

DP kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

55 procent Pražanů jezdí městskou hromadnou dopravou téměř každý den

V červenci vypracovala firma 1. pozitivní, s. r. o. pro potřebu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti dopravně-sociologický průzkum „Pražané a městská hromadná doprava 2000“. Tento průzkum mapuje některé základní charakteristiky, které jsou nezbytným doplňkem průzkumů, kterými se zjišťují počty cestujících i zdroje a cíle jejich cest. Tyto charakteristiky by měly být jedním ze základních podkladů pro stanovení dopravní politiky, opírající se o zjištěné postojů a názorů veřejnosti na městskou hromadnou dopravu. Provedený průzkum je cenný i tím, že navazuje na obdobné průzkumy provedené v letech 1993, 1995 a 1997. Podává tak přehled o vývoji základních dopravních charakteristik od roku 1993 a umožňuje stanovit základní vývojové trendy v oblasti potřeb a chování cestujících.

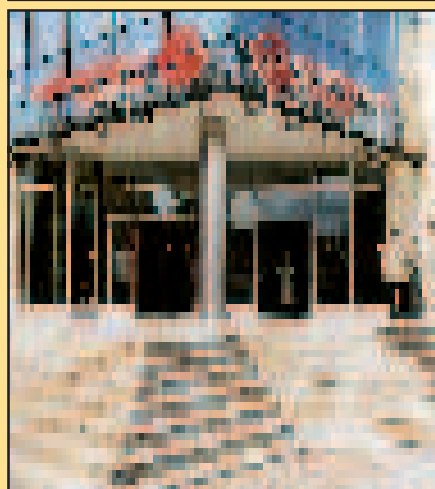
Průzkum byl proveden přímým dotazem 1 200 respondentů, vybraných tzv. kvótním výběrem na základě demografických údajů. Rozsah i způsob výběru plně respektoval skladbu obyvatel podle bydliště, věku, pohlaví a ekonomických aktivit, čímž byla rovněž zajištěna kontinuita s předchozími průzkumy.

Prostředky MHD pro cesty za prací a do školy používá podle výsledků průzkumu celkem 75% obyvatel Prahy, 55% používá služby MHD takřka denně (4 až 5x týdně). Pokud jde o vývojový trend od roku 1993, klesl podíl pravidelného používání MHD k cestám za prací a do škol (4 až 5x týdně) z 81% na současných 55%. Současně vzrůstá podíl obyvatel hlavního města, kteří k cestám za prací nepoužívají MHD vůbec – z 6% na 25%.

Bez přestupu jezdí za prací nebo do školy prostředky MHD celkem 31% obyvatel, s jedním přestupem pak 41% a se dvěma přestupy 21% obyvatel. Pouze 6% přestupuje třikrát a 1% čtyřikrát. Ve vývojovém trendu počtu přestupů nebyly zjištěny žádné výrazné změny, došlo pouze k menšímu poklesu cest bez přestupu (ze 40% v roce 1995 na uvedených 31%).

Doba cesty z místa bydliště na zastávku MHD při cestě do zaměstnání nebo do školy – zhruba čtvrtina (28%) má zastávku MHD vzdálenou do dvou minut chůze, polovina (49%) do pěti minut. Cesty, trvající déle než 10 minut, jsou již výjimkou (3% obyvatel).

Nové sídlo společnosti v Sokolovské ulici bylo slavnostně otevřeno

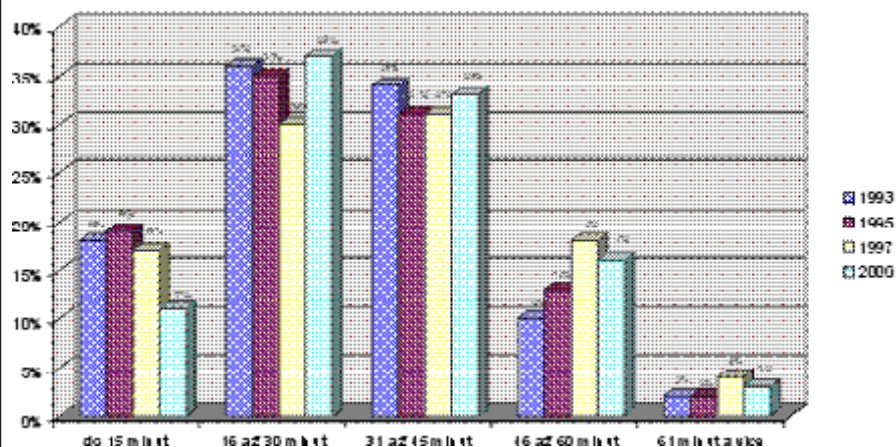


Kanceláře v novém sídle společnosti v Sokolovské ulici č. 217/42 jsou už téměř obsazeny. Zbývá přestěhovat poslední útvary. Život v nové budově nabírá normální obrátky, její obyvatelé už si zvykli na kartový systém a další novinky, které změna přinesla.

V pondělí 4. září zažilo nové sídlo slavnostní chvíle. Krátce po čtvrté hodině odpolední ho otevřel náměstek primátora a předseda dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ing. Martin Hejl v doprovodu generálního ředitele Dopravního podniku ing. Milana Houfka a generálního ředitele IPS ing. Zdeňka Burdy.

IPS je stavební firmou, která se největší měrou podílí na změnách před několika lety ještě nevhodného prostoru před vysočanským nádražím. „Ve Vysočanech vzniká nové centrum a jsme rádi, že jednou z firem, která zde bude sídlit, je právě Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, jedna z nejvýznamnějších městských firem,“ zdůraznil ve svém krátkém projevu ing. Zdeněk Burda. **-bda-**

Celková doba cesty z bydliště do zaměstnání nebo do školy (období 1993 - 2000)



Celková doba cesty z bydliště do zaměstnání nebo do školy prostředky MHD – pouze 11% Pražanů dosáhne svého cíle v době kratší než 15 minut. Největší částí obyvatel Prahy trvá cesta do práce nebo do školy mezi 16 a 30 minutami (37% uživatelů MHD). Zjednodušeně lze říci, že zhruba polovina Pražanů se dostane do práce nebo do školy za dobu kratší než půl hodiny, druhé polovině pak cesta trvá mezi 30 minutami a jednou hodinou. Pouze 3% obyvatel potřebuje na cestu více než hodinu. Pokud jde o vývojový trend, lze vysledovat úbytek cest do 15 minut (z 18% na 11%) a naopak vzrůst počtu cest v intervalu 46 – 60 minut (z 10% na 16%), což může být způsobeno úbytkem bytů v centru a novou výstavbou převážně v okrajových částech města.

Používaný jízdní doklad – jako nejpoužívanější jízdenky byly zjištěny *přestupní základní (12,- Kč) a čtvrtletní*. Zajímavější jsou tyto výsledky při roz-

(Pokračování na straně 8)



Foto: Petr Malík



Nenápadní svědkové minulosti III

Těžko říci, zda pozůstatek zrušené tramvajové tratě na Ryšánku můžeme označit za *nenápadného* svědka. Vždyť odpojené koleje leží v krčské ulici Antala Staška neuvěřitelných 30 let! Tentokrát se tedy nedíváme na zapomenutou kolejnici nebo závěs vrchního vedení, ale na opuštěné tramvajové těleso s většinou kolejí (částečně byly někde vytrženy jako důsledek menších stavebních prací na inženýrských sítích či zaasfaltovány).



Mnoho fotografií z tratě neexistuje. Tento nepříliš kvalitní snímek pochází z jedné filmové reportáže o teplárnách z roku 1962.

Elektrické podniky hl. m. Prahy rozhodly o výstavbě tramvajové tratě do těchto míst v roce 1937. Zdejší ulice teprve získávala svoji podobu (jmenovala se U krčské vodárny II) a po sídlišti tu nebylo pochopitelně ani stopy a stály tu jen některé hornokrčské rodinné domky. Úsek na Ryšánku byl poslední tratí, kterou postavily Elektrické podniky před druhou světovou válkou pro přepravu cestujících. (Jen o několik dní mladší je trať v dnešní ulici Za Ženskými domovy, která ale původně slouži-



Na křižovatce ulice Antala Staška a Na Strži můžete dodnes vidět i část vratného kolejového trojúhelníku.

la výlučně manipulačním účelům.) Trať začínala na dnešním Budějovickém náměstí, kde odbočovala z kačerovské tratě postavené v roce 1930. Vyjma křížení s příčnými ulicemi byla celá postavena na vlastním zvýšeném tělese, které (jak tehdy ostatně bylo zvykem) bylo kryté jen udusanou hlínou. Stavba tratě probíhala poměrně rychle a 25. června 1938 začal pomocný nákladní provoz podle postupu stavebních prací. Nákladní tramvaje přivážely stavební materiál a především kolejnice. Dvoukolejná trať měla původně končit koncovou výhybkou před křižovatkou s ulicí Na Strži, ale v průběhu stavby bylo dodatečně rozhodnuto, že na konečné bude zřízen jednokolejný vratný trojúhelník.

Technicko-policejní zkouška proběhla už 30. září 1938, ale mnichovské události měly za následek dočasně omezení tramvajového provozu, a proto nová linka číslo 13 na Ryšánku vyjela až v neděli 13. listopadu 1938, když se situace ve stá-

tě poněkud stabilizovala. Na nové trati byly zřízeny zastávky Na kopečku (před dnešní poliklinikou), U krčské vodárny (u ulice Krčské) a Ul. K Ryšánce. Jejich jména se později v detailech upravovala (Kopeček, Krčská vodárna, Ryšánka).

Zdá se, že v počátečním období zde jezdily jen samostatné obousměrné motorové vozy bez vlečných vozů. V zimě 1939/40 bylo na linku číslo 13 vypravováno jen 14 motorových vozů (mimo špičku muselo jezdit minimálně 5 vozů) a byla po „šestce“ druhá nejkratší v Praze. Tehdy totiž končila u Muzea objezdem Mezibranskou a Škrétovou ulicí. První vlečné vozy jsou spolehlivé na „třináctce“ doloženy až v létě 1940, ale bylo jich na 14 motorových vozů jen 5 ve špičce a tento počet se udržel i v nejbližších letech. O poměrně slabém provozu svědčí i skutečnost, že úsek na Ryšánku byl v roce 1944 určen ke zjednokolejné, aby byl v době války získán vzácný kolejový materiál ke stavbě tratě Kobylisy – Letňany. Ze stavby tratě ale nakonec sešlo a oblast Ryšánky se obešla beze změn.

Teprve v poválečném období frekvence na lince vzrůstala. Aby byl umožněn provoz s vlečnými vozy typu *krasin* a současně aby se na Ryšánce v případě potřeby mohly vlaky i předjíždět, byla větve trojúhelníku v ulici Na Strži 22. února 1946 prodloužena o 18 metrů. V roce 1946 je už spolehlivě doložen provoz s vlečnými vozy u všech 31 vlaků. Z materiálů ovšem není jasné, jestli šlo o *krasiny* nebo o jiný typ. Od roku 1949 už většinu vlaků linky č. 13 tvořily třívozové soupravy. V 50. letech byla situace na Ryšánce stabilizovaná a počet vlaků na *třináctce* se pohyboval kolem 30.

Zdejší oblast ztratila na klidu rokem 1957. To byla zahájena výstavba sídliště Antala Staška. První obyvatelé se sem začali stěhovat v roce 1960. To už tehdy na Ryšánku jezdila také autobusová linka č. 124 z Dvoreckého náměstí. Vznik sídliště měl za následek přeložení stanice Kopeček a její přejmenování na Antala Staška. Po náležité rekonstrukci trolejového vedení se tu 30. září 1963 poprvé objevilo několik nových vozů typu T3, ale i nadále jezdily na Ryšánku i staré soupravy. Až od 6. února 1964 byla doprava na lince č. 13 jen ve znamení nových vozů, zatím ovšem jen sólo. První *dvojčata* na Ryšánku přijela 1. dubna 1965. V té době se počítalo s prodloužením tramvajové tratě na Zelený pruh. Proto Dopravní podnik přikročil k rekonstrukci úseku Budějovické náměstí – Ryšánka. Ta proběhla od 1. června do 30. července 1967, ale kolejové uspořádání na konečné se nezměnilo a tramvajové těleso bylo opatřeno živiným krytem, aby byla

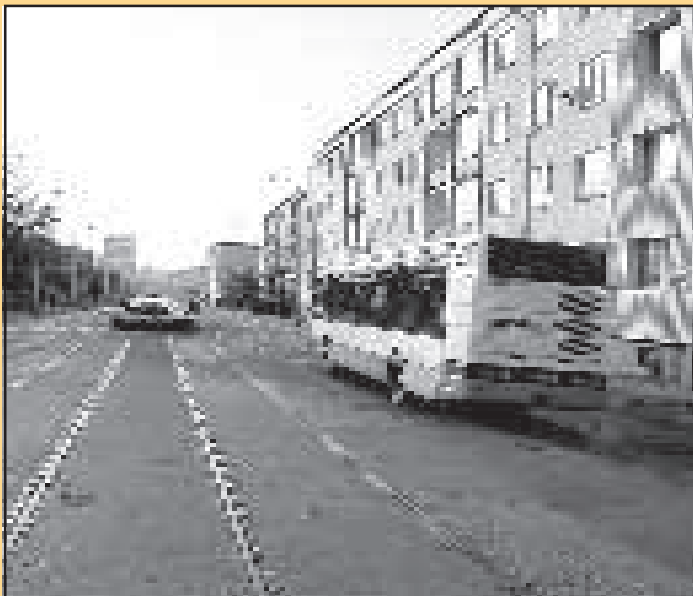
snížena prašnost. Trať se dočkala ještě jedné významnější výluky, to když v roce 1968 probíhala první etapa výstavby nové tramvajové smyčky na Budějovickém náměstí. Do tratě se v době od 29. července do 16. září 1968 vkládaly dva kolejové trojúhelníky (z toho jeden neúplný), kterými se napojovaly smyčka a současně nově i traťový úsek na Kačerov. Výstavba zbývající části smyčky se protáhla až do následujícího roku.

O vánocích 1968 se na trati na Ryšánku objevily poprvé také noční tramvaje. Nebyla to však zdejší typická *třináctka*, ale linka číslo 14. Na tu totiž byly nasazeny vozy T3, pro jejichž provoz nebyla přizpůsobena trať ani trolejové vedení v Jihlavské ulici. S rekonstrukcí tohoto úseku se už ani nepočítalo. Kačerovský úsek ovšem bez nočního provozu nezůstal a jezdila zde krátká náhradní linka X 14, jejíž provoz zajišťoval jediný starý obousměrný vůz. Na Budějovickém náměstí v té době obracel tak, že couval starou smyčkou.

Od 13. října 1969 byla v provozu nová dvoukolejná smyčka na Budějovickém náměstí. Zatím byla určena jen k manipulačním účelům a bylo zde možné obracet ze všech směrů, tedy i z Kačerova (ačkoliv se už počítalo se zrušením tamní tratě) i od Ryšánky, v případě potřeby umožňovala i jízdy z Kačerova na Ryšánku nebo obráceně.

Když byl s ohledem na výstavbu stanice metra a severojižní magistrály 19. října 1970 zastaven trvale provoz na Kačerov, zahájila se stejný den i přibližně roční výluka tratě na Ryšánku, která měla umožnit výstavbu stanice metra Budějovická v prostoru ulice Antala Staška. V té době zřejmě ještě nikdo netušil, že se sem už tramvaje nikdy nevrátí. Když se stavební práce na komunikaci blížily do finále, zbývalo už jen obnovit tramvajové koleje v délce asi 150 metrů. K tomu však „na pokyn shůry“ už nikdy nedošlo. Bylo to pouhé tři roky po náročné rekonstrukci tratě a rok po zprovoznění smyčky na Budějovickém náměstí. Od té doby se mezi Pražany poněkud škodolibě říkalo, že snadno poznáte, která tramvajová trať se bude pravděpodobně brzy rušit. Takovému aktu prý musela předcházet náročná rekonstrukce.

Tramvajové koleje na Ryšánku tedy osiřely



Dnes na tramvajovém tělese parkují desítky automobilů a staré koleje už téměř nikdo nevnímá.

a o čtyři roky později projela poslední tramvaj i úsekem na Budějovickém náměstí. V roce 1995 se objevily velkorysé plány na obnovení tratě, včetně prodloužení na Zelený pruh, ale v dohledné době se s takovým krokem nepočítá. Aby téměř celá, jeden a čtvrt kilometru dlouhá zrušená trať existovala fyzicky tři desítky let, to je v historii pražské městské hromadné dopravy naprostý unikát.

–pf–
Foto: Jan Šurovský a archiv autora

Jen kousek od Ruského dvora

Už několik lidí se nás ptalo, zda něco víme o části Vysočan, do které se v nedávných dnech přestěhoval náš Dopravní podnik. Mnoho z nás si snad ještě pamatuje většinou staré přízemní či patrové domky, které stály po levé straně Sokolovské ulice a ustoupily velkoplošným demolicím v letech 1988 až 1990. Zasněženější možná napadlo, že domy byly svědky nejstaršího období pražských elektrických tramvají. Právě tudy vedl prodloužený úsek Křížkovy elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. První cestující se zdejší tramvají svezli už 12. června 1898. Tehdy jediná kolej tramvajové tratě vedla podél severního chodníku (tj. tam, kde je budova Dopravního podniku). Míjení tramvají umož-

kási dopravní tradice!

V roce 1911 byla postavena druhá kolej od Balabenky k Ruskému dvoru a o rok později i k vysočanské Kolbence. Současně se tramvajová trať přestěhovala od chodníku do středu komunikace a ulice na mnoho let získala svoji typickou podobu. Jen tramvajové zastávky se v průběhu desetiletí po-



A to je pohled na nároží dnešních ulic Sokolovské a Krátkého, kde býval hostinec U České lípy se sochou sv. Jana Nepomuckého. Dnes se tady tyčí budova Eurotlu. Vlevo vzadu je místo pro naši budovu.



Křížkova tramvaj ve výhybně před hostincem U Ruského dvora. Místo zadních nízkých domků dnes stojí budova Dopravního podniku.

ňovaly výhybny zřízené ve vybraných zastávkách. Jedna z nich byla asi 60 metrů před křižovatkou s dnešní Paříkovou ulicí. Zastávka se jmenovala U Ruského dvora – to podle stejnojmenného hostince (č.p. 98), který byl významným společenským centrem. Vypráví se, že za svůj název vděčil tomu, že zde byli v roce 1813 ubytováni ruští vojáci, pronásledující francouzskou armádu po neúspěšném Napoleonově tažení do Ruska. Ale v domě nebyl jen hostinec s divadelním sálem. Byla tu dílna na výrobu plechových obalů a kovového zboží, pak obchod železem, sklad kuchyňského nádobí a později železářství. Ale kromě toho se v domě uvádí i výroba pekařských strojů, zámečnictví, holičství s výrobou paruk. Bývala tu jeden čas taneční škola, sídlila tu Československá obec legionářská i SK Vysočany. Od 50. let dům patřil církvi československé, která tu měla modlitebnu a kolumbárium. Bohatá historie jednoho domu, že?

1943 odehrála krvavá bitva za účasti československé vojenské jednotky, to většina z nás ví. Před tím se však přes sto let (1841 – 1948) jmenovala Královská na počest korunovace rakouského císaře Ferdinanda Dobrotivého na českého krále. Korunovační průvod v roce 1836 vyšel od karlínského Invalidovny. Ještě před tím se ulice jmenovala docela prostě – Hlavní.

A kdo byl Pařík, podle kterého je pojmenována příčná ulice? MUDr. Václav Pařík (1839 – 1901) byl lékařem a starostou v Třebenicích na Lovosicku, kde neohroženě hájil české zájmy v tehdy sil-



Pokud byste vyšli z naší budovy před 89 roky, naskytl by se vám pohled na zbrusu novou radnici. Těžko tehdy někomu napadlo, že tu jednou bude vestibul stanice metra.

Jen o něco blíž k budově DP stál dům č.p. 80, ve kterém byla první vysočanská škola, kde začala výuka 20. listopadu 1854. Teprve v roce 1890 byla dokončena nová škola, která na nás vyhlíží za radnicí, resp. za vestibulem metra. V její budově je dnes anglické gymnázium. V místech, které dnes zaujímá budova DP, stály dva domy. V jednom z nich (č.p. 58) byly ve dvoře stáje a „garáž“ fiakristy a drožkáře Josefa Vostárka, takže tu je dokonce i ja-

dle potřeby posouvaly jedním i druhým směrem, případně redukovaly.

Už jsme zmínili vysočanskou školu, zbývá radnice. Vysočanští si ji postavili až v roce 1911; v té době už byly Vysočany 13 let městem.

Že Sokolovská třída (mimořádně jedna z nejdelších pražských ulic), kde je oficiální adresa našeho podniku, je pojmenovaná podle ukrajinského Sokolova, u kterého se 8. března

ném německém prostředí. Kdysi se tato ulice jmenovala Nádražní, protože tu býval přístup k vysočanskému nádraží. Jeho staniční budova slouží od 28. října 1872 a je postavená na vysokém kamenném soklu, kterým prochází klenuté podzemní schodiště. Zajímavé je i to, že je to jediné „ostrovní nádraží“ v Praze. Zmíněná staniční budova je obklopena kolejemi z obou stran. To proto, že tudy vedly dvě původně samostatné železniční tratě – severnější z nich provozovala od roku 1872 Dráha turnovsko – kralupsko – pražská (TKPE), jižnější od roku 1873 Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) a společné nádraží bylo pro obě společnosti ekonomickým řešením.

Možná, že jsme neposkytlí zcela uspokojivou odpověď na otázku, co tu bylo dříve. Věříme, že nějakou informaci přinesou i reprodukce starých pohlednic.

-pf-



Ještě jeden pohled od Ruského dvora do míst, kde dnes stojí budova Dopravního podniku a vpravo nákupní středisko Rokytky.

Všichni jste zváni na Den otevřených dveří

Vzhledem k rozsáhlým přípravám na zajištění dopravy při zasedání MMF byl zvolen netradiční termín pro letošní Den otevřených dveří, při kterém chceme seznámit naše zákazníky se zájemem a vším, co je potřeba k zajištění kvalitní a spolehlivé městské hromadné dopravy na území Prahy. Letos se budete moci vydat do vybraných provozoven naší společnosti v sobotu 14. října od 10 do 15 hodin. Po třech letech opět budete moci navštívit depo metra na Kačerově, kde budou vystaveny všechny typy souprav metra a dalších trakčních vozidel. Svůj stánek tam rozprostřou i pracovníci středisek dopravních informací, a tak budou k dispozici všechny prodávané i rozdávané materiály běžně dostupné pouze na pěti střediscích - na Muzeu, Můstku, u Anděla, na Černém Mostě nebo na Nádraží Holešovice.

Bohatý program obohatený vystoupením dět-

ské hudební skupiny je připravován do garáže Kačerov, která je při pravidelných cestách stranou zájmu. K dopravě do obou kačerovských provozoven bude zavedena zvláštní okružní autobusová linka od stanice metra Kačerov.

Příznivci tramvají se mohou vydat do pankrácké vozovny, kde budou k vidění tramvajové vozy a technika používaná při různých opravách a rekonstrukcích.

Při letošním dni otevřených dveří si také připomeneme 125. výročí zahájení provozu městské hromadné dopravy v Praze. Proto již v pátek 13. října a v sobotu 14. října ráno bude jezdit pražskými ulicemi historická tramvajová souprava, která bude připomínat výročí, ale i zvat na Den otevřených dveří ve zmíněných provozovnách.

Neváhejte a využijte možnosti ukázat zájem naší společnosti svým blízkým a přátelům! -bda-

Vozový park metra – V. díl

Úvod

Začátkem devadesátých let se kilometrický průběh vozidel typu Ečs (dodávky 1973–1976) blížil k hodnotám, při kterých bylo nutné provést generální opravu (GO) vozidel, což stanovoval předpis výrobce. Vozidla Ečs však svými parametry již nevyhovovala provozu v pražském metru, zejména výkonem a koncepcí elektrické výzbroje. Provoz i údržba vozidel Ečs si vyžadovaly vysoké provozní náklady. Tento problém však neřešila GO, neboť provedením GO se vozidlo v podstatě nezměnilo. V roce 1990 pak byly ukončeny dodávky vozidel 81–71 z Mytiščínského strojírenského závodu. Tato vozidla měla být použita pro rozšiřování provozu na pražském metru. Avšak vozidla 81–71 byla stejně kon-



cepce jako Ečs i při použití některých novějších prvků. Z těchto důvodů bylo proto v roce 1991 vypsané výběrové řízení na výrobu a dodávku nových vozidel pro pražské metro. Počet vozidel byl stanoven na 110 jako náhrada za Ečs a zbylá vozidla pro rozšíření provozu.

Z účastníků výběrového řízení bylo vybráno konsorcium firem zabývajících se výrobou trakčních vozidel – ČKD, AEG, Siemens, SGP. V rámci tohoto konsorcia bylo vyvinuto vozidlo M1, při jehož vývoji byly uplatněny nejnovější poznatky z oblasti kolejových vozidel. Design navrhl ing. arch. Patrik Kotas a výsledek představuje vozidlo, které zajišťuje cestovní komfort, atraktivní design při použití nejnovějších technologií. Vozidlo M1 patří v současné době ke světové špičce vozidel městské kolejové dopravy.

Elektrická vlaková jednotka metra M1 je pěti-vozová a je koncipována jako provozně nedělitelná jednotka (při změně pořadí vozidel ve vlaku je nutné upravit programové vybavení). Elektrická jednotka je sestavena ze dvou vozidel čelních (vozy M1.1) a tří vozidel vložených (2 vozy M1.2 a 1 vůz M1.3). Vlaková jednotka má na každém čele stanoviště strojvedoucího a její složení je tedy M1.1 – M1.2 – M1.3 – M1.2 – M1.1.

Všechna vozidla mají samostatnou trakční a brzdovou výstroj – trakční měniče s regulací, trakční podvozky, brzdové obvody.

Odlíšné vybavení jednotlivých vozidel:

Vůz M1.1 – stanoviště strojvedoucího, zdroj palubního napětí (statický měnič DBU + baterie)

Vůz M1.2 – zdroj tlakového vzduchu – kompresor

Vůz M1.3 – nemá vybavení vozidel M1.1, M1.2 – je však vybaven centrálním řídicím počítačem (ZGS)

Vozidla jsou skříňová podvozková se všemi nápravami hnacími. Skříňové jsou vyrobeny z hliníkových svařovaných profilů, veškerá trakční výzbroj je umístěna v kontejnerech pod podlahou vozidla.

Základní parametry vozidel

Rozměry

Délka vozidla přes spřáhla	19 521 mm čelní 19 206 mm vloženy
Šířka vozidla maximální	2 712 mm
Výška vozidla maximální	3 670 mm
Výška podlahy nad TK	1 150 mm
(při funkčním vzduchovém vypružení)	1 125 mm
(na nouzovém vypružení)	
Vzdálenost středů podvozků	12 600 mm

Obsaditelnosti

Počet míst k sezení (vlak)	224 osob
Počet míst ke stání při 620 osob	4 os/m ² (vlak)
Počet míst k stání 1 240 osob	8 os/m ² (vlak)
Počet míst pro invalidní vozíky pouze ve vozidle M1.1	2 vozíky
Počet míst pro invalidní vozíky celkem ve vlaku	4 vozíky

Hmotnosti

Hmotnost prázdného vozidla	
M1.1	27 900 kg (+ 3% – 1%)
M1.2	25 900 kg (+ 3% – 1%)
M1.3	25 600 kg (+ 3% – 1%)
Hmotnost na nápravu maximální (prázdný vůz)	7 200 kg
Hmotnost na nápravu maximální (8 os/m ²)	12 500 kg

Jízdní výkony

Maximální provozní rychlost	80 km/hod
Maximální zrychlení (0–30 km/h)	1,2 m/s ²
Střední zpoždění provozní brzdy minimálně	1,0 m/s ²
Střední zpoždění nouzové brzdy minimálně	0,94 m/s ²

Trakční parametry pohonu

Každá náprava má trakční motor	BASu 5529/4
Druh stroje	třífázový asynchronní čtyřpólový motor s kotvou nakrátko
Jmenovitý výkon	160 kW
Jmenovité napětí (při 64 Hz)	550 V AC
Jmenovitý proud	199 A
Jmenovité otáčky	1890 za minutu

Skříň vozidla

Skříň všech vozidel je svařena z velkorozměrových protlačovaných hliníkových profilů. Celá skříň je izolována účinnou tepelnou a hlukovou izolací. Podlaha je sestavena z podlahových panelů z překližky, které jsou polepeny protiskluzovou podlahovou krytinou, která je u stěn zvednuta. Provedení podlahy je vodotěsné a není narušena kotvením tyčí a sedádků do podlahy. Toto provedení umožňuje mechanizované mytí podlahy. Pro invalidní vozíky je určena plocha za kabinou strojvedoucího, která je vybavena speciálně uspořádanými zachytnými tyčemi vhodnými pro případné připevnění vozíků.

Větrání prostoru pro cestující je nucené přetlakové. Vzduch je rozváděn kanálem ve stropě od šesti větracích agregátů umístěných mezi stropem a střechem, výstup vzduchu z vozu je mřížkami ve vstupních dveřích. Stropní ventilátory mají asynchronní motory, které jsou napájeny z palubní sítě 3x400V AC. Při výpadku sítě se zapnou 2 pomocné ventilátory, jejichž stejnosměrné motory jsou napájeny z palubní sítě 110 V DC. Doba provozu pomocných ventilátorů je minimálně 1 hodina. Větrání se řídí centrálně ručně ve dvou stupních nebo automaticky v závislosti na zatížení jednotlivých vozidel, jejich vnitřní teplotě a teplotě nasávaného vzduchu. Provádí se přepínáním počtu pracujících ventilátorů. Prostor pro cestující nemá vytápění ani klimatizaci.

Osvětlení prostoru pro cestující je zářivkové a je tvořeno 24 zářivkami o výkonu 36 W umístěnými ve dvou průběžných světelných kanálech ve stropě. Zářivky jsou napájeny z palubní sítě přes individuální měniče. Osvětlení se zapíná z kabiny strojvedoucího. V případě výpadku napájení se automaticky přepíná na nouzový režim. V tomto režimu svítí jedna zářivka na každé dveřní plošině po dobu nejméně 1 hodiny. Nad každým bočním oknem jsou zářivková tělesa se zářivkami o výkonu 18 W a jsou umístěna v prostoru vytvořeném v nadokenních krytech.

Vozidla jsou vybavena spřáhly mezivozovými a čelními. Čelní spřáhla (čelo vlaku) jsou poloautomatická spřáhla s plynoolejovým tlumičem s automatickým mechanickým spojením a propojením pneumatického napájecího potrubí (zachovány byly původní poloautomatické hlavy). Toto řešení umožňuje spojení s vozidly 81–71 i 81–71M v případě poruchy. Mezivozová spřáhla jsou krátká spřáhla s plynoolejovým tlumičem pro mechanické spojení sešroubováním. Propojení elektrických obvodů mezi vozidly vlaku je provedeno kabelovými spojkami a zásuvkami, napájecí vzduchové potrubí je propojeno pomocí hadicových spojek.

Kabina strojvedoucího

Kabina strojvedoucího je řešena podle ergonomických zásad, od prostoru pro cestující je oddělena mezistěnou. Průchod mezi kabinou strojvedoucího a prostorem pro cestující je umožněn posuvnými dveřmi umístěnými v podélné ose vozidla. Ovládací prvky důležité pro řízení vlaku jsou umístěny v přímém dosahu sedícího strojvedoucího. Zařízení stanoviště má povrch omezující světelné odrazy. Proti oslnění je strojvedoucí chráněn výškově stavitelnou sluneční clonou. Vnější zpětná zrcátka jsou sklopná a dálkově nastavitelná. Jsou na obou stranách kabiny a zaručují výhled po celé délce soupravy. Osvětlení kabiny strojvedoucího tvoří 2 zářivková tělesa s 18 W zářivkami. Pro tlumené osvětlení jsou v těchto tělesech 4 žárovky po 5 W. Kabina strojvedoucího je vybavena výškově stavitelným sedadlem, podélně posuvným s regulací sklonu sedadla a opěradla s opěrkou hlavy a sklopnými loketními opěrkami. Čelní skla kabiny strojvedoucího jsou bezpečnostní vrstvená panoramatická, okno je doplněno elektrickým stěračem a ostřikovačem. V kabině strojvedoucího je jeden sněhový hasicí přístroj S5.

Kabina strojvedoucího je vytápěna elektrickým teplovzdušným vytápěním, které se skládá:

- z elektrického ohříváče vzduchu (výkon 3 kW nebo 6 kW s možností přepínání),
- z motorventilátoru,
- ze vzduchovodů a trysek.

Ohříváč s motorventilátorem je umístěn pod podlahou čelního vozu. Trysky pro výfuk ohřátého vzduchu jsou u čelního skla a u sedadla strojvedoucího. Nastavení teploty prostoru kabiny strojvedoucího je možné plynule pomocí potenciometru. Tepłota je potom automaticky udržována na nastavené hodnotě. Výkon topení se může regulovat ve stupních 0,3 kW a 6 kW, regulátor pak nastavuje potřebný výkon. Regulace rozvodu přiváděného vzduchu do kabiny se provádí mechanicky natáčením



regulačních mřížek. Pro nucené větrání stanoviště strojvedoucího slouží topný agregát při nastavení nulového topného výkonu. Vzduch z kabiny je odváděn výdechem ve sloupku levé bočnice. Nasávaný vzduch pro nucené větrání a teplovzdušné vytápění je filtrován.

Dveře

Na každé straně vozidlové skříňe jsou čtyři dvoukřídlé předsuvné dveře. Dveře jsou poháněny elektricky (jmenovité napětí 110 V DC) a jsou individuálně řízeny mikroprocesorovou jednotkou. Pohon dveřních křídel je proveden pomocí pohybového šroubu. Regulace zabraňuje sevření cestujícího dveřními křídly. Dveře jsou doplněny mechanismem pro nouzové otevírání dveří. Při jízdě vlaku jsou dveře zajištěny v zavřeném stavu.

- Ovládání dveří má 4 režimy:
- centrální ovládání všech dveří strojvedoucím;
- místní otevírání cestujícími pomocí tlačítek umístěných na pravém dveřním křídle. Dveře je možné otevřít po jejich odblokování strojvedoucím. Dveře za kabinou strojvedoucího určené pro nástup a výstup osob tělesně postižených jsou otevírány vždy centrálně;
- nouzové – cestujícími. V případě nutnosti se dají dveře odblokovat pomocí mechanismu nouzového ovládání (umístěn nade dveřmi) a poté lze dveře mechanicky otevřít;

V prostoru pro cestující jsou umístěny ruční hasicí přístroje:

- řídící vůz – sněhový hasicí přístroj S5 – 1 ks
- vložený vůz – sněhový hasicí přístroj S5 – 2 ks

Každý vůz je vybaven hlásičem požáru, které jsou umístěny v místech s možností vzniku požáru. Původně měl být prostor pro cestující vybaven RHP práškovými PG6, ale po ukončení zkušebního provozu s cestujícími byly práškové RHP zaměněny za sněhové S5.

Podvozek

Údaje podvozku:

hmotnost	5 950 kg
průměr kola (nového)	850 mm
jízdní obrys kola podle	ČSN 28 0335
minimální průměr kola opotřebovaného	770 mm
rozvor podvozku	2 100 mm

Poznámka k jízdnímu obrysu kola – jízdní obrys podle ČSN (kuželovitý) byl uvažován původně. Při jízdních zkouškách soupravy M1 se však ukázalo, že poměr vodící síly k síle kolové (Y/Q při nezatíženém vozidle) je nepříznivý, a proto bylo doporučeno přejít na jízdní obrys S1002 (UIC-ORE).

Rám ve tvaru H je navržen jako torzně měkký, což

zařazenými pryžovými kuželovými pružinami, které slouží též jako nouzové vypružení. Boční poddajnost vzduchových pružin umožňuje snadný průjezd oblouku malého poloměru. Regulací tlaku v těchto pružinách je zajištěna výška podlahy nezávislá na zatížení (opotřebování kol není kompenzováno).

K přenosu tažných a brzdících sil z podvozku na vozovou skříň slouží ojnicí táhlo zakotvené na příčniku podvozku a na spodku vozidla.

Hydraulické teleskopické tlumiče jsou paralelně zapojeny do soustavy sekundárního vypružení. K omezení příčných pohybů mezi podvozkiem a skříní slouží dva příčné dorazy, které sestávají z gumokovového nárazníku a pevného dorazu s kluznými plochami z umělé hmoty. V obloucích zvláště malého poloměru je příčná vůle dále omezena přidavnými dorazy.

Brzdový kotouč je nalisován na každé nápravě, ke každému kotouči přísluší brzdová jednotka, která je upevněna na příčniku podvozku. Zajišťovací brzda působí na jednu nápravu každého podvozku.

Na obou stranách každého podvozku je namontován sběrač proudu. Sběrače proudu jsou ovládány prostřednictvím elektromagnetických ventilů stlačeným vzduchem.

Na podvozku jsou umístěny snímače otáček:

- pro protismykovou a protiskluzovou ochranu a řízení pohonu na trakčních motorech;
- pro protismykovou ochranu elektropneumatické brzdy na jednom nápravovém ložisku každé nápravy;
- pro tachograf na pravém ložisku první nápravy čelního vozidla;
- pro mobilní část zabezpečovacího zařízení MATRA PA 135 na levé ložiskové skříně druhé nápravy a pravé ložiskové skříně třetí nápravy čelního vozidla.

Nápravový sběrač pro převod zpětného proudu je na každé nápravě.

Nosiče pro snímače mobilní části zabezpečovacího zařízení vlaku jsou instalovány na druhém podvozku čelního vozidla.

Mazání okolů vozidel M1 je tuhým mazivem CENTRAC LFC. Mazivo je zasunuto do aplikátoru, který je usazen ve speciálním držáku. Tyto držáky jsou namontovány u 2. nápravy vozidel M1. 1 a M1. 3.

Brzdy

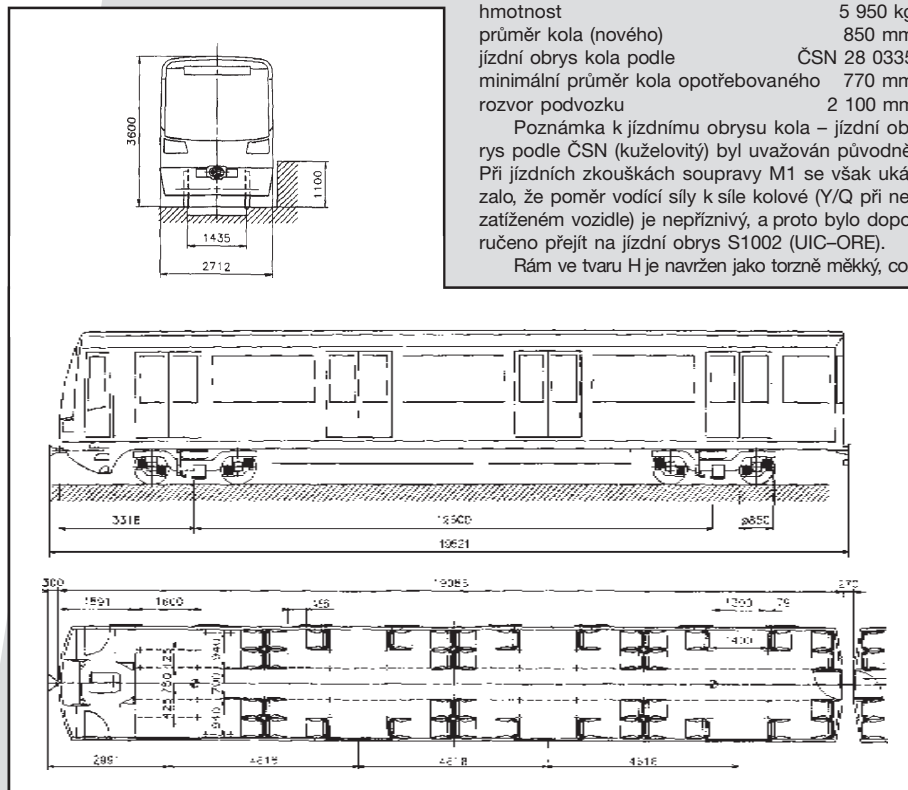
Všechna vozidla vlakové jednotky jsou vybavena na sobě nezávislými brzdami:

- elektrodynamickou (EDB) – provozní brzda,
- elektropneumatickou – provozní (při poruše EDB), dobrzdovací a nouzová brzda,
- střadačovou pružinovou – zajišťovací brzda.

Bližší údaje o brzdách:

- elektrodynamická provozní brzda je součástí elektrické trakční výzbroje,
- elektropneumatická provozní, dobrzdovací a nouzová brzda se skládá:

- z řídicího systému pracujícího na bázi mikroprocesoru (BSG),
- z elektropneumatického ovládání (brzdové přístroje a ventily protismykové ochrany),
- z brzdových kleštových jednotek, upevněných na rámu podvozku a z brzdových kotoučů nalisovaných na nápravách, brzdové obložení je bezazbestové. (Pokračování na straně 6)



- dílečné při údržbě. Dveře lze otevřít tlačítkem, které není přístupné cestujícími.

Signalizace funkce dveří:

- zavřené dveře – aktivní, zelené světlo na pultě strojvedoucího;
- ostatní možné stavy dveří (otevření dveří po vydání povelu k zavření, nouzové otevření, otevření za jízdy, porucha) – indikace na displeji na stanovišti strojvedoucího;
- signalizace pro cestující (místní ovládání, předvolba otevření dveří, pohyb dveřních křidel);
- výstraha před zavřením dveří je z obou stran signalizována svítícími červenými LED diodami nade dveřmi.

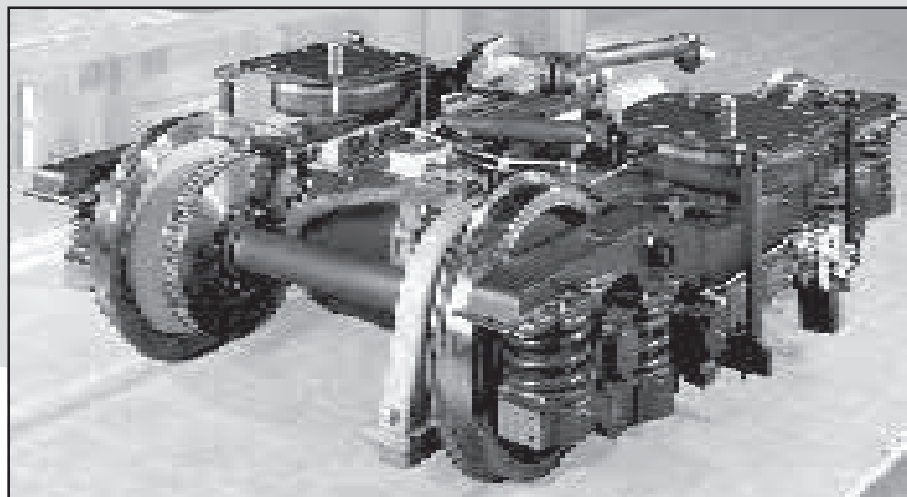
Všechna mezivozidlová čela jsou vybavena dveřmi umožňujícími podélný průchod vlakovou soupravou. Dveře lze uzamknout ze stanoviště strojvedoucího elektrickou závorou, v případě nutnosti může strojvedoucí dálkově dveře odemknout, rovněž tak se dveře samočinně odemknou při výpadku elektrického napájení. Vstup do kabiny strojvedoucího je možný z prostoru pro cestující posuvnými dveřmi v mezistěně a zvenku pak z obou stran křídlovými dveřmi. Na neobsazeném stanovišti jsou dveře zajištěny za provozu elektromagnetickými zámkami, jejich uzamčení je signalizováno kontrolkou na přepážce mezi kabinou a prostorem pro cestující (ze strany prostoru pro cestující).

Prostor pro cestující

Uspořádání prostoru pro cestující je patrné z typového výkresu. Prostor pro cestující má příčně uspořádaná sedadla s lehkým čalouněním a opět je uplatněno tzv. trychtýřovité provedení. Sedadla jsou zakotvena v bočnicích. Prostor pro cestující je vybaven záchytnými tyčemi. Obklady bočních stěn jsou provedeny z nehořlavých materiálů ve dvou barevných kombinacích, strop je proveden jako rošt z hliníkových voštin. Přepážka mezi kabinou a prostorem pro cestující je řešena jako protipožární. Podlaha je z nehořlavé překližky s podlahovou krytinou.

zajišťuje dobrou přizpůsobivost trati a vysokou bezpečnost proti vykolejení a je proveden jako svařovaná uzavřená skříňová konstrukce z plechů. Podvozek je dvounápravový a má dva příčně uložené trakční motory. Spojka je složena ze dvou obloukově broušených ozubených kol a jedné svazující objímky s vnitřním ozubením. Spojka přenáší trakční moment k nápravové převodovce a umožňuje vzájemné pohyby mezi trakčním motorem a převodovkou v podvozku. Jednostupňová převodovka je v provedení s čelním šikmým ozubením s olejotěsnou zakrytou skříní z hliníkové slitiny, převodový poměr 6,47:1. Dvojkolí má monobloková kola s tlumiči hluku.

Primární vypružení podvozku tvoří 8 ocelových šroubových pružin s paralelně působícími pryžokovovými prvky. Dvojkolí je vedeno pouze tímto primárním vypružením. Sekundární vypružení podvozku sestává ze dvou vzduchových pružin se sériově



Vozový park metra – V. díl

(Pokračování ze strany 5)

– zajišťovací brzda je střadačová (pružinová) a je zabudovaná do brzdových jednotek. Zajišťovací brzda slouží k zajištění odstavené soupravy a udrží plně zatížený vlak na spádu do 40 %.

Elektropneumatická brzda je uváděna v činnost při výpadku elektrodynamické brzdy při ztrátě signálu 100 Hz z řídicího počítače pohonu (ASG) do řídicího počítače pneumatické brzdy (BSG) a při dobrzdování vlaku do klidu při rychlosti přibližně pod 10 km/h.

Elektropneumatická brzda je při normálním provozu používána výhradně pro zastavení soupravy z nízké rychlosti, dále pro udržení soupravy v klidu po zastavení a před rozjezdem.

Elektropneumatická brzda je rovněž využívána jako brzda nouzová. Nouzová brzda se spouští přerušením bezpečnostní smyčky:

- zásahem zabezpečovacího zařízení ATP,
- autostopem,
- řídicím kontrolérem (poloha nouzová brzda),
- tlačítkem na pultě strojvedoucího,
- uvolněním pedálu bdělosti při jízdě bez zabezpečovacího zařízení,
- tlačítkem na pultě posunující lokomotivy, je-li tato s bezpečnostní smyčkou soupravy propojena,
- při přetřetí vlaku,
- vypnutím vozidlové baterie.

Zajišťovací brzda je ovládána impulsním ventilem. Odbrzdnění a zabrzdění střadače je možné jak přes napěťový impuls, tak tlačítkem impulsního ventilu pomocí stlačeného vzduchu; kromě pneumatického ovládání je možné odbrzdnět střadače mechanicky pomocí lanka z boku podvozku. Opětné zabrzdění je možné jen za pomoci stlačeného vzduchu.

Výrobu stlačeného vzduchu na soupravě zajišťují dvě kompresorové jednotky, které jsou umístěny na spodky vložených vozů M1. 2 v kontejneru (2 kompresory v soupravě). Oba kompresory pracují společně. V případě poruchy jednoho kompresoru stlačí jeden kompresor pokryt potřebné množství vzduchu pro všechny funkce brzdových a tlakovzdušných přístrojů celého vlaku. Spouštění kompresorů je řízeno v závislosti na tlaku v napájecím potrubí. Tlakový vzduch je zbaven oleje, filtrován a sušen membránovou sušičkou. Sušička, odváděče kondenzátu a olejová náplň kompresoru jsou elektricky vytápěny. Stlačený vzduch je z kompresorové jednotky veden přes zpětný ventil do dvou hlavních vzduchojemů o obsahu 100 litrů a odtud do napájecího potrubí. Čelní vozy M1. 1 a vložený vůz M1. 3 jsou rovněž vybaveny dvěma hlavními vzduchojemy o obsahu 100 litrů, které jsou doplňovány z napájecího potrubí.

Údaje o kompresoru:

- množství vzduchu při jmenovitých otáčkách 33 m³/h
- přetlak dodávaného vzduchu 1,0 MPa
- chlazení vzduchem
- Motor pohonu kompresoru
- druh třífázový asynchronní
- jmenovitý výkon 7,5 kW
- napětí (maximální) 3 x 400 V AC
- jmenovitý proud 14 A
- jmenovité otáčky 2905 za minutu
- chlazení vzduchem
- počet 2 ks/vlak

Na vozidlech jsou následující vzduchojemy:

- hlavní vzduchojem 100 litrů – 2 ks/vozidlo
- vzduchového vypružení 100 litrů – 1 ks/vozidlo
- pomocný 75 litrů – 1 ks/vozidlo
- zásobní 25 litrů – 1 ks/vozidlo
- přídatný (pro vzduchové vypružení) 30 litrů – 4 ks/vozidlo

Elektrická výzbroj

Trakční obvod je napájen z trakční sítě 750 V DC. Proud je veden od sběračů okružním vedením k hlavnímu vypínači, do meziobvodu a do dvou pulzních střídačů na bázi IGBT techniky. Z pulzních střídačů vychází proud proměnné frekvence a napětí do třífázových trakčních motorů v podvozcích vozidla. Ze svorkovnice zpětného vedení je proud

veden do nápravových sběračů. Trakční kontejner je jištěn proti přepětí bleskojistkou. Pro případ nouze je okružní vedení sběračů vybaveno zkratovačem na pravém sběrači prvního podvozku pro uzemnění napájecí kolejnice. Zkratovač je ovládný prostřednictvím elektromagnetického ventilu stlačeným vzduchem.

Trakční napětí je vedeno také na čelním voze M1. 1 přes pojistky a spínací přístroje do statického měniče, topení a voltmetru trakčního napětí.

K přenosu informací a povelů mezi jednotlivými přístroji a zařízeními (účastníky) slouží sběrnice MVB.

Diagnostická hlášení jsou zaznamenávána v paměti některých účastníků a v centrálním řídicím počítači (ZSG). Vybraná hlášení jsou zobrazována na displeji na stanovišti strojvedoucího. Pro jízdu a brzdu se vydávají signály ručně řídicím kontrolérem nebo z automatického vedení vlaku prostřednictvím sběrnice MVB a zároveň po průběžných vodičích na řízení pohonu a pneumatické brzdy. Velikost tažné, popřípadě brzděné síly je úměrná vychýlení páky řídicího kontroléru, popřípadě velikosti proudu z ATC (automatické vedení vlaku). Při spuštění nouzové brzdy jsou zablokovány střadače a vypnuty hlavní vypínače. Inverzní ventily pneumatické brzdy vpustí plyný tlak vzduchu do brzdových válců.

Palubní síť 3x 400 V AC je určena pro napájení motorů kompresorů, ventilátorů trakčních kontejnerů, ventilátorů oddílů pro cestující a stanoviště strojvedoucího. Je rozdělena na dvě části, které jsou nezávisle napájeny vždy jedním statickým měničem. V případě poruchy jednoho statického měniče jsou obě části propojeny stykačem na středním voze a napájeny z fungujícího měniče.

Palubní síť 110 V DC je napájena buď ze dvou akumulátorových baterií 110 V nebo ze dvou statických měničů na čelních vozích. Akumulátorové baterie jsou nabíjeny ze statických měničů. Obě baterie a statické měniče jsou propojeny přes oddělovací diody. Síť 110 V DC je rozdělena na tři nezávislé větve. První větev slouží pro napájení konvenčních zařízení (osvětlení, spínací přístroje a podobně), druhá větev pro nouzové napájení a třetí větev pro napájení elektronických přístrojů. Napětí se vede přes hlavní stykače k jednotlivým spínacím přístrojům a spotřebičům. Síť 110 V DC je doplněna ještě dvěma měniči pro napájení spotřebičů na 24 V DC a 72 V DC pro napájení zabezpečovacího zařízení.

Ovládání, řízení vlaku

Strojvedoucí ovládá vlak ze stanoviště strojvedoucího, které je umístěno v čelních vozích M1. 1. Většina ovládacích prvků je soustředěna na pultu strojvedoucího, další ovládací prvky, které se obsluhují za klidu vozidla, jsou umístěny na panelu rozvaděče nízkého napětí.

Strojvedoucí může zvolit ovládání vlaku v jednom z těchto režimů:

- režim automatického vedení vlaku,
- režim ručního vedení vlaku s vlakovým zabezpečovacím zařízením,
- režim ručního vedení vlaku s použitím tlačítek bdělosti,
- režim ručního vedení vlaku bez kontroly zabezpečovacím zařízením.

Pro ovládání jízdy, brzdy a nouzové brzdy slouží řídicí kontrolér. Stanoviště se zprovozní navolením příslušného režimu přepínačů, vložením čipové karty a otočením klíče řídicího kontroléru do polohy odemčeno.

Vozidlová baterie

Na čelních vozidlech jsou pod podlahou umístěny olověné akumulátorové baterie, pro snadnější údržbu jsou uloženy na výsuvném rámu. Baterie je složena ze 48 článků:

- kapacita 110 Ah
- jmenovité napětí 100 V DC

Vlakový rozhlas

Jednotlivé vozy jsou vybaveny reproduktory vlakového rozhlasu. Vlakový rozhlas je ovládný z kabiny strojvedoucího.

Radiostanice

V každé kabině strojvedoucího je umístěna radiostanice VKV, která slouží ke spojení s vlakovým dispečerem a dalšími účastníky rádiové sítě o. z. Metro. Radiostanice je umístěna na levé straně v dosahu strojvedoucího.

Radiostanice je schopna provozu po dobu tří hodin od přerušení napájení vozidla elektrickou energií. Je napájena z akumulátorové baterie o napětí 12 V a kapacitě 25 Ah. Baterie je trvale dobíjena z měniče 110 V/24 V DC přes měnič 24/12 V DC.

Registrační rychloměr

Registrační rychloměr je typu RRM-6. Registrována je rychlost jízdy, čas a další záznamy vybraných obvodů a ovládacích prvků. Komplet RRM-6 je tvořen centrální jednotkou umístěnou v rozvaděči a sdruženým ukazatelem na pultu strojvedoucího.

Zabezpečovací zařízení

Na soupravě je namontována mobilní část zařízení MATRA PA 135.



Na pravé ložiskové skřini první nápravy čelního vozidla je namontován bezpečnostní autostop. Autostop spouští nouzovou brzdu při njetí vlaku metra do chráněného úseku kolejí.

Zařízení pro invalidní cestující

Na soupravě je namontován povelový přijímač APEX pro nevidomé. Pro sluchově postižené cestující je nad bočními nástupními dveřmi umístěna světelná signalizace upozorňující na zavírání dveří.

Závěr

Tímto článkem dospěl seriál o vozidlech pražského metra ke svému závěru. V době, kdy vyjde DP-KONTAKT s článkem o M1, bude na teritoriu o. z. Metro 5 souprav M1, jejichž příprava se soustřeďuje do instalace a zkoušek zabezpečovacího zařízení MATRA PA 135. Typ M1 bude homologován společně s PA 135 a podle současného stavu je předpoklad prosinec 2000. Je proto možné předpokládat nasazení souprav M1 do pravidelného provozu počátkem roku 2001 (za určitých dopravních opatření).

Pro přehlednost uvádíme tabulku zkratk, které se vyskytly v tomto článku a popř. se mohou vyskytnout i v dalších číslech o M1.

AC	střídavý proud
GBT	izolovaný bipolární hradlový tranzistor
ASG	řídicí počítač pohonu
KMP	Konsorciem metro Praha
ATC	automatické vedení vlaku
MVB	vozidlová sběrnice
ATP	automatické zabezpečovací zařízení
SIBAS®32	dražní automatizační systém
	Siemens s 32 bitovým procesorem
BSG	řídicí počítač brzdy
UTZ	určené technické zařízení
DBU	statický měnič napájení palubní sítě
ZSG	centrální řídicí počítač
DC	stejnoseměrný proud
ŽBD	Železárny a drátovny Bohumín
EDB	elektrodynamická brzda
RHP	ruční hasicí přístroj

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

55 procent Pražanů jezdí městskou hromadnou dopravou téměř každý den

(Pokračování ze strany 1)

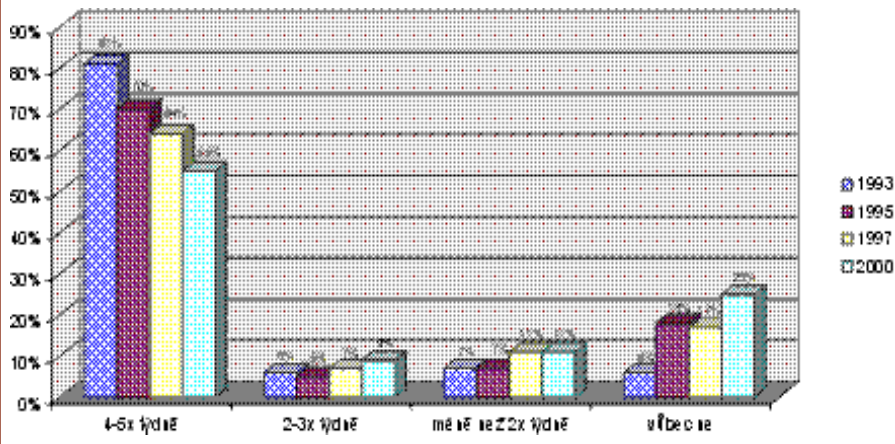
dělení Pražanů do čtyř základních skupin.

Ve vývojových trendech je patrný zejména nárůst uživatelů čtvrtletního předplatného na úkor uživatelů předplatného ročního (u plnocenného jízdného), respektive měsíčního (u zlevněného jízdného).

letech pak již výraznější pokles využití služeb MHD Pražany o víkendech.

Jak již bylo zmíněno v úvodu tohoto článku, výsledky průzkumu jsou cenné především tím, že navazují na obdobné průzkumy prováděné v uplynulých letech a ze vzniklých časových řad

Použití MHD pro cesty za prací a do školy (období 1993 - 2000)



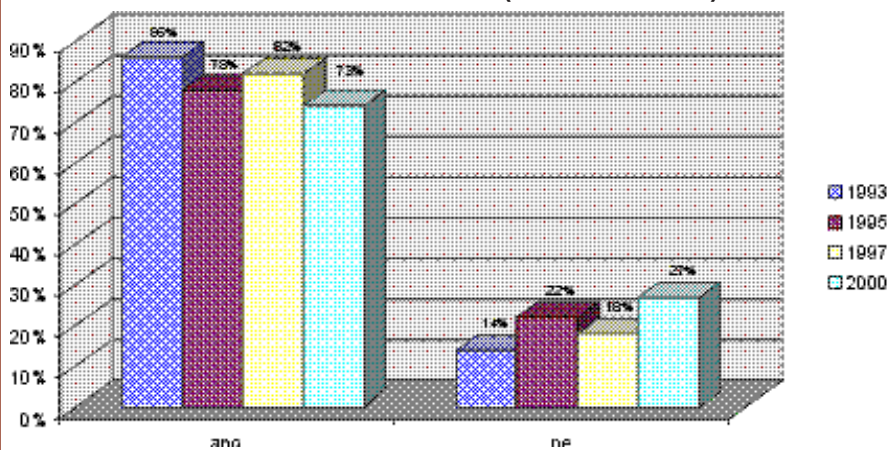
Používání MHD o víkendech – pravidelně každý víkend (tj. 3–4x měsíčně) používá služeb MHD 37% obyvatel Prahy. MHD nepoužívá o víkendech vůbec 27% Pražanů. V dlouhodobém trendu lze pozorovat do roku 1997 nevýrazný, v posledních třech

umožňují sledovat vývojové trendy v uvedených parametrech využívání městské hromadné dopravy.

Přestože některé výsledky průzkumu nevyvolávají z našeho pohledu provozovatele MHD přílišné nadšení, měly by kromě zajímavé informace být impulsem a motivací pro další zkvalitňování našich služeb, vystavených konkurenčnímu prostředí individuální automobilové dopravy. Jde o každodenní práci všech zaměstnanců naší akciové společnosti tak, aby každý, kdo našich služeb využije, byl spokojen a přesvědčen o tom, že o jeho přítomnost v „našich“ dopravních prostředcích stojíme a bojujeme o ni. Jen takový zákazník se k nám bude s důvěrou vracet a časem přivede i ty, kteří naše služby dosud nevyužívají. **Ing. Karel Vavroušek**

	žáci (%)	studenti (%)	ekonom. aktivní (%)	důchodci a ostatní (%)
roční	-	-	36	1
čtvrtletní	28	43	24	17
měsíční	26	24	12	9
jednotlivé jízdné	38	19	22	29
zdarma	5	1	4	39
ostatní nebo neudáno	3	13	2	5

Použití služeb MHD o víkendech (období 1993 - 2000)



Prodej Ikarusů pokračuje

Mnozí si to ani neuvědomujeme, ale od skončení provozu Ikarusů v našem městě už uběhlo 15 měsíců. Proto nás zajímalo, jak to s kdysi populárními „čabajkami“ vypadá v současnosti. Po ukončení provozu totiž zůstalo v inventárním stavu odštěpného závodu Autobusy 57 těchto autobusů a odpovídající množství náhradních dílů. Blíže informace nám poskytl Ing. Milan Lacina z odštěpného závodu Autobusy.

„Koncem roku 1999 byla podepsána první kupní smlouva a 10 vozů značky Ikarus včetně odpovídajícího množství náhradních dílů bylo za výhodnou ce-

nu do konce prosince 1999 prodáno. Kontrakt pokračoval i v letošním roce, kdy byla v dubnu podepsána nová kupní smlouva na prodej dalších deseti Ikarusů společně s náhradními díly. Autobusy byly před prodejem na náklady kupujícího částečně opraveny.

Další kupní smlouvu uzavřel odštěpný závod Autobusy v únoru letošního roku s jinou firmou a v současnosti tato firma již odebrala 18 autobusů a sad náhradních dílů. Zbylé autobusy a náhradní díly budou na základě právě podepsovaného dodatku ke kupní smlouvě prodány a odebrány do konce roku 2000.“

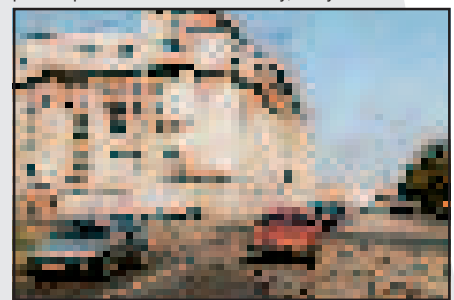
Čtenáři DP-KONTAKTu si již zvykli na každoroční pravidelný přísun statistických údajů z Ročenky dopravy, charakterizujících celkovou dopravní situaci v našem hlavním městě. Její vydavatel, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha), který dopravu v české metropoli soustavně sleduje a vyhodnocuje, vydal letos i jinou zajímavou publikaci: Ročenku dopravy velkých měst. Obsahuje srovnání základních dopravních ukazatelů kvarteta největších českých měst Prahy, Brna, Ostravy a Plzně za rok 1999. Pro porovnání jsou zde navíc uvedeny i dostupné údaje za slovenskou Bratislavu.

Z publikovaných údajů je patrné, že velká část dopravních trendů má celorepublikový charakter a zkoumaná města se tak musí potýkat s podobnými problémy. Jeden z největších představitelů poklesu podílu hromadné dopravy na dělbě přepravní práce ve prospěch

Doprava v Praze ve srovnání s největšími českými městy

automobilové dopravy. Stupeň motorizace ve velkých městech se po roce 1989 stále zvyšuje, a to především nárůstem počtu osobních automobilů. Jejich podíl na celkovém počtu motorových vozidel dosahuje již 80 % vozového parku, v Bratislavě dokonce téměř 90 %. Zatímco v celé České republice vzrostla intenzita automobilové dopravy za posledních deset let o 50 %, ve velkých městech (s výjimkou Ostravy) jde o čísla mnohem vyšší: v Praze o 120 %, v Brně, Plzni a Bratislavě o 70 až 80 %. Na nevytíženějších úsecích komunikační sítě projíždí denně desetitisíce vozidel; Praze vévodí Wilsonova ulice se 104 000 vozidly denně, Bratislavským Prístavným mostem za stejnou dobu projede 86 000 vozidel, brněnským Kolištěm téměř 50 000 vozidel.

Při srovnávání údajů o hromadné dopravě přináší publikace bohužel jen aktuální údaje za rok 1999, takže obecně známý a dobře zdokumentovaný úbytek osob přepravených pražskou hromadnou dopravou nelze přesně porovnat s ostatními městy, i když vzhledem ke



zveřejněným číslem stran automobilizace a intenzity automobilové dopravy lze samozřejmě usuzovat na obdobný trend ve všech hodnocených městech. Z dostupných statistik je patrné, že obyvatelé Prahy a Brna využívají služeb veřejné dopravy v mnohem vyšší míře než obyvatelé ostatních měst. Každý Pražan absolvuje ročně 887 jízdy hromadnou dopravou, tedy 2,43 jízdy denně (v Brně jsou tato čísla jen o málo nižší), kdežto běžný ostravský cestující jen 626 (tedy 1,71 denně) a plzeňský cestující 611 jízdy ročně (tedy 1,67 denně). Je zajímavé, že ačkoli má Brno o 60 000 obyvatel méně než Bratislava, ročně zde přepraví o téměř 30 milionů více cestujících než ve slovenské metropoli. V publikaci se rovněž konstatuje, že v posledním období dochází v systémech hromadné dopravy k integraci přepravy různých provozovatelů. Vedle Pražského integrovaného systému (PID) funguje Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS), od 1. listopadu 1999 je v provozu experiment integrované dopravy v Bratislavě.

Spolu s dramatickým nárůstem dopravních výkonů stoupá ve sledovaných městech značně strmě i nehodovost. Překvapivě nejvíce vychází z meziměstských srovnání Praha, kde růst nehodovosti jen mírně převyšuje růst dopravních výkonů – od roku 1990 zde stoupla nehodovost o 145 %, dopravní výkony o 120 %. V ostatních českých městech je situace naopak hroznivá, neboť nárůst nehodovosti je třikrát vyšší než nárůst intenzity automobilové dopravy.

Velmi zajímavou kapitolou publikace tvoří přehled údajů jednotlivých měst na dopravu. Ve vztahu k celkovému rozpočtu města dávají na dopravu nejvíce v Bratislavě – téměř 45 % ročního rozpočtu. Je však nutné mít na paměti, že Bratislava má velmi nízký rozpočet, pouhých 3,5 mld. Kč (pro srovnání: „třetinová“ Plzeň má roční rozpočet 4,2 mld. Kč). Z českých měst dává na dopravu nejvíce Praha (39 % celkového ročního rozpočtu města), nejméně Ostrava (16 %). V severomoravské metropoli jde ovšem z rozpočtové kapitoly „Doprava“ na hromadnou dopravu plných 84 %, v Praze 68 % a v Plzni dokonce ani ne polovina – 47 %.

Marek Šebeš

Nejvýznamnější investiční akce v roce 2001

Návrh investičního plánu na rok 2001 byl projednán na jednání představenstva naší akciové společnosti v pondělí 18. září. Při jeho zpracování se vycházelo z předpokladu, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost obdrží dotace ze státního rozpočtu a z rozpočtu města. Oba rozpočty budou schváleny nejdříve ke konci roku 2000, proto je 1. návrh investičního plánu pouze orientační.

V roce 2001 bude dokončena a do 30. června 2001 zprovozněna **stanice metra Kolbenova na trati metra IV. B.** Dále budou pokračovat práce na stavbě **IV. provozního úseku tratě C metra**, tj. pokračování výstavby severním směrem od stanice Nádraží Holešovice do Ládví. Trať metra IV. C zajistí kapacitní dopravní obsluhu severní terasy Prahy, konkrétně centrální části Severního města. Zprovoznění tohoto úseku umožní redukovat intenzivní dopravu v ulici V Holešovičkách. Dále bude dokončena **přestavba opravárenského závodu tramvajů (OZT) v Hostivaři.** Celková přestavba OZT v Ústředních dílnách Hostivař byla zahájena v roce 1995. V rámci přestavby byla realizována nová lakovna, pracoviště pro vyvazování a zavazování podvozků, oprava podvozků, byly vybudovány karosářské boxy, pracoviště oprav pantografů a řada dalších pracovišť.

Mezi nejvýznamnější akce, navržené k zahájení v roce 2001, patří následující:

Stanice metra depo Hostivař

Základním cílem prodloužení tratě A metra ze stanice Skalka do stanice Depo Hostivař je zajištění přímé obsluhy spádového území průmyslové malešicko-hostivařské oblasti metrem. Prodloužením tratě A přibližně o 1,4 km do východního sektoru města dojde ke zkrácení autobusových linek pražské integrované dopravy a odlehčení autobusového terminálu Skalka. Prostorové řešení okolí stanice umožní situování zachytného parkoviště P&R, které pozitivně ovlivní rozsah individuální dopravy do města po silnici č. 1/2 Černokostecká.

IV. provozní úsek trati C2 (Ládví – Letňany)

Jedná se o plynulé pokračování tratě C metra z Ládví přes Prosek k areálu výstavě Letňany, kde bude dopravní terminál příměstských autobusů a parkoviště P&R, které zachytí podstatnou část dopravy ze severní a severovýchodní části aglomerace s přestupem na metro.

Rekonstrukce tramvajové trati v Karmelitské ulici

Jedná se o rekonstrukci tramvajové trati v ulici Karmelitské a kolejové křižovatky Újezd včetně chodníků, vozovek a inženýrských sítí a celkové úpravy území. Akce je plánována již od roku 1996 v návaznosti na zrekonstruovaný úsek Letenská–Malostranské náměstí. Technický stav tramvajové tratě je na hranici životnosti, zvláště v úseku ulic Prokopská – Harantova, kde vlivem spodních vod a nedostatečného odvodnění pláně dochází k devastaci kolejového podloží. Akce je plánována v koordinaci s TSK hl. m. Prahy a správci podzemních sítí.

Rekonstrukce tramvajové trati v Černokostecké ulici

Jedná se o rekonstrukci tramvajové trati v ulici Černokostecké v úseku Vinice – vjezd na smyčku ÚD Hostivař, včetně smyčky Černokostecká, která bude realizovaná ve dvou etapách – I. etapa úsek smyčka Černokostecká – ÚD Hostivař (v roce 2001), II. etapa úsek Vinice – smyčka Černokostecká (v roce 2002). V celém úseku tramvajové trati je značně narušené a zabahněné podloží, čímž dochází ke změnám geometrické polohy kolejnic a silnému narušení zákrytu tramvajové trati. Dále v celém úseku smyčka Černokostecká – ÚD Hostivař jsou tramvajové zastávky v rozporu s normou.

Rekonstrukce tramvajové trati na Strossmayerově náměstí

Jedná se o celkovou rekonstrukci kolejové křižovatky v novém geometrickém uspořádání a osazení elektrického ovládacího systému, včetně rekonstrukce tramvajové trati návazného úseku v Antonské ulici. Tramvajová trať je na hranici životnosti,

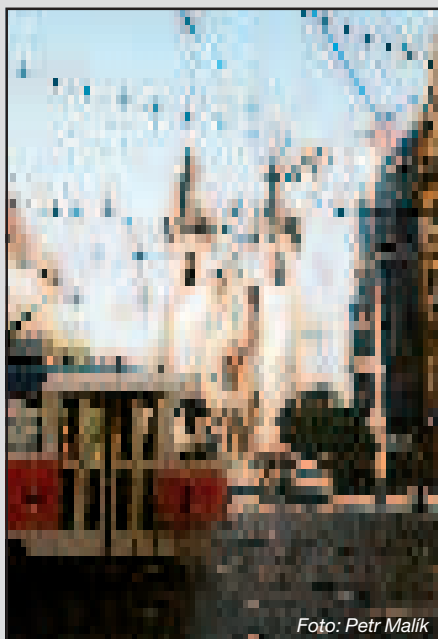


Foto: Petr Malík

vlivem zhoršujícího se stavu podloží dochází k uvolňování styků, lomům kolejnic a srdcovek včetně bočního a výškového ojíždění. Tyto závady mají značný vliv na zhoršující se geometrickou polohu kolejových konstrukcí v celé křižovatce. V koordinaci s Obvodním úřadem městské části Praha 7 a Policií ČR dochází k úpravě celého tohoto významného dopravního uzlu Praha 7.

Rekonstrukce tramvajové trati ve Vodičkově ulici

Rekonstrukce tramvajové trati realizovaná v rámci revitalizace uličního profilu v ulici Vodičkově, spojená s výstavbou kolektoru, pěší zóny a změny dopravního systému v centrální oblasti Prahy 1.

Rekonstrukce tramvajové trati v úseku Elektrárna Holešovice – Partyzánská

Jedná se o celkovou rekonstrukci kolejové křižovatky u Elektrárny Holešovice včetně osazení elektrického ovládacího systému a tramvajové trati na ulici Partyzánské v úseku od kolejového trojúhelníku u Elektrárny směrem na Trojský most pod podjezd Českých drah. Kolejová křižovatka byla postavena v roce 1976 a následně v roce 1984 byla provedena výměna konstrukcí v rámci běžné údržby. Přilehlý úsek Partyzánská k Trojskému mostu byl dán do provozu v roce 1977. Jak kolejová křižovatka, tak kolejový úsek jsou již dožité. Vzhledem k devastaci podloží dochází k narušování geometrické polohy. V důsledku silné automobilové dopravy v této lokalitě, vedené z části po tramvajové trati, dochází k poklesu kolejnic a narušení povrchu.

Rekonstrukce tramvajové trati v úseku Českomoravská – Harfa

Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Českomoravské v úseku zastávka Mostárna – vjezd do smyčky Harfa, včetně kolejových konstrukcí na vjezdu a výjezdu ze smyčky, osazení elektrického ovládacího systému. Tramvajová trať vykazuje v důsledku devastovaného podloží silně narušenou geometrickou polohu a propadlé panely, což má za následek značné nerovnoměrné boční a výškové ojetí kolejnic. V důsledku těchto závad dochází i k narušení přilehlé asfaltové vozovky. Trolejové vedení včetně nosné sítě je dožité. Akce je plánována v koordinaci s TSK hl. m. Prahy (rekonstrukce komunikací a chodníků) a správci podzemních sítí.

Výměny eskalátorů

Tyto akce byly zahájeny v roce 1992 na základě harmonogramu schváleného představenstvem naší společnosti. Hlavním důvodem výměny bylo ukončení životnosti českých eskalátorů Transporta a nemožnost provedení generální opravy 2. stupně u eskalátorů ruské výroby typu LT. Výměny eskalátorů typu LT byly ukončeny. Od roku 2000 pokračují již jen výměny eskalátorů Transporta viz následující akce:

Výměna eskalátorů Budějovická č. 145, 146
Výměna eskalátorů Pražského povstání

č. 111, 112, 113

Výměna eskalátorů Pankrác č. 034, 037
Muzeum přestup – výměna eskalátorů č. 096–099
Muzeum přestup – výměna eskalátorů č. 100–103

Rekonstrukce stanice Můstek – bez eskalátorů

Zahájení akce bylo požadováno již pro rok 2000. Vzhledem k technickému stavu stanic metra je nutno pokračovat v jejich celkových rekonstrukcích podle plánu postupně rekonstrukce stanic i nadále. Stanice Můstek na trati A je jedna ze dvou zbývajících ještě nerekonstruovaných stanic na prvním úseku trati A, zprovozněné v roce 1978. Jedná se o rekonstrukci části stanice v úrovni nástupiště, protože oba eskalátorové tunely již v minulosti rekonstrukcí prošly. Je nutné provést přetěsnění stanice, výměnu zontů v celém rozsahu, opravu podhledů, osvětlení a kabeláže a navazujících technologických zařízení.

Umývárna tramvajů Hostivař

Nutná modernizace včetně zavedení nových technologií, čištění a odprašování. Zastaralé vybavení nevyhovuje z hlediska životního prostředí a bezpečnosti práce. Současně bude řešena aplikace ochrany dutin a spodku tramvajů, které nelze řešit na jiných pracovištích OZT.

Rekonstrukce úložiště pohonných hmot a frídexového hospodářství v garážích Vršovce

Současné zařízení bylo vybudováno jako provizorní řešení. Nádrže jsou nadzemní ve dvouplášťovém provedení. Stavba byla provedena v roce 1987 a splňuje současné požadavky v oblasti ekologie na hranici zajištění podle platných vyhlášek a předpisů.

Ing. Svatoslav Lorenc, vedoucí odboru 90220

Mimořádné opatření při výdeji stejnkrojových součástí v oděvním skladu o. z. Elektrické dráhy

S platností od 1. října 2000 bylo v oděvním skladu o. z. Elektrické dráhy zprovozněno výdejní místo (okno č.1) pro výdej stejnkrojových součástí bez objednávání.

Výdejní místo bude otevřeno:

a. od 1. října	do 27. října 2000
b. od 20. listopadu	do 22. prosince 2000
c. od 27. prosince	do 29. prosince 2000

v rozmezí návštěvní doby provozu oděvního skladu o. z. Elektrické dráhy:

pondělí	7.15 – 11.30	12.00 – 14.00
úterý	7.15 – 11.30	12.00 – 14.00
středa	7.15 – 11.30	12.00 – 16.30
čtvrtek	7.15 – 11.30	12.00 – 14.00
pátek	7.15 – 11.30	

Tento výdej bude omezen pouze do výše 2000 bodů.

Objednávkový systém bude probíhat beze změn dosavadním způsobem.

Pro informaci upozorňujeme na uzavření oděvního skladu z důvodu pravidelné inventarizace skladových zásob v období od 1. do 17. listopadu letošního roku.

Žádáme všechny zaměstnance s povinností a oprávněním používat stejnkroj, aby neodkládali návštěvu oděvního skladu o. z. Elektrické dráhy na závěr roku 2000 a využili současných možných termínů k objednání odběru stejnkrojových součástek.

Ing. Josef Dalešický

Preference městské hromadné dopravy v Praze

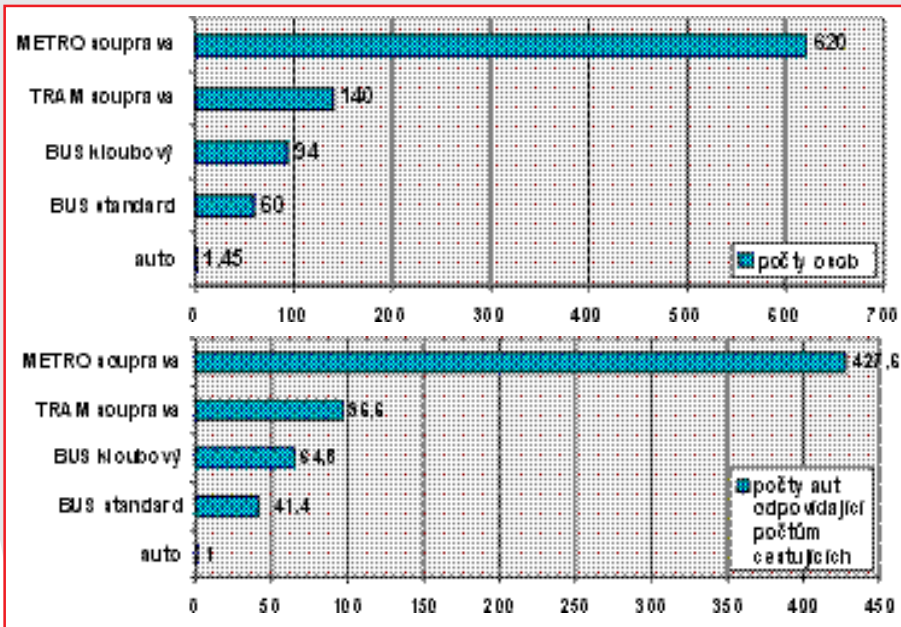
V uplynulých 10 letech došlo vlivem politických, společenských a ekonomických změn mimo jiné rovněž ke změně životního stylu části obyvatelstva, zejména ve velkoměstech, a v jeho rámci k nebyvalému nárůstu individuálního automobilismu.

V počtu aut na obyvatele zaujímá dnes Praha jedno z předních míst mezi evropskými městy (1 automobil na 2 obyvatele). V důsledku tohoto trendu zaznamenává povrchová městská hromadná doprava (MHD) výrazný pokles pravidelnosti, dochází k prodloužení jízdních dob a tedy i k poklesu cestovní rychlosti s dopadem na růst vypravení prostředků MHD a provozních nákladů. Po dlouhých desetiletích došlo v devadesátých letech ke zřetelnému poklesu počtu přepravovaných cestujících prostředky MHD ve prospěch dopravy individuální.

Cílem optimální plynulosti MHD v Praze je zabezpečit její schopnost v soutěži s individuálním automobilismem a udržet dosud vysoký podíl hromadné dopravy na celkovém objemu přepravní práce. Toho lze dosáhnout zejména účinnou preferencí dopravy hromadné před dopravou individuální. Teprve tehdy se může povrchová MHD v rámci všeobecné dopravní strategie stát realistickou a perspektivní alternativou k individuální dopravě. Jde o vytvoření podmínek, které by motivovaly uživatele osobních automobilů ke změně způsobu dopravy ve prospěch MHD. Zkušenosti ukazují, že k tomu může dojít až v situaci, kdy budou podmínky pro užívání individuální automobilové dopravy omezeny při současném rozšíření podmínek pro zlepšení MHD.

Srovnáme-li průměrný počet osob cestujících v 1 osobním automobilu (v běžném denním provozu po Praze činí průměrná obsazenost podle údajů ÚDÍ 1,45 osob/vůz) s obsazením vozidel městské hromadné dopravy v období přepravní špičky, dojdeme k závěru, že 1 standardní autobus = 41,4 aut, 1 kloubový autobus = 64,8 aut, 1 tramvajová souprava = 96,6 aut, 1 souprava metra = 427,6 aut. Již z těchto čísel je zřejmé, že opatření směřující k preferenci MHD před dopravou individuální jsou logická a stojí za trvalé úsilí.

Prostorovou náročnost individuální automobilové dopravy na komunikační síti přibližují následující grafická záznamy:



Úsilí dopravních odborníků o praktické uplatnění preference hromadné dopravy před dopravou individuální sahá poměrně hluboko do minulosti. Již v průběhu 70. a 80. let byla přijímána jednotlivá opatření, reagující na tehdy jen pozvolný nárůst individuálního automobilismu. V některých úsecích byla tehdy povolena jízda autobusů po kolejích elektrických drah (například v Zenklově ulici – tehdy třída Rudé armády) a vznikly první vyhrazené pruhy pro autobusy (v ulici Nad Šutkou v Praze 8 nebo na tzv.

estakádě z Proseka do Vysočan). Jednalo se však o řešení „ad hoc“, tedy pouze účelové a často nahodilé, bez jednotné celoměstské koncepce.

Po roce 1989, kdy v důsledku enormního nárůstu individuální dopravy začala potřeba účinné preference MHD vystupovat naléhavě do popředí, bylo přikročeno k řešení této problematiky s větším důrazem. V zájmu umožnění plynulejšího průjezdu tramvajových souprav přes světelně řízené křižovatky jsou postupně upravovány programy dynamicky řízených světelných signalizačních zařízení (SSZ). V současné době umožňuje preferenci tramvají již 51 křižovatek (včetně řízených přečhodů pro chodce), z toho na 18 zařízeních je pro tramvaje zajištěna absolutní preference, umožňující zcela plynulý průjezd.

Velmi častou příčinou zdržování tramvajového provozu je neoprávněné vjíždění vozidel individuální dopravy na tramvajové koleje. Proto byla již v roce 1997 experimentálně osazena fyzická dělicí zábrana v ulici Bělehradské před křižovatkou s ulicí Anglickou. Cílem tohoto opatření bylo zabránit vjíždění automobilů odbočujících vlevo do Anglické na kolejový pás. Opatření se osvědčilo a průjezd spojů linky č. 11 touto křižovatkou se výrazně zlepšil.

V uplynulých letech bylo výše uvedené stavební opatření uplatněno například na Rašínově nábřeží, na Národní třídě, v Revoluční, Křižovnické, Nádražní a na dalších místech.

V zájmu koncepčního a systematického řešení problematiky preference povrchové MHD byl z iniciativy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti vytvořen tým odborníků z odboru dopravy MHMP, Policie ČR, Technické správy komunikací, organizace ROPID a vlastního Dopravního podniku, který trvale a průběžně projednává a řeší jednotlivá preferenční opatření v konkrétních lokalitách a úsecích sítě pražské povrchové MHD. Stěžejním materiálem, z něhož uvedený tým ve své práci a při rozhodování vychází, je „Projekt preference povrchové MHD v Praze“, jehož zpracováním byl pověřen projektový ústav Metroprojekt Praha, a. s.

Základní preferenční prvky byly názorově stabilizovány již v rámci 1. etapy a počítá se tedy s jejich obecnou aplikací v uličním parteru města i v dalších etapách prací (v současné době je připravová-

k zamezení nelegálního parkování a následného blokování tramvajových kolejí projíždějícími vozidly,

– instalace značkovacích knoflíků v dlažbě,

Celkem bylo dosud realizováno:

ED	– betonové dělicí prvky	2 510 metrů
ED	– ochranné litinové sloupky	100 metrů
A	– jízda po kolejích ED	4 250 metrů
A	– vyhrazené jízdní pruhy	4 500 metrů



Foto: Petr Malík

Efekty preference tramvají

Kromě konkrétních pozitivních dopadů u jednotlivých úseků (lokalit) s preferencí tramvajové dopravy lze všeobecně shrnout přínosy preference takto:

Aplikace betonových tvarovek oddělujících tramvajové trať od vozovky vychází z provozních zkušeností a realizuje se v úsecích, kde dochází k významnému narušování plynulosti tramvajové dopravy individuální automobilovou dopravou. Hlavním efektem tohoto opatření je omezení negativního vlivu individuální automobilové dopravy na plynulost a pravidelnost tramvajové dopravy a pokles nehodovosti v dotčených lokalitách.

Jízda i v ostatních traťových úsecích je tak nejenom pravidelnější, ale hlavně bezpečnější, neboť řidiči nejsou nuceni riskantní jízdou vyrovnávat ztracený čas a nepřicházejí o přestávky na obrátích. Analýzou výsledků dispečerského řídicího systému lze jednoznačně prokázat i zvýšení přesnosti provozu v souladu s jízdními řády.

Nezanedbatelná je i úspora elektrické energie, neboť plynulé projíždění těmito úsecy bez zbytečných nášlapů je mnohem efektivnější.

Vzhledem k relativně krátkým preferovaným úsekům dochází postupně k dílčímu zkracování jízdních dob. K výraznější úspoře však bude moci dojít až v situaci, kdy více preferovaných úseků na jedné lince umožní zkrátit oběžnou dobu. Postupná realizace souvisejících preferovaných tahů je cílem zpracovávaného Projektu preference.

Efekty preference autobusů

Preferované úseky autobusových tras (zejména vyhrazené jízdní pruhy v ulicích Strakonické, V Holešovičkách a Vrchlického) přispívají k plynulému provozu autobusových linek a zabezpečují realnost dodržování jízdních řádů. V některých případech bylo možné přikročit i ke zkrácení jízdních dob, což umožnilo dosažení úspory 4 vypravovaných vozů.

Efekty z pohledu cestujícího

Důležitým aspektem, jehož efekty nelze přimárně vyčíslit ani změřit, je psychologický dopad na řadového cestujícího, který si při jízdě v preferovaných úsecích (ať se již jedná o vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy nebo fyzické oddělení jízdních pruhů individuální automobilové dopravy od tramvajové trati) uvědomuje výhody plynulého a rychlejšího provozu MHD oproti souběžně popojíždějícím kolonám automobilů. Tato každodenní zkušenost nepochybně přispívá ke zvýšení prestiže veřejné hromadné dopravy, ke stabilizaci okru-

na 4. etapu). Jedná se o uplatnění následujících způsobů preference:

- úpravy světelných signalizačních zařízení (SSZ),
- aplikace betonových dělicích prvků podél tramvajových tratí,
- vyhrazení samostatných jízdních pruhů pro provoz autobusů,
- úprava dopravního značení ve prospěch provozu MHD,
- instalace litinových sloupků v chodnicích

hu pravidelných uživatelů a přinejmenším zpomaluje proces odlivu cestujících do sféry individuálního automobilismu.

Předpokládaná opatření v roce 2000 podle „Projektů preference“

Na základě návrhu „Projektů preference městské hromadné dopravy v Praze“ na rok 2000 se předpokládá realizace níže uvedených preferenčních opatření. Podrobnosti jednotlivých akcí budou obsahem příslušných prováděcích projektů a předpoklady pro vlastní realizaci budou záviset na objemu uvolněných finančních prostředků.

V oblasti provozu tramvají bude realizováno:

Francouzská

(úsek Náměstí Míru – Blanická)

Osazení betonového děličího prvku v uvedeném úseku v obou směrech s případným prodloužením betonového děličího prvku k zastávce Jana Masaryka. (Bylo již realizováno.)

Nuselská

(úsek Náměstí bratří Synků – Tábořská)

Osazení betonového děličího prvku přibližně 30 metrů před křižovatkou s ulicí Tábořskou ve směru z centra, instalace dopravních „knoflíků“ ve zbývajících částech úseku v uvedeném směru.

Chotkova

(úsek Jelení příkop – Klárov)

Aplikace betonového děličího prvku ve směru do centra v kombinaci se zvýrazněným vodorovným značením.

Spálená

(úsek Národní – Ostrovní)

Úprava nástupního prostoru zastávky „Národní třída“ směr Karlovo náměstí (resp. Lazarská) na tzv. „zastávkový mys“. (Bylo již realizováno.)

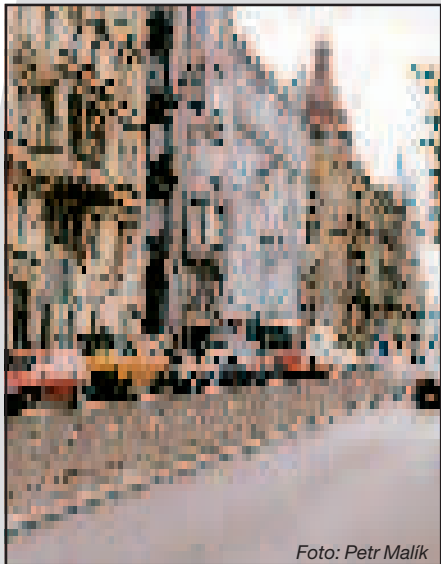


Foto: Petr Malík

Bělehradská (úsek Rumunská – Bruselská)

Úprava nástupních prostorů zastávek „Bruselská“ v obou směrech na tzv. „zastávkové mysy“.

Sokolovská

(úsek Švábky – Zenklova)

Akce je již připravena (měla být původně realizována v roce 1999 – čeká se na rozhodnutí odboru dopravy MHMP). Jedná se o osazení betonového děličího prvku ve směru z centra.

Podolské nábřeží

(křižovatka

Podolské nábřeží – U podolského sanatoria)

Instalace světelného signalizačního zařízení na výše uvedené křižovatce ve směru do centra s cílem umožnit plynulý průjezd tramvají zúženým úsekem Podolského nábřeží a navazujícím Vyšehradským tunelem při současném potlačení plynulosti automobilového provozu. Nutno dorešit, kdo objedná a bude financovat dopravní řešení signalizace a projekt SSZ.

Lidická – Palackého most

Instalace tzv. „dopravních knoflíků“ podél tramvajové trati.

V oblasti provozu autobusů bude realizováno:

Soběslavská

(úsek Šrobárova – Kouřimská)

Vyhrazení pravého jízdního pruhu ve směru Želivského pro autobusy MHD.

U Santošky – Ostrovského (úsek Bieblova – Kováků)

Vyhrazení pravého jízdního pruhu ve směru do centra s přerušením v oblasti křižovatky ulic U Santošky – Ostrovského.



Foto: Petr Malík

Shrnutí

- Uplatňováním preferenčních opatření v denní provozní praxi je dosahováno významných časových a materiálních úspor.
- Preference přispívá k pravidelnosti a plynulosti povrchové MHD a zpomaluje proces odlivu cestujících do sféry IAD, což je v souladu se zásadami dopravní politiky hl. m. Prahy.
- Uplatňování preferenčních opatření je třeba chápat jako trvalý proces, jako součást dlouhodobé strategie Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a jako jednu z priorit dopravní koncepce hl. m. Prahy. **Jindřich Malý, 90 103**

Brečení na nesprávném hrobě

Nedávno jsem si přečetl v denním tisku, že pražský Dopravní podnik má v úmyslu prodloužit v dohledné době tramvajovou trať až ke stanici metra Radlická. S tím prý ale nesouhlasí vedení policie a požaduje zrušení celé tratě v Radlické ulici. Zdá se mi, že pražská městská hromadná doprava začíná dostávat opět ránu pod pás. Místo aby se vytvářely maximální podmínky pro její rozvoj (či ještě lépe: pro rozvoj ekologických dopravních systémů), myslím, že opak je pravdou a nepřesvědčí mne ani zahájení výstavby dalšího traťového úseku metra z Holešovic k dáblíckému sídlíšti. Moje zaměstnání mi nedovoluje, abych byl odkázan výlučně na městskou hromadnou dopravu, a tak patřím k těm, kteří inkriminovanou Radlickou ulicí jezdí automobilem. Přesto zatím nevidím důvod ke zrušení zdejší tramvajové tratě, jen se divím, proč policie požaduje její zrušení a raději nezasáhne proti neukázněným automobilistům, kteří předjíždějí nebezpečně a nepřiměřenou rychlostí zde stojící fronty automobilů po tramvajových kolejkách, kteří s oblibou odbočují z levého jízdního pruhu (nebo při předjíždění kolony) doprava, kteří zahlučí přilehlé ulice vymyšlením různých ověřených zkratk v sousedních, kdysi klidných uličkách, aby se o tři bloky dál z vedlejší ulice cpali do objeté fronty a ještě víc tak zpomalovali

její pohyb. Proč by se měla policie angažovat v usměrňování dopravy, když je jednodušší vyloučit hromadnou dopravu na úkor individuální. Proč by tady (nebo v Korunní nebo v Opletalově či jinde) policie zasahovala proti automobilům parkujícím bezohledně ve druhé řadě nebo na zákazech zastavení a stání, když je tak snadné stoupnout si třeba na Jižní spojkou v místě, kde se rychlost snižuje z 80 na 60 kilometrů, kde nejsou chodci a pokutovat řidiče, kteří nezpomalí. Onehdy moje známá zaplatila pětistovku právě za takový nedostatek. Jela pětadesát místo padesátky. Ano, udělala přestupek, ale když vás o pár minut později doslova tlačí šílený tirák v nejlépejším (v daném úseku pro něj zakázaném) jízdním pruhu Jižní spojkou před sebou nejméně stodesátkou (a to se smí jezdit jen osmdesátkou) a v zápatí vám jiný řidič udělá myšku a odbočí na dálnici z nejlépejšího pruhu přes dva sousední, je vám to přinejmenším líto. Kde je v tu chvíli ta dopravní policie? Až dosud jsem si myslel, že vybírá pokuty na oněch snadných místech. Dnes už tuším, co asi dělá opravdu. Plánuje, kde by se zrušila další tramvajová trať a odkud by se dala odstranit městská hromadná doprava. Nechci však křivdit všem, a navíc vím, že předchozí řádky stejně brečím na nesprávném hrobě. **–pf–**

Bodový systém v závěru roku 2000

V současné době vrcholí závěrečná fáze druhého roku působnosti bodového systému přidělování stejnokrojových součástek v rámci celé akciové společnosti. Z tohoto důvodu bylo nutné přijmout následující opatření:

a. Poslední termín telefonického objednávání pro zaměstnance, kteří v průběhu roku 2000 předali řádně vyplněnou objednávkovou knihu a dosud se ještě telefonicky neobjednali, je **11. prosince 2000**. Po tomto datu se již nebudou moci zaměstnanci telefonicky objednávat pro rok 2000 a nebudou posuzováni jako nevystrojení z důvodu překážky na straně zaměstnavatele (tzn. o své body v roce 2000 přijdou v plné výši bez náhrady). U zaměstnanců, kteří se pouze potřebují dovystrojit za zbylé body roku 2000, bude probíhat systém bez telefonického objednávání až do 28. prosince 2000 dosavadním způsobem, který platí od 1. října 2000.

b. Na základě určitého předzásobení oděvními součástkami stejnokrojů bude oděvní sklad až od 1. prosince 2000 vydávat potvrzení zaměstnancům,

kteří nebyli řádně vybaveni z důvodu velikostních problematik. Na tomto potvrzení bude uvedeno jméno zaměstnance, služební číslo, neposkytnutá oděvní součástka, výše bodů za tuto součástku a razítko a podpis odpovědného pracovníka oděvního skladu. Výše těchto bodů bude převedena do roku 2001 bez jakéhokoliv omezení.

c. Z důvodu řádného účetního ukončení roku 2000 bude oděvní sklad dne 29. prosince 2000 uzavřen.

d. Pro informaci uvádíme termín řádné inventarizace oděvního skladu, a to od 1. listopadu 2000 do 17. listopadu 2000.

S platností od 9. června letošního roku nabyli účinnosti 2. dodatek Směrnice GŘ č. 8/1999, řešící zásady používání stejnokroje zaměstnanců naší společnosti. Tento dodatek zahrnoval mimo jiné i rozšíření stejnokrojových součástí o opasek, a to ve výši 265 bodů. Zároveň jsou v současné době v závěrečné fázi přípravy na bodový systém roku 2001. Tato fáze zahrnuje stanovení koeficientů pro jednotlivé profesní skupiny. O výsledcích

těchto jednání, zejména vzhledem k ekonomické únosnosti v rámci naší společnosti, vás budeme informovat v příštím čísle DP-KONTAKTU, kdy se již zároveň dozvíte výši koeficientů pro rok 2001 i výši bodů za jednotlivé oděvní součástky pro rok 2001.

Závěrem pro zajímavost několik čísel:

a. Od ledna do srpna letošního roku navštívilo v rámci bodového systému oděvní sklad celkem 3455 pracovníků s následujícím členěním:

o. z. Autobusy	1 622 pracovníků
o. z. Elektrické dráhy	1 030 pracovníků
o. z. Metro	755 pracovníků
ředitelství	48 pracovníků

b. Ve stejném období se odebraly stejnokrojové součástky v rámci bodového systému v celkové finanční výši 20 782 001,- Kč v členění:

o. z. Autobusy	9 981 233,- Kč
o. z. Elektrické dráhy	6 117 382,- Kč
o. z. Metro	4 520 967,- Kč
ředitelství	162 419,- Kč

Ing. Josef Dalešický

Trat' metra IV. C 1 se představuje

V polovině září došlo k slavnostnímu zahájení dlouho připravované stavby dalšího úseku pražského metra, kterým je IV. provozní úsek tratě C, úsek IV. C 1 Nádraží Holešovice – Ládví. Tento nový úsek přivede metro na Severní Město a umožní tak nejen rychlou a pohodlnou dopravu z této oblasti do vnitřní Prahy, ale současně bude mít i pozitivní vliv na životní prostředí tím, že umožní výrazně omezit dosavadní autobusovou dopravu ze Severního Města do Hole-

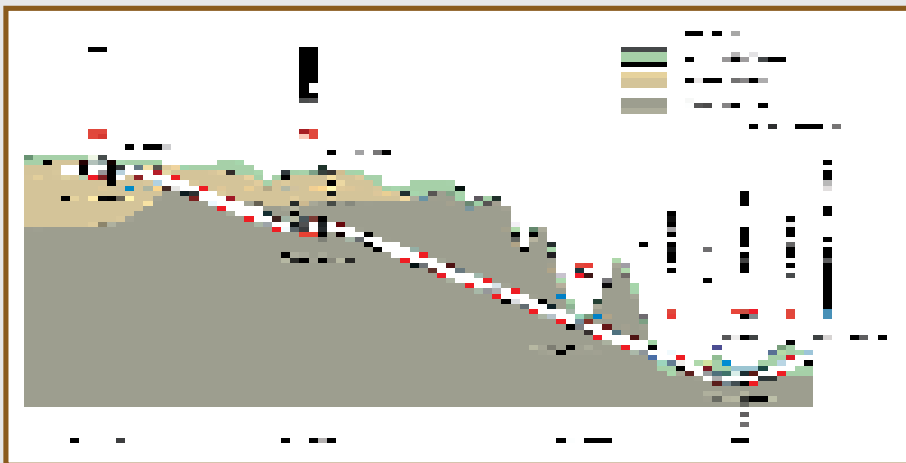
řehodnuto, že trasa bude vedena tunelem pod řekou a že nepovede přes Bohnice, které budou na metru napojeny povrchovou návaznou dopravou. Přijátá koncepce pak byla ještě upravována, naposledy na jaře 1999, kdy rada Zastupitelstva hl. m. Prahy rozhodla o vypuštění dosud navrhované stanice na trojském břehu Vltavy a z toho plynoucího podstatného zmenšení hloubky stanic v Kobylisích.

V posledních letech také probíhala intenzivní

stupišťem, směrem k řece, je v současné době čtyřkolejně uspořádání, kde bude nutno změnit vnější odstavné koleje na hlavní traťové. To znamená zejména upravit dosavadní minimální podélný sklon na maximální spád tak, aby se trať dostala z nynější mělké polohy pod dno blízké řeky. Náročné stavební úpravy, spočívající v bourání a podchycování konstrukcí, v zahlubování dna a úpravě traťového tubusu, budou prováděny za běžného provozu ve stanici.

Trať pak pokračuje pod řekou k trojskému břehu. V řece bude tunel budován hloubením ze dna, postupně ve 3 jímkách. Na trojském břehu bude pokračovat opět hloubený dvoukolejný tunel až za Povlávskou ulici. Zde, pod svahelem, bude zřízen portál a trať pokračuje severním směrem v raženém dvoukolejném tunelu. Dále se pak obloukem stáčí východně. Krátkým hloubeným úsekem (malé nadloží) podchází Trojskou ulici a pak opět ražený úsek směřuje na východ ke Kobylisům. V blízkosti Kobyliského náměstí, ve 30 metrové hloubce, je situována stanice Kobylisy.

Ražená stanice Kobylisy má ostrovní nástupiště a bude jako první v Praze jednokolejní, tzn. že celá šířka nástupiště včetně kolejí bude pod jednou klenbou. Tím vznikne působivý a přehledný prostor, z jehož obou konců budou vedeny eskalátorové tunely k povrchu, kde na ně naváží vestibuly. Západní vestibul, zahloubený pod částí Kobyliského náměstí, má kromě běžného vybavení i řadu obchodních prostor a navazuje na podchod pod náměstím. Východní vestibul je situovaný v cípu ulic Pod sídlištěm – Klapko-



Podélný řez

šovic. Nová trasa metra, označovaná zkráceně IV. C 1, navazuje na stávající síť metra ve stanici Nádraží Holešovice, podchází Vltavu a pokračuje přes Troju a Kobylisy k obchodnímu a kulturnímu centru Ládví, kde končí.

Z hlediska řešení koncepce byla trasa IV. C 1 snad nejvíce problematická a kontroverzní z celé dosavadní sítě pražského metra. Již od prvních studií v první polovině osmdesátých let byly diskutovány dva základní problémy: zda překonat Vltavu tunelem nebo mostem a zda vést metro z Troje přímo na Kobylisy, nebo trasu o více než 2 km prodloužit a vést ji obloukem i přes Bohnice a okraj Čimic. Prověřování variant a koncepční spory trvaly až do roku 1992, kdy bylo

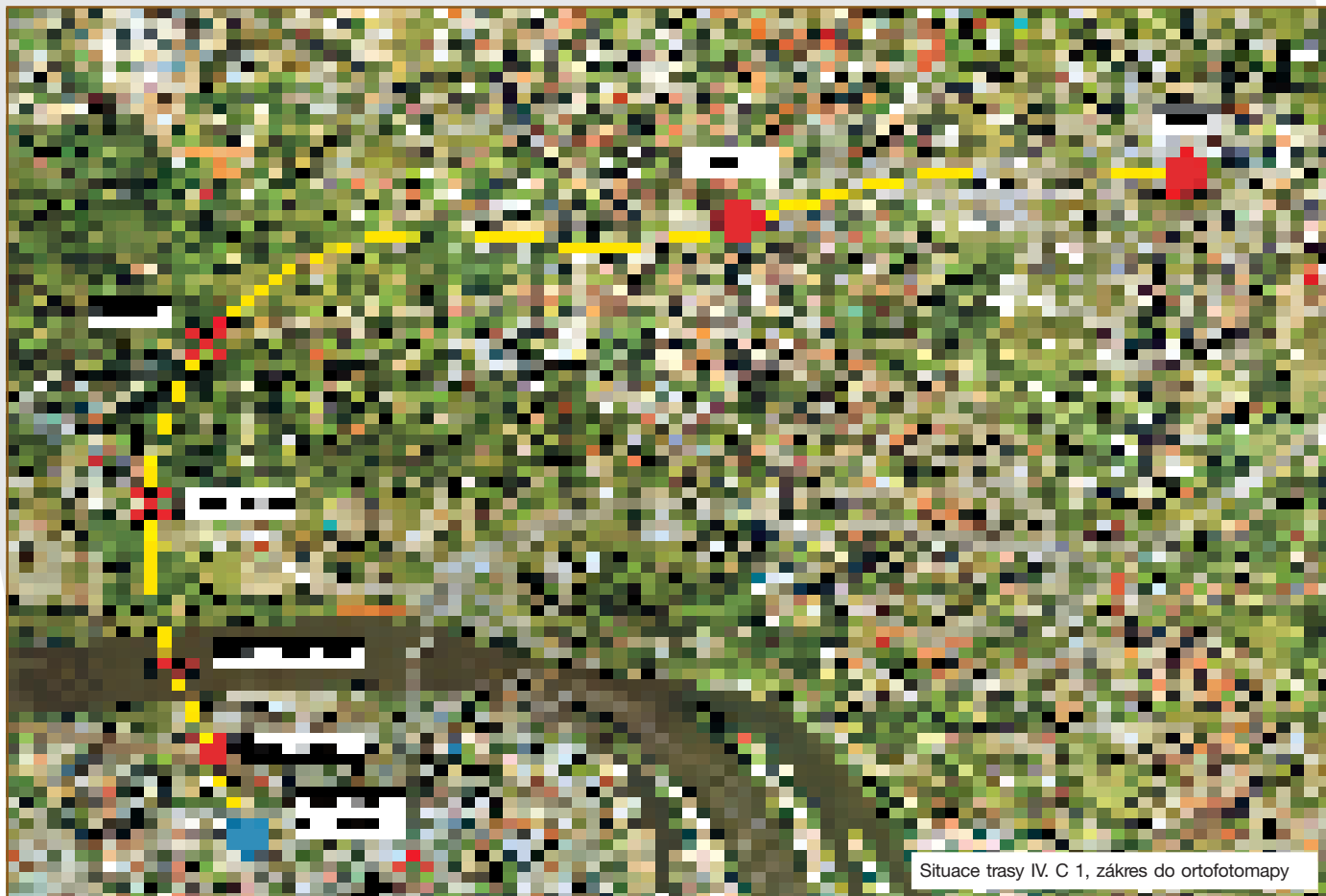
investorsko-inženýrská příprava stavby. Ta spočívala nejen v pořizování potřebné projektové dokumentace, jejím následném projednání a získání územního rozhodnutí a stavebního povolení, ale i v řešení problému zajistit financování stavby a vybrat dodavatele. V současné době je pro stavbu vydáno právoplatné územní rozhodnutí a postupně jsou celkem od čtyř stavebních úřadů vydávána stavební povolení a v dopravní rozhodnutí na jednotlivé objekty, kterých je celkem přes 350.

Podívejme se nyní podrobněji na připravovanou stavbu.

Stavba IV. C 1 se napojuje na stávající síť metra ve stanici Nádraží Holešovice, kde dojde v prostorech mimo nástupiště k rozsáhlým úpravám. Za ná-

Hlavní účastníci výstavby

Investor stavby:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Inženýrská činnost:	Inženýring dopravních staveb, a. s.
Projektant:	Metroprojekt Praha, a. s.
Zhotovitel stavební části:	Metrostav, a. s.
Zhotovitel technologické části:	vzejde z obchodní veřejné soutěže v roce 2001
Provozovatel:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, odstěpný závod Metro



Situace trasy IV. C 1, zakres do ortofotomapy

va. Na vestibul navazuje podchod k budově katastrálních úřadů. Stanice Kobylisy nebude vybavena obvyklým technologickým tunelem. Technologická zařízení budou umístěna do spodního podlaží západního vestibulu a s prostorem kolejiště spojena šachtou, hloubenou ze dna jámy pro vestibul, což přinese finanční úsporu.

Ze stanice Kobylisy trasa pokračuje východním směrem přibližně pod Střelničnou ulicí. Dvoukolejný traťový tunel je nejprve ražený, posledních zhruba 200 metrů před stanicí Ládví hloubený. Koncová stanice Ládví je situována mezi Střelničnou ulicí a objekty obchodního a kulturního centra Ládví. Stanice je hloubená z povrchu a má ostrovní nástupiště 7 m pod terénem. S vestibulem je nástupiště spojeno eskalátory i pevnými schodišti. Vestibul, který je vybaven kromě obvyklých zařízení i obchody, navazuje na stávající podchod pod Střelničnou ulicí. Z vestibulu se dále vystupuje pevnými schodišti do uliční úrovně. Před

stanicí bude dvojitě kolejové křížení pro obrat vlaků a za stanicí vratné koleje, které budou při prodloužení trati dále do Letňan upraveny na klasické tříkolejné uspořádání se střední obratovou kolejí.

Stavba bude vybavena potřebnými technologickými zařízeními, tj. energetickými, zabezpečovacími a sdělovacími, dále vzduchotechnikou a strojním vybavením (pohyblivé schody, výtahy, čerpací stanice). Součástí stavby bude i přírodní kabelové vedení 22 kV pro napájení úseku IV. C 1 elektrickou energií. Několik vzduchotechnických objektů, vystupujících nad terén, bude zajišťovat přívod a odvod vzduchu pro tunely a stanice. Obě stanice, Kobylisy i Ládví, budou mít i bezbariérový přístup z uliční úrovně na nástupiště.

Celková délka stavby je 3,9 km, trať je projektována pro maximální povolenou rychlost 80 km/hod. a pro minimální interval následné jízdy 90 sekund.

Předpokládá se, že v ranním špičkovém období bude celkový obrat cestujících (nástup a výstup) u stanice Kobylisy 13 300 osob a u stanice Ládví 16 650 osob. Doba trvání jízdy ze stanice Nádraží Holešovice do stanice Ládví bude 5 minut, v opačném směru 4,5 minuty.

Provádění stavby vyvolá samozřejmě převážně negativní zásahy do území. Přestože podstatná část stavby je ražena v dostatečných hloubkách, zůstávají i dlouhé úseky, které budou hloubeny z povrchu. U takto náročné a rozsáhlé stavby, kde bude vytěženo a vykopáno přibližně 400 000 m³ horniny a zeminy a kam budou dopraveny desetitisíce kubiků betonu a dalších materiálů, je nutno počítat s negativními vlivy na životní prostředí v okolí stavby. I když byla těmto otázkám věnována již v přípravě maximální pozornost a obdobně bude postupováno i při realizaci stavby, a přes všechna opatření pro omezení těchto vlivů, bude se vyskytovat zvýšený hluk a prašnost. Pokud bude stavba zasahovat svými hloubenými úseky do stávajících povrchových komunikací, projeví se navíc i dopravní omezení. To se týká především Povltavské ulice, Trojské ulice (včetně přeložky tramvajové tratě) a Kobyliského náměstí (etapově uzavírání částí vozovek).

Území stavby je dotčeno rovněž poměrně rozsáhlými dočasnými záborů pozemků pro zařízení staniště, na kterých umístí zhotovitelé stavby a tech-

nologie svá potřebná zařízení a zázemí jako šatny, kanceláře, dílny, sklady a skládky, zařízení pro ražbu a podobně. Prostory zařízení stavenišť jsou rozmístěny podél trasy v místech, kde je stavba prováděna z povrchu.

Součástí stavby, kromě tunelů a stanic metra a kromě nutných přeložek komunikací a inženýrských sítí, jsou i konečné úpravy území dotčeného stavbou. Jedná se o nové vozovky a chodníky, terénní a sádkové úpravy po odstranění zařízení stavenišť, nová záložba kolem obchodního centra Ládví, rekonstrukce nynějšího podchodu pod Střelničnou ulicí u Ládví a zřízení automobilových parkovišť.

Pro urbanistické dotvoření území a z důvodu i komerčního využití prostoru metra se předpokládá, že nad vestibulem stanice Ládví a nad východním vestibulem stanice Kobylisy budou následně postaveny několikapodlažní obchodní a administrativní objekty.

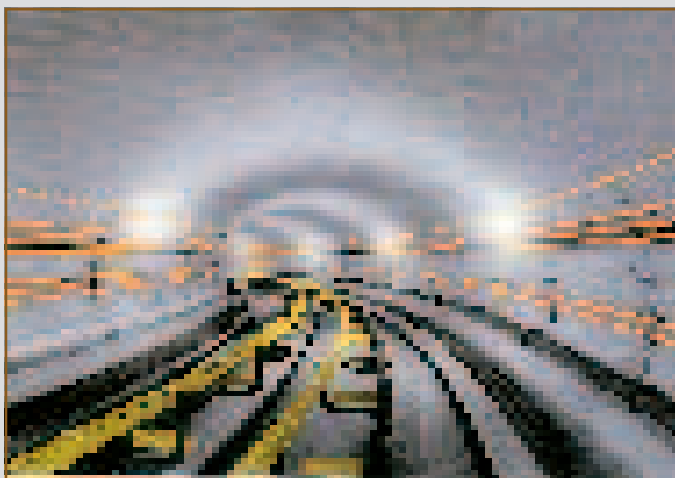
Nová trať musí umožnit rychlou a spolehlivou dopravu nejen pro cestující bydlící nebo pracující v blízkosti jejich stanic, ale i pro ty, kteří jsou ze vzdálenějších míst a ke stanicím metra budou přivezeni jinými prostředky MHD. Ve směru od Proseku a Dáblic budou cestující přijíždět tramvajemi a autobusy ke stanici Ládví, z oblasti Kobylis tramvajemi ke stanici Kobylisy. Tato stanice bude přestupní na metro rovněž pro cestující z Bohnic a Čimic, kteří dosud používali autobusy k cestám na Nádraží Holešovice. Návržná doprava z Bohnic a Čimic k trati IV. C 1 bude realizována novými ekologicky šetrnými autobusy splňujícími přísné emisní normy EURO III respektive IV., bude však upraveno linkové vedení, upraveny koncové smyčky a zejména po rozšíření vozovky v Čimické ulici před Kobyliským náměstím vyhrazen samostatný jízdní pruh pro autobusy, čímž se zrychlí jejich příjezd k metru. Přístup z autobusů na metro bude v ulici Pod sídlištěm do obou vestibulů stanice Kobylisy. Zde bude rovněž přestup z linek regionální autobusové dopravy. K přestupu bude sloužit nově vybudovaný podchod v ulici Pod sídlištěm v prostoru Katastrálního úřadu.

Závěrem ještě několik slov o tom, kdy bude toto dílo sloužit veřejnosti. Stavba bude zahájena ve 4. čtvrtletí letošního roku a nejspíše v roce 2004 se předpokládá provoz s cestujícími.

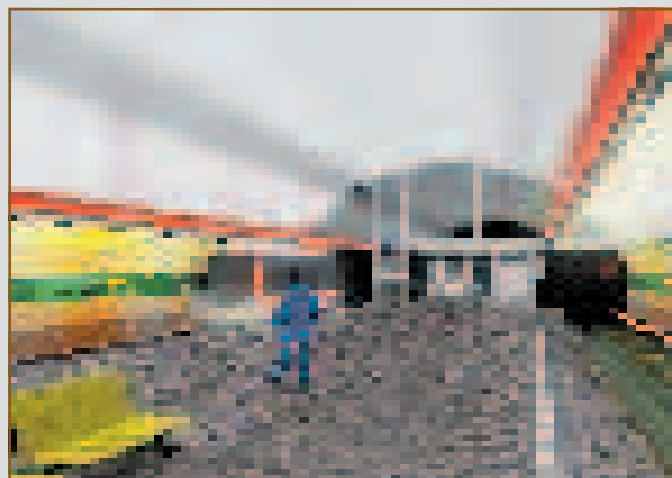
Ing. Milan Jindra,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

Základní údaje o stavbě

Stavební délka:	3 981 m
Provozní délka (mezi středy stanic):	3 888 m
Počet stanic:	2
Druh stanic:	1 ražená (Kobylisy), 1 hloubená (Ládví)
Hloubka nástupiště pod terénem:	Kobylisy 31,50 m, Ládví 7,35 m
Maximální povolená rychlost:	80 km/hod.
Průměrná cestovní rychlost:	45,5 km/hod.
Minimální interval následné jízdy:	90 vteřin
Jízdní doba:	Ládví – Nádraží Holešovice 270 vteřin (4,5 minuty), Nádraží Holešovice – Ládví 300 vteřin (5 minut)
Předpokládané největší zatížení (v úseku Kobylisy–N.Holešovice):	11 350 cestujících/hod.
Obraty cestujících ve stanicích (ranní špičkové období – 3 hodiny):	Ládví 16 650 cestujících, Kobylisy 13 300 cestujících



Dvoukolejný tunel



Stanice Kobylisy – nástupiště jednokolejné stanice



Stanice Kobylisy – východní vestibul se zákresem představy možné nástavby nad vestibulem



Stanice Ládví – nástupiště

Začátkem října byla zahájena rozsáhlá oprava mostu Svatopluka Čecha



První říjnový čtvrtek letošního roku byla zahájena oprava vlastního mostu Svatopluka Čecha a rekonstrukce tramvajové trati na něm. Akce, která by měla trvat 285 dní a jejím zhotovitelem se stalo ve výběrovém řízení Sdružení Čechův most, zahrnující firmy Pražské silniční a vodohospodářské stavby, Hutní montáže Ostrava a Hans Wendel.

Stav Čechova mostu nebyl před zahájením rekonstrukce ideální. Vlivem průsaků srážkových vod v oblasti dilatací, zejména při průchodu dilatací s kolejí nad pilíři i krajními opěrami, došlo ke korozi ocelových částí nosné konstrukce. Nepříznivě působil i tramvajový provoz, způsobující poruchy vozovky a následné zatékání vody v celé délce kolejových

pasů. Působením povětrnostních vlivů a větší vlhkostí vzduchu nad Vltavou docházelo ke korozi mostních oblouků a zábradlí.

Odštěpný závod Elektrické dráhy při pravidelných kontrolách tramvajové trati zjistil následující závady:

- Výškově propadála kolejová konstrukce z důvodu silně narušených podkladních vrstev.
- Narušená dlažba v celé tramvajové křižovatce.
- Bočně i výškově ojeté srdcovky a spojovací

- oblouky v celé tramvajové křižovatce.
- Lomy srdcovek.
- Uvolněné kryty montážních skříněk výměn.
- Stálé geometrické změny vlivem vysokých teplot z důvodu již nedostatečného upevnění k mostní konstrukci.
- Narušená živice.

Rovněž světelná signalizační zařízení na dotčených křižovatkách jsou zastaralá a v rámci rekonstrukce budou vyměněna za nová, připojená do koordinace se světelnou signalizací na náměstí Jana Palacha.

Během opravy mostu budou mimo jiné vytvořeny podmínky ke zmírnění nepříznivých vlivů na stav

konstrukce, zejména zamezení průsaků srážkových vod. Budou sejmuty všechny konstrukční živice vrstvy vozovky a chodníků včetně izolace v celém prostoru příčného řezu mostu a levobřežního podjezdu. Celou akci bude doprovázet překládka stávajícího kabelového vedení. V celém rozsahu se předpokládá ochrana konstrukce mostu proti korozi.

Při rekonstrukci tramvajové trati se odstraní výškové narušení kolejové konstrukce včetně podkladních vrstev a s tím související neúměrné opotřebování a poruchy všech součástí kolejových konstrukcí (srdcovky, spojovací oblouky, bahňky). Kompletně bude rekonstruována kolejová křižovatka na letenském předmostí. Souběžně se bude provádět odvodnění kalových jímek, úprava vodovodu, trolejového vedení, instalace řídicích výhybkových systémů a osvětlení nástupišť a letenského předmostí.

Tramvaje se v přímém směru, po nábřeží Edvarda Beneše, opět rozjedou 18. listopadu. Po mostě budou jezdit až 3. července příštího roku.

-red-
Foto: Petr Malík



Proč musí být na tramvajových tratích výluky?

„Už zase ty tramvaje jezdí jinudy!“ Tato nebo podobná slova slyšíme v létě mnohem častěji, než v jiných měsících. Každý samozřejmě ví, že zá sah do kolejové sítě je čas od času nutný. I sebe-dokonalejší technické zařízení jednou doslouží. Kdo se s tímto konstatováním spokojí, nemusí již číst dále.

Pro hloubavější máme připraveno vysvětlení podrobnější. Pro začátek tedy malé „rozškátulková ní“: jako první je třeba oddělit případy, kdy se za tramvajovou výlukou schovává akce, která má s tramvajovou dopravou pramálo společného. Počátkem července probíhaly současně tři významné výluky tramvajové dopravy: křižovatka Plzeňská/Radlická, ulice Klapkova (od Stírky po Střelnici) a trať v Jelení a Keplerově (přes Pohořelec). Z nich pouze v případě rekonstrukce tramvajové tratě na Pohořelci je celý čas výluky využit pro práce na tramvajové trati.

Na křižovatce Plzeňská/Radlická probíhaly práce, vyvolané dokončováním komunikací navazujících na Strahovský tunel. Kvůli zvětšení počtu řídicích pružů před touto křižovatkou (ve směru od Vrchlického ulice) došlo k posunutí tramvajové tratě severním směrem. Samozřejmě, výluky této křižovatky se využila pro opravu tratí v Plzeňské i Radlické ulici a nezastíráme, že samotná kolejová konstrukce křižovatky již měla nejlepší léta za sebou.

V Klapkové ulici se do jedné výluky schovala i oprava vodovodního řadu, který je vzhledem k malé šířce ulice veden v těsné blízkosti tramvajové tratě a nebylo možné zachovat po dobu jeho opravy tramvajový provoz. Po dokončení prací na vodovodním řadu proběhla oprava tramvajové tratě.

Práce, které se provádějí současně s opravou tramvajové tratě, je třeba vhodně koordinovat. Při „větších“ tramvajových výlukách nejde zpravidla jen o jednu, nýbrž o více souběžných akcí (přeložka, oprava nebo položení nových inženýrských sítí, obnova světelné signalizace nebo dopravního značení), které by se za provozu obtížně prováděly. Pro tyto akce je obvykle třeba vyčlenit určitý čas, pro který nelze vůbec nebo jen omezeně pracovat na opravě tramvajové trati. Na prováděné práce je třeba ponechat malou časovou rezervu pro případ ha-

várie některého z vedení, způsobené stavební činností nebo pro případ nepříznivých klimatických podmínek. Některá vedení inženýrských sítí nejsou vůbec zakreslena v plánech, a tak občas dochází k malému překvapení. Naštěstí jde nejčastěji o staré, již odpojené vedení. Nejzajímavějším z posledních let bylo objevení starého dřevěného vodovodu pod křižovatkou Lazarská.

Vlastní opravy tramvajového svršku (u trolejového vedení nebo napájecích kabelů je to obdobné) můžeme rozdělit na tři základní typy:

1. Rekonstrukce, kdy jsou odstraněny všechny součásti tramvajového svršku až na zemní plán a nahrazeny novým materiálem. Při rekonstrukcích je možné, pokud to uliční síť dovoluje, vylepšit návrhové parametry tratí (například zvětšení poloměru oblouků, odstranění zakázů potkávání vozidel nových typů). K rekonstrukci tratěového úseku dochází jednou za několik desítek let, jestliže již celá konstrukce vykazuje známky nadměrného opotřebení.

2. Obnovu kolejového svršku, kdy se provádí souvislá výměna kolejnic, případně dalších součástí svršku (například upevňovačů). Součástí obnovy může být pročištění kolejového lože nebo drobné zlepšení zemní pláně. Při obnově svršku zůstávají všechny návrhové parametry tratě zpravidla zachovány. Mezi obnovu svršku lze řadit i výměnu velkoplošných panelů. Častým důvodem výluk je výměna opotřebovaných kolejnic v obloucích a v zastávkách, kde se, ať už vlivem odstředivé síly nebo brzděním a rozjížděním, opotřebovávají nejrychleji.

3. Běžnou údržbu, při které se provádějí drobné zásahy do konstrukce koleje (například podbíjení, broušení hlav kolejnic, oprava svařů, dotažení styků, čištění odvodňovacích zařízení, doplnění asfaltové závlivky). Některé z těchto činností se samozřejmě provádějí pravidelně i za provozu.

V období nedostatku finančních prostředků se rekonstrukce odsouvají do dalších let a místo nich se provádí pouze nejnnutnější údržba. Naplánovaná souvislá výměna (kolejnic, panelů a podobně) se rozděluje do několika let za sebou tak, aby byla opravena vždy jen ta nejhorší místa, na kterých hrozí nebo případně již byla zavedena jízda sníženou rychlostí.

Pražská tramvajová síť měří (zanedbáme-li vozovny a dílny) zhruba 296 kilometrů (jednokolejně). Jestliže uvážíme, že běžná životnost tramvajové tratě je maximálně 30 let, vychází nám na každý rok potřeba rekonstruovat téměř 10 km kolejí. V letošním roce bude rekonstruováno přibližně 6,7 km kolejí. Pokud by šlo o náhodnou jednorozhodnou výchylku, tak se nic neděje. Mnohem závažnější je fakt, že více než 10 km nově postavených nebo rekonstruovaných tratí během jednoho roku bylo v období 1991 až 2000 dosaženo jen jedenkrát, a to díky nové trati do Modřan v roce 1995. Kolejová síť jako celek stárne a projevující se poruchy svršku i spodku, na jejichž opravu nejsou zatím finance, je nutno krýt úseky s omezením maximální rychlosti jízdy nebo opravit provizorně. V současné době je v Praze celkem 44 míst s omezením rychlosti jízdy. V pomyslné „hitparádě“ nejstarších úseků vede trať v Olšanské ulici (od nákladového nádraží před křižovatkou s Jičínskou ulicí) spolu s úsekem Vinice – Černokostelecká. Oba úseky prošly rekonstrukcí naposledy v roce 1966.

A nyní si řekněme, proč se tedy v létě opravují tratě nejčastěji? Pro výslednou kvalitu práce je jedním z rozhodujících faktorů počasí. Za běžné období pro stavební činnost se považuje březen až říjen, protože v této době je malá pravděpodobnost, že práce se budou provádět za mrazu (některé práce nelze za mrazu provádět vůbec – například svařování kolejnic). Ani dlouhotrvající deště kvalitu stavby, zejména zemních prací, nezvyšují. A připočteme-li k tomu snížený rozsah dopravy v ulicích města o letních prázdninách nebo takřka striktní zákaz provádět mimo prázdninové období odklon dopravy přes ulice, ve kterých jsou základní nebo střední školy, vychází nám období července a srpna jako naprosto ideální.

Určitě by bylo záslužné a pro nás pohodlné stavět tramvajové tratě tak, aby je již nebylo třeba vůbec opravovat. Takovou konstrukci však zatím nikdo nevymyslel a ani do budoucna není možné předpokládat, že by někdy vymyšlena byla. A tak nám nezbyvá nic jiného, než opravovat a opravovat a co nejpečlivěji koordinovat výluky, aby nezasahovaly příliš do života města a jeho obyvatel – našich zákazníků.

Miroslav Penc

Co nabízejí střediska dopravních informací?

V našem podnikovém časopise jste se již několikrát mohli setkat s jedním z velmi potřebných zařízení Dopravního podniku, které využívají naši zákazníci – střediska dopravních informací (SDI). V současné době je jich v provozu 5 – všechna jsou součástí stanic metra. Dvě střediska – Muzeum a Můstek mají provozní dobu denně od 7.00 do 21.00 hodin, ostatní střediska Nádraží Holešovice, Anděl a Černý Most jsou v provozu v pracovní dny od 7.00 do 18.00 hodin. Ve středisku Muzeum byl letos zahájen zkušební i provoz v době státních svátků.

Informační služby na všech SDI zajišťuje celkem 19 pracovníků, hovořících každý dvěma světovými jazyky.

Informace se podávají přímo ve středisku, nebo je možno žádat informaci po telefonu. V roce 1999 byl nainstalován na všechna SDI vyhledávací program spojení od firmy CHAPS, který umožňuje v poměrně krátkém čase nalézt jakékoliv spojení, v různých variantách (například s vyloučením určitého druhu dopravy), umožňuje tisk zastávkových jízdních řádů a další služby. Tento vyhledávací program můžete v současné době najít i na Internetu.

V SDI jsou poskytovány informace o veškerých vylukách městské hromadné dopravy a pražské integrované dopravě, o tarifu, o vybavení stanic metra výtahy pro invalidy a o nízkopodlažních spojích a další informace související se systémem Pražské integrované dopravy.

Součástí činnosti je i prodej jízdenek včetně vícedenních přestupních jízdenek – na 3, 7, 15 dní, prodej jízdních řádů a jako doplňková služba i zhotovování xero kopií.

V současné době nabízejí SDI tyto informační materiály k prodeji:

Praha centrum – mapa 28,- Kč
Sto let ve službách města – kniha 250,- Kč
Schéma sítě 12,- Kč
Jízdní řády noční MHD v Praze 10,- Kč

Informace o pražské integrované dopravě – Brožura obsahující kompletní informaci o systému Pražské integrované dopravy včetně seznamu linek a zastávek, kompletního znění tarifu, schémat sítě 65,- Kč

Pražský dopravní zeměpis svazek 1 – seznámení s historií nejen dopravní obcí připojených k Praze v roce 1974 69,- Kč

Průvodce Muzeem pražské hromadné dopravy 60,- Kč

Puzzle 59,- Kč

Vozovna Střešovice 60,- Kč

Pražské autobusy 1925 – 2000 55,- Kč

Historie městské hromadné dopravy v Praze – druhé doplněné vydání knihy, která byla vydána začátkem září letošního roku 390,- Kč

Dále se prodávají různé mapy Prahy a centra Prahy. V komisním prodeji jsou také k dispozici modely tramvají (cena 1 500,- Kč).

K volnému odběru bezplatně jsou k dispozici další informační materiály, jako Průvodce MHD,

S námi Prahou snadno a rychle, informační letáky o vylukách a změnách MHD, Výňatek z tarifu PID a další.

Mimo běžnou činnost se v SDI zajišťují i různé mimořádné akce:

1. Na přelomu každého kalendářního roku se prodávají v SDI všechny kupony s výjimkou studentských.

2. Na každoročně pořádaných dnech otevřených dveří zajišťují pracovníci SDI chod provizorního SDI – tisk jízdních řádů zdarma, informační materiály zdarma a prodej vybraných informačních materiálů.

3. V rámci oslav 75. výročí autobusové dopravy v Praze bylo provozováno provizorní SDI na místě oslav.

4. Pracovníci SDI spolupracují při různých soutěžích pro cestující, které organizuje ředitelství naší společnosti.

5. SDI se podílí na distribuci přihlášek a materiálů týkajících se Pražského mezinárodního maratonu.

V roce 1999 byla všechna SDI připojena na počítačovou síť naší společnosti. Tím se usnadnila a zrychlila aktualizace jízdních řádů, současně je urychlena informovanost pracovníků SDI o vylukách, dopravních opatřeních a dalších důležitých opatřeních.

Trochu statistiky

Pro přehled činnosti v oblasti informování veřejnosti o systému Pražské integrované dopravy je statisticky sledována návštěvnost našich středisek.

Několik výsledků za 1. pololetí roku 2000:

1. Počet dotazů celkem	164 589
počet dotazů při osobní návštěvě	128 457
počet telefonických dotazů	36 132

2. Druhy požadavků návštěvníků podle oblastí:	
prodej informačních materiálů	12%
prodej jízdenek	29%
dotaz na dopravní spojení	18%
dotaz na čas spoje	12%
dotaz na tarifní podmínky	13%
dotaz na změny linkového vedení	2%
připomínky k provozu MHD	0%
ostatní dotazy, jako odjezdy vlaků ČD, autobusů ČSAD, adresy institucí a další	14%

Ze statistiky lze vyvodit následující závěry:

- Největší počet dotazů v SDI se vyskytuje v období března, dubna a potom v červenci a v srpnu,
- největší počet dotazů se soustřeďuje na SDI Muzeum, Můstek a Nádraží Holešovice (centrum a nádraží),
- nejčastější dotazy jsou v češtině (75%), dále v angličtině (15%), němčině (6%) a ostatních jazycích (4%),
- nejčastější činností informátorů je prodej jízdenek, dále prodej informačních materiálů a podávání informací o dopravních spojení.

Trocha čísel

Tržby v roce 1999 činily celkem 18 607 955,- Kč
z toho za jízdenky 17 491 829,- Kč
za informační materiály 571 461,- Kč
za jízdní řády 544 665,- Kč

Tržby za první pololetí roku 2000 činily 10 500 103,- Kč
z toho za jízdenky 9 967 659,- Kč
za informační materiály 297 793,- Kč
za jízdní řády 234 651,- Kč

Pro dokreslení, jen tržby za prodej cenných kuponů na přelomu let 1999 a 2000 činily 18,5 milionů Kč.

Věra Nováková, 90 122 (redakčně upraveno)



Foto: Petr Malík

Oboustranný elektronický panel BUSE řady BS 212

Historie elektronických informačních panelů v pražských tramvajích začíná třetí (a zatím poslední) dodávkou vozů T6A5 v závěru roku 1997. Tyto vozy byly uvedeny do provozu začátkem roku 1998. Následně, tj. od 19. března do 15. května 1998, byly ve vozovně Motol osazeny těmito informačními panely i obě předcházející série vozů T6A5.

Elektronické informační prvky představují v oblasti „orientaci“, jak jsme doposud nazývali čísla linky a názvy zastávek v tramvajích, nesporný pokrok. Když v ničem jiném, tak alespoň v tom, že ve vozovně už nebudeme vidět mnohdy značný počet doslova upatlaných pracovníků, kteří museli stihnout nalepit neskutečné množství papírů na plechový podklad, aby i při větší změně linkového vedení či rozsáhlejší vyluce (a zejména při nich) vyjely ráno všechny vlaky s „pravdivými“ orientačními tabulkami. Nic se však nezavědě samo a všechno se rodí v určitých bolestech. Pamatujeme si ještě stav, který našťastí

netrval příliš dlouho, kdy cestující byl zvenku informován o číslu linky a názvu konečné zastávky moderním způsobem, ovšem pokud se uvnitř vozu zamyslel, neměl již následně z čeho zjistit, jakou linkou vlastně jede. Ani současný stav není úplně ideální – je sice již poskytována informace o názvu zastávky, ke které vlak směřuje a v ní pak o názvu konečné zastávky, ovšem to obraz o průběhu trasy linky rozhodně nedá. Navíc není tímto řešením naplněna litera zákona, která požaduje informace obsáhlejší. Tak jsme se na nějaký čas dostali do stavu, ve kterém moderní informační systém poskytuje daleko méně, než předcházející, zejména po zavedení „teploměrů“, tedy schéma trasy s názvy všech zastávek uvnitř vozu. Bylo proto nutno hledat další řešení, které by sloučilo výhody obou systémů.

Letos na jaře se začal ve voze 8681 zkoušet oboustranný elektronický panel, který by měl danou situaci podstatně zlepšit. Zvenku uvidíme

v podstatě totéž, co dosud, ovšem osvětlení zářivkou nahradily svítivé diody LED, které prosvětlují jednotlivé terčíky. Vnitřní část má zcela jinou konstrukci – je tvořena otřesuvzdornými svítivými výbojkami o vysoké rozlišovací schopnosti. Kromě čísla linky najdeme na panelu podstatně více informací, než na současném malém z kabinou řidiče. Zobrazení se bude název výchozí zastávky i následujících zastávek až do konečné, přičemž nejbližší zastávka, ke které vlak jede, bude zvýrazněna.

Tento systém tedy odstraní současné popsané nevýhody, vyhovuje platným předpisům a hlavně poskytne cestujícím možnost vyčerpávající informace. To vše bez nutnosti „převlékat“ vozy, nahrazovat ukrašené tabulky, vyrábět nové a podobné. Takže nezbývá než si přát, aby jim byly v co nejkratší době osazeny všechny vozy a aby byl i nadále rozvíjen. Protože i nejnovější věc časem zastarává. Navíc chceme poskytovat stále více kvality v naší službě veřejnosti. –zjs–

Tramvajový provoz ve Wroclawi

Tramvajový provoz ve čtvrtém největším polském městě (650 000 obyvatel) píše svoji historii od 10. července 1877. Toho dne začala jezdit koňka (rozchod 1435 mm) v tenkrát ještě německém městě Breslau. Jejím provozovatelem byla společnost BSEG (Breslauer Strassenbahn Eisenbahn Gesellschaft).



Historická souprava motorového vozu č. 1 a vlečného vozu č. 2 (typ Berolina, rok výroby 1901) přezdívaná jako Jaš i Malgosia.

Elektrická dráha měla premiéru 15. června 1892, provozovala ji společnost ESB (Elektrische Strassenbahn Breslau). Od 14. října 1902 se zapojuje do činnosti další provozovatel – SSB (Städtische Strassenbahn Breslau).

S koňkou se obyvatelé Breslau rozloučili 7. července 1906. Její poslední trasa vedla od konečné elektrické dráhy ve čtvrti Scheitnig k ZOO. Dosluhovalo tu šest vozů a k tomu adekvátní počet koní. V letech 1909/1910 je zavedeno číslování linek. Provozovatelé si je rozdělili takto: BSEG: linky 1 až 9, ESB: linky 10 až 14, SSB: linky 15 až 23. Roku 1911



Motorový vůz č. 3 z roku 1929, v roce 1993 upravený na pojezdnu kavárničku. Za ním vlečný vůz č. 161, původně vůz koňky z roku 1877.

dochází ke sloučení SSB a BSEG, připojením společnosti ESB roku 1924 vzniká jednotný dopravní podnik.

Za první světové války zůstal tramvajový provoz takřka nepoškozen, a tak se mohl ve 20. a 30. letech slibně rozvíjet. Už v roce 1927 jsou stavěny první tratě na vlastním tělese, oddělené od ostatní dopravy. Největší přepravní výkony jsou zazname-

nány při Tělovýchovných a sportovních slavnostech v roce 1938. Využito bylo téměř 100 % vozového parku, tramvaje od Olympijského stadionu odjížděly každých 15 sekund!

Roku 1945 začíná být tramvajový provoz vlivem válečných událostí drasticky omezován. Přes veškeré těžkosti je snaha jej udržet za každou cenu. Velkou roli tu hraje psychologický moment: „Dokud jezdí tramvaje, není tak zle!“. Přesto je 2. dubna tramvajový provoz zastaven.

Znovu do ulic tramvaje vyjíždějí až 22. srpna 1945. Mají polského provozovatele; na základě výsledku druhé světové války dochází k posunu hranic Odry – Nisa a město Breslau připadá Polsku a dostává nové jméno Wroclaw.

Až do roku 1956 tvoří vozový park výhradně vozy německé proveniencí. Pak jsou dodávány první tramvaje polské výroby – dvounápravové vozy typu N (Konstal, dle německého KSW). Tento typ motorového a vlečného vozu je dodáván do roku 1962. V letech 1969 – 1973 jsou dodávány článkové vozy 102N Konstal, v roce 1975 se pak v ulicích Wroclawi objevují nové čtyřnápravové vozy 105N (zrychlovačová výzbroj).

Píše se rok 1979 a z osobní dopravy jsou vyřazeny německé vozy Linke – Hoffmann z let 1925 –



Článkový vůz linky 16 (typ 102N Konstal, rok výroby 1974).

1929. Poslední dodávka čtyřnápravových vozů 105N Konstal umožňuje vyřadit zbylé dvounápravové vozy typu N. V září 1991 dojezdily na linkách 9 a 22.

Třežba Wroclaw nemá metro, bylo linkové vedení velmi často měněno. Mnoho pravidelně poježděných úseků zůstalo opuštěno a naopak dříve manipulativní trať je nyní poježděna pravidelně.

V současné době je provozováno 22 denních linek 0 – 24 (linky 13, 18 a 19 neobsazeny). Linka 0 je řešena jako obousměrná okružní; číslo je ještě doplněno indexem L nebo P, dle směru okruhu. Provoz začíná ve všední dny ráno v 5.00 hodin a končí ve 22.30 hodin, v sobotu a neděli se ráno vyjíždí o hodinu později. Interval ve špičce je 12, v sedle 15, o víkendech a večer po 20. hodině 20 minut. Víkendové intervaly však příliš neodpovídají velikosti Wroclawi a skutečnosti, že Poláci nechataři ani nechalupaři a zůstávají o sobotách a nedělích většinou ve svém městě, takže vlaky jezdí většinou přeplněné.

Denní linky jsou obsazeny buď dvojčaty 105N (vozy spojené „jednou pro vždy“) anebo článkovými 102N. Pevné provozní rozlišování mezi těmito typy vlaků není, i když kapacita článkového vozu je menší než dvouvozové soupravy.

V nočních hodinách slouží 9 tramvajových linek 30 až 37 a 40, jejichž trasy jsou zvoleny tak, aby pokrývaly celou síť. Jsou obsazovány buď sólo 105N, více exponované linky pak článkovými 102N, v intervalu nepravidelném 20 – 60 minut. Noční tramvaje vyjíždějí po 22. hodině a ráno kolem páté hodiny ranní končí.

Zajímavě odlišují ve Wroclawi linky vedené v pravidelné trase od linek v trase výlukové. Ty první mají černé linkové číslo v bílém poli, ty druhé pak v poli žlutém.



Prototyp článkového vozu 102N Konstal na trati Pi-Lozyce – Lešnice, postavené na vlastním tělese v roce 1927. Pro většinu tratí mimo centrum města je typicky otevřený svršek.

Tramvajové nadšence zaujme, že většina tratí mimo centrum je stavěna na vlastním tělese s odkrytým svrškem. V místech, kde segregovaná trať kříží silnici, je přednost tramvaje vyznačena dopravními značkami. Trať jsou většinou dvoukolejné; pravidelně poježděné jednokolejné úseky jsou jen tři.

Tramvaje vyjíždějí na své trasy z pěti vozoven – všechny pocházejí z let 1900 – 1912. Jedna hala vozovny v Legnické ulici se postupně přestavuje na tramvajové muzeum. S jeho otevřením se počítá snad ještě letos v říjnu. Pro muzejní sbírku jsou k dispozici například letní vůz koňky č. 161 z roku 1877, souprava motorového a vlečného vozu č. 1 + 2 ty-



Vozy 105N Konstal (z let 1975 – 1991) jezdí většinou ve dvojicích. Při pohledu na linkové orientace obou vlaků je zřejmé, že linky 0 i 12 jezdí výlukovou trasou.

pu Berolina z roku 1901 či motorový vůz „Baba Jaga“ z roku 1929 upravený na pojezdnu kavárničku. Všechna budoucí muzejní vozidla jsou provozuschopná, většina z nich se předvedla při tramvajových oslavách 20. května 2000.

Text a foto: František Zahnáš, vozovna Hloubětín

Není číslo jako číslo

Seřadit statistiku k publikačním účelům je zdánlivě lehké – stačí vzít nějaký oficiální materiál, nejlépe statistickou ročenku nebo výroční zprávu za příslušný rok. Jenže v tom je právě ten problém. Je-li zapotřebí aktuální stav k určitému datu, je zapotřebí shánět čísla u příslušných institucí. A tak si uveďme příklad. Obdržel jsem přehled autobusových linek pražské integrované dopravy k 28. květnu 2000. Tabulka vytvořená v počítači, údaje přesné, délky linek byly uvedeny dokonce na dvě desetinná místa. V tabulce byly i dílčí součty a pak na závěr ještě rekapitulace. Přesto prosím o radu, protože nevím, které číslo mám použít. Ptáte se proč?

Podívejme se na městské linky. Dílčí součet v tabulce udává celkový součet 1563,20 km, závěrečná rekapitulace 1611,70 km. Také u příměstských linek mám dvě čísla – 1329,27 a 1326,42 km. Naštěstí alespoň školní linky souhlasily s celkovou dél-

kou 87,00 km. Jediný problém u nich ovšem byl v počtu linek. Tabulka udávala 19, ale pokud si sečtete jednotlivé řádky, zjistíte, že jich je 20. A tak jsem už ani nebyl překvapen rozdíly v délkách nočních linek. I tady mám v jednom materiálu dvě čísla – 184,40 nebo 173,15 km. Alespoň linky pro tělesně postižené měly čísla stejná (splést se u dvou linek, to by bylo trochu moc). A tak mi zbývalo ještě sečíst celkovou délku autobusových linek. Na závěr hlavní tabulky čtu 3231,27 km. V rekapitulaci se uvádí 3218,17 km. A tak jsem nelenil a alespoň rekapitulaci jsem si sečetl ještě jednou sám. Ejhle, 3288,17 km. Získal jsem z téhož materiálu třetí číslo. Přiznávám se, že mi ještě zbývala možnost, abych si údaje od všech 267 uvedených linek sečetl sám, ale přiznávám se, že k tomu už jsem neměl ani sílu ani odvahy.

Pracovat s čísly je těžké. Víím, že při zpracování historie se občas narazí na rozdílné údaje, které pocházejí z různých pramenů. Sám mám špatnou zkušenost s tvorbou tabulek, když jsem do bro-

žurky o autobusech zapomněl k 1. květnu 1938 uvést noční linky, což ovšem bystrý čtenář při čtení snadno sám odhalí. (To datum bylo zvoleno právě kvůli těm nočním linkám. Čtenářům se omlouvám, stejně jako za v korektuře neodchycený chybný leptočet 1920 místo správného 1925 u fotografie zahajovací autobusové jízdy před staroměstskou radnicí; i na to ale většina čtenářů přijde.) Chybují tedy také, a tak možná nemám morální právo si stěžovat na získaná nepřesná aktuální čísla. Ale přesto se mi zdají až tři různé údaje v též prameni trochu moc. A to nechme stranou jinou tabulku téže instituce, která v tabulce nazvané Výkony jednotlivých dopravců PID za rok 1999 neuvádí firmy J. Štěpánek a M. Bado. Uvádí proto, že nezajíždějí za hranice Prahy. Zkrátka, jestliže se do tabulky, která má tři sloupce čísel, udávající v kilometrech výkony linek na území Prahy, mimo její území a celkem, nehodilo v jednom sloupečku uvést nuly, bylo zřejmě lepší dva dopravce raději vynechat úplně.

–pf–

EgroNet – cestování bez hranic v Euroregionu Egrensis



Na poslední straně srpnového DP-KONTAKTU jste si mohli přečíst článek „Zwickau – vlakem až na náměstí“ o vlakotramvajové novince v tomto saském městě. Novinek je však mnohem více, jsou velmi revoluční a velmi se týkají i České republiky. S některými z nich vás nyní seznámíme.

U nás jsme byli zvyklí, že hranice republiky je něco na způsob konce světa, železná opona či bílých míst na mapě. Cheb a vlastně celý Ašský výběžek nám možná připadá jako velmi odlehlý. Po pádu železné opony je opak pravdou, do Bavorska i Saska je to jen malý kousek. Obyvatelé těchto oblastí se sblíží a některé hraniční oblasti vytvářejí tzv. euroregiony, například euroregion Labe (Děčín – Drážďany), Nisa (Zittau – Liberec – Bogatynia). Nás bude nyní zajímat euroregion Egrensis, který vytvořilo Sasko, Bavorsko, Durynsko a Česká republika.

Poprvé v Evropě mají tyto partnerské státy společný systém meziměstské dopravy, který nebere ohled na hranice jednotlivých států. Tento systém se nazývá EgroNet a platí v něm jednotný jízdní řád a jednotné jízdné. Do této sítě je zapojena železnice, meziměstské autobusy i místní doprava. Charakteristické logo, které vás ujistí, že linka je součástí sítě EgroNet naleznete i na tramvajích v Plavně (Plauen) a Cvikově



Regiosprinter 1 společnosti Vogtlandbahn čeká na křižování na své cestě z Kraslic do Zwickau – Centrum ve stanici Voigtsgrün.

(Zwickau). Význam EgroNetu je navíc podtržen tím, že se v podstatě jedná o externí expozici světové výstavy EXPO 2000.

Námi sledovaný prostor je přibližně ohraničen železničními tratěmi na spojnicí: Mariánské Lázně – Karlovy Vary – Potůčky – Zwickau – Herlasgrün – Gera – Schönberg – Hof – Marktredwitz – Cheb – Mariánské Lázně.

Spoustu zajímavého je vidět i na našich železničních tratích. Zmíňme alespoň dvě nejpodstatnější trati. Předně je to obnovené spojení mezi českými Kraslicemi a německých Klingenthalem. Na naší trati Sokolov – Kraslice jezdí společnost Viamont, v německém úseku nalezneme velmi úspěšnou a ambiciózní společnost Vogtlandbahn. Ze zastávky Zwickau – Centrum přijíždí do Kraslic každou hodinu v pravidelném taktu velmi pokrokové vozidlo Regiosprinter 1. Můžeme říci, že přes hranice zde jezdí slušný počet cestujících, možná více než v německém vnitrozemí. Druhá nejvýznamnější změna se udála na trati Cheb – Vojtanov. Tam je nyní v provozu linka Marktredwitz – Cheb – Vojtanov – Bad Brambach – Plauen – Zwickau ve dvou-



Na jízdenku EgroTicket lze cestovat také městkou dopravou v Plavně (Plauen). Snímek pořízen u centrální zastávky Tunnel, kde nyní panuje velice čilý stavební ruch.

hodinovém taktu. Tato linka plní i funkci místní dopravy mezi Plesnou, Vojtanovem, Františkovými Láznemi a Chebem. Zároveň výrazně zlepšuje místní vazbu mezi Saskem a Bavorskem, protože využívá zkratku přes Ašský výběžek. I zde jezdí společnost Vogtlandbahn, tentokrát s nejmodernějšími vozidly Regiosprinter 2.

Jízdenky se jmenují EgroTicket a prodávají se denní, denní pro skupinu do 5 osob a týdenní. Ceny jsou

dvojí, ty nižší platí pro občany ČR a je nutno případně prokázat svou totožnost občana ČR, jinak je jízdenka neplatná. Od srpna byly české jízdenky dále zlevněny na polovinu, nejčastější denní jízdenka je nyní za vel-



Stejně vozidlo již na zpáteční cestě ve společném „tramvajovém“ úseku ve Zwickau.

mi lákavých 100,- Kč. Jízdenka se při první jízdě označí ve znehodnocovací, případně ji označí průvodčí. Tato akce bude ukončena k 31. říjnu 2000 zároveň s výstavou EXPO 2000. Doufáme však, že EgroNet bude fungovat nějakým způsobem i nadále, i když 2. změna jízdního řádu ČD mnoho nadějí nedává...

Hnacím motorem celého projektu je již výše zmíněná společnost Vogtlandbahn. Její tratě byly vesměs rekonstruovány, stavějí se přestupní uzly mezi železnicí a autobusem, kdy autobus téměř zajíždí až na vlakové nástupiště. Dále byla postavena nová vozovna v Neumarku, znovu postavena trať z Klingenthalu do Kraslic a zaveden společný provoz železnice a tramvajů ve Zwickau.

Mimořádně podstatná je i otázka vozidel. Již od roku 1997 je v provozu Regiosprinter 1. Tuto novou generaci vyvinula z iniciativy Svazu německých dopravních podniků VDV firma Siemens. Cílem bylo spojení osvědčených systémů železniční techniky s před-

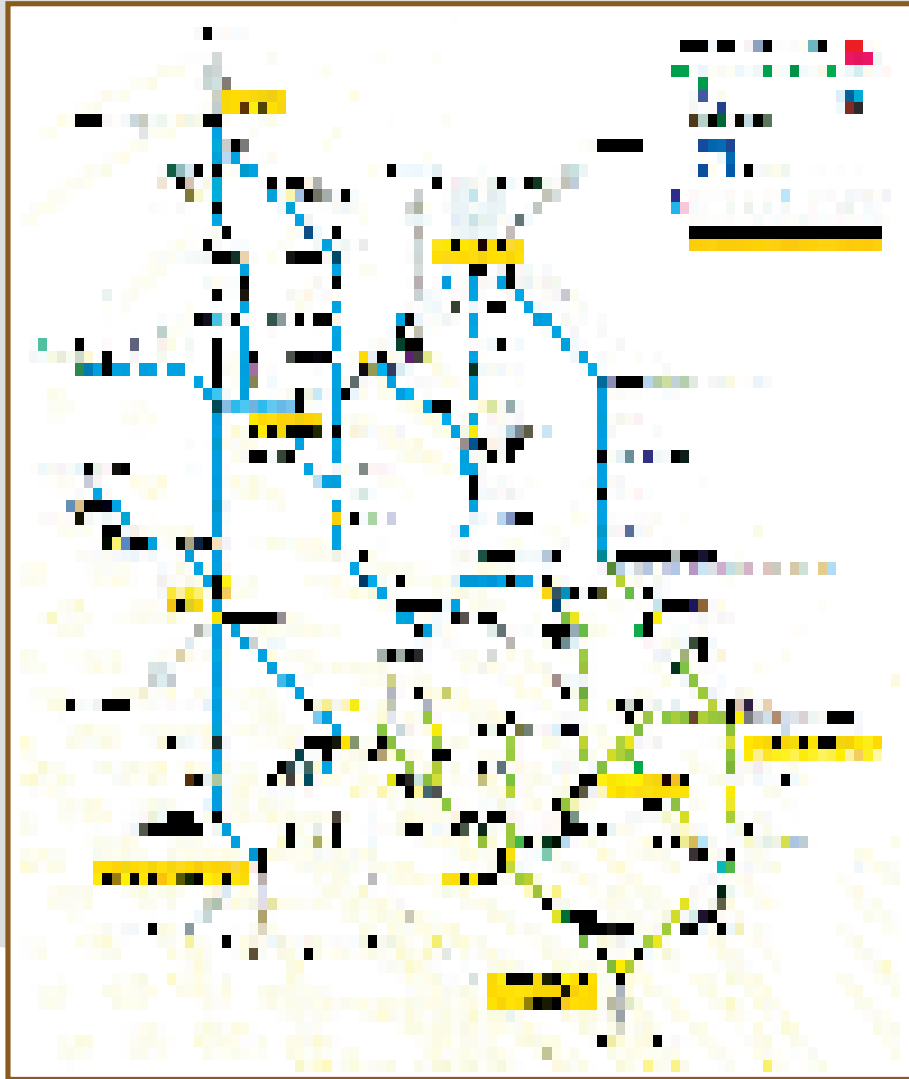
nostmi tramvajů. Výsledkem je vozidlo s výbornými brzdovými vlastnostmi, a proto se může toto vozidlo podobně jako tramvaj zúčastnit silničního provozu. Samozřejmostí je lehká konstrukce s nízkopodlažní částí, atraktivní vnitřní prostor, jízdenkový automat a další. Vozidla jsou vybavena automatickými spřáhly, protože v úseku Zwotental – Falkenstein se jezdí ve dvojicích a vlaky se neustále spřahují a rozspřahují. Vše obsluhuje pouze strojvedoucí, jiný provozní personál (výpravčí, průvodčí, signalisty) na trati není vidět. Zdá se, že jediným nedostatkem tohoto vozidla je absence WC, v některých vozech je však již doplněno. Maximální rychlost je 120 km za hodinu takže, Regiosprinter není vázán jen na místní dráhy.

V současnosti je v provozu také vozidlo nové generace – Regiosprinter 2. Má zcela nový atraktivní design, ve voze je klimatizace, kvalitní WC atd. Celkově je vozidlo delší a kapacitnější než předchozí verze. Regiosprinter 2 vlastní také německé dráhy DB.

Na závěr je třeba říci, že tento výjimečný projekt, který ukazuje, jakým směrem se dát v místní dopravě, má z našeho pohledu jednu vážnou vadu. Informovanost potenciálních klientů na české straně je malá. I když je u nás v Chebu nové informační středisko, i když zpráva sem tam prošla novinami, tak je to velmi málo. Příliš ani nepomůže internet, protože čeština na adrese www.egronet.de není funkční. Bohužel se zdá, že pro České dráhy je EgroNet pouze trpěnou záležitostí. Jistě, v jízdním řádu všechny spoje jsou řádně uvedeny, nicméně, jak si jinak vysvětlit, že v celostátním jízdním řádu v kapitole „Co nového v jízdním řádu 2000/01?“ se v odstavci „Rozšíření dopravy v pohraničí“ dozvíme pouze o nových spojkách mezi Železnou Rudou a Špičákem. Skutečně o EgroNetu, či o jeho jízdenkách není ani slůvko.

Přejme si, aby se moderní způsoby dopravy objevily i na dalších tratích nejen hlavních, ale i místních, nejen v pohraničí, ale i třeba v okolí Prahy. Vždyť uzněte, Posázavský pacifik přímo volá po znovuzrození a možná i po propojení s našimi tramvajemi.

Text a foto: Ing. Jan Šurovský



O co se stará služba elektrotechnická?

Odštěpný závod Metro, který v rámci městské hromadné dopravy v Praze zajišťuje provoz metra, je největším spotřebitelem elektrické energie na území Prahy s celkovou spotřebou přibližně 200 000 MWh a dosahovaným čtvrtročním maximem cca 50 MW.

Posláním služby elektrotechnické je zajistit dodávku požadovaného množství elektrické energie pro veškeré elektrické spotřebiče metra.

Již z názvu vyplývá, že služba zajišťuje široký rozsah činností v oblasti elektrotechniky počínaje oblastí energetiky, trakční elektrotechniky, rozvodů nízkého napětí, elektroinstalací, osvětlovací techniky až po oblast přenosové a řídicí techniky pro energetická zařízení v provozu pražského metra.



Vizualizační pracoviště elektrické stanice Černý Most.

Organizační členění služby je profesního charakteru. Technologické činnosti zajišťují odborné útvary vedoucího služby (odbor ekonomický, hlavního inženýra a provozní). Vlastní provozní činnosti zajišťují provozní automatizační a řídicí techniky, osvětlení, kabelových sítí, elektrických stanic (měření a distribučních transformoven). Za koordinaci provozu elektrických zařízení a plynulou dodávku elektrické energie zodpovídá elektrodispečink metra. Řídicí stanoviště je v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti, odkud se dálkově ovládají a zpětně signalizují stavy výkonových vypínačů měření a distribučních transformoven.

Specializované činnosti zajišťuje služba v oblasti bludných proudů, zkušební vysokého napětí a zastává funkci podnikového odborného dozoru při plnění požadavků revizní činnosti na elektrických zařízeních metra.

Základní zařízení energetické soustavy metra lze rozdělit následujícím způsobem:

a. elektrické stanice (trakční měřírny, distribuční transformovny a sdružené trakční měřírny a distribuční transformovny);

b. elektrická vedení (přívodní kabelové vedení 22 kV z rozvodu Pražské energetiky do vstupních elektrických stanic metra, distribuční kabelové vedení 22 kV), elektrická vedení nízkého napětí a trakční vedení;

c. elektrické spotřebiče, vozidla metra, motorické, světelné a tepelné spotřebiče, sdělovací a zabezpečovací zařízení, požární signalizace, spotřebiče dálkového ovládání, měření a regulace.

Provoz zařízení uvedených v bodech **a.** a **b.** patří plně z hlediska provozu a údržby do správy služby elektrotechnické. Z objemu elektrických spotřebičů spravuje služba pouze osvětlení a informační systém. Ostatní elektrické spotřebiče patří do správy dalších odborných útvarů metra.

Napájení spotřebičů metra elektrickou energií je zajišťováno podle 1. stupně důležitosti dodávky a v tomto smyslu je navržen veškerý rozvod a di-

menzování elektrických silových zařízení. Napájení z rozvodu pražské energetické podniku (Pražská energetika) je provedeno přívodním kabelovým vedením 22 kV do vstupní elektrické stanice. V současné době jsou trati metra napájeny z 11 rozvodů Pražské energetiky do 14 vstupních elektrických stanic.

Přívodní kabelové vedení je dvojitě, je provedeno jednožilovými, popřípadě trojžilovými kabely o průřezu 240 mm². Kabelová vedení jsou uložena většinou ve volném terénu (výkopu). Délka provozované sítě přívodů dosahuje 75 kilometrů. Nejdelší přívodní kabelové vedení je z rozvodny Praha-Západ do elektrické stanice Hradčanská o délce 5,3 km. Přívodní kabelové vedení je pravidelně kontrolováno z hlediska neporušenosti trasy cizím stavebníkem a pravidelně jsou kontrolovány a evidovány elektrické parametry vedení. Pro vyhledávání poruch na vedeních uložených ve výkopu je k dispozici kabelový měřicí vůz, vybavený speciálními přístroji určenými k vyhledávání, zaměření a určení místa poruchy. Vlastními silami jsou prováděny opravy veškerých kabelových vedení. Výkonová přenosová schopnost kabelového přívodu 22 kV je přibližně 16 MW, takže dvě přívodní kabelová vedení jsou schopna zajistit napájení elektrických zařízení trati při výpadku ostatních rozvodů Pražské energetiky, takže při výpadku napájení elektrickou energií pro některé obvody Prahy po příslušných manipulacích zajišťuje plně provoz veškerých zařízení.

Důležitým článkem pro zásobování metra elektrickou energií jsou elektrické stanice. Zřizují se v každé stanici metra buď jako distribuční transformovny nebo jako společný objekt měřírny a distribuční transformovny, které zabezpečují dodávku elektrické energie pro veškeré spotřebiče, instalované v prostorách metra. Jedná se především o pohyblivé schody, výtahy a čerpací stanice, vzduchotechnická zařízení, osvětlení stanic a tunelů, informační systém, sdělovací a zabezpečovací zařízení a obchodní vybavenost. Měřírny a distribuční transformovny zajišťují energii pro spotřebiče jako u distribuční transformovny a navíc zajišťují trakční energii pro vozy metra.

K základnímu zařízení elektrické stanice patří rozvodné zařízení 22 kV v provedení výsuvného skříňového rozváděče typu IRODEL, IRONG, SR25 a připravovaný ZS1 pro měřírnu Háje. Rozváděče jsou osazeny vypínači 22 kV s náplní olejovou SF6 a v současné době jsou osazovány vypínači vakuovými.

Vlastní rozváděč je koncipován s jednoduchým podélně děleným systémem přípojníc, který rozděluje rozváděč na dvě sekce. Do každé sekce je zasmyčkováno distribuční kabelové vedení 22 kV, které propojuje jednotlivé elektrické stanice metra. Do vstupních elektrických stanic je do každé sekce připojeno přívodní kabelové vedení z Pražské energetiky.

Pro přeměnu napětí slouží transformátory, které jsou navrhovány jako vzduchové s vinutím zalévaným do epoxidové pryskyřice výkonové řady 400, 630, 1000, 1250 a 1600 kVA s převodem 22 000/400/230 V. V každé elektrické stanici jsou čtyři transformátory – dva pro napájení osvětlení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a dva pro napájení silových spotřebičů (čerpadla, pohyblivé schody, vzduchotechnika a podobně). V normálním provozu jsou trafa využívána na 50% a v případě havárie či odstavení trafa při údržbě převezme druhý transformátor plně výkon bez přetížení. Na trati IV. B jsou namontovány dva transformátory, případně třetí pro rozsáhlou obchodní vybavenost.

Z transformátoru jsou napájeny rozváděče nízkého napětí pro napájení motorových spotřebičů, osvětlení a zabezpečovacích zařízení.

Pro napájení ovládacích a pomocných obvodů a únikového osvětlení slouží rozváděč stejnosměrný a pro napájení nouzového osvětlení a důležitých odběrů rozváděč nouzového napájení nebo rozváděč bezvypukového napájení.

Pro napájení nouzového rozváděče při ztrátě napájení z rozváděče světelného slouží tyristorový střídač napojený na stejnosměrný rozváděč a staniční

akumulátorovou baterii. Staniční olověná akumulátorová baterie je navržena jako náhradní zdroj pro nouzové a únikové osvětlení o kapacitě 300 až 600 Ah, 220 Vss umístěná v akumulátorovněch.

Pro trakční účely jsou instalovány usměrňovací skupiny, které se skládají ze dvou trakčních transformátorů a dvou křemikových usměrňovačů. Trakční transformátory jsou olejové, vzduchové a v současné době se používají izolované skelnými vlákny s epoxidovou pryskyřicí o výkonu 2,7 až 3 MVA.

Výkon usměrňovače je 2 475 kW při napětí 825 Vss a jmenovitém proudu 3000 A.

Usměrňovací skupina dodává přes napáječový rozváděč 825 Vss vybavený odpojovací a napáječovými rychlovyypínači a přes přívodní trakční kabely elektrickou energii o napětí 750 Vss přes úsekové odpojovače napáječů do přívodní kolejnice. Elektrický obvod je pak přes vozidlo metra uzavřen pomocí zpětných kabelů do rozváděče zpětných kabelů a mínus pól trakčního usměrňovače.

Pro zajištění bezpečnosti pracovníků provádějících opravy a údržbu zařízení umístěných v tunelech metra slouží odpojovače ve funkci zkratovačů, které zajišťují ručním ovládním při vypnutém napájení propojením přívodní kolejnice s jízdniemi kolejnicemi bezpečný stav přívodní kolejnice.

Elektrická zařízení měření jsou ovládána prostřednictvím dálkového ovládání realizovaného řídicím systémem GE FANUC z elektrodíspečinku metra.

Veškeré prostory metra jsou osvětlovány převážně zářivkovými svítidly v kombinaci s výbojkovými svítidly, kabelové prostory svítidly žárovkovými. Při poruše nebo přerušení dodávky elektrického proudu pro normální a pomocné osvětlení se do 10 vteřin zapíná nouzové osvětlení napájené ze staniční akumulátorové baterie a střídače po dobu 60 minut, které je nutné k obnovení napájení, případně pro provedení evakuace cestujících. Vzhledem k poruchovosti střídačů bylo dodatečně instalováno ve veřejných prostorách tzv. únikové osvětlení napájené přímo z akumulátorové baterie, které osvětluje únikovou cestu z nástupiště do vestibulu a na povrch.

Celkový rozsah zařízení provozovaného službou elektrotechnickou je pro přehlednost uveden v následující tabulce:

Trafa + depa	A	B	C	Celkem
MDT (měřírny a distribuční transformovny)	8	18	8	34
DT(distribuční transformovny)	7	7	9	23
předsunutá DT	2	1	1	4
R22 skříň(rozváděče 22kV)	276	362	239	877
distribuční trafa	62	86	67	215
trakční trafa	16	36	25	77
trakční usměrňovače	16	36	25	77
vypínače máloolejové	92	130	115	337
vypínače SF ₆	12	55	0	67
vypínače vakuové	75	131	94	300
rychlovyypínače NATD2	6	56	8	70
rychlovyypínače SECHERON	40	55	46	141
trakční odpojovače	91	132	82	305
zkratovače	52	101	62	215
střídače	31	61	26	118
dobíječe	47	63	34	144
rozváděče nn v elektrických stanicích(skříň)	542	710	445	1 697
rozváděče nn ostatní (skříň)	415	544	383	1 342
kabely 22 kV(km)	69	115	71	255
kabely trakce (km)	76	132	95	303
svítidla ve veřejných prostorách	57 000	28 000	23 000	108 000
instalovaný výkon trakce (MVA)	48	84	71	203
instalovaný výkon světelný (MVA)	12	19	12	43
instalovaný výkon motorový	34	31	29	94
instalovaný výkon celkem:	94	134	112	340

Zkušenosti pracovníků služby z dlouholetého provozu elektrických zařízení byly promítnuty při



Napáječový rozváděč +825 V elektrické stanice Černý Most.

zpracování projektu zařízení a osvětlení na trati IV. B z Českomoravské na Černý Most. V rámci měření byly navrženy nové rozváděče 22kV SR25 s vakuovými vypínači VD4M vybavenými elektronickými ochranami SPAJ. Automatické záskoky v rozváděčích vysokého napětí a nízkého napětí byly realizovány pomocí mikroprocesorového řízení. Veškeré rozváděče nízkého napětí jsou osazeny moderními výkonovými jističi za účelem dodržení selektivního vypínání. Nově byl koncipován trakční rozváděč s vypínači UR40 SECHERON. Zásadní změnou je realizace bezvýpadkového napájení pomocí záložních zdrojů UPS, které nahrazují dosavadní střídače. Za účelem úspory nákladů byly navrženy pouze dva distribuční transformátory na místo dosavadních čtyř. Pro oddělení napájení technologických zařízení od napájení obchodních vybaveností byl osazen třetí distribuční transformátor s rozváděčem. Pro přehledné zjištění stavu a možnost místního ovládní z jednoho místa bylo na každé elektrické stanici zřízeno ovládací a vizualizační pracoviště obsluhy elektrických stanic.

Kvalitativní obrat byl proveden v osvětlení metra z hlediska volby svítidel, počtu svítidel a používání úsporných světelných zdrojů. Pokud dovolí architektonické řešení stanice, používají se světelné zdroje 36 W, 54 W řazené podélně jako jednotlivá svítidla na integrovaných nosičích, kde jsou zabudovány jednotlivá svítidla, kabelové rozvody pro normální, nouzová a úniková osvětlení a eventuálně i sdělovací zařízení. Svítidla jsou osazována elektronickými předřadníky, čímž dochází k úspoře elektrické energie a mohou být napájena elektrinou o střídavém respektive stejnosměrném napětí, což se využívá pro napájení nouzového osvětlení a šetří se tak výkon bezvýpadkového zdroje.

Na trati IV. B byl poprvé aplikován automatizovaný řídicí systém osvětlení LUXMATE Professional, který slouží ve stanicích metra se sdruženým osvětlením pro automatické ovládní osvětlovací soustavy. Automatické ovládní zajišťuje optimalizaci provozu, to znamená, že jsou zapínána pouze ta svítidla, která jsou v daném čase a za daných světelných podmínek nezbytná. V době provozu metra je osvětlovací soustava automaticky regulována podle intenzity denního osvětlení, v době mimo provoz jsou zavedeny časově závislé úsporné varianty osvětlení. Vzhledem ke stavebnímu řešení stanic jsou dosud používány dvě varianty:

1. Varianta systému pro malé stanice:

Intenzita denního osvětlení je snímána čidlem umístěným pod vstupním přístřeškem. Toto čidlo je připojeno k převodníku, umístěném v rozváděči. Převodník generuje tři samostatné vypínací charakteristiky, které jsou vysílány po sběrnici BUS do systému a přijímá je prvek LM-RUKS, jehož tři nezávislé kontakty jsou spínány v pořadí daném nastavením pracovních bodů. Jednotlivé kontakty LM-RUKS spínají ovládací cívký stykačův osvětlení. Doposud realizováno ve stanicích Rožtyly, Pankrác, Malostranská, Florenc C a Anděl.

2. Varianta systému pro velké stanice:

Intenzita denního osvětlení je snímána centrálním čidlem, umístěným na střeše objektu stanice. Toto čidlo je připojeno přímo na BUS. Procesor LM-TLR zpracovává údaje čidla a generuje regulační charakteristiky, které jsou vysílány do systému a jsou přijímány prvky LM-RUKS, jejichž nezávislé kontakty jsou spínány podle nastavení pracovního bodu. Pracovním bodem je zde hodnota jasu oblo-

hy, integrovaná z údajů osmi fotobuněk, při které kontakt LM-RUKS spíná a ovládá tak cívký stykačův osvětlení. Tento systém je použit ve stanicích Černý Most, Rajská zahrada, Hloubětín, Vysočanská a v nejbližší době bude realizován ve stanicích Vyšehrad, Karlovo náměstí a Můstek A.

Veškerá tato opatření vedou ke snížení spotřeby elektrické energie. Roční úspora dosahuje přibližně 3 260 MWh při průměrné ceně 1,60 Kč za kWh, což představuje úsporu 5,2 milionů Kč za rok.

Elektrická zařízení metra byla uváděna do provozu od roku 1973 na trati I. C. Některé druhy zařízení se dostávají na hranici a některé i za hranici své životnosti. Služba elektrotechnická začala proto rekonstruovat jednotlivá elektrická zařízení.

Otevření trhu v oblasti elektrotechniky přineslo možnost vybírat zařízení ze širokého sortimentu výrobců elektrotechniky. Byly proto porovnávány technické parametry jednotlivých zařízení a proveden výběr stěžejních výkonových přístrojů s ohledem na kvalitu, funkční spolehlivost, životnost a náročnost na údržbu. První rekonstrukce byly započaty v roce 1986 rekonstrukcí eprozinových spojek kabelových koncovek KSJe 22 kV včetně kabelů od distribučních traf, které neplnily funkci pro svoji poréznost a docházelo k častým poruchám. Koncovky byly vyměněny za suché kabelové koncovky 22-KSJC na všech elektrických stanicích. V roce 1991 začala rekonstrukce staničních akumulátorových baterií včetně dobíječů. Výměna se provádí postupně dle podle životnosti původních baterií za olovené typu VARTA, které zaručují minimální životnost 15 let s následným ročním vyhodnocováním kapacity baterie. K dnešnému dni zbývá dokončit výměnu 7 akubaterií na čtyřech stanicích včetně dobíječů.

Rozsáhlou rekonstrukcí byla výměna eprozinových spojek kabelových koncovek KSJe na kabelech nízkého napětí po požáru v tunelu za stanicí Náměstí Miru dne 14. října 1996. Příčinou požáru byl zkrat v kabelové spojkce po průniku vody. Analýzou bylo zjištěno nedodržení technologie montáže kabelových spojek. Celkem bylo na všech tratích a stanicích metra vyměněno 3 462 kusů eprozinových spojek za spojky nového typu RAYCHEM. Výměna byla ukončena v roce 1999.

V současné době probíhají rekonstrukce zajišťované dodavatelskými organizacemi. Provádí se výměna trakčních kabelů a propojek z důvodu nevhodného uložení kabelů v tunelech metra a skolení životnosti. K dnešnému dni bylo vyměněno celkem 42 kilometrů SVU lan o průřezu 400 mm² za kabely bezhalogenní, typu CHCH - R/C. Provádí se rekonstrukce výkonových vypínačů 22 kV, máloolevých vypínače HLB-9 se zaměřují za vypínače VDM4 výrobce ABB EJJ Brno.

Dále se provádí náhrada rychlovypínačů



Rozváděč 22 kV elektrické stanice Černý Most.

NA7D2, které vykazovaly značnou nespolehlivost a způsobily řadu mimořádných událostí, za rychlovypínače firmy SECHERON typu UR 40M a výměna zastaralých výkonových jističů typu AMT-V v přírodních skříních rozváděčů nízkého napětí na trati I. C za jističe firmy MOELLER typu IZM.

Provedením rekonstrukcí vykazují služba elektrotechnická v posledních letech snižující se počet mimořádných událostí, které mají dopad na provoz metra (viz tabulka poruch) při zvyšujícím se rozsahu zařízení.

Tabulka poruch a mimořádných událostí:

Rok	Počet poruch	Počet mimořádných událostí
1993	205	7
1994	265	16
1995	230	9
1996	202	16
1997	177	6
1998	173	5
1999	202	7

Novým fenomenálním výplodem této doby jsou krádeže kabelů s měděnými jádry a měděných zemnicích pásků umístěných v tunelech a kabelových kanálech metra. Ve spolupráci s policií ČR se podařilo již několikrát zadržet pachatele, ale náhrady nemohou dostatečně kompenzovat ohrožení provozu a bezpečnost osob, které tímto nezodpovědným činem pachatelé způsobují. V roce 1999 byly zaznamenány ztráty kabelů a zemnicích pásků za 965 754 Kč, které služba musí promítnout do svých provozních nákladů a podílí se tak nepřímo na zvýšení výdajů daňových poplatníků.

Zajištění úkolů spojených s provozem elektrických zařízení metra vyžaduje řadu kvalifikovaných odborníků (specialistů), kteří jsou schopni technicky a organizačně zvládnout a obsáhnout danou problematiku. Služba ve spolupráci s vedením podniku se musí zaměřit na řešení věkové struktury zaměstnanců. Průměrný věk techniků a administrativních pracovníků je 49 let a u dělnických profesí dosahuje 43 let. Převážná část pracovníků služby (149) se pohybuje ve věkové hranici 50 až 59 let. Přirozenou fluktuaci a odchody pracovníků do důchodu je proto nutné nahrazovat a kompenzovat náborem věkových mladších pracovníků. Úkolem vrcholového vedení je analyzovat personální práci a vytvořit takové podmínky, aby byl profesní zájem o práci v metru a službě elektrotechnické a vytvořit tak prostor pro výchovu nových odborníků, kteří budou schopni zajistit spolehlivý a bezporuchový provoz pražského metra.

Ing. František Kučera, vedoucí služby 11 400

Foto: Archiv o. z. Metro

Napájení metra elektrickou energií z veřejné sítě

Metro jako dopravní prostředek je plně závislé na elektrické energii dodávané „Pražskou energetikou a s.“ (dále jen PRE) a distribuci ve vlastní síti metra. Tato energie je použita nejen pro dopravu, ale i pro ostatní zařízení, bez nichž by dopravní systém nemohl být funkční.

Zvolením vhodných systémů dodávky a distribučních sítí bylo v metru umožněno předisponovat elektrickou energii do míst, kde byla dodávka při poruše přerušena. Způsob dodávky elektrické energie od PRE je odvislý od stávajících sítí a trafostanic 110/22kV na území Prahy. Proto je také vždy uvažováno při výstavbě dalších úseků metra s těmito trafostanicemi, které PRE neustále podle potřeby rozšiřuje. V tomto duchu byla pojata také výstavba mělnírní Háje, kde napájecí místo od PRE je trafostanice Měcholupy, v severní oblasti Prahy pak při prodloužení trati C jsou to trafostanice Sever a Letňany.

Poruchy v dodávkách elektrické energie budou však i nadále, nelze je úplně vyloučit. Jde o to, aby dopady byly co nejmenší. Vždy bude záležet na možnostech a rychlosti přenosu elektrické energie do postižených oblastí. Samozřejmě pokud nenastane Black out, tj. beznapěťový stav v celé Praze. Metro má ještě různé možnosti z hlediska napájení záložními prostředky, pro vlastní dopravu však celkem bezvýznamné.

Závěrem lze konstatovat, že za celou existenci metra byla řada poruchových stavů v dodávce elektrické energie. Pracovníci metra provedli vždy taková opatření, aby v co nejkratší době obnovili dodávku v postižených oblastech s nejmenším možným dopadem na cestující v metru.

Miroslav Honsa, 11 400

Zahájení druhé části implementace informačního systému SAP R/3 a návazných procesů

Ve druhé polovině roku 1998 proběhla v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciová společnost implementace první části informačního systému SAP R/3, které předcházelo rozsáhlé výběrové řízení a kontrakční řízení. Uvedený informační systém, který byl uveden do produktivního provozu od 1. ledna 1999, obsahoval následující rozsah implementovaných modulů:

Organizační jednotka ředitelství	Implementované moduly
o. z. Metro	FI, CO, AM, SD, MM
o. z. Elektrické dráhy	FI, CO, AM, SD, MM
o. z. Autobusy	FI, CO, AM, MM, PM

Význam jednotlivých zkratk modulů:

FI – Finanční účetnictví,
CO – Kontroling, řízení vnitropodnikových nákladů,
AM – Investiční majetek,
MM – Materiálové zásobování a skladové hospodářství,
SD – Prodej, odbyt,
PM – Oprávnění.

Jak je z výše uvedených tabulek zřejmé, nebyl rozsah implementovaných modulů zmíněného informačního systému v jednotlivých organizačních jednotkách naší společnosti totožný. Uvedená skutečnost byla zapříčiněna jednak extrémně krátkým časem, který byl pro implementaci informačního systému k dispozici a jednak konkrétními podmínkami a požadavky odštěpných závodů a ředitelství společnosti. Dále nemohly být z časových důvodů implementovány nadstavbové funkce, které umožňují automatický výběr a třídění informací z manažerské úrovně.

Druhá část implementace informačního systému

Z výše uvedených důvodů bylo v březnu roku 2000 vypsané další poptávkové řízení na doplnění a rozšíření funkčnosti produktu SAP R/3 a na doplnění dalších oblastí informačních systémů a informačních technologií. Toto poptávkové řízení bylo ukončeno v květnu 2000, kdy jako vítěz poptávkového řízení byla vybrána firma Logica, s. r. o. Předmět poptávky byl následující:

1. Poimplementační podpora definujících převzetí garancí za provoz IS SAP R/3 v prostředí DP.
 2. Upgrade systému SAP R/3 z verze 3.1H na verzi 4.6.
- Provedení celkového upgrade prostředí SAP R/3 z verze 3.1H na verzi 4.6 s ohledem na

- stávající a zamýšlenou konfiguraci hardwaru.
- Začlenění systému pro zajištění kvality „QAS“ do procesu uprady.
 - Zmapování, nastavení a jeho přenesení do prostředí ASAP.
 - Školení práce s nástrojem „Profil generátor“, optimalizace udělování přístupových práv.
 - Analýza použitých číselníků a rozhraní mezi moduly.
 - Řízení celého projektu uprady metodikou ASAP.

3. Implementace systému SAP R/3 v rozsahu rozšíření funkcionality modulu PM a návazných modulů o plánování údržby, servis a podpůrné procesy MTZ v o. z. Autobusy.

- Plánování údržby autobusů a některých agregátů nebo konstrukčních celků.
 - Zajištění funkcí servisu a prodeje.
 - Ostatní podprocesy v oblasti MTZ.
4. Rozšíření funkcionality modulu MM systému SAP R/3 o skladovou evidenci ve skladu NCS v o. z. Metro a o. z. Elektrické dráhy a oděvním skladu v o. z. Elektrické dráhy a zprovoznění materiálu ve všech organizačních jednotkách celé společnosti.

– Vyřešení procesů souvisejících se skladem v o. z. Elektrické dráhy obsluhovaným regálovým zakladem využitím funkcí systému SAP R/3. Celé dílo bude provedeno v souladu s metodikou ASAP.

– Sklad obsluhovaný regálovými zakladači v o. z. Metro.

– Oděvní sklad v o. z. Elektrické dráhy.

– Plánování materiálu v o. z. Elektrické dráhy, Metro a na ředitelství.

5. Implementace modulu PM systému SAP R/3 v o. z. Metro a o. z. Elektrické dráhy.

– Provedení procesní analýzy podnikových procesů a činností pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost v rozsahu o. z. Metro a o. z. Elektrické dráhy, jež souvisí s opravárenskou a servisní činností v uvedených odštěpných závodech.

– Implementace funkcí produktu SAP R/3, které umožní řešení následujících podnikových procesů a činností v rámci o. z. Elektrické dráhy.

– Řízení zakázek na údržbu a opravy tramvají nebo jejich konstrukčních celků.

– Plánování údržby tramvají a agregátů.

– Implementace funkcí produktu SAP R/3, které umožní řešení následujících podnikových procesů a činností v rámci o. z. Metro:

- a. Řízení zakázek na údržbu a opravy vozů metra nebo jejich konstrukčních celků.
- b. Plánování údržby vozů metra a agregátů.
- c. Prodej servisních činností včetně materiálů externím firmám.

6. Realizace úprav ostatních modulů systému SAP R/3 (FI, CO, AM, SD) na základě vyvolaných změn vzájemných vazeb mezi moduly vzniklých rozvojem logistických modulů a rozšíření funkčnosti o investiční kontroling.

– Provedení nezbytných úprav modulů FI, CO, AM v souvislosti s implementací a rozšíření logistických modulů PM a MM.

– Zdokonalení propojenosti modulů v rámci celé naší společnosti.

– Zavedení a zprovoznění investičního kontrolingu.

7. Vypracování úvodní studie implementace mzdového a personálního modulu HR (HR – PA, PD) systému SAP R/3.

Studie bude obsahovat tyto kapitoly:

- a. Analýza současného stavu
- b. Organizační struktura
- c. Administrativa
- d. Nábor pracovníků
- e. Personální vývoj
- f. Personální náklady
- g. Organizační management
- h. Časový management
- i. Zúčtování mezd a platů
- j. Řízení akcí
- k. Řízení cesty
- l. Integrace a rozhraní
- m. Posouzení přínosu navrhovaného řešení
- n. Zhodnocení variant zachování současného provozovaného programového produktu pro zpracování personalistiky a mezd versus zavedení modulu HR systému SAP R/3.

o. Popis postupu a metodiky zavedení HR

8. Implementace systému pro správu dokumentů a řízení jejich toků.

– Zpracování návrhu „Koncepte řešení elektronické správy dokumentů“.

– Implementace DMS.

– Realizace DMS.

– Podpora produktivního provozu.

9. Implementace manažerského systému – BIW.

– SAP DW (business information warehouse).

– Zahájení projektu analytická část BIW SAP.

– Zpracování koncepte BIW SAP.

– Realizace.

– Příprava produktivního provozu.

– Zahájení a podpora produktivního provozu BIW SAP.

10. Návrh využití a implementace WEB serveru

systému SAP R/3 a implementace Nákupního portálu – nadstavba systému SAP R/3.

– Koncepte architektury řešení.

– Koncepte bezpečnosti řešení.

– Koncepte využití SW a ZWS (aplikační a základní software).

– Koncepte personálního a organizačního zajištění provozu a rozvoje projektu.

– Koncepte konfigurace a přizpůsobení, implementace.

– Koncepte implementace „nákupní portál“ – Business Procurement.

Následně po ukončení poptávkového řízení byla s firmou Logica, s. r. o. uzavřena „Smlouva o systémové integraci“, která zastřešuje výše uvedené poptávané oblasti a která plní funkci smlouvy o smlouvách budoucích. Na jednotlivé konkrétní části informačního systému jsou pak uzavřeny dílčí smlouvy k této smlouvě o systémové integraci.

Organizační zabezpečení projektu

Na základě úvodních jednání s firmou Logica, s. r. o. byl zpracován návrh příkazu generálního ředitele naší společnosti, který řeší organizační zabezpečení projektu na doplnění a rozšíření funkčnosti systému SAP R/3 v prostředí podniku.

Tento příkaz řeší i zajištění projektu pracovníky, kteří budou jmenováni do orgánů řízení projektu a do odborných pracovních týmů pro jednotlivé moduly. Celkem se jedná přibližně o sedmdesát pracovníků (kromě ředitelských a náměstkových funkcí) ze všech organizačních jednotek naší společnosti, kteří budou nasazováni na realizaci projektu podle odborného zaměření jednotlivých oblastí informačního systému.

Ing. Josef Hromádka, vedoucí odboru

výpočetní techniky ředitelství

Došlo do redakce Došlo do redakce

Články uveřejněné v této rubrice nevyjadřují stanovisko redakce.

K článku paní Jany Čalounové

Chtěli bychom reagovat na článek podepsaný jménem paní Jany Čalounové, ve kterém se pisatelka sveruje s pocitem nespravedlnosti, protože nedostala odměnu k odchodu do důchodu.

Především je nutno říci, že nárok na takovouto odměnu nevyplyvá z žádného dokumentu, kterými se činnost odborové organizace o. z. Elektrické dráhy řídí. Odborová organizace ovšem poskytuje svým členům, kteří se dostali (ne vlastní vinou) do tíživé situace několik forem pomoci. Je to bezúročná sociální půjčka, podpora nebo sociální výpomoc. Nikoli však odměna za odchod do důchodu. V mnoha případech je poskytována bezplatně právní porada, případně právní zastoupení dotované odborovou organizací podle řádu právní pomoci schváleného sjezdem svazu. Na základě ustanovení Kolektivní smlouvy dojednané se zaměstnavatelem právě odborovou organizací, je z prostředků zaměstnavatele vyplácena odměna při prvním odchodu do důchodu v závislosti na počtu let u zaměstnavatele odpracovaných. Tato, myslíme slušná částka, byla zaměstnavatelem řádně vyplácena. Nad tento rámec požádal předseda dílenského výboru příslušného pracoviště v souladu se stanovami a pravidly pro čerpání sociálně podpůrného fondu svazu o odměnu, vztaženou spíše k dlouhodobému členství. Schválení skutečně trvá určitý čas, protože podléhá rozhodnutí výkonné rady. Zpravidla se

člen telefonicky spojí se sekretariátem závodního výboru a dostane potřebnou informaci, zda a kdy si má tyto prostředky převzít. Je překvapující, že pisatelka se obrátila na DP-KONTAKT, aniž by se informovala na sekretariátu závodního výboru. Odpadl by zmíněný pocit nespravedlnosti, jak na straně pisatelky, tak na straně odborů, protože většina funkcionářů věnuje odborové práci ve prospěch všech zaměstnanců svůj osobní čas, úsilí a mnohdy „ne svou vlastní kůži na trh“.

Ke vztahu k důchodcům je nutno říci, že naše odborová organizace naopak s důchodci počítá a jejich činnost podporuje jednak prostřednictvím dílenských výborů, jednak prostřednictvím Klubu důchodců. Celkem sdružuje 515 důchodců a to není málo. Placení příspěvků je ovšem pochopitelné základem předpokladem členství, a to v jakémkoliv organizaci, nejenom odborové.

Závěrem bychom chtěli připomenout, že úloha odborů v dnešní době spočívá především v ochraně práv zaměstnanců, v dojednání slušných mezd a pracovních podmínek, v kontrole dodržování zákonů práce a dalších právních norem působících v pracovních vztazích a v ochraně pracovních míst. Stručně – v dosažení slušné kolektivní smlouvy, prostřednictvím svazu pak Vyšší kolektivní smlouvy, případně určitého vlivu na oblast pracovního práva v oblasti legislativy.

Za ZV a RP o. z. ED Petr Slanina, předseda
DV 12 810 a Bohumír Ježek, předseda ZV

Pražský dopravní zeměpis II

18. část Petrovice

Někde na počátku byl patrně jakýsi Petr. Jméno Petrovic, nejméně z městských částí hlavního města Prahy pokud jde o rozlohu, znamená opravdu ves lidí Petrových. První historická zmínka o vesnici tohoto jména na jihovýchodním okraji dnešní Prahy v úrodné oblasti na břehu Botiče pochází z roku 1355 (dle některých publikací 1352).

Ve druhé polovině 15. století patřily Petrovice staroměstské patricijské rodině Klementů. Později se tu vystřídalo mnoho různých šlechtických rodů. Jen namátkou z mnoha jmen uvedme pány z Dubé nebo Krakovské z Kolovrat. V letech 1693 – 1701 patřily Františkovi Antoninovi Šporkovi. V roce 1861 zakoupil zdejší statek francouzský chemik Nicolas Bellot, spoluzakladatel známé žižkovské kapslovny Sellier a Bellot.

Po vydání obecního zákona v roce 1849 byly součástí Petrovic i nedaleké Horní Měcholupy. Ty se osamostatnily v roce 1920 a od té doby tvoří Petrovice jediné katastrální území. Drobné změny hranic obce se uskutečnily v letech 1936 a 1951. K 1. červenci 1960 byla malá část petrovického katastru, která leží severně od dnešní Edisonovy ulice a západně od Botiče (26 ha), připojena ku Praze. Právě do této oblasti, kde jsou převážně zahrádkářské kolonie, zasáhla i část hostivařské přehradní nádrže, zbudované v letech 1959 – 1963. S účinností od 1. ledna 1968 byly k hlavnímu městu připojeny i vlastní Petrovice. Jejich místní národní výbor zůstal zachován a petrovické katastrální území bylo opět sjednoceno. K menší úpravě katastrálních hranic s Horními Měcholupy došlo ještě k 1. lednu 1988. Stalo se tak pod vlivem výstavby sídliště Horní Měcholupy – Petrovice. Když se v roce 1990 formovaly podle nového zákona o hlavním městě Praze městské části, staly se Petrovice jednou z nich. Na počátku 20. století bylo v Petrovicích jen 45 domů se 413 obyvateli. Dnes tu bydlí 6403 lidí. Urbanisticky však, díky sídlištní zástavbě, prakticky splynuly s Horními Měcholupy, které jsou ale součástí městské části Praha 15.

Petrovice byly vždy především zemědělskou obcí, ale na počátku 20. století v nich byl kromě velko-
statku také pivovar. Ještě na sklonku 20. let vykazoval várku 72 hektolitrů.

V Petrovicích najdeme i některé stavební památky. Snad už ze 13. století pochází původně gotický jednolodní kostel sv. Jakuba Většího. Někdy ve druhé čtvrtině 18. století byl upraven barokně a v roce 1887 byl regotizován. Dodnes se dochovaly některé zbytky gotických nástěnných maleb z počátku 15. století a některé drobné původní architektonické detaily. Kolem kostela byl původně hřbitov, nový byl postaven východně od obce snad až někdy v první čtvrtině 20. století.

V jižní části staré petrovické zástavby je bývalý hospodářský dvůr a barokní zámeček, který byl postaven v 18. století na místě středověké tvrze.

Petrovice ležely stranou státních silnic. Do Prahy se jezdilo po okresní silnici přes Horní Měcholupy, Hostivař, Záběhlice a Vršovice nebo z Horních Měcholup do Dolních Měcholup a po černokostelecké státní silnici přes Královské Vinohrady.

První veřejné dopravní spojení se světem představovala železnice. Někdejší dráha cisaře Františka Josefa (dnešní trať ČD č. 221) sice nejezdila nikdy přímo přes petrovický katastr, vzdálenost nejbližší železniční stanice u Uhřetěvesi (3,6 km) byla pro zdejší obyvatele v závěru 19. století určitě přijatelná. Na hostivařské nádraží to bylo zhruba stejně daleko. V roce 1926 vznikla železniční zastávka v Horních Měcholupech a železnice se tak o něco přiblížila. Už to k vlaku bylo jen jeden a půl kilometru.

Počátky silniční autobusové dopravy jsou úzce spjaty se sousedními Horními Měcholupy. I do Petrovic přijel tedy zřejmě jako první v roce 1931 autobus velkopopovického podnikatele Vodenky z Vinohrad do Velkých Popovic. V roce 1933 zahájily dopravu na po-

dobné lince, avšak v Praze vyjíždějí od Wilsonova nádraží, také Československé státní dráhy (linka 1019). Linka později změnila označení a udržela se zde v provozu až do roku 1942.

Pokud je známo, autobusy se v Petrovicích objevily opět zřejmě až v roce 1954. To vyjela linka ČSAD č. 01062 (pozdější 01083) ze Spořilova (vybrané spoje jezdily z Vršovic), přes Chodov a Petrovice do Uhřetěvesi. K té přibyla o deset let později linka 01123 z Černokostelecké, hostivařskou průmyslovou oblastí, přes Horní Měcholupy, Petrovice a Pitkovice do Čestlic.

Zásadní změnu Petrovice zažily v roce 1968. Připojení k hlavnímu městu mělo za následek, že ještě v témže roce, od 30. září

zavala v Měcholupech dnešní Bolevecká. Další linka DP Praha, č. 187, se v Petrovicích objevila v roce 1973. Měla posílit „stočtyřiapadesátku“, která byla v některých obdobích špičky značně přetížena. Současně vytvářela přímé spojení do hostivařské průmyslové oblasti. Později, v závislosti na postupné výstavbě sídliště v jihovýchodním sektoru Prahy a potřebě zajistit dopravu do obcí připojených ku Praze v roce 1974, se v Petrovicích objevila řada nových linek. V roce 1978 například vznikla linka č. 51 (záhy přečíslovaná na 220) z Čestlic do Dolních Měcholup. Výstavba nových komunikací měla za následek, že se autobusové linky začaly objevovat i v jiných částech petrovického katastru. V roce 1981 začala jezdit například linka č. 267 (Kosmonautů – Uhřetěves) dnešní ulicí Novopetrovickou, ale zastávky tu byly zřízeny až později. Zásadní změnu v dopravní obsluze znamenalo 10. června 1986 převedení autobusových linek z Edisonovy do Bellovy ulice a přes zastávky Sídlíště Petrovice do Hornoměcholupské. Dne 12. července 1987 byla uvedena do provozu autobusová smyčka sídlišť Petrovice a 23. dubna 1990 začaly jezdit autobusy také ulicemi Archimedovou.

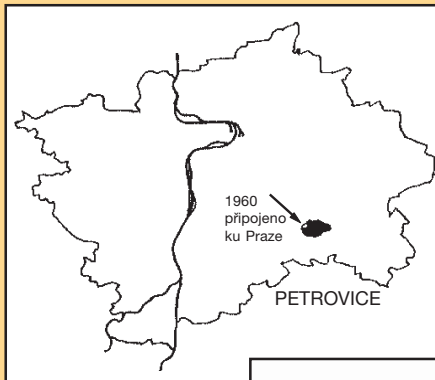


Foto: Petr Malík

1968, se zdejší obyvatelé poprvé svezli autobusovou linkou pražského Dopravního podniku. Dostala číslo 154 a nahradila linku ČSAD 01083. Jezdila v trase Spořilov – Chodov – Háje – Petrovice – Horní Měcholupy – Hostivař, nám. J. Marata a propojovala dvě tramvajové větve. Na území Petrovic byly zřízeny dvě zastávky: Petrovice, most (dnešní Newtonova) a Petrovice, MNV (později Edisonova, dnes zrušena). Později k nim přibyla ještě zastávka Petrovice, Na vinici (Dieselova), která byla v roce 1981 zrušena. Na rozdíl od dnešního stavu jezdily v roce 1968 autobusy stále starou hlavní petrovickou silnicí – ulicí Edisonovou, na kterou nava-

Výstavbou sídliště a nových komunikací také některá silniční spojení zanikla. Takovým příkladem je původní propojení Bellovy ulice se silnicí do Uhřetěvesi (kolem nového hřbitova), na jehož místě nyní stojí obytný dům, či stará silnice od petrovického mostu do Křeslic.

Sít autobusových linek projíždějících Petrovicemi vytváří kapacitní dopravní spojení ke dvěma linkám metra, C (Háje) a A (Skalka), avšak „petrovické“ linky umožňují také přímou dopravu k mnoha průmyslovým podnikům ve východní části Prahy (například linka 183 dojíždí až do Kobylis). Petrovicemi jezdí dnes 8 denních a také dvě noční autobusové linky, 505 (od roku 1984) a 506 (od roku 1995).

V osmdesátých letech se prověřovala možnost výstavby tramvajové tratě do zdejšího sídliště. V úvahu připadaly varianty vedené Milánskou a Archimedovou ulicí nebo Hornoměcholupskou na její jižní konec. Napojení na ostatní tramvajovou síť připadalo v úvahu buď u hostivařského nádraží, případně na tehdejší náměstí J. Marata. Znovu se myšlenka tramvajové dopravy do Petrovic začala zvažovat v roce 1995, v současné době se však s výstavbou tratě nepočítá.

–pf–, –fp–

Přírůstky knižního fondu v Ústřední technické knihovně naší společnosti

signatura:	autor:	název:	č.vydání:	kde vydáno:	stran:	rok vydání:
8840	Bičovský, Jaroslav	Prováděcí a související předpisy k občanskému zákoníku	4 dopl.	Praha, Linde	759	1999
8841	Hochman, Josef	Komentář k zákoníku práce	/1/	Praha, Linde	555	1999
8842	Eliáš, Karel	Obchodní zákoník	3 dopl.	Praha, Linde	1049	1999
8843	Holub, Milan	Sousedská práva	2 aktual.	Praha, Linde	361	1999
S1562/1	Madar, Zdeněk	Slovník českého práva A-Z 2 svazky	2 rozš.	Praha, Linde	1781	1999
8844/1	Pelikánová, Irena	Komentář k obchodnímu zákoníku	2 aktual.	Praha, Linde	414	1997
8844/2	Pelikánová, Irena	Komentář k obchodnímu zákoníku 2	2 dopl.	Praha, Linde	1307	1998
8844/3	Pelikánová, Irena	Komentář k obchodnímu zákoníku 3	2 uprav.	Praha, Linde	543	1998
8844/4	Pelikánová, Irena	Komentář k obchodnímu zákoníku 4	Dotisk	Praha, Linde	600	1997
8844/5	Pelikánová, Irena	Komentář k obchodnímu zákoníku 5	/1/	Praha, Linde	687	1999
8845	Fojtík, Pavel Linert, Stanislav Prošek, František	Historie městské hromadné dopravy v Praze	2 dopl.	Praha, DP	358	2000

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď na srpnovou otázku: Tentokrát dáme širší prostor správné odpovědi a budeme citovat z dopisu pana Antonína Dvořáka: „Archivní fotografie v srpnovém čísle DP-KONTAKT byla pořízena od křižovatký ulic Milady Horákové, Badeniho a Pelléovy (lidově zvané, podle pomístního názvu Špejchar, Na Špejcharu) v Praze 6 – Dejvicích. Fotografie byla pořízena ve dvacátých nebo třicátých letech a zachycuje blok devíti historických domů vystavěných v 19. století (kromě vysokého novějšího domu) a zbouraných v sobotu 29. listopadu 1975 v rámci výstavby tratě A metra.“

Prázdninová otázka patřila ke středně obtížným, proto do uzávěrky přišlo na naši adresu šestnáct odpovědí. Stejně jako před dvěma měsíci se nikdo ze soutěžících nemýlil, a tak všechny odpovědní listy putovaly do osudí, ve kterém se rozhodlo o trojici výherců. Paní štěstěna se tentokrát přiklonila na stranu Antonína Dvořáka, Zdeňka Hakla a Jana Přivory, kteří od nás obdrželi zřevou novinku autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta, druhé doplněné vydání Historie městské hromadné dopravy v Praze.

Všem, kteří nám zaslali odpověď, děkujeme a vý-

hercům blahopřejeme!

Tentokrát by fotografie neměla být takovým oříškem jako její předchůdkyně, proto věříme, že si s ní bez problémů poradíte a včas, tj. do konce měsíce října nám pošlete správnou odpověď. Trio řešitelů, jejichž odpověď bude správná a zároveň budou mít štěstí při losování, od nás obdrží výpravnou knihu kolektivu autorů Tramvaje v České a Slovenské republice.

Pokud už alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis nezapomeňte označit heslem „Soutěž“. Ještě jednou upozorňujeme, že v létě došlo ke změně adresy redakce. Ti, kdo nechtějí utrácet za poštovné a hodlají využít bezplatné vnitropodnikové pošty, necht si poznamenají: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Pro klasickou poštovní cestu už také platí nová adresa: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Stále můžete využívat schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti s označením DP-KONTAKT (v sousedství vrátnice).

Zní to téměř neuvěřitelně, ale už po sedmadvacáté se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii? –bda–

Napsali o nás

České slovo (12. 9. 2000)

Některým obcím pražské autobusy příliš nevyhovují
Systém pražské integrované dopravy, který zajišťuje dopravu v okresech Praha-východ a Praha-západ se setkává s rozdílným ohlasem. „Cestování autobusy ČSAD bylo pro cestující z obce finančně výhodnější. Jsme na hranici osmikorunového pásma, ale obec ležící o kilometr dál již platí za jednu cestu dvanáct korun.“ řekl starosta Dobrušky Jiří Rubner. Podle něj se stávají trapné situace, kdy cestující s jízdenkou v ruce čekají, až přejedou hranici pásma, aby kvůli pár stům metrů nemuseli platit za jednu cestu o padesát procent více. Odlišný názor má starosta Nuchic Miloslav Douša: „Pro obec je to velké zkvatnění veřejné dopravy. Autobus jede každou hodinu, ve špičkách po půlhodině. Jízdné bylo zdraženo úměrně.“

České slovo (5. 9. 2000)

Dopravní podnik má novou budovu

Novou administrativní budovu otevřel včera pražský Dopravní podnik v Sokolovské ulici ve Vysočanech. Tam se přestěhuje administrativní podniku ze dvou budov v Charvátově a Drahobejlově ulici. „Dům v Sokolovské ulici stál 380 milionů korun. Daňový poplatník však nemusejí mít strach, protože tuto částku pokryjeme z osmdesáti procent peněží, které získáváme z prodeje obou domů,“ řekl ředitel Dopravního podniku Milan Houfek.

Vybral ing. Jan Urban

Školní střípky

Nový školní rok začal. Dva měsíce prázdnin, doba určená k načerpání sil pro další školní rok, jsou pryč. Počasí se sice netvářilo právě prázdninově, nevytvářilo k prázdninám tu správnou kulisu, ale čas určený k odpočinku žáků – i když byl někdy pořádný nečas – se překulil stejně rychle jako každoročně.

4. září se zaplnily školy odpočatými žáky i učiteli. Nejinak tomu bylo i ve SPŠ, SOU a U Dopravního podniku. Zájemců o studium bylo v letošním školním roce tolik, že ne všem, kteří měli zájem vystudovat, či vyučít se v atraktivním oboru, mohlo být, s přihlédnutím k jejich prospěchovým výsledkům na základní škole, vyhověno. Ani všichni zájemci o denní a dálkové nástavbové studium nemohli být uspokojeni.

Všem „prvkům“ přejeme, aby se jim v naší škole dařilo, aby obor, který si zvolili pro své povolání, se jim líbil, a aby v něm byli úspěšní. Úspěch přejeme pochopitelně i těm, kteří jsou již ve vyšších ročnících.

Zveme vás na veletrh Vědma 2000. Tradiční akce, informující žáky 9. tříd a jejich rodiče, se uskuteční 9. až 11. listopadu letošního roku v Průmyslovém paláci na holešovickém Výstavišti. Co vám může veletrh nabídnout? Prezentaci středních škol, středních odborných učilišť, vysokých škol, jazykových škol i kurzů, ale i studia v zahraničí. Veletrhu se tradičně účastní i vydavatelé učebnic, literatury, novin a časopisů. Část výstavní plochy je věnována vzdělávání dospělých. Účast SPŠ, SOU a U Dopravního podniku se stala tradicí.

–sou–

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

Tajenka z čísla 9: Máslo na hlavě není součástí správné výživy. (Peter Gossanyi)

VODOROVNÉ: **A.** Opatřit sedlem; Noemův přístav; krátký kabát; smyčky. – **B.** Sbor soudců; moderní; **2. díl tajenky.** – **C.** Chvost; trutnovský podnik; volání do telefonu; brodivý pták; zevní lék. – **D.** Slovenská spojka; muži; záporná elektroda; svobodný statek; slovenská pádová otázka. – **E.** Domácky Adéla; spojka; silný provaz; popínavá rostlina; řada stromů; římských 999. – **F.** Spojka; listnáč; osidla; divadelní závěs. – **G.** Děd; trapná situace; závodník formule 1; Sarmat. – **H.** Značka astatu; rádcce Mohameda; praotec; vězeň; oddělení nemocnic; jak (slovensky). – **I.** Býk; český malíř; španělská flotila; karabáč; SPZ Liberce. – **J.** Plošná míra (slovensky); kdesi (knižně); šachty; chlup na hlavě; dráp. – **K. 1. díl tajenky;** vzdor; staroperský palác. – **L.** Zkrátka; částí textu; zutínat; zvláštní otisk.

SVISLE: **1.** Postava; zvykové právo; spojka. – **2. 3. díl tajenky;** šplhavý pták. – **3.** Kainův syn; Verdiho opera; jářku (slovensky). – **4.** Evropan; popěvek; manželka; hrob. – **5.** SPZ Litoměřic; přirozený úbytek; doslovný překlad; pobídka tahounům. – **6.** Metrická stopa; spočívat na židli. – **7.** Útočník v džudu; italská měna; cenné papíry. – **8.** Druh pepře; kštice; 10x10. – **9.** Staroegyptský bůh; potupa; levhart (zastarale); název sykavky. – **10.** Ode dne vydání; na to místo; část oceánu. – **11.** Roleta; dědina; nejmenší prst. – **12.** Značky kosmetiky; bůh Germánů; chťiče; SPZ Tábora. – **13.** Číslovka; akvarijní rybka; sonda. – **14.** Podnik v Tanvaldu; korálový útes; mírný běh. – **15.** Husarský kabát; ozdravení terénu. – **16.** Název

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

písmene; sušický podnik; zvířecí výkal; zkratka airplane. – **17.** Jednotka elektrického odporu; výtopy; od (rusky); belgické lázně. – **18.** Jinak; plavidlo; druh pásovice. – **19.** Části těla; **4. díl tajenky.** – **20.** Zámezi; lesní bylina; oloupit.

Pomůcka: apada, Enoch, tuhan.

PaedDr. Josef Šach

V občerstvení na řepské konečné mají zaměstnanci našeho podniku slevy

Konečná Sídliště Řepy, v poslední době velice často diskutované místo v pražské tramvajové síti. Na věhlasu ji dodala především zmizelá tramvaj. Ale ti, kdo navštěvují tento nejzápadnější bod pražských tramvají pravidelně, velmi rychle vychrlí další nedostatky. „Záchody v Řepích, to je kapitola sama pro sebe. Je to hrozné,“ zaslechli jsme při dotazu na úroveň služeb na řepské smyčce.

Při naší návštěvě jsme toalety nekontrolovali, ale podle velmi rychlého pohybu řidičů tramvají, hlavně z oné místnosti, je jasné, že situace nebude ideální. Uprostřed září jsme se vydali prozkoumat možnosti občerstvení v místním nechvalně známém „dřeváku“, kde se naši zaměstnanci snaží mihnout jen krátkou chvílí. V době naší návštěvy

jsou lavice u stolů téměř plné, u okénka stojí několik pivařů.

Po chvíli přichází řada na nás, domlouváme se na focení v místnosti, což se nám stává málem osudně. Štangašum není focení příjemné a dávají to hodně hlasitě najevo. Nás však spíše zajímají možnosti občerstvení pro zaměstnance. U okénka visí ceník platný pro všechny pracovníky Dopravního podniku ve službě. Když ho srovnáváme s tím běžným, jsou na tom naši lidé dobře. Za párky, sekanou a tlačenkou zaplatí místo 14 korun pouhých deset a sleva je také poskytována na nápoje. Zátoka limonáda je k máni za pětikorunu stejně jako káva, kdo holduje čaji, zaplatí pouze dvoukorunu.

Od řidičů právě dlečích na konečné se snažíme získat zkušenosti s řepským občerstvením. „Je dobré, že se tady můžeme najíst a napít, v takových Modřanech není nic.“ Jiný hlas zase upozorňuje, že na jiných místech je to s občerstvením v současnosti lepší. „Teď je to dobré na Spojovací. Škoda, že v Řepích bylo zrušeno okénko, teď musíme dovnitř a mnohdy tam není dobré prostředí.“

Co se týče sortimentu, není nejbohatší, ale v případě nouze zcela jistě přijde k chuti. Další nespornou řepskou výhodou je otevírací doba. Ani minutu v roce nemá tamní občerstvení zavřeno. Což se může hodit, když se dostanete do úzkých. **-bda-**



Foto: Petr Malík

Rekreační zařízení Lučanka prochází rekonstrukcí

Rekreační zařízení Lučanka slouží potřebám pracovníků o. z. Autobusy i pracovníkům ostatních odštěpných závodů, ředitelství a v neposlední řadě i mateřským školám, školám v přírodě a dalším již mnoho let.

Počátkem roku 1999 došlo vlivem rychlého tání sněhu a jarních dešťů k narušení svahu pod rekreačním zařízením. Dalším problémem tohoto rekreačního zařízení byl způsob vytápění, kdy vytápění koksem je velmi problematické z hlediska ekologie. Posledním důvodem, který vedl k zahájení rekonstrukce tohoto zařízení, je fakt, že objekt dnes neposkytuje běžný komfort obvyklý pro takovátto zařízení.

V průběhu roku 1999 byla vypracována studie celkové rekonstrukce tohoto rekreačního zařízení a projektová dokumentace odvodnění celého prostoru okolo chaty Lučanka. Počátkem roku 2000 byly tyto podklady předány odboru staveb ředitel-

ství, který na dokumentaci dále navázal. Současný stav je takový, že na přelomu srpna a září 2000 proběhlo výběrové řízení na dodavatele I. etapy rekonstrukce. Stavební povolení již bylo vydáno a nic nebrání tomu, aby v druhé polovině měsíce září mohly být započaty stavební práce, jež zahrnují rekonstrukci koteleny a její přestavbu na plynovou, vybudování uložisti plynových nádrží, zabezpečení svahu pod chatou s vybudováním dětského koutku (hřiště) a odvodnění celého prostoru okolo chaty. Stavební práce musí být ukončeny nejpozději počátkem prosince, aby zimní sezona, kdy zde bývá o rekreaci velký zájem, proběhla bez jakýchkoliv omezení.

Závěrem nezbyvá než si jen přát, aby rekonstrukce pokračovala dále v souladu se studií, aby toto rekreační zařízení mohlo po mnoho dalších let poskytovat kvalitní služby po všech stránkách.

Ing. Milan Lacina

Vlastníma očima

První má vzpomínka je asi deset let stará. Chtěli jsme tenkrát dorazit na letní tábor v jižních Čechách, ale technický stav našeho „vozítka“ nebyl nejlepší, a tak jsme se shodou náhod ocitli na severovýchodním okraji Prahy, v Satalicích. Nevím přesně, která to byla zastávka, ale při prvním pohledu na sloupek s několika čísly autobusových linek se mou duší rozhostila spokojenost. „Když tady jezdí tolik linek, tak nebudeme dlouho čekat a záhy se dostaneme blíž k centru,“ říkal jsem si v duchu, ale ouha.

Při bližším pohledu do jízdních řádů jsem zjistil, že autobus v obci nejbližší onomu táboru v pohraničí jezdí častěji než ony městské linky. Naštěstí tam jezdila ještě jedna, jejíž interval se už městským dal nazvat. Proto cesta do centra až tak dlouhá nebyla. Sám pro sebe jsem se ptal, proč takové linky v rámci městské hromadné dopravy vůbec jezdí?

Jak člověk bral další životní zkušenosti, byla mi

existence těchto linek vysvětlena, ale uvnitř nějak zůstaly pochybnosti nad zastávkovými sloupky s množstvím linek. Vždy, když k nějakému takovému příjdu, položím si otázku, zda je tolik čísel nutných. Nejde to udělat jednodušeji, pro cestujícího přehledněji? Negramotnost u nás až na ojedinělé případy také nemáme, tak proč každému spoji dávat jiné číslo? Na odpověď zatím marně čekám.

S nástupem příměstských linek řady 300 duplicitních linek ještě přibýlo, a tak označnický jsou obtěžkávaný stále více a více, ale rozsah dopravy se v mnoha případech výrazně změnil. Před měsícem dokonce musely být přečíslovány školní linky, aby ta nekonečná řada příměstských linek mohla nerušeně růst.

Snad se jednou situace změní a na sloupcích bude jen pár čísel linek, které budou mít krátký interval, tak jak je to běžné na západ od nás.

Nic netrvá věčně

Případ, který dokumentuje, že nic netrvá věčně, je autobusová zastávka Motol ve směru na Jihozápadní Město. Před více než pěti lety se objevil návrh, aby byla přesunuta blíž zastávce tramvaje. Špatné přestupní vazby jsou jedním z ukazatelů, které naše zákazníci odrazují od cest městskou hromadnou dopravou. Odpovědí mi tehdy bylo, že to není důležité a na takové věci nejsou peníze, existuje přece daleko více významnějších věcí, kam je třeba dát peníze.

V létě letošního roku se však situace změnila, důležitost přepravních vazeb zřejmě stoupla, podařilo se také najít potřebné finanční prostředky a od soboty 2. září letošního roku funguje nová zastávka, pro přestup na tramvaj ideální.

Proto neklesněte na myslí, dobré věci se prosadí!

Příjemnou náladu v přicházejícím podzimu.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V říjnu 2000 oslaví 71. narozeniny:

Josef Douša – A, garáž Kačerov (28).

V říjnu 2000 oslavují 60. narozeniny:

Stanislav Choulík – M, služba staveb a tratí (19), Jaroslava Jichová – ED, odbor ekonom. inf. (15), Jan Kutálek – Ř, odbor dopravního dozoru (27), Jan Májek – Ř, odbor přípravy dopr. procesu (28), Svojmír Mikulík – ED, provozovna Motol (36), Miroslav Novák – A, DOZ Hostivař (36), Zdeněk Pup – A, garáž Dejvice (40), Růžena Rožánková – Ř, odbor financování (26), Karel Veverka – ED, provozovna Pankrác (17).

V říjnu 2000 oslavují 50. narozeniny:

Liana Bergerová – ED, odbor prov. dispečink (12), Petr Češpiva – A, garáž Kačerov (12), Pavel Dušek – A, garáž Kačerov (10), Věra Dvořáková – A, ekonomický úsek (13), Pavel Franke – Ř, odbor odbytu a tarifů (30), Antonín Frencl – ED, provozovna Pankrác (28), Lubomír Jindra – A, garáž Vršovice (18), Petr Jirsík – A, garáž Kačerov (25), Naděžda Kleinová – ED, odbor ekon. informace (13), Jan Knížek – A, garáž Řepy (27), Karel Kučárek – A, garáž Řepy (18), Viktor Sedlák – M, technický úsek (19), Růžena Sůvová – A, garáž Řepy (17), Michal Szabo – M, dopravní úsek (22), František Švarzberger – M, služba elektro. (17), Vladimír Tuček – M, služba staveb a tratí (17), František Veselý – M, služba ochran. systémů (12), Jaroslav Vlasák – ED, provozovna Motol (16), Zdeněk Vochozka – M, služba staveb a tratí (23). 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:

Marie Dáňová – M, ekonomický úsek (36), Jan Durdis – ED, provozovna Pankrác (43), Pavel Hegeduš – A, garáž Kačerov (37), Květoslava Kalábová – M, sl. sdělov. a zabez. (19), Petr Lorenc – A, garáž Klíčov (25), Pavla Mochanová – A, ekonomický úsek (14), Luděk Procházka – M, sl. ochran. systému (22), Jiříček Vostatek – A, garáž Kačerov (29). Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

22. srpna 2000 nás ve věku 48 let opustil pan František Vejtruba – M, služba sdělovací a zabezpečovací, který u DP pracoval 17 let.
26. srpna 2000 nás ve věku 54 let opustil pan Jiří Cettl – M, služba staveb a tratí, který u DP pracoval 23 let.