 2000 si připomínáme sté výročí oficiálního zahájení jejího provozu.

Elektrárnu postavil pražský městský dopravní podnik – Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Holešovická elektrárna byla ve své době bezesporu jednou z nejvýznamnějších městských staveb. Vznikla pod názvem Ústřední elektrická stanice královského hlavního města Prahy, ale většinu ji všichni zaměstnanci znali jako Centrálu.



Tak honosně vypadal vjezd do areálu holešovické elektrárny v roce 1912. Foto: Archiv DP

„Centrála má za účel dodávati potřebnou energii elektrickou jak pro potřeby soukromníků, tak i pro veřejné osvětlování a pohon elektr. drah.“ píše se v útlé brožurce vydané k příležitosti zahájení jejího provozu. „Vzhledem na rozsah obvodu, ježž energií elektr. zásobovati dlužno, jakož i vzhledem k té okolnosti, že dle dosavadního stavu věci pro pohon elektr. drah proudů stejnosměrného použití nutno, zvolena byla soustava smíšená a sice: pro potřeby soukromníků dodáván bude střídavý proud třífázový, pro veřejné osvětlování a pro pohon drah elektrických naproti tomu proud stejnosměrný.“ Tak by se dala stručně charakterizovat holešovická elektrárna. Areál elektrárny nesloužil jen k výrobě elektřiny, ale Elektrické podniky zde měly také rozsáhlé sklady různého materiálu, uhlí pro vozovny a především zde byla rozlehlá vozovna elektrických drah a také první ústřední dílny tramvajů.

Základní úkol – výroba elektřiny

Elektrinu tramvajů Elektrických podniků dodávala od roku 1897 malá provizorní elektrárna na Karlově a ostatní dopravní podniky (vyjma viňohradského soukromé) měly vlastní malé elektrárny. Vybudování kapacitního elektrárenského zázemí bylo nezbytným předpokladem dalšího úspěšného rozvoje pražské městské hromadné dopravy.

Se stavbou elektrárny bylo započato 21. července 1898 a současně se budovaly i primární elektrická síť o napětí 3000 voltů a sekundární rozvody o napětí 3x120 voltů. Za provozu pak bylo nutné přestavět i dosavadní karlovskou elektrárnu na měničnu (či jak se tehdy říkalo „podružnou elektrickou stanicí“). Další měnična vznikala na Malé Straně. Stavba elektrárny probíhala poměrně rychle a už ke konci roku 1899 bylo možné zkoušet dodané technologické zařízení. Dne 13. prosince 1899 mohla být dána pod napětí celá elektrická síť. Přesto nebyla ještě elektrárna zcela hotova. Ani v dubnu 1900, kdy byla slavnostně předána k pravidelnému užívání, nebylo hotovo úplně všechno. Elektrárna sice už dodávala elektřinu do podružných stanic (malostranská zahájila činnost 23. ledna 1900, karlovská 19. ledna 1900) a napájela jejich prostřednictvím tramvajovou síť, avšak třetí zařízení určené pro dodávky tramvajům, které se mělo nacházet přímo u elektrárny, ještě nebylo instalováno, protože měly být použi-

ty stroje z původní elektrárny na Karlově. Teprve 20. června byl v Holešovicích dán do provozu první generátor a 30. října druhý. Celkem bylo ve strojovně elektrárny po dokončení první části stavby pět generátorů pro střídavý proud s příslušnými parními stroji a tři generátory pro stejnosměrný proud. V kotelně bylo postaveno 16 kotlů sdružených do čtyř kotlových skupin, vždy dvě skupiny pak měly jeden společný vysoký komín. V roce 1900 si elektrárna vystačila se dvěma komíny, třetí se stavěl v roce 1906 a teprve v roce 1912 byl po dalším rozšíření elektrárenského zařízení dostavěn čtvrtý komín a město tak získalo definitivně své dominanty.

Elektrárenské zařízení se v průběhu let pocho-pitelně často modernizovalo. I „tramvajové“ stroje se v průběhu let nejen měnily za modernější, ale také se v hale strojovny několikrát přemísťovaly. Definitivně se měničenské zařízení z elektrárny vystěhovalo v roce 1937, kdy zahájila provoz nová měnična Holešovice poblíž železničního nadjezdu. (I tato měnična už byla nahrazena v roce 1989 novou ve Strojnické ulici, její objekt ale dodnes stojí.)

Tramvajová vozovna Centrála

Zastavme se na okamžik u holešovické vozovny. Už v noci z 21. na 22. prosince 1899 do ní byly dopraveny první vozy. Trať kolem jatek a Holešovic ještě nebyla zcela dokončena, a proto musela být k tomuto transportu v oblasti Zátor položena provizorní kolej. Vozovna však zahájila provoz až po dokončení zmíněné tratě 2. července 1900. Měla tři lodě po pěti kolejích a bylo do ní možné umístit až 70 vozů. V letech 1908 – 1909 zde garážovaly i první čtyři pražské autobusy; kde přesně byly umístěny zatím nevíme.

Zdejší vozovna byla organizačně a provozně několikrát propojena s nedalekou malou vozovnou v Královské Oboře. Proto byla například statistika za rok 1931 uváděna za obě vozovny, ze kterých vyjždělo dohromady 31 řádných a 11 mimořádných motorových vozů a 26 řádných a 42 mimořádných vlečných vozů.



Tramvajová vozovna v holešovické elektrárně kolem roku 1923. Foto: Archiv DP

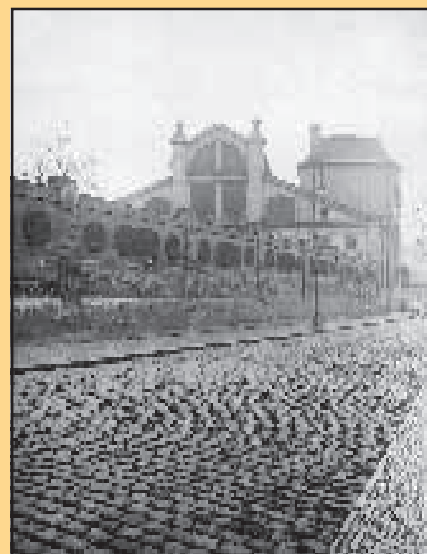
Provoz tramvajové vozovny byl ukončen 30. dubna 1939 po dokončení vozovny v Kobyliších a kolejová harfa vozovny byla zrušena. V elektrárně bylo ale také bohaté nákladové kolejiště. Už v roce 1907 postavily Elektrické podniky první kolej ke zdejšímu skladům (o té jsme se již na stránkách DP-KON-TAKTu zmínili i s fotografií v září 1997; tehdy jsme ještě nevěděli, kdy byla postavena). Přibližně v roce 1926 byla nákladní kolej přestavěna a umožňovala jak dopravu transformátorů ke kobkám před strojovnou, tak přepravu dalších zařízení přímo do strojovny. Na nové koleji byl nejmenší poloměr oblouku v kolejové síti pražských tramvajů – pouhých 13,2 m! Asi v roce 1927 bylo kolejiště přestavěno a zdejší kolejová kuriozita tak zanikla. Nově vedla také kolej do montovny transformátorů, která byla postavena v zadní části elektrárenského areálu. Ani po zrušení vozovny tramvaje elektrárnu neopustily. Nákladní doprava zde existovala i nadále a kolejiště bylo během druhé světové války a těsně po ní dokonce rozšířeno o několik dalších kolejí, např. ke zkušebně elektrických zařízení, k nové rozvodně 3 kV a ke skládce škváry. Kolej k rozvodně dokonce

vedla objektem bývalé vozovny, na jejíž zadní straně byl vybourán nový vjezd! V první polovině 50. let bylo kolejiště postupně zrušeno a 11. července 1955 byly z tramvajové tratě před elektrárnou vyjmuty výhybky a poslední zbytky kolejí.

Ještě dnes můžeme najít v areálu elektrárny po tramvajích zřetelné stopy. Na několika objektech (vlastní elektrárna a rozvodna 3 kV) dodnes visí růžice od vrchního vedení, někde i s kusy převěsů. Nejmarkantnějším pozůstatkem je dodnes stojící torzo vlastní vozovny, i když byla jedna loď zcela zbořena v 70. letech a zbývající dvě zkráceny v souvislosti s výstavbou nové administrativní budovy pro dnešního majitele areálu, Pražskou teplárenskou akciovou společností.

Ústřední dílny elektrických drah

Důležitým objektem byly také první ústřední dílny tramvajů, které stály v těsné blízkosti vozovny. Do dílen se vjíždělo pomocí posuvny. Dvě koleje vedly do montovny vybavené elektrickým pojezdovým jeřáblem, třetí kolej obsluhovala lakýrnickou dílnu. Ústřední dílny sloužily tramvajím téměř 14 roků. Protože ale kapacitně nedostačovaly



Poználi byste dnešní Partyzánskou ulici? Na snímku je budova někdejších tramvajových dílen na sklonku 30. let.

Foto: Archiv Pražské teplárenské a. s.

rychle rostoucím nárokům na bezpečný a rychlý moderní tramvajový provoz, byly v dubnu 1914 přestěhovány do karlínské Rustonky. Budova pak mnoho let sloužila jako hlavní inventární sklad a zbořena byla až během druhé světové války. Na jejím místě byla postavena nová zkušebna a cejchovna.

Výroba tepla pro Holešovice

Historie holešovické elektrárny by nebyla úplná, kdybychom zapomněli na výrobu tepla, kterou tu zavedly Elektrické podniky poté, kdy hlavní úkol holešovické elektrárny (výrobu elektřiny pro Prahu) převzala nová elektrárna v Ervénicích a kdy v severozápadní části holešovického areálu vyrostla v roce 1926 velká rozvodna a transformační stanice Sever 110/22 kV. Uvolněná kapacita elektrárny byla využita k výrobě a rozvodu tepla v Holešovicích. První parovod vedl do Veletřního paláce a zahájil činnost 28. listopadu 1928. Od roku 1983 vyrábí Pražská teplárenská a. s. (též jeden z nástupců Elektrických podniků) teplo v nové teplárně, která také stojí v holešovickém areálu.

Haly bývalé elektrárny existují dodnes, ale jsou již opuštěné. Přesto, i když už jen symbolicky i po sto letech stále připomínají významné chvíle v historii Prahy.

Mgr. Pavel Fojtík

Vozový park autobusů – XVI. díl

Montáž tří nízkopodlažních autobusů Neoplan a jejich uvedení do provozu v letech 1994 a 1995 v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti bylo impulsem pro domácího výrobce a dodavatele autobusů, aby v roce 1995 přišel s nabídkou nízkopodlažního autobusu Karosa – Renault City Bus.

Tento autobus usnadňuje přepravu a cestování všem účastníkům městské hromadné dopravy. Umožňuje cestování bez překážek pro osoby s omezenou mobilitou, pro matky s kočárky a starší občany. Bočním naklápěním celého vozu, tzv. „kneelingem“, dosáhne nástupní výška úrovně chodníku, a pokud se využije ještě nájezdové plošiny u středních dveří, mohou vozíčkáři nájždět snadno, bezpečně a bez cizí pomoci do speciálně upraveného prostoru.

City Busy jsou standardního provedení. Autobusy dodané v roce 1999 jsou vybaveny manuálně ovládanou sklopnou rampou, která umožňuje překonávání výškového rozdílu a mezery při odbavování cestujících na invalidním vozíku v zastávkách. Autobusy z předchozích dodávek najížděcími rampami vybaveny nejsou. Jsou vybaveny výše uvedeným „kneelingem“ a zvažuje se u nich dodatečná montáž sklopných ramp.

City Bus svými měkkými a harmonickými porpenci přirozeně zapadá do městského prostředí. Díky své průjezdnosti nenarušuje jakýmkoliv způsobem plynulost městské dopravy. Jeho nízká podlaha spojená s prostornými plošinami proti dveřím dovoluje rychlé nastupování a vystupování všem cestujícím. Celá vnitřní architektura vozu svou koncepcí respektuje požadavek snadného a bezbariérového pohybu uvnitř autobusu. V tomto příjemném interiéru mohou cestující profitovat z koncepce osvětlení harmonicky rozděleného mezi stojící a sedící pasažéry.

Základní technické údaje	City Bus	Rok výroby	Počty autobusů
Maximální celková délka	mm 11 990	1995	1
Šířka vozové skříně	mm 2500	1996	5
Výška vozové skříně	mm 2924	1997	10
Maximální přední převis	mm 2710	1998	26
Výška podlahy	mm 320 - 550	1999	50
Rozvor náprav	mm 6120	Celkem	92
Zadní převis	mm 3160		
Maximální zadní převis	mm 3160		
Pneumatiky	275/70 R 22,5 XZU - bezdušové MICHELIN	275/70 R 22,5 BC31 - BARUM	
Hmotnost vozu	kg 18000		
Počet míst k sezení	26 - 30 ¹⁾		
Počet míst k stání	73 - 69		
Celková obsaditelnost	99		
MOTOR	RENAULT MIDR 06.20.45 I/41 (EURO 2)		
Zdvihový objem válců	cm ³ 9830 ccm,	Vrtání/zdvih 120/145 mm	
Výkon	186 kW (256 HP/2100 T)		

¹⁾ místo pro kočárek, invalidní vozík a sklopná sedadla

Užitečná hmotnost City Busu Karosa je 6600 kg. Vnější obrysový poloměr otáčení činí 11 305 mm, mezi chodníky 9 503 mm. Palivová nádrž má obsah 240 litrů.

Převodovka: VOITH typ D 851.3 je třístupňová, plně automatická s vestavěným hydraulickým retardérem, ovládá se tlačítkovou klávesnicí, nebo je vůz vybaven převodovkou ZF 4 HP 500, což je automatická čtyřstupňová převodovka s vestavěným hydraulickým retardérem.

Brzdy: pneumatické dvoukruhové, vpředu kotoučové, vzadu bubnové, hydraulický retardér integrovaný do převodovky, bezazbestové brzdové obložení, automatické vymezení vůle obložení pomocí samonastavitelných brzdových pák, systém ABS / ASR.

Elektroinstalace: Napětí 24 V, dva akumulátory 165 Ah + 200 Ah, alternátor 120A,(180A), startér 8,8 kW. Elektroinstalace City Busu je vybavena odlehčovacím systémem, jeho funkcí je přerušovat elektrické napájení některých obvodů v případě za-

stavení motoru vozidla; cílem je snížit odběr elektrického proudu.

K bezpečnosti provozu autobusu přispívají nemalou měrou i kotoučové brzdy na předních kolech a standardně montovaný protismykový a protiblokovací systém ABS/ASR.

Šest základních panelů, tvořících skelet tohoto vozu, je ponorným způsobem povrchově chráněno (tzv. kataforézou), což zaručuje pro City Bus dlouhou životnost a vysokou korozivzdornost.

Konstrukce autobusu nabízí cestujícím i obsluze maximální pohodlí ovšem za cenu složité konstrukce převodů, což v budoucnu vyvolá zvýšené náklady na opravy a údržbu těchto autobusů. City Bus splňuje požadavky evropské normy o znečišťování ovzduší.

V průběhu 1. pololetí letošního roku se očekává dodávka dalších 80 autobusů, což velmi významně posílí vozový park tohoto druhu autobusů. Z celkového počtu autobusů k 31. prosinci 2000 ve výši přibližně 1300 kusů bude 175 autobusů nízkopodlažních ve standardním provedení, tj. 13,5 % vozového parku.



Foto: Jan Šurovský

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost ve spolupráci s ROPIDem a Sdružením pro životní prostředí zdravotně postižených v ČR projednal zásady rozvoje řízeného provozu standardních nízkopodlažních autobusů. Podle těchto přijatých zásad bude rozšířeno garantované vypravování nízkopodlažních autobusů na dohodnutý soubor autobusových linek.

Metro s jeho bezbariérově přístupnými stanicemi, garantované spoje s nasazovanými nízkopodlažními autobusy a dvě zvláštní autobusové linky pro přepravu osob zvláště těžce tělesně postižených tvoří v našem městě síť, kterou budou moci snáze používat ke své přepravě i cestující se sníženou možností pohybu, matky s kočárky a starší osoby.

Ve schválené koncepci rozvoje městské autobusové dopravy je stanoven dlouhodobý cíl, který by měl zajistit vypravení nízkopodlažních autobusů v sedle na všechny provozované autobusové linky. Pouze ranní a odpolední špička by byla smíšeně provozovaná nízkopodlažními autobusy a standardními autobusy, přičemž i ve špičce by byly garantovány spoje nízkopodlažními autobusy.

Naplnění této koncepce znamená nakoupit ročně 70 až 85 nízkopodlažních autobusů včetně kloubových, což představuje investiční prostředky ve výši přibližně 480 až 600 milionů Kč ročně. Plnění této koncepce záleží především na finančních možnostech rozpočtu hl. m. Prahy a na subvenční politice státu.

Ing. Jiří Horký

Dokonalost spočívá v maličkostech, ale dokonalost není maličkost

Snad tímto citátem by se dala popsat práce obou Vašich zaměstnanců ve středisku Jungmannovo náměstí. V dnešní době je lidí, kteří vás obslouží s úsměvem a pěknými slovy, bohužel málo a já bych Vám ráda sdělila, jak moc si toho vážím. Doufám, že Dopravní podnik zaměstnává takových lidí více.

S pozdravem Eva Pinková



Foto: Jan Šurovský

Představenstvo naší společnosti na svém zasedání 20. září minulého roku schválilo záměr na odkoupení objektu IPS – „Komplex střed Vysočany“. Následně bylo usnesení představenstva včetně důvodové zprávy předloženo radě Zastupitelstva hl. m. Prahy, a ta ve funkci valné hromady naší akciové společnosti schválila 5. října 1999 záměr na odkoupení administrativní budovy včetně příslušných pozemků.

Administrativní budova se nachází v Praze 9 – Vysočanech mezi ulicemi Sokolovskou a Paříkovou a sestává ze dvou objektů (viz obrázek). V nádvorní části se uvažuje o umístění stravovacího zařízení pro zaměstnance. Do nové administrativní budovy našeho podniku budou přemístěna pracoviště z následujících objektů:

- Bubenská 1, Praha 7,
- Drahobejlova 48, Praha 9,
- Charvátova 9, Praha 1,
- Ústřední dílny v Hostivaři (část pracovníků).

Celkem se bude stěhovat do nové budovy 540 pracovníků.

Bližší se stěhování do nové budovy

Dopravní spojení do nové budovy je výhodné jak pro pěší, neboť docházková vzdálenost od východní vestibulu stanice Vysočanská činí přibližně 150 metrů, tak pro automobilovou dopravu, vjezd do budovy je ze Sokolovské ulice, kde bude i hlavní vstup do budovy.

V současné době se pracuje na dokončení západního vestibulu stanice metra Vysočanská, který je situován přímo proti nové budově a zkrátí docházkovou vzdálenost ze stanice metra.

Rozmístění útvarů ředitelství a o. z. Elektrické dráhy v nové budově podle jednotlivých podlaží:

Objekt situovaný do Paříkovy ulice má jedno podzemní podlaží, kde jsou situovány garáže, skladovací a technologické prostory. Objekt v Sokolovské ulici má dvě podzemní podlaží, kde jsou skladovací a technologické prostory. Počty ostatních nadzemních podlaží jsou u obou objektů stejné. Tvoří je 1. nadzemní podlaží, mezanin, druhé až sedmé nadzemní podlaží.

V 1. nadzemním podlaží je hlavní vstup do budovy opatřený turnikety se čtecím zařízením osobních identifikačních karet, samostatný vstup do podatelny, samostatný vstup do lístkárně, vjezd do garáží, dvě školící střediska výpočetní techniky, zasedací místnost, zázemí pro pohotovostní čety Elektrických drah, místnost pro řidiče ředitelství a přibližně 10 kanceláří pro ředitelství a Elektrické dráhy.

V mezaninu jsou umístěna výpočetní střediska ředitelství a Elektrických drah a kanceláře pro Elektrické dráhy.

Ve 2. a 3. podlaží jsou umístěny útvary o. z. Elektrické dráhy a o patro výše najdete pokladny a kanceláře ředitelství a o. z. ED.

V pátém podlaží bude sídlit obchodně-ekonomický úsek ředitelství, v šestém technický úsek ředitelství a v posledním, sedmém, bude situován úsek generálního ředitele.

Stávající stav prací a další postup

Hrubá konstrukce včetně fasády, sociálního zázemí, výtahů, ústředního vytápění (teplododní s nuceným oběhem vody) byla dokončena v roce 1999.

(Pokračování na straně 7)

Stejně jako v předcházejících letech, tak i v letošním roce bude v kolejové síti elektrických drah probíhat řada výluk, které na delší či kratší dobu výrazným (a bohužel negativním) způsobem ovlivní pravidelný tramvajový provoz.

Problematika a realizace výluk byla podrobně vysvětlena již v loňském dubnovém vydání DP-KONTAKTU, a tak si připomeneme alespoň nejdůležitější zásady při tvorbě výlukové činnosti:

a) Požadavky (resp. nároky) na výluky se soustřeďují pro běžný kalendářní rok na technickém a dopravním úseku ředitelství společnosti. Důvodem výluk je nevyhovující technický stav trati nebo trolejového vedení, popřípadě komplexnější zásah do kolejové sítě v důsledku jiné investiční činnosti (například rekonstrukce vozovek, mostů, výstavba křižovatek, výstavba metra, výstavby nových komunikačních sítí).

b) Na základě předložených požadavků se zpracuje návrh harmonogramu výluk – prvořadým aspektem je zásada minimalizace negativních dopadů, t. j. požadavek na trvání výluky jen v době nezbytně nutné. Důležitým faktorem je stanovení termínu výluky během kalendářního roku. Platí zásada, že nejnáročnější výluky musí být realizovány v prázdninových měsících.

c) Příprava vlastní realizace výlukových dopravních opatření je vždy výsledkem projednání mezi útvary Dopravního podniku a ostatními celoměstskými orgány (Policie ČR, ÚDI, ROPID, Magistrát hl. m. Prahy, investor příslušné akce, Obvodní nebo Místní úřady, TSK, správci uličních inženýrských sítí jako Pražské plynárny, Telecom, Pražské kanalizace a další).

luky nebo zkrácení původně nárokováného termínu ze strany cizích investorů je pak věcí mnohdy složitěho projednávání. Lze jen dodat, že se plně osvědčuje výběrové řízení, kdy je možno vybrat dodavatele s nejmenšími nároky na financování a dobu výluky.

Pro každou výlukou je na základě předchozích projednání zpracován projekt dopravních opatření, který obsahuje tyto základní údaje:

- vedení, odklony, popřípadě zrušení tramvajových linek,
- změny ve vedení autobusových linek,
- změny organizace individuální automobilové dopravy (uzavěry komunikací a odklony),
- změny svislého a vodorovného značení na komunikacích,
- trasy linek náhradní autobusové dopravy včetně situování zastávek,
- rušení a zřízení tramvajových zastávek,

Výluky v kolejové síti elektrických

- popis stavební činnosti (rozsah a etapizace výstavby),
- úpravy signalizačních zařízení,
- informační systém pro snazší informaci cestujících.

Vzhledem k neustále se měnícím dopravním vztahům a odlišnému rozsahu stavebních prací je návrh i realizace dopravních opatření pro každou výlukou v podstatě „originálem“, a to i za předpokladu, že se realizace výluky opakuje ve stejném úse-

ný logický odklon tramvajové linky (například při výlukách v ulicích Myslbekova, Keplerova, Korunní, Jičínská v úseku Flora-Olišanské náměstí a Olšanská).

b) Výluka

s plnou intenzitou náhradní dopravy

Jedná se o protipól akcí bez náhradní dopravy. Plnou intenzitou náhradní dopravy (tak, aby téměř stoprocentně pokryla přepravní nároky v daném úseku) je nutno zajišťovat tam, kde je minimální možnost „úniku“ cestujících na okolo jedoucí autobusové linky nebo na síť metra, tedy výhradně na trasách v okrajových úsecích sítě (například výluky v sídlišti Řepy, na Bílé Hoře, Podolí, Koněvova).

c) Výluka s částečným dimenzováním přepravní kapacity náhradní dopravy

Jedná se především o výlukovou činnost ve vnitřní části kolejové sítě. Vzhledem k hustotě kole-

jové sítě tramvajů a sítě metra je dimenzování přepravní kapacity nižší a nikdy nedosahuje původní přepravní kapacity tramvajových linek. Vychází se logicky z toho, že cestující si sami zvolí jiný způsob cesty pro ně výhodnější (odklonové trasy, použití metra nebo autobusových linek, pěší docházka na jiné místo).

Při plnohodnotném teoretickém dimenzování přepravní kapacity by například při výluce v Ječné ulici autobus náhradní dopravy musely mít interval půl minuty, při výluce v Zenklově ulici minuty a podobně.

Rozdělení mezi skupinami s plným a částečným dimenzováním přepravní kapacity tvoří pomyslná dělicí čára. Určení počtu vozů na náhradní dopravu závisí na dopravní situaci v místě výluky i v nejbližších úsecích kolejové sítě, na vedení odkloněných linek, na hustotě zastávky, na trasování linek náhradní dopravy, na podílu tranzitní přepravy a na dalších okolnostech. I když jsou k dispozici všechny potřebné údaje (přepravní zátěže na tramvajových linkách, jízdní doby náhradních autobusů), je stanovení počtu vozů náhradní dopravy do značné míry výsledkem odborného posouzení dané problematiky. Při zásadních změnách v síti MHD (například při zahájení provozu na nových úsecích metra) se po určité době na základě přepravních průzkumů mění nejen parametry, ale i trasy linek. U výlukových akcí však na tyto „opravy“ není čas. Dřív než se přepravní vztahy stabilizují, výluka skončí. Jedno však lze stoprocentně říci, každá výluka větší či menší měrou vyvolává odliv cestujících z tramvajů jinam – v lepším případě na autobusovou síť nebo metro, v horším případě vzroste individuální automobilová doprava. Opakují-li se výluky pravidelně a často (jako například v Modřanech nebo na Plzeňské), je úbytek cestujících na tramvajových linkách bohužel trvalý.

Přehled výlukové činnosti v kolejové síti v roce 2000

K datu vydání tohoto článku byla zpracována již několikátá verze harmonogramu investiční a rekonstrukční činnosti v kolejové síti tramvajů. Důvody novelizace harmonogramu jsou stejné jako v předcházejících letech – nedodržování původně stanovených termínů ze strany cizích investorů, dodatečné nároky na opravu inženýrských sítí při souběžné výluce tramvajů, dodatečný nesouhlas orgánů státní správy s postupem stavebních prací a termínem výluky, nevyjasněnost financování a další. V následujícím textu seznámíme čtenáře DP-KONTAKTU s dlouhodobými zásahy do kolejové sítě v průběhu roku 2000.

1. Akce zajišťované odborem městského investora (OMI)

a) Zlíchovský most

Dlouhodobé přerušování tramvajového provozu v úseku Nádraží Smíchov – Hlubočepy od 10. února 2000 do prosince 2001. Linky č. 6 a 52 jsou ukončeny na smyčce u Nádraží Smíchov. Autobusy i náhradní doprava jsou vedeny ulicí Křížovou.

b) Rekonstrukce kolejové křižovatky Radlická – Plzeňská a přeložka tramvajové trati v Plzeňské ulici mezi Stroupežnického a Kartouzskou



Foto: Jan Šurovský

d) Nadále platí, že kratší výluka nemusí být vždy z hlediska přípravy a realizace snadnější. Naopak příprava a realizace krátkodobé výluky v exponované oblasti je mnohdy několikanásobně obtížnější než výluka v jiném klidnějším místě.

Stejně jako v předcházejících letech neexistuje po většinu kalendářního roku pravidelný celosíťový provoz. Od 27. ledna do 2. prosince letošního roku byl, je a bude tramvajový provoz narušován stálou výlukovou činností. V průměru změní každá linka svoji trasu až šestkrát, a to se nezapočítávají noční, nedělní a víkendové výluky.

Problematice výluk se proto musí bezpodmínečně věnovat maximální pozornost a péče ze strany všech zúčastněných organizací. Protože u převážné většiny akcí je investorem odštěpný závod Elektrické dráhy (u prací údržbového charakteru bez výjimky), je ze strany tohoto závodu požadavek na řádnou přípravu a realizaci výluky akceptován. Bohužel u přípravy akcí některých cizích investorů stále „přežívá“ vědomí, že narušení dopravy je věc zcela normální a pro ulehčení stavební činnosti není nic jednoduššího než výluka tramvajové dopravy. Zrušení požadované vý-

ku. Příprava a realizace výluky je zpravidla obtížnější než trvalá změna pravidelného provozu v síti městské hromadné dopravy. Výjimkou jsou snad jen stejné dopravní opatření při periodických výlukách na trati Ohrada – Palmovka.

Z hlediska přípravy výluky je vhodné se zmínit o problematice dimenzování přepravní kapacity náhradní dopravy. Zajišťování náhradní autobusové dopravy je finančně náročné. Za provoz jednoho standardního třídvéřového autobusu zaplatí objednavatel výluky denně až 8 tisíc Kč. Tím se například výluka na tramvajové trati, kde je zapotřebí 10 vozů a která trvá čtyři týdny, prodraží o více než dva miliony korun. Proto je úkolem zpracovatelů dopravních opatření při výluce (vedle permanentního požadavku na časovou minimalizaci) náklady na provoz náhradní dopravy co nejvíce redukovat. Zajišťování náhradní autobusové dopravy při výlukových akcích lze zhruba rozdělit do následujících skupin:

a) Výluka

bez náhradní autobusové dopravy

Náhradní autobusová doprava se nezajišťuje tehdy, je-li v blízkosti jiná tramvajová trať a je-li mož-

Od 15. června do 29. července bude přerušena tramvajová doprava v Plzeňské mezi Nádražní a Radlickou ulicí. Tramvajové linky budou vedeny odklonem přes Ženských domovy. Pravidelné autobusové linky směrem do Košíř nepojedou ulicí Stroupežnického, ale odklonem po Radlické ulici.

Od 29. července do 1. září 2000 bude na kolejovém trojúhelníku Radlická – Plzeňská zcela vyloučen tramvajový provoz. Tramvajové linky ve směru z centra budou ukončeny u Smíchovského nádraží, jen linka č. 14 zůstane na své pravidelné konečné v Laurové. Po celou dobu (již od 15. června) je však linka č. 14 vedena obousměrně ulicí Za Ženskými domovy. Tramvaje ve směru od Řep budou ukončeny na přejezdu typu „Kalfornien“ u Kotlářky, ve vyloučeném úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava. Dopravní „lahůdkou“ bude ukončení pěti tramvajových linek u Smíchovského nádraží. Jiná možnost však vzhledem k soustředě-

tramvaj v úseku Strossmayerovo náměstí – Špejchar při zavedení náhradní autobusové dopravy.

Plzeňská (15. června až 1. září) – oprava tramvajové tratě v úseku Kartouzská – Klamovka. Akce bude koordinována s investiční činností OMI při výstavbě tratě tunelu Mrázovka (úsek Stroupežnického – Kartouzská) při stejných dopravních opatřeních.

Jelení – Keplerova (1. června až 1. září) – rekonstrukce tramvajové tratě v úseku Brusnice – Dlabáčov. Tramvaje budou odkloněny přes vozovnu Střešovice, náhradní autobusová doprava nebude zavedena.

Klapkova (1. až 29. července) – oprava tramvajové tratě v úseku Ke Stírce – Střelníčná a oprava vodovodu pod tramvajovou tratí. Vyloučení provozu tramvaj v úseku Ke Stírce – Střelníčná při zavedení náhradní autobusové dopravy. V úseku Vozovna Kobylisy – Střelníčná – Sídliště Dáblice bude jezdit zvláštní tramvajová linka.

Kotlářka (23. srpna až 1. září) – výměna kolejové konstrukce při výjezdu ze smyčky Kotlářka. Dopravní opatření stejné jako při akci Plzeňská s tím, že náhradní autobusová doprava bude prodloužena do Motola při současném zkrácení zvláštní tramvajové linky z Řep k vozovně Motol.

Chodovská (14. až 28. září) – výměna trakčního vedení v Chodovské ulici. Provádí se možnost instalace kolejového přejezdu „Kalfornien“ u zastávky Pod Jezerkou při zavedení náhradní autobusové dopravy.

Lazarská – Vodičkova (28. září až 5. října) – oprava tramvajové tratě. Vyloučení tramvajové dopravy v úseku Senovážné náměstí – Lazarská při zavedení jen noční náhradní dopravy.

Čechův most (5. října 2000 až září 2001) – od 5. do 18. října 2000 se bude rekonstruovat kolejová křižovatka pod Letenskou strání a bude se provádět oprava tramvajové tratě na nábreží E. Beneše, zároveň se zahájí rekonstrukce vlastního mostu. Vyloučení provozu tramvaj v úsecích Malostranská – Letenský tunel a Staroměstská – Čechův most. Náhradní autobusová doprava nebude zavedena. Od 18. října bude uzavřen jen vlastní most, tramvajový provoz po nábreží E. Beneše bude obnoven. Náhradní autobusová doprava nebude zavedena ani ve druhé etapě.

Lanová dráha Petřín (3 týdny v říjnu 2000) – pravidelná revize.

Vozovna Střešovice (18. listopadu až 2. prosince) – výměna kolejových konstrukcí na trati před vozovnou Střešovice. Tramvajový provoz bude odkloněn přes Pohořelec, náhradní autobusová doprava nebude zavedena.

Ohrada – Palmovka (18. až 25. listopadu) – pravidelná revize mostního objektu. Dopravní opatření bude stejné jako při jarní výluce.

Ing. Vladimír Plecítý, dopravní úsek ředitelství

drah v roce 2000

ni investiční činnosti na Praze 5 při výstavbě tunelu Mrázovka neexistuje.

c) Přerušeni dopravy do Radlic

Koncem roku 2000 dojde k dočasnému přerušeni provozu tramvaj do Radlic. Po ukončení výluky závěrem roku 2002 je reálný předpoklad prodloužení tramvajové trati ke stanici metra Radlická, kde bude vybudována nová tramvajová smyčka. Ve vyloučeném úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava.

2. Akce zajišťované o. z. Elektrické dráhy

K datu uzávěrky tohoto čísla DP-KONTAKT u by realizovány nebo probíhají následující výluky:

- Trojský most (27. ledna až 10. února) – oprava mostu,
- Střelníčná (10. až 24. února) – oprava trati,
- Na Petřínách (24. února až 2. března) – oprava trati,
- Bělohorská (2. až 15. března) – oprava trolejového vedení,
- výměna trolejového vedení na křižovatce Průběžná – V Olšínách, výměna výhybky do smyčky Radošovičská a místní oprava tratě v ulici V Olšínách (15. až 18. března),
- Ohrada – Palmovka (18. až 25. března) – periodická údržba mostního objektu,
- Náměstí Míru (25. března až 6. dubna) – oprava trati v prostoru náměstí,
- Koněvova (1. dubna až 13. května) – rekonstrukce tramvajové trati,
- lanová dráha Petřín (20. března až 8. dubna) – pravidelná revize.

V průběhu II. až IV. čtvrtletí letošního roku budou realizovány tyto akce:

Jugoslávských partyzánů (6. až 27. dubna) – oprava tramvajové tratě a výměna části kolejového křížení na Vítězném náměstí. Tramvajový provoz do Podbaby bude zrušen, přepravu zajistí pravidelné autobusové linky.

Vítězné náměstí (13. až 27. dubna) – výměna kolejové křižovatky a výměna trolejového vedení v Evropské ulici v úseku Vítězné náměstí – Horoměřická. Provoz bude vyloučen z Vítězného náměstí do Divoké Šárky. V úseku Vítězné náměstí – Divoká Šárka bude zavedena náhradní autobusová doprava, na Vítězném náměstí bude na přejezdu „Kalfornien“ ukončena linka č. 25 (ve směru od Prašného mostu).

Svatovítská (13. až 17. května) – oprava tramvajové tratě, při které bude vyloučen provoz v úseku Prašný most – Vítězné náměstí při zavedení náhradní autobusové dopravy a odklonu pravidelných autobusových linek ulicí Pevnostní.

Zenklova (17. května až 15. června) – oprava tramvajové tratě. Vyloučení provozu tramvaj bude v úseku Palmovka – Ke Stírce při zavedení náhradní autobusové dopravy.

Podolské nábreží (27. května až 1. června) – oprava tramvajové tratě v Vyšehradského tunelu. Tramvaje nebudou jezdit v úseku Výtoň – Podolská vodárna (v úseku Podolská vodárna – Sídliště Modřany bude zavedena zvláštní tramvajová linka). Vzhledem ke stísněným poměrům ve směru do centra je objíždná trasa veškeré dopravy vedena přes Pražského povstání.

Milady Horákové (15. června až 16. července) – oprava tramvajové tratě při vyloučení provozu

Zajišťují systém PID společně s námi – II

Lednový DP-KONTAKT vám ve stručnosti představil desítku dopravců, kteří zajišťují služby v systému Pražské integrované dopravy společně s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností. Od tohoto čísla si je začneme představovat podrobněji.



Většina z ostatních dopravců začínala svoji dopravní kariéru jako drobní přepravci, kteří po roce 1989 začali pronikat do městské hromadné dopravy na základě dohody Magistrátu hl. m. Prahy a Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti o možnosti volné soutěže v dopravě. Na tomto rozhodnutí měla velký podíl i v té době neuspokojivá personální situace v profesi řidič autobusů u Dopravního podniku.

Od roku 1994 mají tito dopravci uzavřené smlouvy s organizací ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy). Smlouvy jsou uzavřeny na základě platné licence vydané na konkrétní linku. Současných deset dopravců vykristalizovalo z celé plejády firem, které počátkem devadesátých let dostaly šanci zajišťovat systém městské hromadné dopravy.

firma BADO

Majitel firmy: Milan Bado
Sídlo firmy: Praha 10, Přátelství 789
Současně provozované linky: č. 232, jedná se o linku jednovozovou, celodenní.
Vozový park: 2 autobusy B 731, 1 vůz B 732, který prošel generální opravou v roce 1999. Všechny vozy jsou vybaveny zařízením MYPOL.
Technické zázemí: údržba a opravy jsou prováděny dodavatelsky od větších dopravců.
Další aktivity v dopravě: nejsou známy.

Tuto malou firmu založil její majitel v roce 1991 jako subjekt, zabývající se dopravou pro cizí účely. Od začátku svého vzniku usilovala firma o vstup do systému městské hromadné dopravy jako subdo-



davatel pro Dopravní podnik. Od roku 1992 zajišťovala postupně jednotlivá pořadí na linkách č. 136, 267 a 268.

V souvislosti se zahájením platnosti zákona č. 111/1994 Sb. v platném znění od 1. července 1995 začala firma Bado provozovat na základě platné licence linku č. 232 Háje – Nádraží Uhřetěves. Tuto linku provozuje dodnes.

–ROPID–
 Foto: Jan Šurovský

Projekt Switch se rozbíhá

Evropská komise a UITP zastřešují projekt Switch, jehož cílem je, aby osobní doprava poskytovala takové služby, které neodradí cestující ani při použití více dopravních prostředků při jedné cestě. V Evropě se začíná používat pro dobře fungující systém termín „bezešvá“ doprava.

Dobré přestupní vazby, návaznost spojů a jednotné jízdní doklady – to jsou základní prvky systému, snažícího se být k jeho uživateli co nejpřívětivější a dostatečně atraktivní. Právě v rámci projektu Switch je do Prahy na pátek 12. května svolán Seminář o intermodální dopravě, kterého se zúčastní přední tuzemští odborníci v dané problematice. Například náměstek ministra dopravy ing. Vrána seznámí přítomné se stavem zavádění integrovaných dopravních systémů v České republice, dále se bude hovořit o zkušenostech z Prahy, Ostravy a Plzně.

Na projektu Switch se aktivně podílí pětice měst Drážďany, Newcastle, Plzeň, Rotterdam a Benátky, ale ani u nás nejsou přestupní vazby nebo návaznosti mezi jednotlivými druhy dopravy ideální, a proto by nás neměla aktivita při zlepšování služeb našim zákazníkům nechat chladnými.

Bližší informace o Seminářích o intermodální dopravě vám ochotně podá Ministerstvo dopravy a spojů, tiskový odbor, nábreží L. Svobody 12, P. O. Box 9, 110 15 Praha 1.

–red–

Pražské tramvaje T2

První dubnový den bylo po zimní přestávce otevřeno naše podnikové muzeum a začala již osmá návštěvnícká sezona. Možná, že někteří naši návštěvníci v expozici nepěhelednou zdánlivě nový přírůstek, pěkně opravenou tramvaj č. 6002, zvanou „té dvojkou“ nebo také „fousatá“, podle typické ozdoby kolem reflektoru.



Obě pražské „té dvojkou“ č. 6001 a 6002 vyjžděly z vozovny Motol. Na snímku z roku 1955 září novotou a jsou zachyceny před zkušební jízdou ve dvojkou. Jsou spráženy a propojeny kabelem. Foto: Archiv DP

Ve skutečnosti to vlastně ani není nový exponát. Vůz č. 6002 strávil, řekněme, určitou dobu v Ústředních dílnách v Hostivaři, kde na něm byla provedena mimořádně rozsáhlá oprava a rekonstrukce do stavu, v jakém si jej dříve narození pamatují z pravidelného provozu. Praha převzala a do provozu zařadila tramvaje označené jako T2 (nebo také T II) pouze dvě. Bylo to na počátku roku 1955 a zkušební provoz bez větších problémů proběhl na jaře téhož roku. Vozy byly označeny čísly 6001 a 6002. V téže době vrcholila v Tatře výroba pražských vozidel T1 čísel 5092 – 5133, jež měla od vozů T2 převzatou elektrickou výzbroj označovanou jako 4. série.



V Liberci byl vůz č. 6002 vybaven pantografickým sběračem proudu a jezdil většinou na meziměstské lince do Jablonce nad Nisou. Fotografie pochází z roku 1957. Foto E. Cettineo

Popisované vozy T2 měly systém nepřímého ovládní (PCC) prostřednictvím zrychlovače a stykačů, pomocné obvody napájené z baterií, motorogenerátor a podobně. Elektrodynamická brzda byla jako provozní, dále byly vozy vybaveny brzdou zajišťovací, elektromagnetickou kolejnicovou brzdou nouzovou, nezávisle napájenou z akumulátorové baterie. To všechno je dodnes ještě stále běžně používaná elektrická výzbroj u vozů T3, které ji převzaly jen s určitými obměnami.

Vozy T2 měly 4 motory o celkové výkonu 176 kW (4x44 kW). Ten umožňoval vozům těžkým asi 18 700 kg dosáhnout rychlost 65 km/hod.

Charakteristická byla pro „té dvojkou“ vozová skříň. Hodně se podobala americkým tramvajím PCC svojí robustností a i tím, jak se podařilo vyřešit čelo vozu. Řidič měl prostorné stanoviště s dobrým výhledem na trať, s možností větrání bočními okénky a s velkým předstávkem na čele střechy, takže nebyl v létě vystaven palčivému slunečnímu svitu.

Ani průvodčí (většinou ženy) na tom nebyli špatně. Na rozdíl od tramvaj T1 a trolejbusů T400, kde byla stanoviště pro průvodčího velmi úsporná, byla ve voze T2 velká pokladna. Cestující nastupovali

předními dveřmi, kde byl až k pokladně velký, tzv. neplacený, prostor. Vystupovalo se středními a zadními dveřmi.

Oba vozy působily uvnitř velice prostorně. Vůz č. 6001 měl koženkové sedačky umístěné podélně (podobně jako vozy T1), zatímco vůz č. 6002 měl sedačky za sebou, což byla u tramvaj v Praze v té době novinka. Na jedné straně byla ve voze řada sedadel jednoduchých a naproti ní sedadla zdvojená. Podlaha byla dřevěná s latěmi a stěny byly obloženy dřívím a lakovaným sololitem. Vnitřek působil celkově velmi příjemným a teplým dojmem.

V létě bylo ve vozech poměrně „vzdušno“ a v zimě příjemné teplo, protože proud vzduchu ochlazuje zrychlovač bylo možno u průvodčího přesměrovat dovnitř vozu.



Momentka ze života tramvajáků je pořízena v roce 1956 v nástupní zastávce linky č. 4 na Zličově. Vlevo je dispečer, který bude zanedlouho dávat pokyn k odjezdu z konečné, kde právě v ten den sloužil. Uprostřed je řidič vozu č. 6002 a na lavičce určené jen pro personál Dopravního podniku sedí průvodčí. Na „čtyřce“ bylo celkem 35 vozů, interval byl 4 minuty a tak, mnoho času na konečných nebyvalo. Foto: J. Titz

Představíme-li si, jaké „vykopávky“ byly v polovině padesátých let v provozu na pražských ulicích (mnohé vozy pamatovaly rakousko-uherskou monarchii), není divu, že podobně jako tramvaje T1, i obě nově dodané „té dvojkou“ velice zaujaly cestující i obsluhující personál.

Věnujme se nyní stručně dalšímu osudu těchto dvou pražských tramvaj. Vůz č. 6001 jezdil pražskými ulicemi nepřetržitě až do roku 1965. Ke konci



Konec ledna roku 2000 – vůz T2 č. 6002 před dokončením rekonstrukce v Ústředních dílnách DP v Hostivaři. Na vozidle ještě chybí nápisy a zbývá dostořit některé provozní doplňky, což bylo uskutečněno až ve vozovně Střešovice. Foto: J. Horský



V Bratislavě, pod původním číslem a rovněž s pantografem, byla naše „té dvojkou“ nasazována na různé linky. Byla v provozu denně a jezdila bez vážnějších poruch. Na fotografii pořízené v roce 1969 začíná však již být patrné značné provozní opotřebení a mnoholeté odstavování ve vozovně Trnávka „pod lípou“, tedy na čerstvém vzduchu. Foto: L. Kysela

provozu v Praze byl upraven v Tatře pro provoz s pantografem a jisté změny doznalo i čelo vozu, kde se objevily dva reflektory a zmizely „fousy“. Zanedlouho poté byl vůz předán Dopravnímu podniku v Olomouci převodem kmenového jmění. Zde jezdil pod evidenčním číslem 115.

Vůz č. 6002 měl pestřejší historii. V roce 1956 byl vystaven na mezinárodním veletrhu v Brně a v tomtéž roce byl zapůjčen do Liberce. Obdržel úzkorozchodné podvozky a tím se stal vlastně prvním vozidlem typu T na rozchodu 1000 mm. Dále byl předán do Bratislavy, aniž je známo, kdy k předání přesně došlo. V hlavním slovenském městě jezdil neustále a bez výraznějších poruch.

V roce 1975 jsme, po poradě s muzejní radou Dopravního podniku, začali spolu s J. Handlem, jenž zemřel v roce 1981, pátrat v Tatře, v Dopravním podniku Bratislava, ale i na půdě vlastního podniku po tom, jak byl vůz č. 6002 do Bratislavy předán, tj. na základě jakých smluv nebo dohod bylo předání či zapůjčení uskutečněno. Jediné, co se podařilo objasnit, bylo, že bratislavský dopravní podnik nechával vůz pod pražským číslem jen proto, že jej nepovažoval za svůj majetek. Je tedy zřejmé, že náš dopravní podnik tyto pěkné a moderní vozy nechtěl, a proto o vůz v Bratislavě neměl zájem.



Sběrka historických vozů Dopravního podniku hl. m. Prahy se začíná rozšiřovat i směrem k poměrně mladé historii – k vozům řady T. Obrázek byl pořízen v roce 1977 ve vozovně Vokovice, kde byla soustředěna muzejní vozidla na 25. až 30. kolejí. K vozu T1 č. 5001 právě přibyl i původní pražský vůz T2 č. 6002. Oba vozy mají odslouženo mnoho let v městské dopravě a čeká je oprava. Foto: L. Kysela

Požádali jsme tedy v roce 1976 své kolegy v Bratislavě o předání vozu zpět pro muzejní účely. Vůz č. 6002 měl bez větší opravy najeto v té době již úctyhodných 2,5 milionu kilometrů a poslední dva roky jezdil již jen jako vůz školní. Tímto byl zachráněn před jistým sešrotováním.

Dopravní podnik v Bratislavě nám vyšel vstřícně a kompletní a nepoškozený vůz odeslal v roce 1977 do Prahy na železničním voze. Přepravy samotné a složení vozové skříň se na základě naší objednávky ujala Tatra Smíchov. S odstupem let je dlužno říci, že přístup všech byl velmi vstřícný jak v Bratislavě, tak ve výrobním závodě.

Ve smíchovské Tatře byla vozová skříň posazena na dva zcela nové podvozky normálního rozchodu, které našemu muzeu pro tento účel Tatra věnovala. (Pokračování na straně 7)

Muzeum městské hromadné dopravy zahájilo již osmou sezonu

A je tu jaro! Alespoň podle kalendáře. Možná, až budete číst tento článek, bude jaro už skutečné. V posledních několika letech patří k jaru v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zahájení nové sezóny v Muzeu městské hromadné dopravy ve střešovické vozovně, obyčejně o velikonočních. Letos jsme však na velikonoce nečekali a první návštěvníky podnikové muzeum přivítalo už první dubnový víkend.



Foto: Petr Malík

Co zájemce o historii městské hromadné dopravy v Praze čeká? To, co každý rok a ještě něco navíc. To znamená, že si mohou prohlédnout unikátní sbírku historických vozidel, která je letos obohacena o novou „starou tramvaj“, a to o „té dvojku“ č. 6002, která byla opravována a rekonstruována v našich ústředních dílnách v Hostivaři. Více informací o této zajímavé tramvaji nabízí článek Luboše Kysely v tomto čísle DP-KONTAKTU. Jaké další

novinky se v muzeu objevily? Během jara byla expozice písemných a fotografických materiálů o historii doplněna o události, které se udály v době od otevření muzea v roce 1993. K vidění jsou například snímky tramvajové tratě do Modřan, nového dispečinku Elektrických drah, nových tramvají i autobusů, zachycena je i integrovaná doprava za hranice Prahy, stejně jako pomoc tělesně postiženým spoločňanům. Výstava o historii pražského metra seznamuje návštěvníky s nejnovějším úsekem trati B, který nás zavede až na Černý most, a na kterém můžeme vidět jednu z nejhezčích stanic – Rajskou zahradu. Také ve stanicích metra se stále častěji objevují prvky, které zlepšují podmínky k přepravě zdravotně a pohybově postižených cestujících, například výtahy. Fotografie představí zájemcům nové vozy metra – rekonstruovanou soupravu i zcela nové vozy M 1. Další dva panely naopak seznamují návštěvníky s historií starých tramvají, které jsou dnes součástí sbírky historických vozidel v muzeu. Jedná se o primátorskou tramvaj č. 200, kterou si mnozí mohou pamatovat i jako Terezku z filmové Pohádky o staré tramvaji, druhý panel ukazuje minulost vyhlídkové tramvaje č. 500, která tradičně zahajuje průvody muzikálních vozidel pražskými ulicemi. Tyto dva panely dokumentují péči, která je historii městské hromadné dopravy a jejím hmotným památkám věnována, a bez které by naše podnikové muzeum nemohlo existovat.

–MJ–

Pražské tramvaje T2

(Pokračování ze strany 6)

vala. Pak byl vůz zprovozněn ve vozovně Motol a než se dočkal velké opravy v Ústředních dílnách DP, vykonal několik zkušebních a zvláštních jízd. Je pozoruhodné, že byl stále provozuschopný a jezdil velmi dobře.

Jen do průvodu historických vozidel ke 110. výročí MHD v Praze v roce 1985 jsme si jej netroufli dát, protože na karosérii už bylo znát, že má to nejlepší za sebou.

Devadesátá léta byla ve znamení opravy vozu č. 6002 v našich hostivařských dílnách. Oprava nabrala na tempu až poslední dva a půl roku, kdy se na voze pilně pracovalo. Proto bych chtěl uvést pracovníky, kteří opravu dovedli do finále:

- klempíři a karosáři Vlastimil Valeš, Jan Fridl a Jiří Kantor,
- truhláři Pavel Hryzbiel a Zdeněk Kruliš,

- sklenář Antonín Tír,
- elektrikář Jaroslav Stehlík,
- lakýrnické Pavlína Slámová a Václav Daňhelka.

Závěrečné dostoření vozu ve vozovně Střešovice je dílem Ludka Vidima. Pracovalo se většinou podle fotografické dokumentace. Tímto všem jmenovaným pracovníkům děkuji za odvedenou práci.

Až se přijdete podívat do podnikového muzea, věnujte prosím pozornost této tramvaji už jen proto, že je to kus poctivě odvedeného řemesla.

Na závěr bych chtěl říci, že ačkoliv vůz T2 č. 6002 nepochází z početné dodávky vozidel, do historie pražské dopravy určitě náleží a proto je zapísán v seznamu chráněných kulturních památek Ministerstva kultury České republiky pod pořadovým číslem 16.

Lubomír Kysela,
muzeum MHD vozovna Střešovice

Úpravy okolí Kongresového centra Praha

Ve dnech 26. až 29. září 2000 proběhne v Praze významné setkání světových finančníků na kongresu Mezinárodního měnového fondu a Světové banky. Za tímto účelem je realizována rekonstrukce Kongresového centra a výstavba nové víceúčelové budovy sestávající z hotelové a administrativní části.

V návaznosti na tyto stavby budou probíhat úpravy nejbližšího okolí Kongresového centra, zejména na objektech Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a objektech ve správě Technické správy komunikací.

U objektů Dopravního podniku to bude kompletní oprava a údržba stanice metra Vyšehrad včetně jejího okolí, tj. přílehlých vyhlídkových atrií. Práce budou probíhat za provozu metra s minimálním omezením pohybu cestujících. Práce, které by ohrožovaly provoz metra, budou probíhat v nočních přepravních výlukách.

Ve vlastní stanici metra (ve veřejné části) budou provedeny opravy maleb, výměna svítidel, podhledů, ozvučení stanice, oprava dlažeb a komplexní oprava

skleněného opláštění stanice vč. dveřních stěn.

V přílehlých venkovních atriích stanice se bude provádět výměna poškozené dlažby, opravy nátěrů kovových konstrukcí, očištění mramorových obkládů a revitalizace zeleně.

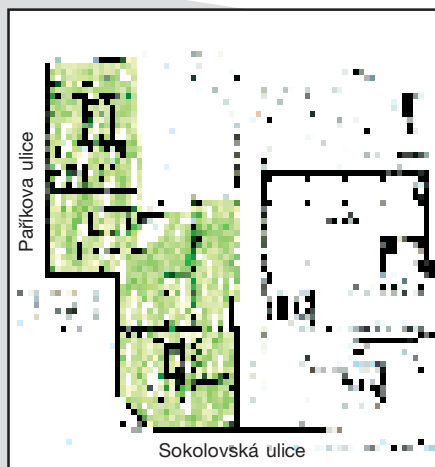
V neveřejné části stanice pak budou probíhat práce na návazných technologiích, kabelových rozvodech, rozvaděčích a podobně.

Předpokládané zahájení prací je 1. dubna letošního roku a ukončení ve veřejné části stanice včetně okolí 30. června. Investorem oprav stanice metra Vyšehrad je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

V přímé návaznosti na práce v okolí stanice metra Vyšehrad budou probíhat i práce na objektech Technické správy komunikací.

Inženýrskou činnost a koordinaci s rekonstrukcí vlastního Kongresového centra Praha a jeho dostavbou zajišťuje specializovaná inženýrská společnost Inženýring dopravních staveb, a. s.

Údržbové práce budou probíhat zejména na při-



Blíží se stěhování do nové budovy

(Pokračování ze strany 3)

Ze strany Dopravního podniku byla provedena dislokace pracovníků včetně počtu v jednotlivých kancelářích. V současné době se podle těchto dispozic provádí přičkování a dokončení všech následných prací – rozvody elektro, strukturovaná kabeláž, elektrická zabezpečovací signalizace, elektrická požární signalizace, chladicí jednotky, podhledy, koberce, vstupní hala a další dokončovací práce s termínem dokončení 30. dubna 2000. Kolaudace včetně odstranění nedodělků se předpokládá do 15. května letošního roku. Vlastní stěhování proběhne následně po tomto datu s předpokládaným termínem ukončení v červnu.

Termíny stěhování budou závislé na průběhu a lhůtách kolaudačního řízení.

Jako první přijde na řadu výpočetní středisko ředitelství z Bubenské a správa budov z Drahoňejevy. Změnou dislokace se sleduje především sjednocení pracovišť vedení společnosti a vedení o. z. Elektrické dráhy do jedné budovy se všemi příslušnými provozními výhodami. Zároveň bude vybudováno moderní pracoviště výpočetních středisek a propojení datových sítí, které budou plně vyhovovat současné technické úrovni, a tím dojde k podstatnému zkvalitnění těchto služeb v naší společnosti. Zároveň bude realizována nová telefonní ústředna s tím, že stávající telefonní čísla budou zachována.

Pro ty pracovníky, které „postihne“ stěhování, bude zejména červen letošního roku složitý, ale doufáme, že odměnou pro ně bude nová a příjemná pracoviště.

Pro úplnost vám všem již nyní oznamujeme novou adresu: Praha 9, Sokolovská ulice číslo popisné 42, orientační číslo 217.

Ing. Svatoslava Pavlišová

lehlých částech parteru Kongresového paláce a týkají se oprav poškozených dlažeb, vyčištění a oprav odvodňovacích žlabů, sanačních prací na opěrných zdech, nátěrů kovových konstrukcí a návazné revitalizace zeleně.

Současně se budou provádět opravy živichých povrchů pěších komunikací a sanační práce na opěrných zdech, na sjezdech a výjezdech z ulice 5. května. V rámci těchto prací bude provedena komplexní oprava podchodu pro pěší pod ulicí 5. května a oprava středového děličního pásu v této ulici.

Kongresové centrum Praha, a. s. rovněž provádí v tomto termínu nezbytné opravy vlastních komunikací a zeleně v okolí Kongresového centra v částech nezasažených výstavbou a přestavbou.

Veškeré práce na komunikacích a veřejných prostranstvích v okolí Kongresového centra by měly být ukončeny do 30. června 2000, ostatní práce, zejména opravy nátěrů betonových konstrukcí, do 30. srpna.

Ivan Zimola, ředitel divize pozemních staveb Inženýringu dopravních staveb, a. s.



Toto hlášení, které upozorňuje členy jednotky hasičského záchranného sboru odštěpného závodu Metro na výjezd k případu, znělo za více než 27 let, kdy tato jednotka existuje, již téměř desetitisíckrát. Ano, tato jednotka ve své historii již absolvovala 9 900 výjezdů. O činnosti výjezdové jednotky a o požární ochraně metra jsme hovořili s vedoucím hasičského útvaru o. z. Metro pplk. Ing. Michalem Wowesným a s velitelem hasičského záchranného sboru podniku mjr. Lubomírem Janeboub.

DP-K Nejprve se vrátíme na začátek. Kdy se začala psát historie vašeho útvaru?

Na základě požadavků státních orgánů požární ochrany bylo rozhodnuto zřídit v odštěpném závodě Metro samostatnou jednotku požární ochrany. Tato jednotka měla být zřízena ještě před zahájením zkušebního provozu v době, kdy do halového komplexu depa Kačerov byly naváženy první vozové soupravy. Počátkem srpna 1973 byly do provozních prostor, které se nacházely v objektu dnešní služby staveb a tratí, přivezeny první tři požární automobily, a 21. srpna 1973 nastoupilo do služby prvních pět hasičů, tehdy vlastně požárníků. Tímto dnem tedy vznikl první hasičský sbor metra, který byl organizačně zařazen do služby vozové.



Protože byl koncipován podle vzoru báňské záchranné služby, neboť byl určen zejména pro likvidaci požárů a havárií v podzemí, byl jeho název Záchranný, havarijní a požární útvar (ZHPÚ). Tento název byl trnem v oku tehdejších vládcům požární ochrany, neustále bylo poukazováno na rozpor s oficiálním názvem závodní požární útvar. Počátkem osmdesátých let jsme byli přinuceni původní název zaměnit na požadovaný závodní požární útvar. Když se podíváte na dnešní název pro hasičské sbory – hasičský záchranný sbor, tak se tento od našeho původního názvu příliš neliší.

DP-K Jaké byly další osudy vašeho útvaru, kdy se podařilo naplnit požadovaný stav zaměstnanců?

Koncem roku 1973 již ve čtyřsměnném provozu sloužilo 20 hasičů, někteří k ZHPÚ přešli od požárního útvaru Praha, někteří přišli dá se říci z ulice a je zajímavé, že většina těch druhých slouží u metráckých hasičů dosud.

Dále se rozvíjela činnost v oblasti požární prevence, u služeb dopravní a vozové byly zřízeny funkce požárních techniků, v technicko-dopravním úseku vznikl zárodek pozdějšího oddělení požární prevence. Postupně se ukázalo, že je nutno, aby jednotlivé složky požární ochrany, doposud organizačně zařazené pod různé podnikové útvary, byly soustředěny pod jeden organizační celek s jednotným vedením. Byla zpracována koncepce jednotné požární ochrany metra a po konzultaci se státními orgány požární ochrany rozhodlo vedení metra s účinností od 1. února 1975 zřídit odbor požární ochrany, který byl pod přímým řízením technicko-dopravního náměstka. Do funkce vedoucího odboru byl jmenován Ing. Michal Wowesný, který tuto funkci vykonává doposud. Od svého nástupu do o. z. Metro v roce 1974 prosazoval koncepci jednotné požární ochrany.

Datum 1. února 1975 je vlastně datem zlomovým, protože od tohoto data začala být požární ochrana v metru plně funkční a systém jednotné požární ochrany funguje v metru doposud.

DP-K Jaké bylo organizační členění odboru požární ochrany v jeho začátcích a jaké úkoly tento útvar zajišťoval?

Odbor požární ochrany byl organizačně členěn na oddělení požární prevence, oddělení požární represe a výkonnou jednotku – záchranný, havarijní a požární útvar.

Hlavním posláním oddělení požární prevence, jak již ze samotného názvu vyplývá, je preventivní činnost, tedy činnost v oblasti předcházení požárům. Každá ze tří tratí metra a depa mají svého požárního technika, který ve svém preventivním úseku odpovídá za dodržování zásad požární prevence a hlavně provádí kontrolní činnost. Dále zaměstnanci oddělení požární prevence provádějí školení zaměstnanců o požární ochraně, odbornou přípravu členů požárních hlídek, vyjadřují se k projektům nových tratí a prováděných stavebních úprav na tratích stávajících z hlediska zajištění požární bezpečnosti. Zde dochází často ke konfliktním situacím, neboť někteří projektanti si nechtějí uvědomit, že požární bezpečnost objektů a zařízení metra musí

Jednotka se připraví k výjezdu

být stoprocentní. Argumentovat zvýšenými náklady je velmi krátkozraké a že tato argumentace by se nemusela v budoucnosti vyplatit. Přehled o závažných požárech ve světových metrech, se kterým bychom chtěli čtenáře seznámit v dalším čísle, je více jak výmluvný.

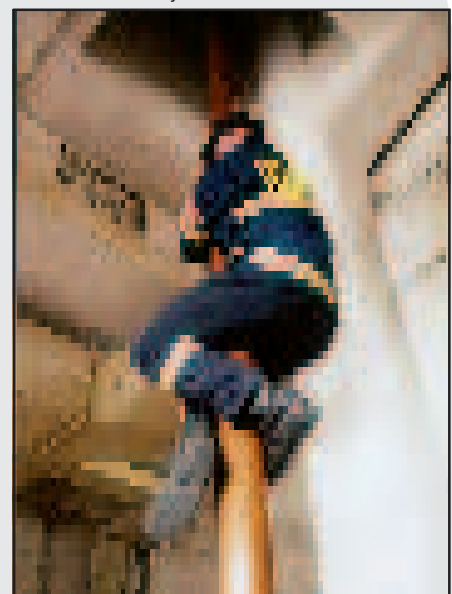
O dobré práci oddělení požární prevence svědčí i fakt, že za celou existenci podniku, mu nebyla za porušení požárních předpisů uložena orgány státní správy požární ochrany ani jedna pokuta.

Oddělení požární represe se stará hlavně o přenosné a pojiždné hasicí přístroje, nástěnné a podzemní požární hydranty a suchovody, hlavně zajištění jejich akceschopnosti, dodržování termínů kontrol a revizí těchto zařízení. V péči tohoto oddělení je rovněž vybavení požárních zbrojnic, které jsou umístěny na nástupištích všech stanic metra a je v nich vybavení pro zasahující jednotky požární ochrany (požární hadice, armatury, pojiždné hasicí přístroje), které doplňuje vybavení umístěné na výjezdových vozidlech. Velmi významnou oblastí činnosti oddělení požární represe je zpracování požární a výjezdové dokumentace, která je určena pro provozní personál stanic a pro zasahující hasičské jednotky. Toto oddělení tvoří vlastně podpůrnou složku mezi prevencí a zásahovou hasičskou jednotkou.

Činnosti a vybavení hasičského záchranného sboru se budeme věnovat i v příštím čísle DP-KON-TAKTu, vrátme se proto ještě k historii. Skončili jsme u data 1. února 1975, tedy u data vzniku jednotné požární ochrany pražského metra. Jaký byl její další vývoj?

Vánoční svátky 1995 jsme slavili už v nové požární stanici v areálu depa Kačerov, kam jsme se stěhovali z dočasného provizoria. Místo dvou místností, které současně sloužily jako spojovací ústředna, jídelna, učebna, pohotovostní místnost a šatna, jsme se ocitli v moderním dvoupodlažním objektu, který byl na svou dobu opravdu moderní požární zbrojnicí a po dílčích úpravách svému účelu vyhovuje v plném rozsahu i v současnosti.

V roce 1978 byl v souvislosti se zahájením provozu navýšen početní stav na 12 hasičů ve směně. O dva roky později vzniklo specializované oddělení, které zajišťovalo požární ochranu objektů a zařízení ochranného systému metra. V souvislosti s do-



končováním depa Hostivař byl v roce 1984 zahájen provoz provizorní požární stanice Hostivař, objekt požární stanice byl dokončen v roce 1986. Poslední požární stanice byla dokončena v areálu depa Zličín v roce 1994. K poslednímu doplnění početního stavu došlo při zahájení provozu na trati IV. B v roce 1998.

V současné době je na každé ze 3 požárních stanic připraveno jedno výjezdové družstvo. O tom, na jaké události vyjždí a o dalších zajímavostech z hasičské oblasti se dozvíte více za měsíc.

–red–
Foto: Petr Malík

První česká případová studie do ELTISu je na světě

Letní číslo DP-KONTAKTu přineslo podrobné seznámení s ELTISem (evropská informační služba o místní dopravě) i s možností, jak do ELTISu přispět prostřednictvím tzv. případových studií. V závěru článku byl i povzdech nad skutečností, že Česká republika patří společně s Irskem a Portugalskem k posledním zemím, které dosud do databáze ELTISu žádnou případovou studii nepřispěly.

Dnes je již situace radostnější. První případová studie byla zpracována, předána a podle posledních informací i schválena k oficiálnímu zařazení na internetové stránky ELTISu. Jejím tématem je zavedení aktivního akustického informačního systému pro nevidomé v pražské dopravě. S touto problematikou jste byli na těchto stránkách seznámeni již v minulosti. Proto jen pár řádek na osvěžení paměti a přidání nových informací.

Počátek zavedení aktivního informačního systému pro nevidomé se datuje do roku 1996, kdy došlo v Praze ke změně tarifního a odbavovacího systému. Ten byl souběžně doplňován i o komponenty nového informačního systému. Jeho součástí byly i povelové soupravy pro nevidomé, skládající se z povelové soupravy vozidla hromadné dopravy a povelového vysílače pro nevidomé, umístěného buď ve slepecké holi nebo v samostatné krabičce o rozměrech 46x21x85 mm a hmotnosti 60 gramů. (Pokračování na straně 14)

Lanová dráha na Petřín v roce 2000

Pražská pozemní lanová dráha z Újezdu na Petřín je v provozu již od roku 1891, příští rok tedy oslaví již 110 let její existence. I když nebyla po určitá období v provozu, dokonce se kdysi uvažovalo o jejím úplném zrušení, patří dnes již neodmyslitelně k životu města a je jeho ozdobou i chloubou.



Foto: Jan Šurovský

Její nejnovější historie se píše od roku 1985, kdy byla ukončena náročná rekonstrukce trati, vozů i budov a lanová dráha se představila „v novém kabátě“ Pražanům i návštěvníkům města. Unikátní strojovna pak slouží v původním provedení z roku 1932, což u odborné veřejnosti vzbuzuje nelibý úžas. Kromě pravidelných jarních i podzimních technologických výluk (a jedné delší, dané opravou mostu u stanice Nebozítek) je denně v provozu; její přepravní výkony pak neustále stoupají. Stačí srovnat jen poslední dva roky:

Lanová dráha na Petřín	1998	1999
počet přepravených osob	1 378 934	1 536 802
počet provozních jízd	35 790	35 652
provozní vozové km	18 267	18 197
počet dnů provozu	335	327

Rekonstrukce Čechova mostu

Čechův most je památkově chráněný mostní objekt z období secese s uměleckou výzdobou, vybudovaný začátkem 20. století. Most má tři pole proměnných rozpětí, masivní spodní stavbu s kamennými oblaky a nosnou konstrukci tvořenou ocelovými, z části příhradovými oblouky v každém poli. Jeho délka je 176 metrů, šířka mezi zábradlím dosahuje 16 metrů a rozpětí polí nosné konstrukce 59,20 m, 53,10 m a 47,80 m.

Důvodem opravy mostu je stupeň napadení jeho ocelových částí korozí vlivem průsaku srážkových vod, převážně v místech dilatačních závěrů, kolejnicových pásů, jazyků výhybek a ovládacích skříní výhybek nad pilíři a opěrami. Nevyhovující deformace jsou i na obrusných vrstvách chodníků a vozovky.

Rozsah závad se v některých lokalitách konstrukce již velmi blíží havarijnímu stavu, který by měl podstatný vliv na bezpečnost provozu na mostě včetně jeho zatížitelnosti.

V rámci opravy mostu budou provedeny demontážní práce (konstrukční vrstvy vozovky a chodníků, tramvajová trať a její součásti a jiné), oprava ocelové konstrukce mostu, oprava levoběžného podjezdu a následně montáž a definitivní úprava vozovky a chodníků.

Z hlediska uspořádání mostu a celkového výhledu koncepce dopravy je nutno na mostní konstrukci zachovat tramvajovou trať (TT). Současně s opravou mostu bude proto provedena rekonstrukce tramvajové trati na mostě i na obou předmostích. Součástí nové TT budou i rozřazovací kolej pro jednu tramvajovou soupravu a přestavnik s nízkou výhybkovou skříní (maximálně 210 mm), poprvé použitou v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Dalším objektem stavby bude trolejové vedení,

vidíme, že i když vloni počet dnů provozu klesl, což je dáno náročností prací při jednotlivých výlukách, bylo naopak přepraveno o 157 868 osob víc, než v roce 1998. To samo o sobě svědčí o stále větší oblibě tohoto dopravního prostředku. Ale nejen o ni. Svědčí to i o spolehlivosti celého zařízení, tratí a vozů počínaje a posledními součástmi ve strojovně konče. Je jisté, že by za 15 let provozu docházelo k jeho narušování, nebýt odborné a pečlivé údržby. Ta se provádí, v souladu s příslušnými předpisy, neustále. A je vidět, že i dobře.

Zmínili jsme se o technologických výlukách. Ty jsou nutné jednak proto, že není možné provést všechny práce za provozu či „přes noc“, ale hlavně pro zajištění bezpečnosti a vyloučení možnosti větších poruch v sezónách – ať již letní nebo zimní. Je jasné, že se tak děje opět v souladu s předpisy. Letošní výluka začala v **pondělí 20. března** a hlavní pozornost se při ní soustředí na velkou opravu elektrické výzbroje obou vozů a výměnu všech oken v historické budově na Petříně; ta proběhne v součinnosti s památkáři, aby nedošlo k neodbornému zásahu do vzhledu stanice. Kromě toho bude provedena revize trafostanice včetně nízkonapěťových rozvodů, strojní i elektrovevize celé dráhy i jejích zařízení a výměna opotřebovaných kladek na trati, kde se zkontroluje rozchod a opraví dilatační spáry. Stranou pozornosti nezůstanou ani lana, která budou proměřena a podrobena defektoskopickým zkouškám. Brzdové a bezpečnostní zkoušky pak výluku zakončí, takže v **sobotu 8. dubna** nám lanová dráha opět začne sloužit. Jen pro úplnost dodejme, že jmenovány byly jen hlavní okruhy prací; skoro tři týdny bez provozu se pochopitelně využijí k odstranění všech drobnějších závad i pořádnému jarnímu úklidu.

Lanová dráha má před sebou sezónu, ve které, kromě běžné přepravy stále se zvyšujícího počtu cestujících, bude muset „pomáhat“ i při akcích v areálu Strahova, z nichž asi největší bude Všesokolský slet 2000. Jsme přesvědčeni, že díky pečlivé přípravě i nadšení jejich pracovníků proběhne vše bez závad. Je to navíc i jeden z přínosů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. k zdárnému průběhu akce Praha – evropské město kultury 2000.

-zjs-



V loňském roce lanová dráha v ZOO Praha zahájila provoz 17. dubna a byla provozována do 10. října. Za toto období přepravila 119 167 cestujících (v roce 1998 to bylo 101 500 cestujících), provozována byla 124 dnů (v roce 1998 118 dnů) a tržby dosáhly 1 702 910,- Kč (v roce 1998 1 523 000,- Kč). Náklady na provoz činily 1 214 016,- Kč a čistý výnos z provozu lanové dráhy bez zdanění za rok 1999 činí 488 894,-Kč.

Nejvýznamnější událostí uplynulé sezony bylo uvítání jubilejního zákazníka. V polovině července byl na lanové dráze přepraven třímilióntý cestující od roku 1983, od zahájení jejího provozování odštěpným závodem Metro.

Lanová dráha v ZOO Praha už opět funguje

V zimním období byla lanová dráha mimo provoz, ale v přípravě na novou sezónu se rozhodně nezháleželo. Pro zlepšení informovanosti hlavně zahraničních návštěvníků pražské zoologické zahrady byly vyrobeny informační tabule, na kterých jsou uvedeny technické parametry lanovky a nezbytné zákazové a příkazové informace pro cestující. Tabule byly vyrobeny ve třech jazycích: české, anglické a německé. Umístěny jsou před vstupem a v prostoru dolní a horní stanice. Vyrobeny byly z materiálu Komatex, který velmi dobře odolává vandalismu a povětrnostním vlivům.

Jízdní řád lanovky zůstává v roce 2000 stejný jako v loňském roce. Mimo provoz je lanová dráha v pondělí a v pátek. V ostatní dny je v provozu za příznivých povětrnostních podmínek od 10.00 hodin do 18.00 hodin.

Slavnostní zahájení provozu lanovky proběhlo společně s jarním otevíráním Zoologické zahrady v sobotu 25. března.

Jízdné na lanové dráze je i pro rok 2000 ponecháno ve stejné výši jako v loňském roce, a to 15,- Kč pro jednotlivou jízdu cestujícího staršího 6 let.

Na závěr jedno důležité upozornění: jízdné na lanovce platí v plné výši všichni návštěvníci ZOO Praha včetně všech zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti!
Josef Dotlačil, 11 820

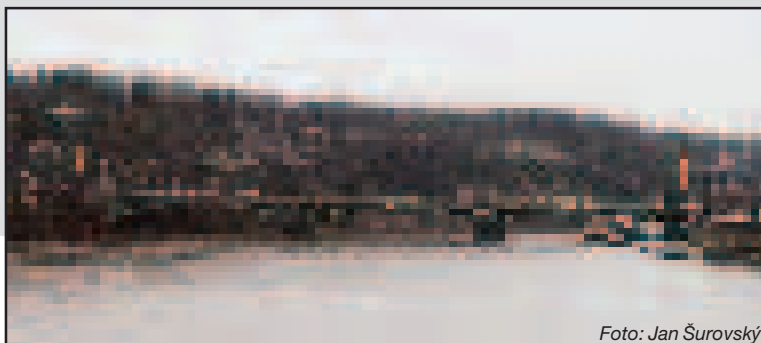


Foto: Jan Šurovský

Jiří Eliáš,
90231

Účast naší společnosti na projektech 5. rám

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se stal v průběhu druhé poloviny roku 1999 členem dvou evropských konsorcií vytvořených v souvislosti s výzvou Evropské komise k návrhům na velké projekty, které mají testovat a demonstrovat potenciál inovací v městské a meziměstské osobní dopravě.



Nová stanice metra na prodloužení Jubilee Line v Londýně.

Pátý rámcový program pro výzkum, technologický rozvoj a demonstrační program Evropské unie

Projekty patří mezi první, které jako součást tohoto programu výzkumu budou zahájeny v roce 2000.

Klíčové akce

Seznam „klíčových akcí“, které navrhla Evropská komise jako páteř tohoto nového rámcového programu, zahrnuje čtyři zvláště důležité pro „Rozvíjení občanské sítě“, jež je vyjádřením dopravní politiky Evropské unie v místní a regionální dopravě. Těmito čtyřmi klíčovými akcemi jsou „Udržitelná mobilita a intermodalita“, „Pozemní doprava a námořní technologie“, „Město zítřka a kulturní dědictví“ a „Systémy a služby pro občana“.

Všeobecná kritéria

Výzkumná a vývojová politika Evropské unie má posílit vědecké a technické základy průmyslu v unii a vést k vyšší konkurenceschopnosti na mezinárodní úrovni. Témata 5. rámcového programu a příslušné cíle se volí na podkladě porovnání nákladů a užítku, s ohledem na optimální rozdělení veřejných evropských zdrojů a podle principu subsidiarity. Podle tohoto principu Společenství jedná jen tehdy, jestliže stanovené cíle nelze realizovat v dostatečně míře samotnými členskými státy.

Výše subvence představuje obecně podíl celkových nákladů spojených s projektem, který často bývá kolem 50 %. Nabídky musí být představeny konsorciem tvořeným partnery z různých sektorů (průmysl, provozovatelé, konzultanti, laboratoře, univerzity) a více členskými státy (nejméně třemi), ke kterým mohou dnes již přistupovat i kandidátské země.

Celkový rozpočet na výzkumné aktivity byl na počátku roku 1999 stanoven ve výši 10,843 miliard Euro pro období 1999 až 2002. Přesto, že výše rozpočtu dozná vzhledem k restrukturalizaci Komise změn, má být výše dotací udělovaných pro evropský výzkum stále na druhém místě za oblastí zemědělství.

Rozhodnutí přídružovací rady Evropské unie – Česká republika

Dne 30. července 1999 bylo přídružovací radou Evropské unie – Česká republika vydáno rozhodnutí č. 2/1999 stanovující průběh a podmínky pro účast České republiky v programech Společenství na poli výzkumu, technologického rozvoje a demonstrací a v programech pro výzkumné a školící aktivity.

Bylo rozhodnuto, že Česká republika se může

účastnit specifických projektů Pátého rámcového programu pro výzkum a projektů Pátého rámcového programu Euratom při respektování podmínek, principů a pravidel, které tvoří integrální součást tohoto rozhodnutí. Rozhodnutí platí pro celou dobu trvání obou 5. rámcových programů a vstoupilo v platnost 1. srpna 1999.

Výzkumné projekty PRISMATICA a MOST

Oba navržené a Evropskou komisí již přijaté projekty, na jejichž řešení se naše společnost v průběhu příštích tří let bude podílet, spadají pod klíčovou akci „Udržitelná mobilita a intermodalita“. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se členem konsorcií stal na základě pozvání ze strany partnerů, se kterými byl v kontaktu v rámci mezinárodních aktivit v předchozích letech.

K účasti na projektu PRISMATICA byl náš podnik přizván koordinátorem projektu, kterým je RATP. S tímto pařížským dopravním podnikem probíhá užší spolupráce již od první poloviny devadesátých let v podobě výměny různých provozních zkušeností, jejímž vyvrcholením byla příprava a zavedení „Programu kvality služby DP Praha, a.s.“.

Projektu MOST se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost účastní v rámci konsorcia koordinovaného FGM AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research) ze Štýrského Hradce. Návrh od této rakouské konzultační firmy k účasti na projektu jsme obdrželi na základě kontaktu v rámci pilotního projektu Evropské komise „Benchmarking místních systémů dopravy osob“.

PRISMATICA

Plný název projektu je „Proaktivní integrované systémy pro bezpečnostní management s technologií, institucionální a komunikační asistencí“ (PRO-active Integrated Systems for Security Management by Technological, Institutional and Communication Assistance).

Evropské konsorcium tvoří 15 účastníků, ze kterých šest jsou provozovatelé městské a regionální veřejné dopravy. Pojďme si je představit:

RATP Paříž – koordinátor projektu,
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, STIB Brusel, Metropolitan Lisabon, London Underground, ATM Milán.

Projekt je zaměřen především na bezpečnost v metru, které je provozováno ve všech zúčastněných městech. Dalšími účastníky jsou výzkumné ústavy ze zemí EU, jako jsou Thomson Marconi Sonar a Finance Investment Transport Consulting z Itálie, Transportes Inovação et Sistemas z Portugalska, INRETS – Státní ústav pro výzkum dopravy a její bezpečnosti a Komisariát pro atomovou energii z Francie, King's College London, University College London a Optical Flow Systems z Velké Británie.

PRISMATICA je tak projektem vytvořeným kolem optimálně velkého jádra šesti provozovatelů veřejné dopravy představujících vhodné spektrum pokud jde o velikost sítí, otázky bezpečnosti a provozní zkušenosti, doplněného skupinou partnerů s velmi silnou technickou základnou.

Projekt PRISMATICA vychází z rostoucí nárokové shody, že hlavním cílem v politikách místní a regionální dopravy je zajistit podstatný přesun v dělbě přepravní práce ve prospěch veřejné dopravy. Proto je třeba zajistit, aby systémy veřejné dopravy byly pro cestující atraktivnější (vnímaná bezpečnost), bezpečnější pro cestující i pro zaměstnance (skutečná osobní bezpečnost) a efektivnější z hlediska provozních nákladů.

Mezi hlavní cíle projektu patří:

- vytvořit soustavu společných evropských ukazatelů a statistik o vnímané a skutečné osobní bezpečnosti,

- vyvinout a zavést nákladově efektivní technic-

ké nástroje dálkového monitorování a detekce situací, ve kterých dochází k ohrožení bezpečnosti pro cestující, zaměstnance a dopravní systémy,

- zajistit integraci mezi technickými systémy a provozními postupy pro vytvoření použitelného proaktivního bezpečnostního systému,

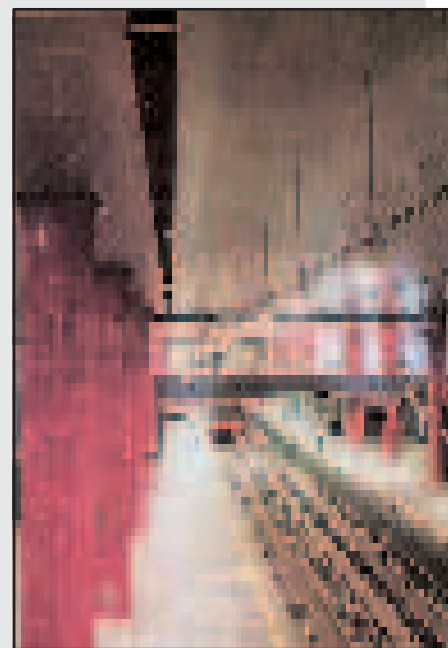
- sdílet nejlepší zkušenosti a vyvinout inovativní strategie a postupy pro zvýšení bezpečnosti při zahrnutí legislativních, institucionálních, organizačních a společenských faktorů,

- vytvořit pro organizační autority a provozovatele pokyny pro nákladově efektivní využití lidské přítomnosti.

PRISMATICA je tříletý projekt, který bude postupovat klasickými fázemi, od analýzy uživatelských potřeb přes návrh a vývoj, integraci, ověřování, hodnocení, využití v provozu a šíření výsledků. Tyto fáze jsou od sebe zřetelně odděleny v osmi tzv. pracovních balíčcích, z nichž se náš podnik bude podílet na pěti včetně 6. balíčku, ve kterém budou na místě probíhat demonstrace pro ověření dosahovaných úrovní zlepšení skutečné a vnímané bezpečnosti. Zajímavostí může být, že Praha se demonstračním místem stala dodatečně na základě žádosti Evropské komise, která je rozhodujícím činitelem při výběru projektu.

Výchozí situace

Jedním ze základních požadavků pro zajišťování zvýšené bezpečnosti je včasná detekce a zásahy v situacích ohrožujících bezpečnost jako jsou přepadení osob či útoky na majetek, terorismus, nehody, požáry apod. Obecně používanými prostředky pro tyto účely jsou centrální dispečinky komunikující se zaměstnanci na tratích a ve stanicích s hlášení, jež jsou k dispozici cestujícím a zajišťující dohled pomocí uzavřeného televizního okruhu okruhu. Zkušenosti ukázaly, že limitujícím faktorem dalšího rozšiřování těchto televizních okruhů



Jedna z nových stanic lisabonského metra.

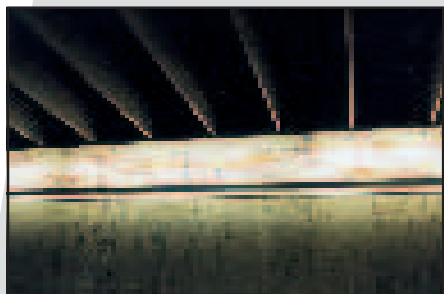
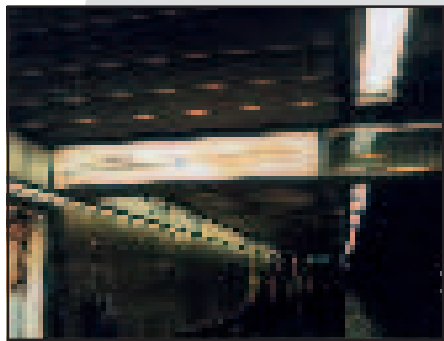
jsou zvyšující se nároky na osazenstvo centrálního. Stalo se pravidlem, že jeden operátor v centrále uzavřeného televizního okruhu má na starosti 20 až 40 zdrojových bodů pro natáčení videozáznamů. Výzkumy bylo prokázáno, že efektivní pozornost je schopen udržet po dobu cca 30 minut a poté se stává, že dochází k „slepotě“ vůči zabíraným situacím.

Je snahou vyvinout takový dohlížecí proces, který umožní kontrolovat veřejnou dopravu tím, že bude automaticky zajišťovat včasné varování v případě bezpečnostních problémů a detekci těchto situací, která poslouží k účinnému navedení zásahové

cového programu pro výzkum Evropské unie

vých skupin. Za tímto účelem jsou rozvíjeny koncepce akustického dohledu, kterým by byl doplněn současný dohlížecí proces. Takovýto systém plně automatického všeobecného akustického varování by užíval pokročilé metody vyhodnocování hlukových signálů, široce používaných v sonarových systémech pro různé problémy zvukové detekce a analýzy.

Projekt **PRISMATICA** je svou náplní v souladu s politikou hlavního města Prahy týkající se otázek bezpečnosti, která bude naplňována v kampani



Informační prvky ve stanicích bruselského metra

„Bezpečná Praha 21. století“, vyhlášené primátorem Janem Kaslem za účasti šéfů pražské a městské policie ve čtvrtek 18. listopadu 1999.

Hlavní řešitelé projektu v naší společnosti

Odpovědnými řešiteli projektu jsou vedoucí pracovníci odštěpného závodu Metro:

- Ing. Ladislav Urbánek – dopravní náměstek jako kontaktní pracovník,
- Ing. Jiří Rapp – vedoucí odboru přípravy provozu jako pracovník zodpovídající za odbornou stránku projektu.

MOST

Plný název výzkumného projektu je „Strategie managementu mobility pro příští desetiletí“ (**MO**bility Management **ST**rategies for the Next Decades). Jde o kombinovaný výzkumný a demonstrační projekt na léta 2000 až 2002.

Cílem projektu MOST je rozvíjet a šířit management mobility různými způsoby, mezi než patří konsolidace výsledků předcházejících evropských projektů, analýza existujících nástrojů managementu mobility, jeho iniciování v dalších evropských regionech, formulování politiky a zavádění strategií, scénářů a šíření těchto koncepcí ve spolupráci se zodpovědnými organizacemi.

Pro dosažení těchto cílů bylo pro projekt MOST vytvořeno rozsáhlé konzorcium s různorodými účastníky a tématy ze 16 zemí, včetně USA a kandidátských zemí na vstup do Evropské unie. Projekt bude rozdělen do 6 tematických svazků, které budou seskupovat demonstrátory a tzv. případové studie kolem různých témat.

V rámci konzorcia utvářeného pro šestý tematický svazek obdržel náš podnik pozvání od FGM-AMOR k účasti na tématu „**Centra mobility a poradenství v oblasti mobility**“.

Vedoucím tohoto svazku je ILS – Institut für Landes-und Stadtentwicklungsforschung, výzkumný ústav z Dortmundu.

Demonstrátory jsou:

Nottingham City Council, který pracuje na dopravních problémech lidí, kteří se přeškolují na nová zaměstnání, hledají novou práci a to v rámci programu „Employment Link Workers“.

Města Turín a Řím, která poskytují poradenství v rámci Mobility Management Office ve spolupráci s koordinátorem těchto aktivit v Itálii, kterým je FIT Řím, a to na základě nového italského legislativního rámce. Mimo jiné připravují plány mobility pro různé velké společnosti.

Trivektor Lund ve Švédsku, který se v rámci nového Centra mobility zaměřuje na poradenství v oblastech mobility především pro velké podniky a organizace.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je začleněn do projektu jako **případová studie**: cílem je postupně zavádění Centra mobility prostřednictvím další integrace informování o službách pozemní veřejné dopravy do jednoho místa, na jedno telefonní číslo, na jednu internetovou adresu a podobně. Má tak být vytvořeno první centrum mobility v kandidátské zemi pro vstup do Evropské unie.

Centrum mobility Praha

Téma „Centra mobility Praha“ úzce souvisí s pilotním projektem benchmarkingu místní osobní dopravy. Cílem 2. fáze tohoto projektu – exkurzí přímo na místě pro poučení se z nejlepších postupů – bylo na základě získaných poznatků navrhnout „akční plán“ ve všech městech pilotní skupiny, který by měl vliv na zlepšení výkonu jejich dopravních systémů.

Praha si s Edinburghem, Liverpoolem a Lisabonem zvolila téma „Jak zlepšit integrované informace ve veřejné dopravě“ a po návštěvě Štýrského Hradce se inspirovala jejich „Mobil Zentral Graz“, jako příkladem účelnosti poskytování komplexních intermodálních informací (viz článek v příloze DP-KONTAKTu – březen 1999).

I štýrský „Mobil Zentral“ vznikl s podporou evropského rámcového programu výzkumu a po jeho otevření v září 1997 byl rovněž jeho provoz financován ze 40 procent z fondů Evropské unie. Základní službou je zde poskytování bezplatných informací o dopravních spojeních, tarifech, jízdních řádech v celé spolkové zemi Štýrsko včetně celostátního provozu Rakouských spolkových železnic.

Návrh „Centra mobility“ v Praze je ve své podstatě plněním „**Zásad dopravní politiky hlavního města Prahy**“.

V kapitole II – „Koncepce dalšího vývoje dopravní obsluhy města“ je v bodě 2 za jednu z nezbytných podmínek k dosažení zastavení poklesu podílu hromadné dopravy při realizaci cest obyvatel a návštěvníků města označováno vytvoření integrované regionální soustavy hromadné dopravy včetně **jednotného systému informování cestujících**.

Centrum mobility svou náplní odpovídá i bodu 14 kapitoly III „Hlavní úkoly“. Podle tohoto bodu je třeba „vytvořit podmínky pro práci s veřejností a její co neširší spoluúčast při tvorbě a realizaci dopravní politiky města. Propagovat cíle, které tato politika sleduje a prostředky, které volí k jejich dosažení“.

Cílem projektu je integrace stávajících odděleně poskytovaných dopravních informací (Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, ROPID, IDOS, ABUS a další), případně dalších informací o městě a jeho okolí do jednoho místa, na jedno telefonní číslo, jednu internetovou adresu, tj. poskytování komplexních informací.

Předpokladem pro jeho uskutečnění je spolupráce všech dopravců – nejen městských – při poskytování a aktualizaci bezplatných informací o jízdních řádech, rozsahu a podmínkách provozu, o návaznosti spojů a tarifech. Dále pak zastřešení činnosti centra mobility na úrovni města a vytvoření podmínek pro jeho umístění na atraktiv-

ním místě v centru města (například v rámci investic spojených s přestavbami v prostoru náměstí Republiky).

Očekávané přínosy:

- zlepšení informací pro obyvatele a návštěvníky Prahy, včetně zahraničních turistů, kteří obdobná zařízení znají z jiných velkoměst,
- zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy proti individuální automobilové dopravě,
- zjednodušení rozhodovacího procesu cestujících, zda využít pro konkrétní cestu veřejnou dopravu nebo osobní automobil.

Tak zvanými **doplňkovými přispěvateli** v rámci tohoto tematického svazku jsou: ILS, FGM-AMOR, město Münster, ATC Bologna a WSW Wuppertal. Tito účastníci budou poskytovat údaje za účelem studia dlouhodobých přínosů center mobility a konsultaci v oblasti mobility.



Souprava metra vjíždějící do povrchové stanice v Paříži.

Praha jako případová studie tak bude moci čerpat ze zkušeností uvedených partnerů. Pro projekt bude třeba vytvořit pracovní skupinu složenou vedle pracovníků našeho podniku i ze zástupců dalších zainteresovaných pražských institucí.

Hlavní řešitelé projektu v naší společnosti

– Ing. Marie Hosnedlová – vedoucí odboru strategie technického úseku jako kontaktní pracovník, v současné době odpovídající i za odbornou stránku projektu.

Rozvíjení občanské sítě a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Již při řadě příležitostí byl zmiňován dokument vydaný v roce 1998 generálním ředitelstvím pro dopravu Evropské komise pod názvem „Rozvíjení občanské sítě“.

Tento text s podtitulem „Proč je důležitá dobrá místní a regionální osobní doprava a jak Evropská komise pomáhá při jejím dosahování?“ je vyjádřením dopravní politiky Evropské unie v tomto druhu dopravy a zároveň tříletým pracovním programem určeným k podpoře úlohy Evropské komise ve čtyřech klíčových oblastech.

Dnešní článek o evropských výzkumných projektech přináší dvojí poznatek:

a. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost účastí na evropských výzkumných projektech PRISMATICA a MOST bude aktivně zapojen již do všech klíčových oblastí,

b. Dopravní politika Evropské unie v městské a regionální dopravě není carem papíru, ani nemá daleko od slov k činům, protože všechny čtyři klíčové oblasti představují reálný podpůrný potenciál.

1. Výměna informací: „ELTIS – Evropská informační služba v místní dopravě“ přináší na Internetu informace o nejlepších řešeních v evropské místní dopravě od listopadu 1998. Počet „případových studií“ se dnes blíží již ke čtyřem stům a článek Ing. Davida Dohnala z tohoto čísla DP- (Pokračování na straně 12)

Program kvality služby v roce 1999

První, předběžné shrnutí průběhu Programu kvality služby (PKS) v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, v roce 1999 přinesl článek v letošním lednovém DP-KONTAKTu. Vycházel z výsledků měření v prvních třech čtvrtletích a stručně upozornil na přínosy a problémy jednotlivých standardů.

Výsledky 4. čtvrtletí roku 1999 projednala Celopodniková koordináční skupina PKS 27. ledna 2000 a záznamem pořízeným z tohoto jednání byl i předmětem předkladu do porady vedení a do představenstva společnosti. Uzavření čtvrtého čtvrtletního cyklu měření bylo i příležitostí k bilanci programu za celý rok 1999 a porada vedení jí 17. března 2000 proto věnovala značnou pozornost.

V roce 2000 program kvality vstupuje do třetího roku své existence. Intenzivní práce celopodnikové skupiny naší společnosti v přípravném období roku 1997 a z ní vzešlé koordináční skupiny složené z pilotů a zmocněnců zastupujících jednotlivé odštěpné závody a ředitelství podniku v letech 1998 a 1999 přináší své ovoce ve zvyšující se náročnosti na poskytovanou službu. Z ní vyplynuly pozitivní posuny prakticky ve všech prvcích služby. Zároveň však zvyšující se náročnost vede k hlubšímu zaostření a přetvářací problémy. Jejich řešení budeme hledat v roce 2000.

Standard „Přesnost provozu“

V předběžném lednovém hodnocení byla uvedena opatření přijatá v průběhu roku 1999, jež vytvořila příznivější podmínky pro další rozvoj tohoto standardu: měřený vzorek pokrývající celé provozní období u všech tří druhů dopravy, aktualizovaný dopravní a návěstní předpis pro autobusy D 1/3, rozšíření měřeného vzorku u o. z. Elektrické dráhy z 300 na 500 provozních hodin za čtvrtletí a postupující preference tramvajové a autobusové dopravy v pražských ulicích.

Metro

V průběhu roku dosahovalo stabilně výsledků na hranici stanovené úrovně náročnosti 95 %, pouze ve 4. čtvrtletí

byl pokles poprvé pod hranici 90 % přesných spojů, což je zdůvodňováno komplikovaností situace na lince C – ověřovací jízdy nové soupravy a souběžná existence dvou systémů zabezpečovacího zařízení.

Metro připravilo nový software pro vyhodnocování pravidelnosti metra. Umožní zohledňovat dodržování předepsaných intervalů a tím návrat k původnímu principu měření zamýšlenému již v přípravném období, respektujícímu provozní



Foto: Jan Šurovský

povahu metra.

Elektrické dráhy

Výsledek 4. čtvrtletí 66,54 % přesných spojů přesahuje průměr výsledků předchozích tří čtvrtletí roku 1999 a je zmocněncem o. z. ED hodnocen jako velmi dobrý s ohledem na zkušenosti z minulých let, ve kterých bylo předvánoční období pro tramvajovou dopravu velmi nepříznivé.

Sledování přesnosti je v o. z. ED součástí soustavy kontrolní činnosti. Vždy následující pracovní den je za použití programu „DORIS – nadjetí jízdního řádu“ automatizovaně podchyceno každé nadjetí jednotlivého spoje na všech kontrolních bodech sítě nad povolenou toleranci, t. j. – 120 vteřin.

Tímto opatřením Elektrické dráhy ED zdůvodňují ve 4. čtvrtletí vykázané snížení nepřijatelných situací na pouhých 5, t. j. 0,085 % z celkového počtu 5 854 kontrolovaných spojů. Tento výsledek doplňuje „pouhých“ 107 nepřijatelných situací způsobených zpožděním, v tomto případě

1,83 % z měřeného vzorku. Lze tak podtrhnout hodnocení Elektrických drah, podle kterého je oprávněné se domnívat, že se začíná projevovat vliv preferenčních opatření a investované prostředky hlavního města Prahy se tak „vrací“.

Elektrické dráhy iniciativně zvýšily původně dohodnutý vzorek z 300 na 500 hodin čtvrtletně a měřených 167 hodin za měsíc označují za statisticky postačující pro objektivní měření všedních dnů a především sobot a nedělí.

Počet 1 429 spojů „nevychovávajících“ podle definice standardu, t. j. nadjetých v tolerančním pásmu do – 120 vteřin (ale vyhovujících z hlediska předpisu D 1/2) představuje 24,4 % z měřeného vzorku a je třeba jej chápat pod úhlem dlouhodobé výchovy řidičů a charakteristik závislé traktce. Elektrické dráhy postupně pracují na optimalizaci jízdních dob v tratových úsecích.

Autobusy

Výsledek 4. čtvrtletí 87,64 % přesných spojů převyšuje o více než 10 % průměr výsledků měření za předchozí tři čtvrtletí roku 1999, a protože je podpořen i výsledkem validačního měření (80,5 %), je možné jej označit za skokové zlepšení. Výsledek je o to více hodnotný, že již průměr 76,7 % z 1. a 3. čtvrtletí 1999 přesahuje stanovenou úroveň náročnosti 75 %.

V každém případě, přinese-li budoucí vývoj možnost zvýšení úrovně náročnosti tohoto standardu, lze jeho příčiny hledat v systematickém přístupu managementu o. z. Autobusů, doprovázejícím aktualizovaný provozní předpis D 1/3 „Dopravní a návěstní předpis pro autobusy“.

Paragraf 15 „Zajišťování plynulosti a pravidelnosti dopravy“, bod 4. zní: *Přesný provoz na lince je tehdy, jestliže autobusy jezdí podle jízdního řádu. Minusová odchylka od jízdního řádu (nadjetí) se nepřipouští. Přitom, pokud to provozní situace umožňuje, se při:*

a. odjezdu z výchozí (nástupní) zastávky nepřipouští žádná odchylka od jízdního řádu,

b. odjezdu z nácestné zastávky (kontrolního bodu) a přejezdu do cílové (výstupní) zastávky připouští pro hodnocení přesné dopravy maximální odchylka od jízdního řádu + 2 minuty (zpoždění).

Výsledek 4. čtvrtletí je doprovázen i velmi nízkým výskytem nepřijatelných situací:

– 3 nadjetí o více než 121 vteřin a

Účast naší společnosti na projektech 5. rámcového programu pro výzkum Evropské unie

(Pokračování ze strany 11)

KONTAKTu (viz též článek v příloze DP-KONTAKTu, leden 2000) svědčí o příspěvku našeho Dopravního podniku do této evropské databáze, ježhož přijetí nám již bylo potvrzeno.

2. Benchmarking: Přinesli jsme již řadu článků o pilotním projektu benchmarkingu, kde Praha byla naprosto rovnocenným partnerem v porovnávání výkonů systémů osobní dopravy v patnáctičlenné skupině evropských měst. Výsledky pilotního projektu a pozvánka na účast v názavné benchmarkingové iniciativě 2000+ byla inspirací pro další města, která zvažují svoji přihlášku – **Liberec** v Čechách, **Ostrava** na Moravě, **Prešov** na Slovensku.

3. Vytvoření politického a legislativního rámce: Velmi konkrétním podílem v této souvislosti je „Program kvality služby“, který již vstoupil do třetího roku své existence a přináší své ovoce v podobě dílčích, ale nepřehlédnutelných posunů k podniku orientovanému na klienta. Evropská komise se intenzivně zabývá otázkou veřejných služeb a konkurence v místní a regionální dopravě a náš program je přípravou na tuto stále více se konkretizující budoucnost – viz evropská norma kvality služby ve veřejné dopravě, jež má vstoupit v platnost na konci roku 2000.

4. Efektivní využívání finančních nástrojů EU: V tomto bodu text uvádí doslovně, že „úloha udržitelné místní a regionální dopravy jako doplňku ke zlepšení v dálkové dopravě a k politice regionálního rozvoje bude důležitá v zemích střední a východní Evropy a pobaltských státech.“

Přes skutečnost, že zatím největší důraz na úlohu tzv. **strukturálních a kohezních fondů** byl kladen v souvislosti s financováním transevrop-

ské dopravní sítě (železniční koridory, dálnice, letiště, vodní toky a podobně) je ve zvýšené míře uznáváno, že místní a regionální doprava hraje důležitou úlohu v regionálním rozvoji, konkrétněji například tím, že kvalita města, úzce související s kvalitou jeho dopravního systému včetně městské hromadné dopravy, je rozhodující pro přilákání nových investic a zvýšení jeho turistické a obchodní atraktivity.

Integrovaní součástí finančních nástrojů Evropské unie je sponzorování výzkumu, technologického vývoje a demonstračních programů (pro překlenutí mezery mezi výsledky výzkumu a jejich zaváděním v praxi).

PRISMATICA a MOST patří mezi první výzkumné projekty 5. rámcového programu s aktivní českou účastí a jejich velkým přínosem by určitě bylo, kdyby napomohly otevření kohoutků ze strukturálních fondů do pražské dopravní infrastruktury v rámci financování rozvojových regionálních plánů. Jde o velmi konkrétní očekávání, protože součástí směrnic pro transevropské telekomunikační sítě, přijatých v roce 1997, je navíc zapojení telematických služeb, a tyto směrnice zahrnují i služby v městských oblastech.

Poznatky z přípravné fáze výzkumných projektů

PRISMATICA a MOST nejsou jedinými evropskými výzkumnými projekty, ve kterých byla naší společností nabídnuta účast. Nabídek bylo více a velmi zajímavý byl jejich vývoj. Některé nebylo možné přijmout jednoduše z hlediska požadované odborné vybavenosti, jiné pak z důvodů kapacitních. Ne každá nabídka dále vyústila ve vytvoření konzorcií, další navrhovaná témata nebyla Evrop-

skou komisí přijata. Zřetelné byly patrné vysoké náklady, kladené z různých hledisek na navrhovatele a současně většinou koordinátory projektů. Sestavování konzorcií, veškerá s tím spojená komunikace, zpracování předkladů (které vyžadují podrobnou znalost témat zpracovávaných v dřívějších projektech), jednání se zástupci Evropské komise a další činnosti jsou nesmírně administrativně náročné a navíc není vždy zárukou, že takto vynaložená spousta energie vyústí v úspěšné přijetí projektu.

Například RATP má smluvního partnera pro administrativní a finanční řízení konzorcia ve společnosti SODIT z Toulouse. Přijat je údajně jen každý třetí předkládaný návrh projektu. Přesto je v zemích Evropské unie o účast na projektech evropského rámcového programu výzkumu veliký zájem, protože jednotlivé země si tímto způsobem zajišťují nadstavbu k vlastním národním výzkumným programům a čerpají ze vzájemné spolupráce s významnými výzkumnými útvary různých zemí. Zanedbatelný není samozřejmě ani finanční faktor, svědčí o něm výše uvedený evropský rozpočet určený pro výzkumné aktivity.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost má obdržet v průběhu tříletého období v přepočtu zhruba 1,85 milionů Kč na práci na obou projektech.

Vzhledem k takto získaným poznatkům můžeme naši účast v obou projektech považovat za pozitivní, které bude o to větší, podaří-li se je oba úspěšně završit. Naše účast v 5. rámcovém programu výzkumu může sloužit i jako příklad pro další české subjekty. Velikou příležitostí pro získání podobných kontaktů nabízí právě se rozvíjející Benchmarkingová iniciativa občanské sítě 2000+.

Ing. Zdeněk Došek
Foto: Archiv autora

- 23 zpoždění o více než 420 vteřin z celkového počtu 2 126 spojů v nácestných zastávkách.

Teprve výsledky měření v roce 2000 potvrdí, zda konstatované skokové zlepšení je důsledkem systémových opatření. Skutečnost, že o. z. Autobusy sladil definici přesné dopravy ze standardu se zmíněným novým provozním předpisem D 1/3, i naše vlastní zkušenost na zastávkách jsou však příliš liberní pro potvrzení naznačené tendence.

Pilot standardu „přesnost provozu“ Ing. Karel Holějovský navrhl pro rok 2000 korekci standardů kvality vyplývající ze zkušeností roku 1999. Pro provoz metra je navržena definice standardu kombinací dodržování intervalů v průběhu dne a jízdního řádu v jeho okrajových obdobích. U provozu autobusů došlo k zprůšnění nepřijatelné situace: autobusy odjíždějí z nácestných (přijíždějí do cílových) zastávek oproti jízdnímu řádu s odchylkou větší než - 1 minuta (60 vteřin) a + 6 minut (+ 419 vteřin), u východních zastávek s odchylkou větší než - 1 minuta a + 3 minuty (+ 239



Foto: Jan Aster

vteřin)

Standard „Informování veřejnosti“

Povrchová doprava dosahovala v průběhu celého roku 1999 výsledků většinou přesahujících stanovenou úroveň náročnosti, případně mírně pod touto hodnotou. Tyto výsledky lze je hodnotit jako velmi pozitivní, protože byly podpořeny validačním měřením, zajišťovaným náročnými pracovníky odboru informačních systémů.

Ani pokles výsledků u tramvajových vozů ve 4. čtvrtletí těsně pod 81 % (způsobený převážně nedostatkem v omezeném počtu dodaného schématu kolejové sítě) nic nemění na skutečnosti, že právě v jejich případě standard plně integroval velmi dobrý stav, který existoval již před zavedením standardu. Ten byl dán pracovním pořádkem programu „Fabiony“ a legislativním opatřením operativně vydávaných informací dopravního náměstka o svěsu a vývěsu letáků ve vozidlových fabionech. Na něj navazuje způsob kontroly, prováděné v noční době těsně před výjezdem vlaků na trať, pro eliminaci zkresení výsledků zocizením či poškozením letáků na trati vandaly mezi cestujícími. Odštěpný závod Autobusy nově instalovanými typy „fabionů“ ve svých vozidlech pozvedl rovněž vysoko tuto stránku služby cestujícím.

V metru přinesl rok 1999 dovybavení všech stanic informačními vitrínami AWK, což již představuje velký soubor informačních prvků umístovaných na nástupišťích a ve vestibulech. Ten je navíc ve stanicích doplněn o sjednocené informační soubory na stanovištích přepravních manipulátů a u okének předprodeje jízdenek, sledované v rámci standardu „Přijetí“. Spolu s vitrínami obsahujícími jízdní řády metra a plánky okolí stanic, umístovanými v blízkosti staničních vstupů, tak byly v této fázi zajištěny optimální předpoklady pro dobrou úroveň informování cestujících.

Výsledky měření v metru byly po celý rok 1999 negativně ovlivňovány problémem nasvícení vitrín AWK a umístěním prodejních pultů před vitrínami v některých stanicích. Objevil se nový způsob vandalizmu – poškozování čelních ploch vitrín poškrábáním a odřením.

Celkově lze hodnotit dosažený stav za významné zlepšení tohoto v posledních letech velmi rozvíjeného tématu služby. Pro stabilizaci této úrovně je všemi třemi závodů vynakládáno velké úsilí, které se dá dát do přímé úměry s počtem stanic a zastávek.

Úměrně významu tohoto standardu jsou však i s ním spojené problémy. Okruh problémů, zjišťovaných při měřeních standardu a zaměřených jak na sledované soubory, tak i na informační prvky v souborech nezahrnuté, je již

tak rozsáhlý, že bylo rozhodnuto svolat na toto téma zvláštní jednání za účasti pilota, zmocněnců a dalších zainteresovaných pracovníků odštěpných závodů. Pozornost bude v roce 2000 zaměřena jak na tyto problémy tak na optimalizaci vztahu mezi možnostmi technologických postupů kontroly a údržby informačních systémů jednotlivých odštěpných závodů a standardem, jehož definice vychází z pohledu náročného klienta (především v definování nepřijatelné situace).

Pohled na vývoj standardu informování za rok 1999 ukončíme citací zmocněnce za o. z. Metro pana Třeboňáka: „Je třeba také konstatovat, že i přes zjištěné dílčí nedostatky se Standard informování cestujících stal motorem změn v koncepci informačního systému metra“.

Standard „Přijetí“

Po celý rok 1999 oscilovaly dosahované výsledky kolem stanovené úrovně náročnosti ve všech místech aplikace standardu – u přepravních manipulátů, ve střediscích dopravních informací i v předprodejích jízdenek. Dosažená dobrá úroveň je o to cennější, že v průběhu roku se měření „zobjektivizovalo“ pohledem nezávislých „fiktivních“ klientů. Velkým pozitivem je důsledný postup všech zmocněnců, kteří na základě výsledků měření – zvláště v případě nepřijatelných situací – navrhuji konkrétní nápravné akce, mezi které patří i pravidelné poučování provozních zaměstnanců, kde jsou podrobně rozebírány výsledky měření. Značný podíl na dosažených výsledcích mají měřící formuláře, zaměřené jak na jednání, chování a vzhled zaměstnance, tak na prostor a okolí přijetí.

Nejčastěji zjišťované závady se týkají převážně vnitřního či vnějšího vzhledu stanoviště. U okének předprodeje je kritizována srozumitelnost podávaných informací kvůli špatné slyšitelnosti přes okénko. Pilot i zmocněnkyně standardu navrhuji pro zlepšení komunikace s klienty instalovat mluvítko na výdejním okénku.

Standard „Stejnokroj“

Po pozastavení měření v průběhu 2. a 3. čtvrtletí 1999 bylo měření obnoveno ve 4. čtvrtletí na základě novelizace směrnice GR č. 8/1999 „Zásady používání stejnokroje zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.“ s účinností od 1. září 1999. Tato směrnice ruší směrnice jednotlivých odštěpných závodů a sjednocuje zásady platné pro zaměstnance ředitelství, o. z. Metro, o. z. Elektrické dráhy a o. z. Autobusy.

Protože standard stejnokroj má úzkou vazbu na celkový podnikový image, je přijetí směrnice důležitým krokem a v průběhu roku 2000 by měla být jejímu uplatňování věnována zvýšená pozornost.

První zkušenosti z metra, tramvajů i autobusů ukazují, že zlepšení ústrojové kázně by mohlo být konkrétním příspěvkem našeho podniku k akci Praha – evropské město kultury 2000.

Příprava nového standardu „Funkčnost jízdenkových automatů“

Již od podzimu roku 1999 je připravován nový standard zaměřený na funkčnost automatů pro výdej jízdenek. Jako pilot odpovídající za odbornou náplň standardu byl vybrán pracovník oddělení koncepce a technické politiky Ing. Josef Stehlík, který se problematikou již delší dobu zabývá a je autorem několika článků na dané téma v DP-KONTAKTU.

Ing. Stehlík předložil na poradě vedení materiál, obsahující velmi podrobnou analýzu stávajícího stavu včetně návrhu standardu a způsobu měření. Standard bude zaměřen výhradně na přístroje umístěné mimo metro, protože v metru je funkčnost jízdenkových automatů rámcově sledována prostřednictvím standardu „Přijetí“ a situace je zde z pohledu zákazníků i servisu poměrně dobrá. Situaci v provozování automatů mimo metro označuje pilot za mnohem problematictější.

Snaha o maximální využití zkušeností RATP narazila na nesrovnatelné podmínky pro vlastní měření. Základní

měření obdobného standardu u RATP je totiž založena na centrálním sledování všech přístrojů systémem SAGIS, umožňujícím s využitím typových křivek prodeje jednotlivých přístrojů porovnávat počet klientů, kteří nebyli při nákupu jízdních dokladů uspokojeni, s celkovým počtem nakupujících klientů. Kromě toho je každý automat 1x měsíčně prověřen fyzicky včetně uskutečnění kontrolního nákupu. V podmínkách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je samozřejmě nutno vycházet pouze z přímého ověřování funkčnosti automatů, přičemž zkušební měření prokázala, že nezbytnou součástí měření musí být kontrolní nákup.

Hlubka provedené analýzy svědčí o správnosti výběru pilota. Ta obsahuje vymezení rozsahu prověřovaného souboru, přibližuje problematiku kontrolního nákupu, funkčnosti tlačítek, pracovní doby servisu, upozorňuje na nutnost stanovení kritérií pro zamístování automatů a zahrnuje návrh hodnotícího formuláře. Výchozí situaci zma-povalo zkušební měření funkčnosti automatů zajištěné Ing. Stehlíkem na celkem 40 přístrojích, tedy u více než jedné třetiny výdejních automatů, na nichž má být uplatněn standard.

Porada vedení rozhodla o přijetí tohoto nového standardu s tím, že jeho měření bude zahájeno od 2. čtvrtletí 2000. Bližší informace o novém standardu přinese ve svém článku jeho pilot.

Na závěr

Podářilo se zajistit navázání na dvouletou spolupráci s RATP z let 1997 až 98. Bude realizováno v podobě čtyřdenního pracovního pobytu na firma Jallagease v posledním březnovém týdnu v Praze. Ten se v poslední době, po odevzdání návrhu evropské normy kvality ve veřejné dopravě do schvalovacího procesu, věnoval především prohlubování metod měření jednotlivých kritérií. Přes neúspěch snahy získat financování pro pokračování této kooperace Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost – RATP z fondů PHARE ČR nás může těšit, že zástupce Ministerstva financí ČR v rozhovoru na toto téma s představitelkou francouzského ministerstva dopravy uznal, že výsledky péče o kvalitu služby se v pražské městské hromadné dopravě projevují. Na financování expertizy se bude na základě rozhodnutí předsedy představenstva a generálního ředitele ing. Milana Houfka spolupodílet náš podnik společně s fondem TAIEK (Úřad pro výměnu informací v rámci technické pomoci) zřízeném Evropskou komisí pro financování přenosu tzv. „acquis communautaires“ pro země střední a východní Evropy.

Po Pardubicích zavádí program kvality služby i Dopravní podnik města Brna, jak o tom přinesl zprávu jejich Zpravodaj z března 2000. V první etapě bude program zaměřen na přesnost (pravidelnost) provozu, informovanost veřejnosti, prostředí v dopravních prostředcích, v dopravních prostorech a vstřícnost personálu (přijetí zákazníka) a stejnokroj. Zájem o program kvality projevili i ředitel SAD Prešov Ing. Hajdu, ČSC.

V pondělí a úterý posledního květnového týdne v Pra-

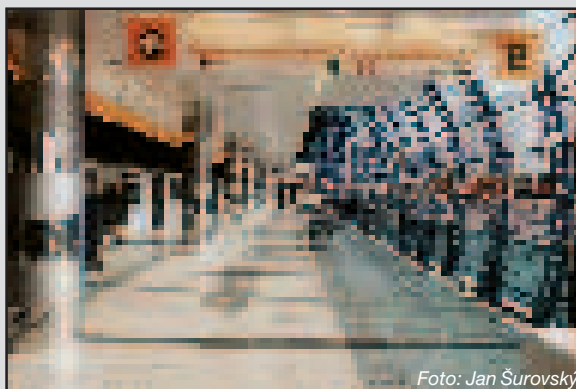


Foto: Jan Šurovský

ze zasedá klub kvality CYQUAL. Naši kolegové z Paříže, Bruselu, Ženevy a Madridu se seznámí s našimi výsledky, pro nás by vedle poznatků z vlastního jednání mohla být přínosem přednáška o vývoji programu kvality v některém z těchto dopravních podniků.

Na závěr chceme všem zaměstnancům přispívajícím k dobrým výsledkům na poli kvality služby našeho Dopravního podniku, a tím k přívětivé tváři našeho města, srdečně poděkovat.

Připraveno na základě záznamu z jednání Celopodnikové koordináční skupiny PKS, zpracovaného Josefem Černohorským a Ing. Zdeňkem Doškem.

Nové logo se stále více objevuje na veřejnosti

Právě před rokem jsme v DP-KONTAKTU představili nové logo našeho podniku. Tím byla završena etapa hledání nové značky naší společnosti, která začala již v roce 1994. Logo jsme zveřejnili krátce po té, co byla podepsána smlouva mezi Dopravním podnikem a autory loga. Od té doby byla vyřešena nejedna otázka týkající se zavádění nového loga, ale některé zůstávají stále před námi. Vaše dotazy však svědčí o tom, že se o novou podnikovou značku živě zajímáte, a tak jsme se rozhodli opět věnovat této problematice.

Podoba nové podnikové značky, která má vyjadřovat jednotnou identitu našeho podniku na veřejnosti, byla odsouhlasena představenstvem naší společnosti 7. září 1998. Krátce potom se rozběhla příprava grafického manuálu, který velice přesně a striktně hovoří o tom, jak má být logo používáno.

Náš podnik má však velice široký okruh činnosti, kde by se nová podniková značka měla objevit, a tak příprava tohoto základního dokumentu je zdlouhavá. Při konkrétním projednávání v jednotlivých odštěpných závodech se narazilo na jeden problém, který bylo třeba vyřešit. Ještě dnes není vše úplně jasné, ale podle slov ing. Marie Vrančíkové

Někdo se může ptát, proč je potřebná jednotná prezentace podniku na veřejnosti, vždyť lidé s námi stále jezdí. Někomu se to bude zdát přehnané, ale opravdu se nacházíme v konkurenčním prostředí. Proto je potřeba, aby cestující, ale i potenciální klienti na první pohled rozpoznali, kdo se o jejich uspokojování stará. Z tohoto důvodu musíme právě co nejvyšší pozornost věnovat budování jednotné image podniku. Pro cestující není zajímavá informace, který odštěpný závod ho přepravuje, protože nás vnímá jako „jeden“ Dopravní podnik.

Stačí jen několik příkladů, ať již z tuzemska nebo ze zahraničí. V poslední době byla pravidla jednotné identity přijata například v Liberci, Plzni nebo v Ostravě. Pokud navštívíte jedno z těchto měst, uvidíte všechna vozidla v jednotném „kabátě“ vybavené podnikovou značkou. V Nizozemí mají všechny dopravní prostředky jednotnou žlutou barvu, v Mnichově jsou všechna vozidla v typické modři a v Drážďanech se používá žlutá s černou. Nikde nesmí chybět logo příslušného dopravního podniku, v některých případech vyjádřené zkratkou.

Všichni jsme vybaveni například služebními průkazem, kterým se prokazujeme při vstupu do jednotlivých objektů. Jak jsme se dozvěděli, budou průkazy jednotné a pouze různobarevné pruhy budou označovat příslušnost k jednotlivému závodu nebo ředitelství.

Celý manuál ještě nebyl schválen, jeho některé kapitoly však už ano, a tak se od poloviny minulého roku můžeme s logem setkat na nově vydávaných informačních materiálech. Nové logo obsahovaly například všechny tiskoviny (mapa Prahy, schéma sítě a další) k otevření stanice metra Hloubětín již logo obsahovaly, stejně jako nová edice židelenek. Dnes můžete logo také spatřit v informačních vitrinách ve stanicích metra.

Stále více se logo v reflexní podobě objevuje na autobusech, ať již nově dodávaných nízko-
podlažních nebo rekonstruovaných z DOZu Hostivař. Nová značka se rovněž objevuje na dispečerských vozidlech o. z. Autobusy.

Na podzim loňského roku jsme všichni mohli sle-

dovat mohutnou kampaň Českého Telecomu při změně názvu společnosti a s tím spojenou prezentací nového loga. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vzhledem k omezeným finančním zdrojům nemůže jít takovou cestou jako například telekomu-



nikační společnost. Proto bylo v našich podmínkách rozhodnuto o pozvolném zavádění, s využitím všech pravidelných výměn věcí a zařízení, jako například označení u stejnojmenných. Tím se daří náklady na zavedení nového loga snižovat na minimum.

Další kroky v zavádění nové značky naší společnosti budou pokračovat jak v letošním roce, tak i letech následujících. Podle slov ing. Vrančíkové by měly být ve II. čtvrtletí připraveny nové nášivky na uniformy, legislativní změny v oblasti přepravní kontroly doprovází například změna „revizorského“ odznaku a průkazky.

Doufejme, že grafický manuál našeho nového loga bude brzy schválen a nová značka reprezentující náš podnik bude stále více vstupovat do podvědomí nejen zaměstnanců, ale i cestujících veřejnosti.

-bda-

Foto: Jan Šurovský



vé z referátu marketingu, která má zavádění nového loga tak říkajíc „na starost“, manuálu k dokončení již mnoho nechybí.

Na místě bude zcela jistě otázka, co vlastně takový manuál řeší? „Je to základní dokument o použití loga na veřejnosti i uvnitř společnosti, zabývá se zejména tiskovinami, označením pracovníků, označením vozidel, všemi druhy průkazů, vizitkami a v neposlední řadě barevností v různých provedeních,“ objasnila nám ing. Vrančíková.

všechny tiskoviny (mapa Prahy, schéma sítě a další) k otevření stanice metra Hloubětín již logo obsahovaly, stejně jako nová edice židelenek. Dnes můžete logo také spatřit v informačních vitrinách ve stanicích metra.

Stále více se logo v reflexní podobě objevuje na autobusech, ať již nově dodávaných nízko-
podlažních nebo rekonstruovaných z DOZu Hostivař. Nová značka se rovněž objevuje na dispečerských vozidlech o. z. Autobusy.

Na podzim loňského roku jsme všichni mohli sle-

Černí pasažéři v pražské MHD

Počet neplatících cestujících v Pražské integrované dopravě se v roce 1999 výrazně nelišil od minulých let a pohyboval se mezi 4 až 6 procenty. Nápravná opatření v oblasti kontroly a zejména zvyšující se počet kontrolorů byla eliminována mnohdy neseriózní a senzacechtivou kampaň některých našich médií. Poukazováním na nedostatky v legislativě se náprava nezjednála, naopak publikováním polopravd, jak obejít platnost stávajících norem, se kampaň stala návodem jak nerespektovat předpisy a negativně působila na chování cestujících veřejnosti a na nedodržení přepravně-tarifní kázně. Výsledkem kampaň byl prudký vzestup neplatících cestujících bezprostředně po jejím zveřejnění a odmítání jakékoliv komunikace s kontrolními orgány. Především se zvýšila agresivita problémové skupiny cestujících. Počet napadení přepravních kontrolorů vzrostl na 86 případů (vzestup o 39 %), z toho 45 případů si vyžádalo delší pracovní neschopnost.

Ačkoliv vzrostl počet přepravních kontrolorů na průměrný stav 151 (nárůst o 8 %), bylo uloženo méně postihů 309 887 (pokles o 8,9 %). Na této skutečnosti se projevila zvýšená kontrola na regionálních autobusových linkách, kde na základě smlouvy o jednotné přepravní kontrole pražské integrované dopravy odbor přepravní kontroly DP prováděl intenzivnější kontroly. Na těchto linkách je značně menší produktivita z důvodů velkých intervalů příměstských autobusů. Projevila se však i zde zmíněná kampaň a neochota cestujících podrobit se kontrole a tím vzrostl i čas potřebný k této činnosti.

Přesto v roce 1999 vzrostly tržby z postihů na 50,3 mil.Kč (nárůst o 3 %). Vliv na navýšení mělo

(Pokračování na straně 16)

První česká případová studie do ELTISu je na světě

(Pokračování ze strany 8)

mů. Díky těmto zařízením získávají nevidomí informace o příjždějících dopravních prostředcích – číslu linky a směru další jízdy – a následně pak předávají informaci řidiči o svém případném nástupu do dopravního prostředku. Do konce roku 1999 byly v Praze vybaveny povelovými soupravami již všechny tramvaje a drtivá většina autobusů. Technicky byla zvládnuta i možnost využití povelové soupravy pro komunikaci se strojvedoucím u nových vozů metra M1.

Zavedení povelových souprav pro nevidomé do povrchové hromadné dopravy v Praze znamenalo zásadní kvalitativní skok v úpravě prostředí pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob. Dosavadní praxe prováděla dobré uživatelské vlastnosti a spolehlivost celého systému.

Kromě Prahy jsou povelovou soupravou vybaveny i dopravní prostředky v Ústí nad Labem a Brně. Od 1. ledna 2000 funguje systém i v Českých Budějovicích. Celkem se v České republice jedná přibližně o 3 500 vozidel.

Systém se rozšiřuje i do dalších oblastí. Nevidomí pomocí povelových vysílačů mohou ovládat i akustické majáčky. Těmito majáčky s přijímači a příslušnou zvukovou nebo hlasovou reakcí jsou postupně vybavovány mnohé důležité orientační bo-

dy, jako například vchody do budov, vstupy do podchodů, vstupy z podchodů k odbavovacím čarám pražského metra. Zvláštní význam mají u nástupních hran eskalátorů, kde informují nevidomé o aktuálním režimu jejich chodu (dolů či nahoru).

Pomocí majáčku s přijímači jsou vytvářeny i celé orientační systémy na nádražích a v podchodech (například i na letišti Praha Ruzyně). Přijímači je vybavována i dálková akustická aktivace signalizace pro nevidomé na přechodech pro chodce v místech, kde by trvalá akustická signalizace nepřiměřeně rušila okolí. Přitom všechna výše uvedená zařízení jsou ovladatelná jedním jediným universálním povelovým vysílačem!

V polovině března ještě výše popsaná případová studie na internetových stránkách ELTISu (<http://www.eltis.org>) nebyla. Ale je to jen otázka několika dnů, kdy se první český příspěvek objeví po boku dosud publikovaných případových studií z celé Evropy.

Ale zůstaňme na zemi. Říká se, že jedna vláštovka jaro nedělá. Proto si dovoluji zakončit těchto pár řádek obdobnou výzvou jako v úvodu citovaný článek: Najde první česká případová studie své následovníky v Praze či dalších českých, moravských a slezských městech?

Ing. David Dohnal

Možnosti rekreace ve střediscích Dopravních podniků

Pravidelně dvakrát ročně se vám snažíme přinést kompletní nabídku rekreace nabízenou různými složkami našeho podniku. U některých středisek se nám podařilo zajistit pouze rámcovou nabídku, podrobné podmínky vám však zcela jistě sdělí přímo v jednotlivých odštěpných závodech. Chata Rustonka bude uveřejněna v příštím čísle DP-KONTAKTU.

Rekreace pro dospělé

Odštěpný závod Metro nabízí

Pension Nimrod

Pension Nimrod je situován 3 kilometry od Mariánských Lázní směrem na obec Prameny v chráněné krajinné oblasti Slavkovský les, na náhorní rovině v nadmořské výšce 820 metrů. Okolí nabízí letním návštěvníkům množství turistických cest k toulkám přírodou, dobré podmínky pro cykloturistiku a v neposlední řadě možnost využít léčebných pramenů a kulturního a společenského života Mariánských Lázní.

Denní poplatek (v Kč) s polopenzí činí:

	zaměstnanci a rodinní příslušníci	ostatní
dospělá osoba	275	385
děti do 10 let	220	285

Dále rekreanti hradí tak zvaný lázeňský poplatek 10,- Kč za osobu a den. Pokoje jsou rezervovány do 17.00 hodin v den nástupu rekreace, v den odjezdu je nutno pokoje uvolnit do 9.30 hodin. K dispozici jsou dvou-, tří- a čtyřlůžkové pokoje s teplou a studenou vodou, sociální zařízení je společné na patře.

Těně-Smolárna

Druhé rekreační středisko odštěpného závodu Metro Těně – Smolárna leží přibližně 60 kilometrů od Prahy v západním cípu Brd, mimo hlavní trasu Praha – Plzeň, obklopené poměrně nedotčenými lesy brdského pásma. Středisko se nachází v malé osadě Smolárna, která formálně spadá pod středočeskou obec Těně. Necele dva kilometry směrem na západ je západočeský městyň Strašice, který představuje spádové místo pro celou oblast. Zde najdeme obchody, lékaře a policii.

V areálu střediska je umístěno pět dvoulůžkových chatek a tři čtyřlůžkové. V budově jsou dva dvoulůžkové pokoje a jeden třílůžkový. K dispozici je společná kuchyně s vybavením včetně lednice. Jsou zde rovněž sprchy s teplou vodou. Dále je k dispozici bazén 3 x 5 metrů.

Lesní okolí poskytuje velké možnosti pro houbaře a především pro cykloturistiku. K dispozici jsou kola – zapůjčení zdarma.

Termíny zahájení provozu a prodeje poukazů budou známy v průběhu měsíce dubna 2000. Informace vám podá oddělení péče o pracující (telefon 226 72 934, 72 76 35 51) nebo intranetové stránky o. z. Metro.

Odštěpný závod Elektrické dráhy nabízí

Rekreační středisko Hlavatce

Chatový tábor je umístěn 12 kilometrů od Soběslavi v lese, na břehu rybníka Rytíř. V okolí je možnost koupání, výletů do lesů i okolí. Středisko rovněž nabízí možnost sportovního vyžití. Ubytování je ve čtyřlůžkových chatkách, které jsou vybaveny ledničkou, propan-butanovým vaříčem a základními kuchyňskými potřebami. K posezení i zábavě jsou k dispozici 2 společenské místnosti.

Letos už jsou volné pouze následující turnusy:

17. 6. – 24. 6.	700,- Kč
24. 6. – 1. 7.	900,- Kč
19. 8. – 26. 8.	1700,- Kč
26. 8. – 2. 9.	900,- Kč
2. 9. – 9. 9.	700,- Kč

Uvedené ceny jsou za chatku na týden!

Zájemci o rekreaci se mohou hlásit u paní Eisenhutové (o. z. ED – provozovna Žižkov, telefon 96 12 48 02).

Rekreační stanový tábor Radava

Rekreační středisko se nachází na pravém břehu Orlického jezera v blízkosti vesnice Chrást v ka-

tastru obce Kovářov. Ubytování je poskytováno ve čtyřlůžkových stanech, které jsou vybaveny lůžkovinami, nádobím na vaření a stolování, vaříčem a stolkem. V areálu je chata Diana, která slouží jako občerstvovací základna.

Cena: 1200,- Kč za stan na týden pro všechny zájemce

Zájemci o pobyt se mohou přihlásit u pana Kureše (o. z. ED – Trakční vedení, telefon 96 12 50 38).

Rekreační středisko Vesna

Rekreační středisko Vesna je v krásném, klidném prostředí Jizerských hor, asi 6 km od Jablonce nad Nisou v malebné horské vesničce – Nové Vsi nad Nisou. Toto středisko vám nabízí netušené možnosti pro turistiku a výlety, ať již přírodou (Čer-



ná Studnice, Smržovka) po velkém množství značených cest, nebo do okolních měst – Liberec se ZOO, botanickou zahradou a lanovkou na Ještěd, Jablonec nad Nisou s nádhernou přehradou i krytým bazénem a sklárským muzeem. Ideální rodinná rekreace s možností grilování, pečení selat a kuřat, ruským kuželníkem, kulečnickem a dalšími aktivitami.

Zájemci se mohou hlásit přímo v penzionu Vesna u paní Papouškové na telefonním čísle (0428) 31 23 28.

Odštěpný závod Autobusy nabízí

Rekreační středisko Lučanka

Penzion Lučanka se nachází v lesnaté krajině Jizerských hor nedaleko Jablonce nad Nisou, blízko známé rozhledny Bramberk. Patnáct minut chůze od střediska se nachází koupaliště, možnost koupání je i na přehradě v Jablonci nad Nisou. V rekreačním středisku je možnost vypůjčení horských kol.



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

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

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

Rekreační středisko Lučanka nabízí možnost pobytu při prodloužených víkendech v termínech 21. až 24. dubna, 28. dubna až 1. května a 5. až 8. května!

Ceny za den v Kč pro zaměstnance o.z. Autobusy od 1. července do 2. září 2000:

Plná penze	Dospělí	Děti do 10 let
Pokoj č. 1	220,-	190,-
2 až 10	210,-	180,-
11 až 13	200,-	170,-

Polopenze

Pokoj č.	Dospělí	Děti do 10 let
1	160,-	140,-
2 až 10	150,-	130,-
11 až 13	140,-	120,-

Ceny za den v Kč pro zaměstnance o.z. Autobusy od 1. dubna do 1. července a od 2. září do 23. prosince 2000:

Pokoj č.	Dospělí	Děti do 10 let
1	190,-	160,-
2 až 10	180,-	150,-
11 až 13	170,-	140,-

Polopenze

Pokoj č.	Dospělí	Děti do 10 let
1	130,-	110,-
2 až 10	120,-	100,-
11 až 13	110,-	90,-

Ceny pro ostatní zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a jejich děti do 10 let jsou o 40 až 80 Kč na den vyšší než ceny uvedené. Pro cizí a jejich děti do 10 let jsou ceny o 70 až 160 Kč na den vyšší než ceny uvedené.

Ceny pro školy a školky

- Mateřské školy 200,- Kč
- Základní školy 230,- Kč
- Střední školy, odborná učiliště a pedagogický dozor 250,- Kč

Zájemci se mohou hlásit na telefonním čísle 02/96 13 33 20-21, fax: 02/96 13 33 35

Rekreační středisko Soutice

Rekreační středisko Soutice je umístěno v krásném prostředí na soutoku řek Želivky a Sázavy, vhodném pro rybolov a sběr lesních plodů. Ubytování je v dvoupodlažních chatkách pro 2 rodiny. V každém podlaží je 1 pokoj se 4 lůžky. V přízemí je společná kuchyně s nádobím, remoskou a 2 vařiči na propan-butan. Naplnění bomby není v ceně. V ceně jsou lůžkoviny včetně povlečení.

Doprava na rekreační středisko je individuální.

Ceny za ubytování v sezóně od 27. května do 1. července 2000 a od 2. září do 17. září 2000 (ceny za ubytování jsou včetně DPH):

Nájem 1 pokoje do 3 dnů	280,- Kč / 1 den
Nájem 1 pokoje do 7 dnů	270,- Kč / 1 den
Nájem 1 pokoje nad 7 dnů	260,- Kč / 1 den
Při nájmu celé chaty získáte cenovou výhodu:	
Cena do 3 dnů	390,- Kč / 1 den
Cena do 7 dnů	380,- Kč / 1 den
Cena nad 7 dnů	370,- Kč / 1 den

Ceny za ubytování v sezóně od 1. července do 2. září 2000 (ceny za ubytování jsou včetně DPH):

Nájem 1 pokoje do 3 dnů	380,- Kč / 1 den
Nájem 1 pokoje do 7 dnů	370,- Kč / 1 den
Nájem 1 pokoje nad 7 dnů	360,- Kč / 1 den
Při nájmu celé chaty získáte cenovou výhodu:	
Cena do 3 dnů	490,- Kč / 1 den
Cena do 7 dnů	480,- Kč / 1 den
Cena nad 7 dnů	470,- Kč / 1 den

Zájemci se mohou hlásit na o. z. Autobusy, U vozovny 6, 108 56 Praha 10, telefon: 02/96 13 33 20, fax: 02/96 13 33 35

Rekreační středisko Červený mlýn v Nučicích

Rekreační středisko se nachází v krásné krajině Jižních Čech mezi městy Bechyní a Týnem nad Vltavou na břehu řeky Lužnice a je obklopeno lesy.

Ubytování je ve čtyřlůžkových chatkách, které mají malou verandu. Chatičky jsou vybaveny dvouvaříčem na propan-butan, infrazářičem, ledničkou a kempingovým nábytkem.

V ceně poukazu je započítáno zapůjčení lůžkovin včetně povlečení a jedna 2kg propan-butanová láhev k vařiči na jeden týden. Správce střediska nabízí poskytování dalších služeb v místě pobytu (prodej nápojů, mražených výrobků a občerstvení

Možnosti rekreace ve střediscích Dopravních podniků

s možností posezení na terase, která je vybavena stoly se slunečníky).

V měsících červenci a srpnu je možno si objednat stravování v nedalekém letním táboře Dopraváček.

Ceny poukazů:

Od 1. května do 30. června a od 1. do 24. září 2000

Nájem 1 chatičky:

zaměstnanec o. z. Autobusy 190,-Kč/den,
ostatní rekreanti 200,-Kč/den.

Od 1. července do 31. srpna 2000

Nájem 1 chatičky:

zaměstnanec o. z. Autobusy 200,-Kč/den,
ostatní rekreanti 220,-Kč/den.

Dále upozorňujeme rekreanty, že v případě použití vlastního vozidla se platí 40,-Kč za týden za použití cesty, která není majetkem odštěpného závodu Autobusy. Tato částka se platí u správy rekreačního střediska a po zaplacení bude na každé vozidlo vydána vjezdová karta, která opravňuje ke vjezdu do prostoru rekreačního střediska.

Provozovatel dále upozorňuje na povinnost uhradit cenu poukazu minimálně 30 dnů před nástupem na rekreaci. **Po tomto termínu je poukaz nabídnut jinému zájemci!**

V případě zájmu o pobyt v rekreačním středisku Červený mlýn se obraťte na odborovou organizaci o. z. Autobusy (U Vozovny 6, Praha 10, vchod C 1) pana Soukupa nebo pana Čadu, telefonní číslo 96 13 30 08 nebo 96 13 30 04. V případě nepřítomnosti můžete zanechat vzkaz na záznamníku.

Školní střípky

Lucerna patřila studentům. V pondělí 21. února patřil velký sál Lucerny studentům nástavbového studia SPŠ, SOU a U, a s. Spolu se svými učiteli, rodiči i přáteli přišli na svůj maturitní ples, který je prvním předznamenáním blížícího se konce jejich studia.

Každý maturitní ples má svá specifika – jeho hlavními aktéry jsou právě oni – žáci posledních ročníků.



Archiv SOU

Patří jim pozornost všech zúčastněných, když za zvuků „studentské hymny“ Gaudeamus igitur nastupují spolu se svými třídními učiteli na taneční parket k dekorování stuhou – **Maturant 2000**. Neopakovatelný okamžik si uvědomují oni i jejich rodiče, na kterých je vidět pýcha i dojetí. Množství videokamer a fotoaparátů v akci je důkazem jedinečnosti chvíle.

Ještě přání ředitele školy, dobře odmaturojte, přejí Vám všem úspěch nejen u zkoušek, ale i v životě, poděkování žáků učitelům, sólo pro třídní učitele, poděkování rodičům vyzváním k tanci a následuje tanec všech až do druhého dne.

Takže – vážení maturanti – ještě jednou Vám přejeme úspěch u písemné i ústní části maturitní zkoušky a hlavně dobrý start do života. Jako absolventy vás zveme na ples SPŠ, SOU a U opět 21. února – ale roku 2001.

Pochopitelně opět do Lucerny, kam jít, vždyť tak velká dobrá tradice... –sou–

Rekreace pro děti

Odštěpný závod Metro nabízí

Pro letošní rok se předpokládá pořádání stejných dětských táborů jako v loňském roce, to znamená **Dětský tábor Orlik, Dětský tábor Kunžak a Turistický tábor Tatry – Dolný Smokovec**. Bližší informace včetně termínů a cen budou zveřejněny v průběhu dubna 2000.

Odštěpný závod Elektrické dráhy nabízí

Plavecký letní dětský tábor Bršary

V Bršarích u Rokycan je pořádán již tradiční letní plavecký tábor pro děti, který se nachází v zalesněném údolí v těsné blízkosti velkého koupaliště. Pokud chcete, aby se vaše dítě naučilo plavat, nebo se v plavání zdokonalilo, využijte této nabídky.

I. turnus: od 30. 6. do 21. 7.
II. turnus: od 21. 7. do 11. 8.

– hlavní vedoucí pan Ivan Rajtr

– hlavní vedoucí paní Ilona Šandová

Kapacita: přibližně 60 dětí ve věku 7 až 15 let

Ubytování: dvojlůžkové stany

Stravování: 5x denně (zajišťuje školní kuchyně)

Doprava: autobusem od hotelu Olympik na Invalidovně

Cena: děti zaměstnanců přibližně 3300 Kč (bude upřesněno po dohodě se ZV OS), ostatní děti 3700 Kč.

Zájemci se mohou hlásit u paní Hamralové, telefon 96 12 22 51 nebo osobně v Charvátově ulici, 2. patro, č. dveří 209. Potvrzenou přihlášku včetně platby je nutno odevzdat do 31. května 2000.

Odštěpný závod Autobusy nabízí

Letní dětský tábor Dopraváček Nuzice

Odštěpný závod Autobusy nabízí pro děti zaměstnanců ve věku od 6 let do 15 let letní rekreaci na letním dětském táboře v rekreačním středisku v Nuzicích.

Rekreační středisko se nachází v překrásné krajině Jižních Čech, mezi městy Bechyní a Týnem nad Vltavou na břehu řeky Lužnice, obklopené lesy. V táboře je 30 čtyřlůžkových chatiček a 50 dvoulůžkových stanů. Pro rekreační využití jsou k dispozici dětem lodě a další sportovní potřeby.

Strava je pro děti zajišťována 5x denně (včetně svačin). O děti během pobytu pečují zkušení vedoucí včetně lékaře.

V letošním roce jsou připravovány čtyři turnusy letního tábora.

Černí pasažéři v pražské MHD

(Pokračování ze strany 14)

zdvojnásobení postihů v autobusovém provozu pokud cestující nezaplátí postih do patnácti dnů, tj. v dalším vymáhacím procesu prováděném advokátní kanceláří Brož & Sokol (novela Zákona o silniční dopravě). Podíl vymožených částek touto kanceláří vzrostl na 14,1 milionu korun (navýšení o 14 %). Tato skutečnost se projevila zpětně na zvýšeném podílu vymožených částek přímo Dopravním podnikem, tj. placených na místě a v doplatkové pokladně na 62 % (nárůst o 7 %).

V minulém roce pokračovala spolupráce s Městskou a Českou policií, i když zejména v první polovině roku byla poznamenána mediální kampaní, v níž byla zpochybňována pravomoc Městské policie zjišťovat totožnost cestujících a předávat ji Dopravnímu podniku a tím vázla v některých případech komunikace. Po vyjasnění problému je však vzájemná spolupráce velmi dobrá. I proto bylo velké úsilí vynakládáno na prosazení odpovídajících legislativních úprav v chystaných novelách Zákona o drahách a o silniční dopravě.

V roce 2000 chystáme řadu pozitivních kroků k zlepšení přepravně-tarifní kázně, umožněných

I. turnus: od 1. 7. do 21. 7. (20 dní)

II. turnus: od 21. 7. do 4. 8. (15 dní)

III. turnus: od 4. 8. do 18. 8. (15 dní)

IV. turnus: od 18. 8. do 1. 9. (15 dní)

Odjezdy autobusů na jednotlivé turnusy budou upřesněny v pokynech pro rodiče při vydání poukazu.

Ceny poukazů:

Turnus na 20 dní: děti zaměstnanců 3 300,-Kč, ostatní děti (mimo o. z. Autobusy) 4 000,-Kč.

Turnusy na 15 dní: děti zaměstnanců 2 500,-Kč, ostatní děti (mimo o. z. Autobusy) 3 000,-Kč.

V ceně poukazu je zahrnuto ubytování, stravování 5x denně, doprava a pojištění.

Pro členy odborového svazu lze poskytnout příspěvek na poukaz podle rozpočtu odborového svazu DOZU Hostivař na rok 2000!

Upozornění! Dítě bude zařazeno na letní tábor až v okamžiku zaplacení poukazu!

V případě zájmu o pobyt vašeho dítěte na táboře o. z. Autobusy se obraťte na pana Soukupa nebo pana Čadu, telefonní číslo 96 13 30 08 nebo 96 13 30 04. V případě nepřítomnosti můžete zanechat vzkaz na záznamníku.

Mimořádný

letní dětský tábor Dopraváček Nuzice

Ve dnech 25. až 29. září 2000 se v Praze uskuteční zasedání Mezinárodního měnového fondu. Ministerstvo školství ČR vyhlásilo na tento termín pro všechny pražské školy prázdniny.

Odborová organizace o. z. Autobusy jako provozovatel rekreačního střediska a letního dětského tábora v Nuzicích, vychází vstříc svým zaměstnancům a nabízí pro jejich děti tento týden rekreační pobyt v táboře Dopraváček za přijatelnou cenu.

Termín pobytu: 23. až 30. září 2000

Odjezdy autobusů na tábor budou upřesněny v pokynech pro rodiče.

Cena poukazů: děti zaměstnanců o. z. Autobusy 900,- Kč, ostatní děti (mimo o. z. Autobusy) 1.300,- Kč

V ceně poukazu je zahrnuto ubytování, stravování 5x denně, doprava a pojištění.

Upozornění! Dítě bude zařazeno na tábor až v okamžiku zaplacení poukazu!

Žádáme všechny zájemce o využití mimořádné nabídky, aby se přihlásili co nejdříve, a to nejpozději do 31. května 2000! Po tomto termínu budou volné kapacity nabídnuty cizím zájemcům!

V případě zájmu o pobyt vašeho dítěte na mimořádném táboře o. z. Autobusy se obraťte na pana Soukupa nebo pana Čadu, telefonní číslo 96 13 30 08 nebo 96 13 30 04. V případě nepřítomnosti můžete zanechat vzkaz na záznamníku.

Z podkladů jednotlivých odštěpných závodů sestavil Petr Malík

především novelou Zákona o drahách. Zákon, který nabude účinnosti 1. dubna 2000, odstraňuje disproporce vůči Zákonu o silniční dopravě a posiluje postavení kontrolních orgánů. Jsou v něm zakotveny základní práva a povinnosti dopravce i cestujících, zmocňuje Ministerstvo dopravy a spojů ČR k vydání jednotného Přepravního řádu pro přepravu osob a dává větší prostor dopravci s povinností vydat vlastní Smluvní přepravní podmínky. Vydání Přepravního řádu, který nabude účinnosti pravděpodobně 1. července, umožní naši společnost vydat Smluvní přepravní podmínky platné v celé Pražské integrované dopravě, zvýšit jednotné postihy za porušení přepravně-tarifní kázně a stanovit přepravní pravidla podle pražských provozních podmínek. Současně dojde k výměně kontrolních odznaků a služebních průkazů s novým logem našeho podniku.

Za zmínku stojí i zlepšení služeb cestujících veřejnosti vydáním nového druhu měsíční časové jízdenky s klouzavou dobou platnosti a zavedení doplňkového prodeje jízdenek řidiči v autobusovém provozu.

Josef Hocek,
vedoucí odboru přepravní kontroly

Články uveřejněné v této rubrice nevyjadřují stanovisko redakce.

Proč si stěžují cestující?

Každý jsme jiný. Každý máme jiné normy na povinnosti, práva i zásluhy, a každý máme i svoji momentální náladu, kterou to všechno kolem nás vnímáme a odvozujeme řešení. Dá se také bez nadšázky tvrdit, že každý z nás má průběžně pocit nějaké krivdy. Ani my, řidiči, nejsme výjimkou a ani vy, naši vážení nadřízení, byste nedopadli jinak, protože i vy jste lidé, jako my a oni. Důležitý je jen úhel pohledu a kdo a z jaké pozice situaci hodnotí.

V obchodním světě platí zásada, že náš zákazník je náš pán. Proto je jakákoliv připomínka k naší práci důležitá, chceme-li opravdu a vážně splňovat všeobecně požadovanou úroveň. V průběhu času se však stížnost stala pouhým předmětem řemeslnického aktu a jednostrannou hrou a honem na čarodějnice.

Sebevěrohodněji napsaná stížnost totiž ještě není důkaz, že se to tak stalo. Takže, bylo to tak skutečně nebo někdo cestujícího předtím rozčlil a ventil si našel na řidiči? Nejen to souseď, který se revanžuje za to, že jsem mu seřval jeho kluka, když čmáral fixem po zdi baru? Nejen to psychopat? Nejen to opilce, který si chce jen zahrát na „co se mu asi stane, když to napíšu?“.

Jen mimořádně a ve výjimečných případech dojde ke konfrontaci a má se jaksí samosebou, že to co stěžovatel píše, je fakt, a tudíž nedochází k dohledání pravdy, nýbrž jen k „samosoudcově jasnovidnému zpětnému prohlédnutí“ děje, a k tradičnímu vynesení rozsudku způsobem: „My z Boží vůle král a právo jsme rozhodli – jste vineni“.

Ve většině případů to pak korunuje finanční postih, přestože žádný státní orgán, potažmo zaměstnavatel, nemůže pohlízet na občana jako viněho, jestliže mu není schopen dokázat zavinění. Takže v našem případě dochází cíleně k porušování práv a svobod občana.

Z tohoto pohledu všechny finanční tresty, které byly uděleny a nebyly konfrontaci s cestujícím dokázány i s dalším svědkem, protože jinak se jedná o tvrzení proti tvrzení, byly uděleny protiprávně a jako takové jsou zpětně vymahatelné. Došlo tím jednoznačně a bez důkazů k poškození občanské bezúhonnosti.

K tomu ještě přísluší další velmi vážná otázka, jestli je v konstrukci mzdy řidiči Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, položka, kterou lze kráti o částky nazvané finanční postih? Myš-

leno – povolená zákonem, nikoliv vnitropodnikovým rozhodnutím, které nikdy nemůže být větší než zákon, ale právě naopak, zneužitím pravomoci a porušováním zákona.

V demokratické společnosti respektování práva druhého je samozřejmost a patří k slušnému chování. My jsme svědky arogance moci již delší dobu (kolik let už se tak trestá?!), navíc za trapného souhlasu odborové organizace, která si ochranu práv svých voličů představuje zřejmě poněkud zjednodušeně a pohodlnicky.

Zcela zřetelně vidím, jak na tento článek zareaguje hospodářské vedení, fantazie mi však vypovídá svou poslušnost, když si chce představit, jak si odboráři zdůvodní (bohužel, jen sami před sebou) tento naprosto netečný přístup k plnění hned úvodního ustanovení svých stanov: „Hlavním posláním odborového svazu, jeho orgánů a organizací je obhajoba a prosazování sociálních, pracovních, ekonomických, mzdových zájmů členů odborového svazu a ochrana jejich práv.“

Vili Sebera, garáž Řepy

Vážená redakce,

váš článek „O bezmoci“ v minulém čísle mne inspiroval k napsání zážitku z dovolené v německém městě Halle a. d. Saale. Při jízdě tramvají na periferii města se náhle objevili dva revizoři, kteří se prokázali služebním průkazem (tak mne napadá, na co odznak, když rozhodující je průkaz?). Viditelně nervozita mladíka, sedícího proti prostředním dveřím je donutila věnovat se pouze jemu. Jelikož tramvaj byla v pohybu, odstoupil tento vykutálený klient DP od úmyslu roztrhnout dveře (starý typ na T4) a spojil se pouze s tím, že povstal, aby se připravil k útku. Revizoři k němu přistoupili a požádali ho o předložení jízdního dokladu. Obratem jim sdělil, že nic předkládat nebude a že hodlá vystoupit. Nato se stalo něco, co bych v žádném případě neočekával. Jeden z revizorů použil jakéhosi chvatu, během vteřiny seděl mladík opět na sedačce a jednu ruku měl pomoci náramků připoutanou k držáku na opěradle. Revizor mu zároveň s tím sdělil, že je předběžně zadržten do příjezdu policie, protože způsobil dopravnímu podniku škodu. Toto vše vyvolalo u černého pasažéra ohromnou vlnu agresivity. Nejprve zkoušel křičet, že to bylo slyšet po celé čtvrti. Když zjistil, že mu to nepomůže, vyndal mobilní telefon a předstíral, že volá advokátovi. Ani tento trik se ne-



Co zajímavého najdete na internetu



Minulý měsíc jsme si připomněli rok od vstupu do Severoatlantické aliance. Možná by nebylo špatné si také připomenout, proč se tak stalo, co to NATO je a v čem nám prospěje. Jde o otázky, na které stále značná část české populace nezná přesnou odpověď. Přitom s pomocí internetu si na ně může každý odpovědět snadno a rychle.

Nejdůležitější, nejobsažnější a nejužitečnější adresou věnující se Severoatlantické alianci je samozřejmě její oficiální server www.nato.int. Je zde výborně propracovaná struktura celé aliance i stránky jednotlivých institucí NATO, vše je navíc denně aktualizováno. Zajímavou položku těchto stránek představuje sekce multimédií (chcete-li se na ni dostat přímo, zde je kontakt: www.nato.int/multi/multi.htm). V jednotlivých oddílech (foto, audio, video) můžete sledovat i slyšet jednotlivé představitel aliance. Čtvrtý oddíl – Virtual visits – vám zase umožní procházet se jednotlivými sály bruselského sídla NATO.

Kvalitní webové stránky o Severoatlantické alianci naleznete i v češtině. Nemíjí mnoho, ale dvě adresy určitě za zmínku stojí. Na první z nich, www.cdfc.cz/nato/, naleznete Informační a dokumentační středisko NATO, spravované Centrem pro Demokratickou a Svobodné Podnikání. Jde o nejlepší české stránky o alianci, jejichž listováním je možné dohledat skutečně vše podstatné – od plného zně-

ní jednotlivých dokumentů NATO až po odpovědi na nejčastější otázky související s aliancí a naším členstvím v ní. Přehledně a zajímavě stránky provozuje také Ministerstvo obrany ČR na adrese www.army.cz/nato/index.htm, kde nabízejí počtení v oficiálním žurnálu NATO Review.

Kvalitními českými webovými stránkami se to naopak přímo hemží kolem instituce, do níž nás vstup teprve čeká. Vzhledem k tomu, že přijetí do Evropské unie bude mít na život každého z nás mnohem zásadnější a viditelnější dopad než vstup do NATO, nebylo by od věci se na některé podstatné změny připravit. Budiž vám internet pomocníkem a rádcem.

Procházku Evropskou unií na českém internetu je bezesporu nejlepší začít na adrese www.euroskop.cz. Euroskop je projekt Ministerstva zahraničních věcí ČR a nutno říci, že je to projekt více než zdařilý. Novinky, události, historie, slovníček základních pojmů EU, informace o členských státech, evropské právo, evropské instituce, dokumenty, příprava na vstup, ankety, rozhovory, analýzy, komentáře, denně aktualizovaná databáze článků o EU z českého tisku, odkazy na další zdroje. To vše a ještě mnohem více najdete právě na výše zmíněné adrese. Víte, co to je Schumanova deklarace? Jak vypadá vlajka EU? Nebo jaký je rozdíl mezi Evropskou radou, Radou EU, Evropskou komisí

setkal s úspěchem. Nakonec při neustálém nadávání a vyhrožování revizorům kupodivu našel občanku. Po jejím předložení byl ihned „osvobozen“ a nervové zhroucení vystoupil. Nutno dodat, že revizoři po celou dobu konfliktu vystupovali zcela asertivně a bylo vidět, že jsou pro tyto případy dobře vyškoleni.

Pokud píšu o postihu černých pasažérů, měl bych zároveň napsat něco i o prodeji a ceně jízdenek. Město Halle bylo kdysi východoněmecké město a prodávalo pravou revoluci v městské dopravě. Jeho dopravní podnik HAVAG nyní s pomocí 650 řidičů vypravuje denně 80 autobusů a 120 vlaků tramvají, převážně typu T4D a B4D naší výroby, postupně rekonstruované AEG. O prodej jízdenek se starají jednak předprodejní místa, jednak automaty, umístěné na každé důležitější zastávce (přibližně každá třetí). Jízdenky s přírůžkou prodává samozřejmě i řidič a nijak se tím nezdržuje, protože tuto možnost využívá vzhledem k dostatečné předprodejní síti jen málokdo. V této souvislosti mne napadá, jak asi bude u nás stanoven standard „Prodej jízdenek v automatech“, když turisté přibývají do naší metropole z Halle, jsou zvyklí mít automat skoro všude s tím, že vedle mincí bere samozřejmě i bankovky a karty. Také bych se zmínil o ceně jízdenek pro jednotlivou jízdu: 15 minutová nepřestupní 1,50 DM, 60 minutová přestupní 2,50 DM, 60 minutová přestupní pro čtyři použití 8,00 DM. Jízdenky mají stejný formát i způsob označování jako u nás, chytře je zavedena jízdenka na 4 použití, kterou lze označit na všech čtyřech stranách lístka a která je i cenově zajímavější. K tomuto tématu musím též podotknout, že jsem jel během deseti dní pobytu místní MHD 10 krát, z toho mě pětkrát kontrolovali revizoři.

Je mi jasné, že náš podnik asi nebude mít dost prostředků na tak časté kontroly, ani na zavedení stejného luxusu prodeje jízdenek jako v Německu, ale zároveň doufám, že v zájmu poctivých cestujících pomohou určité tlaky na úpravy legislativy, jak státní, tak vnitropodnikové, k celkovému zlepšení současné situace u nás.

A na závěr malou perličku: ve městě Halle vůbec nezanevřeli na „Den dopraváků“, který dnes nazývají HAVAG-CITYTAG. Na centrálním historickém náměstí se prezentuje dopravní podnik svými službami včetně současného i historického vozového parku. To vše je uspořádáno formou volně dostupnosti s bohatým kulturním programem. Dobrý nápad.

Waldemar Grutke, dispečink o. z. Autobusy

a Evropským parlamentem? Euroskop vám spolehlivě odpoví. Navíc je velmi přehledný, zpracovaný v příjemné kombinaci oranžové a modré a s vlastním vyhledávačem. Lze rozhodně doporučit.

Z dalších internetových zdrojů je nutné vyzdvihnout Evropské dokumentační středisko Univerzity Karlovy na adrese www.eis.cuni.cz. Zde je k dispozici katalog velkého množství publikací o Evropské unii a rovněž časopis Informace z Evropy, seznamující s nejbližšími novinami v EU. Dalším zajímavým časopisem, zaměřujícím se na proces rozšiřování EU, je Integratec, sídlící na eponymní adrese www.integrace.cz. Jeho hodnota tkví především v množství polemických článků, komentářů a úvah. Specifický podnikatelský úhel pohledu zaujímá Hospodářská komora ČR, jejíž Centrum pro evropskou integraci naleznete na www.komora.cz/eu/. Stejně jako na Evropskou tu mají k dispozici slovníček důležitých pojmů, zaměřený ovšem trochu jiným směrem (navíc je ke stažení ve formátu Word) a hlavně zde zveřejňují aktuální seznam seminářů a konferencí o Evropské unii.

Z oficiálních webových stránek zmíníme pouze dvě. Ústřední server Evropské unie sídlí na <http://europa.eu.int>. Všechny informace (a jsou jich skutečně kvanta) jsou k dispozici v 11 jazycích a jsou samozřejmě denně aktualizovány. Pokud chcete číst některá oficiální prohlášení v češtině, navštivte adresu www.evropska-unie.cz – oficiální stránky Delegace Evropské komise v ČR.

-mš-

Pražský dopravní zeměpis II

12. část Letňany

Letňany známe od roku 1347 a jejich jméno prý naznačuje, že je kdysi osídlili lidé, kteří přišli z Letné. V uvedeném roce patřily měšťanskému rodu Velflovců. Ti ves snad v roce 1376 prodali neznámému majiteli a za husitských válek ji zabrali Pražané. Do roku 1448 patřily Letňany Starému Městu, ale svůj nárok si činilo i Nové Město, kterému na základě dohody skutečně připadly. Některé zdejší jednotlivé dvory se později dostávaly do rukou různých majitelů, včetně pánů z Letňan. V roce 1547 je Novoměstským zavalil Ferdinand I., ale ještě téhož roku jim byly vráceny k vydržování špitálu sv. Bartoloměje. Brzy je získal Jan z Valdštejna, který však musel zmíněnému špitálu také odvádět poplatky. Později Letňany vlastnila Marie Magdalena Trčková, v roce 1622 připadly k císařskému brandýskému panství a v roce 1631 se staly vlastnictvím Albrechta z Valdštejna. Po Valdštejnech tu v roce 1651 nastoupil další známý rod, Černínové z Chudenic, přesněji jeho příslušník Heřman. Součástí černínského vinořského panství byly Letňany až do roku 1849, kdy se staly samostatnou obcí. Tu si udržely až do svého připojení ku Praze 1. ledna 1968. Dnes tvoří samostatnou městskou část.



Ještě na začátku 20. století byly Letňany zemědělskou obcí, vždyť z 558 hektarů jejich rozlohy tvořila 538 ha pole. V 55 domech bydlelo 707 obyvatel. Fara byla v Třeboradicích a pošta v Čakovících (od roku 1873). Počet obyvatel poprvé výrazněji vzrostl na sklonku 20. let, když tu přibýly domy v důsledku výstavby prvních průmyslových závodů (1527 obyvatel v roce 1930), podruhé v letech 1975 – 1983, kdy se stavělo velké sídliště s 1470 byty. Bytová výstavba pak zasáhla i na bývalou starou náves, kde býval rozsáhlý dvůr a rybníček s koupalištěm. Kromě sídliště vznikl menší obytný soubor Za Avii mezi ulicemi Tupolevovou a Novosvětskou a už za první republiky byla postavena kolonie U Proseka, což bylo fakticky pokračování tzv. Prosecké kolonie na letňanském katastru. Dnes v Letňanech žije bezmála 15 tisíc lidí.

Letňany se už ve 30. letech zařadily mezi důležité průmyslové obce v okolí Prahy. Zdejší výroba byla spojena především s leteckou dopravou. Bylo to dáno zdejší výhodnou polohou i blízkostí prvního pražského civilního letiště ve Kbělech. V roce 1927 se do Letňan přestěhoval Výzkumný a zkušební letecký ústav a o čtyři roky později byla do Letňan převezena továrna na letadla Avia (od roku 1960 vyrábějící automobily). V roce 1925 vznikla v obci další důležitá továrna, Letov, původní Letecký arsenál, založený v roce 1918. Oba podniky významně poznamenaly zdejší život.

Letňany ležely na okresní silnici vedoucí z Prahy přes Prosek do Čakovice. Z Karolina to bylo pěšky 1 a tři čtvrtě hodiny. Používala se také spojka na klíčovskou serpentinu a do Vysočan. Kromě toho existovaly silnice do Kbel a také do Kobylis. Kobylská cesta jako jediná patří minulosti a zanikla v souvislosti s výstavbou sídliště Severního Města a nového komunikačního systému. Její směr dnes připomínají jen krátká ulice Příborská, která je jejím pozůstatkem a samozřejmě celá dnešní ulice Střelnická. Celkem slušné spojení s Prahou získaly Letňany od 28. října 1872 prostřednictvím železniční tratě, která vedla po katastrální hranici s Čakovicemi. V Čakovících bylo postaveno i nádraží, na které to bylo z Letňan ne-

celou půlhodinku chůze. Cesta vlakem do Vysočan trvala 22 minut, na některé z dalších pražských nádraží to bylo ještě přibližně dalších deset minut. Pro cesty do Prahy či zpět ale připadalo později v úvalu snad i autobusové spojení přes Kbely, což znamenalo opět necelou půlhodinku pěší cesty mezi oběma obcemi.

Po vytvoření Velké Prahy s účinností od počátku roku 1922 zůstaly Letňany mimo hlavní město, bezprostředně s ním ale hraničily. Na křižovatce dnešních ulic Beranových a Příborské byl zřízen úřad potravní daně, zajímavé však je, že část letňanského katastru, kolonie U Proseka, byla zahrnuta do pražského obvodu potravní daně. Správní i daňová hranice

na řadu let tvořily překážku pro autobusy Elektrických podniků. Tak tomu ostatně bylo, jak jsme již několikrát psali, i na jiných místech. První zatím doloženou autobusovou linku do Letňan zřejmě zavedl soukromník. Měla číslo 2222 a vedla z Vysočan do Hovorčovic. Určitě jezdila v letech 1930 – 1932. S rostoucím průmyslovým významem Letňan se začaly o dopravu zajímat i větší společnosti. V srpnu 1931 zažádala o koncesi Autodopravní společnost, a to pro linku Vysočany – Letňany – Čakovice – Miškovice – Brázdim – Kostelec nad Labem. V trase Vysočany – Čakovice patrně jezdila už dříve. Proti lince ADS byly Elektrické podniky, které zavedly 23.



Foto: Jan Šurovský

února 1931 vlastní linku z Prosecké ulice do Prosecké kolonie, tedy v odlišné trase, ale měly v úmyslu v případě vyřešení daňových potíží spojených s přeježděním hranice Prahy ji prodloužit až k továrně Avia. K tomu ale nakonec nedošlo. Linka Elektrických podniků O (toto označení dostala až po dvou měsících své existence) tedy řešila, s malou docházkovou vzdáleností, jen obsluhu kolonie U Proseka. Její trasa vedla dnešními ulicemi Proseckou, Na vyhlídce, Na Proseku, Měšickou (dnes už také částečně neexistuje) a končila u ulice Miškovické.

Zaměstnanci letňanských podniků založili v roce 1933 *Sdružení dělníků a úředníků spolumajitelů autobusu pro vlastní přepravu*, které zajišťovalo dopravu svých členů do jejich zaměstnání ze všech částí Prahy do Letňan. O dva roky později mělo sdružení už několik autobusů. Neznáme dokdy dopravu provozovalo.

Během druhé světové války, v době katastrofální situace v autobusové dopravě, stály Elektrické podniky před úkolem zajistit dopravu do strategicky významných letňanských továren. Vznikl projekt tramvajové tratě Kobylisy – Letňany podél okresní silnice. Jednokolejná trať s výhybnami měla být zakončena smýčkou pod dnešní Bolatickou ulicí. Kolejový materiál, kterého byl také nedostatek, měl být získán zjednotěním či úplným zrušením někte-

řích „méně důležitých“ tratí. Dokonce se začalo se stavbou (přípravné terénní práce zajišťovala soukromá firma), ale nakonec byly v roce 1944 veškeré práce zastaveny a dopravu se podařilo zajistit kvalitněji až po válce. Nejdříve byla do Letňan prodloužena linka O (od 7. dubna 1947 k Letovu, od 2. května až k Avii) a jezdila v jiné trase než před válkou – přes oblast Krocínky. Ve stejné době začala jezdit z Vysočan do Čakovic také linka ČSD, později přibýly i další linky ČSAD. Kromě toho získaly Letňany, respektive továrna Avia, další spojení prostřednictvím autobusové linky E (později 103) z Kobylis a Ďáblic. Autobusové řešení dopravy do letňanských továren nebylo považováno za definitivní a od 24. srpna 1952 převzaly úkoly bývalé linky O (od konce roku 1951 měla číslo 120) trolejbusy linky č. 58. Tím se na řadu let základní dopravní spojení do Letňan ustálilo. Přesto současně s dokončením trolejbusové tratě Dopravní podnik vypracoval projekt tramvajové tratě z Vychovatelny do Čakovice, ale z návrhu sešlo zřejmě pro jeho finanční náročnost a patrně také pro tehdejší neochotu skutečně rozšiřovat tramvajovou síť. V roce 1957 linka č. 58 přepravovala více než čtyři tisíce z 6762 cestujících do Letňan, o zbytek se podělily autobusová linka č. 103 a linka ČSAD.

Od počátku 60. let se systematicky připravovalo zrušení trolejbusové dopravy v Praze. Likvidaci letňanské linky uspišilo propadnutí komunikace v ulici Nad Krocínkou od 9. července 1965. Náhradní dopravu zajistily zpočátku autobusy s číslem 58, ale 29. listopadu 1965 byla trolejbusová linka zrušena definitivně a dopravní obsluha Proseka, Letňan a Čakovice byla řešena novými linkami č. 141 (Bulovka – Ďáblice – Čakovice, ZJD – Letňanské strojírny) a 152 (Vysočany, OÚNZ – Kro-

cínka – Letňany – Čakovice), později přibýla ještě linka 153. Způsob základní dopravní obsluhy Letňan se později ještě několikrát změnil, zejména v souvislosti s výstavbou sídliště. V roce 1969 získaly Letňany spojení se sousedními Kbely linkou č. 110 a od 23. ledna 1978 začaly obsluhovat autobusy nové sídliště po nové ulici Tu-

polevově, což přineslo lepší obsluhu i lokalitě Za Avii. V roce 1979 byla zavedena linka č. 233, která zajistila přímé spojení letňanského sídliště s centrem Prahy s vazbou na stanici metra Sokolovská (Florenc). Větší změnu v dopravě znamenalo uzavření části staré čakovické silnice, když se rozšířoval závod Avia. Od 1. února 1988 proto jezdí autobusy trvalou objíždkou Krausovou ulicí a před Avii byla postaveno nové autobusové obřatiště a úsek mezi zastávkami Avia Letňany a Avia sever byl z veřejné dopravy zcela vyloučen.

Zásadní zrychlení spojení s centrem Prahy pro obyvatele Letňan pochopitelně znamenalo postupné prodloužování linky B metra na Českomoravskou (v roce 1990) a na Černý Most (v roce 1998). V nepříliš vzdálené budoucnosti by mělo dokonce přímo do Letňan jezdit i metro, prodloužená linka C. První část nového provozního úseku (Nádraží Holešovice – Ládví) by se měla vbrzku začít stavět. Jestliže se v minulosti Letňany nedočkaly tramvaje (po letech 1944 a 1953 se ještě studijně prověřovala možnost výstavby tramvajové tratě na sklonku 80. let) ani obnovy trolejbusové dopravy (obsluha Severního města trolejbusy se navrhovala ještě i v 90. letech v souvislosti s prodloužením metra C), přinese jim prodloužení metra nejzásadnější změnu v jejich dopravní historii.

-pf-, -fp-

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 2/2000: První soutěžní otázka nového roku vás zavedla na křižovatku ulic U Plynárny, Bohdalecké, Chodovské a Záběhlické, v jejíž blízkosti se nacházela konečná linky č. 23.

Potvrdily se naše předpoklady, že únorová fotografie bude patřit k těm lehčím. Do uzávěrky přišlo na naši adresu rekordních 56 odpovědí a všechny byly správné! Všechny tudíž postoupily do losování, které proběhlo ve čtvrtek 16. března na zasedání redakční rady. Štěstí se usmálo na Karla Doškáře, K. Blašku a Mirko Havlíka, kteří od nás obdrželi knihu „Sto let ve službách města“ autorů Pavla Fojtíka, Marie Jílkové a Františka Proška. Všem, kteří nám poslali svoji odpověď, děkujeme a výhercům srdečně blahopřejeme!

Tentokrát jsme připravili tvrdší oříšek, proto pojíme malou nápovědu. Fotografie měla být pořízena na přelomu čtyřicátých a padesátých let. Na vaše názory a odpovědi čekáme do konce měsíce dubna. Na trojici úspěšných řešitelů čeká kniha Sta-

nislava Linerta „Vožidla pražské tramvajové dopravy“ a také několik propagačních předmětů našeho podniku z poslední doby.

Jsmo přesvědčeni, že už alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, a tak neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Ti, kdo pravidelně soutěží, adresu do redakce znají, těm ostatním pro osvěžení: DP-KONTAKT, Bubenská 1, 170 26 Praha 7. (Toto kolo ještě tato adresa platí, ale příště už může být všechno jinak!) Čekáme na vaše korespondenční listky, pohledy nebo dopisy označené heslem „Soutěž“. Pokud nechcete utrácet za poštovné, využijte vnitropodnikovou poštu, fungující bezplatně. Zásilku v tomto případě označte následujícím způsobem: DP-KONTAKT, 90 014, Drahobejlova 48. Také můžete využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti s označením DP-KONTAKT (v sousedství vrátnice).

Tentokrát se vás ptáme počtyřiadvacetě – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

Napsali o nás

Večerka (13. 3. 2000)

Expresní rychlodráha bude svištět do Ruzyně už za pár let

V současné době je celý projekt ve stádiu přípravného řízení. Je plánováno, že mezi stanicí Masarykovo nádraží a stanicí Dejvice by měla rychlodráha jezdit po renovované nynější trati. Úsek mezi Dejvicemi a stanicí Ruzyně bude dvoukolejný s mimoúrovňovými přejezdy a dalšími stanicemi. A konečně mezi Ruzyní a letištěm bude stát úplně nová trať se zastávkou Dlouhá míle. První práce na nové rychlodráze se rozběhnou na konci roku 2001.

•••

Hospodářské noviny (14. 3. 2000) Pražskou dopravu bude řídit TETRA

Společnosti Motorola a Ascom získaly od pražského magistrátu zakázku na vybudování prvního profesionálního mobilního radiokomunikačního systému standardu TETRA v ČR. Systém s názvem Dimetra, který bude zprvu využívat čtyři základnové stanice, zajistí provoz klíčových datových a hlasových služeb na terminálech zabudovaných v městských tramvajích, autobusech a ve vozidlech silničních. Pražským cestujícím přinese bezdrátový komunikační systém Dimetra přesnější dopravní služby a lepší informace o jízdách, magistrátu umožní efektivněji řídit provoz a údržbu městské infrastruktury. Systém, který bude uveden do provozu ještě letošního roku, bude pracovat v pásmu 410 – 430 Mhz.

•••

České slovo (20. 3. 2000) Dopis z metra je záhadou

Milostný dopis, který se od počátku letošního roku již třikrát objevil na reklamních plochách ve vozzech pražského metra, dojíždí cestující, hlavně ženy. Právě ony se nemohou dočkat dalšího pokračování příběhu o opuštěném milenci, který se snaží získat zpět svou lásku. Někteří odborníci na reklamu si myslí, že dopis je chytře vymyšlená reklamní kampaň na zatím neznámou službu či výrobek.

„Je to nádherné, ale neúčinné,“ řekl známý expert na milostné vztahy Miroslav Plzák. „Jako psychiatri by mě však mrzelo, kdyby se jednalo o projevy paranoika.“

„Nemyslím si, že dopis z metra je tím, za co se vydává,“ uvedl představitel Asociace českých reklamních agentur Miroslav Jeřábek.

Šéf společnosti Rencar, která zveřejnění dopisů umožnila, Alexandr Křížek, trvá na tom, že dopisy nejsou nápadem, který má zvýšit sledovanost reklamy v dopravních prostředcích. Faktem nicméně zůstává, že nejsledovanější inzerát přišel již zadavatele na statisíce korun. **Vybrala ing. Alena Urbanová**

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A.** Řecká filozofická škola; vojenský útvar; sražené vodní páry; bohatství; jméno norských králů. – **B. 1. díl tajenky;** taška. – **C.** Předložka; moře na Měsíci; druh slitiny; obuv; francouzský komik; zmrzlá voda. – **D.** Hořké léky; poloha cvičence; vymřelý pták; výtopna; končetina. – **E.** Slavná herečka; slovensky „jinak“; důvěra; vsávati; plemeno psa. – **F.** Osobní zájmeno; exitus; roční období; peněžitá částka; hmota; řecké písmeno. – **G.** Značka gallia; peřej; parková květina; bílé pečivo; provazy; sůl (lékopis). – **H.** Původce díla; lahodný pokrm; bia; výčep; borka. – **I.** Rodový svaz; lavice (nářečně); keňský běžec; skládací přístřeší; perský koberec. – **J.** Záznak; vodní tok; náš tenista; druh břidlice; starý hudební nástroj; název písmene. – **K.** Intoxikace; **2. díl tajenky.** – **L.** Sardiňan (řidčeji); Mauglího druh; kovový prvek; světadíl; úder tágem.

SVISLE: **1.** Krupě; velký pes; někdo (knižně). – **2.** Zvuk trubky; jméno Pučálkovic žirafy; skořápka měkkýšů. – **3.** Číslovka; druh pepře; situace; hrčivý zvuk. – **4.** Akvarijní rybka; africký savec; vojenský tvar. – **5.** Juviové ořechy; avivážní přípravek; bulharská měna. – **6.** Možno; těsný; rod opic. – **7.** Dovednost; Samat; pojivý nápoj; SPZ Pelhřimova. – **8.** Malý kůl; ženské jméno; žlutavý prášek. – **9.** Moment; koupací nádoba; úder. – **10.** Pohyb vzduchem; otvor; české město. – **11.** Citoslovce pohrdání; borový les; SPZ Žiliny. – **12.** Kladná elektroda; usušená tráva; sečná rána. – **13.** Heslo; psice (nářečně); část těla. – **14.** Citoslovce pochopení; šachová figura; ražená chodba. – **15.** SPZ Mostu; Krokova dcera; Shakespearův král; název sykavky. –

Tajenka z čísla 3: Pravda přátele má, ač ne vždy na ulici. (České přísloví)

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

16. Konžská žirafa; německý literát; šelmy. – **17.** Potom; rudná žíla; samostřil. – **18.** Ozdobný pás ke kimonu; ranní vláha; bývalý estonský šachista. – **19.** Hle (nářečně); zvěšovací sklo; kuchyňská potřeba; klatba. – **20.** Rachmaninova opera; ženské jméno; SPZ Nity. – **21.** Kaz; pohádková bytost; obojživelník.

Pomůcka: Keres, Rono.

PaedDr. Josef Šach

Vyberte novou kravatu ke stejnokroji!

Jak jsme vás informovali na jiném místě tohoto DP-KONTAKTU, ve druhém čtvrtletí letošního roku se v oděvním skladu objeví uniformy opatřené no-

vým logem naší společnosti. V této souvislosti se připravuje také výroba nové kravaty a vedení společnosti se obrací na vás, kteří nosíte kravatu každý den, abyste rozhodli, která ze tří variant bude zadána do výroby.

Do konce dubna můžete hlasovat pro jeden z návrhů A, B nebo C.

Návrh, který dostane nejvíce hlasů, bude vyroben a my vás s ním seznámíme v červnovém DP-KONTAKTU.

Jak hlasovat? Své hlasy můžete posílat vedoucím obchodně-zásobovacího odboru o. z. Elektrické dráhy ing. Josefu Dalešickému elektronickou poštou (dalesickyj@ed.dp-praha.cz) nebo písemně veřejnou poštou na adresu: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, o. z. Elektrické dráhy, obchodně-zásobovací odbor, Bubenská 1, 170 26 Praha 7. Ještě výhodnější je poslat svůj názor vnitropodnikovou poštou a v tom případě zásilku označte: o. z. Elektrické dráhy, obchodně-zásobovací odbor 12 350, Bubenská 1. V každém případě však svůj dopis, pohled nebo korespondenční lístek označte heslem „Kravata“. –red–



Fotbalový turnaj bude odehrán 17. června!

Nejlepší fotbalisté kontinentu již nyní uvažují o šampionátu, který bude od 10. června do 2. července hostit Belgie a Nizozemsko. Nejlepším hráčům kopané z našeho podniku nemůžeme nabídnout žádné zahraniční cesty, ale na sobotu 17. června je připravován již V. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele.

V prvních dvou ročnících se z vítězství radovali zástupci Elektrických drah, reprezentující hostivařskou Opravnu tramvají. Třetí ročník se hrál pod taktovkou nejmladší generace ze Středního odborného učiliště a z loňska si mnozí zcela jistě ještě pamatují triumf celku Metro I, který ve finále brankou Bohumila Vavříny porazil snaživě učně. Pátý vítěz převeze putovní pohár z rukou generálního ředitele ing. Milana Houfka 17. června v podvečerních hodinách.

Zatím se z úspěchu neradovali zástupci o. z. Autobusy a ředitelství, a tak uvidíme, jak se připraví tenkrát.

Turnaj bude zahájen v sobotu 17. června v 8.00

výkopem prvního zápasu. Stejně jako v minulých letech by se mělo turnaje zúčastnit osm týmů, po dvou z odštěpných závodů Metro, Elektrické dráhy a Autobusy, po jednom ze Středního odborného učiliště a ředitelství. Hrací systém se odvíjí od celkového počtu účastníků, ale je naplánováno, že osm celků bude rozděleno do dvou skupin po čtyřech, kde se utká každý s každým. Následovat budou souboje o konečné umístění. Naplánováno je 18 zápasů hraných 2 x 15 minut, kromě finále, jehož poločasy budou o pět minut delší.

Všechny zaměstnance podniku, kteří neobléknou dres a nepředstaví se na zeleném pažitě, nebo nebudou vázání služebními povinnostmi, zveme srdečně do hlediště, kde mohou povzbuzovat své kolegy na hřišti.

Již nyní si vyznačte v kalendáři, že v sobotu 17. června v 8.00 hodin bude zahájen V. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele.

–bda–

Vlastníma očima

Je to už nějaký ten pátek zpátky, co jsem zjistil určité nesrovnalosti v návaznosti metra a autobusu v polonočním provozu v jednom z přestupních uzlů. Nedalo mi to a při vhodné příležitosti jsem se o své zkušenosti podělil s jedním ze zodpovědných pracovníků. Jeho odpověď byla velice nadějná. „Podíváme se na to, a pokud to půjde, tak to upravíme.“

Dlouho jsem v této stanici nepřestupoval, až opět před několika dny. Naštěstí jsem si zapamatoval, že přestup z metra na autobus tu byl skutečně na knop, a tak jsem poměrně dlouhý eskalátor vyšel rychle nahoru a vyběhl na nástupiště. Za několik málo vteřin přijel autobus, nastoupili dlouho čekající nebo rychlí chodci a odjel. Naprosto přesně podle jízdního řádu.

Ti, co na pohyblivých schodech jen stáli a neznají zdejší realie, si počkali v nepříjemném chladu dalších dvacet minut. Nevím, co si cestující v tu chvíli pomyslí o kvalitě nabízených služeb, ale mnoho pozitivního to asi nebude.

Já jsem jen začal přemýšlet, proč není možné odjezd autobusu o nějakou tu minutu posunout (stačily by dvě nebo tři) a všichni přestupující cestující by nemuseli na zastávce trávit dlouhé minuty zbytečně.

O pár dní později jsem nezkoušel přestoupit v tom samém uzlu na autobus, ale na tramvaj. Výsledek mého zkoumání však byl obdobný.

O návaznosti

V polonočním provozu má metro interval deset minut, tramvaje dvacet. Jelikož mým směrem odjíždějí dvě linky, řekl jsem si, je to výborné, dvacet děleno dvěma je deset, a tak na každý vlak metra bude navazovat jedna z linek. Ale ouha!

První linka odjela dvě minuty před příjezdem metra a druhá jede deset minut po příjezdu mého vlaku, tudíž v době v příjezdu další soupravy. Přitom doba nutná na přestup je do pěti minut. Zřejmě je lepší, aby si cestující déle postáli na zastávce, než aby byl o něco dříve v cíli své cesty.

Před více než třemi lety se rozbíhal v naší společnosti Program kvality služby. Náš konzultant nás nabádal, abychom se také věnovali přestupním vazbám. To je totiž čas, který náš zákazník tráví zbytečně a jen proto, že jsme nebyli schopni přijmout taková opatření, která by „plonkový“ čas dokázala zkrátit. Nikoliv však tak, aby přípoj stihl jen atleticky zdatní, ale každý „průměrný“ cestující. Zbytečné prodlužování také nemá cenu.

Zde popsané problémy jsou problémy mezi několika pracovišti více závodů, ale nikdy bych si nemyslel, že na jízdní době nepřesahující počet prstů na jedné ruce se nejsou schopni domluvit v rámci jednoho závodu. Bohužel, ale i to je každodenní realita.

Žijte v pohodě a užívejte začínajícího jara!

–bda–

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V dubnu 2000 oslaví 77. narozeniny:

Josef Barták – A, garáž Kačerov (29).

V dubnu 2000 oslaví 70. narozeniny:

František Lhoták – A, odbor správní (35).

V dubnu 2000 oslaví 67. narozeniny:

Karel Bláha – A, garáž Řepy (31).

V dubnu 2000 oslavují 60. narozeniny:

Rudolf Čapek – ED, prov. vrchní stavba (33), Jaroslav Černý – ED, provozovna měničny (34), Jaroslav Chládek – ED, provozovna Vokovice (27), Ondřej Kopera – M, služba technolog. zařízení (10), Jaroslav Peško – M, služba sděl. a zabezpeč. (22), Richard Romolín – Ř, odb. inter. auditu a kontroly (35), Pavel Ryjáček – ED, prov. opravná tramvají (23), Jan Řehák – M, služba staveb a tratí (27), Josef Svoboda – M, služba staveb a tratí (11), Jaroslav Šťastný – M, sl. technolog. zařízení (10), Miloslav Tupý – ED, odbor technický (35), Vojtěch Wimmer – A, DOZ Hostivař (31).

V dubnu 2000 oslavují 50. narozeniny:

Eva Blažková – M, služba ochran. systému (14), Miroslav Cimpa – A, garáž Vršovice (28), Tomáš Čermák – A, DOZ Hostivař (31), Jaroslav Farský – M, služba staveb a tratí (10), Ctibor Flegr – ED, provozovna Vokovice (18), Jaroslav Hloušek – ED, prov. opravná tramvají (31), Jindřiška Holá – Ř, odbor staveb (30), Josef Horna – M, sl. sděl. a zabezpečovací (26), Libor Chytra – A, garáž Dejvice (31), Jiří Janda – ED, provozovna Vokovice (27), Jiří Jetmar – ED, odbor doprava a JŘ (27), Jan Kožený – A, garáž Kačerov (17), Stanislav Kudela – A, garáž Řepy (29), Jiří Kučera – ED, provozovna Motol (32), Josef Kučera – M, služba ochran. systému (15), Miroslav Marek – A, garáž Dejvice (27), Daniela Nejtková – M, služba sděl. zabez. (13), Jiří Novák – ED, prov. opravná tramvají (20), Jaroslav Pech – M, služba ochran. systému (14), Jana Pěnkavová – M, sl. technolog. zařízení (23), Jaroslav Pláček – ED, prov. trakční vedení (19), Miroslav Reschel – ED, provozovna Kobylisy (19), Jiří Rybníček – A, garáž Klíčov (11), Milena Slavíková – ED, odb. energetika a ekologie (15), Anna Vencliková – ED, odbor obchodně zásob. (27), Jiří Vondrák – M, služba sděl. a zabezpečovací (27), Jan Weidlich – M, služba elektrotechnická (20), Václav Zavadil – M, služba staveb a tratí (26).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejný jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Emil Bušta – Ř, odbor zaměstnanecký (33), Jana Čalounová – ED, provozovna měničny (38), Jan Lán – A, garáž Klíčov (14), Marie Majerová – M, sl. technolog. zařízení (21), František Marounek – M, sl. technolog. zařízení (23), Zbyněk Novotný – ED, prov. vrchní stavba (24), Eliška Petrovská – ED, prov. opravná tramvají (20), Jana Ševčíková – ED, zaměstnanecký odbor (10), Marie Šindelářová – M, dopravní úsek (20), Jaroslav Tomášek – A, garáž Dejvice (35).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

13. února 2000 nás ve věku nedožitých 58 let opustil pan Ladislav Frantál – ED, provozovna Hloubětín, který u DP pracoval 36 let.
19. února 2000 nás ve věku 51 let opustil pan Bohuslav Kohout – M, služba ochran. systému, který u DP pracoval 15 let.
28. února 2000 nás ve věku 59 let opustil pan Jaroslav Píknr – ED, provozovna Žižkov, který u DP pracoval 10 let.