

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Další zákazníky přilákáme jen kvalitními službami



V posledních srpnových dnech začal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, zaplňovat pražské stránky většiny tuzemských médií. I když jsme s předsedou představenstva a generálním ředitelem ing. Milanem Houfkem chtěli hovořit o novinkách pro naše zákazníky a výhledech do blízké i vzdálenější budoucnosti, začali jsme aktuálním děním, které se našeho podniku bezprostředně dotýká.

DP-K Pane řediteli, co vedlo představenstvo společnosti k odvolání ředitele odštěpného závodu Autobusy ing. Jiřího Machače?

Tím hlavním byla dlouhodobá nespokojenost s některými podnikatelskými aktivitami, zajišťovanými odštěpným závodem Autobusy. Chyby a nepřesnosti představenstva ing. Machačovi v minulosti několikrát vytýkalo, což mělo za následek snížení prémiového hodnocení za rok 1999. Bohužel z jeho strany nebylo podáno uspokojivé vysvětlení, navíc v různých materiálech předkládaných v poslední době byly u základních údajů uvedena odlišná čísla.

Pražané dobře vědí, že Dopravní podnik je dotovaná společnost, a proto si nemůže dovolit, aby některé z podnikatelských aktivit, které odštěpné závody provádějí nad rámec svého základního poslání, byly ztrátové a tím samozřejmě vyvolávají požadavky na vyšší dotaci z rozpočtu hlavního města Prahy. K tomu bohužel v případě odštěpného závodu Autobusy docházelo.

Řízení odštěpného závodu Autobusy byl pověřen ing. Jiří Pařízek, dosavadní obchodně-ekonomický náměstek tohoto odštěpného závodu.

DP-K Opustíme aktuální dění ve společnosti a pojďme se vrátit do první poloviny roku. Co se podle vašeho názoru podařilo dobrého?

Začnu pro zaměstnance poměrně neviditelnou, ale pro chod celé naší společnosti velice důležitou záležitostí, kterou je vyřešení odpisů našeho podniku ve spolupráci s hlavním městem Prahou.

Potěšitelnou skutečností je, že bylo ukončeno výběrové řízení na dodavatele stavební části IV. provozního úseku tratě C metra na severní terasu. Základní kámen stavby bude položen ve druhé polovině září letošního roku.

DP-K Dosavadní měsíce přinesly několik tarifních změn, nejprve to byl prodej jízdenek řidiči autobusů, poté změna výše přírážky za jízdu načerno a nakonec zavedení kuponů s klouzavou dobou platnosti. Jaké jsou s novinkami zkušenosti po prvních měsících?

Prodej jízdenek řidiči autobusů se velmi osvědčil a podle dosavadních výsledků můžeme konstatovat, že zejména na lince č. 119, spojující ruzyňské letiště s Dejvickou, je zájem o jízdenky značný. Podařilo se nám tak výrazně snížit problémy s dostupností jízdenek, vyskytující se nejen na letišti, po dlouhá léta. V současné době si mohou cestující, kteří o to mají zájem, jízdenku bez problémů koupit.

Také na nové typy průkazek a kupony s klouzavou dobou platnosti si začínají Pražané zvykat. Za necelých sedm týdnů prodeje bylo vystaveno na 1300 průkazek a v poslední době už prodej kuponů převyšuje počet vydaných průkazek, což je důkaz, že se novinka osvědčuje.

Bez výrazných problémů také proběhlo zvýšení přírážky za jízdu načerno, což je potěšitelné.

DP-K V letošním roce Praha hostila nebo ještě přivítá významné tuzemské i světové akce, při kterých náš podnik zajišťuje mimořádnou dopravu. Jaké jsou zkušenosti a jak probíhá příprava na zajištění dopravy při zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky?

XIII. Všesokolský slet už nedosahoval takových rozměrů jako tomu bývalo v minulosti při spartakiádách, přesto na naši adresu přišly děkované dopisy z některých žup naší republiky, ve kterých jsme chváleni za to, jak jsme dopravu při této významné akci zvládli. Já bych chtěl poděkovat všem pracovníkům, kteří se na zajišťování akce podíleli a dobře reprezentovali naši společnost.

Jsme připraveni splnit úkoly i při zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky a zajistit dopravu jeho účastníků na nejvyšší možné úrovni. V současné době máme však obavy z možných násilných akcí demonstrantů. Musíme si uvědomit, že jeden nízkopodlažní autobus stojí dnes šest milionů korun, o případných škodách v metru ani nemluvě.

Rád bych se také zmínil o přínosech celé akce pro Prahu. Musím říci, že 80 procent účastníků zasedání v Praze dosud nikdy nebylo a věřím, že většinu z nich naše město okouzlí natolik, že se sem v budoucnosti bude často vracet.

DP-K Velice pečlivě je nejen zaměstnanci našeho podniku sledována situace ohledně nových a rekonstruovaných vozů metra. Nastaly v poslední době změny, které by naznačovaly zlepšení situace?

V otázce nových vozů se také začíná blýskat na lepší časy. Do konce roku by měli Pražané začít jezdit prvními novými a rekonstruovanými soupravami na trati C. Postupné nasazování nových vozů přináší určité provozní komplikace, ale věřím, že si s touto zkouškou také poradíme ke spokojenosti našich zákazníků.

Druhým pozitivem, které by měl přinést podzim, by mělo být rozhodnutí o novém vlastníkovi závodu ČKD Dopravní systémy na Zličíně. Tato skutečnost nám pomůže při vyjednávání o dalším osudu nasmlouvaných souprav.

(Pokračování na straně 3)

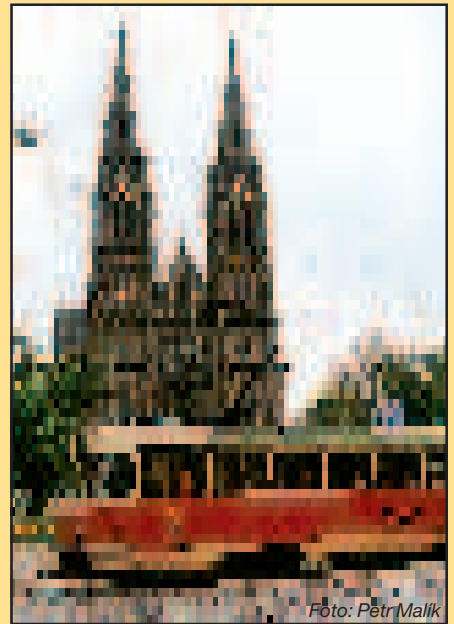


Foto: Petr Malík

Výroční zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky v Praze

Ve druhé polovině září proběhne v Praze výroční zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, pro zabezpečení této akce připravuje pro přepravu delegátů zvláštní dopravu, a to od jejich příjezdu do Prahy po dobu celého zasedání až k jejich odjezdu. Přestože se jedná o rozsáhlou dopravní akci, naším cílem je, aby její vliv na pravidelnou městskou dopravu byl minimální. Vozový park autobusů byl doplněn o další moderní nízkopodlažní autobusy, v úzké spolupráci s pořadatelem jsou pro přepravu účastníků tohoto zasedání připraveny zvláštní jízdní řády, s policií je připraven celý systém operativního řízení, aby i individuální doprava měla svoji kvalitu.

Prestížní význam tohoto zasedání nás zavazuje, abychom všem delegátům, jejich doprovodu, novinářům a našim pravidelným cestujícími poskytli cestování po Praze v maximální možné kvalitě.

Proto, prosím, přijměte v průběhu měsíce září s pochopením některá, pro vás nepříjemná opatření, jako je omezení čerpání dovolené, méně turnusového volna a podobně.

Přes veškerou pečlivou přípravu se mohou v souvislosti s touto akcí projevit v některých částech Prahy dílčí problémy v dopravě, o jejichž narušení se mohou pokusit některé zájmové skupiny osob. Tyto očekávané problémy jsou nám výzvou ke kvalitnímu zajištění dopravy, nikoliv však výzvou ke konfrontaci sil.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel



Foto: Petr Malík

Čtvrtý díl našeho seriálu začne tradičně – poděkováním za zájem, který se projevuje vašimi připomínkami. Všechny je prověřujeme a musíme přiznat, že autor někde použil nešťastnou formulaci, někde přímo uvedl nepravdivé údaje. V minulém článku spadá do první kategorie tvrzení, že trať v ulici Na Moráni byla náhradou za trať v Resslově ulici, což je opravdu zavádějící, protože obě tratě spolu existovaly provozně ještě 6 let, stavebně dokonce déle. Autor měl na mysli vztah Palackého most – Karlovo náměstí s vynecháním Jiráskova náměstí a poněkud pozapomněl na druhý vztah z Karlova náměstí k Národnímu divadlu přes Jiráskovo náměstí. Přitom o něm psal v článku o lince č. 2. Obdobně je to s tvrzením, že linka č. 3 nemá nikde úsek, kde jezdí sama – vztahy Vltavská – Vltavská i Nademlejná – Kbelská jsou skutečně „jen její“ (mluvíme o denním provozu, jak bylo uvedeno již v prologu k celému seriálu). Z textu ale vyplývá, že se jedná přímo o zastávky; pak je tvrzení pravdivé. Z druhé kategorie, tedy vyložených chyb, je poznámka o neexistenci veřejného prostranství se jménem Masarykovým – je po něm nazvána část nábřeží kolem Žofína (či Slovanského ostrova, jak chcete) a uvedení starého názvu zastávky Nad roklí, která byla přejmenována na Sídliště Modřany. Za všechny nedostatky se autor omlouvá a doufá, že se nebudou opakovat. Doufajte s ním.

Trocha historie

„Superpamětníci“ znají linku č. 4 na Letné i na Perštýně, začněme však tradičně až 50. lety, na jejichž počátku byla linka č. 4 (od 30. září 1951, kdy se zprovoznila smyčka na Zličově) vedena v trase Zahradní Město – Průběžná – Koh-i-noor – Otakarova – Ostrčilovo nám. – Výtoň – Anděl – Lihovar. K prodloužení trasy po nové trati do Hostivaře na náměstí J. Marata (pro část spojů) došlo až 24. července 1955; do té doby, od 3. ledna 1954, zde jezdila linka č. 24, která končila v Zahradním Městě na kolejovém přejezdu. Autorovi se nepodařilo zjistit, od kterého data jezdily do Hostivaře všechny spoje, jisté to je od „velkého třesku“ 13. března 1961. Od 24. července 1967 byla linka zkrácena k nádraží Praha – Smíchov. Zlé jazyky tvrdí, že v této oblasti vystřídaly linky, které sem jezdily, postupně všechna dostupná obrotiště, tj. Nádraží Smíchov, Lihovar a Hlubočepy. Při pohledu na linku 4 se toto tvrzení zdá být pravdivé, protože již od 1. července 1968, tedy za necelý rok po zkrácení, je prodloužena až do Hlubočep, aby od 28. ledna 1969 končila opět u Lihovaru a po výstavbě nového mostu přes trať tehdejších ČSD se 26. ledna 1970 vrátila znovu do Hlubočep. Od 30. června 1973 jezdí mezi Lihovarem a Hlubočepy pouze ve špičkách pracovních dnů a v neděli odpoledne. Zahájení provozu na trati C metra se vedení linky č. 4 nedotklo, po uvedení tratě A do provozu v roce 1978 byla zrušena, aby již od 16. prosince 1978 jezdila k nádraží Strašnice (tehdy nesprávně označovaného podle nástupní zastávky jako Radošovická; výstupní zastávka ovšem nesla název Nádraží Strašnice). V centru jezdila z Otakarovy přes I. P. Pavlova a Karlovo náměstí. Od Anděla na Kotlářku je uvádě-

na v seznamu z ledna 1983. Následující, z roku 1985, ji zná se zkrácením na tehdejší náměstí Kubánské revoluce. Po dobudování řepecké tratě je z Kotlářky prodloužena na její konec a v roce 1998 ji už nevidíme na tratích mezi Čechovským a Kubánským náměstím a z Kotlářky do sídliště Řepy. Jak je vidět, linka č. 4 byla na koncích svojí trasy často prodloužována a krácena, zatímco střední část její trasy se měnila minimálně.

Současná pravidelná trasa

Čechovo náměstí – Vršovické náměstí – Ruská – Krymská (Z) – Jana Masaryka – Náměstí Míru – I. P. Pavlova – Štěpánská – Karlovo náměstí – Moráň (T) – Palackého náměstí – Zborovská – Anděl – Bertramka – U Zvonu – Klamovka – Kavalírka – Kotlářka

Prvou zajímavostí je ukončení linky na Čechově náměstí. Ta spočívá v tom, že zde nenajdeme klasické kolejové uspořádání většiny obrotiště; vlaky využívají traťové koleje a kolejové propojení mezi Vršovickou a Moskevskou ulicí. Někteří odborníci nazývají toto uspořádání blokovou smyčkou; takové označení ovšem v odborní literatuře dosud publikováno nebylo, i když je výstižné. Na Moskevské ulici vidíme důkaz tvrzení, že tramvaj je městotvorný prvek. Vždy zde byla a dosud je hustá síť obchodů i další občanské vyba-

Linka č. 4

venosti. Ulice tak ušla smutnému osudu těch, odkud tramvaje zmizely a nedlouho po nich i obchodníci. To nemluvíme o současné době, dělo se tak i v minulém režimu – připomeňme si jen Koněvovu ulici mezi Hrabovkou a Ohradou. Po výjezdu na Vršovické náměstí nás mohou zaujmout mnohé architektonicky významné objekty, ať již po levé straně kostel Československé církve husitské a o kus dál původní římskokatolický kostel sv. Mikuláše, jehož význam upadl po dostavbě nového kostela sv. Václava v roce 1929, který svojí 80 metrů vysokou věží tvoří dominantu Vršovic a jehož strohou krásu můžeme obdivovat při čekání na spoj z nástupní zastávky Čechovo náměstí. Nejvýraznější stavbou Vršovického náměstí je však bezesporu radnice, stojící na kopci v Heroldových sadech. Ty se v letech 1960 – 1990 jmenovaly Naděždy Krupské, podle manželky V. I. Lenina, která bydlela nějaký čas v nedaleké Černomoř-

stávce Krymská, tehdy umístěné výše (před křižovatkou s Donskou ulicí), stávalo se, že vlak pravý oblouk do Moskevské ulice prostě nezvládl a navštívil neočekávaně obchod na protilehlém rohu. Proto byla pod zastávkou Ruská, tehdy umístěnou před osudnou křižovatkou, vložena výhybka a za ní kolejová splítka, jejíž příčná kolej byla vyvedena do protisvahu Ruské ulice. Posádka vlaku musela výhybku v zastávce ručně přehodit; ta se po průjezdu vlaku pomocí elektromagnetického přestavivku, ovládaného trolejovým kontaktem, vrátila do přímého směru. Pikantní je, že od zavedení tohoto opatření již žádný vlak přímo nejel a vedoucí zmíněného obchodu na rohu (tehdy potravín) si mohl oddechnout. Stoupání na vrcholu Francouzské ulice je jedním z nejstrmějších v Praze, ale pro svoji malou délku se nikdy větším problémem nestalo. Na Náměstí Míru můžeme opět obdivovat architektonicky zajímavé stavby (kostelem sv. Ludmily počínaje a divadlem konče), věnujme se však raději průjezdu obloukem pod zastávkou, který je velmi ostrý – důsledek napřimění kolejí u nástupišť; dříve byla v obloucích s příznivějším poloměrem. Pokud máme za nimi signál „Stůj“, můžeme vychutnat účelnost a krásu stavby bývalého Valdeku, administrativně-spoolečenského objektu z období první republiky. Bývala zde taneční kavárna, kde hrával orchestr Ladislava Bezubky a zpíval Karel Hála, skvělý (a levný) automat, vinárna, bar a kino Vařava... Dnes je to pochopitelně banka. Sám název náměstí, který se zdá tak bezkonfliktní, byl často měněn. Pokud byly Vinohrady samostatným městem, jmenovalo se Purkyňovo podle Jana Evangelisty Purkyně, který byl slavným přírodovědcem světového významu a žil v letech 1787 až 1869. Pak dostalo název Mírové (od roku 1926), ale již roku 1933 je přejmenováno na Vinohradské. Proč? Nevíme. Že by prvý ústupek z vítězivšímu nacismu v sousedním Německu, když název Mírové náměstí byl vykládán jako připomínka bojů čsl. legií za mír? Ani naprosto neutrální název se však nelíbil německým okupantům, kteří jej roku 1940 změnili na Říšské. Hned po válce obdrželo zpět název Vinohradské a od roku 1948 se jmenuje Míru. Ale zanechme nostalgie a úvah, vjždíme do jednoho z nezatíženějších úseků kolejových sítí. V zastávkách I. P. Pavlova (Ivan Petrovič Pavlov žil v letech 1849 až 1936 a byl významným fyziologem, známé jsou jeho závěry v oblasti podmíněných reflexů) si rozhodně nemůžeme stěžovat na malý pohyb cestujících a v Ječné ulici, zejména v opačném směru, na slabý automobilový provoz. Z Karlova na Palackého náměstí jedeme společně s linkou č. 3, o té jsem mluvil minule a zmínil jsem se i o unikátním křížení. Zřejmě trochu předčasně, protože odbočení z Palackého náměstí k Výtoni je řešeno normálními oblouky. Teprve s linkou č. 4 můžeme vychutnat dva protisměrné oblouky a nezvyklý úhel křížení s ná-

Provozní parametry

linka č. 4	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpol. špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	10	8	10	0	0	0	0	
interval (min.)	8	10	8	0	0	0	0	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							29,5	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							7 449	
sestava vlaků							2 x T3, 2 x T6	

ské ulici. Nyní již nesou původní jméno, které měly od roku 1905 podle dlouholetého starosty města Vršovici JUDr. Josefa Herolda (1850 – 1908). Za zmínku stojí i budova sokolovny proti radnici z období první republiky i jen o něco starší záložna, kterou máme proti sobě až do pravého oblouku trati. Po jeho projetí si po pravé straně povšimnete bloku školních budov (kam autor 9 let docházel) a za odbočením do Francouzské ulice se chvilku zastavíme. Bývala zde jedna kolejová zvláštnost, vybudovaná na počátku 60. let, která zanikla až po nasazení nových vozů do provozu v tomto úseku. V opačném směru, tedy od Náměstí Míru, došlo na této křižovatce k několika nehodám, způsobeným nezvládnutím vlaku či selháním jeho brzd po jízdě prudkým klesáním Francouzské ulice. I když bylo hned na jeho počátku bezpečnostní zastavovací místo, které se opakovalo v za-

břežní trati. Pokud se na soupravu 2xT3 či 6 diváme zvenku, máme v jednu chvíli dojem, že druhý vůz již v žádném případě nemůže následovat první – tak velké je jeho vybočení. Opatrná a pomalejší jízda je zde naprosto nutností a její příkázání bylo již při kolaudaci křižovatky podmínkou povolení provozu. Proč k tomu došlo? Důvod byl tehdy jednoduchý. Vstup do metra údajně nemohl být umístěn trochu jižněji (dodnes asi nikdo neví proč), čímž by nevedil ose trati do ulice Na Moráni. Tak jsme dostali unikátní, ale jen obtížně průjezdné křížení a přišli o spojovací oblouk od Jiráskova náměstí na Palackého most. Ale dost vzdechů – ty by se hodily spíše do dávného posvátného háje, v němž stála socha Morany, staroslovanské bohyně smrti. Na jeho místě dnes stojí dům čp. 321, který se jmenuje (a s ním i celá ulice) Na Moráni. Že František Palacký byl český

historik a politik, žijící v letech 1798 až 1876 a že jeho pomník od Stanislava Suchardy zdobí náměstí, ví každý, proto můžeme pokračovat na most. Víte, že stále jezdíme po jeho půlce? Když byl v letech 1876 – 1878 stavěn, počítalo se s tím, že vedle něj po proudu řeky bude stát druhý, naprosto stejný, pro opačný směr. Proto byl vybudován jen v šířce 10 m, což v té době – pro jeden směr jízdy – bylo jistě velkorysé. Výstavba druhého mostu se však odkládala, zejména z důvodu nutnosti demolice mnoha domů. Když potom bylo (na přelomu 20. a 30. let) rozhodnuto vést hlavní dopravní průtah severněji a tím i o výstavbě kapacitního Jiráskova mostu, bylo zřejmé, že Palackého most svoji druhou polovinu mít již nikdy nebude. Proto byl v roce 1950 alespoň o 5 metrů rozšířen tím, že chodníky byly uloženy na konzoly po stranách původní stavby. Ponechme stranou, že průtah Smíchovem je dodnes předmětem úprav, protože nikdy plně nevyhovoval, připomeňme si, že Zbořovská ulice, kterou křížujeme při jízdě k Andělu, nese název podle bojiště na dnešní Ukrajině, kde 2. 7. 1917 svedla bitvu armáda Rakousko-Uherska a Německa proti Rusku, na jehož straně bojovala i brigáda čsl. legií a zavzpomínejme, že křižovatka Anděl nese název podle domu U zlatého anděla, který stál na nároží ulic Nádražní a Plzeňské a musel ustoupit výstavbě vestibulu stanice metra. Byla v něm lékárna, nějaký čas i hostinec a různé obchody. Místo samo je přirozeným středem Smíchova s velkým provozem, zejména MHD a chodců. Neustále se mění podobu dolního konce Plzeňské ulice lze jen těžko popisovat, zmiňme se tedy alespoň o dnes již zbouraných objektech Ringhofferových závodů, pozdějšího ČKD Tatra, kde spatřily světlo světa všechny vozy T3, s kterými jezdíme. Názvy zastávek cestou ke konečné dávají tušit dřívější zemědělské usedlosti, ale blíže si o nich povíme až při popisu trasy linky č. 9. Teď se zmiňme jen o kostelu sv. Jana Nepomuckého, stavbě z konce první republiky, který stojí takřka na konci trasy linky na Košířském náměstí. Tomu z Čechova náměstí, tedy ze začátku trasy, je velmi podobný.

Nehodová místa

„Čtyřka“ byla v roce 1999 ze všech nejméně bezpečná a v pořadí linek zaujímá poslední, 24. místo, když na 1 nehodu ujela pouhých 11376,5 vlakových kilometrů. Došlo na ní k 43 nehodám. Už v popisu trasy jsme se zmínili dvakrát o silně frekventovaných místech, z nichž jen na náměstí I. P. Pavlova došlo k 10 dopravním nehodám. Na křižovatce Palackého náměstí ke 14 nehodám. Na Plzeňské ulici, mezi zastávkami Bertramka a U Zvonu, k 15 nehodám. Na stejné ulici, ale mezi zastávkami Anděl a Bertramka, dokonce k 28 nehodám. Číslo tak vysoká a alarmující, že je necháváme bez komentáře. Snad sama o sobě promluví do svědomí těch, kteří tudy jezdí. Trasa linky nebyla ušetřena ani železničních nehod – došlo k nim na Karlově náměstí a pod zastávkou Kavalírka. I statistika střetů s chodci je nepotěšující – po jednom hned na začátku trasy u Koh-i-nooru a v Minské ulici, dále pak v zastávkách I. P. Pavlova a Karlovo náměstí, Moráň, Palacké náměstí a Anděl, nakonec u Bertramky a na Klamovce. Ani vjetí do nesprávného směru a vykolejení se trase linky č. 4 nevyhnula – došlo k nim na křižovatce Francouzská – Blanická a ve smyčce Kotlářka. Je pravdou, že trasa linky je opravdu náročná, postrádá ony klidnější okrajové tratě, ale přesto... Snad bude jubilejní rok 2000 lepší.

Závěr

Mluvíme-li o lince č. 4, nelze se nezmínit o stavě jejích vlaků. Jako na první linku sem byly vypravovány vozy typu T1, pak se zde objevovaly oba prototypy vozu T2, který jinak v Praze nejezdil, pochoptelně zde jezdí dodnes vozy T3. Měla tedy to štěstí, že zde byly k vidění vždycky nejmodernější vozy. Pamětníci vzpomínají, jak tu zaskakovaly při nedostatku vozů T1 i dvounápravové jednosměrné „ponorky“, které bez problémů, neměly-li vlečný vůz, rychlosti stačily moderním vozům. Nyní zde můžeme vidět i zatím poslední vozy T6 a všichni pevně věříme, že zanedlouho i další, o generaci kvalitnější a modernější vozy. O jednom bychom věděli, ale nebudeme podsouvat těm, kteří rozhodují, svoje názory. Jen bychom se rádi dočkali. A nemuselo by to být ani na trase linky č. 4.

–zjs–

Dopravní podnik změnil jednoho ze svých nejvýznamnějších dodavatelů

Do garáží Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na Kačerově v pátek 18. srpna poprvé zavezla pohonné hmoty cisterna se značkou



Benzina. Stalo se tak na základě smlouvy, kterou v uplynulých dnech podepsali zástupci obou akciových společností.

BENZINA a s. se stala vítězem výběrového řízení na dodávku pohonných hmot pro Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciovou společnost, které se konalo v červenci a počátkem srpna.

Generální ředitel akciové společnosti BENZINA Svatopluk Sýkora při této příležitosti prohlásil, že spolupráci s Dopravním podnikem vnímá jako další potvrzení správnosti trendu nastoupeného vloni po příchodu nového vedení společnosti. Pouze aktivní obchodní politika může donekádna vysoce ztrátovou Benzinu přivést zpět na výsluní mezi českými distri-

butory pohonných hmot a maziv. Svatopluk Sýkora také připomněl, že Pražané dostanou s dodávkami od BENZINA jako jediná z velkých domácích sítí obchodníků s pohonnými hmotami získala certifikát ISO 9002, který dokládá, že společnost činí všechna opatření nezbytná k uchování kvality nafty a benzínů a současně k zamezení ekologických škod při dopravě a prodeji.

Generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Milan Houfek jen podotkl: „Naše společnost provozuje každý pracovní den téměř 1000 autobusů a ročně na jejich provoz spotřebuje přibližně 27 milionů litrů nafty. Dlouho oddávané výběrové řízení a před několika dny uzavřený kontrakt nám přináší úsporu při nákupu pohonných hmot ve výši 15 milionů korun ročně. Benzina se stala poprvé dodavatelem nafty pro naši společnost. Věřím, že její služby budou minimálně na takové úrovni jako u předchozích dodavatelů a operativnost dodávek bude na potřebné úrovni.“

–red–

Foto: Petr Malík



Další zákazníky přilákáme jen kvalitními službami

(Pokračování ze strany 1)

DP-K Letní měsíce přinesly změny i uvnitř podniku, mám tím na mysli stěhování zaměstnanců z budov v Drahobejlově, Bubenské a Charvátově ulici do nového sídla společnosti na Sokolovské ulici. Co tyto změny přinesou celému podniku a co se stane s opuštěnými objekty?

Poté, co budova v Bubenské ulici připadla novému majiteli, České spořitelně, byli jsme nuceni hledat nové sídlo. Novou budovou získala naše společnost za velice přijatelných finančních podmínek kvalitní prostředí, které pomůže zaměstnancům v hladkém plnění na nás kladených úkolů.

Částečné sestěhování do jedné budovy jistě přispěje ke kvalitě řízení. Většina podniku už bude sídlit na jednom místě, což je výhodné z hlediska operativnosti a také úspory času.

Objekty v Drahobejlově a Charvátově ulici budou prodány tak, aby výnosy mohly být použity k uhrazení kupní ceny za nový objekt v Sokolovské ulici. Věřím, že i právě probíhající soud o vlastnictví budovy v Bubenské ulici skončí naším úspěchem.

DP-K Září není jen měsícem zajišťování dopravy při zasedání Mezinárodního měnového fondu, ale také významného výročí městské hromadné dopravy? Jaké poselství nám předaly předchozí generace v provozování městské dopravy a myslíte si, že se nám ho daří naplňovat?

Myslím si, že se nám v posledních deseti letech podařilo ujit pořádný kus cesty, kterým se snažíme co nejlépe navázat za všechno dobré, čím se mohla městská hromadná doprava v Praze pochlubit.

Musíme si hlavně všichni uvědomit, že se naše postavení podstatně změnilo. Městská hromadná doprava byla od doby svého vzniku až do roku 1990 prakticky jedinou alternativou obyvatel města na přepravu. Individuální automobilismus postupně sílil, ale na všech cestách uskutečněných ve městě se

těsně před politickými změnami podílel maximálně jednou pětinou.

V současnosti je naše úloha odlišná, automobil je pro většinu obyvatel dostupnější než dříve, proto stoupá i jeho využití. Praha a její centrum však nejsou na nápor aut připraveny. Městská hromadná doprava proto musí nabízet takové služby, které budou lákat všechny potenciální zákazníky k jejímu využívání.

Kvalita námi poskytovaných služeb, to je hlavní téma dneška.

DP-K Závěrem bych se chtěl zeptat, jaké nejvýznamnější úkoly nás čekají v závěru letošního roku, abychom byli co nejlépe připraveni na vstup do nového tisíciletí?

Navážu na svoji předchozí odpověď. Nejen ve zbytku letošního roku, ale i nadále se musíme zaměřit na kvalitu poskytovaných služeb. Vždyť jen kvalitní služby přilákají do našich dopravních prostředků další spokojené zákazníky, a tím i další finanční prostředky.

Program kvality služby si už získal pevné místo v našem životě a nyní se budeme snažit najít další oblasti, kde bychom ho mohli rozvinout. Při přípravě prvních standardů se podařilo mnohé zlepšit, hlavně ve prospěch zákazníků. Věřím, že najdeme i další oblasti, kde by nám mohl Program kvality služby pomoci.

V následujícím období, stejně jako v minulosti půjdeme cestou drobných zlepšení, která by měla zlepšit náhled na celý systém městské hromadné dopravy, potažmo integrované dopravy.

Vím, že zaměstnanci naší společnosti odvádějí kvalitní práci, a proto chceme ve vedení věnovat větší prostor propagaci našich služeb mezi veřejností. Odvádíme kvalitní práci, měli bychom být schopni ji i prodat.

Děkují za rozhovor a přeji hodně úspěchů do následujících měsíců.

Petr Malík

Vozový park metra – IV. díl

Vozidla metra typu 81–71, která byla popsána v minulém díle, měla v udržovacím předpisu stanoveno, že po určitém kilometrickém průběhu musí být provedena generální oprava. Z tohoto důvodu byly počátkem 90. let provedeny generální opravy (GO) 4 čelních vozidel (2105, 2107, 2121, 2131), a to ještě před dosažením potřebného kilometrického průběhu, aby mohly být ověřeny zpracované technologické postupy. Generální opravy měly být prováděny v opravárenské základně metra v Hostivaři (OZM).

Po dokončení ověřovacích GO se však ukázalo, že i přes provedené úpravy, změny a výměnu některých dílů zůstává toto vozidlo vozidlem zastaralé koncepce. Možnou cestou, jak tuto situaci změnit, byl nákup nových vozidel, která by postupně nahrazovala v té době již dosluhující vozidla Ečs a následně pak i vozidla typu 81–71. Další možnou variantou obnovy vozového parku byla modernizace vozidel typu 81–71, kterou by se dosáhlo úspor energie, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu a nižších nákladů na provoz a údržbu vozidel a prodloužení životnosti.

Hlavní záměry modernizace byly stanoveny tak, aby byl dodržen optimální poměr mezi náklady vynaloženými na modernizaci a provozními náklady po dobu prodloužené životnosti vozidla, zvýšením protipožární bezpečnosti a zlepšením kultury cestování, čímž byl v podstatě stanoven kompromis mezi technickými a ekonomickými aspekty modernizace.

Provozní náklady měly být sníženy úplnou nebo částečnou náhradou vytýpaných nespolehlivých a nemoderních uzlů vozidla za zařízení moderní s vysokou spolehlivostí a s minimální údržbou. Protipožární bezpečnost měla být zvýšena volbou ma-



teriálů s potřebnou nehořlavostí a protipožární odolností v souvislosti se zcela novým řešením interiéru vozidla, který by vyhověl novým zásadám kultury cestování.

Škoda Dopravní technika Plzeň pak v létě 1994 předložila Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, návrh na rekonstrukci a modernizaci první prototypové soupravy. Předložené řešení bylo přijato a po vytvoření konsorcia Škoda Plzeň – ČKD Praha byla na konci roku 1994 podepsána smlouva mezi konsorciem a naší společností na rekonstrukci jedné prototypové pětivozové soupravy vozidel typu 81–71.

Podle dohody mezi partnery v konsorciu řešila a provedla Škoda Plzeň rekonstrukci podvozků, elektrického zařízení, stanoviště strojvedoucího (včetně nového čela řídicích vozidel) a pneumatické výzbroje a ČKD Praha pak řešilo kompletní interiéry vozidla – tj. podlahu, obklady stěn a stropu, dveře pro cestující, osvětlení, sedadla a přídržná madla.

Pětivozová souprava je provozně nedělitelnou jednotkou, což umožňuje snížení počtu určitých prvků, zejména pomocných pohonů. V následující tabulce je uvedeno nové výrobní typové označení, tak jak je zavedl zhotovitel. Současně je přehledně uvedeno vybavení jednotlivých typů.

Původní označení	Nové výrobní označení	Název a vybavení vozidla
81–717.1	2Mt1	řídící vůz – první a pátý vůz, elektrický motorový vůz s kabinou strojvedoucího, s trakčním kontejnerem, vozovou baterií, vozovým počítačem, tachografem a zabezpečovacím zařízením.
81–714.1	3Mt1	vložený vůz – třetí vůz, elektrický motorový vůz s trakčním kontejnerem, vozovým počítačem, vozovou baterií.
81–714.1	4Mt1	vložený vůz – druhý a čtvrtý vůz, elektrický motorový vůz s trakčním kontejnerem, vozovým počítačem, kompresorovým soustrojím.

Elektrické motorové vozy modernizované (typu 81–71M) jsou skříňová podvozková vozidla se všemi nápravami hnacími. Jelikož se jedná o modernizaci, jsou zachovány některé parametry a přístroje z vozidel 81–71, zejména pak v mechanické a pneumatické části. Zcela nová je elektrická část a systém řízení. Soupravu je však možné mechanicky a pneumaticky spřahovat jak s vozidly typu 81–71, tak i s novými vozidly typu M1.

Základní parametry vozidla

Rozměry:	2Mt1	3Mt1,4Mt1
Délka vozidla přes spřáhla [mm]	19 398	19 210
Šířka vozidla [mm]	2 712	2 712
Výška vozidla [mm]	3 662	3 662
Výška podlahy nad TK (nezatížené vozidlo) [mm]	1 208	1 208
Vzdálenost otočných čepů [mm]	12 600	12 600
Obsaditelnost:		
Počet míst k sezení	38	48
Počet míst k stání (8 osob/m ²)	216	218
Počet míst pro invalidní vozíky	4	0
Hmotnosti:		
Hmotnost prázdného vozu [kg]	32 000	31 000
Hmotnost na nápravu [kg]	8 000	7 750
Jízdní výkony:		
Maximální rychlost provozní [km/h]	80	80
Maximální zrychlení (5–28 km/h)[m/s ²]	1,3	1,3
Střední zpždění		
provozní brzdy minimální [m/s ²]	0,93	0,93
Střední zpždění nouzové brzdy minimální [m/s ²]	1,15	1,15
Trakční parametry pohonu:		
Každá náprava má trakční motor	DK 117V	DK 117V
Původní motory od výrobce	Dynamo Moskva	(po rekonstrukci v podniku Škoda Trakční motory)
druh stroje	stejnoseměrný s cizím buzením	
jmenovitý výkon [kW]	110	110
jmenovité napětí [V]	375	375
	(750/2)	(750/2)
jmenovitý proud hodinový [A]	330	330

Skříň vozidla

Skříň vozidla je celosvařovaná, tvořená rámem skříňe, bočními a čelními stěnami, střechou a podlahou. Nejvýraznější změny jsou v řešení čela čelních vozidel – velké panoramatické okno, čtvercové reflektory a koncová světla. Nově byly zabudovány dveře pro výstup z kabiny strojvedoucího na pravé straně. Boky střechy jsou opatřeny podélnými zábrty pro optické zakrytí ventilačních otvorů, zevnitř jsou upraveny vzduchovody větrání a dovařeny výztuhy pro nové řešení stropu, osvětlení, madel a záchytných tyčí.

Systém ventilace byl zachován, tj. přirozená náporová střešními otvory. Posuvná okénka v horní části oken byla zaměněna za výklopná.

Osvětlení prostoru pro cestující je zářivkové, které tvoří dva světelné kanály, každý kanál tvoří 11 zářivkových jednotrubicových svítidel (u čelních vozidel) a 12 u vložených vozidel. Oproti 81–71 má každé svítidlo svůj vlastní střídač napájený ze sítě

24 Vss. Nouzové osvětlení zajišťují čtyři tato svítidla umístěná v prostoru nástupních plošin.

Vozidla jsou vybavena novými spřáhly, a to jak mezivozovými, tak i čelními. Mezivozová spřáhla byla nahrazena pevnými spřáhly firmy DELLNER na principu šroubu a matice, vybavenými plynoolejovou patronou pro tlumení a absorpci energie při mechanických rázech. Na čelech čelních vozidel jsou spřáhla firmy DELLNER vybavena původními poloautomatickými hlavami, aby bylo možné spřahování s vozidly typu 81–71 i soupravami vozidel M1 pro případné odtlačení nebo odtážení jiné soupravy s poruchou. Propojení vzduchového potrubí mezi vozidly modernizované soupravy je klasické železniční pomocí hadic a pneumatických spojek.



Kabina strojvedoucího je řešena zcela nově. Původně je shodná s kabinou 81–71.1, ale novým uspořádáním a odstraněním objemných přístrojů se stala prakticky, ale i vizuálně prostornější. Velké čelní sklo bez svislých sloupků umožňuje nerušený výhled na trať. Řídicí pult je orientován symetricky okolo podélné osy vozidla. Uspořádání řídicích pák a ovládacích prvků je v ucelených blocích podle zásad ergonomie. Sedadlo strojvedoucího je odpruženo a svým anatomickým tvarem splňuje náročné požadavky, které jsou kladeny na místo strojvedoucího. Čelní okno je vybaveno elektrickým stěračem a ostříkovačem a je zevnitř ofukováno vzduchem. Stanoviště strojvedoucího je vytápěno elektrickým teplovzdušným topením. Topný agregát je vybaven radiálními ventilátorem s třífázovým asynchronním motorem a je umístěn pod kabinou strojvedoucího. Větrání kabiny je nucené a je zajišťováno ventilátorem zabudovaným v elektrickém topném agregátu.

Nad čelním sklem byl u prototypové soupravy informační fóliový panel (převíječ) s tištěnými nápisy. U sériově dodávaných vozidel 81–71.1M je informační panel nad čelním sklem založen na bázi DOT–LED. Jedná se o novinku v oblasti vnějších informačních systémů. Tato technologie je založena na principu, kdy ve společné buňce je aplikován jak otočný magnetický disk (DOT) odrážející (v jedné stabilní poloze) nebo pohlcující (ve druhé stabilní poloze) dopadající světlo, tak aktivní zářič LED. Při provozu jsou vždy v činnosti jak elektromagnetické body, tak i LED diody. V prostoru pro cestující jsou nově umístěny dva oboustranné informační LED panely. Tyto panely zobrazují název příští stanice, název konečné stanice, zvláštní hlášení a další. Panely jsou řízeny po sběrnici CAN z vozového počítače firmy UniControls.

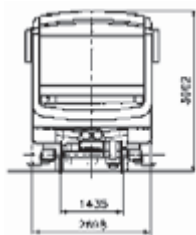
Kabina strojvedoucího je od prostoru pro cestující oddělena mezistěnou, ve které jsou umístěny přístrojové skříňe obsahující následující přístroje: napáječ zabezpečovacího zařízení, digitální hlásič, centrální jednotku tachografu, vozový počítač, kontaktní přístroje, pojistky, zabezpečovací zařízení se souvisejícími kontaktními přístroji a brzdič DAKO BSE. Mezi stěnou kabiny strojvedoucího, stejně tak jako i podlahou celého vozidla jsou řešeny tak, že tvoří požární přepážku mezi nejpravděpodobnějšími možnými zdroji požáru a prostorem pro cestující.

Podlaha je z nesnadno hořlavé překližky tloušťky 12 mm. Potah podlahy je z bezpečnostní podlahoviny ALTRO X25, s vysokou otěruvzdorností a neklouzavostí. Mezi překližku a původní vlnitý plech je vložen tlumící koberec z nesnadno hořlavé hmoty (tloušťka 2 mm).

Boční nástupní dveře jsou oproti dveřím na 81-71 zcela nové konstrukce, včetně pohonu a ovládání. Zachován byl princip, tzn. dveře jsou posuvné, zasouvané do dutin v boční skříni. Každé dveře mají vlastní mikroprocesorovou jednotku umožňující i diagnostiku závad. Pohon dveří je elektrický s elektromotorem na napětí 24 Vss. Dveře jsou vybaveny ochranou proti sevření cestujících nebo předmětů při zavírání.

Ovládání dveří má 4 režimy:

- centrální ovládání všech dveří jedné strany vlakové soupravy na pokyn strojvedoucího;
- místní otevírání cestujícími pomocí tlačítka umístěného vně i uvnitř vozidla na každých dveřích. Cestující si tak mohou sami předvolit již během jízdy otevření dveří v příští stanici, aktivaci pak provede strojvedoucí po zastavení ve stanici. Po této aktivaci se otevřou předvolené dveře, stejně



hořlavého molitanu, jsou potažena textilními potahy a jsou doplněna opěrkami hlavy. Uspořádání sedadel je v kombinaci dvousedadel a jednosedel, tedy trychtýřovité, čímž je umožněna rychlá výměna cestujících i na sedadlech u bočnice vozidla (viz výkres).

V čelních vozidlech byl snížen počet sedadel na přední i zadní plošně, a tím byl vytvořen prostor pro invalidní vozíky, kočárky a jízdní kola.

Umakartové obložení stěn a stropu bylo nahrazeno sklolaminátovými deskami ve světlých odstínech při splnění požadavku na odolnost proti hoření. V prostoru pro cestující každého vozidla jsou umístěny dva ruční hasicí přístroje (RHP) práškové PG6L, v kabině strojvedoucího je jeden RHP sněhový S5. Po zkušebním provozu prototypové soupravy budou RHP práškové v prostoru pro cestující nahrazeny RHP sněhovými S5.

Podvozek

Po mechanické stránce není předmětem rekonstrukce. Na podvozku je provedena nová kabeláž, nová montáž otáčkových čidel regulátoru pohonu, tachografu a mobilní části zabezpečovacího zařízení. Rekonstruovaná vozidla jsou osazena podvozky stejného provedení jako u 81-71, ale s úpravami provedenými ve Škodě DT Plzeň v letech 1985 až 1988, tj. v bezvodítkovém provedení a s novým závěsem (konzolou) trakční převodovky. Na nápravách jsou namontována monobloková kola s jízdním obrysem podle ČSN 280335. Uložení trakčního motoru, převodová skříň, dvojkolá, systém pohonu dvojkolá, mazání okolků kol a mechanická část brzdy nebyly změněny. Uložení skříňe na rámu podvozku se rovněž nezměnilo - popis a údaje těchto uzlů viz článek o 81-71.

Nová je spojka mezi trakčním motorem a pasťorkem převodovky - zubová spojka od firmy KUPPLUNGSWERKE Dresden.

Výrobu stlačeného vzduchu na soupravě zajišťují dva šroubové kompresory (na 2. a 4. vozidle) od firmy Atmos. Kompresor je poháněn třífázovým asynchronním motorem s vlastním frekvenčním měničem. Spolu s filtry, odlučovačem vody a oleje, chladičem vzduchu a sušičkou vzduchu tvoří ucelenou soustavu.

Údaje kompresoru:

- množství vzduchu při jmenovitých otáčkách 80 m³/h
- přetlak dodávaného vzduchu 0,82 MPa
- chlazení olejem
- počet stupňů 1

Motor pro pohon kompresoru:

- druh asynchronní
- jmenovitý výkon 11 kW
- jmenovité napětí 3x380 V, 100 Hz
- jmenovitý proud 22,3 A
- jmenovité otáčky 5 689 ot/min
- chlazení nucené, vzduchem pomocí ventilátoru

Na vozidlech jsou vzduchojemy:

- hlavní vzduchojem 300 litrů (všechna vozidla)
- zásobní vzduchojem 100 litrů (všechna vozidla)
- řídicí vzduchojem 2,5 litru (jen čelní vozidla)
- časovací vzduchojem 5 litrů (jen čelní vozidla)

Systém řízení

Stejně jako u prototypové jednotky pochází řídicí systém od firmy UniControls. Systém zajišťuje jak snímání řídicích a ovládacích povelů strojvedoucího, jejich transformaci (převod do digitální formy) a následnou distribuci k určeným prvkům elektrické výzbroje vlakové soupravy, tak i sběr a přenos zpětných informací o reakci ovládaných zařízení na vydané povely. Dále systém řízení zabezpečuje komunikaci s obvody mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA PA135, zobrazení a archivaci poruchových hlášení diagnostického systému, monitorování protipožárních čidel, ovládání vlakového rozhlasu, zobrazení příslušného jízdního řádu podle zvoleného čísla oběhu a trasy a podobně.

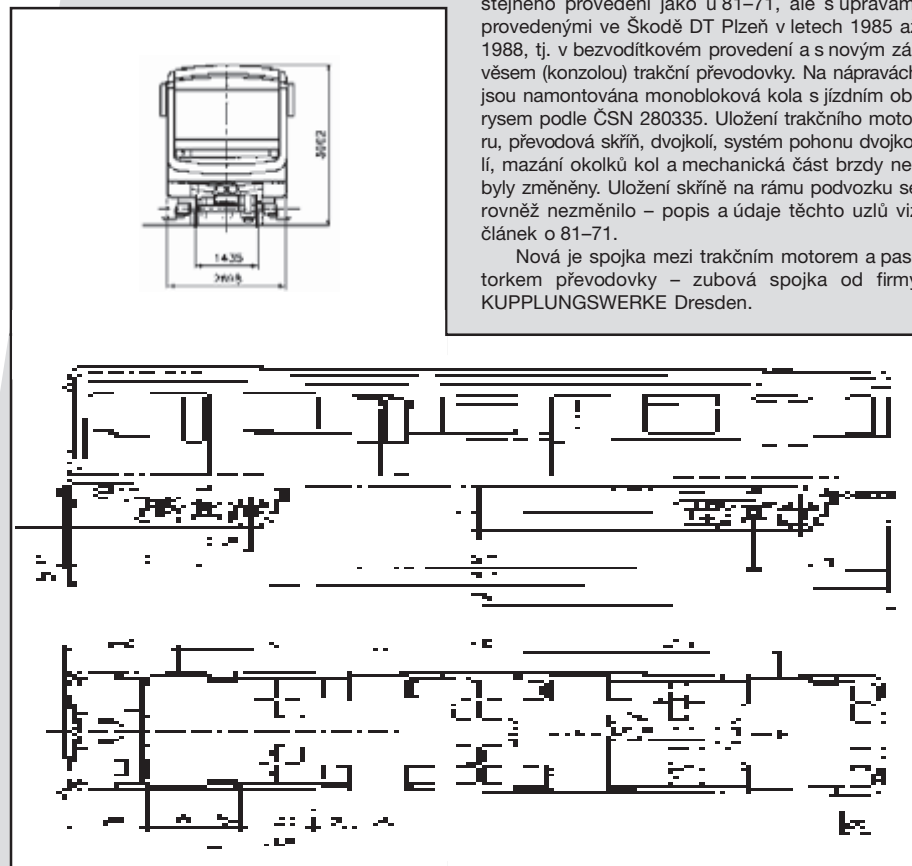
Systém řízení modernizované vlakové soupravy metra je založen na širokém nasazení mikroprocesorové techniky. Pro realizaci výše uvedených úkolů je každý vůz soupravy vybaven vozovým počítačem, který ovládá elektrická zařízení daného vozu, a počítačem pohonu. Vozové počítače čelních vozů jsou navíc vybaveny řídicí „nadstavbou“, sloužící ke zpracování a přenosu ovládacích signálů od strojvedoucího nebo z mobilní části zabezpečovacího zařízení a zařízení automatického řízení vlaku.

Všechny vozové počítače jsou napojeny na dvě paralelně pracující obousměrné datové sběrnice (A a B), procházející podélně celou vlakovou soupravou a tvořící tzv. vlakovou sběrnici. Sběrnice je typu WTB (Wire Train Bus) a je navržena v souladu s evropskou normou IEC 9/332 „Train communication network“. Obousměrný přenos řídicích signálů mezi vozovým počítačem a řídicím systémem trakčního pohonu je realizován po datové sběrnici CAN (Controller-Area-Network). Díky tomu, že jsou mikroprocesorovým řízením vybavena i některá periferní zařízení (rozhlasové zařízení, zařízení pro zobrazení čísla oběhu vlakové soupravy, elektronický tachograf), mohou být tato zařízení připojena pomocí sériového rozhraní RS485 přímo k vozovému počítači řídicího vozu.

Významné místo v systému řízení vlaku má displej na řídicím pultě strojvedoucího, kde se zobrazují informace potřebné pro řízení vlaku (velikost zadaného poměrného tahu, napětí trakční sítě, příslušný jízdní řád, aj.), pro provádění diagnostiky vlakové soupravy v depu, obsluhu periferních zařízení apod. Vzhledem k tomu, že jde o aktivní displej (reaguje na dotyk prstu strojvedoucího), může strojvedoucí bezprostředně reagovat na informaci zobrazenou na obrazovce. Takto zadané povely strojvedoucího se po sériové lince RS485 přenášejí do vozového počítače čelního vozu.

Jistou zajímavostí je zobrazení jména a služební čísla strojvedoucího na obrazovce displeje. Strojvedoucí modernizované soupravy je vybaven čipovou kartou, podobnou telefonní kartě, která v sobě má zakódováno jméno a služební číslo strojvedoucího. Po vložení karty do čtečky zařízení, umístěného na pultě strojvedoucího jako součást zobrazovací jednotky tachografu, a po přečtení zakódovaného jména a služební čísla dojde jak k je-

(Pokračování na straně 6)



tak jako dveře pro nástup, na nichž cestující stiskne tlačítko;

- nouzové otevírání každých dveří ručně cestujícími, mechanismus dveří se uvolní obrtlíkem a poté lze dveřní křídla tahem roztáhnout;
- dílenské ovládání - ovladačem pod odklopným krytem mechanismu dveří.

Na čelech vozidel jsou původní uzamykatelné dveře doplněné elektrickou závorou. Závara při vypnutí napětí strojvedoucího nebo samočinně při výpadku napětí dveře odblokuje, čímž je umožněn cestujícím přechod z vozu do vozu. Tímto opatřením je pak vytvořen předpoklad pro únikovou cestu cestujících v případě nebezpečí. Mezi prostorem pro cestující a kabinou strojvedoucího jsou uzamykatelné posuvné dveře, zasouvané do mezistěny (rozdílné řešení proti 81-71). Tyto dveře jsou rovněž vybaveny elektrickou závorou s optickou signalizací jejich uzavření.

Podstatnou změnu, na první pohled patrnou, doznal interiér vozidel. Byly odstraněny původní sedáky v podélném provedení a nahrazeny sedadly v příčném uspořádání, a to po směru jízdy nebo proti směru. Sedadla mají sedací i opěrnou plochu z ne-

Vozidlo má tyto druhy brzd:

- **provozní** brzdu - nezávislá elektrodynamická s dobřzdováním pneumatickou brzdou (ventil V1) rozvaděče Šavgulidze;
 - **pneumatickou** brzdu zajišťující
 - stupňovité brzdění a odbřzdování;
 - samočinné brzdění brzdícím, kohoutem nouzové brzdy, bezpečnostním ventilem autostopu, ventilem zabezpečovacího zařízení;
 - **elektropneumatickou** brzdu uváděnou v činnost ventily V1 a V2 při poruše elektrodynamické brzdy;
 - **parkovací** střadačovou brzdu, která je ovládána dvěma elektropneumatickými ventily z pultu strojvedoucího.
- Na vozidlech zůstalo původní pneumatické vybavení - rozvaděč Šavgulidze s ventilem korekce zátěže, brzdové válce atd. Brzdíč typ Westinghouse byl nahrazen brzdícím DAKO BSE. Bylo použito nové vzduchové potrubí (z antikorozního materiálu) s novými vypouštěcími ventily. Mechanická část brzdy je rovněž zachována a opět jsou použity bezzábřetové špalíky od firmy FERODO Kostelec nad Orlicí.

Vozový park metra – IV. díl

(Pokračování ze strany 5)

Jich zobrazení na obrazovce displeje, tak i k odblokování řízení vlakové soupravy. V praxi to znamená, že bez vložení takové karty vlaková souprava nejede. Jméno, služební číslo strojevodoucího a čas vložení karty jsou rovněž zaznamenány do paměti elektronického tachografu.

Je možno říci, že řídicí systém je spolu s trakčním pohonem jedním z hlavních předmetů modernizace ruských vozů metra a je známou skutečností, že u prototypové jednotky se jednalo o první aplikaci mikroprocesorového řídicího systému v takovém rozsahu v oblasti kolejových vozidel v České republice.

Elektrické zařízení

Zásadní modernizace elektrické části vozidel zahrnuje náhradu kontaktní odporové regulace pulsní regulací, založenou na moderních IGBT výkonových modulech použitých v kotevních i budících měničích. Koncepte elektrické výzbroje umožňuje zlepšení adhezních vlastností vozidel použitím protiskluzové a protismykové ochrany v trakčním pohonu. Elektrodynamická brzda umožňuje rekuperaci brzděné energie do napájecí sítě. Je doplněna odporovou brzdou pro případ neschopnosti napájecí sítě odebrat rekuperovanou energii. Doplňková brzda kombinuje elektrickou rekuperaci a odporovou brzdou podle okamžité schopnosti napájecí sítě přijímat vrácenou energii.

Nová elektrická výzbroj dodaná firmou ŠKODA se vyznačuje poměrně jednoduchým schématem trakčního obvodu s cize buzenými trakčními motory pro všechny pracovní režimy: jízdu, elektrickou odporovou brzdou, rekuperaci a doplňkovou brzdou.

Vždy dvě kotvy trakčních motorů zapojené v sérii jsou napájeny z jednoho kotevního měniče sestaveného z výkonových IGBT modulů, jejichž chlazení je zajištěno pomocí vzduchových chladičů. Výkonové tranzistory jsou ovládány řídicími jednotkami, které galvanicky oddělují regulační obvody od vysokonapěťového obvodu. Budící vinutí trakčních motorů jsou napájena pulsními měniči (vždy čtyři budící vinutí z jednoho pulsního měniče), jejichž řízení je šířkové při konstantní frekvenci. Stabilizační měnič vytváří napětí 540 V pro střídače pomocných pohonů, nabíječ trakční baterie a měnič buzení.

Trakční pohon s cize buzenými motory a dvěma na sobě nezávislými měniči vykazuje velmi dobré dynamické parametry a umožňuje zcela bezkontaktní přechod z jízdy do elektrické brzd. V principu je požadovaného momentu dosaženo řízením velikosti kotevních proudů při zadání optimální hodnoty buzení proudů.

V oblasti vyšších rychlostí než rychlost jmenovitá je v jízdním režimu udržován konstantní výkon motorů, při odbuzování motoru je udržován minimální poměr buzení a kotevního proudu ($I_b/I_k = 0,28$). Reverzace motorů se provádí bezkontaktně změnou smyslu proudu buzení.

Prakticky veškerá výkonová elektrická výzbroj vozidla včetně protipožárních čidel je umístěna do kontejneru se vzduchovým chlazením, jenž je zavěšen pod podlahou vozidla. Kontejner je konstrukčně shodný pro všechna vozidla a liší se jen v blocích pomocných pohonů podle druhu vozidla v soupravě.

Pro přívod elektrické energie z přírodního kolejniče slouží čtyři sběrače stejné jako na 81–71 (typu TR–3A). Přes pojistku a hlavní stykač je připojen vstupní filtr tvořený tlumivkou a baterií kondenzátorů.

Silový obvod je rozdělen na dvě sekce – sekci obvodu kotev trakčních motorů a na sekci obvodu pomocných pohonů a buzení.

V režimu elektrodynamické brzdy pracují motory jako cize buzená dynamo, přičemž vyrobená energie je dodávána zpět do napájecí sítě, popřípadě mařena v brzdovém odporu (sít není schopná přijímat energii).

Nedílnou součástí silových měničů jsou napěťová a proudová čidla měřící nejdůležitější veličiny, například proudy kotev trakčních motorů, napětí na kotvách trakčních motorů, celkový vstupní a výstupní proud, napětí trakčních motorů, napětí vstupního a pomocného filtru.

Pulsní stabilizátor pomocných pohonů je napájen ze vstupního filtru pomocných pohonů a buzení a slouží k vytvoření stabilizované stejnosměrné sítě 540 V pro napájení nabíječe vozidlové baterie, střídačů motorů ventilátorů, kompresorů a budícího měniče.

Vozidlové baterie

Na vozidlech čelních a jednom vložném (třetí vozidlo) jsou umístěny vozidlové baterie moderní konstrukce se sníženou údržbou. Baterie jsou složeny z niklkadmiových článků a jsou v drážním provedení. Baterie je umístěna v bateriové skříni na výsuvné paletě. Vozidlová baterie typu 20 KPM 250 P je od výrobce Ferak Raškovice a je složena z 20 článků (od stejného výrobce byly nahrazovány ruské baterie vozidel 81–71):

kapacita	250 Ah
napětí	24 V
Pro napájení vozidlové radiostanice VKV (pouze čelní vozidla) je použita olověná baterie od firmy VARTA:	
kapacita	24 Ah
napětí	12 V

Oba typy baterií jsou na vozidle dobíjeny pomocí bateriových nabíječů.

Vlakový rozhlas

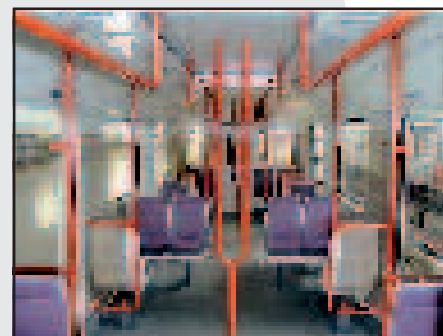
Souprava je vybavena vlakovým rozhlasem s digitálním záznamem hlášení s možností přímého vstupu strojevodoucího prostřednictvím mikrofonu. V každém vozidle je šest reproduktorů umístěných do světelných kanálů.

Radiostanice

Na čelních vozidlech je instalována radiostanice VKV, anténa a napájecí zdroj. Ovládací skříňka radiostanice je umístěna v pultu strojevodoucího. Radiostanice má vlastní záložní zdroj (viz výše) elektrické energie, který zajišťuje provoz radiostanice nejméně po dobu 2 hodin.

Registrační rychloměr

Registrační rychloměr je typu RRM–5, výrobce VZLÚ–SPEEL Letňany, se záznamem do statické paměti. Registrována je rychlost jízdy vlaku, čas a dalších 32 logických prvků podle zadání provozovatele. Další vstupy do tachografu jsou možné z vozidlového počítače přes sériové rozhraní RS485. Centrální jednotka rychloměru je umístěna v přístrojové skříni v levé části mezistěny.



Zabezpečovací zařízení

Na soupravě je namontována mobilní část zařízení MATRA PA 135. Pro napájení tohoto zařízení jsou na čelních vozidlech (v mezistěně) instalovány měniče 24 Vss; 1,2 kW.

Zařízení pro nevidomé

Na soupravě je namontován povelový přijímač APEX pro nevidomé. Přijímač dostává signál z povelového vysílače nevidomého cestujícího na nástupišti a informuje o této skutečnosti strojevodoucího akustickým signálem. Pro sluchově postižené cestující je nad bočními nástupními dveřmi (vně i uvnitř vozidla) umístěna světelná signalizace upozorňující na zavírání dveří.

Závěr

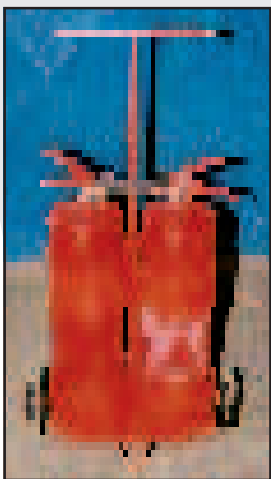
V roce 2000 realizuje Škoda Dopravní technika Plzeň modernizaci šesti jednotek typu 81–71 pražského metra, které mají přispět k alespoň částečné modernizaci vozového parku metra.

Děje se tak na základě smluv z let 1999 a 2000, jejichž uzavření předcházela prototypová modernizace jedné jednotky typu 81–71, provedená v letech 1997–98 v konsorciu Škoda Dopravní technika Plzeň – ČKD Dopravní systémy Praha. Ač se od počátku počítalo se sériovými modernizacemi, vyskytl se v průběhu doby nový faktor, který měl vliv na rozhodnutí o postupu modernizací parku vozidel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti: v souvislosti s rozšiřováním sítě metra šlo o zpoždění v dodávkách nových jednotek typu M1 konsorcia ČKD – Siemens – Adtranz, způsobené komplikovanou situací v ČKD a později přímo vyhlášením konkursu na ČKD Dopravní systémy. Z těchto důvodů byla právě probíhající modernizace sedmi jednotek zadána pouze jednomu z členů bývalého konsorcia, tedy Škodě Dopravní technika (celkem jsou podepsány smlouvy na dodávku 7 souprav – 6 v roce 2000, sedmá bude dodána začátkem roku 2001).

K 31. červenci letošního roku byly dodány první dvě sériové soupravy. Na první probíhají zkoušky součinnosti zabezpečovacího zařízení MATRA PA135 s řídicím systémem vlaku, druhá souprava se nachází ve fázi montáže mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA PA135. O dalším postupu modernizací se rozhodne v průběhu roku 2000.

Ing. Josef Procházka, 11 220
Foto: Archiv o. z. Metro

V Hostivaři vyrobili vozík na hasicí přístroje



Zejména bezpečnostní a protipožární technici se museli vyrovnat s novými podmínkami požární bezpečnosti při svařování, které stanovila Vyhláška ministerstva vnitra č. 87/2000 Sb., platná od 1. července letošního roku.

Podmínky stanovují, že při svařování, bez rozdílu zda plynem nebo elektrickým

dvěma hasicími přístroji s vhodnou náplní, jeden však musí být práškový s hmotností hasební látky minimálně 5 kilogramů.

S novými podmínkami se museli vypořádat všichni pracovníci našeho podniku. Se zajímavou novinkou se na nás obrátil pan Kamil Nový, technický pracovník požární ochrany v o. z. Autobusy. „Pracovníci Dopravně–opravárenské základny v Hostivaři se nad problémem zamysleli a po několika týdnech přišli s jednoduchým vozíkem, který přepravuje právě dvojici hasicích přístrojů. Svařič může připravovat nebo převážet svařecí zařízení a jeho pomocník veze hasicí přístroje společně s dalšími doplňky.“ Z dalších slov pana Nového bylo zřejmé, že se novinka zalíbila a v současnosti už jsou hostivařská pracoviště (haly 1 a 2) vybavena deseti vozíky, které lze použít i při jiném rychlém zásahu požární hlídce.

Poptávka DOZU Hostivař je uspokojena, a tak pracovníci představili svůj nápad i kolegům z ostatních garáží o. z. Autobusy. Pokud by byl zájem i u ostatních odštěpných závodů naší společnosti, rádi vozík vyrobí i jím.

–bda–

7 tipů, jak předejít nehodám autobusů



Plaketa v Charlotte Transit Center je poctou pro řidiče Dewey Gregoryho, který během své dlouhé kariéry přepravil více než jeden milion cestujících.

Dewey Gregory řídil autobusy městské hromadné dopravy v Charlotte, N. C., 51 let a nikdy neměl nehodu. Gregoryho tipy na dlouhodobou jízdu bez nehod jsme přeložili z amerického měsíčníku METRO, abyste mohli vyrovnat jeho nebývalý rekord.

Gregory, kterému je 73 let, nedávno odešel do důchodu a byl oceněn za své vynikající služby starostou města Charlotte, Patem Mc Crorym, dopravním odborem Charlotte a společností Duke Power Co., která provozovala systém městské autobusové dopravy, když začínal jezdit. Za svou kariéru najezdil více než 1,2 milionů mil a přepravil více než jeden milion cestujících.

Tady je Gregoryho tajemství:

1. Nedělejte energické pohyby

Většina lidí ví, jak se chovat při jízdě opatrně, ale jak často udělá někdo energický pohyb, který může způsobit nehodu? Řidiči autobusů nemohou riskovat, pokud chtějí chránit své cestující. „Pokud jsem měl nějakou pochybnost, když jsem začal dělat nějaký pohyb, že ho neovládnu, neudělal jsem ho,“ říká Gregory.

„Kromě přesných úsudků o svém okolí se musí řidič chránit proti vlastní přehnané sebejistotě,“ říká Gregory.

2. Odblokovat rozptýlení

Řidiči autobusů čelí několika rozptýlením, která působí současně. Kromě toho, že musí pozorně sledovat vozovku a zrcátka, musí neustále zastavovat a rozjíždět se a musí předvídat pohyby ostatních řidičů, musí také odpovídat na otázky cestujících. Gregory zdůrazňuje, že řidič může stejně zdvořile odpovídat na dotazy, aniž by otáčel hlavu a odvracel pohled od vozovky. Vyhněte se za jízdy kontaktu očima s cestujícími.

3. Mějte rádi svůj autobus

Důležitým aspektem bezpečné jízdy je nejen dobře znát vozovku a mít dobrý smysl pro ostatní řidiče, ale také dobře znát své vozidlo. Řidič autobusu může být často schopen předvídat a vyhnout se nehodě pečlivým ohodnocením svého autobusu a ostrážitostí co se týká všech nesrovnalostí ve výkonu autobusu.

„Než jsem vyjel, vždycky jsem si nechal chvíli času na kontrolu autobusu,“ říká Gregory. „Nastartoval jsem ho, zkontroloval běhouny a objel parkoviště s rychlými zastaveními, abych vyzkoušel brzdy.“

„15 až 20 minut před výjezdem jsem obešel autobus a všechno jsem nastavil,“ říká

Gregory, který dodává, že pokud by něco nebylo v pořádku, neodjel by z parkoviště.

Vždy si před jízdou nastavte zrcátka. Přesvědčte se, že slepá místa jsou minimální.

Navíc, pokud si řidič všimne jakéhokoli problému za jízdy, měl by okamžitě zastavit a přivolat pomoc, říká Gregory.

4. Nikdy neakcelerujte při průjezdu křižovatkou

Místo toho mějte nohu připravenou na brzdě. Ostatní řidiči jsou nepředvídatelní, a to urychlí dobu vaší reakce.

5. Nehádejte se s cestujícími

Nedopustte, aby se vytvořilo napětí. Vaše hlava musí být čistá, bdělá a bez napětí, abyste mohli dobře řídit.

„Rád jsem řídil,“ říká Gregory. „Udělal jsem si mnoho přátel a k lidem jsem se choval tak, jak jsem sám chtěl, aby se chovali ke mně.“

6. Pokud se vám něco nezdá, je to tak

Chovejte se k ostatním řidičům tak, jak byste si přáli, aby se oni chovali k vám. Nepožadujte přednost v jízdě ani se nerozčilujte na ostatní řidiče.

Máte-li nějakou pochybnost, že se vám nepodaří dokončit manévr, nedokončujte ho.

Gregory říká: „Pokud vás někdo zastaví v jízdě, nechte ho jet, i když máte přednost.“

7. Buďte ve formě nebo nejezděte

Vždy si dopřejte dostatek odpočinku. Neřídte, jste-li unavení nebo nemocní. Pravidelně cvičte. To vám umožní být ostrážitější a posílí to vaše reflexy.

Ze zahraničního originálu připravil Zdeněk Došek



Odešel doyen pražských tramvajáků

Ve čtvrtek 16. srpna 2000 náhle zemřel pan Josef Režný

Kolik smutku a bolesti umí být v jediné krátké větě. Náhle zemřel. Ano, byl nemocný, dožil se krásných 84 let. Ale to zármutek nad odchodem dobrého člověka nezmenšuje. Znal jsem ho jako svého kolegu, od roku 1946. A znali jsme ho všichni, vždyť pracoval v o. z. Elektrické dráhy přes 52 let. Až v loňském roce mu nemoc nedovolila pokračovat ve službě. Z té neuvěřitelné doby jsme jej vídávali na trati plných 45 roků, teprve potom odešel dělat lehkší práci. Je neuvěřitelné, že bez nehody či zaspání. Všichni jsme si ho vážili. Pamatuji si, že když jsem jako mladý průvodčí přišel do kobyliské vozovny, hodnotil jsem se svými vrstevníky práci těch starších. Většinou jsme je nazývali příjmením, několik oblíbenců bylo titulováno křestním jménem, ale on byl vždycky pro nás „pan Režný“. V tom nejlepší slova smyslu jsme tak mimoděk dávali najevo úctu člověku, který jím sám nikdy nevyžadoval.

Tichý, skromný, obětavý, pracovitý. Život bral jako službu. Nezapomenu na jeho větu: „Zasedl jsem do školní lavice, abych se učil službě pražským cestujícím.“ Kdo z nás by takto dnes nazval výuku v kurzu řidičů tramvajů? Sloužil i svým spoluměstřanancům pořádáním letních zájezdů – jen k Černému moři s nimi Vám sedmatřicetkrát, ty ostatní nejde spočítat. Nikdy nenadělal mnoho řečí, ale vždy poradil a pomohl.

Při náročných práci mu nezbyvalo mnoho času pro sebe a rodinu. Přesto vzorně vychoval dvě děti a stejně tak se staral o malou zahrádku v Libni, která byla jeho koníčkem, stejně jako různé ruční práce, při nichž se odrahoval a dosáhl v nich značné zručnosti.

Pracoval až na hranici svých možností. V minulém roce se na setkání důchodců viděl naposled se svými spolupracovníky. Nikdo z nás netušil, že to přišlo se bude odvíjet již bez něj.

Pane Režný, až budete vyjíždět v tramvajovém nebi na první kolo, vzpomeňte si na nás. Měli jsme Vás mezi sebou rádi. A studíme se, že jsme Vám dostatečně nepoděkovali. A že nikdy nedokážeme to, co Vy. –zjs–

Zajišťují systém PID společně s námi – V

Firma MARTIN UHER

Autobusová doprava
Řevnická 605
252 10 Mníšek Pod Brdy

Vznik této rodinné firmy se datuje do období třetího měsíce roku 1991, kdy současný majitel firmy pan Martin Uher začal podnikat v městské autobusové dopravě na smlouvu jako smluvní řidič pro jiného dopravce (firma FEDOS) na lince č. 255. V roce 1992 začal zajišťovat tuto linku na vlastní živnostenský list ještě s pronajatým autobusem. Od roku 1993 již zajišťuje tuto linku s vlastním autobu-



Foto: Petr Malík

sem. V roce 1994 firma vlastnila 4 autobusy a mimo linku č. 255 zajišťovala občasnou zájezdovou dopravu a také školní linku ve Štěchovicích (pouze do 30. června 1995).

V září roku 1995 firma vyhrála veřejnou obchodní soutěž na provoz linky č. 360 (Smíchovské nádraží – Jiloviště – Trnová). Vozový park byl rozšířen na 6 autobusů. V této době bylo technické zázemí firmy v začátcích a větší opravy byly smluvně zajišťovány u ČSAO Hostavař. V červenci 1996 firma vyhrála soutěž na zajištění celého Mníšeckého regionu v rámci Pražské integrované dopravy, to znamená linky č. 317, 318, 321, 322, 330 a 338. Vozový park byl rozšířen na 12 autobusů. Technická základna firmy již byla zajištěna v pronajatých prostorách VÚR v Mníšku pod Brdy. V září roku 1997 byl zakoupen vlastní objekt pro technické zabezpečení provozu v Mníšku pod Brdy a vozový park byl rozšířen na 16 autobusů. Firma tehdy zaměstnávala 19 řidičů a 4 mechaniky.

Od května 2000 zajišťuje firma také provoz nových linek Pražské integrované dopravy č. 348 (Mníšek pod Brdy – Dobřichovice) a č. 349 (Mníšek pod Brdy – Dobříš) a od července téhož roku také pro-

voz nové linky č. 388 do Malé Hraštic a prodloužení linky č. 320 do Velké Lečice.

- Dalšími aktivitami firmy jsou:
- Pronájem prostor ve svém objektu firmám obchodujícím s náhradními díly pro vozy Karosa, Liaz, Avia a Multicar;
 - Zájezdová doprava mezinárodní i vnitrostátní (nový autobus Karosa C 936 E);
 - Od roku 1995 firma nepravidelně vypomáhá při zajišťování výluk odstředného závodu Elektrické dráhy.

V současné době vyjíždí pravidelně na linky Pražské integrované dopravy 16 autobusů, když firma disponuje celkem 25 vozidly. Z tohoto počtu je 10 autobusů nových a 7 autobusů po generální opravě. Firma zaměstnává 24 řidičů, 6 mechaniků a 2 dispečery.

Firma Martin Uher zajišťuje provoz na následujících linkách systému Pražské integrované dopravy: 255, 317, 318, 320, 321, 322, 330, 338, 348, 349, 360 a 388, které najezdí měsíčně přibližně 96 tisíc kilometrů.

Z podkladů firmy Martin Uher zpracoval Pavel Kalčík, ROPID

Jaké budeme mít pracovní prostředí?

Nové sídlo naší společnosti v Sokolovské ulici se pomalu zaplňuje. Stěhování zdárně probíhá, všichni si pomalu zvykáme na nové pracovní prostředí. Někdo si stýská na malá okna v kanceláři, druhý na špatnou dopravu na nové pracoviště, jiný na neprostornou kancelář, a tak bychom mohli pokračovat hodně dlouho, než vyjmenujeme všechny i jen zdánlivé nedostatky, které nové působiště přineslo.

Přesto jedna podstatná změna s přestěhováním nenastala, a to je zákaz kouření v nové budově. Pokud máte výhled ze své nové kanceláře na západní stranu, tak se někdy koukněte na naše kolegy nebo kolegyně z Eurotelu. V jejich sídle se kouřit nesmí, a tak jednou za čas vidíte postavku, jak vyběhne ze dveří, zapálí si cigaretu a za chvíli odbíhá zpět. Každý z pracovníků může zcela jistě odběhnout kolikrát chce, ale zkuste si představit, že na každou svou oblíbenou cigaretu jedete několik pater dolů a po několika minutách zase nahoru. Vedoucí se v tu chvíli může ptát, kde jste a proč nepracujete?

Zarytí kuřáci okamžitě odpoví. „Kdybych mohl kouřit v kanceláři, tak jsem na pracovišti stále a mohu pracovat.“ V tu chvíli ale oponují: „A co zdravé pracovní prostředí?“. Jedna strana problému jsou negativní dopady na zdraví jednotlivce, více nemoci, následuje větší absence na pracovišti, a tak dále.

Druhá stránka věci je ta, že přijdete na pracovní jednání do kuřákovy kanceláře. Jste-li kuřák, je vám to jedno, ale pokud nikotinovému dýmu neholdujete, stáváte se proti své vůli pasivním kuřákem a ničíte si zdraví. Proč taková morová rána, když se jinak snažíte žít zdravě?

Nemělo by být kouření z tohoto důvodu zakázáno? Proč si má někdo kazit zdraví kvůli škodlivé libůstce někoho jiného? Zatím jsme svědky velkorysosti nekuřáků a bezohlednosti těch druhých. Kdy bude běžné nekuřácké prostředí, a ti, co budou potřebovat ukojit svou neodolatelnou potřebu zakouřit si, k tomu budou mít vyhrazené prostory, které nekuřáci nebudou obtěžovat?

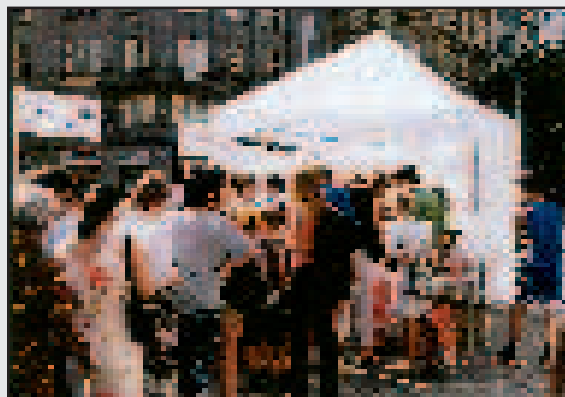
U provozních zaměstnanců už byl tento problém vyřešen. Ve vozidlech určených k přepravě cestujících nesmějí řidiči kouřit, kdo zákaz poruší, vystavuje se nebezpečí finančního postihu. Pokud si chce řidič zakouřit, může tak učinit na konečné, když vystoupí z vozidla.

Budou někdy platit stejná pravidla i pro úředníky?

—bda—

„Den ohleduplnosti“ se těšil zájmu Pražanů

S pozitivním ohlasem mezi obyvateli hlavního města se setkala akce „Den ohleduplnosti“, pořádaná 17. srpna firmou Unilever na Václavském náměstí. Propagační akce, na níž se vedle Unileveru a Ústavu lékařské kosmetiky Praha podílel i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, přilákala více než dvě stovky zájemců.



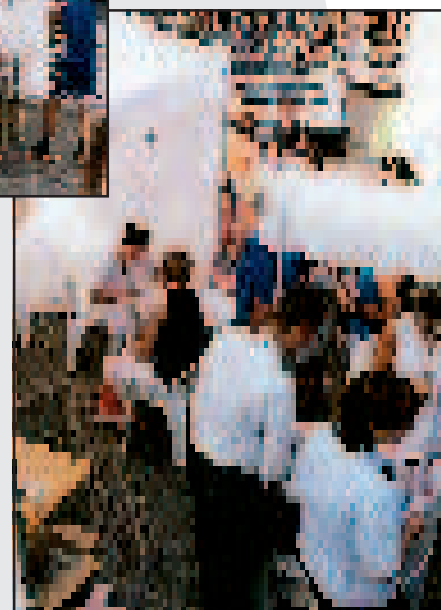
Cílem akce bylo pomocí dotazníků zmapovat názory a postoje obyvatelstva k péči o nepříjemné projevy spojené s pocením, informovat a vzdělávat v oblasti prevence. Každý přichozící si mohl nechat zdarma vyšetřit pokožku a odborný lékařský tým mu zároveň poradil, co a jak dělat proti nadměrnému či nepříjemně zapáchajícímu pocení. Jako dárek pak od sponzora celé akce, firmy Unilever, obdržel vzorek kosmetického prostředku. Dopravní podnik každého, kdo podstoupil celé vyšetření, obdaroval publikací Desatero pražského cestujícího s aktuálním vloženým dodatkem k bodu 9 (Ohleduplnost) a poukazem na stokorunovou slevu při nákupu kuponu na síťovou jízdenku.

Akce probíhala od 11 do 18 hodin ve střední části Václavského náměstí, kde pozornost kolemjdoucích upoutávala obří maketa antiperspirantu Re-

xona a vedle ní stojící bílý stan. Ač po celý den panovala takřka nesnesitelná tropická vedra, ve stanu bylo neustále plno. „**Odpoledne, když lidé začali chodit z práce, se dokonce vytvářely fronty,**“ uvedla koordinátorka celé akce Markéta Pravdová. Zároveň potvrdila, že nečekaně velký zájem projevovali Pražané také o tisk jízdních řádů, prováděný přímo ve stanu pracovníkem Dopravního podniku. „**Někdy jsme se kvůli nebyvalému zájmu o jízdni řády nemohli na pěkně dlouhou dobu vůbec dostat k počítači,**“ uvedla.

Doufáme, že takovéto osvětové akce povedou ke zvýšení kultury cestování v hromadné dopravě. —mš—

Foto: Petr Malík



Jaké bylo první pololetí roku 2000 z pohledu ekonomického

První pololetí z pohledu ekonomického skončilo velmi dobře. V hospodářském výsledku byla vykázána úspora v redukováných hodnotách ve výši 0,7 milionu Kč. Splátkový kalendář zaslání dotací od hlavního města Prahy byl dodržován, proto nebylo nutno čerpat úvěr.

Tato skutečnost byla způsobena vstřícným a odpovědným přístupem orgánů hl. m. Prahy, protože závěrem pololetí byl upraven rozpočet roku 2000 v oblasti odpisové politiky na ekonomickou realitu.

Úspěšnému zakončení pololetí v ekonomické oblasti však předcházela níže popsány vývoj.

Dopravnímu podniku byla přidělena na počátku roku dotace na provoz na stejné úrovni roku 1999. Očekávaný nárůst přepravních tržeb ze zvýšení cen časových dlouhodobých předplatních jízdének pokrýval z velké části nárůst cen nafty. Zbytek byl použit na vykrytí ostatních položek, především energie.

Při tvorbě rozpočtu, zpracovávaného na úrovni vedení společnosti a jednotlivých odštěpných závodů, se musely řešit otázky naplnění jednotlivých položek rozpočtu. Jako první se vytvořila rezerva 100 milionů Kč na předpokládané navýšení cen nafty ve srovnání s rokem 1999 (podle předpokladu bude tato částka vyčerpána, možná i překročena). Další položkou nutnou k vykrytí byla položka celkových mzdových nákladů, která byla odsouhlasena s odborovými organizacemi. Také v položkách energie bylo zapracováno očekávané navýšení. Takto stanovený rozpočet byl vyrovnán pouze pro I. čtvrtletí, kdy ještě nedocházelo k aktivacím dříve pořízeného majetku a nákupu dopravních prostředků. Nicméně po účetním zařazení staveb metra, dopravních prostředků, strojů a zařízení by došlo do konce roku 2000 k nenaplnění investičních zdrojů ve

výši 394 milionů Kč. Tento trend se začal projevovat ke konci pololetí.

Z tohoto důvodu započala jednání generálního ředitele se zastupiteli hl. m. Prahy o vyřešení finanční nerovnováhy mezi provozními a investičními zdroji. V první fázi se připravil postup změny účelovosti dotace z investiční dotace do provozní dotace na vykrytí propadu v poloze odpisů. Zastupitelstvo tuto závažnou situaci uznalo a změnu účelovosti dotace v červnu schválilo.

Současně generální ředitel jednal o nedostatku finančních prostředků v mzdových nákladech a v poloze oprav a udržování. V poloze oprav a udržo-

vání by nedostatek finančních prostředků způsobil potenciální snížení kvality přepravy, což by bylo v rozporu s naší tendencí preference městské hromadné dopravy oproti individuální automobilové dopravě. Zastupitelstvo vyšlo našim požadavkům vstříc a schválilo na konci června zvýšení provozní dotace o 160 milionů Kč. Tyto prostředky nám umožní splnit kolektivní smlouvu v nárůstu mzdových prostředků a v nákladech na opravy a udržování.

Příznivá ekonomická realita nás ovšem nesmí uspokojit. Neustále musíme sledovat hospodárnost ve všech oblastech činnosti naší společnosti.

Ing. Václav Pomazal, CSc.

Vybrané ukazatele za 1. pololetí roku 2000 v naší společnosti

v tisících Kč Ukazatel	plán	skutečnost	% plnění
dotace na provoz MHD	2 931 398	2 930 696	99,98
redukováný hospodářský výsledek	- 2 931 398	- 2 930 696	99,98
redukováné náklady	30 740 615	30 786 353	100,15
redukováné výnosy	27 809 217	27 855 657	100,17
z toho: přepravní tržby včetně pokut	1 212 209	1 208 535	99,70
provozní vozkm podle smluv v tis. km	76 227	75 700	99,31
provozní mkm podle smluv v tis. km	8 955 600	8 901 860	99,39
počet přepravených osob		533 065 375	
počet cest		261 199 839	
náklad v Kč na 1 vozkm	55,6226	55,6230	100,00
náklad v Kč na 1000 mkm	473,46	473,60	100,02
náklad na 1 přepravenou osobu v Kč		7,9535	
náklad na 1 cestu v Kč		16,2318	

Poznámky:

Cesta znamená dopravu cestujícího od zdroje k cíli a skládá se z jedné až několika jízd podle počtu nutných přestupů.

Jedna jízda je jízda uskutečněná jedním dopravním prostředkem MHD bez přerušení (přestupu). Každý přestup při cestě se počítá jako další jízda.

Tramvajová výluka v Plzeňské ulici

Od 26. července až do 4. září panovalo v úseku mezi Andělem a Kotlářkou (později Vozovnou Motol) doslova dopravní peklo. Rekonstrukce tramvajové tratě, navazující na již proběhlou rekonstrukci křižovatky Anděl, spojená s již dlouho trvající nebývalé intenzivní výstavbou v oblasti Anděla, znamenala šok pro všechny cestující, přepravující se oblastí Smíchova; Ihostejno, zda využívali služeb našich, či se dopravovali po vlastní ose.

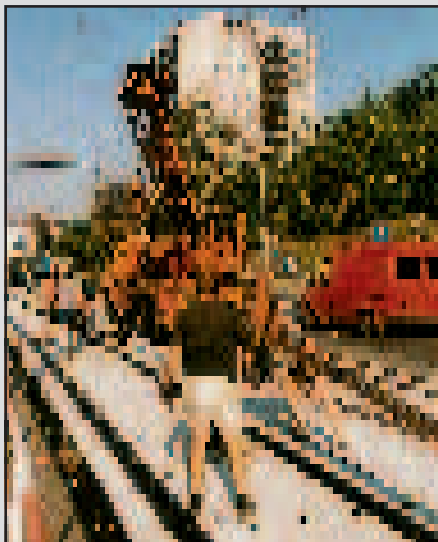
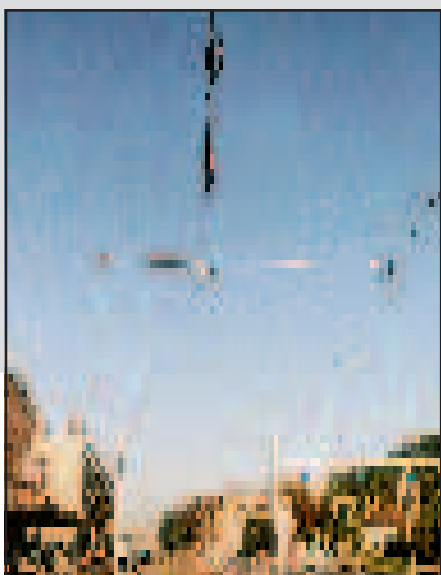
Přesně v polovině srpna jsme se s redakčním fotoaparátem vydali na procházku po rekonstruovaném úseku, abychom vám mohli jednu z největších výluk za poslední léta co nejněrněji přiblížit.



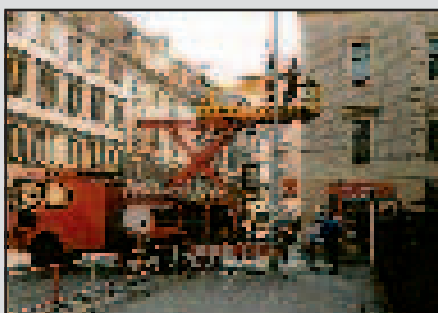
Kotlářka, 15. srpna, 7.45. Naše exkurze začíná snímkem z míst, kde rekonstruovaný úsek končí. Přímo za našimi zády probíhají intenzivní práce, před námi se pak nachází nástupní i výstupní stanice tramvají kmitajících mezi Kotlářkou a Sídlištěm Řepy. V levé části snímku lze spatřit dočasný přechod pro chodce, sloužící cestujícím pro přestup na náhradní dopravu autobusovou linkou X-9.



Snímek zachycuje vozy náhradní autobusové dopravy v zastávce Kotlářka. Jak jsme měli možnost si sami ověřit, ne vždy zde vše klapalo tak, jak by mělo. Nezřídko přijel do této zastávky dříve než spoj X-9 linkový autobus č. 167, jedoucí od motolské nemocnice již značně naplněný. Ve snaze nabrat co nejmenší zpoždění se většína cestujících snažila nastoupit do prvního možného autobusu, což znamenalo absolvovat cestu k Andělu ve značně stísněných a komfortu velmi vzdálených podmínkách. Autobus X-9 pak naopak odjížděl z Kotlářky takřka liduprázdný.



Úsek Klamovka – U Zvonu. V blízkosti ústí Holečkovy ulice do Plzeňské se právě pokládají kolejnice. I zde je nové trolejové vedení již dokončeno.



Bertramka. Za vozidlem se zdvihnou plošinou, které montuje úsekový dělič, začíná druhý (zhruba stometrový) z úseků, které si budou muset na svou rekonstrukci počkat až do některého z příštích roků.



Duškova ulice. Mohutná rekonstrukce v oblasti Anděla vedla k dopravnímu kolapsu v oblasti Smíchova. Fronta aut ve Vrchlického ulici sahala běžně až ke Klamovce, občas dokonce až ke Kavalírce. Jak dokazuje náš snímek, někteří řidiči odmítali respektovat pruh vyhrazený pro autobusy. Docházelo tak ke značnému zpoždění linek, někdy i o patnáct až dvacet minut.

Kavalírka. Z fotografie je patrné nové trolejové vedení s novým upevněním, s totožným jaké známe z tratí Českých drah. „Trolej je po celou dobu lépe vypnuta a nemusí se chodit dvakrát ročně povolovat nebo přitahovat,“ shrnul ve zkratce výhody jeden z pracovníků. Za křižovatkou ve směru na Kotlářku se nachází jeden ze dvou dosud nerekonstruovaných úseků, jimž se oprava bohužel vyhne i letos. Podle našeho mínění se úsek mohl opravit již letos, aby byli cestující ušetřeni dalších náhradních doprav.



Tramvajová křižovatka Plzeňská – Radlická. Oblast Anděla se v těchto dnech stala jedním obřím stavenišťem. V úseku mezi tramvajovou zastávkou Anděl a ústím Strahovského tunelu pracovaly desítky lidí na zcela novém tramvajovém úseku.

Tramvajovou rekonstrukci na Plzeňské ulici sledovali Marek Šebeš (text) a Petr Malík (foto)

Co se dělo u Anděla?

V posledních letech se opakovaně konají tramvajové výluky v Praze 5. Před dvěma lety se konala výluka křižovatky Anděl. Loni a předloni byla ve dvou etapách opravována trať ve Štefánikově ulici. Loni na podzim začala výluka úseku Smíchovské nádraží – Hlubočepy. Letos se koná výluka křižovatky Plzeňská/Radlická a jejich navazujících částí. Na podzim začne další výluka tratě do Radlic, která již loni trvala 6 měsíců. K tomu se konaly další výluky na páteřní trati Anděl – Kotlářka – Sídliště Řepy. Asi jen málokdo bude kritizovat naši snahu o uvedení tratí do dobrého technického stavu. Ale řadě cestujících a našich zaměstnanců se určitě vkrádá otázka: nešlo to udělat najednou místo každoročního přerušování dopravy? Nešlo alespoň některé akce sloučit dohromady? Snad některé z následujících řádků poskytnou uspokojivou odpověď.

Trať ve Štefánikově ulici měla být opravena najednou, a to současně s opravou křižovatky Anděl. Při zpracovávání projektu dopravního řešení došly organizace stojící mimo Dopravní podnik k závěru, že opravou celé Štefánikovy ulice by došlo k dopravnímu kolapsu celé oblasti od Újezda přes Anděl až po Ženské domovy. Osobní auta by počkat mohla, ale oblast musí být snadno přístupná pro hasiče, vozidla záchranné služby, policie a další. Jinými slovy: tramvajová trať je bohužel současně důležitou komunikací i pro další druhy dopravy, které si pak vynucují opravy tramvajových tratí „po kouscích“. Doby, kdy v postranních ulicích širšího centra parkovalo jen několik osobních automobilů, které bylo možné na několik týdnů vymístit o pár ulic dále, jsou nenávratně pryč. Kritika se ovšem obvykle přenáší na adresu Dopravního podniku.

Obdobná úskalí čekají i na investora staveb souvisejících s jižním výjezdem ze Strahovského tunelu a s tunely pod Mrázovkou, jímž je Odbor městského investora (OMI). I tyto stavby je nutné rozfázovat do více akcí tak, aby každé z dopravních omezení nemělo drastický dopad na obyvatele zde žijící nebo pracující. Protože se budované komunikace dotýkají tramvajové sítě, dochází i k tramvajovým výlukám. Jednou z ostře sledovaných staveb je právě probíhající výluka křižovatky Plzeňská/Radlická. Výluka začala 15. června v krátké části směrem ke křižovatce Anděl. Na povrchu vozovky se zpočátku nic významného nedělo, což u řady cestujících, objížďajících stavbu přes Ženské domovy, vyvolávalo dojem zbytečnosti výluky. Ve skutečnosti probíhala její první fáze – výstavba spojné komory na Motolském potoce, který protéká právě pod křižovatkou Plzeňská/Radlická. Po dokončení prací v podzemí započaly koncem července viditelné práce na rekonstrukci vozovky, tramvajových tratí a inženýrských sítí v celém přilehlém okolí, které se protáhne na několik měsíců. Běžný tramvajový provoz po Plzeňské ulici měl být obnoven 4. září.

(Pokračování na straně 16)

Otázky nad německou veřejnou dopravou

Měsíčník francouzského Svazu veřejné dopravy „Transport public“ uveřejnil v únoru 2000 článek Bruno Zieglera pod názvem „Německo: Liberalizace trhu energie ohrožuje hospodářskou rovnováhu městských dopravních podniků“. Tento článek společně s rozhovorem stejného autora s generálním sekretářem VDV – Svazu německých dopravních podniků panem Müller–Hellmannem, uveřejněný pod titulem „Otázky nad německou veřejnou dopravou“ v loňském listopadovém vydání francouz-



ského týdeníku „Život na kolejích a v dopravě“, přináší zajímavé informace o německé politice veřejné dopravy ve světle vývoje evropské hospodářské a dopravní politiky. Pokusím se o jejich stručné shrnutí, neboť vystihují reakci německého dopravního svazu a dopravních podniků na vznikající evropské konkurenční prostředí, o kterém jsme poslední informace přinesli v příloze DP–KONTAKTU v červenci 2000.

Federální německý zákon o energii z dubna 1998 zahájil postupné zavádění konkurence do distribuce elektrické energie, která až do současnosti je kontrolována městskými a dalšími územními úřady, disponujícími na jejich území monopolním postavením. Tento hospodářský sektor byl významným zdrojem financování veřejné dopravy. Liberalizace trhu energie tak otřásá hospodářskou rovnováhou německé městské dopravy.

Konkrétní dopad tohoto vývoje na budoucnost městské dopravy v Německu je především finanční. To protože zisky realizované městskými podniky na energetickém trhu se snížily do té míry, že jak VDV tak Deutscher Städtetag – Svaz německých měst se obávají úplného zániku některých z těchto podniků. Městské dopravní podniky mohly v minulosti z těchto zisků krytí významnou část svých deficitů. Výše sumy převáděné od městských distributorů energie městským provozovatelům hromadné dopravy představovala přibližně 3 miliardy marek za rok. Města vyjadřují rostoucí znepokojení a kritizují záměr federálního státu převádět v rámci jeho politiky hospodářských úspor stále více nákladů na městské rozpočty. Stejně tak se rizika ztráty až desítek tisíc pracovních míst obávají odbory, ve kterých jsou organizováni zaměstnanci podniků veřejné dopravy.

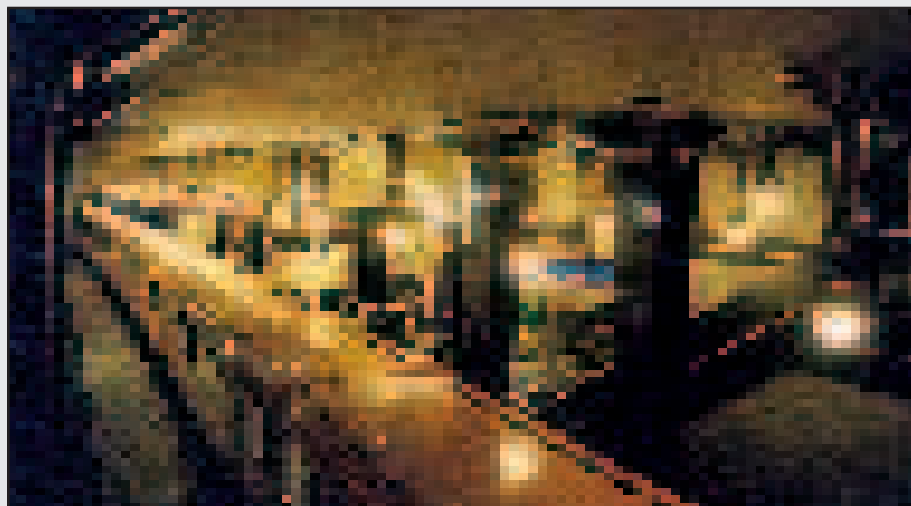
Vedoucí pracovníci městských dopravních podniků se snaží své podniky na změnu prostředí přizpůsobovat a zavádějí restructurační opatření, aby posílili kapacitu městských podniků konkurovat soukromým dopravcům. Některé doplňkové činnosti světili soukromému sektoru – příkladem toho je čis-

tění vozidel, vytvořili pobočky, zavedli kooperace se soukromým sektorem, rozšířili své aktivity a stanovili nové tabulky odměňování. Finanční výsledky nejsou zdaleka zanedbatelné: jestliže roční deficit, po několika let stále klesající, je stále ještě 6,4 miliard marek, stupeň krytí nákladů se mezi lety 1992 až 1998 zvýšil z 58,5% na 68,2%. Provozovatelé městské dopravy přitom měli velké potíže vyřešit základní problém, kterým jsou vysoké mzdy, jež musí platit – tak jak je k tomu nutí příslušnost k veřejnému sektoru – přesahující o 30% až 50% mzdy obvyklé u jejich soukromých konkurentů. Podle ekonomického časopisu „Wirtschaftswoche“ průměrné náklady na jednu pracovní hodinu řidiče autobusu v soukromém sektoru v Německu jsou 32 marky oproti 49 markám ve veřejném sektoru.

Pan Müller–Hellmann v rozhovoru též připomíná, že mzdové náklady německých městských dopravních podniků představují přibližně 50% celkových nákladů, což není překvapující vzhledem k tomu, že jsou poskytovateli služeb. K rozdílu mezd mezi veřejným a soukromým sektorem uvádí, že pro konkurenceschopnost veřejných provozovatelů bude třeba obě úrovně odměňování sblížit. Připomíná, že ať je účetní logika jakákoli, podniky jeho svazu potřebují v zájmu svých klientů dobře vyškolený a motivovaný personál.

Odpovídá i na otázku, jakou má VDV bilanci z regionalizace kolejové dopravy: na konci čtvrtého roku jsou na dobré cestě k dosažení hlavního cíle regionalizace, tj. více dopravy v regionu za dané finanční prostředky. Nabídka dnes činí 570 milionů vlakomů oproti 498 milionům v roce 1993. Bude však třeba nové dohody mezi federální vládou a zeměmi (Länder) o financování regionalizace, ve které bude třeba dosáhnout rozumného kompromisu.

Na otázku, zda vývoj jde směrem k privatizaci regionální dopravy, uvádí, že až do současnosti byly linky regionální kolejové dopravy dané do výběrového řízení získány z poloviny DBAG – Německými železnicemi, a z druhé poloviny „nefederálními“ veřejnými či soukromými společnostmi. Od nové Evropské komise očekávají, že bude dbát o to, aby jediným kritériem rozhodování ve výběrových řízeních nebyla jenom cena sama o sobě. I kdyby to vedlo provizorně k regionální dopravě méně nákladně jak pro klienty tak pro organizační autority, brzy by vznikl kartel provozovatelů, jehož důsledkem by byly služby nižší kvality.



Na další otázku, z jakých důvodů je proti strukturám veřejné dopravy ve Francii, pan Müller–Hellmann odpovídá, že kvalita německé městské a příměstské hromadné dopravy je uznávána v celém světě. Podařilo se jí ve velkém rozsahu ulehčit aglomeracím zaplaveným automobily. Veřejná doprava získala v dopravě bydliště–pracoviště a za obchodními záležitostmi 50% z celkového trhu. Proč by měli být nakloněni strukturám, které podle jeho znalostí nemohou vykazovat srovnatelné výsledky.

Bude-li se mluvit o Francii, je toho příkladem: na rozdíl od Německa, které si přeje být dobrým evropským žákem, neotevřela svůj trh. Ve Francii je strach ze ztráty pracovních příležitostí živený především odbory majícími podporu levicové vlády a komunistického ministra dopravy.

Vedle ztrát, které veřejná doprava v Německu zaregistruje v důsledku nového zákona o energii, má VDV ještě další důvody pro znepokojení. Jedním z hlavních zdrojů jeho členských podniků jsou kompenzace, které dostávají za uplatňování preferenčních tarifů pro školáky. Země, které jsou také podrobeny restriktivním rozpočtovým opatřením, velmi pravděpodobně omezí své příspěvky na tyto účely – o 300 milionů marek méně z celkové současné výše 2 miliard marek ročně. Ke všem těmto starostem se připojuje nová daň na energetické produkty. Pan Müller–Hellmann uvádí, že tato tzv. „ekologická daň“ stojí veřejnou dopravu 222 milionů marek ročně. „Více než 25 milionů klientů podniků veřejné dopravy denně přispívá k velkým úsporám energie a za svůj respekt k životnímu prostředí by měli být odměněni místo toho, aby byli nuceni jít k pokladnám.“ VDV stejně jako Städtetag, který považuje daň za „absurdní jak ve vztahu k politice životního prostředí tak k dopravní politice“ si přejí, aby dopravní systémy veřejné dopravy od ní byly osvobozeny.

V této složité situaci pro městskou hromadnou dopravu si všichni kladou otázku, co dělat, jaká přijmout opatření, aby bylo možno zachovat kvalitní služby veřejné dopravy a odolávat mocným zahraničním skupinám, ať už jsou skandinávské, britské či francouzské. VDV na německém trhu nechce evropské oligopoly, které by eliminovaly konkurenci praktikováním dumpingových cen a nedbáním předpisů, když se to tu či jinde hodí...

VDV a Städtetag zmiňují především dva nové zdroje financování, které mají nahradit ten, který v příštích letech vyschne: především navrhuji omezení daňových výhod ve prospěch automobilů užívaných pro cesty mezi bydlištěm a pracovištěm. Stát, který by tak ušetřil 1,7 miliardy marek, by tuto sumu dal k dispozici pro veřejnou dopravu. Jiná, alternativní možnost by spočívala ve vyplácení 1,4 miliardy ročně čerpaných z příjmů daně z ropných produktů v její prospěch.

Pro VDV obě tato daňová opatření znamenají výhodu přímé vazby s hromadnou dopravou. Bez ní by se stále narůstající automobilová doprava jed-

nou paralyzovala sama od sebe. Jedním z principů VDV již dlouhou dobu je: „doprava musí financovat dopravu“. Pozornost přitahuje jiná myšlenka, kterou vyslovuje Städtetag: šlo by o to stanovit města a městské regiony jako jediné organizační autority, zodpovědné za veškerou kolejovou dopravu, což by jim umožňovalo přijímat celé fondy, které dnes federální stát převádí na konto spolkových zemí.

Podle uvedených zdrojů zpracoval Ing. Zdeněk Došek



URBAN 21 – Globální konference o budoucnosti měst

URBAN 21

Ve dnech 4. až 6. července 2000 se v Berlíně konala světová konference URBAN 21 věnovaná problémům, které vyvolává růst měst v rozvojových zemích, stejně tak jako různým problémům městského rozvoje v průmyslově rozvinutých zemích. Se vstupem do nového tisíciletí žije již většina obyvatel světa ve městech a údaje Spojených národů předpovídají růst městských obyvatel do roku 2025 na 61% z celkové světové populace. To vyvolává řadu problémů a ve všech regionech světa budou lidé stát před stejnou otázkou: jak bychom měli ovlivňovat rozvoj měst, aby všichni jejich obyvatelé měli stejný podíl na hospodářském, technologickém a sociálním pokroku, aby mohli užívat bohaté kulturní nabídky a zdravého životního prostředí a mohli se podílet demokratickým způsobem na utváření prostředí, ve kterém žijí.

Tyto otázky byly předmětem rozsáhlých diskuzí

zprávy je věnována i podpoře „udržitelné“ dopravy, je však zřejmé, že to o čem hovoří, zdaleka nepřesahuje stručný obsah knihy Prof. Vuchiče „Doprava pro obyvatelná města“, o které jsme přinesli informace v červencové příloze DP-KONTAKTU.

Konference sama o sobě byla obrovským konglomerátem plenárních a tematických zasedání, panelových diskuzí, fór a sympozií, doprovodných výstavkami věnovanými urbanistickému rozvoji především německých měst. Organizátorem konference bylo německé federální ministerstvo dopravy, výstavby a bydlení a úvodními řečníky byl ně-

mecký kancléř Gerhard Schröder a generální sekretář OSN Kofi Annan. Důvodem zastoupení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v pražské tříčlenné delegaci vedené radním pro výstavbu panem Kovaříkem byl jeho podíl na přípravě symposia č. 11 „Inteligentní mobilita: k udržitelnému městskému rozvoji v zemích střední a východní Evropy“.

Organizátoři konference vyzvali město Vídeň – známé svými kvalitními zlepšováním veřejné dopravy i novým strategickým plánem, opírajícím se o existující plán městského rozvoje a dopravní strategie –, aby připravilo příspěvek o rozvoji inteligentní mobility. Vídeň vyzvala města Berlín, Budapešť, Ljubljano, Prahu a Záhřeb, aby se zapojila a v rámci vzájemné kooperace pomohla formulovat základní doporučení a předložila vlastní příklady.

Mezi těmito hlavními městy států, tvořících region s geopolitickým dynamismem, kterému dlouhou řadu let dominoval „hraniční systém“ – železná opona, se rozvinula intenzivní výměna zkušeností s přípravnými schůzemi a třemi společnými workshopy. Výsledkem je společně formulovaná „Deklarace o inteligentní mobilitě v městských oblastech“ a společná dokumentace s profily měst, srovnáním silných a slabých bodů a příklady nejlepších a dobrých případů.

Materiál je skvělým příkladem benchmarkingu o mobilitě v uvedených městech s četnými velmi zajímavými příklady konkrétních řešení. Praha předložila dokument „Praha – veřejná doprava a městský rozvoj“, na jehož zpracování se podíleli Dr. Milan Turba, ředitel strategického plánování Útvaru rozvoje města a Ing. Marie Hosnedlová, vedoucí odboru strategie naší společnosti. Dr. Turba na sympoziu představil pražskou strategii přechodu z monocentrické na polycentrickou strukturu města založenou na metru jako páteřním systému pražské veřejné dopravy. Zájemci o anglickou verzi dokumentu obsahujícího společnou deklaraci a zprávy všech zúčastněných měst se mohou obrátit na oddělení VTEI našeho podniku, ve kterém je k dispozici v tištěné verzi a na CD. Především příklady Vídně a Berlína jsou tak zajímavé, že je zájemcům doporučujeme a budeme se snažit se k nim na stránkách DP-KONTAKTu vrátit. **-zded-**

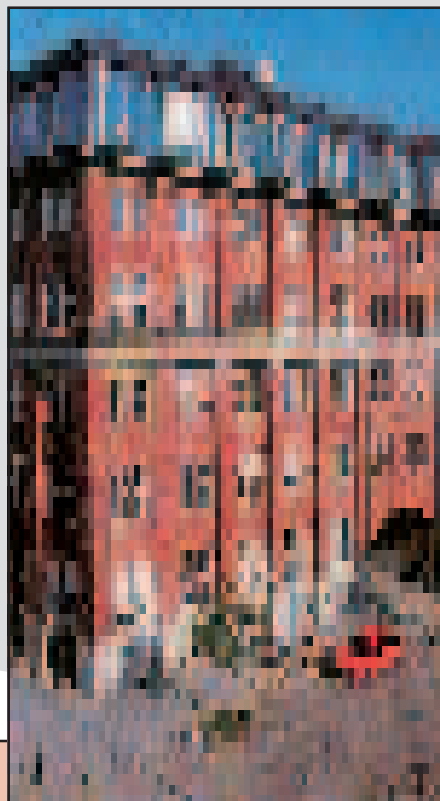
Berlín – Kolejová doprava jako základ dopravního systému města

Inflace slov, která v průběhu konference padala na téma budoucnosti měst, dala o to více vyniknout nejlepšímu příkladu inteligentní mobility, kterým bylo vlastní hostitelské město.

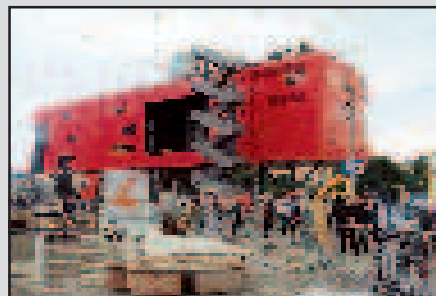
Již úvodní recepce organizovaná německým ministerstvem dopravy v tzv. Oberbaum City byla úspěšným příkladem moderního udržitelného městského plánování. Oberbaum City byl původně souborem továrních objektů na výrobu žárovek světově známé firmy Osram, později Narva. Tento průmyslový komplex na území Berlína byl přestavěn se zachováním historických fasád a v jeho interiérech lze dnes nalézt moderní prostorné kanceláře, byty, restaurace a obchody. Nové použití pro staré průmyslové objekty uvnitř měst považuje ministr Reinhard Klimmt za jeden z hlavních úkolů, ale též jednu z hlavních příležitostí pro městský rozvoj v Německu. Města mohou vytvářet nový život v opuštěných průmyslových zónách a udržet tak kontrolu nad živelným růstem zastavěného území na úkor zelených pásů kolem měst. Ministr dopravy, výstavby a bydlení Německa tento trend označuje za důležitý aspekt udržitelného rozvoje měst. I když je to někdy dražší než výstavba nových budov na jejich okrajích, představuje to úsporu půdy a materiálních zdrojů při uchování přírody, kulturních aktiv a městského života. Vyžaduje to porozumění a odpovědnost, ale Oberbaum City dokazuje, že spolupráce států, města a investorů ve prospěch města a jeho obyvatel je možná.

Snad největší podíl na současném „největším staveništi světa“ mají dopravní stavby. Různé priority v poválečných letech, ve kterých se v západní polovině Berlína rozvíjel U-Bahn a ve východní S-Bahn a tramvaje, vytvořily neviditelné zdi v doprav-

ní síti. Jejich odstranění je velkou prioritou v současném procesu splnutí obou částí města.



Vnější pohled na část rekonstruovaného komplexu Oberbaum City.



INFO BOX na Lipském náměstí je od října 1995 informačním centrem, které prostřednictvím výstavek seznamuje návštěvníky s budoucností největšího staveniště na světě: představuje velké projekty na Postupimském náměstí a v jeho okolí, mezi něž patří i obrovské dopravní projekty, měnící od základu tvář centra Berlína.

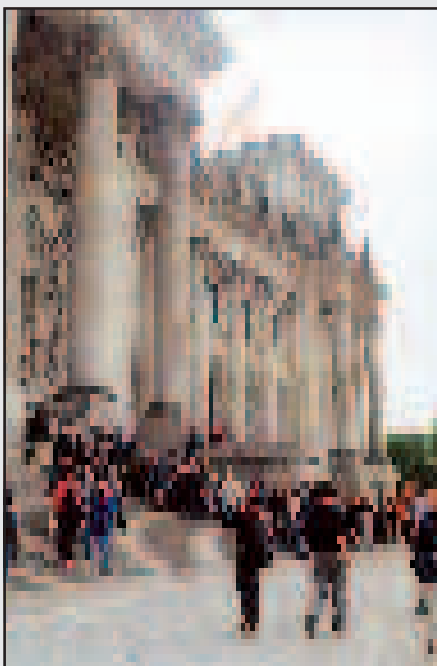
Kapitálové investice do dopravní sítě Berlína dosahují rekordních výšek. Město pumpuje ročně 315 milionů marek do U-Bahnu a tramvajové sítě, státní investice do S-Bahnu jsou ještě větší. Vrcholem jsou provozní subvence, pokrývající rozdíl mezi příjmy a náklady: v současné době město poskytuje provozní podporu ve výši 1,5 miliardy marek ročně na účet S-Bahn Berlín, a. s. a kryje 57% provozních nákladů U-Bahnu, tramvajů a autobusů.

Berlín má rozlohu 889 km² se vzdálenostmi hranic ve směru sever-jih 38 km a ve směru východ-západ 45 km, na jeho území žije 3,45 milionu obyvatel a v přilehlé spolkové zemi Brandenburg dalších 870 tisíc. V hlavním městě je na 1,46 milionu pracovních míst a v jeho okolí dalších 300 tisíc.

(Pokračování na str. 12)



Spřežení na Brandenburské bráně a nová kupole Reichstagu – dva symboly znovusjednoceného Berlína. Rozhodnutí z r. 1991 vytvořit z Berlína nové hlavní město Německa odstartovalo stavební práce na území města v hodnotě kolem 30 miliard marek ročně. Bundestag – německý parlament – zahájil oficiálně svoji práci v září 1999.



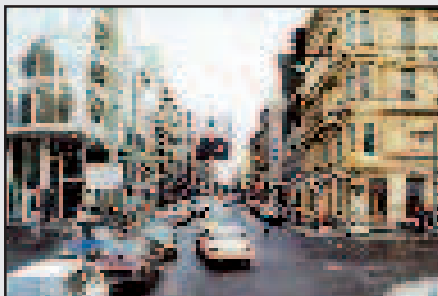
Rekonstrukce Reichstagu byla svěřena britskému architektovi Siru Normanu Fosterovi, který ji završil moderní přístupnou kupolí. Obyvatelé a návštěvníci Berlína stojí dlouhé fronty na prohlídku budovy. Odměnou je ojedinělý pohled na proměny města. Koncem roku 2000 bude v blízkém oblouku Správy uvedeno do provozu nové sídlo vlády.

Budoucnost Berlína jako stykové plochy mezi východem a západem, severem a jihem, jako obchodního a nákladového centra a ohniska nových vztahů s východní Evropou, je odvislá od vysoce kvalitní dopravní infrastruktury. Současná dopravní strategie je zaměřena na opravu zchátralé infrastruktury ve východní části města, rehabilitaci a modernizaci kolejových sítí v jeho západní části a znovupropojení mnoha přerušených linek mezi východem



Na pozadí jeřábů finišuje komplex Sony Centrum na Postupimském náměstí, který je souborem sedmi budov: mezi nimi centrála Sony Evropa, Filmový palác, Museum kinematografie, sbírka připomínající Marlene Dietrich... Výstavba bude dokončena na konci roku 2000 a po 10 letech od pádu berlínské zdi se stane symbolem proměny Berlína na hospodářské, kulturní a politické centrum sjednoceného Německa.

dem a západem, což vše představuje obrovský objem prací, které musí být teprve dokončeny. Strategickým cílem je dělba přepravní práce v centrální oblasti 80:20 ve prospěch veřejné dopravy, ve srovnání se současným poměrem 60:40. Dosažení tohoto cíle vyžaduje nabídku vysoce atraktivní alternativy osobnímu automobilu. K jejímu uskutečnění má přispět v roce 1997 založený Dopravní svaz Berlín-Brandenburg, jehož cílem je vytvoření vysoce kapacitní strukturované sítě se zlepšenými přestupními uzly, koordinovanými jízdními řády, garantovanými spoji, univerzálním tarifem a jízdenkami platnými v celé oblasti, společným marketingem a public relations, stejně tak jako s nezbytnými provozními charakteristikami, kterými jsou bezpečnost, rychlost, čistota a přesnost.



Slavný „Check Point Charlie“ na Friedrichstrasse zůstává připomínkou na spojovací bod mezi východem a západem města rozděleného zdi. Dnes po Friedrichstrasse oběma směry pulzuje pěší, cyklistická a automobilová doprava včetně podzemní linky metra U6 vedené v ose ulice.

Velkou úlohu v této strategii hraje znovusjednocený berlínský dopravní podnik s velkou tradicí, Berliner Verkehrs-Betriebe – BVG. Svou činnost zahájil 1. ledna 1929 s 25 tisíci zaměstnanci a 5 tisíci vozidly tramvají, autobusů a metra, když první elektrická tramvaj byla v Berlíně v provozu od 16. května 1881 a první podzemní úsek metra od 18. ledna 1902. Současný statut, dle kterého základní jmění je v rukou města Berlína, pochází z roku 1938. Od jeho začátku byla společnost Berliner Verkehrs Aktiengesellschaft (BVG), založená roku 1928, transformována na „autonomní správu města Berlína“, která dostala název Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG).

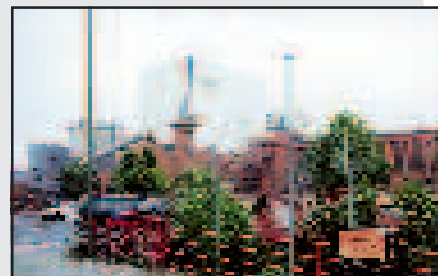
Rozdělení Berlína mělo za následek rozpad BVG na dvě části, k němuž došlo 1. srpna 1949. Přesto na „druhou stranu“ dále jezdilo



Umístění výstupu stanice metra „Centrum města“ ve Friedrichstrasse je dokladem nové strategie, kterou Berlín čelí narůstajícímu vlastnictví automobilů, i když s 367 automobily na 1 000 obyvatel má Berlín výrazně nižší automobilizaci než jiná německá města (např. 475 v Hamburku a 515 v Mnichově). Aby růst vlastnictví nevedl k rostoucímu užívání automobilů, budou zužování uličního prostoru spolu s omezením parkovací kapacity v centru představovat přirozené nástroje k omezení růstu dopravy uvnitř města. Dopravní politika berlínské radnice je založena na „klasické“ přemístovací strategii, přenášející potenciální růst dopravy na městskou veřejnou dopravu.

10 tramvajových linek a 4 linky metra. Provoz tramvají z jednoho sektoru do druhého byl přerušen v roce 1953 a pouze metro a S-Bahn projížděly celým Berlínem až do 13. srpna 1961.

Po otevření hranic 9. listopadu 1989 přestal být Západní Berlín ostrovem. Již od 10. listopadu byly vytvořeny první dvě přeshraniční autobusové linky a za několik dní dvě další. Prakticky za jedinou noc bylo nutno pronajmout 300 autobusů, z toho 125 od spřátelených podniků a 175 od soukromých dopravců.



Jedna z berlínských elektráren, které v rámci liberalizace trhu energie v Německu hrozí zánik.

Pouze dva dny po otevření zdi byla do provozu, poprvé po 28 letech, uvedena stanice metra Jannowitzbrücke. Další stanice a autobusové linky následovaly. 25. října 1990 převzali ředitelé BVG řízení dopravního podniku východního Berlína, který od roku 1969 změnil zkratku na BVB. V mezidobí byli zaměstnanci BVB delegováni do BVG, zatímco zaměstnanci BVG pracovali v BVB.

Od 1. ledna 1992 znovu existuje jeden berlínský dopravní podnik – BVG.

Regionální obnova

Pod střechou Dopravního svazu B – B (Berlín – Brandenburg) se počítá se změnou právního vlastnictví sítě S-Bahnu a U-Bahnu. S-Bahn Berlín, a s. má být převeden z přidruženého podniku, plně vlastněného Německými drahami, do nové holdingové společnosti místní dopravy, která má též převzít BVG od města. Tento převod má být prototypem pro podobnou regionalizaci jinde v Německu a záměrem je usnadnit užší integraci obou sítí. Má též umožnit lepší dostupnost financování od budoucích kapitálových investic ze strany soukromého sektoru.

Prioritou dopravního svazu je zlepšení atraktivní služeb regionální železnice, která má spojovat jednotlivá města v Brandenburku navzájem a s Ber-



Jedním z největších berlínských projektů je tzv. Pilzkonzept, společně prosazený Německými drahami a berlínskou městskou radou. Doplní východozápadní nadzemní osu Stadtbahnu páteřním kolejovým koridorem ve směru sever-jih podcházejícím pod městským centrem ve čtyřkolejovém tunelu. Tímto tunelem povede pod centrem Berlína hlavní železniční linka a regionální linky a nad křížením obou tratí se rozkročí moderní průjezdný nádražní objekt vznikající v Lehrter Bahnhof. Nádraží Lehrter bude centrálním dopravním uzlem nejen regionu Berlin-Brandenburg, ale i Německa a velké části Evropy, současně však i důležitým bodem pro místní dopravní síť – vedle dálkových a regionálních vlaků a S-Bahnu bude též obsluhováno linkami metra, tramvají a autobusů. Dokončení nádraží a celého dopravního uzlu je plánováno na rok 2004.

línem. Dobrá přístupnost všech center s vyhovujícími přestupy je důležitá proto, aby si cestující vybrali železnici a nepoužívali svá auta. Většina regionálních železničních linek užívá stejné tratě jako dálkové železniční linky Německých drah a sjíždějí se na východozápadní S-Bahn stejně jako později na budoucí severojižní spojkou. Po ukončení rekonstrukce S-Bahnu byla vytvořena síť regionálních expresních linek projíždějících městem a zajišťujících vyšší nabídku radiálních spojení. Některé z těchto linek obsluhují Mezinárodní letiště Berlin – Brandenburg v Schönefeldu s 30minutovou jízdní dobou z centra města. V budoucnosti spojí nádraží Lehrter s letištěm Schönefeld letištní expres, který bude využívat severojižní kolejovou spojkou a bude stavět pouze na dvou místech, z nichž jedním bude Postupimské náměstí.

S-Bahn



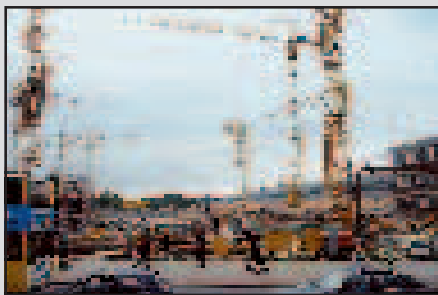
Nádraží Witzleben na lince 4 S-Bahnu ve východním okraji centrálního Berlína, v těsné blízkosti dějiště konference URBAN 21. Místní a příměstská veřejná doprava v Berlíně a Brandenburgu je zajišťována komplexní nabídkou služeb regionální železnice, S-Bahnu, U-Bahnu (metro), tramvají a autobusů. Za účelem koordinování různých provozovatelů a pro vytvoření společného image byl v roce 1997 založen Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Dopravní svaz společného regionu dvou spolkových zemí, Berlína a Brandenburgu.

Berlínský S-Bahn je nejstarším v Německu a jako původně nezávislý systém je napájen 750 V ss z třetí koleje na rozdíl od vrchního napájení 15kV 162/3 Hz použitého později na hlavních tratích DB. S-Bahn má též své vlastní vyčleněné tratě, podobně jako metro na povrchu.

S-Bahn z různých důvodů během rozdělení Berlína zchátral a dnes je proto hlavním úkolem uvést



Autobusová zastávka přímo před východem ze stanice S-Bahnu Witzleben. Čekající cestující respektují cyklistický pruh barevně odlišený od ostatního povrchu chodníku. Stanici doplňuje zařízení na odkládání jízdních kol. Z celkového počtu 12,5 milionu jízdy a pěší docházky vykonaných obyvateli a návštěvníky Berlína každých 24 hodin je dělba přepravní práce následující: 26% pěšky, 5% jízdní kolo, 23% MHD, 46% osobní automobil.



Nový objekt železničního nádraží vzniká ve východní části Berlína, v blízkosti radnice ve Spandau. Již dnes je obsluhováno vysokorychlostními vlaky, regionálními linkami a S-Bahnem a je terminálem linky metra U7.

jeho síť do plného rozsahu tak, jak existovala před rokem 1961. Opuštěné tratě v Západním Berlíně a přerušené tratě do okolních měst jsou obnovovány a provozované tratě jsou uváděny do technického stavu odpovídajícího 21. století. Zatímco S-Bahn je provozován dceřinou společností DB, kterou je S-Bahn Berlin a s., Německé dráhy zodpovídají za plánování a vlastní provádění obnovy. Do provozu již bylo znovuvedeno sedm tratí, z nichž jedna z nejoslednějších je trať z Westkreuz do Spandau na konci roku 1998.



Projíždějící vlak ICE vlevo a souprava S Bahnu v nádražní hale Berlín-Spandau. Hlavní východozápadní koridor Stadtbahnu byl v posledních třech letech rozsáhle modernizován. Výrobce kolejových vozidel Adtranz má do roku 2004 dodat 1 000 vozidel Class 481 EMU, tvořících stanicující soupravu.

Snad nejdůležitější z nových tratí S-Bahnu je plánovaná S21, která povede paralelně se severojižní spojkou. S21 spojí nádraží Lehrter s existujícími tratěmi S-Bahnu vedoucími na sever a jih města. Protože rozpočtové důvody neumožnily postavit trať S-Bahnu současně s hlavními železničními tratěmi, byl po východní straně spojkou ponechán volný pás zaručující, že trať bude moci být doplněna v budoucnu.



K přestupům mezi dálkovou a regionální železnici, S-Bahnem, U-Bahnem a autobusy v přestupním uzlu Berlin-Spandau přibude i tramvají. Na panelu s názvem stanice jsou znázorněny symboly všech prostředků.

U-Bahn

Blížící se 100. výročí berlínského metra na počátku roku 2002 jistě bude příležitostí si více přiblížit, podobně jako v případě pařížského metra v červenci letošního roku, tento rozsáhlý systém patříci mezi 10 nejdelších na světě. Se svou délkou tratí 143,3 kilometrů, 169 stanicemi a 5 000 zaměstnanci metra ročně přepraví víc než 450 milionů cestujících. Z technického hlediska sestává síť berlínského metra ze dvou propojených sítí. Linky U1 až U4 mají úzký profil s vozidly šířky 2,30 metru a byly stavěny od roku 1902 do roku 1930 s tunely šířky 6,24 metru. Pro zvýšení kapacity byly se započítáním výstavby linek v severojižním směru od roku 1923 stavěny tunely o šířce 7 metrů. Tímto způsobem byly postaveny linky U5 až U9 a šířka vagonů je 2,65 metru. Rozchod kolejí u obou systémů je stejný a odpovídá železničnímu standardu 1435 mm.

Metro je hlavním kolejovým systémem v městském jádru a je směsicí podzemního, nadzemního a povrchového provozu. Podzemní tunely tvoří tři čtvrtiny celkové délky. Nejdelší mezistaniční vzdálenost mezi stanicemi Biesdorf-Süd až Tierpark je 1 866 metrů, nejkratší mezi Deutsche Oper a Bismarkstrasse pouze 380 metrů.

I když kořeny metra sahají do počátku století, jeho největší rozvoj nastal po 2. světové válce v Západním Berlíně, kde chátral S-Bahn (který až do roku 1984 byl ve správě železnic Východního Berlína) a kde byl opuštěn tramvajový systém. Byly to převážně vnější oblasti Západního Berlína, které byly prostřednictvím metra spojovány s centrem.



Součástí zlepšování atraktivnosti kolejové dopravy je nové orientační značení v metru. Pro BVG je společně navrhl i Meta-Design, designerský partner BVG, Industriedesigner Albrecht Ecke a Mabeg, specialista na veřejný design. Nosičem nových informací ve stanicích a jejich dosahu je systém Arcus od Mabegu, skládající se z hliníkových konvexních profilů, které svým tvarem vycházejí vstříc orientaci hledajícím cestujícím. Informační materiály umístěné na profílech jsou ve vandalizmu vzdorném provedení.

V současné době je sledován cíl městské rady, dělba přepravní práce v centrální části města 80:20 ve prospěch veřejné dopravy, a proto zde má přednost rozvoj metra. Ve střednědobém a dlouhodobém výhledu se bude metro rozšiřovat východním směrem. V říjnu 1998 byla otevřena nová stanice Mendelssohn-Bartholdy Park na lince U2 obsluhující první etapu obchodně administrativního centra na Postupimském náměstí. V letošním roce bude otevřeno prodloužení linky U2 z Vinetastrasse do (Pokračování na straně 14)

Berlín – Kolejová doprava jako základ dopravního systému města

(Pokračování ze strany 13)

stanice Pankow, což umožní přestupy mezi metrem a S-Bahnem.



Přehledná mapa okolí stanice U-Bahn Zoologická zahrada s vyznačením všech vazeb městské hromadné dopravy v tomto významném dopravním uzlu.

Nejdůležitějším projektem je prodloužení linky U5 z Alexanderplatz do Lehrter Bahnhof přes stanici Unter den Linden, což umožní přímé spojení z Lehrter do východní centrální části Berlína a sídlišť na severovýchodě. Pilzkonzept – houbovitá koncepce – potvrzuje řadu výhod pro dopravní plánování, rozvoj města a jeho ekonomický rozkvět. Dva křížící se koridory dobře odpovídají typické expanzi Berlína a jeho polycentrické struktuře. Snadnější bude i provozování systému a jeho srozumitelnost pro cestující kolejovou dopravou.

Část linky U5 byla též vybrána pro zkoušky provozu automatického vlaku, který má v budoucnu snížit potřebu strojvůdců a umožní BVG posílit stav zaměstnanců určených pro služby klientům.

Dalším zvažovaným projektem je prodloužení linky U7 jižně z Rudow do Schönefeldu v souvislosti s programem vytvoření nového mezinárodního letiště Berlín-Brandenburg.

Tramvaje

Zatímco poslední tramvaj v Západním Berlíně byla za doprovodu tisíců jeho obyvatel zatažena do

depa 2. října 1967, ve východním Berlíně byl tramvajový systém dále rozvíjen.

Berlín v současné době uskutečňuje i plánuje další rozvoj tohoto atraktivního dopravního systému, a to v jednotlivých etapách. Program rozvoje byl zahájen na východním okraji centrální oblasti a směřuje na západ. V západní části Berlína budou tramvaje tvořit tangenciální spojení mezi klíčovými nádražními a stanicemi na S-Bahnu, U-Bahnu a regionální železniční síti. Současná délka tramvajových tratí je 181,6 kilometrů.

V roce 1995 byla do provozu uvedena nová radiální linka z Bornholmerstrasse na Eckernförder Platz a v prosinci 1998 se tramvaje vrátily na Alexanderplatz a do starého centra Berlína otevřením 2,5 km dlouhé smyčky mezi Mollstrasse a Hackesche Markt. Větev, která vyjde z této smyčky u Rotes Rathaus, bude obsluhovat Postupimské a Magdeburské náměstí. Do provozu mají být v brzké době uvedena severní prodloužení tramvajových tratí a nové propojení se stávajícími stanicemi S-Bahnu Schöneeweide a Adlershof. Budoucí tramvajová trať spojí rezidenční a obchodní oblasti ve

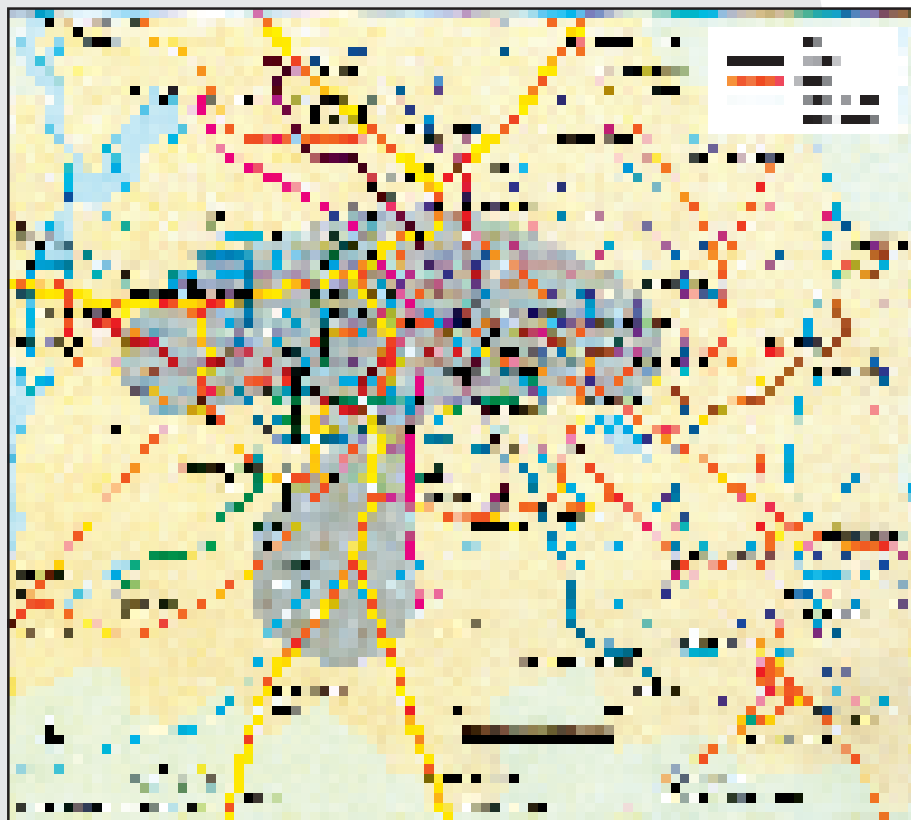
Falkenbergu a Mahlsdorfu na východě města a rovněž Alexanderplatz a Schlesisches Tor v centru města. Je uvažováno též s propojením mezi Schöneeweide a stanicí metra Zwickauer Damm. Územní rezerva byla rovněž vytvořena pro izolovanou tramvajovou spojku na severozápadu města, která bude tvořit smyčku v severní části území mezi stanicemi metra Radnice Spandau a Hasselhorst na lince U7.

Krátká návštěva Berlína, který se opět stává hlavním městem znovusjednoceného Německa, umožnila plně pochopit, na čem se zakládá vysoká kvalita německé městské a příměstské dopravy, o níž se zmiňuje pan Müller-Hellmann. Článek ukazuje promyšlenou realizaci dopravní strategie, založené na rovnovážném integrovaném multimodálním dopravním systému.

Berlín bude určitě příkladem dopravy pro „obyvatelná města“ a je dobře, že náš podnik uzavřel v nedávné době s BVG smlouvu o spolupráci, která může přinést mnoho užitečných poznatků.

Ing. Zdeněk Došek

Foto: Autor a archiv autora



Drážďany budou testovat nákladní tramvaj

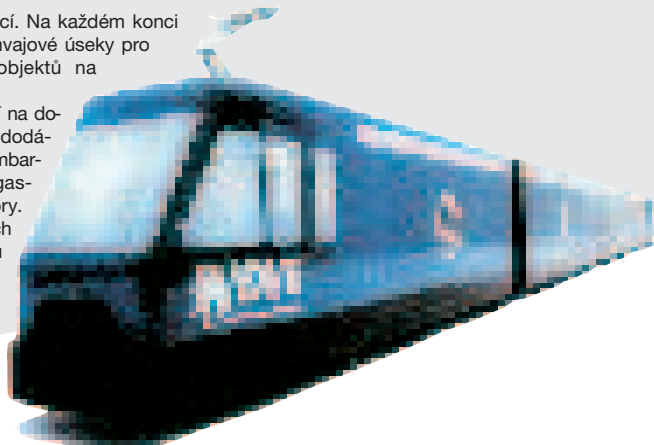
Letní dvojčíslo Urban Transport International přineslo informaci o nákladní tramvaji, kterou si objednal Volkswagen pro obsluhu nové továrny na luxusní automobily, kterou staví v Drážďanech. Vlastní tovární objekt je situován v centru města a zásobovací sklad automobilových součástí bude postaven na ladem ležícím pozemku patřícímu Německým drahám blízko nádraží Friedrichstadt. To vedlo Volkswagen k myšlence dopravovat díly na logistickém principu „just in time“ (právě včas) ze skladu na výrobní linku s využitím mezi-lehle tramvajové sítě.

Na základě smlouvy mezi VW a Dopravním podnikem Drážďany (DVB) a Schalker Eisenhütte Maschinenfabrik (SEM) v Gelsenkirchenu budou vyrobeny dvousměrné nákladní tramvaje pod názvem CarGoTrans se třemi středovými vozovými jednotkami, které budou jezdit po existující tramvajové síti 36 krát za den v přibližně 40 minutovém intervalu,

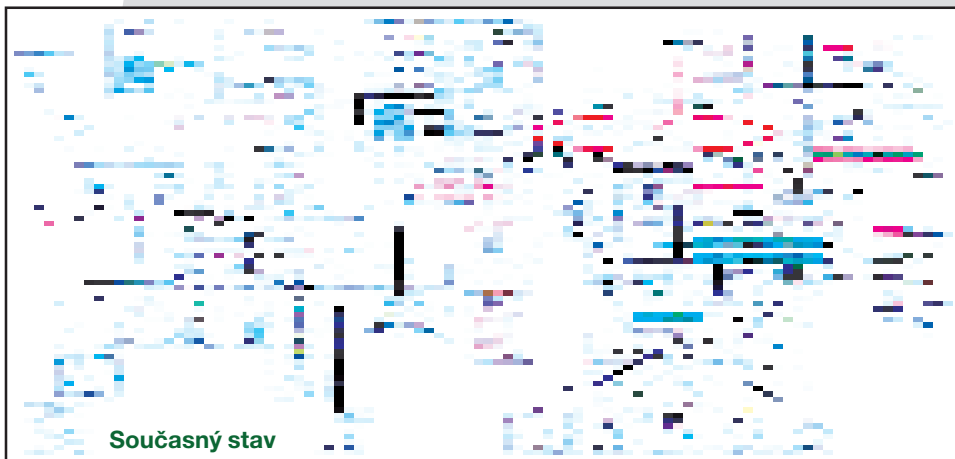
vložené mezi spoji pro cestující. Na každém konci budou realizovány krátké tramvajové úseky pro napojení obou uvedených objektů na městskou tramvajovou síť.

SEM vyhrál výběrové řízení na dodávku dvou souprav, motory dodává VEM Sachsenhausen a Bombardier Transportation Fahrzeugausrüstung dodá trakční invertory. DVB dodá podvozky ze starých tramvají Tatra T4D, ty ale budou vyztuženy sekundárními pružinovými tlumiči. První souprava v barvách VW bude dodána k testovacím účelům koncem října tohoto roku a provoz by měl být zahájen v lednu 2001.

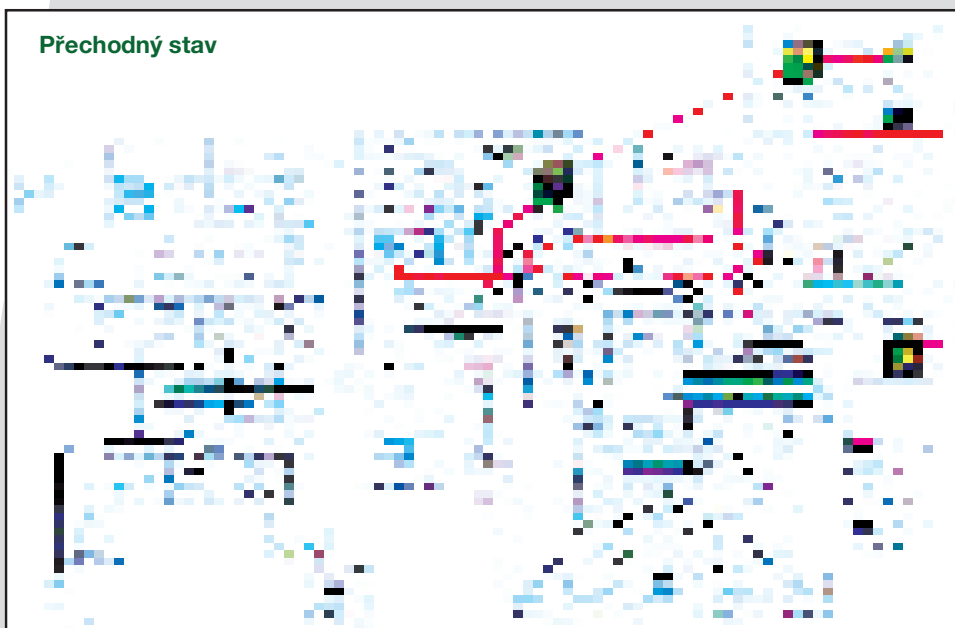
—zded—



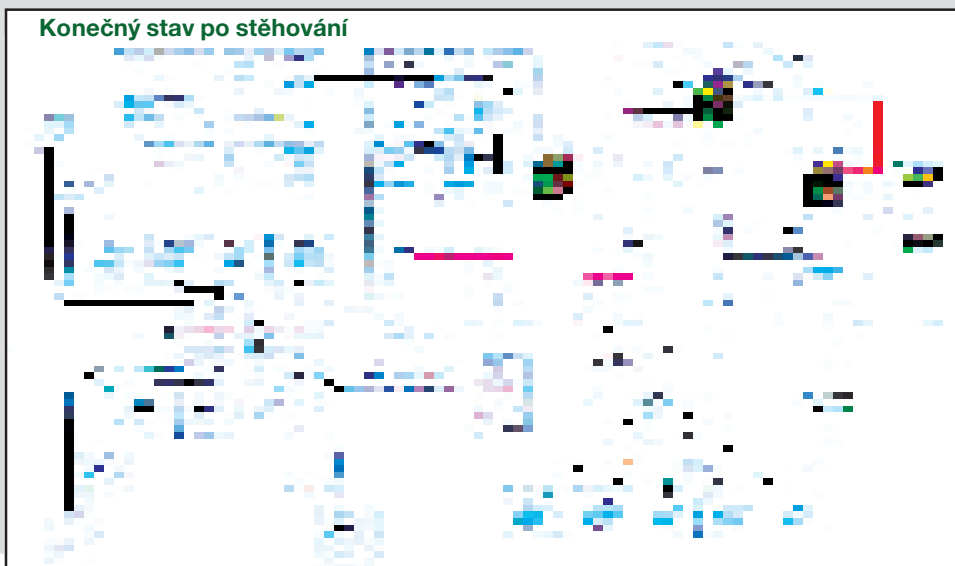
Počítačové sítě naší společnosti a jejich změny v souvislosti se zprovozněním nové budovy v Sokolovské ulici



Současný stav



Přechodný stav



Konečný stav po stěhování

Není snad jiného oboru, který by zaznamenal v celosvětovém měřítku tak prudký rozvoj v posledních deseti letech, jako jsou informační systémy a informační technologie. Do této kategorie patří zejména výkonné výpočetní systémy, mohutné databázové systémy, které spolu s aplikačními programy dokáží zpracovat velké objemy dat, pracovní uživatelské stanice a v neposlední řadě rozsáhlé počítačové sítě, které zprostřed-

kovávají přenosy dat mezi jednotlivými výpočetními systémy. Právě o počítačových sítích v naší společnosti se v krátkosti zmíníme v tomto článku, a to v souvislosti se zprovozněním nové budovy v Sokolovské ulici.

Zvýšený rozvoj počítačových sítí lze v Dopravním podniku zaznamenat přibližně od roku 1992, kdy se postupně začaly na náš trh dostávat výkonné aktivní prvky západní provenience. Za určitý průlom v této oblasti

lze označit vybudování tzv. páteřní optické datové sítě v letech 1994 až 1995, která propojovala hlavní objekty našeho podniku prostřednictvím optických vláken v tunelech metra. Zpočátku se jednalo o objekty Bubenská, Charvátova, Centrální dispečink a ústřední dílny Hostivař, následně pak přibyl objekt Drahohejllova. V další etapě se budovaly optické trasy připojující depa metra a optické rozvody ve vlastních areálech dep a ústředních dílen. Souběžně s tím byly připojeny autobusové garáže a vozovny a provozovny elektrických drah prostřednictvím pevných metalických okruhů. Dosažený stav datových sítí na počátku roku 2000 je znázorněn na obrázku č. 1.

Páteřní datová síť byla realizována na přenosových kanálech o rychlosti 2Mbps a 16Mbps pro všechny přenosové služby včetně elektronické pošty, Internetu a pro provoz všech informačních systémů jako je Personalistika a Mzdy, SAP R/3 a další. Právě s přípravou a zahájením provozu informačního systému SAP R/3 byl přenosový systém dodaný firmou ERICSSON v letech 1994 a 1995 nastaven na maximální funkční parametry a přenosové rychlosti. V případě požadavku na další zvyšování těchto přenosových rychlostí by již nebylo možné těmto požadavkům vyhovět a datové sítě by se tak staly limitujícím článkem v dalším rozvoji informačních systémů a informačních technologií.

Koncem roku 1999 a v 1. pololetí roku 2000 probíhala příprava nové budovy našeho podniku v Sokolovské ulici č. 217/42, do níž mají být přestěhovány všechny útvary z objektů Bubenská, Charvátova a Drahohejllova. Jak je z výše uvedeného zřejmé, vyvolala změna dislokace a opuštění jmenovaných objektů nutnost rekonstrukce celé páteřní datové sítě Dopravního podniku. Po rozsáhlých odborných konzultacích a vypracování několika variant bylo rozhodnuto, že v rámci této rekonstrukce dojde z důvodu zvýšení spolehlivosti k oddělení datových a fonických přenosů a datová páteřní síť bude založena na přenosovém systému 1Gbit o přenosové rychlosti 1Gbit/s. Vzhledem k tomu, že postup stěhování dotčených útvarů byl rozvržen do období čtyř měsíců, bylo nutné zpracovat a realizovat variantu tzv. přechodného stavu, kdy musela být zachována funkčnost původní datové sítě s propojením na novou síť. Tento přechodový stav představuje obrázek č. 2.

Cílový stav řešení datové sítě, který bude zprovozněn po přestěhování všech útvarů do nové budovy, je znázorněn na obrázku č. 3. Je z něho patrné, že již neobsahuje původní páteřní optický okruh a páteřní datová síť je tvořena hvězdou se středem v objektu Vysočanská (Sokolovská), jejíž dva paprsky tvoří areál Hostivař a Centrální dispečink. Zároveň je zde řešeno nové připojení datové sítě Dopravního podniku na mezinárodní počítačovou síť Internet, napojení sítě naší společnosti na městskou počítačovou síť MepNet prostřednictvím kanálu ATM a nové připojení autobusových garáží do uzlu Hostivař přes 2Mbit kanál třídy E1.

Počítačové sítě tvoří v současné době základní článek všech informačních systémů a informačních technologií. Bez jejich správné funkce a spolehlivosti nelze informační systémy provozovat. Rekonstrukcí páteřní datové sítě provedené v souvislosti s přípravou nové budovy byla v této oblasti vytvořena výkonná platforma, která bude základnou pro provoz a rozvoj informačních systémů v horizontu přibližně dalších šesti let.

Ing. Josef Hromádka,
vedoucí odboru
výpočetní techniky ředitelství

Další připravovaný úsek pražského metra – IV. C 2

Červencové číslo DP-KONTAKTU Vás informovalo o pokračování stavby IV. C metra v krátkém časovém odstupu za výstavbou úseku Nádraží Holešovice – Ládví. Jaký je současný stav přípravy úseku navazujícího na stavbu metra IV. C 1 za stanici Ládví?

Tento úsek pražského metra je pracovně označen jako IV. provozní úsek tratě C, úsek IV. C 2 Ládví – Letňany. Potřeba prodloužení trati C východním směrem za stanici Ládví je zřejmá z důvodu zkvalitnění a zrychlení dopravní obsluhy dalších sídlištních celků Severního Města (včetně Pražského výstavního areálu) ve vztahu k centru.

Trasa IV. C 2 navazuje na trať IV. C 1 ve stanici Ládví a je vedena přes Prosek do Letňan. Výstavba úseku trati IV. C 2 metra bude mít významný ekologický význam, neboť tato část Prahy je obsluhována doposud pouze autobusy. Mezi nejdůležitější efekty mající přímou vazbu na ekologii a životní prostředí lze uvést například pokles proběhu autobusů MHD, snížení spotřeby nafty, pokles emisí, snížení rizika nehodovosti. Příjemné bude jistě pro cestující zkrácení doby jízdy do centra města.

Schválený územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚPn) řeší trasu se dvěma stanicemi: Prosek a Letňany (u Pražského výstavního areálu, dále jen PVA).

Stanice Prosek je umístěna ve střední části centrální parkové plochy sídliště. Umístění stanice Letňany umožňuje realizovat dopravní terminál návažné městské a vnější dopravy včetně záchranného parkoviště typu P + R.

S ohledem na to, že vedení trasy podle ÚPn uzavírá možnost obsluhy Letňan a regionálního obchodního centra a umožňuje vedení trasy pouze východním směrem, byla zpracována studie nového

vedení trasy, která předpokládá vybudování tří stanic metra – Prosek – sever, Prosek – jih a Letňany PVA. Nově navržená trasa IV. C 2 navazuje za stanicí Ládví na předchozí úsek, pokračuje podél Střelnické, podchází čtyřpruhovou Libereckou ulici, dále je vedena sídlištem Prosek podél centrální komunikace Vysočanské a levým obloukem je směřována do prostoru Letňan.

Umístění stanice Prosek – sever je uvažováno podél ulice Vysočanské při křižovatce s ulicí Lovosickou, stanice má jeden nadzemní vestibul a podchod pod ulicí Vysočanskou. Stanice Prosek – jih je situována v blízkosti obchodního domu Billa, má jeden podzemní vestibul s návazností na podchod pod Vysočanskou a na pasáž s obchodní vybaveností pod ulicí Proseckou.

Umístění stanice Letňany – PVA umožňuje realizovat dopravní terminál pro umístění návazné městské a vnější hromadné dopravy, záchranné parkoviště typu P + R, obsluhu PVA i možné pokračování za stanici na sever i východ.

Toto vedení trasy umožňuje lepší dopravní obslužnost Proseka, do přímé docházkové vzdálenosti se nově dostává obchodní centrum Billa i území budoucích podnikatelských aktivit, zvýší se počet vlastních obyvatel sídliště v přímé docházkové vzdálenosti. Dochází ke zjednodušení návazné autobusové dopravy, dvoustanici varianta na Proseku umožňuje také změny technologie výstavby z raženého hloubenou a tím výrazně přiblížení nové navrhovaných stanic Prosek k povrchu.

Po odsouhlasení těchto změn vedení trasy radou Zastupitelstva hl. m. Prahy probíhá v současné době projednání návrhu změny ÚPn.

Na základě výsledků veřejného projednání a schválení změny ÚPn bude dopracována projektová dokumentace pro vydání územního rozhodnutí. V této době vám také přineseme podrobnější informace o řešení trasy IV. C 2 včetně obrazové dokumentace.

Ing. Tomáš Vít,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

Go se dělo u Anděla?

(Pokračování ze strany 4)

Tato výluka se využije i pro opravu další části tramvajové trati na Plzeňské ulici. Rádi bychom opravili celou Plzeňskou ulici najednou, jenže oprava takového rozsahu by vyžadovala více finančních prostředků, než jich je k dispozici na výměnu velkoplošných panelů v celé Praze za rok. Proto se vždy opravují jen nejhorší úseky. K dožití panelů dochází postupně (jednotlivé části Plzeňské ulice prošly rekonstrukcí nebo byly nově postaveny v rozmezí let 1979 až 1988) v závislosti na místních podmínkách, kvalitě vlastních panelů a jejich pokládky, a také podle kvality materiálu u podloží tramvajové tratě. Teoreticky by skutečně bylo možné například vyměnit na Plzeňské ulici všechny velkoplošné panely najednou, a ty kvalitnější pak použít k opravě poškozených míst v jiných částech Prahy. Ve skutečnosti však není možné předpokládat mnohonásobné vyjmutí kolejnic z panelů, protože často již po dvou výměnách kolejnic dochází k poškození upevňovacích žlabů a tím ke znehodnocení celého panelu.

V průběhu září se budou dokončovat vozovky v Plzeňské ulici a hlavní práce se přesunou do ulice Radlické (od Plzeňské po Ostrovského ulici). V závěru roku by měly začít práce na propojení komunikace mezi výjezdem z tunelu Mrázovka a Zličovem, které si vyžadají přerušení provozu na tramvajové trati do Radlic. Opět není možné z hlediska dopravní obsluhy Smíchova tuto výluku provést současně s některou z probíhajících akcí.

Po dokončení staveb navazujících komunikací na Strahovský tunel, na tunely Mrázovka a po dostavbě okolí Anděla dojde ke zklidnění celého centrálního prostoru Smíchova. Úprava komunikací a tramvajových tratí spolu s novým dopravním režimem přinese zpravidelnění a zrychlení veřejné hromadné dopravy, což, jak doufáme, bude alespoň částečnou kompenzací za příkoří, vznikající právě vrcholící stavební činností.

Miroslav Penc

Ve vybraných stanicích metra je připravováno ověření systému, který má zvýšit bezpečnost a informovanost cestujících metra.

Systém je založen na integrovaném přenosu dat, obrazu a zvuku po optickém vlákně a byl vyvinut speciálně pro aplikaci v dopravních sítích. V rámci pilotního ověření budou ověřovány dva moduly systému: informační panely a bezpečnostní a informační sloupky. Tyto sloupky budou instalovány na nástupišťích vybraných stanic metra, hlášení z nich se zpracují v informačním centru. Bezpečnostní a informační sloup bude umístěn na nástupišti tak, aby nebránil pohybu cestujících. Informační panely budou umístěny na stěně z kolejištěm, na každé straně budou dva panely.

Informační a bezpečnostní systém v metru

Bezpečnostní a informační sloupky budou poskytovat cestujícím možnost komunikace s centrálním pracovištěm, budou zajišťovat hlasovou, případně i obrazovou komunikaci. Jsou konstruovány tak, aby byly maximálně odolné vůči vandalům. Centrální pracoviště bude mít možnost každou hlasovou i obrazovou komunikaci archívatovat v databáze systému. Bezpečnostní a informační sloup bude obsahovat tlačítko „nouzové přivolání pomoci“ pro komunikaci s centrálním pracovištěm v případě ohrožení (toto tlačítko má vždy prioritu) a „informační“ tlačítko pro poskytnutí požadovaných informací pro cestujícího. Každý sloup bude snímán kamerou, která je aktivována stisknutím tlačítka.

Informační panely: multifunkční obrazové panely, které budou cestujícím poskytovat informace o reálném čase příjezdu soupravy metra, další důležité dopravní informace, informace o kulturních a společenských akcích v Praze a informace Magistrátu hlavního města Prahy. Předpokládá se i komerční využití panelů pro reklamu.

Pro pilotní ověření systému jsou navrženy přestupní stanice Můstek A, Muzeum C a Florenc C. Na každé z těchto stanic budou umístěny čtyři informační panely a jeden bezpečnostní a informační sloup. Celý tento systém bude řízen z centrálního pracoviště.

Tento pilotní projekt je v současné době ve fázi projektové přípravy a jeho realizace se předpokládá do konce roku 2000. **Technický úsek ředitelství**

Školní linky 2000/2001

Ve školním roce 2000/2001 jsou provozovány školní linky čísel 551 – 569 přecíslované z původní číselné řady 401 – 437, kterou postupně využijí příměstské autobusové linky. Původní čísla jsou uvedena v závorkách. Linka č. 402 (Rokoska – Kobyliské náměstí) byla zrušena od 23. prosince 1999, linky č. 405 (Nad Havlem – Budějovická) a 413 (Zadní Kopanina – Řeporyjské náměstí) jsou zrušeny od 1. července 2000. Od pondělí 4. září letošního roku se zavádí nová linka č. 569 Klikovka – Nedvědovo náměstí – Nad přívozem pro přepravu dětí mezi školami na Nedvědově náměstí a v Braníku. Linku č. 557 neprovozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, ale Jaroslav Štěpánek.

V závorce za názvem zastávky jsou uvedeny časy odjezdů nebo příjezdů.

- 551 (401) Opatov (7.40) – Brechtova (7.44)
- 552 (403) Náměstí Míru (7.40) – Karlov (7.47)
- 553 (404) Hostivařská (7.39) – Záběhlická škola (7.44)
- 554 (406) Ronešova (7.50) – Sídliště Lehovec (7.55)
- 555 (408) Jenerálka (7.21) – Žákovská (7.38)
- 556 (409) Za horou (7.35) – Škola Kyje (7.40)
- 557 (410) Hostavice (7.29) – Jahodnice II (7.32) – Škola Kyje (7.38)
- 558 (411) Bazovského (7.17) – Břevnovská (7.29) – Nádraží Veleslavin (7.43)
- 559 (412) Bezdrevská (7.30) – Hostavice (7.33) – Jahodnice II kola Kyje (7.42) – Hejtmanská (7.44)
- 560 (414) Bílá hora (7.30) – Na okraji (7.42)
- 561 (415) Sídliště Zbraslav (7.23) – Velká Chuchle (7.40), **zpět:** Velká Chuchle (13.15) – Sídliště Zbraslav (13.27)

- 562 (417) Sídliště Rohožník (7.04) – Smržovská (7.13) – Čertousy (7.33) – Běluňská (7.41), **zpět:** Běluňská (14.05) – Čertousy (14.12) – Smržovská (14.32) – Sídliště Rohožník (14.41)
 - 563 (418) Divoká Šárka (7.35) – Červený vrch (7.40)
 - 564 (419) Sídliště Rohožník (7.15, 7.23, 7.28, 7.30) – Hulická (7.23, 7.31, 7.36, 7.38), **zpět:** Polesná (12.45, 12.50, 13.00, 13.40, 13.55) – Sídliště Rohožník (12.51, 12.56, 13.06, 13.46, 14.01)
 - 565 (421) Stadion Strahov (7.25) – Košířské náměstí (7.35) – Weberova (7.41)
 - 566 (432) Kolovraty (7.28) – Picassova (7.39)
 - 567 (434) Habrová (7.33) – Olšanské náměstí (7.41)
 - 568 (437) Sídliště Zličín (7.35) – Za slánskou silnicí (7.43)
 - 569 Klikovka (7.40) – Nedvědovo náměstí (7.40, 7.42) – Nad přívozem (7.46, 7.48), **zpět:** Nad přívozem (15.00, 15.01) – Podolská vodárna (15.05, 15.06)
 - 570 Sídliště Petřovice (7.30) – Picassova (7.45)
- Uvedené linky jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování!

Nejednou ve dnech školních prázdnin 25. 9. až 29. 9. (zasedání MMF), 26. 10. a 27. 10. 2000, od 22. 12. 2000 do 2. 1. 2001, 1. 2., 12. 4. a 13. 4. 2001 a v době jarních prázdnin 12. 2. až 16. 2. (Praha 1 až 5: linky č. 551, 552, 561, 565, 567, 569) a od 19. 2. do 23. 2. 2001 (Praha 6 až 10: linky č. 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 562, 563, 564, 566, 568).

Školní linky jsou přednostně určeny pro žáky 1. stupně základních škol. **Ing. Jan Přívora**

Došlo do redakce Došlo do redakce

Články uveřejněné v této rubrice nevyjadřují stanovisko redakce.

Ohlas na článek

Opravdu se zájmem jsem si přečetl v DP-KONTAKTU článek pana Leoše Kopeckého „Jak Dopravní podnik vnímá pasažér“ a upřímně jsem se nad ním zasmál, protože takovou snůšku líží jsem už dlouho nečetl! Předčí snad i některá vyjádření současného premiéra. Psát totiž o komunikaci DP s pasažérem jako o pragmatické a funkční je přinejmenším **velmi odvážné**. Ke komunikaci jsou totiž většinou potřeba přinejmenším dva, a to v tomto případě ne- sedí.

Dopravní podnik totiž diktuje podmínky takovým způsobem, aby to vyhovovalo především jemu a na případné pasažéry není brán nejmenší ohled. Od DP se totiž čeká, že pasažéra přepraví z bodu A do bodu B a o bojovku v pět hodin ráno málokdo stojí. O pravdivosti posledních slov jsem se přesvědčil dnes ráno, kdy byl bez nejmenších upozornění nasazen nový jízdní řád (platný od 29. července ???) a pro většinu cestujících se tak velmi oddálil příchod do zaměstnání. Pokud se při přípravě tohoto jízdního řádu vycházelo z provedeného průzkumu, mělo by se zřejmě přihlídnout ke specifiku dané lokality a ne výsledky průzkumu použít plošně pro celou Prahu. V případě lokality Hostivař, kde velká část podniků začíná pracovat od šesti hodin, by asi neměl být mezi pátou a šestou hodinou použit více než dvacetiminutový interval, a to na jedině tramvajové lince, která sem po nesmyslném zkrácení linky č. 11 zajíždí. Pokud si autor zmíněného článku myslí, že pozitivní zkušenost je, když něco funguje, tak bych ho rád vyvedl z omylu. Pokud něco funguje, je to normální stav!!! Bohužel i k tomu má fungování DP stále velmi daleko.

Jiří Krejčík, středisko 12 770

Vážená redakce,

někdy se ptáte v DP-KONTAKTU svých čtenářů, zda by se nechtěli na něco zeptat, na něco, co by zajímalo více pracovníků Dopravního podniku. Jeden takový dotaz či námět na článek mám. Doufám jen, že je ve vašich možnostech vypátrat a osvětlit to, co je nám nezajímavým dopravníkům zahalené rouškou tajemství.

Jedná se o kdysi docela populární dětský tá-

bor „Dopravák“ v Záměli u Potštejna. Oprýskané směrovky v Doudlebech a Potštejně i dnes stále směřují náhodného pocestného k návštěvě tohoto areálu. Kdo se však pro tuto cestu rozhodne, je nemile překvapen stejně jako já, který v šedesátých letech zde prožil troje prázdniny.

Polorozpadlý plot, totálně zdevastované budovy a zařízení kuchyně, jídelny, ošetrovny; sruby s vymáčenými okny, kdysi ubytování pro dívky a malé děti jsou nyní přeměněny v konímy! Po celém objektu odpočívají v přerostlé trávě zbytky stavebního materiálu, šrotu, lepenky a dřeva, to vše korunované stále přítomným zápachem z hnoje. Snad jen milosrdná vegetace za pár let úplně zahalí toto dílo zkázy!

Můžete k tomu, prosím, napsat něco bližšího? Zajímavé by určitě bylo projít se trochu do historie tohoto dnes již asi zaniklého dětského tábora.

Miroslav Vondra, vozovna Vokovice

Vážená redakce,

Nejsem člověk, který má ve zvyku psát do noviny, ale jistý pocit nespravedlnosti mne donutil k tomuto dopisu.

V roce 1959 jsem nastoupila do učení u Dopravního podniku. O tři roky později jsem se vyučila a jak bylo tehdy zvykem, vstoupila jsem do tehdejšího ROH. V této organizaci jsem byla 37 let.

29. února letošního roku jsem odešla do důchodu. Ačkoliv jsem upozorňovala našeho předsedu pana Petra Slaninu, že odcházím již začátkem února 2000 a žádala o finanční odměnu, která mi byla přislíbena a která se při odchodu dává nebo dávala? Do dnešního dne (20. července) jsem i přes tři urgence neobdržela ani korunul!

25. května mi pan Slanina řekl, že volal na odborový svaz a že ani neví, zda odměna pro mne byla schválena nebo ne. Za celá léta strávená u ROH, kdy jsem samozřejmě platila pravidelně příspěvky, jsem neměla nikdy žádné lázně ani jinou rekreaci ROH.

Takové chování na mne bohužel dělá dojem, že když člověk přestane platit příspěvky, už nikoho nezajímá a už nemá ani nárok něco čítit.

Odborová organizace živí pár funkcionářů v DP, které obyčejní lidé (teď už třeba důchodci) nezajímají.

Jana Čalounová, středisko 12 811

Změny v pražské integrované dopravě v září a říjnu 2000

Na základě vyhodnocení dřívějších změn v pražské městské hromadné dopravě, podle výsledků přepravních průzkumů, požadavků městských částí a organizace ROPID dochází k několika trvalým změnám v tramvajové i autobusové dopravě.

V tramvajové dopravě se od 4. září 2000 prodlužuje linka č. 21 z Branika na sídliště Modřany, na linku č. 19 se v pracovní dny nasazují vlaky 2xT nebo KT8D5, prodlužuje se provoz linky č. 4 přibližně do 21.30 hodin a zkracují se intervaly linky č. 9 v pracovní dny mezi 19.00 a 20.30 hodinou.

V provozu městských autobusů se pro zlepšení dopravní obsluhy sídliště Na Dědině změnila od 2. září 2000 trasa linek č. 179 (Nové Butovice – Letiště Ruzyně) přes toto sídliště, pro zvýšení kapacity mezi kolejemí Větrník a budovou vysokých škol v Jinonicích jezdí od 4. září 2000 linka č. 184 (Nové Butovice – Nemocnice Na Homolce) v nové trase Nové Butovice – Petřiny.

Od neděle 24. září 2000 se ruší linky č. 190 (Hloubětínská – Dolní Počernice), 201 (Sídliště Bohnice – Hůlkova) a 278 (Českomoravská – Vinoř). Linka č. 190 bude nahrazena prodloužením linky č. 110 z Hostavic do Dolních Počernic, v úseku Avia-sever – Hloubětín bude linka č. 110 provozována jen v přepravních špičkách pracovních dnů. Náhradou za linku č. 201 se v pracovní dny prodlužuje linka č. 186 (Černý Most – Satalice) přes Kbely, Letňany, Tupolevovu ulici, Prosek a Kobyliské náměstí do zastávky Sídliště Bohnice. Kapacita linky č. 278 se převádí na linku č. 259 (Českomoravská – Vinoř).

V souvislosti s rostoucí přepravní poptávkou se od noci ze soboty 23. září na neděli 24. září 2000 zvyšuje kapacita nočních linek č. 504 (Ohrada – Na Beránku) a 511 (Masarykovo nádraží – Háje) na lince č. 504 bude zavedeno 6 spojů v úseku Hlavní nádraží – Na Beránku v souhrnném intervalu 20 minut, na lince č. 511 bude zavedeno 6 spojů v úseku Masarykovo nádraží – Háje v souhrnném intervalu 20 minut s linkou č. 505 (stávající spoje linky č. 511 se nemění).

Od soboty 28. října 2000 bude rozšířen provoz nízkopodlažních autobusů na všechny spoje linek č. 102, 117, 130, 131, 135, 151, 155, 166, 184, 193, 234, 236 a 239. U linek č. 111, 154, 164, 167, 197, 213, 219, 220, 225, 248 (+ přejezdy na linky č. 246, 247) a 273 budou nízkopodlažní autobusy nasazovány jako dosud na vybrané spoje.

V příměstské autobusové dopravě se od 24. září 2000 prodlužuje linka č. 345 (Palmovka – Brázdim, Starý Brázdim) do Brandýsa nad Labem a zřizují se nové linky č. 381 Skalka – Kostelec nad Černými Lesy, náměstí, 382 Skalka – Sázava, aut. st., 383 Skalka – Chocerady a 386 Černý Most – Přezletice. Tyto linky však neprovozují Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Ing. Jan Pivřova



Co zajímavého najdete na internetu



Většina z nás má již v těchto dnech letní dovolenou za sebou. Možná ale některé ještě stále nepustila turistická vášeň a hodlají využít posledních prosluněných dnů k nějakému pěknému výletu. Jiní jsou naopak už přesyceni veškerého cestování a těší se na slastné nicnedělání v teple útulného obýváku. Jak pro ty první, tak pro ty druhé máme dnes nachystanou slušnou porci webových adres. Jejich prostřednictvím podnikneme malou virtuální procházku stovčatou Prahou. Záleží pouze na vás, zda zůstanete u monitoru, nebo zda posléze vyrazíte do reálných ulic.

Naši exkurzi zahájíme v zahraničí. V roce 1992 bylo historické jádro Prahy zapsáno na celosvětový seznam památek kulturního dědictví UNESCO; bylo lze se tedy domnívat, že leccos zajímavého bude k nalezení právě na webových stránkách této organizace. Adresa www.unesco.org však případné zájemce zklame; o Praze (stejně jako o dalších místech ze seznamu památek) se zde toho dozvíte poskrovnu. O nic lépe nepočítáte ani na adrese www.worldmonuments.org - pár fotografií, několik zdvořilostních řádek o krásách Prahy a jinak nic. Lepší než se zbytečně prodírat servery velkých organizací a institucí je navštívit stránky některého z nadšenců a obdivovatelů naší metropole. Přesně takové najdete kupříkladu na adrese www.lss.com.au/prague. Jde o pěkně vyvedené

stránky s velkým množstvím kvalitních fotografií, doplněných krátkými a výstižnými komentáři.

Na českém internetu se Praze samozřejmě věnuje značné množství stránek, avšak většina z nich přátele historie a dlouhých procházek po památkách příliš nepotěší. Jako jedny z mála snesou přísneků měřítka stránky na adrese www.pragensia.cz, nad nimiž bezpochyby zaplesá srdce nejednoho milovníka pražských pamětihodností. Nejenže je zde k mání velké množství údajů o všech pražských historických stavbách, ale rovněž zde najdete medailony jejich jednotlivých tvůrců a bohatý archiv fotografií a dobových pohlednic. Jenom pro ilustraci: počítejte se skutečností, že virtuální procházka po Karlově mostě se vám oproti procházce skutečné protáhne o několik desítek minut - každé z třicítky soch a sousoší je zde věnována vlastní stránka s detailními informacemi a fotografií!

Další české stránky věnované Praze již tolika dějepisnými údaji neoplyvají; převahu mají spíše praktické informace o aktuálním dění v metropoli. Na adrese www.a-prague.cz naleznete "Úplného průvodce Prahou od A do Z", ovšem jestli se něčeho tomuto průvodci nedostává, tak je to po hříchu právě úplnost. Vedle několika poměrně slušně vyvedených sekcí (např. odkazy na jednotlivé městské části a na důležité instituce) je zde množství těch, které

rozhodně neobstojí. Informace v nich jsou zastaralé (kupříkladu se zde dozvíte, že jízdné v pražské MHD činí 6,- resp. 10,- Kč), neúplné (v seznamu galerií či divadel není vůbec uveden aktuální program výstav a inscenací) nebo prostě nejsou k nalezení (pražská kina). Perličkou mezi všemi nedokonalostmi a neúplnostmi je odkaz na aktuální stav počasí v Praze a předpověď na nejbližší dny. Po kliknutí na ikonku se rázem přenesete na stránky jednoho velkého meteorologického serveru. Informace zde však nejsou podávány ve stupních Celsia, ale ve Fahrenheitech...

Podstatně lépe je vyveden server Pražské informační služby www.pis.cz, podrobně referující především o probíhajících kulturních akcích v metropoli. Pokud se zajímáte o dění v jednotlivých městských částech, o to, co se děje na radnici a co hýbe běžným životem Pražanů, pak na své klávesnici vytkněte adresu www.metropol.cz (mají zde velký balík statistických dat o Praze) nebo www.prague-city.cz.

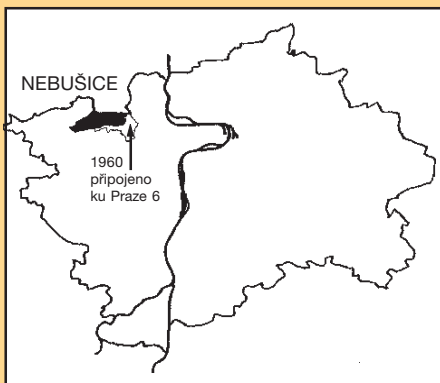
Jestliže jste po této malé procházce vysílání a cítíte nutkavou potřebu malého (či většího) občerstvení, zkuste adresu www.iprostor.cz/hospody. Najdete na ní elektronicky seznam čtrnácti set pražských restaurací, vináren, kaváren, hospod, pivnic a všech možných dalších občerstvoven. Stačí zadat vaše požadavky stran druhu podniku, otevřící doby a vybavení kuchyně, počkat na výsledek vyhledávání a pak již vyrazit do ulic.

-mš-

17. část Nebušice

Na severozápadním okraji hlavního města Prahy se rozprostírají **Nebušice**. Jejich jméno značí, že šlo o ves lidí *Nebuchových* nebo *Nebušových*.

Nejstarší zpráva o vsi je z roku 1273 v privilegiu papeže Řehoře X., vydaném pro Strahovský klášter, jemuž před husitskými válkami patřily. Byl zde také dvůr, který patřil svatovítské kapitule. Nejstarším doloženým držitelem této prebendy byl známý kanovník kostela sv. Víta Beneš Krabice z Weitmile, autor latinsky psané české kroniky. V roce 1421 vesnici obsadili Pražané, ale brzy se vrátila Strahovskému klášteru. Nějaký čas byla v zástavě a v roce 1521 byl přikoupen i dvůr Svatovítské kapituly a od té doby až do poloviny 19. století byly celé Nebušice majetkem Strahovského kláštera. Při vytváření politických obcí v roce 1849 byla k Nebušicím připojena také **Jenerálka**. Původně zde byl hospodářský dvůr, který byl zničen za války o rakouské dědictví v roce 1742. V roce 1792 tu byl postaven zájezdní hostinec a v jeho blízkosti zámeček (později novobaročně přestavěný) s hospodářskými budovami. Ve své době tu sídlila část rakouského generálního štábu, což dalo Jenerálce (či Generálce, jak se dříve často také uvádělo) její jméno. Po druhé světové válce tu měla armáda vědeckovýzkumné centrum a v roce 1960 tady vznikl Výzkumný ústav n. p. Tesla – Vakuová technika. Od roku 1994 je areál majetkem Evropské baptistické federace, která v něm zřídila Mezinárodní baptistický teologický seminář.



Z nebušických památek připomeňme barokní kostelík sv. Jana Nepomuckého, který byl postaven v letech 1713 – 1719 v šáreckém údolí u hřbitova, zřízeného za morové epidemie v roce 1680. V letech 1885 – 1886 byl přímo v obci postaven pseudorománský kostel sv. Cyrila a Metoděje. V jižní části Nebušic se nachází Chráněná oblast Vizerka – Tichá Šárka. V oblasti Jenerálky je významné archeologické naleziště z období mladšího a pozdního paleolitu.

Obec vždy měla zemědělský charakter, ale vyskytoval se tu i drobný průmysl. Byly tu dvě cihelny (vč. Jenerálky), sýrárna, menší železárna, zámečnictví a výroba strojů. V moderní době má především význam obytný. V nedávné době zde vznikla i velká Mezinárodní škola.

Od 1. července 1960 byla v rámci reorganizace územního členění státu provedena také úprava hranic hlavního města a ku Praze byla připojena poměrně velká část nebušického katastru s Jenerálkou, Tichou Šárkou a Jehněčím dvorem. Poměrně dlouho bylo toto území vykazováno v rámci obvodu Praha 6 jako samostatná část katastrálního území Nebušice, ale v posledních letech se celá oblast Jenerálky uvádí už jen jako součást katastrálního území Dejvice. Kdy došlo k připojení Jenerálky ke katastrálnímu území Dejvice zatím není známo. Zbývající část Nebušic byla ku Praze připojena až s účinností od 1. ledna 1968. Od roku 1990 tvoří samostatnou městskou část Praha-Nebušice, protože po celé období 1968 – 1990 zde zůstal místní národní výbor.

Na počátku 20. století žilo v celých Nebušicích 1332 obyvatel, z toho 39 obyvatel ve čtyřech domech na Jenerálce. Ve vlastní obci bydlelo 882 obyvatel, zbývající žili v mnoha okolních samotách (Dubovka, Dobrovka, Gabrielka, Kuliška, Šárka Nebušická, Vizerka, a další). Dnes v městské části Praha-Nebušice žije přes 1 800 obyva-

tel. Nebušickým katastrem sice vedla ve své době významná státní silnice do Kralup, ta ale měla význam zejména pro Jenerálku. Silnice do vlastních Nebušic již tak důležitá nebyla. Přesto vzrůstající doprava vedla kolem roku 1948 k vybudování přeložky severně od zástavby Jenerálky. Stará silnice vedla těsně kolem zámečku Jenerálka a dnes nese jméno U Vizerky.

Nebušice byly příliší vzdáleny od železničních tratí, není proto divu, že se dočkaly poměrně brzy autobusové dopravy. Už 3. května 1926 udělila Zemská správa politická v Praze Autodopravní společnosti koncesi pro periodickou dopravu osob na lince Dejvice – Jenerálka – Nebušice – Přední Kopanina. Denně jezdilo pět párů spojů od devícté sokolovny (stanice se jmenovala *Bubeneč-Bruska nádr.*). Za jízdu z Prahy na Jenerálku se platilo 2,40 Kč, při jízdě až do Nebušic 3,80 Kč. Dětské jízdné bylo poloviční. Kromě toho byly zavedeny legitimace pro 12, 6 nebo 10 jízd za 26, 14 resp. 23 Kč, pro jízdu na Jenerálku pro 12 (17,50 Kč) a 6 (10 Kč) jízd. Existovaly i legitimace pro 12 jízd do (ze) zastávky Nebušice-Sekyrka za 18 Kč. Protože byly Nebušice v roce 1921 zahrnuté do pražského obvodu potravní da-

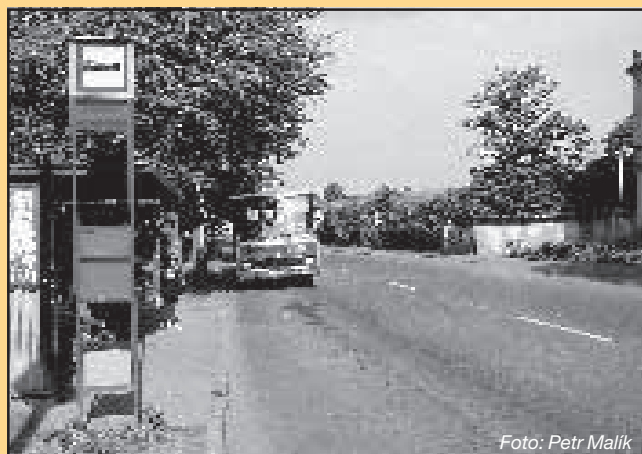


Foto: Petr Malík

ně, nepřejížděli obyvatelé obce daňovou hranici, a proto žádnou potravní daň nemuseli platit. Šlo o podobný případ, jakým byly i Lysolaje a Ruzyň. Budova úřadu potravní daně byla až na dnešní křižovatce u sv. Václava a existuje tam dodnes.

V roce 1931 je doložena také soukromá linka Praha, Strossmayerovo nám. – Jenerálka – Kralupy – Litoměřice se dvěma páry spojů. Jenerálecký cestující se mohl svést za 3 Kč. Obyvatelé Jenerálky měli díky výhodné poloze osady na tehdy významné státní silnici dobré dopravní možnosti. Dne 2. prosince 1929 získal koncesi k autobusové lince Šáreckým údolím podnikatel Emil Hladík. Jeho linka jezdila od ledna 1930 od konečné elektrické dráhy na Podbabské třídě přes Mlýnek a Jenerálku na Bořislavku.

Po smrti E. Hladíka převzala živnost na lince vedené dolní Šárkou jeho manželka Antonie Hladíková. V jízdním řádu z roku 1936 navrhovala 20 párů spojů v úseku Podbabská – Mlýnek, s tím, že k Jenerálce se jezdí jen podle potřeby. Zhruba proti polovině spojů v každém směru ostře protestovaly Elektrické podniky a dožadovaly se jejich zrušení. Současně se A. Hladíková rozešla se svým správcem provozu (*náměstkem dopravy*) Václavem Štěpěm, který se pak dožadoval u magistrátu vlastní koncese pro linku Podbaba – Dolní Šárka – Jenerálka, avšak podle dosavadních poznatků neúspěšně.

Hladíková se cítila velmi poškozena zavedením trolejbusové linky ke sv. Matěji a tvrdila, že obyvatelé Dolní Šárky začali dávat přednost novému dopravnímu prostředku a *chodili přes kopec sv. Matěje na stanici trolejbusu*, což však bylo značně nepravděpodobné.

V té době stála jízda z Jenerálky Šáreckým údolím na konečnou tramvaje v Podbabě 3 koruny. Je však pravděpodobné, že obyvatelé a návštěvníci Jenerálky, kterých ostatně patrně nebylo mnoho, dávali přednost jiným spojům. Projížděly tudy dva spoje státní autobusové linky (tj. ČSD) Praha – Kralupy a stále i linka Autodopravní společnosti, která provozovala 6 párů spojů. Jízdné z Jenerálky na Bořislavku stálo 1,40 Kč, z Jenerálky do Nebušic 1,20 Kč, z Jenerálky k devícté sokolovně 2,20 Kč a z Nebušic k sokolovně 2,80 Kč. Autodopravní společnost tedy dopravila cestující z Jenerálky k elektrické dráze levněji. Při dopravním průzkumu, který v březnu 1937 na nebušických linkách provedly Elektrické podniky, vyplynulo, že z Prahy až do Nebušic jelo za den 158 lidí, kdežto na Jenerálku jediný!

Po válce se dopravcem v Nebušicích stal národní podnik ČSAD. Přes vlastní obec Nebušice jezdily dvě základní linky. Linka 01019 (Praha – Nebušice), jezdící z Bořislavky, představovala až 15 párů spojů v pracovní dny. Kromě ní jezdila i linka 01018 (Praha – Tuchověřice), jež vznikla převzetím původní linky ADS. Ta poskytovala několik dalších spojů na Bořislavku, v několika případech až na Florenc. Jízdné v úseku Nebušice – Bořislavka stálo v roce 1960 2 Kčs, zpáteční jízdenka 3 Kčs. Blížší informace o lince 01018 jsme uvedli již v prvním díle našeho seriálu v části věnované historii dopravy do Přední Kopaniny.

Zásadní zlom nastal po připojení Nebušic ku Praze v roce 1968. První linka Dopravního podniku hl.m. Prahy se v obci objevila 13. ledna 1969 pod číslem 161 a nahradila zde linku ČSAD 01019 ve stejné trase. Jedinou změnou bylo ukončení v autobusové smyčce DP na Bořislavce místo na dosavadním stanovišti ČSAD označovaném po roce 1967 Červený Vrch.

V oblasti Jenerálky se brzy, v roce 1971, objevila linka MHD č. 116, prodloužená sem z dosavadní konečné Na Mlýnku. Později byla linka prodloužena až na Bořislavku, takže vlastně dosáhla trasy původní Hladíkovy linky z roku 1930. Od 18. února 1980 byla nahrazena i kopaninská linka ČSAD novou linkou DP Praha č. 254 (Bořislavka – Přední Kopanina), která byla později prodloužena až ke stanici metra Leninova (Dejvická). Tím získali obyvatelé Nebušic také přímé spojení na nový dopravní prostředek. Přes Nebušice byla v roce 1997 zavedena také linka příměstské dopravy č. 312 Praha, Dejvická – Lichoceves, provozovaná Dopravním podnikem.

–pf–, –fp–

Ústřední technická knihovna DP informuje

Začátkem září budou rozeslány formuláře k objednávání periodik na rok 2021. Žádáme proto odpovědné pracovníky, aby dodrželi termín odevzdání zpět do technické knihovny a vzali při objednávce v úvahu, že velká část periodik je v naší technické knihovně k dispozici a zároveň mnohá z nich mohou najít na internetu (například Sbirka zákonů nebo počítačová periodika).

–Stg–

Otevřený dopis všem řidičům městské hromadné dopravy v Praze

Nevidomí občané naší republiky vzpomenu v příštích dnech dvou významných výročí ve světových i českých dějinách péče o slepce i vlastního slepeckého hnutí. Jedná se o Mezinárodní den bílé hole připomínaný vždy 15. října a Den nevidomých, připadající na 13. listopad. Je to důvod připomenout si významné osobnosti, jež se zasloužily o pokrok v nazírání na slepce jako na člověka se všemi jeho lidskými právy, včetně práva na vzdělání, práci, svobodu pohybu atd.

Připomínají se velikáni, jako byli Valentin Hüy, Louis Braille a mnoho dalších. Je to také příležitost poděkovat všem, kteří pomáhají všude tam, kde to lidé se zrakovým handicapem potřebují. Pražský Dopravní podnik již řadu let vytváří podmínky pro možnosti samostatného a bezpečného užívání hromadné dopravy nevidomými a slabozrakými cestujícími. Výsledky jsou významné a hmatatelné a podílí se na nich dlouhá řada lidí, pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Je to i příležitost zveřejnit otevřený dopis předsedkyně praž-

ské oblastní rady Sjedenocené organizace nevidomých a slabozrakých, jímž se obrací na ty, kteří s cestujícími přicházejí bezprostředně do styku – řidiče autobusů a tramvajů městské hromadné dopravy.

Za Sjedenocenou organizaci nevidomých a slabozrakých ČR Mgr. Viktor Dudr

Vážení řidiči, při příležitosti blížícího se Dne bílé hole a Dne nevidomých Vám všem chci jménem nejen pražských nevidomých a slabozrakých cestujících upřímně poděkovat za to, že při své nelehké a navýsost odpovědné práci věnujete pozornost i našim specifickým problémům. Na každém kroku se setkáváme s ochotou drtivé většiny z vás pomoci všude tam, kde se dostáváme do obtížných situací kvůli našim zrakovým potížím. Tedy děkujeme, opravdu každému z Vás od srdce děkujeme!

Chtěla bych Vás také při této příležitosti poprosit o pozornost při provozování technických zařízení instalovaných ve vozidlech pro zlepšení podmínek pro naše cestování. Hlášení aktuální a příští zastávky má velký význam pro všechny, kteří se v Praze málo vyznají, nebo jsou v místech, kam nejezdí často; mohou si však zrakem na štítcích označků zastávek snadno ověřit, kde právě jsou. Slepce však tuto možnost nemá a vystoupení na neznámém místě jej přivádí do velice obtížné řešitelné situace. Proto Vás prosím o pozornost, zda vyhlášená aktuální zastávka je vždy správná.

Rovněž hlášení čísla linky a směru jízdy vozidla na povel slepecké vysílačky je pro nás podstatným zlepšením situace, pokud se ozve včas. Jisté pro Vás není velkým problémem upozornit garáže a vozovny na případné závady a hlášení aktuální zastávky spouštět včas ještě před zajžděním do zastávky tak, aby včas mohla být uskutečněna i odevza na povel vysílačky zrakově postiženého. Zvláštní význam to má u tramvajů, které jsou vybaveny ne zcela moderní elektronikou a odevza na vysílačku může mít zpoždění i několik vteřin.

Předem Vám děkujeme za pochopení a přeje-me Vám mnoho kilometrů bez nehod, příjemné cestující a pochopení pro zrakově postižené.

Za oblastní radu Praha Sjedenocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR Zofie Mouchová, předsedkyně

Napsali o nás

Blesk (12. 8. 2000)
Proti pocení v MHD

Dopravní podnik ve spolupráci s Ústavem lékařské kosmetiky připravil akci nazvanou „Den ohleduplnosti“. Jejím cílem je prevence nepříjemných projevů pocení především v prostředí městské hromadné dopravy.

●●●

České slovo (16. 8. 2000)

Zvýhodněné kupony platí pro příští rok

Studenti, kteří se o prázdninách rozhodli pro novou nabídku Dopravního podniku a požádali o vystavení klouzavého kuponu, se setkali s problémy. Zatímco akademický školní rok 1999/2000 končí posledním srpnovým dnem, Dopravní podnik požaduje potvrzení o studiu na rok následující. Dopravní podnik zavádí tuto novinku až pro následující školní rok. Protože však o tom neinformoval s dostatečným předstihem, způsobil tak komplikace mnoha studentům.

●●●

MF Dnes (11. 8. 2000)

Počet přistížených černých pasažerů v červenci poklesl

Počet přistížených černých pasažerů poté, co Dopravní podnik od začátku července zvýšil postihy za cestování bez jízdenky, poklesl. Podle statistik revízorů cestovalo v červenci načerno o dvacet procent méně lidí než před rokem. **Vybral ing. Jan Urban**

Do Děčína linkou našich kolegů

Cestujete-li z Prahy do Ústí nad Labem nebo do Děčína, můžete od 1. září letošního roku využít ke svým cestám autobusové linky provozované našimi kolegy z Dopravního podniku města Děčína. V pracovní dny zajišťují tři obousměrné spoje a o sobotách, nedělích a svátcích dvojici obousměrných spojů.

Spoje linky č. 510 015 vyjíždějí z Prahy z autobusového nádraží Florenc ze stanoviště č. 17 a z Děčína z městského autobusového nádraží ze stanoviště č. 5. Za cestu do Ústí nad Labem zaplatíte 50 korun a do Děčína o patnáct korun více. Pokud pojedete zpět ještě v tentýž den, můžete si zakoupit zpáteční jízdenku, která přijde do Děčína na 120 korun a do Ústí na 90 korun.

Na této lince neplatí žádné tarifní výhody pro pracovníky Dopravních podniků v rámci celé republiky, slevu mohou uplatnit jen cestující mladší 26 let, pokud jsou držitelé karty ISIC, děti a mládež do 15 let a držitelé průkazů ZTP a ZTP-P. **-bda-**

Poděkování za včasný a bezvadný zásah

Linka číslo sedm ukrájuje poslední stovky metrů ze své cesty k Ústředním dílnám v Hostivaři. Ke konečné stanici zbývají poslední čtyři zastávky. Je před šestou hodinou ranní, většina cestujících klímbá do cíle své cesty. V tu chvíli přicházejí ze druhého vozu poplašené návště. Řidič strašnické vozovny Václav Šmejkal okamžitě zastavuje soupravu a běží se podívat, co se děje. Na podlaže leží nehybný muž v bezvědomí a se zapadlými jazykem.

Václav Šmejkal okamžitě přes dispečink přivolává pomoc, ale také využívá svých znalostí z předchozího působení a postiženému poskytuje bezchybně první pomoc. Masáž srdce a dýchání z úst do úst pomáhají postiženému zachránit život. Záchraná služba přijíždí za osm minut a konstatuje kvalifikovaný zákrok.

Panu Václavu Šmejkalovi patří poděkování za perfektní reakci a odborné poskytnutou první pomoc. To, že taková skutečnost přispěla k dobré reprezentaci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti není třeba dodávat. **-red-**

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A.** Hromada slámy; náš podnik za hraničního obchodu; moc; jméno Edisona; příkaz. – **B.** 1. díl tajenky. – **C.** Solmizační slabika; moře na Měsíci; doslovný překlad; dotaz (zastarale); provinění; pulz. – **D.** Píce; opojný nápoj; neblahé znamení; černá káva; pryž. – **E.** Časopis pro ženy; africká antilopa; situace; přítok Dunaje; slovenský národní park. – **F.** Čidlo zraku; dílčí údaje; vtékání; výčep; vada čoček; SPZ Olomouce. – **G.** Pozdrav; lahodný pokrm; peřej; náš zpěvák; květenství šejku; kus ledu. – **H.** Milenec; forma; nízko; značka zápalek; zvykové právo. – **I.** Domácky Doris; bájný mořský živočich; juviové ořechy; norek americký; ženské jméno. – **J.** Mužské jméno; dravec; bomba; tříště; Zeyerův hrdina; anglické zájmeno. – **K.** 2. díl tajenky. – **L.** Stěží se držet (zastarale); Krokova dcera; vojenská jednotka; pcháč; starořecká bohyně.

SVISLE: **1.** Zánik života; buddhistická hrobka; mnoho. – **2.** Zvuk trubky; vřes; hnací stroj. – **3.** Číslovka; slovenský souhlas; argentinský hlodavec; SPZ Ústí nad Labem. – **4.** Kápo; ženské jméno; části hlavy. – **5.** Kúra (zastarale); dveřní závěs; násobeno. – **6.** Jeden (anglicky); druh lemura; odplata. – **7.** Značka voltampéru; svatební květina; část těla; značka telluru. – **8.** Obluda; souprava vagonů; požívat tekutinu. – **9.** Srst ovcí; herecká hvězda; polibek. – **10.** Lesklý nátěr; palivo; vyklápěcí vůz. – **11.** Římská čtyřka; ohmatání; velký kopec; SPZ Rokycan. – **12.** Část stromu; součást oblečení; věnovat. – **13.** Městský notábl; mládě skotu; hnůj. – **14.** Solisko; trhací nálož; peklo (slovensky). – **15.** SPZ Vsetina; včelí produkt; minulý rok; maďarská spojka. – **16.** Střešní

Tajenka z čísla 8: Zrnko vtipu vydá víc než mnohá kniha moudrosti. (František Vymazal)

	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																					

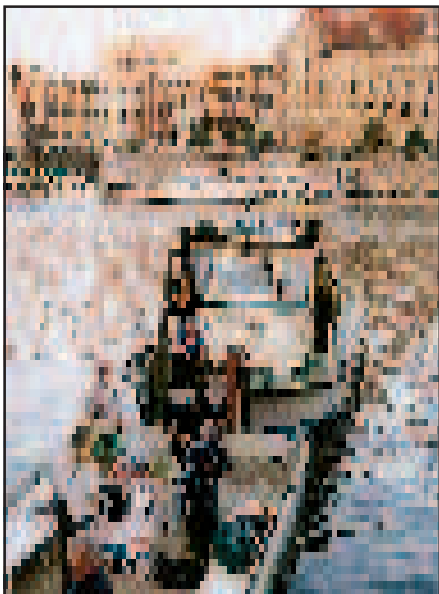
zídka; kopie kresby; klekání. – **17.** Šlehaný pokrm; dostihové sázení; opláchnout. – **18.** Osobní zájmeno; řecké písmeno; italská řeka. – **19.** Předložka; 1000 kg; kdeže; anglický titul. – **20.** Klystýr; kaziti; římská šestka. – **21.** Listnatý strom; mzda; mytologický krasavec.

Pomůcka: ajan, és, trlít.

PaedDr. Josef Šach

Richard Blatný zvládl vltavský maraton v rámci přípravy na La Manche

Jméno ing. mgr. Richarda Blatného je známo především příznivcům dálkového plavání a přátelům napoleonského období. Pokořitel kanálu La Manche z roku 1998 stylem prsa absolvoval v sobotu 12. srpna letošního roku, v rámci přípravy na další přeplavání kanálu mezi Anglií a Francií, vltavský maraton ze Slap do Prahy na Občanskou plovárnu.



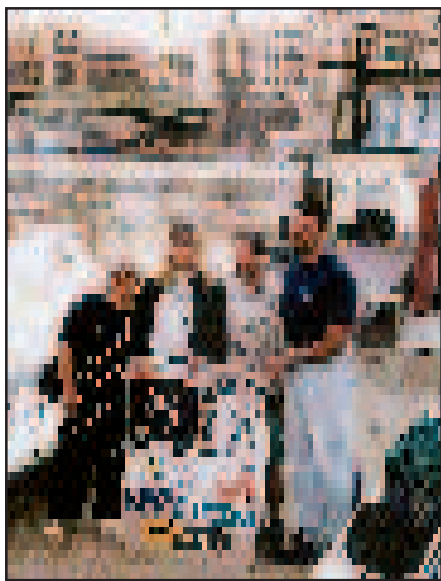
V půl páté ráno 12. srpna vstoupil Richard Blatný na Slapech do Vltavy a vydal se na čtyřicetikilometrovou trasu do Prahy k Občanské plovárně. Počasí mu přálo, proud byl v prvních metrech pokusu také dobrý, a tak pokus proběhl rychleji než plavec při plánování pokusu předpokládal. „V průběhu plavby jsem neměl žádnou krizi, všechno šlo velmi dobře, a tak jsem dorazil do cíle o čtyři hodiny dříve než jsem plánoval. Pouze po 13 hodinách mě začalo bolet pravé rameno, ale to záhy přešlo, a tak vše proběhlo bez problémů,“ shrnul své dojmy Richard Blatný několik minut po doplutí k Občanské plovárně, kde na něj čekalo několik nejméně příznivců dálkového plavání a otužování.

Richard Blatný, v současné době učitel odborných předmětů na Střední průmyslové škole dopravní v Motole zřízené Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností, je teprve třetím plavcem historie, který dokončil celý vltavský maraton a prvním sólovým plavcem v celé trati. Blatný v druhou

srpnovou sobotu absolvoval celou trať výhradně stylem prsa a jako první plaval přes čtyři zdymadla. Čtyřicetikilometrovou trať zvládl v čase 15 hodin a 14 minut. Doprovodný tým mu tvořili manželka, která je zároveň lékařkou, a matka. Obě se starají především o přípravu stravy, která je při vytrvaleckých pokusech velice důležitá. Ke slovu přichází instantní kaše a polévky, piškoty, jam a různé tyčinky.

Pro Richarda Blatného byl vltavský maraton přípravou na druhé zdolání legendárního kanálu La Manche opět z Anglie do Francie, tedy v obtížnějším směru. „V nejbližší době bych se měl vydat na cestu, ale vše závisí na tom, zda se mi podaří rychle zajistit dostatečné finanční prostředky,“ sdělil DP-KONTAKTu čtyři dny před plánovaným odjezdem Blatný.

Podle vltavského výsledku byl dobře připraven. „Pokus o překonání kanálu by byl o osm a půl hodiny delší, což samozřejmě přináší i další krizi, ale podle dnešního výsledku usuzuji, že jsem dobře připraven.“ Blatný by měl šanci stát se prvním plavcem na světě, který by přeplaval dvakrát kanál La Manche stylem prsa. **-bda-**



P. S. Do závěrky zářijového čísla se Richardu Blatnému nepodařilo zajistit dostatek finančních prostředků, aby mohl do Anglie odjet. Nadále však pokračuje ve snaze získat sponzory.

Vlastníma očima

O pralesi

Byl večer a já přemýšlel o tom, jakým tématem naplním zářijovou rubriku Vlastníma očima. Napadlo mě ledacos, ale uvnitř převažoval názor, že by to mělo být něco v tom smyslu, že bychom se neměli vzdávat, pokud chceme dosáhnout nějaké změny, o které si myslíme, že pomůže celému podniku.

V našem podniku to není právě jednoduché. Pokud jste procházeli pralesem, tak víte, kolik jste museli překročit klacků, kolikrát se vám zahákla noha o další nečekanou nástrahu, které jste si na první pohled nevšimli. Na konci cesty jste si zcela jistě oddechli, že to všechno máte za sebou. Vaším cílem bylo dostat se ven, do příjemnějšího prostředí.

Když přijdete s nějakou novinkou v našem podniku, ocitáte se také v pralesi, kde je těch klacků pod nohama ažaž. Jelikož nejde o život, mnozí to vzdávají a vydají se zpátky. Zkuste někdy přistě pralesem projít, také budete mít dobrý pocit a váš úsek nebo dokonce celý podnik na tom bude lépe.

Sám dobře vím, kolik klacků museli zdolat a jakým pralesem museli projít všichni ti, kteří se za-

sloužili o vyhrazení pruhu pro autobusy ve Vrchlického ulici. Odezva cestujících byla pozitivní, mnozí se vrátili do našich autobusů a v nedaleko jedoucích tramvajích také zůstali všichni cestující. Zájem o cestování městskou hromadnou dopravou stoupl, co si přát více.

Od 15. června cestovali naši klienti z Řep a Košíř s problémy, ty se prohloubily 26. července. Jedinou záchranou byl pro ně právě vyhrazený pruh ve Vrchlického. Byl dokonce rozšířen na neomezené období, což autobusům někdy pomohlo a jindy zase pořádně přitížilo. Pozorní řidiči si všimli, že ze značek jen zmizela dodatková tabulka a na silnici byly jen skrtnuty časové údaje. Označení BUS zůstalo beze změny. Tito řidiči městské hromadné dopravy pomohli, nechali vyhrazený pruh volný. Ti nepozorní, nebo lépe řečeno nerespektující dopravní předpisy, se okamžitě zařadili do pruhu pro autobusy, následovníků z řad čekajících se vždy našlo dost a dost. Vyhrazený pruh se tak změnil v zacpaný, autobusy a v nich naši zákazníci museli čekat dlouhé minuty.

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V září 2000 oslaví 65. narozeniny: Oldřich Pilný – A, dopravní úsek (10).

V září 2000 oslavují 60. narozeniny: Viktor Adamec – A, garáž Kačerov (31), Jaroslav Jakl – ED, technický odbor (44), Zdeněk Kameš – ED, prov. vrchní stavba (41), Jaroslav Krchov – A, garáž Kačerov (32), Růžena Skřivánková – ED, prov. Vokovice (31), Petr Tichý – A, technický úsek (20).

V září 2000 oslavují 50. narozeniny: Jaroslav Cvachovec – M, technický úsek (27), Vladimír Doutnác – ED, odbor výrobní (15), Zdenka Frančevová – M, sl. elektrotechnická (26), Jindřich Frank – A, garáž Kačerov (24), Vojtěch Hašek – M, služba elektrotechnická (20), Václav Icha – ED, provozovna Hloubětín (22), Jiří Jančíčka – M, služba staveb a tratí (11), Anna Jindrová – A, garáž Řepy (10), Vladimír Kaiser – A, garáž Kačerov (10), Jaromír Kapucian – A, garáž Klíčov (23), Jaroslav Koudela – A, dopravní úsek (30), Antonín Koutný – ED, provozovna Hloubětín (14), Petr Landa – M, služba staveb a tratí (19), Zdeněk Nováček – ED, provozovna Vokovice (31), Petr Pěch – A, garáž Kačerov (11), Vojtěch Polanský – M, služba staveb a tratí (17), Marie Polejová – ED, provozovna Motol (13), Miroslav Ptáček – A, dopravní úsek (31), Zdeněk Růžička – A, garáž Klíčov (22), Vladimír Smutný – A, DOZ Hostivař (23), Jiří Soukup – ED, oddělení údržba a služby (31), Karel Stach – M, služba technolog. zařízení (10), Ivan Staněk – ED, provozovna vrchní stavba (31), Václav Šnajdr – M, služba technolog. zařízení (22), Libuše Šoltysová – Ř, odb. dopravního dozoru (30), Milan Veselý – M, technický úsek (24), Karel Zápotocký – M, technický úsek (18).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jaroslava Černá – A, ekonomický úsek (12), Libuše Kučerová – M, technický úsek (20), Jiří Lebeda – A, DOZ Hostivař (45), Ladislav Wegner – A, DOZ Hostivař (21), Jiří Žďárský – M, služba staveb a tratí (16), František Žilák – A, garáž Kačerov (27).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

4. července 2000 nás ve věku 25 let opustil pan Martin Dvořák – M, dopravní úsek, který u DP pracoval 4 roky.
26. července 2000 nás ve věku 42 let opustil pan Miroslav Mendl – ED, provozovna Motol, který u DP pracoval 20 let.

Až do doby, kdy přijela policie a nepozorné řidiče po zásluze odměnila.

Nevím, kolik taková pokuta činí, ale pokud dosahuje alespoň čtyř set korun, tak řidič prodělal hned několikrát. Za uvedenou sumu totiž mohl bez problémů jezdit celý měsíc městskou hromadnou dopravou, dlouhotrvající fronta by se zkrátila pro ty, kteří nutně potřebují cestovat autem a neutratil by za benzín. Pokud bychom nabídli kvalitní služby, což se nám až na výjimky dařilo, tak by si zcela jistě ušetřil i svou nervovou soustavu.

Chtl jsem jít spíše z pralesa, ale mám dojem, že jsem zase uprostřed. Cesta k získání zákazníka je totiž strašně dlouhá – a těch překážek a klacků! Pokusme se každý jeden jediný odstranit, snad se nám půjde lépe.

Mějte se pěkně a dobrý start do nového školního roku, i když zrovna nejste školou povinni. –bda–