

Jak jsme hospodařili v prvním pololetí letošního roku

V 1. pololetí jsme se nevěnovali jen hospodaření roku 2001, ale také ukončení hospodaření roku 2000. Dne 13. března byl vedení společnosti předán audit účetní závěrky roku 2000 s tím, že účetní závěrka Dopravního podniku věrně zobrazuje majetek, závazky, vlastní jmění a výsledek hospodaření a je v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky. Konečné schválení hospodaření roku 2000 Valnou hromadou Dopravního podniku proběhlo 15. května 2001.

Rok 2001

Dopravnímu podniku byla podle uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti hromadnou dopravou osob schválena neinvestiční dotace z rozpočtu hl. m. Prahy ve výši 6 835 milionů Kč. Tato výše dotace nepokrývala nárůst mzdových nákladů a nárůst odpisů. Z tohoto důvodu byla zahájena jednání o pokrytí nárůstu mezd. Zastupitelstvo hl. m. Prahy na svém zasedání 26. dubna 2001 schválilo usnesením č. 29/04 navýšení provozní dotace o 80,21 milionu Kč na pokrytí nárůstu mzdových nákladů včetně odvodů. Dále byla na počátku roku poskytnuta dotace ze strany ROPI-DUu ve výši 38,69 milionu Kč na příměstské linky vedené na území hl. m. Prahy pro odštěpný závod Autobusy.

Největším problémem zůstala nepokrytá část nákladové položky odpisy neinvestičních dotací. Po prověření všech položek nově nakupovaného investičního majetku a doaktivace dříve pořízeného majetku byl zpracován materiál do představenstva naší společnosti. V materiálu byl navržen postup změny účelovosti dotace z investiční dotace do provozní dotace na vykrytí propadu v nákladové položce odpisů ve výši 244,39 milionu Kč. Představenstvo tuto změnu účelovosti schválilo 18. června a uložilo předsedovi představenstva předložit materiál o změně účelovosti dotace na jednání Rady hl. m. Prahy.

V prvním pololetí byl zaúčtován odprodej 34% akcií dceřiné společnosti Inženýring dopravních staveb, a. s. Dále probíhala jednání o odprodeji 56% akcií z podílu Dopravního podniku na základním kapitálu dceřiné společnosti Rencar, a. s. Smlouva byla uzavřena, ale výnos z odprodeje akcií ovlivní hospodaření společnosti až ve 2. pololetí roku 2001.

Finanční situace byla v prvním pololetí velmi dobrá v důsledku velkého skluzu v dodávkách nových vagonů metra. V průběhu května a června bylo hrazeno zvýšené množství faktur za nové vozy metra a proto se v závěru prvních šesti měsíců začaly snižovat volné finanční prostředky.



Foto: Petr Malík

Úkoly Dopravního podniku zajišťovalo 12 587 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav (z toho řidičů MHD 3 858). Na mzdách těchto zaměstnanců (bez ostatních osobních nákladů) bylo vyplaceno 1 156,56 milionu Kč.

Dopravní výkony ve vztahu k plnění smlouvy s hl. m. Prahou jsou splněny ve vozových kilometrech na 99,50 %, v místových km na 99,78 %, a byla tedy dodržena povolená tolerance 0,5 %. Celkem bylo za první pololetí letošního roku přepraveno 547 877 014 osob, z toho ve vnějších pásmech 11 117 432 osob.

Pro 1. pololetí bylo plánem rozepsáno z celkové neinvestiční dotace pro rok 2001 do hospodářského výsledku 3 074,7 milionu Kč. V hospodářském výsledku za 1. pololetí byla vykázána úspora (rozdíl skutečnosti oproti plánu) ve výši 1,09 milionu Kč.

Plán investic na rok 2001 byl schválen představenstvem naší společnosti 5. února 2001. Na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. 0571 ze dne 3. dubna 2001 byla snížena dotace na kapitálové dovybavení u akce rekonstrukce tramvajové tratě Čechův most o částku 8,2 milionu Kč.

Financování investiční výstavby podle zdrojů pro rok 2001:

– dotace z rozpočtu hl. m. Prahy	4,57 miliardy Kč
– dotace Evropské investiční banky	1,19 miliardy Kč
Celkem	5,76 miliardy Kč

– redukované požadavky na financování investiční výstavby metra ze státního rozpočtu 912,5 milionu Kč

V prvním pololetí letošního roku byla z limitu čerpání státní dotace uvolněna na výstavbu trať metra IV. C1 částka 112,25 milionu Kč.

V 1. pololetí bylo vyčerpáno:
– dotace z rozpočtu hl. m. Prahy 321,56 milionu Kč
– vlastní zdroje 1,28 miliardy Kč

Z hlediska ekonomického lze první pololetí roku 2001 hodnotit jako úspěšné. Ve druhém pololetí musíme ještě s vyšším úsilím dbát na hospodárnost, abychom úspěšně zvládli hospodaření za celý rok 2001.

Ing. Václav Pomazal, CSC.,
obchodně-ekonomický ředitel



O co se stará dopravní úsek o. z. Metro?

4 až 5

Doprava v japonském Sapporu

8



Rychlodráhou nebo metrem? Těžko rozhodnout...

10

Změny v pražské MHD od září 2001



15

Z obsahu

Nedávno začaly pražské tramvaje jezdit po nové (provizorní) kolejové splítce. Tato zařízení se zatím v Praze mnohokrát nevykytla, a proto bude dnešní historický příspěvek věnován právě jim. Proč, kdy a kde vlastně byla postavena?

Kolejová splítka (či jak se dříve také říkalo „proložení koleje“) skutečně nahrazuje jednokolejný úsek tramvajové tratě v místech, kde šířka komunikace nebo vyhrazeného pásu nedovoluje položení dvou kolejí. Osy kolejí, jejichž obvyklá vzdálenost při provozu starých souprav byla 2,8 až 3 metry, se tak podle místních podmínek k sobě přiblížily natolik, že nejenže nedovolovaly současný průjezd dvou protijedoucích vlaků, ale vedly ke zmíněnému překřížení dvou vnitřních kolejnic tratě pomocí srdcovky. V trati tak odpadají dvě výhybky a nemůže dojít k případnému vjetí vlaku na nesprávnou kolej, tj. do protisměru. Aby se zabránilo vjetí na nesprávnou kolej na klasické jednokolejné trati, používaly se na počátku a na konci úseku dvě pérové výhybky, trvale posta-



Likvidace nejstarší pražské kolejové splítky v Letenské ulici v dubnu 1937. Foto: sbírka autora

vené ve směru požadované jízdy z jednokolejky. Nevýhodou takového uspořádání je ovšem značná hlučnost při vjezdu vlaku do jednokolejného úseku, kdy si projíždějící kolo (náprava) vozu přetlačí jazyky výměny podle směru jízdy, ale po každém průjezdu je pérový mechanismus staví ihned do původní polohy, což je pochopitelně doprovázeno hlukem. Kolejová splítka tento akustický doprovod nedovoluje.

Ačkoliv jsou za kolejovou splítkou nejčastěji označovány výše zmíněné případy proložení dvou protisměrných kolejí, patří do této skupiny kolejových zařízení i proložené koleje, které mají i jazyky výměny a výhybka proti předchozímu případu buď zcela postrádá srdcovku, protože jedna z kolejí splítky kuse končí, nebo je srdcovka oproti klasické poloze v normální výhybce extrémně vzdálena. I v takových případech tedy kolejová splítka neumožňuje souběžný provoz po obou kolejích. Mezi splítky patří i jiné případy uspořádání kolejí, které se ale v Praze nevykytly. Jedná se o proložení dvou kolejí různých rozchodů, kdy vzniká buď tříkolejnicový úsek, ve kterém je jedna kolejnice pojížděna vozy různých rozchodů, zatímco ze zbývajících dvou kolejnic patří každá jinému rozchodu, případně je do koleje širšího rozchodu vložena celá kolej úzkého rozchodu. Takové podoby kolejí můžeme dnes u tramvají vidět například v jediném českém tramvajovém dvourozchodovém městě; Liberci, železniční odborníci znají oba uvedené případy například z jindřichohradeckých úzkorozchodů. Ale nechme teorie, dopravní odborníci by zřejmě podali přesnější vysvětlení.

Podívejme se tedy do historie pražské tramvajové sítě.

První splítka „bezvýhybkového typu“ vznikla v Letenské ulici. Nejedná se ale o tu dnešní. Nejstarší doložená pražská splítka původně byla v místech, kde je dnes budova ministerstva financí. Vznikla v souvislosti se zdvoukolejněním zdejším tratě vyvolaným rušením protisměrného úseku ve Valdštejnské ulici a do provozu byla uvedena 4. května 1926. Její délka byla přibližně 26 metrů a osová vzdálenost kolejí dosahovala 66 centimetrů. (Délky kolejových splítek jsou obvykle vymezeny úsekem o stejné osové vzdálenosti. V úředních statistikách bychom je hledali marně, bývaly považovány za dvoukolejnou trať.) Je překvapující, že v té době nebyla splítka zřízena o několik

Dvoukolejné jednokolejky aneb Pražské kolejové splítky

desítek metrů dál, v průjezdu domu spojujícího areál kláštera sv. Tomáše s Lobkovickým palácem, kde právě již zmíněný hluk pérových výhybek umocňovala úzká komunikace v zástavbě. Krátký úsek mezi splítkou a „jednokolejkou“ sloužil jako výhybna pro míjející se vlaky. Splítka v Letenské ulici zanikla po rozšíření ulice v dubnu 1937 po 11 letech provozu.

Na krátký čas byla Praha bez splítek. Další, stejného typu, vznikla o rok později v Celetné ulici. Už za dobového zde bylo možné z prostorových důvodů jezdit jen po jednokolejné trati. I tady se hluk způsobovaný provozem tramvají na výhybkách značně rozléhal. Správní rada Elektrických podniků tedy po 37 letech provozu elektrických tramvají rozhodla, že jednokolejný úsek nahradí splítkou. Byla postavena během měsíční výluky vyvolané rekonstrukcí plynovodu a dána do provozu 23. května 1938. V Celetné ulici vlastně šlo o dvě kolejové splítky oddělené výhybnou ve stanici Týn. Hlavní splítkový úsek měřil 123 metrů, druhý, mezi výhybnou a Staroměstským náměstím, 17 metrů. Celkem tedy v této ulici bylo 140 metrů splítky. Osová vzdálenost kolejí v Celetné ulici byla jen 18 centimetrů. Splítka zanikla po 22 letech existence současně s trati od Nového roku 1960. O zastavení provozu se přičinily otřesy způsobené provozem tramvají, ohrožující historické domy.

Od 15. října 1949 je v provozu splítka v již dříve zmíněném průjezdu v Letenské ulici v blízkosti Malostranského náměstí. V době svého vzniku měřila 29 metrů a paty kolejnic obou kolejí se zde dotýkaly. Tato zřejmě nejznámější splítka drží zároveň rekord. Letos tomu bude 52 roků co je v provozu.

Další splítka ve dvoukolejné trati vznikla v důsledku havárie mostu na Zlíchově v roce 1969. Muselo zde být přes železniční trať postaveno rozebiratelné příhradové mostní provizorium, na kterém byla vlastní mostovka široká jen 4,4 metru. Kolejová splítka byla dlouhá asi 45 metrů a provoz zde byl zahájen 26. ledna 1970. Pro-



Stavba splítky v Celetné ulici v květnu 1938. Foto: sbírka autora

vizorní most byl postaven původně na poměrně krátkou dobu asi dvou let. Nakonec vydržel v provozu 17 roků a doprava na něm byla zastavena až 14. dubna 1987.

Poslední splítka tohoto typu byla dána do provozu letos 9. června 2001 v Trojské ulici mezi zastávkami Trojská a Nad Trojov a slouží tramvajům teprve čtvrt roku. Její stavbu vyvolala potřeba provizorního jednokolejného provozu během výstavby zdejšího traťového úseku metra. Místo klasické jednokolejky se Dopravní podnik nakonec rozhodl pro splítku.

Kolejové splítky s výhybkou byly v Praze používány jen ojediněle a byly určeny výlučně specifickým účelům.

První zařízení tohoto typu bylo postaveno v areálu holešovické elektrárny v roce 1943 jako součást nákladové koleje k rampě zkušební velkých elektrotechnických zařízení. Aby bylo možné podle potřeby přistavit i speciální vůz pro dopravu transformátorů, byla krátká část odbočky provedena (statisticky) jako dvoukolejná v délce 27 metrů, avšak ve formě splítky bez srdcovky, kdy obě proložené koleje končily současně kuse. Osová vzdálenost kolejí splítky byla 75 centimetrů. Statisticky splítka existovala 11 roků, do roku 1954, ale v uvedeném roce byla již delší dobu nepoužitelná, protože byla vytrhána část příjezdové koleje.

Nákladní dopravě byla určena i kusá kolej ve formě

splítky po objízdě koleji ve vozovně Hloubětín. Postavena byla v roce 1951 a sloužila dopravě uhlí do koteln. Objízdna kolej sloužila běžnému provozu vozovny a protože byl ohrožen průjezdný profil u násypky uhlí, nebylo možné ji bez úpravy použít k dopravě uhlí. Proto byla pro nákladní „lory“ zřízena uvedená kusá „proložení koleje“ v délce 40 metrů, díky které bylo možné uhlí skládat přímo do násypky. Osová vzdálenost objízdny a nákladové koleje byla 1,35 m. Dokdy se nákladní splítka užívala, není známo, v osmdesátých letech už mizela pod nánosem písku a prachu a zlikvidována byla kolem roku 1990 při přestavbě zdejšího kolejiště.

Dne 1. listopadu 1961 byla předána do užívání kusá kolej se zajišťovací výhybkou před vozovnou Střešovice. Měřila jen 9 metrů a také ona byla postavena ve formě krátké splítky bez srdcovky. Zajišťovací výhybka byla trvale postavena na tuto kusou kolej a jejím úkolem bylo zabránit případnému ujetí tramvaje z vozovny (což se předtím několikrát stalo). Kusá kolej končila pískem, který by samovolně ujíždějící vůz zabrzdl. Při pravidelném vyjíždění z vozovny musel výhybku opatřenou táhlem „podržet“ odpovědný zaměstnanec. V roce 1983 byla bezpečnostní kolej zkrácena o 5 metrů a zadlážděna, čímž se její bezpečnostní význam poněkud zpochybnil.

Poslední kusou kolej se splítkou pamatují někteří z nás ještě na křižovatce Francouzské a Ruské ulice. Byla postavena kolem roku 1961 a také byla určena bezpečnostním účelům. Protože zde došlo opakovaně k vážným nehodám tramvají, kterým selhaly brzdy, byla postavena kusá kolej o délce 150 metrů, z toho 54 metrů ve formě splítky s běžnou traťovou kolejí. Bezpečnostní kolej byla celá přímá (tj. výhybkou odbočila traťová kolej) a končila v protisměru Ruské ulice (41,8 promile) a v koncovém úseku byl její žlábek zalit asfaltem, což mělo také přispět k zastavení vozu. Jako jediná z pražských kusých splítkových kolejí měla i srdcovku, i když šest desítek metrů od začátku výměn, a křižovala další kolej. V době od 25. ledna 1966 do 9. ledna 1967 byla kolej vybavena bezpečnostním zařízením, které automaticky přestavilo po průjezdu vlaku výhybku na bezpečnostní odbočku. Výhybku musel pro pravidelný provoz vždy ručně („táhem“) přestavovat řidič. Kolej byla snesena až v roce 1971. O způsobu jejího užívání před rokem 1966 nejsou k dispozici žádné informace, třeba nám je poskytně někdo z pamětníků.

Ke splítkám mají hodně blízko předsunuté jazyky některých výhybek instalovaných v posledních letech, například u zastávky Ke Stírce a na Čechově mostě. Ty už ale můžeme zařadit spíše k technickému řešení výhybek, než ke klasickým splítkám, jejichž přehled jsme přinesli v tomto článku.

Mgr. Pavel Fojtík

Nejmladší splítku dnes najdeme v Trojské ulici.

Foto: Petr Malík



Když se stavěl podchod na Václavském náměstí

Je to pouhých 33 let co Pražané v centru poprvé zažili, co to znamená, když se staví velká stavba, z níž po jejím dokončení na povrchu nebude vidět vlastně příliš mnoho. Podchod pod křižovatkou Václavského náměstí s Jindřišskou a Vodičkovou ulicí se ve své době stal mimořádně náročnou, ale i zajímavou stavbou. Podívali se do dobových plánů Prahy nebo přehledů linek, zjistíme, že přes Václavské náměstí jezdilo podélně 8 tramvajových linek (3, 7, 11, 19, 20, 22, 28 a 29) a příčné dalších 5 (14, 15, 18, 21 a 24), celkem tedy 13, bezmála po-

lovina z celkového počtu. Jakékoliv dlouhodobější narušení dopravy na tomto důležitém dopravním uzlu mohlo znamenat naprostý kolaps celého tramvajového systému.

Stavba podchodu začala už 25. listopadu 1964, ale městské dopravy se významněji dotkla až v roce 1967. Protože nebylo možné tramvajovou dopravu vyloučit na rok, muselo se přistoupit ke zřízení zvláštního mostního provizoria ve tvaru kříže, na který byla tramvajová doprava převedena v podélném i příčném směru. Výluka

potřebná ke stavbě mostu začala 1. července 1967 a už 12. července byl na novém mostě zahájen pravidelný provoz. Tak bylo možné bez zásadních problémů podkopat celou křižovátku a zřídit i potřebné výstupy do budoucích zastávkových prostorů. Likvidace provizoria začala 30. června 1968 a 29. července byl obnoven normální tramvajový provoz. Jak si zřejmě pamatujeme, o neplánovanou zatěžkávací zkoušku stropní desky podchodu se postaraly sovětské okupační tanky 21. srpna téhož roku. Podchod, vybavený výstupy na všechny chodníky a do tramvajových zastávek na náměstí, byl předán do užívání 2. prosince 1968.

Podívejme se tedy na několik fotografií, jak to na „Václaváku“ tehdy vypadalo.

Pavel Fojtík
Foto: Archiv DP



Pokud se vám zdá, že již vidíte výstupy z podchodu k tramvajovým zastávkám, jste na omylu. V daném místě se původně sestupovalo do podzemních veřejných záchodků, které tu byly už od přestavby náměstí v roce 1927.



A to už je provizorium hotovo. Dopravu na „vyvýšené“ křižovatce řídily lidské ruce.

Na místě není jen otázka, pamatujete-li stavbu podchodu, ale jestli víte, jak to na nároží Jindřišské vypadalo, když tam místo domu byl strom.



Po provizorní mostní křižovatce (nebo křižovatkovém mostě, chcete-li) jezdily v té době už i tramvaje T3.



A to už je stavba podchodu v plném proudu a tramvajová doprava také. Jiný zajímavý obzrak ze stavby můžete najít v knize Historie městské hromadné dopravy v Praze.

O co se stará dopravní úsek o. z. Metro?

Jak již bylo zmíněno v dubnovém čísle DP-KONTAKTU, odstěpný závod Metro zajišťuje v rámci akciové společnosti podstatnou část městské hromadné dopravy. V předchozích číslech již byly představeny odborné služby o. z. Metro a tentokrát vám představíme činnost dopravního úseku, který patří v rámci o. z. Metro z hlediska počtu zaměstnanců a finančního rozpočtu k největším útvarům.

V dubnu 1998 došlo ke spojení služby dopravní a původního úseku dopravního v jeden celek. Jak již samotný název naznačuje, úsek dopravní zajišťuje zejména dopravní a přepravní činnosti v rámci metra.

Vzhledem k rozsáhlé a složité činnosti celého úseku je základní organizační členění úseku soustředěno na odbory a provozy. Legislativní, technické, ekonomické a kontrolní činnosti zajišťují odborné útvary dopravního náměstka:

- referát řízení a kontroly,
- odbor přípravy provozu,
- odbor provozně technologický,
- odbor provozně správní,
- odbor provozně zaměstnanecký.

Provozní činnosti zajišťují vlakový dispečink, provozy tratí a dep a provozy obsluhy vozidel.

Základem činnosti úseku je naplnění smluvních vztahů mezi naší společností a hlavním městem Prahou s ohledem na nároky na interval, kapacitu a kvalitu přepravy. Plnění grafikonu vlakové dopravy je jedním z hlavních kritérií pro hodnocení úseku.

Následně se pokusíme stručně popsat činnost jednotlivých útvarů dopravního úseku.

Referát řízení provozu zajišťuje kontrolní činnost, realizuje opatření při vzniku mimořádné události, spolupodílí se na likvidaci a prvotním šetření narušení provozu.

Odbor přípravy provozu organizuje, metodicky řídí a provádí dopravní a přepravní průzkumy v metru. Na základě výsledků přepravních průzkumů zpracovává návrhy pro optimalizaci rozsahu provozu pro pokrytí přepravní poptávky v různých časových obdobích, projednává plán organizace dopravy, zpracovává grafikonu vlakové dopravy a sešitové jízdní řády. Dále připravuje podklady pro mimořádné plánované akce, spolupracuje při vytváření grafikonu oběhu souprav, koordinuje dopravní procesy s ostatními odstěpnými závody a zajišťuje zpracování předpisové sazby pro metro.



Odbor provozně technologický zpracovává havarijní varianty pro provoz metra, připravuje a zpracovává vyluky v provozu a následně je vyhodnocuje. Zajišťuje také činnosti související s informováním cestujících veřejnosti při vylukových činnostech a zpracovává dopravní technologie a postupy při změnách dopravního a přepravního režimu.

Odbor provozně správní zajišťuje obsazení provozních stanicí a přepravního personálem, operativní správu stanic a provoz vleček. Dále odpovídá za funkčnost a aktuálnost staničního informačního systému, vyřizuje stížnosti a náměty cestujících veřejnosti, organizuje svoz nálezu na metru. Provádí kontrolu a přejímku úklidových prací včetně zajištění odvozu odpadu ze stanic metra.

Odbor provozně zaměstnanecký organizuje, řídí a zajišťuje ekonomickou činnost úseku, organizuje kurzy pro nové zaměstnance, pravidelná školení a zkušební činnost. Materiálně technické zabezpečení celého úseku včetně evidence spadá také do jeho kompetence.

Z provozů je jedním z nejdůležitějších **vlakový dispečink**, který řídí provoz vlakové dopravy, zavádí neplánované změny v rozsahu vlakové dopravy, rozhoduje o zastavení a obnovení provozu vlakové dopravy při mimořádnostech. Řídí práci z hlediska organizace dopravy a koordinuje činnost ostatních dispečinků při mimořádnostech. Program a řízení nočních přepravních vyluk má také v popisu práce. **Provozy tratí a dep** zajišťují ve spolupráci s vlakovým dispečinkem dopravu a přípravu cestujících na příslušných tratích. V jednotlivých stanicích provádějí dozor nad provozem, zajišťují bezporuchový chod stanic. Zjištěné závady u staveb nebo zařízení nahlašují kompetentním útvarům a následně sledují jejich odstraňování. Řídí jízdy služebních vlaků v přepravní vyluce. Zajišťují provoz na zhlavích dep, zkušebních tratích a vlečkách, řídí posun v depech. Jsou v bezprostředním vstřanném styku s cestujícími veřejnosti, spolupracují s policií a plní povinnosti požárních hlídek.

Provozy obsluhy vozidel zajišťují přepravní výkony na příslušné trati metra dopravně přepravní činnosti obsluhy vozů metra. Spolupracují s vlakovým dispečinkem s cílem zajistit bezpečný, bezporuchový a pravidelný provoz, zajišťují přistavení souprav na strojní mytí a strojní ofukování, zajišťují obsazení souprav četou pro ověřovací jízdy, technicko-bezpeč-

nostní zkoušky, posuny, přejezdy mezi depy a spolupracují při zajišťování mimořádných jízd při plánovaných vylukách a námětových cvičeních.

Výše uvedené činnosti zajišťuje 1 213 zaměstnanců, z toho je 76 techniků a inženýrů, 438 provozních techniků ve stanicích a depech, 252 dělníků, 417 strojvedoucích a 30 strojvedoucích-instruktů. Poměr počtu administrativních zaměstnanců k počtu provozních turnusových zaměstnanců je velmi příznivý a činí 6,2%, a to do administrativy počítáme vedoucí provozů a odborů včetně jejich zástupců. Tito zaměstnanci zajišťují podmínky pro bezproblémový chod stanic a výkon služby turnusových zaměstnanců. Každý den a po celých 24 hodin obsazujeme 151 provozních turnusových stanovišť ve všech 51 stanicích a 3 depech.

Dopravní úsek je jedním z mála útvarů v rámci odstěpného závodu, který bude rozšiřovat řady zaměstnanců. Důvodem jsou stanice a úseky tratí nově uváděné do provozu. I v budoucnu zůstane páté závod, protože vyspělá technika a technologie vyžadují kvalifikované a zkušené zaměstnance pro obsluhu, kontrolu a dozor nad provozem. V poslední době nemáme problémy s fluktuací zaměstnanců, jako tomu bylo v minulosti. Nemusíme již vyhlašovat rozsáhlé náborové kampaně, protože trh práce nám nabízí dostatek uchazečů o nabízenou práci. Tim dochází ke stabilizaci kolektivu s prohlubujícími se zkušenostmi, dokážeme rychleji řešit a likvidovat závady a mimořádnosti v provozu metra. Zaměstnanci si začali vážit práce u neustále se rozvíjejícího podniku. Zvyšuje se pocit souměřitosti a hrdoti na příslušnost k jednomu z největších pražských podniků. Zaměstnanci se snaží neustále vylepšovat prezentaci podniku před cestujícími veřejností a minimalizovat počet stížností. Snaží se dobře komunikovat, dobře vystupovat a podávat pohotové informace. Cestu-



jičí veřejnost se setkává zejména s našimi zaměstnanci a podle prvních dojmů potom hodnotí kvalitu dopravy včetně personálu. Naší prioritou je plnění standardů kvality, kdy dochází k pravidelnému hodnocení a rozboru nedostatků s cílem udržení a dalšího zlepšování požadované úrovně.

Rozhodující provozní profese co do množství zaměstnanců u úseku dopravního představují zejména strojvedoucí metra, vlakový dispečer, výpravčí, samostatný provozní technik, dozorcí stanice a přepravní manipulanti.

Nejdříve se pokusíme popsat problematiku profese **strojvedoucího metra** závislé traktce. Od 2. ledna 2001 byl zahájen na trati C nový grafikon vlakové dopravy, zohledňující nasazení první skupiny nových vlakových souprav M 1 do pravidelného provozu s cestujícími (od ledna nejdříve jedna a postupně tři). Konstrukce grafikonu vlakové dopravy a z něho vyplývající grafikon oběhu souprav vyžaduje z důvodu možného rušení vlakového zabezpečovače ARS starých vozů 81-71 novými vozy M 1 s pulzním řízením přísně dodržovat nasazení jednotlivých typů vozů s vlakovým zabezpečovačem ARS a s vlakovým zabezpečovačem MATRA do určených skupin oběhu. Uvedený stav je velmi náročný na potřebu práce vlakových čet a má dopad zejména na celkový objem přesčasové práce. Potřebujeme nahradit v co nejbližší době soupravy se zabezpečovacím zařízením ARS dalšími soupravami M 1. Od 1. dubna 2001 je zaveden nový grafikon vlakové dopravy, vyvolaný mimo jiné pracemi v kolejičkách 1a, 2a stanice Nádraží Holešovice. Z tohoto důvodu dochází k mnoha komplikacím, které představují zvýšené nároky na strojvedoucí. V provozu je několik typů souprav, několik typů zabezpečovacího zařízení a k tomu ještě stavební komplikace.

Strojvedoucí museli od počátku roku 2000 postupně projít kurzem na nové soupravy M 1 a rekonstruované soupravy 81-71M, absolvovat předepsané jízdy a následně složit zkoušky způsobilosti k řízení předepsaného typu drážního vozidla.

Druhou popisovanou profesí je **vlakový dispečer**, který řídí provoz vlakové dopravy na jednotlivých tratích metra. Je to skrytý mozek metra, který nemůže chybovat, neboť každý drobný omyl by se zle vymstil. Jeho hlavní náplní je kontrola jízdy vlaků, činnosti zařízení a činnosti zaměstnanců zúčastněných na zajišťování provozu metra. Dále činí včasné a nezbytná opatření k zachování bezpečnosti a plynulosti provozu metra. Zajišťuje včasné informování cestujících o změnách vlakové dopravy, jejím přerušení nebo o jiném omezení přepravy cestujících. Má možnost okamžitého spojení s jednotlivými soupravami, kterým dává dopravní dispoziční nebo je zpravuje o mimořádnostech.

Třetí popisovanou profesí je **výpravčí**, který zajišťuje jízdy vlaků na zhlaví příslušného depa, zkušebních tratích a vlečkách. Řídí a organizuje posun, zajišťuje přistavení vozů na místa nakládky a vykládky. Je to funkce ukrytá před cestujícími veřejností, ale o to větší odpovědnost při řízení dopravy v depu.

Čtvrtou popisovanou profesí je **samostatný provozní technik**, který obsluhuje staniční zabezpečovací zařízení ve stanicích s kolejevým rozvětvením. Dopravní úsek se letos i v dalších letech bude muset vyrovnat s novou obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení. Dochází ke změně ovládaní stávajících typů pomocí počítačů.



V současnosti je ve stanicích Kačerov a Háje systém automatického stavění jízdních cest, který bude postupně zaváděn i do ostatních stanic s kolejovým rozvětvením. Ve stanici Florenc – B bude v dohledné době nahrazen na stavědle ovládací stůl počítačem v odolnějším technickém provedení, který bude pracovat v součinnosti s panelem nouzové obsluhy. Na nové budované trati IV. C, a to ve stanicích Nádraží Holešovice, Ládví a Kobylisy se budují tzv. elektronická stavědla, u nichž oproti výše zmíněným typům odpadnou reléové místnosti, ovládací stoly, respektive panely nouzové obsluhy a vše se bude řešit (i případné mimořádnosti) pouze za pomoci počítačů. Všechna tato nová zařízení jsou součástí tzv. Jednotného ovládacího pracoviště.

Ještě před uvedením typu Automatického stavění jízdních cest do zkušebního provozu byli všichni zaměstnanci, kterých se změny týkaly, proškoleni z obsluhy nového ovládacího staničního zabezpečovacího zařízení. Jednalo se o 93 osob.

Přechod ze stávajícího způsobu obsluhy staničního zabezpečovacího zařízení na nový kladl v počátku na provozní zaměstnance na stavědlech vyšší nároky, ale brzy se ukázalo, že tento systém ovládacího velmi ulehčuje práci a plně vyhovuje automatizovanému systému dispečerského řízení dopravy.

Pátou popisovanou profesí je **dozorčí stanice**, který odpovídá za provoz stanice metra. Musí zvládnout všechny nástrahy, které vlastní provoz přináší. Stanice je velký stavební komplex s velkým množstvím zařízení, technických a přepravních prostor a variant situací, které se ve vztahu s dopravou a přepravou mohou vyskytnout. V 18 stanicích metra je dozorčí stanice jediný provozní zaměstnanec, který se tam vyskytuje, a proto musí v případě mimořádnosti vše zpočátku zvládnout, než se dostaví další zaměstnanci. Další vybraná skupina dozorčích stanic tvoří druhého člena vlakové čety v případech stanovených předpisem.

Šestou popisovanou funkcí je **přepravní manipulát**, kterému se většinou neřekne jinak než „turniketák“, což je zkrácený název bývalé funkce dozorčí turniketů v době, kdy existovaly v metru turnikety. Je to provozní zaměstnanec metra, se kterým se cestující setkává jako s prvním při vstupu do stanice. Tato funkce se musí orientovat v několika světových jazy-

- cích, neboť cizinců je stále velké množství. Někdy stačí znalost několika slovíček k podání informace a cizinec je spokojen. Na převážně většině stanic musí zvládnout ovládací pohyblivých schodů a musí si umět poradit se všemi variantami mimořádnosti. Zároveň sleduje monitory na svém stanovišti, a tím získává přehled o provozu a podle situace musí pohotově a rychle reagovat na vzniklou situaci. Vzhledem k tomu, že za provozní den metra projdou jednotlivou stanicí desetitisíce cestujících, je vždy velká pravděpodobnost nějaké mimořádné události od malé informace a drobného úrazu až k řadě problémových skupin, které může končit tragicky. Průběh směny může být někdy jednotvárný, ale stávají se případy, že člověk neví, kam dřív během směny obrazně skočit.

V provozu metra plně pocítujeme „blbou náladu“, problematiku drog, zvyšující se agresivitu některých cestujících, kriminalitu, tzv. umělce graffiti, žebrající osoby, stres a nezvládnutou psychologii jednotlivců. Dochází k fyzickému napadení našich zaměstnanců, anebo k vypjatým situacím vyvolávajícím stres u zaměstnanců. Pocítujeme nedostatek příslušníků Policie ČR a Městské policie, protože při řešení konfliktů se nemůžeme opřít o status veřejného činitele a z těchto důvodů by bylo ideální, kdyby policisté byli v každé stanici metra. Když se v roce 1974 otevírala první část tratě C (9 stanic), sloužili ve směnách s dopravním personálem metra i policisté. Není dobré se vracet do dob minulých, ale dá se z té doby vybrat i něco pozitivního. Doufáme, že dojde k posílení počtu členů obou policí a naše podzemní město bude bezpečné jak pro naše zaměstnance, tak i pro všechny cestující.

Ing. Blahoslav Chadim, dopravní úsek o. z. Metro
Foto: o. z. Metro



Bezbariérové přístupy do dalších stanic metra

Před více než rokem byli členáři DP-KONTAKTU informováni o zpracování studie bezbariérových přístupů do stanic metra, jejímž účelem bylo stanovit optimální postup při dodatečném zřízení bezbariérových pří-



Foto: Petr Malík

- pů do dalších stanic metra. Za více než 1 rok, který od té doby uplynul, došlo v návaznosti na závěry uvedené studie k výraznému posunu při řešení této problematiky a byla zahájena příprava realizace bezbariérových přístupů v několika stanicích metra.

Do investičního plánu naší společnosti na letošní rok byla zařazena akce „Úpravy ve stanici Chodov“, spočívající ve výměně nákladního výtahu z vestibulu na uliční úroveň za osobonákladní a zkušební instalaci šikmé schodiškové plošiny z nástupiště do vestibulu.

Šikmá schodišková plošina ve vymezené dráze je zařízení, které dosud v pražském metru nebylo použito, přestože je v České republice instalováno v různých veřejných prostorách a při relativně nízkém nákladu (kolem 1 milionu Kč) umožní zpřístupnit řadu stanic metra pohybově handicapovaným cestujícím. Tyto plošiny se v současnosti vyrábějí i v České republice v několika velikostech, umožňujících přepravu jak vozíčkářů, tak cestujících s kočárky i starších osob.

Dalšími akcemi připravovanými k realizaci v roce 2001 jsou výměny nákladních výtahů za osobonákladní ve stanicích Pankrác a Skalka.

Po dokončení těchto 3 akcí se uvedené stanice metra, dosud bezbariérově přístupné pouze vozíčkářům za asistence proškoleného průvodce, stanou bezbariérovými pro všechny cestující s omezenou pohyblivostí. V dalších dvou až třech letech budou obdobně upraveny stanice Roztyly a Opatov (šikmé schodiškové plošiny) a Háje (nahrazení nákladních výtahů osobonákladními).

Nově budou bezbariérově zpřístupněny cestující ve-

- řejnosti za pomoci šikmých schodiškových plošin stanice Strašnická a Smíchovské nádraží. Technickým předpokladem instalace šikmých schodiškových plošin ve všech uvedených stanicích je úspěšný průběh zkušebního provozu plošiny ve stanici Chodov.

Na základě usnesení představenstva naší společnosti z 30. dubna 2001 byla zahájena příprava dalších akcí vedoucích k bezbariérovému zpřístupnění přestupních stanic metra v centru Prahy. Jde o technicky a časově náročné akce, po jejichž dokončení se však cestujícím s omezenou pohyblivostí výrazně usnadní cestování po hlavním městě.

Jako první již byla zahájena příprava stavby výtahu ve stanici Muzeum na trati A. Vzhledem k tomu, že ve stanici Muzeum na trati C je osobní výtah k dispozici již od prosince 1999, bude tak pravděpodobně možné bezbariérové zpřístupnění celého přestupního uzlu již v závěru příštího roku.

Ve druhé etapě bude připravováno bezbariérové zpřístupnění přestupní stanice Florenc, kde umístění výtahů (a případně též šikmých plošin) k tratím B a C bude podrobně prověřeno do konce roku 2001.

Nejobtížnější z těchto akcí bude zpřístupnění přestupního uzlu Můstek. Již několik let zde existuje technicky výhodný záměr na realizaci výtahů v rekonstruovaném obchodním domě Diamant, termín realizace je však stále nejasný, neboť došlo ke změně investora. Pokud se tato situace nevyjasní v nejbližší době, bude jako náhradní řešení prověřeno umístění výtahu z přestupní chodby mezi tratěmi A a B vyústěného na povrch v prostoru „Špalíčku“ na Jungmannově náměstí.

V červnu tohoto roku byla dokončena a uvedena do provozu poslední stanice na trati IV. B metra Kolbenova, jejíž součástí je též osobní výtah. Tímto se rozšířil celkový počet stanic pražského metra na 51, přičemž bezbariérový přístup je tak umožněn již do 23 z nich.

Ing. Rudolf Pála, 90 211

V několika posledních měsících se provoz na lince C stal velice náročný na organizaci práce.

Tato linka má největší zatížení cestujících, z tohoto důvodu se zde jezdí nejkratší intervaly v průběhu „špičky“ – při současném stavu vozového parku 130 vteřin. Dále na této lince probíhá zkušební provoz souprav 81–71M a do rutinního provozu se zavádí nový typ souprav M1.

Ale právě se zaváděním tohoto typu vozidla (M1) do provozu byly a jsou spojeny nemalé problémy. V čem spočívají?

Ve zpětných trakčních proudcích vlakových souprav s bezetrátovou regulací výkonu (M1) jsou obsaženy složky, které za určitých okolností mohou negativně ovlivnit bezpečnost zabezpečovacího systému ARS. Soupravy, které jsou vybaveny systémem PA–135 MATRA, takto ovlivňovány nejsou. Zkušební i rutinní provoz souprav M1 je proto povolen pouze za předpokladu, že se ve stejném úseku trakčního napájení nebude nacházet žádný vlak, jehož jízda je zabezpečena systémem ARS, respektive je zajištěn dvoučlennou obsluhou.

Pro zabezpečení takto stanoveného provozu s co nejmenším ekonomickým dopadem byl navržen speciální grafikon vlakové dopravy (dále jen GVD), který tyto podmínky splňuje a který se vžil pod názvem „konvoj“. Při navrhování tohoto „konvoje“ bylo nutné zabezpečit

Provoz na lince C metra

- **druhá skupina** 2x3 vlaky, které zabezpečují ochranu,
- **třetí skupina** do celkového počtu souprav pro daný interval v průběhu provozního dne vybavených ARS.

Toto řešení zabezpečuje snížení požadavků na zvýšení počtu zaměstnanců (minimalizované požadavky na dvoučlennou obsluhu), je možno ponechat oba zabezpečovací systémy (ARS a PA–135) v činnosti, a tím je vytvořen předpoklad zajištění bezpečného provozu s cestujícími, není nutné podstatně měnit parametry provozu na lince C.

Takto zkonstruovaný GVD ale má i svá negativa. Klade zvýšené nároky na dispečerské řízení provozu na lince C. Problémy z oblasti řízení provozu lze zhruba rozdělit do tří okruhů:

- **vystavování respektive zátahy souprav na trať podle GVD** – při výjezdech souprav z depa je přesně stanovena kolej (91,92), po které je možné dané oběhy z depa vydat. Vlakový dispečer ani výpravčí depa nemůže tyto koleje používat v tomto typu GVD libovolně, neboť by mohlo dojít k situaci, kdy se souprava M1 v přilehlém elektrickém úseku sjede se soupravou vybavenou vlakovým zabezpečovačem ARS. Tatáž pravidla platí pro od-

né zvolit příslušnou variantu omezeného provozu (malého kola). Ovšem v tomto případě je i po obnovení provozu v celé trati grafikon na dlouhou dobu pouhou fikcí a jízdy vlaků lze organizovat pouze jízdou na interval či podle dispozic vlakového dispečera. Najetí souprav M1 zpět do provozu je opět otázkou operativního řízení ze strany vlakového dispečera, který musí posoudit vhodnost jejich zařazení do příslušných oběhů. Právě z tohoto důvodu se většinou zavedení náhradní varianty provozu volí jako nejkrásnější možnost a raději se ponechává strojevedoucímu více času na řešení problému na soupravě.

Z profesí, které mají bezprostřední vliv na přesnost provozu, bych zmínil ještě činnost samostatného provozního technika (dále jen SPT), který obsluhuje reléové zařízení stávků. Kde ve stanicích metra SPT najdeme a co je náplní jejich pracovní činnosti?

SPT slouží v nepřetržitém provozu a jsou obvykle skryti před zraky cestujících v technickém zázemí stanic; jejich stanoviště je situováno co nejbližší ke kolejovým spolkám či odbočkám. Během provozního dne, v úzké spolupráci s vlakovým dispečinkem metra, obsluhují staniční zabezpečovací zařízení a řídí sled elektrických vlaků. V obrátových stanicích zajišťují rychlé obraty vlaků, výjezdy a zátahy záložních souprav, případně odstavení vlakové soupravy. Ve stanicích, které přiléhají k depu, je práce ještě náročnější. Zde SPT, přesně v souladu s grafikonem vlakové dopravy, musí obsluhovat zabezpečovací zařízení a zajistit výjezdy i zátahy vlaků. Uvažme například stanici Kačerov. V krátkém, jen na desítky vteřin počítaném intervalu, do stanice přijíždí vlaky od Hájů i Holešovic, některé z nich odstupují do depa, jiné vyjíždějí. Jen neopatrné zaváhání či nepřesnost a pro vlak je postavena nesprávná jízdní cesta. Důsledkem je narušení provozu ve velké části trati. Takoveto okamžiky však nastávají zcela výjimečně!

Již jsem se zmínil o tom, že k hlavní náplni činnosti SPT patří obsluha staničního zabezpečovacího zařízení. Až donedávna byly na všech stávkách jen velké, neforemné ovládací panely s vyznačeným kolejovým plánem. Na panelu blikaly desítky různých průsvítek a tísnily se spousty ovládacích tlačítek a jiných kontrolních a obslužných prvků. Systém tohoto obslužného zařízení byl převzat, po přizpůsobení se podmínkám metra, před více jak třiceti lety od tehdejších Československých drah. Systém je dokonale bezpečný, obsahuje však velké množství mechanických prvků, a tím je náchylný k poruchám.

Zařízení, které slouží desítky let, je pochopitelně opotřebované a morálně zastaralé. V závěru loňského roku byla zahájena montáž nového, moderního zařízení na stávkách ve stanicích Háje a Kačerov. V prvních měsících roku letošního se podařilo podstatnou část funkcí nového zařízení oživit. V čem změna spočívá? Několikametrový ovládací panel je nahrazen obrazovkou počítače, obsluha zabezpečovacího zařízení je prováděna kliknutím myši. Na rozdíl od původního vybavení mají SPT ve jmenovaných stanicích k dispozici i přehled o jízdě vlaků na celé trati C, včetně identifikačního čísla vlaku.

Jako každá novinka, i změna obsluhy staničního zabezpečovacího zařízení, se potýkala s drobnými potížemi a počáteční nedůvěrou. Dnes, po řádném proškolení, jsou obsluhující pracovníci s počítačovou technikou na stávkách spokojeni. Lze si jen přát, aby se podařilo splnit záměr – do konce příštího roku vybavit novou technikou i zbývající stávková trať C.

Jaké novinky nás čekají v budoucnosti? Na nově budovaném úseku linky C (IV. C1) je plánována náhrada reléového zabezpečovacího zařízení plně elektronikou, včetně dopadu na obsluhující zaměstnance.

To je však již pro jiné, mnohem delší, povídání. Při zpracování tohoto článku jsem použil podklady, které mi byly laskavě poskytnuty panem Jeníčkem (vedoucím vlakového dispečinku) a panem Hrubým (vedoucím provozu tratě C a DK). Tímto jim děkuji.

Ing. Jiří Rapp, dopravní úsek o. z. Metro



Foto: Petr Malik

takový systém provozu, při kterém bezetrátově regulované soupravy budou zepředu i zezadu odděleny od souprav se zabezpečovačem ARS takovým počtem souprav (které mají nainstalován systém PA–135), aby bylo zajištěno, že v jednom úseku trakčního napájení nebude současně M1 a souprava se systémem ARS. V současnosti je jádro tohoto GVD provozováno se 7 soupravami M1 a musí dále zabezpečit, že tato skupina bude jezdit neustále pohromadě. (Je připraven již „konvoj“, který počítá ve svém jádře se dvanácti soupravami M1, a v roce 2002 lze počítat i s jádrem pro 16 souprav.) Dále je stanovena skupina souprav na oddělení jádra od vlaků vybavených ARS. Při takto zkonstruovaném GVD lze zajistit, že v kteroukoliv dobu provozního dne (až na výjimky) nebudou spolu v jednom trakčním úseku soupravy z jádra, tj. 7 členné skupiny, s vlaky, které jsou vybaveny ARS. Výjimky musí být pokryty jiným způsobem – dvoučlennou obsluhou. Obecně lze říci, že jsou vytvořeny tři skupiny souprav:

- **první skupina** 7 souprav M1 (lze doplnit soupravou 81–71M),

stupy souprav do depa. Výpravčí depa musí těmto pravidlům podřídit i organizaci posunů na zhlaví depa tak, aby byla v daném čase dodržena volnost příslušné jízdní cesty pro zatahující či vyjíždějící soupravu.

• **provozní výměny souprav** – mimo plánované výjezdy a zátahy souprav z/do depa však během provozního dne probíhají i výměny, které jsou vynuceny provozem, přetahy souprav mezi jednotlivými depy a mimořádné odstupování souprav z důvodu závady. V těchto případech musí vlakový dispečer posoudit situaci na trati a zvolit vhodnou dopravní technologii. V některých případech je například nutný odstoj na obrátové koleji nebo na traťové spojce, a až nastane vhodná dopravní situace, je souprava operativně zařazena do „konvoje“.

• **mimořádné události** – mimořádné situace spojené s vyhlášením situace zastavení jsou pro grafikon s „konvojem“ asi největším úskalím. Pro obnovení provozu v části trati je vždy rozhodující poloha „konvoje“ na trati. V některých případech je nutné soupravy M1 nejdříve odstranit z trati (odstup do depa, odstavení do traťové spojky nebo v koncové stanici na deponovací pozice). Pak je mož-

Tak už jsme se dostali až k lince 16. Než si projedeme její trasu, musím se ohlédnout zpět a reagovat na vaše připomínky. Nevím proč, ale až dnes jsem dostal připomínku k článku o lince č. 11. Je však natolik závažná, že na ni musím reagovat. V článku je uvedeno, že obě pražská krematoria vznikla na přelomu dvacátých a třicátých let. To není pravda – motolské bylo otevřeno až v roce 1954. Pokud si přečteme celý odstavec, zjistíme, že údaj o vzniku krematorií je tam jaksi nadbytečný a uvedený v souvislosti se snahami Spolku přátel žehu. Ten skutečně požadoval již ve dvacátých letech vystavění dvou moderních krematorií, realizovat se však povedlo jen jedno. Po skončení hospodářské krize asi přišly jiné starosti, proto se výstavba druhého krematoria stále odkládala. Tedy na závěr omluva za špatnou stylizaci a uvedení věci na pravou míru – funkcionalistická síňová budova v sadovém prostředí s přílehlým urnovým hájem, vystavěná podle projektu J. K. Říhy, byla skutečně uvedena do provozu v roce 1954.

A teď již k připomínce, které došly k článku o lince č. 14, tedy k tomu minulému: první z nich se týká vynechání linky č. 13 a je aktuální i teď, protože stejně tak je „vynechaná“ linka č. 15. Zde odkazují laskavého čtenáře na úvodní článek k celému seriálu, kde jsme si řekli, že nejednicí linky budou mít svůj díl na závěr. Další se týkala jednodolejné trati do Radlic – skutečně to byla jednodolejka, nikoliv kolejová spítka, což lze dokázat (aniž bych se chtěl chlubit) fotografií na straně 25 v publikaci „60 let vozovny Kobylisy“. Třetí připomínka se týkala jejího ukončení na Smíchově – v pravidelné trase prý byla již od změny v roce 1972 ukončena v Radlicích, kam však nemohla kvůli výluce. Proto ukončení u Lihovaru a údajně i na jiných smyčkách hlubokočeské větve. Nevím. Podle pramenů, které mám k dispozici, bylo ukončení u Lihovaru pravidelné od 17. ledna 1972 do 3. září 1973. Snad by mohli pomoci kolegové z dopravního oddělení, kde se uchovávají oběžníky dopravního náměstka, z kterých by bylo možno vyčíst, jak to skutečně bylo.

Další připomínky již s fakty nepolemizují, ale týkají se skutečností, které nebyly v článku zmíněny – například to, že ve své době byla linka č. 14 v trase Střelnicná – Kačerov nejdelší pražskou linkou, naopak v nočním provozu v trase Budějovické náměstí – Kačerov nejkratší linkou. K tomu je ovšem hned nutno dodat, že se v noci jednalo o linku X-14, „klasická noční 14“ jezdila ve stejné době, tedy od konce roku 1968 do října 1970, v trase Vozovna Kobylisy – Ryšánka. Důvod byl prostý – v nočním provozu byly vypravovány jenom vozy T3, které, údajně kvůli trolejoému vedení, na Kačerov nesměly. Proto obracely na kolejovém trojúhelníku Ryšánka (ve dne zde byla ukončena právě „vynechaná“ linka č. 13) a přes Lísek na Kačerov jezdily z Budějovického náměstí sólo obousměrný dvouápravní vůz, jehož jízdní řád navazoval na průjezdy noční čtrnáctky. Za zmínku stojí i kolejové uspořádání výjezdu ze smyčky Střelnicná, který byl možný jak do centra, tak ke kobyliské vozovně. Šířkové poměry však nedovolily vložení klasického oblouku doprava, proto vlaky jedoucí k vozovně odboči-

dila nepostradatelná linka č. 21. Na opačném konci tratě byla postupně prodloužována ke krematoriu, na Vinici, do Nových Strašnic a na Černokosteleckou, od roku 1952 začala jezdit na Vápenku, kde byla ukončena až do roku 1971 (s výjimkou roku 1963, kdy byla prodloužena do Hrdlořezy). V letech 1971 až 1978 ji vidíme na konečném v Olšanských hřbitovů, pak opět na Černokostelecké a od roku 1981 (s výjimkou roku 1985 – Vápenka) jezdí do konečné zastávky Spojovací. V centru měnila trasu podstatně jen jednou – v roce 1968 byla převedena na novou trať v ulici Na Moráni. A to je všechno. Tak mě napadá, že až dosud je linka č. 16 ze všech popisovaných ve své trase nejstabilnější.

Současná pravidelná trasa

Spojovací – Kněžská luka – Chmelnice – Strážní – Vápenka – Ohrada – Biskupcova – Nákladové nádraží Žižkov – Mezi hřbitovy – Želivského – Olšanské hřbitovy – Flora – Orionka – Perunova – Vinohradská vodárna – Šumavská – Náměstí Míru – I. P. Pavlova – Štěpánská – Karlovo náměstí – Moráň (T) – Palackého náměstí (v obou směrech 2x) – Výtoň – Podolská vodárna – Kublov – Dvorce – Přístaviště – Pobřežní cesta – Nádraží Braník

Opět mě napadá, že stabilní je nejen trasa, ale i názvy zastávek na ní – Spojovací se původně jmenovala Hrdlořezy, Želivského Židovské hřbitovy, Šumavská byla o ulici níž s názvem Budečské, Tylovo náměstí bylo posunem sloučené s Náměstím I. P. Pavlova, Podolská vodárna nesla název Podolí a Pobřežní cesta se jmenovala Modřanská. A i to je všechno.

S linkami 1 a 9 jsme projeli trasu „šestnáctky“ na žižkovském konci, mezi hřbitovy toho moc zajímavého nenajdeme, vlastně vůbec nic, protože hřbitovy jako takové jsme si popsali při lince č. 11. Ještě že jsme jeli i „desítkou“ jen na Střelnicnou, jinak by nebylo o čem psát. Jsme tedy na Floře, po výhybkách s novým ovládním odbočím vlevo, po přejetí Slezské ulice doprava a jsme na Korunní ulici či třídě, jak chcete. Hned vlevo máme historickou budovu vinohradské vozovny, která dnes slouží technické provozovně Trakční vedení. Z dochovaných budov je to nejstarší bývalá vozovna v Praze, do provozu byla uvedena 18. září 1897 a svému účelu sloužila až do 1. května 1933, kdy byla přístavbou zvětšena kapacita vozovny ve Strašnicích. Název Orionka je odvozen od továrny Orion, která je už ovšem dávno v Modřanech. Za křižovatkou se trať přímýká k odstavnému pruhu u pravého chodníku a tuto polohu opustí až nad náměstím Míru při odbočení do Blanické ulice. Nezvyklé uspořádání je pozůstatek plánu na zjednosměrnění ulice směrem nahoru při současném převedení automobilové dopravy ve směru centrum do souběžné Slezské ulice. Plán však nikdy nebyl do důsledku realizován. Odstavný pruh měl mít původně zákaz stání a využívat jej měly pouze vozy zásobování. Škoda, že ani tato úprava nebyla uskutečněna, jezdilo by se nám podstatně lépe. Takhle musíme pravou stranu „proklát dobře“ sledovat. Tím si ovšem nevšimneme ani historické budovy bývalého vinohradského pivovaru, která byla později využívána jako filmový ateliér. Ještě

mecké okupace, kdy všechny projevy české státnosti byly pochopitelně silně potlačovány. A pak že jsou Němci důslední.

Cestou na náměstí Míru se můžeme dívat na zajímavé fasády převážně secesních domů, ovšem žádný z nich nemá větší historický význam. Od náměstí Míru po Palackého náměstí jsme trasu absolvovali linkou č. 4 a dále si necháme povídat na příště, kdy se „svezeme“ linkou č. 17. Zastávky Orionka i Vinohradská vodárna jsme si popsali, zastávky Perunova a Šumavská jsou pojmenovány podle příčných ulic. Co je Šumava ví každý a Perun byl staroslovanský bůh blesku a hromu. Dnes již nepoužívané jméno, ovšem znám člověka, který si je zvolil za pseudonym.

Nehodová místa

Co do nehodovosti je linka č. 16 tak někde uprostřed, přesně na 13. místě s 18 275,3 ujetými vlakovými kilometry na jednu nehodu. V roce 2000 došlo na lince k 47 dopravním nehodám, z nichž nejvíce se jich odehrálo mezi náměstím Míru a I. P. Pavlova. Dalším, stejně nebezpečným místem je



Foto: Petr Malík

úsek mezi zastávkami Chmelnice a Kněžská luka. Je to vlastně jediný koncový úsek v Praze, na kterém došlo k více než 15 nehodám. Příčiny? Těžko říct. Úsek je rovný, přehledný, bez dopravních záudností. Aniž bych chtěl vynášet nějaké soudy, bude asi vhodné podotknout, že po projetí centra a dalších exponovaných míst ještě nejsem na konečné a tak naše pozornost nemůže odskočit jenom proto, že ke krátkému odpočinku je už tak blízko. Ani železniční nehody se trase linky č. 16 nevyhýbají – došlo k nim hned v obřích Spojovací, v zastávce Kněžská luka, na Ohradě, u Nákladového nádraží, u Olšanských hřbitovů (tam dokonce ke dvěma) a pak naštěstí až ve Dvorcích. Je to smutné, protože tyto nehody mají viníka vždycky v Dopravním podniku. Pojďme tedy dál, konkrétně k topografické mapě střetů s chodci. Ani zde však nemůžeme být nijak nadšeni – právě naopak. Nejvíce se jich stalo v zastávce I. P. Pavlova, o tom jsme již mluvili a snad by stálo za zamýšlení, zejména odpovědných odborných pracovníků, jak tento prostor „zbezpečnit“. Po jedné nehodě, na níž měl účast chodec, pak došlo u zastávek Strážní, Biskupcova a Šumavská, na náměstí Míru, na Moráni a Palackého náměstí; v Ječné ulici pod náměstím I. P. Pavlova a u Nákladového nádraží ke dvěma nehodám. Vjetí do nesprávného směru a vykolejení uvádí další mapa 3 – opět v obřích Spojovací, na Ohradě a na Moráni. Místo obecného lamentování si nakonec přečteme zprávu o jedné z nejzávažnějších dopravních nehod, k níž v uplynulém roce došlo, i když „šestnáctka“ zde byla tou, do které se narazilo. Ale o „devítce“ už psát nebudeme. *K velmi vážné železniční nehodě s velkou hmotnou škodou došlo dne 15. července 2000 v 11.36 hodin. Řidič tramvaje 12/9 (12 let praxe, vozovna Motol), dojíždějící do zastávky Kněžská luka, narazil ve vzdálenosti 15 metrů před staničním sloupkem do zadní části 6/16 (vozovna Pankrác), stojící v této zastávce. Řidič na místě uplatnil závalu brzd, která se při technické prohlídce neprokazovala. Při nehodě, kterou zavinil řidič tramvaje 12/9, vznikla hmotná škoda, převyšující částku 200 000 Kč. Co k tomu dodat? Pan Paťočka, někdejší učitel ve Škole Elektrických drah, říkával: Tramvaj před sebou předjedete nejdál do její poloviny.*

Závěr

Jak už jsme si řekli, linka č. 16 změnila z dosud popisovaných linek trasu nejméně. Tím je dána její atraktivita i platnost v systému MHD. Něco k tomu dodávat je asi zbytečné. A tak popřejme „šestnáctce“ do dalších let mnoho kilometrů bez nehod.

Provozní parametry

linka č. 16	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpo.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	15	12	15	8	8	-	8	
interval (min.)	8	10	8	15	15	-	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							48,5	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							13 585	
sestava vlaků	2 x T, v sobotu a neděli 1xT							

ly po projetí levého oblouku do Březiněveské ulice po výhybce opět vlevo, tím se dostaly až k levému chodníku a potom pravým obloukem překřížily kolej do centra a napojily se na kmenovou trať v dnešní Klapkové ulici. Tak. A teď už se budeme věnovat lince č. 16.

Trocha historie

S linkou č. 16 se setkáváme v Praze poměrně pozdě – do provozu byla uvedena až 14. září 1924 (společně s linkou č. 20). Není bez zajímavosti, že linky č. 17, 18 a 19 byly uvedeny do provozu 29. července 1923, tedy o více než rok dříve. Ale nepředbíhejme. Vyjela v trase od Flory Korunní ulici na náměstí Míru, Karlovo a Palackého náměstí k Andělu a ukončena byla na Santoše. Od roku 1930 jezdila do Radlic a během let vystřídala všechny smíchovské konečné, podívala se i do Hlubočep. Se změnou linkového vedení v souvislosti s otevřením modřanské tratě 27. května 1995 začala jezdit z Palackého náměstí k nádraží Praha – Braník, ve špičkách pracovních dnů až do Modřan. Od roku 1996 je trvale ukončena u branického nádraží, do Modřan jí nahra-

dobře, že stavby, které stojí za zmínku, jsou u zastávek – vždy na levé straně. První – u zastávky Perunova – je dům Městské policie, úřední budova z roku 1952, postavená podle projektu arch. J. Jakuba pro Ministerstvo zdravotnictví, které v ní sídlilo až do počátku devadesátých let, kdy se přestěhovalo na Palackého náměstí. Druhým je věžovitá budova vinohradské vodárny, postavená 1882 podle návrhu A. Turka. Vlastní vodojem byl v nejvyšším podlaží, kolem něhož je terasa, což dává stavbě charakter rozhledny. Můžeme si všimnout i soch troubících andělů na nárožních pylonech, rozhodně nepřehlédneme velké hodiny. Tato novorenesanční budova sloužila svému účelu až do roku 1962. Hned za ní vjíždíme do obvodu Prahy 2, kam jsme zvyklí Vinohrady zařazovat, ovšem až dosud jsme měli po pravé straně Prahu 3 a po levé Prahu 10, protože hranice mezi těmito obvody probíhá právě Korunní ulicí. Ta má svůj název odvozen od Svatošlavské kolony, symbolu českého státu i českého státního práva. Mezi lety 1956 a 1990 měla jméno po východoněmeckém prezidentovi Wilhelmu Pieckovi. Jinak se její název nemění, kupodivu ani za ně-

–zjs–

Sapporo – hlavní město severního ostrova Hokkaidó, je jak svým počtem obyvatel – 1,8 milionu, tak velikostí víceméně srovnatelné s Prahou. Také Hokkaidó je svojí rozlohou téměř totožné s rozlohou České republiky. Je známou věcí, že zorientovat se například v tokijském dopravním systému není malíčkost. Jak však vypadá doprava v japonském „menším“ městě?

Celkový pohled na Sapporo.



HISTORIE

Dějiny městské hromadné dopravy se zde píšou od roku 1909, kdy začaly město křížovat první koňky. Vznik Dopravního podniku města Sappora (Sapporo šiki kóku – ve zkratce ST) spadá do roku 1927. Tehdy se podnik jmenoval Elektrický podnik města Sappora (Sapporo šiki denki kjóku), taky zde je možná paralela s Elektrickými podniky města Prahy. Jeho prvním počinem bylo zavedení autobusové dopravy v roce 1930. Válečná léta s sebou přinesla nedostatek paliva, a tím i autobusy jezdící na dřevěném uhlí. V padesátých letech se stala velmi významnou tramvajová doprava, jejíž funkce hlavního dopravního prostředku přetrvala i do let šedesátých. Spolu s následným budováním metra se však počet tramvajových linek postupně tenčil a tenčil. První dvanáctikilometrový úsek metra Jihoseverní trasy (Nanboku sen) byl otevřen v roce 1972 v souvislosti s chystanou zimní olympiádou, která se zde konala v roce 1972. Sapporo tak otevřelo jako čtvrté město v Japonsku vlastní podzemní dráhu.

Depo metra.



SOUČASNOST

Dnes má Sapporo 3 tratě metra o celkové délce 48 kilometrů. Jsou jimi: zelená Nanboku, jež vede z jihu na sever, žlutá Tózai vedoucí z východu na západ a modrá Tóhó, která v podstatě kopíruje trasu zelenou, ale je položena východněji. Vzhledem k tuhým zimám a půl roku ležícímu sněhu se metro ukázalo jako nejlepší dopravní prostředek pro Sapporo a téměř dokonale převzalo funkci i trasy dřívější tramvajové dopravy. Dnes existuje v Sapporu pouze jedna tramvajová linka, která obsluhuje část centra. Také autobusová doprava je oproti metru Popelkou. Lidé využívají autobusů převážně k dopravě k nejbližší stanici metra a autobusy jezdí naplněné zhruba z třetiny. Vytíženost jednotlivých dopravních prostředků je podle posledního dopravního průzkumu z roku 1999 následovná:

- metro v den sčítání přepravilo cestujících 556 000,
- autobusy 140 000,
- tramvaj pouhých 23 000.

Doprava v japonském Sapporu

CESTOVÁNÍ METREM

Kolik stojí?

Cestování sapporským metrem je velmi pohodlné a také velmi drahé. Jízdné je odlišeno v šesti kategoriích podle vzdálenosti. Nejlevnější úsek, tj. 1 až 3 stanice, vyjde na 200 ¥ (jenů), což je přibližně 67 Kč, za nejdělsí úsek zaplatíte 320 ¥, tedy zhruba 107 Kč. Za kombinovanou jízdenku metro–autobus/tramvaj zaplatíte od 320 ¥ (107 Kč) do 510 ¥ (170 Kč). Sapporský Dopravní podnik však poskytuje cestujícím mnoho druhů slev, z nichž je nejvíce využíváno předplacených slevových karet, jimiž na každých 1000 jenů získáte 100 jenů navíc, tj. karta za 2000 ¥ obsahuje 2200 ¥ a podobně. Ještě výhodnější je „polední“ karta, kterou lze využít pouze mimo špičku, tedy od desáté hodiny polední do 16 hodin. Za 2000 ¥ tak můžete projezdit 2500 ¥. Karty a jízdenky se pořizují v automatech a jejich platnost zjišťují turnikety, které kartu nebo jízdenku při vstupu označí a při výstupu odeberou z karty příslušnou projetou částku, zatímco jízdenku si ponechají. Pokud na kartě či jízdence je málo peněz, „vrátka“ turniketu se neotevrou a cestující je nucen ve speciálním automatu, který se nachází před turnikety, rozdíl doplatit.



Tunel metra.

Dále existují slevy pro děti (vždy polovina ceny), slevy pro seniory, měsíční studentské karty – které však platí pouze mezi bydlištěm a školou, jednodenní turistická karta a další.

Jízdní řád?

Ano, skutečně existuje a funguje. Metro má podobné intervaly jako pražské, ale zde si můžete být na vteřinu jisti, kdy zastaví a u kterého – z barevně odlišných pásů – otevře dveře. Na nástupišti je metro ohlašováno ve chvíli, kdy opouští předminulou a minulou stanici. Stejný text běží na displejích a obsahuje také informaci u jaké barvy pásu se otevrou dveře (podle typu vlaku). Lidé se řadí do fronty a v tomto pořadí pak nastupují. První metro vyjíždí z konečné v 6 hodin ráno, poslední o půlnoci.

Ukončete výstup a nástup...

Jistě vás nepřekvapí, že veškerá hlášení v metru jsou činěna tou nejuctívější japonsčinou, vždyť mluví k platícímu zákazníkovi. Za každým sdělením typu „právě se

blížíme do stanice té a té, výstup je na pravé/levé straně“ vám reprodukován hlas poděkuje za použití metra.

Dalším z častých hlášení je žádost o vypnutí mobilních telefonů při nástupu do metra, a to z důvodu možného ovlivnění srdečních stimulatorů.

Metro na pneumatikách

Dnes jezdí v sapporském podzemí 6 typů vlaků. Všechny se však vyznačují unikátním spojením pneumatik a středové vodící koleje. Proud je u nejvíce užívané zelené tratě metra přiváděn kvůli nízkému stropu ze strany pod nástupištěm, u ostatních dvou tratí shora. Jízda na pneumatikách je příjemně měkká a tichá.

Tramvaj v ulicích.



Služby cestujícím

V každém voze metra je vyčleněno několik sedadel pro seniory, těhotné ženy, osoby cestující s malými dětmi a osoby postižené. Tyto sedačky skutečně neobsazují ostatní cestující, a to ani když je metro přeplněné. Na druhou stranu v Japonsku neexistuje nám známý zvyk pošťet automaticky starší lidi sednout. Ve dvou přístupných stanicích jsou na zemi barevné pruhy s barvou linky, na kterou přestupujete. Ty vás hladce provedou přístupným labyrintem k cíli. V každé stanici také na zemi najdete vodící pruhy pro nevidomé.



Stanice metra.

Budoucnost metra v Sapporu

Podle pana Jamazakiho ze Sekce pro obecné záležitosti Dopravního podniku města Sappora se podnik dále chystá zaměřit na obnovení tramvajové dopravy. Linky, které zde dříve existovaly než je nahradilo metro, mají tedy reálnou naději na obnovení. Kvůli dlouhým bílým zimám je sice nyní podzemní dráha – jak pro komfort uživatelů, tak na údržbu – nejvýhodnějším dopravním prostředkem, ale do budoucna je nutno počítat se stále se zvyšujícím procentem starších lidí ve společnosti, a tím i se změnou nároků kladených na dopravu. Pro seniory je pozemní pohyb po městě jednoznačně snazší. Znovu tak zřejmě budou ve velkém počtu křížovat město tramvaje opatřené sněžnými pluhy.

Mimořadně – věřte tomu, že se v současné době japonské noviny předhánějí ve zvěřování znaků pro své stárnoucí čtenáře?

Jana Železná, Sapporo

Zimní úklid tramvajové tratě.



Nástavba depa v Kobylisích

Vozovna v Kobylisích, jak je asi obecně známo, byla uvedena do provozu 30. dubna 1939. Na svoji dobu byla stavěna poměrně velkoryse, ovšem postupem času v mnoha ohledech pochopitelně zastarala. Jejím největším problémem je sociální zázemí zaměstnanců. Je dobře, že od letošního léta se tento problém stal pouze položivním, protože sociální i provozní zázemí v depu se dočkalo celkové rekonstrukce.

Když v roce 1999 probíhaly oslavy 60. výročí zahájení provozu, bylo nutno konstatovat, že prostory zázemí depa jsou v podstatě ve stejném stavu, jako tomu bylo po dostavění vozovny. Dílčí opatření, která měla za cíl tento neúspěšný stav zmírnit, pochopitelně nemohla nahradit celkovou modernizaci. V průběhu devadesátých let minulého století se tato problematika stala palčivou. Proto byly zpracovány projekty na celkovou modernizaci jak výpravny, tak zázemí depa. To bylo upřednostněno, protože zejména stav umývárny a WC nevyhovoval hygienickým předpisům. I přes veškerou snahu stavební čety se nepodařilo nikdy tyto prostory uvést do stavu, který by odpovídal konci 20. století. Po určitých odkladech se v minulém roce konečně „pohnuly ledy“ a začalo se stavět.

Odpovědní pracovníci společnosti našťastí zvolili variantu, která byla sice náročná, ovšem jako jediná dávala předpoklad vzniku díla, které bude bez úprav schopno sloužit minimálně dalších 60 let. Stísněné prostorové poměry i problematika vlastnictví pozemků byly hlavním důvodem, proč se od začátku zpracovávala varianta

nástavby dalšího podlaží. To ale nebylo jednoduché s ohledem na původní konstrukci i z důvodů estetických – hala depa je při pohledu od západu zapuštěna do terénu a jakákoliv vyčnívající část by tento pohled rušila. A tak bylo nutno přistoupit na kompromis – druhé podlaží se postaví kratší a tím nebude převyšovat středy světlíků haly. Dnešní pohled ukazuje, že to bylo řešení rozumné – nástavba nepůsobí nijak rušivě a i přes svoje moderní pojetí bezvadně zapadá do rámce celého objektu. Navíc severní část nezastavěné plochy byla využita jako terasa, užívána zejména kuřáky, protože v souladu se zákonnými požadavky je celý nový prostor pochopitelně nekuřácký.

Vlastní práce dodavatele (Energie Kladno) probíhaly bez větších obtíží. Při pravidelných kontrolních dnech byly řešeny veškeré problémy, které stavba přinášela, s důrazem na minimalizaci dopadů do pravidelného provozu depa, jehož pracovníci po celou dobu stavby pracovali bez jakýchkoliv úlev. Nejprve byla provedena nástavba druhého podlaží, kam se po dokončení a kolaudaci části stavby přestěhovala mužská (tedy převážná) část pracovníků údržby se svými šatnami a sociálním zařízením. Vznikla zde i prostorná místnost, kde se mohou všichni v klidu a v kulturním prostředí najíst, najdeme tu i kuchyňku pro ohřátí donesených jídel či uvaření kávy. Po vyklizení přizemí mohla být zahájena jeho rekonstrukce, která již pokračovala v rychlejším tempu. Je zde umístěna šatna žen s kompletním sociálním zázemím a odpovídající prostor tu našel i sklad materiálu, čímž odpadly problémy s jeho ukládáním do každého volného prostoru, který se v hale depa (či pod ní) našel. I pracovníci skladu mají vybudováno vlastní sociální zařízení,

stejně jako mistři, technik i šéf depa. Od července, kdy byla stavba ukončena, si opravdu nikdo nemůže stěžovat na pracovní prostředí. Je pochopitelné, že některé nedostatky, které vznikly zejména dodatečnou úpravou projektu, jsou předmětem reklamačního řízení. Ovšem není pochyb, že i ty se podaří v krátké době odstranit a celé dílo tak bude fungovat k plné spokojenosti.

Na tomto místě by asi měly být zveřejněny údaje o projektantech, investorech, dodavateli, cenách atd. Ale to je dostupné každému, kdo bude mít zájem, ve výrobním úseku o. z. ED. Proto mi místo toho dovoluji, abych poděkoval nejen všem, kdo se o stavbu zasloužili, ale i těm, kteří v nelehkých podmínkách zajišťovali plynulý chod depa, což jsou v první řadě všichni údržbáři i obslužný personál, ale třeba i členové DV OS, kteří obětavě uvolnili svoje prostory, aby měli kde pracovat mistři, nebo i strážníci, kteří měli s pohybem tolika cích pracovníků i vozidel v objektu práce víc než dost.

Vozovna Kobylisy, která je co do počtu vypravovaných vlaků největší v Praze, tak dostala odpovídající zázemí depa. Nezbyvá než doufat, že stejně rychle i velkorýse proběhne přestavba výpravny, aby svoje odpovídající pracovní prostředí dostali i řidiči a pracovníci provozu, což je v současné době nejen otázkou hygienických a bezpečnostních předpisů, ale i nutnost vytvořit odpovídající zázemí pro výkon služby, na nějž se kladou (oprávněně) stále vyšší požadavky.

—zjs—

Foto: Lubor Hypeš



Dálkové ovládání měníren

Dopravní cestu pro tramvaje technicky zajišťují, zjednodušeně řečeno, tři provozovny – Vrchní stavba (koleje), Trakční vedení (trolej) a Měničrny a kabelová síť (zdroj energie a její rozvod pro provoz tramvajů). V tomto článku se budeme informativně věnovat poslední jmenované provozovně, zejména její části, týkající se dálkového ovládání měníren a její spolupráci s ostatními útvary.

Provozovna Měničrny a kabelová síť obsahuje čtyři střediska: provoz měníren, provoz a údržba kabelové sítě, dálkové ovládání měníren a údržba měníren. Úkol provozovny Měničrny a kabelová síť je „převzetí“ elektrické energie od dodavatele, PRE – střídavých 22 kV, její transformace a usměrnění na 660 V stejnosměrných, zajištění jejího rozvodu a nepřetržitě dodávky pro dopravní cestu. K tomuto účelu slouží 38 stanic – měníren, vybavených složitým technologickým zařízením.

Pro zajištění spolehlivého, bezpečného a operačního napájení dopravní cesty jsou měničrny vybaveny systémem dálkového ovládání (DO) měníren, který zajišťuje sběr dat o stavu napájecího systému a jeho ovládání (řízení z jednoho místa), umístěného v Energetickém dispečinku tramvajů (EDT) v budově Centrálního dispečinku (CD). Správu celého systému DO, údržbu, opravy, výstavbu a odstraňování poruch zajišťuje středisko dálkové ovládání měníren. Systém se skládá z 38

podružných stanic umístěných v měničrnách (36 programovatelných automatů Tecomat NS 950 tuzemského výrobce Teco a. s. Kolín a 2 Imdat2000 tuzemského výrobce TTC Tesla telekomunikace). Podružné jednotky jsou řízeny řídicími jednotkami Tecomat NS 950 a Imdat2000, umístěnými v budově CD. Tyto jednotky jsou připojeny k počítačové sestavě řídicího systému, která je složena z počítačů Compaq (2 systémové servery, 2 disková pole, 2 dispečerská pracoviště, 1 pracoviště vedoucího dispečera, pracoviště systémového dozoru, komunikační LAN server, 2 terminálové servery, pracoviště dohledu pracovníka DO a vzdálené dohledové pracoviště). Základ řídicího systému tvoří programový produkt RTis firmy Supervisory Systems Brno, která je dodavatelem celého systému.

Součástí systému je i dispečerský panel Apel zobrazující napájecí síť tramvajové dopravy a nejdůležitější prvky.

Systému DO je z CD napájen střídavým napětím 230 V zálohovaným pomocí dvou UPS, podružné stanice napájí stejnosměrných 24 V z trvale dobíjených staničních baterií. Datovou komunikaci řídicího systému s podružnou jednotkou zajišťují modemy přes pronajatý okruh typu P-4. Pro záložní spojení lze použít rádiovou síť se 6 stanicemi. V současné době provozujeme v režimu DO z CD 29 měníren. Měničrna Zličov je vypnuta z důvodu výstavby

tunelu Mrázovka, dvě měničrny jsou v rekonstrukci, pro šest měníren byly prováděny úpravy řídicího SW RTis a po něm postupně převáděny do režimu DO z CD.

V současné době je z EDT řízeno přímo (on-line) 31 měníren, 7 měníren je řízeno nepřímým (off-line). V nepřímém řízených měničrnách je nasazena služba z důvodů probíhajících modernizací a rekonstrukcí technologických částí měníren a kabelových sítí. Tato služba je řízena nepřetržitě dispečery EDT. Stálý proces modernizace a rekonstrukcí s sebou nese nutnost výluky dálkového ovládání především z důvodů zajištění bezpečného provozu a bezpečnosti pracovníků, kteří tuto činnost provádějí. Při této činnosti se mění parametry technologie (rozvodny 22 kV, silové transformátory, transformátory vlastní spotřeby, rozvaděče napájecích a zpětných kabelů procházejí inovací).

Pro zajištění napájení tramvajových tratí úzce spolupracují pracovníci provozovny Měničrny a kabelová síť s ostatními provozovny a úseky podniku včetně pracovníků odboru Energetika a ekologie, kde je v EDT umístěna počítačová sestava s programovým vybavením systému dálkového ovládání měníren.

Pracovníci oddělení Energetický dispečink tramvajů (EDT) zajišťují dispečerskou službu, prostřednictvím tohoto systému ovládají měničrnou technologií pro zajištění bezpečného a plynulého provozu tramvajové dopravy a dalších úkolů stanovených organizačním řádem o. z. Elektrické dráhy.

Miroslav Rokyta a Ing. Antonín Anděra, o. z. ED (redakčně upraveno)

Rychlodráhou, nebo metrem? Těžko rozhodnout...

Rychlodráhou, nebo metrem? Stačí takto prostě a jednoduše položená otázka a většina z nás okamžitě a přesně ví, o čem je řeč a možná i na kterou stranu sporu se přiklonit. Těm, kteří snad mediální masáží uplynulých měsíců unikli, připomínáme: řeč je o problematice spojení ruzyňského letiště s centrem Prahy. Ač různé plány a varianty tohoto spojení se připravují už léta, teprve v první polovině letošního roku vznikl kolem celé záležitosti patřičný humbuk – novinové články, vzrušené reakce, petice a ostrá slova. Není divu, pokud by platila slova představitelů společnosti PRAK, a. s., která je z pověření Ministerstva dopravy a spojí investorem projektu rychlodráhy, již letos na podzim by měla být zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí včetně posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) a rok na to by mohlo být vydáno územní rozhodnutí pro stavbu rychlodráhy. A tak všechny zainteresované subjekty mají poslední možnost – a náležitě jí využívají – se k projektu vyjádřit a popřípadě do něj prosadit své připomínky.

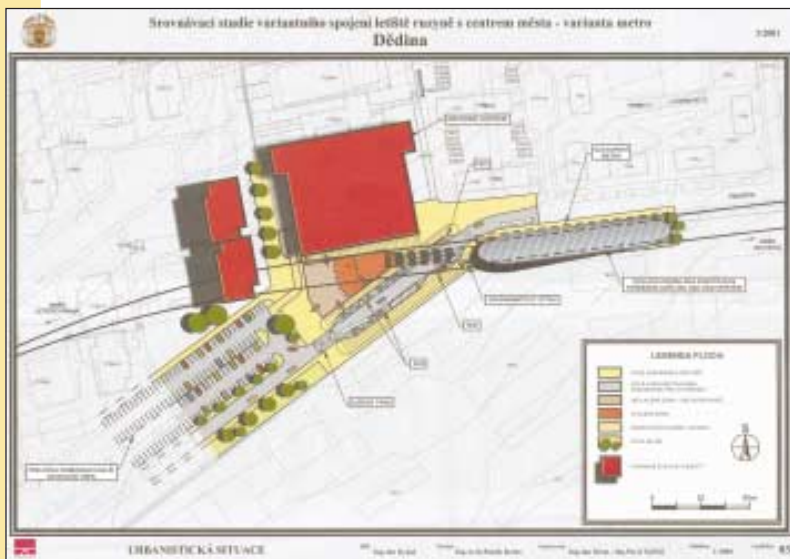
Pokud byste se snažili celou problematiku spojení letiště Ruzyně s centrem města detailně prostudovat, nejspíše byste si museli vzít alespoň týdenní dovolenou, abyste stohy projek-

projekt železnice respektive rychlodráhy vedené po železniční trati, která dnes spojuje Kladno s pražským Masarykovým nádražím. V roce 1993 byla subjekty na projektu zainteresovanými založena akciová společnost PRAK, a. s. se zaměřením činnosti na projekt, výstavbu a provozování rychlodráhy Praha – letiště Ruzyně – Kladno. Postupně vznikly více než tři desítky projektů, studií a dokumentů. Projekt v nich byl z realizačních důvodů rozdělen na dvě etapy:

- I. etapa Praha – letiště Ruzyně,
- II. etapa Praha – Kladno.

V roce 1996 byla zpracována rozsáhlá „Studie proveditelnosti rychlodráhy Praha – letiště Ruzyně – Kladno“, kterou ve spolupráci s českými firmami zpracovala anglická inženýrská firma Mott McDonald Limited, vítěz mezinárodního výběrového řízení. Od 9. července 1999 měla z rozhodnutí ministra dopravy a spojů stavbu – ovšem pouze ve variantě I. etapy – zajišťovat Česká správa letišť (jeden z akcionářů PRAKu). 5. září 2000 byl funkcí investora opět pověřen PRAK, a. s. Ještě v roce 1999 bylo vyhlášeno výběrové řízení na zpracovatele dokumentace pro územní rozhodnutí, v němž zvítězila firma Metroprojekt Praha, a. s. V roce 1999 byla stavba rychlodráhy zanesena do územního plánu Prahy. O rok později vstupuje do děje Městská část Praha 6, jeden z akcionářů společnosti PRAK, a. s., která začíná prosazovat do posud nepřilíh uvažovanou a detailně nerozpracovanou variantu – prodloužení metra z Dejvické až k letišti Ruzyně. (Radnice Prahy 6 načas spekulovala – a podle některých informací je tato myšlenka dodnes živá – i o úplně nové variantě: rychlodráhu ano, ale trať Pražského semmeringu, tedy z Hlavního nádraží přes Smíchov, Košíře a Zličín na letiště Ruzyně.) Rada zastupitelstva hlavního města Prahy v červenci téhož roku rozhodla o přípravě studie, jež by porovnávala varianty železnice a metra, a v říjnu pověřila Útvar rozvoje hl. m. Prahy, aby zajistil její vypracování. Výběrové řízení vyhrála společnost Metroprojekt Praha, a. s., která 31. května 2001 prezentovala zástupcům města vypracovanou „Srovnávací studii variantního spojení letiště Ruzyně s centrem města napojením na trať ČD Kladno – Masarykovu nádraží a metrem v prodloužené trase A“. Z této studie, v níž byly obě varianty srovnávány podle sedmnácti respektive dvaceti zadaných kritérií (tři z nich se dělí na další dvě dílčí kritéria), vyšla jako úspěšnější varianta železniční dopravy. Vedení Prahy 6 ale i nadále prosazuje variantu prodloužení metra.

Již během roku 2000 začal proti rychlodráze slídit odpor i mezi obyvateli Prahy 6. V březnu 2000 vzniklo občanské sdružení „Chceme metro, ne rychlodráhu“, které shromažďuje argumenty ve prospěch prodloužení tratě A metra a organizuje petici proti rychlodráze. Záčátkem června 2001 sdružení zveřejnilo kritické stanovisko vůči srovnávací studii Metroprojektu. V letošním roce vznikla rovněž petice „Zelená pro metro na letiště“, jejímž autorem a organizátorem je senátor Václav Fischer.



tů, dokumentů a studií vůbec přečetli. A výsledek? O vytvoření definitivního názoru si můžete nechat jenom zdát: na každý z argumentů jedné strany má protistrana přichystáno hned několik protiargumentů, hlas odborníka oponuje hlas jiného odborníka a veřejným zájmem a blahem se zaštiťují všichni. Jak se tedy rozhodnout?

Cílem tohoto článku není (a ani nemůže být) orodovat ve prospěch jedné ze stran sporu. Půjde nám spíše o zmapování celé problematiky, o přibližný vývoj „sporu mezi dráhou a metrem“ od počátků až do dnešních dnů a především o předložení všech relevantních argumentů ve prospěch i neprospěch obou variant.

Doprava na letiště je třeba řešit

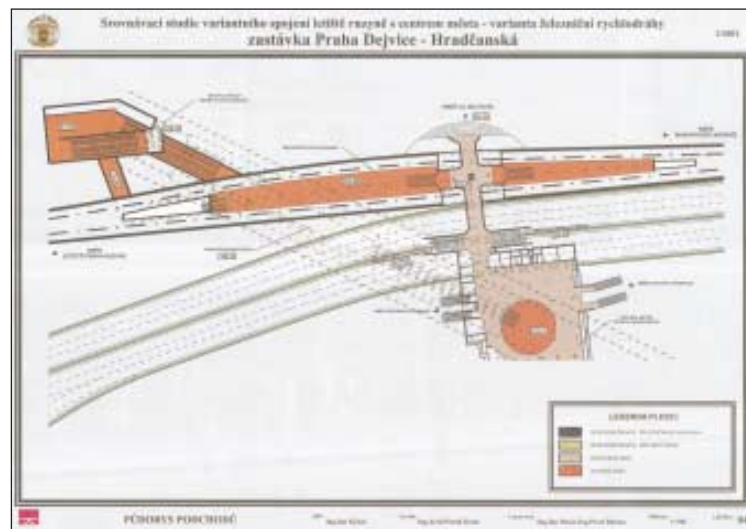
Na letišti Praha – Ruzyně bylo v loňském roce odbaveno 5 554 000 cestujících, což představuje v průměru 15 216 denně. Od roku 1991, kdy ruzyňskými terminály prošlo jen něco málo přes 1,5 milionu cestujících, se tak jejich počet více než ztrojnásobil a s růstem se počítá i v této dekádě: podle odhadů dopravních odborníků bude v roce 2 010 na ruzyňském letišti odbaveno 10 až 11 milionů cestujících, tedy kolem 30 000 každý den. Třicet tisíc cestujících znamená třicet tisíc cest z města k letišti nebo opačným směrem. Připočteme-li k tomu letištní zaměstnance (dnes jich je asi 1 200, tedy 2 400 cest; nárůst v příštích letech je přitom evidentní), dostaneme se k počtu asi 35 000 cest denně. To je ovšem stále dosti nízký odhad, ve kterém nejsou započítány osoby, které doprovázejí letecké cestující, nebo na ně čekají – při jejich započtení se výsledná suma možná i přehoupne přes 40 000 cest denně.

Je evidentní, že při takových počtech cestujících je třeba vyřešit jejich přepravu do centra města tak, aby šlo o kvalitní, spolehlivou, rychlou, kapacitní, bezpečnou a ekologicky šetrnou formu dopravy. Tento názor je dnes všeobecně přijímán a podporován. Řešení dopravního spojení ruzyňského letiště se středem města je zpracováno v územním plánu Prahy, je součástí Zásad dopravní politiky hlavního města Prahy (schválených Zastupitelstvem hlavního města Prahy v lednu 1996), zmiňují se o něm i vládní dokumenty jako Národní program přípravy České republiky na členství v Evropské unii (2000) nebo Národní strategický dokument ČR pro program ISPA – sektor dopravy. Odhlédneme nyní od skutečnosti, že v těchto dokumentech se povětšinou mluví již přímo o železnici (například v „Národním programu...“ výslovně o „železničním spojení mezi letišti Praha – Ruzyně a Masarykovým nádražím“, v „Zásadách dopravní politiky...“ o kolejovém spojení, nejlépe pak železničním); panuje zkratka všeobecně přesvědčení o nutnosti řešit spojení mezi letištem a centrem města. Ted už jen zvolit správný typ spojení.

Historický exkurz

O tom, že dopravu na letiště je třeba nějak řešit, se přemýšlil již několik desítek let – přesněji řečeno, první úvahy se objevují v šedesátých letech a k jejich zpracování se přistoupilo v letech sedmdesátých. Nejprve se uvažovalo o prodloužení tramvajové trati od vozovny Vokovice směrem ke starému letišti, tedy k dnešnímu terminálu Jih. Postupem času se možných variant objevila celá řada: uvažovalo se o autobusech i trolejbusích, o prodloužení tratě A i tratě B metra, o železniční dráze (městské či příměstské) využívající dosavadní železniční trať na Kladno, o samostatné rychlodráze a také o různých druzích nekonvenční dopravy (například lehké automatické metro VAL).

Za jediný realizovatelný projekt však byl od první poloviny devadesátých let považován



Co obsahují jednotlivé varianty (podle srovnávací studie)

Varianta metro – prodloužení tratě A metra na letiště Ruzyně

Základní charakteristiky projektu:

stavební délka	11,873 km,
provozní délka	11,718 km,
počet stanic	5 stanic (2 ražené, 2 hloubené, 1 povrchová),
průměrná mezistaniční vzdálenost	2,360 km,
jízdní doba v úseku Letiště Praha – Dejvická (včetně pobytu ve stanicích)	14 minut.
investiční náklady ve výši	26,31 mld. Kč.

Počátek nového úseku metra je v předprostoru stávajících odbavovacích hal ruzyňského letiště. Stanice Letiště Praha (zhloubená), traťový úsek stanice Letiště Praha – stanice Dlouhá Míle a stanice Dlouhá Míle (povrchová) jsou řešeny principiálně shodně s variantou železnice (viz níže). Poté je trasa vedena raženými tunely do hloubené stanice Dědina, která bude jedním povrchovým vestibulem zajišťovat dopravní obsluhu stejnojmenného sídliště. Následuje jednodlní ražená stanice Petřiny s jedním hloubeným vestibulem, jež je situována do těžiště petřinského sídliště. Další stanice Červený vrch je rovněž ražená, jednodlní se dvěma hloubenými vestibulemi přímo pod povrchem. Nachází se v těsné blízkosti Evropské ulice při křižovatce s ulicí Horoměřickou. Vedle obsluhy sídliště Červený vrch je zde možnost přímého přestupu na stávající tramvajovou trať a předpokládány terminál městských a příměstských linek. Závěrečné ražené tunelové úseky trasy přecházejí do krátkého hloubeného úseku a napojují se na stávající trať metra.

V investičních nákladech není započteno pouze samotné prodloužení tratě metra, ale pro zajištění souměřitelnosti s variantou rychlodráhy, která kromě „letečnických“ vlaků zajišťuje i provoz vlaků regionálních, je i do „varianty metro“ započítána modernizace stávající železniční tratě v úseku Masarykovo nádraží – Ruzyně. Tato modernizace je méně nákladná než v případě „varianty rychlodráha“ (zdvoukolejně se jen část tratě).

Varianta rychlodráha – obsluha letiště Praha Ruzyně železnicí

Základní charakteristiky projektu:

délka trasy v úseku Masarykovo nádraží – Letiště Praha Ruzyně	cca 18,5 km,
počet stanic	2 stanice (koncové) a 7 zastávek,
cestovní doba v úseku Letiště Praha Ruzyně – Masarykovo nádraží	26,5 min.,
výstavba tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědina – staré letiště Ruzyně,	
investiční náklady ve výši	13,16 mld. Kč.

„Varianta rychlodráha“ využívá stávající železniční tratě č. 120 (Bušethradská dráha) v přestavě, elektrizované a zdvoukolejné podobě. Počátek trasy je v areálu železniční stanice Masarykovo nádraží, která bude příslušně upravena (začátkem června se však v denním tisku objevily informace, že novou podmínkou rychlodráhy je její zakončení až na Hlavním nádraží). Trasa dále přechází Negrelliho viadukt a vstupuje do první zastávky Praha Bunný – Vltavská. Poté následuje nově navrhovaná nadzemní zastávka Výstaviště, která je situována převážně na estakádě překračující třídu Dukelských hrdinů. Další úsek trasy prochází Stromovkou (přírodní památka Královská obora) a je navrhován ve třech variantách: jedna kolej tratě povede na povrchu, druhá v tunelu; obě koleje v tunelu; obě koleje na povrchu. Zastávka Praha Dejvice – Hradčanská, která následuje po průjezdu Stromovkou, bude jedním z technicky nejsložitějších míst na celé trase. Zastávka by měla být podzemní, předpokládá se výstavba druhého severního vestibulu stanice metra Hradčanská, jehož součástí bude i přímá přístupná vazba mezi železnicí a metrem. Dále trasa rychlodráhy pokračuje přes zastávku Praha Veleslavín (v nové poloze) a Praha Liboc do zastávky Praha Ruzyně (v nové poloze). Poté se železniční trať rozvětluje na větev k letišti a větev do Kladna (stávající trať č. 120). Trasa rychlodráhy podchází estakádu Silničního okruhu a přiklání se k jeho stopě. Ve vazbě na mimoúrovňovou křižovatku ulic Evropské a K Letišti je pak situována zastávka Dlouhá Míle. Tato zastávka by měla sloužit jako dopravní terminál, umožňující přestup mezi rychlodráhou, autobusy a tramvají; součástí tohoto dopravního uzlu bude rovněž parkoviště P+R. Trasa rychlodráhy pak pokračuje do zahlušené koncové stanice Letiště Praha.

Součástí projektu rychlodráhy je i výstavba tramvajové tratě z Divoké Šárky (dosavadní konečná stanice tramvaje) ke starému letišti Ruzyně. Navrhovaná tramvajová trať navazuje na stávající smyčku Divoká Šárka a pokračuje ulic Vlastinou sídlištěm Dědina. Odtud je vedena po samostatném tělese k dopravnímu terminálu a zastávce rychlodráhy Dlouhá Míle. Konečná tramvajová trať by měla být v starého ruzyňského letiště (terminál Jih) v oblasti nově navrhovaných komerčních zón. Celková stavební délka tratě činí přibližně 4,1 km.

Podle srovnávací studie Metroprojektu Praha, a. s., by investiční náklady dosáhly výše 13,16 mld. Kč. Je do nich zahrnuta jak úprava stávající tratě v úseku Masarykovo nádraží – Praha Ruzyně a vybudování nového traťového úseku k ruzyňskému letišti, tak výstavba tramvajové tratě Divoká Šárka – staré letiště Ruzyně.

Porovnání variant

Ve své studii se – na základě požadavku zadavatele, tedy Hlavního města Prahy – pracovníci Metroprojektu Praha, a. s. pokusili o srovnání variant spojení středu města s ruzyňským



letištěm metodou založenou na bázi kritériální analýzy. Obě varianty byly porovnávány podle dvaceti konkrétních kritérií (například přepravní možnosti, propustnost, časová dostupnost letiště, provozní náklady, hluk, termín realizace stavby, rozvojové možnosti). Celkové hodnocení vyznívá ve prospěch „varianty rychlodráhy“. V rovině absolutní výhodnosti jednotlivých kritérií se jedná o poměr 16:7 (ve třech případech dosáhly obě varianty shodně maximální míry výhodnosti), „varianta metro“ tedy dosahuje 44 % úspěšnosti varianty železnice. V přesnějších, procentuálních porovnáních jednotlivých kritérií a následném součtu dosahuje „varianta metro“ 83 % „varianty rychlodráhy“.

Seđmero sporných míst

Obě strany sporu se neshodnou v celé řadě bodů. Pro zjednodušení jsme vypracovali sedm „citlivých míst“, která jsou předmětem intenzivní argumentační výměny. Upozorňujeme, že jde skutečně o zjednodušení – všechny zde prezentované názory lze sice dokumentovat, avšak nikdy je nelze považovat za společné a jednotné stanovisko jedné ze stran sporu.

Prospěšnost pro Prahu 6

Rychlodráha naší městské části kromě problémů nic nepřinese, tvrdí radnice šesté městské části a představitel sdružení „Chceme metro, ne rychlodráhu“. Radním a angažovaným občanům vadí malý počet zastávek rychlodráhy a narušení některých partií městské části. Navíc při předpokládané vysoké ceně lístku bude železnice pro místní obyvatele finančně nezajímavá. Mnohem lepší je prodloužení metra, neboť poslouží nejen cestujícím z ruzyňského letiště (nemusejí už v centru přeseďat, jak by tomu bylo v případě rychlodráhy), ale též obyvatelům Prahy 6 (kvalitní, rychlé a levné dopravní spojení) a navrch nebude třeba žádných stavebních zásahů do citlivých míst městské části. „Varianta metro“ se vyřeší i špatná dopravní situace v Evropské a Patočkově ulici, neboť cestující směřující do Prahy z kladenského

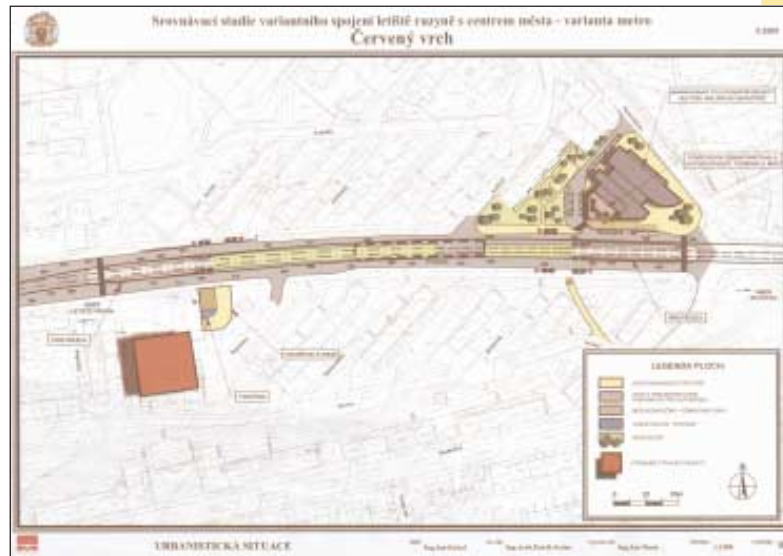
regionu využijí buď rekonstruované trať č. 120, anebo osobních vozů, které zanechají na parkovišti P+R u stanice Dlouhá Míle a dále pocestují metrem.

Regionální rozvoj

Zastání „varianty rychlodráha“ mají ovšem přichystané protiargumenty. Rychlodráha pomůže desítkám obyvatel středoevropského regionu, neboť její výstavba je spojená s rekonstrukcí tratě č. 120 z Masarykova nádraží do Kladna. Tuto trať by přitom bylo třeba rekonstruovat i bez ohledu na rychlodráhu, takže takhle lze efektivně spojit dva projekty v jeden. Rekonstruovaná elektrifikovaná trať, po níž se budou prohánět moderní vlakové jednotky, by neměla mít na životní prostředí negativní dopady. Metro by sice využilo více obyvatel Prahy 6 než rychlodráhu, je však otázka, zda je to vůbec potřeba: dnes dopravní obsluhu oblastí ležících západně a jihozápadně od Vítězného náměstí zajišťují kvalitně tramvaje (navíc „varianta rychlodráha“ počítá s prodloužením tramvajové tratě k zastávce rychlodráhy Dlouhá Míle), které poskytují lepší pokrytí tohoto území než případná prodloužená trať metra. Pokud se bude rekonstruovat trať č. 120 a pokud paralelně s ní již vedou tramvajové tratě, je zbytečné tam ještě stavět trať metra. A rychlodráha zlepší dopravní situaci Prahy 6 stejně dobře jako metro.

Investice

Problém s peněžními prostředky má dvě roviny. První z nich se týká finančního zajištění obou projektů. Společnost PRaK, a. s. navrhuje pro „variantu rychlodráhy“ investiční strategii BOT (Build, Operate and Transfer). Tato strategie předpokládá dlouhodobou účast soukromého sektoru, který projekt vybuduje, provozuje a po určitém dohodnutém období projekt předá zpět veřejnému sektoru (stát, město). Možnost vstupu soukromého kapitálu považují zastánci rychlodráhy za výhodu svého projektu. Stavba metra bývá totiž takřka vždy veřejným výdajem a městský rozpočet má v nejbližších letech odlišné priority. Příznivci „varianty metro“ ovšem věří, že by na tuto stavbu mohly výrazně přispět některé evropské instituce.



Provozní prostředky

Druhá rovina problému s peněžními prostředky se týká ceny budoucího jízdného. Zde záleží na míře provozní dotace, která bude pro jednu nebo druhou variantu stanovena. Cena jízdenky bude jiná, když bude dotována ze 70 % a jiná, když výše dotace dosáhne například 30 %. Objevila se i úvaha o dvojnásobném: pro obyvatele by bylo nižší než pro lidi cestující na letiště.

Kritéria

Někteří odpůrci „varianty rychlodráha“ mají pochybnosti o správnosti kritérií, které Rada hlavního města Prahy vybrala k posouzení. Například v oblasti ekologie byla posuzována jen dvě kritéria, hluk a odpady (vzniklé při stavbě), aniž by byl porovnán celkový rozsah zásahů do přírodního prostředí. Občanské sdružení „Chceme metro, ne rychlodráhu“ vytýká srovnávací studii účelový výběr kritérií, který směřuje k jedinému – „přisoudit rychlodráze co nejvíce kladů a obhájit tak její případnou realizaci“. Navíc je podle sdružení chyba, že pro srovnání obou variant nebyla použita metoda hodnotové analýzy (jakou byl například dopravní průzkum „Dopravní barometr 2000“).

Metroprojekt

V souvislosti s kritikou výběru kritérií pro srovnávací studii neunikl negativnímu hodnocení ani její zpracovatel, firma Metroprojekt Praha, a. s. Radnice Prahy 6 jí vytýká přemrštěnou finanční kalkulaci stavby nového úseku metra a nechává si vypracovat vlastní studii. Sdružení „Chceme metro, ne rychlodráhu“ zase poukazuje na skutečnost, že studie nemůže být objektivní, neboť Metroprojekt Praha, a. s. vedle srovnávací studie vypracoval již dříve vlastní projekt rychlodráhy. Zpracovatelem srovnávací studie musí být podle sdružení nezájmový orgán.

Stromovka

Vedení rychlodráhy Stromovkou neboli přírodní památkou Královská obora je trnem v oku mnoha ekologů a místních obyvatel. Stávající úsek železniční tratě procházející Stromovkou je stejně jako zbytek dráhy z Prahy na Kladno jednokolejná a rychlodráha přitom předpokládá zdvoukolejnění. Radnice sedmé městské části požaduje, aby rychlodráha v oblasti Stromovky vedla pod zemí. Tato varianta je ve srovnávací studii obsažena, otázka zůstává, zda to nezmezní celkovou cenu „varianty rychlodráha“.

Sedmíčka „citlivých míst“ zdaleka nevyčerpává všechny sporné momenty, které s sebou obě varianty přinášejí. Stejně tak celý tento článek ani zdaleka nevyčerpá studnici informací a možných pohledů na problematiku spojení letiště Ruzyně s centrem města. Lze jen doufat, že vám alespoň trochu pomůže ve snaze rozhodnout, která ze dvou variant je správná. Jak je vidět, není to jednoduché rozhodování.

Marek Šebeš

Informační zdroje: Ekonomicko-technická revue DOPRAVA č.3/2001, deníky Mladá fronta Dnes, Hospodářské noviny, internetové deníky www.idnes.cz, www.ceskenoviny.cz, www.euroskop.cz, www.praha-noviny.cz, Občanské sdružení „Chceme metro, ne rychlodráhu“ – www.raz-dva.cz/metro, Petice „Zelená pro metro na letiště“ – www.vaclavfischer.cz.

Vyobrazení poskytl: Metroprojekt Praha, a. s.

Technický náměstek se představuje

Ing. Jiří Pilař se narodil 17. dubna 1951, je ženatý a otcem 2 dětí. V Dopravním podniku pracoval ve funkci technického náměstka o. z. Autobusy již v letech 1990 až 1994. V dopravě pracuje v různých funkcích nepřetržitě od roku 1970. V sedmdesátých a v první polovině osmdesátých let se věnoval spíše železnici, od roku 1985 se věnuje výhradně autobusové dopravě.



Druhé zářijové pondělí přinese další personální změnu v nejvyšším vedení odštěpného závodu Autobusy. Dosavadního technického náměstka Jiřího Kouteckého,

Ing. Pilař se vrací po sedmi letech

odcházejícího na zasloužený odpočinek do starobního důchodu, nahradí ing. Jiří Pilař, dosavadní vedoucí prodávající městských autobusů Karosy Vysoké Mýto.

Posledního dne ve službách Karosy jsme využili k rozhovoru s ing. Jiřím Pilařem o jeho nadcházejícím působišti, kam se vrací po sedmileté přestávce.

DP-K Pane inženýre, jak jste jako běžný cestující vnímal pražský Dopravní podnik a jeho služby?

Na úvod musím říci, že jsem v uplynulých letech nebo měsících nebyl typickým zákazníkem Dopravního podniku. Při svých cestách, velmi často za hranice Prahy, jsem užíval osobního automobilu.

Ale prostředí Dopravního podniku, zvláště o. z. Autobusy, je mi dobře známé, vždyť už v letech 1990 až 1994 jsem zde působil ve funkci technického náměstka. Jedná se tedy o jakýsi comeback.

DP-K Jak jste se poprvé dostal k Dopravnímu podniku?

Od maturity v roce 1970 se pohybuji neustále v dopravě. Nejprve v železniční, potom jsem působil i na Střední průmyslové škole dopravní v Masné ulici a od roku 1985 jsem svůj život definitivně spojil s autobusy. Především jako jejich pořizovatel nebo naposledy prodávající. Mým prvním autobusovým působištěm bylo tehdejší ČSAD KNV Praha.

DP-K Co vidíte jako první úkol v novém působišti?

Dopravní podnik do konce roku obdrží dodávku patnácti nízkopodlažních autobusů splňujících normu EURO III, která znamená významný posun v technice.

Mezi normami EURO 0, I a II nebyly takové rozdíly, jako jsou nyní mezi EURO II a EURO III. Došlo k zásadním změnám především ve způsobu vstřikování paliva, s významným vlivem na emise. Dále je použita datová sběrnice CAN, která kromě komunikace mezi motorem a převodovkou zajišťuje i většinu dalších elektrických

propojení ve vozidle. To vše se musí odrazit i v údržbě. Větší důraz bude kladen na diagnostiku a v těchto věcech se uplatní zejména lidé, kteří si „tykají“ s počítači. Připravit se dobře na fungování nové techniky je asi nejvýznamnější úkol prvních měsíců.

DP-K Přinesou nová generace autobusů také nějaké změny našim zákazníkům?

Cestující na první pohled nic nepoznají. Většina změn je ukryta uvnitř. Významný vliv však bude mít na další zlepšování životního prostředí. Jedna změna pro cestující tam však přece jen je. I v oblasti zadních dveří se bude snáze nastupovat, neboť byl odstraněn schod.

DP-K Dopravní podnik a Karosa jsou významnými obchodními partnery, nebyl váš současný přestup přece jen komplikovanější, než by byl eventuální přechod do jiné firmy?

Všechno proběhlo podle mého názoru v naprostém pořádku, na základě gentlemanské dohody. Co se týče informací, Dopravní podnik má průběžně přístup ke všemu co potřebuje, vždyť jeho technici jsou ve Vysokém Mýtu každý týden. A Dopravní podnik vždy byl a stále je pro Karosu významným partnerem. Podle jeho zkušeností z praxe se některé věci korigují ve výrobě.

DP-K Jaký máte cíl v Dopravním podniku v dlouhodobém horizontu?

Udržet park autobusů minimálně v takovém technickém stavu jako je nyní. A musím podle svých zkušeností říci, že současný stav pražských autobusů je jeden z nejlepších v České republice. Druhým cílem je snižování nákladů na opravy, vždyť opravy jsou stále nákladnější záležitostí. Proto musíme položit podstatně větší důraz na prevenci.

Děkujeme za rozhovor a přejeme mnoho úspěchů na staronovém působišti.

Petr Malík

Zázemí Dopravního podniku bude přístupné veřejnosti

Stalo se již tradicí, že krátce po začátku školního roku zve Dopravní podnik všechny zájemce z řad veřejnosti do svých prostor, aby se blíže seznámili se zázemím, nutným k bezproblémovému fungování městské hromadné dopravy. Pracovníci naší společnosti mají jedinečnou příležitost ukázat svým blízkým prostředí, kde plní své každodenní povinnosti.

V letošním roce se brány Dopravního podniku pro veřejnost otevrou v sobotu 15. září od 10 do 15 hodin a budete si moci prohlédnout:

- **Depo metra Zličín** – nejmladší depo, jehož dlouhotrvající výstavba bude ukončena koncem letošního roku. Doprava do depa bude zajištěna zvláštní autobusovou linkou DOD 1 od stanice metra Zličín.

Kromě všech typů vozidel, se kterými jsme se mohli nebo můžeme v pražském podzemí svezet, budou k vidění i vozidla nezávislé trakce a speciální technika, které jsou nutné k zajištění bezpečného provozu metra.

- **Tramvajovou vozovnu Vokovice** – sloužící pražské

- městské hromadné dopravě již 68 let. Doprava do vozovny je pravidelnými tramvajovými linkami č. 20 a 26 od stanice metra Dejvická a zvláštní autobusovou linkou DOD 2 z garáže Řepy přes Bílou Horu a Petřiny.

Tradiční „té trojky“, ale i další běžně užívané tramvaje budou tvořit expozici ve Vokovicích společně se speciální technikou na údržbu dopravní cesty. Kromě jiných mechanismů bude k vidění speciální svářecí dvoucestné vozidlo Mercedes Benz.

- **Autobusovou garáž Řepy** – nejnovější „domov“ autobusů na území Prahy z roku 1982. Do Řep se dostanete dvojicí zvláštních autobusových linek DOD 1 a DOD 2. DOD 1 pojedí od stanice metra Zličín a DOD 2 od vozovny Vokovice přes Petřiny a Bílou Horu.

Kromě autobusů různého věku bude zajímavou atrakcí třicet let starý automobil Porsche 914, poprvé vystavovaný na našem území. Stejně jako v loňském roce bude hrát k příjemnému prožití volného dne dětská kapela.

Proto neváhejte a přijďte si se svými nejbližšími prohlédnout zázemí naší společnosti.

Pro příznivce historie bude v sobotu 15. září **zdravá otevřeno Muzeum městské hromadné dopravy** ve vozovně Střešovice. -bda-

MHD ve světě

IRSKO: Irská vláda dá souhlas k výstavbě rozsáhlého systému metra v Dublinu. Celková navrhovaná délka sítě metra má dosáhnout 70 km, z toho bude 14 km v podzemí. Dokončení výstavby metra se předpokládá v roce 2016, celkové náklady mají dosáhnout 5,46 miliardy euro.

RUSKO: Švédský výrobce Scania chce montovat své autobusy ve Výborgu na severozápadě Ruska. Za 6,5 milionu dolarů zde postaví továrnu, která bude v prvních letech montovat 100 autobusů ročně. Po úplném dokončení bude kapacita továrny 260 autobusů ročně. Autobusy z této továrny mají stát 120 000 až 150 000 dolarů, což je šestkrát více, než jsou současné ceny ruských značek autobusů.

FRANCIE: Pařížský dopravní podnik RATP podepsal smlouvu s firmou Alstom na dodávku 60 tramvají. Tyto tramvaje budou použity na posílení dopravy na linkách T1 Bobigny – Saint Denis a T2 La Défense – Issy, Val de Seine. RATP dostane tramvaje typu Citadis 300, což jsou plně nízkopodlažní vozidla, dlouhá 31 m, široká 2,4 m. Celková kapacita je 216 cestujících, z toho 52 sedících. -paf-, -jau-

Novinky z o. z. Autobusy

Odštěpný závod Autobusy dokončil v srpnu letošního roku úpravy dříve dodaných nízkopodlažních autobusů Karosa Renault – City bus a Neoplan tak, aby i tyto vozy plnily kritéria bezbariérového přístupu. Úprava spočívala v dodatečné montáži ručně ovládaných vysouvacích plošin pro nástup cestujících na invalidním vozíku. Plošiny umožňují vozíčkářům překonat bez cizí pomoci vodorovnou i svislou vzdálenost mezi nástupní hranou zastávky a podlahou autobusu. V případě nouze je možný nástup a výstup cestujícího na vozíku s pomocí řidiče i přímo na vozovku mimo zastávku.

V polovině září budou dodány první z 50 objednaných nízkopodlažních autobusů Karosa – Renault City bus nové generace, splňující dosud nejpřísnější limity emisí Euro III. Budou vybaveny novými motory Iveco Cursor, novinkou je také použití datové sběrnice CAN pro komunikaci mezi motorem a automatickou převodovkou a pro většinu ostatní elektroinstalace. Zcela nová a výrazně jednodušší je soustava převodů, což spolu s úsporným motorem slibuje snížení spotřeby paliva. Autobusy představíme podrobněji v některém z dalších čísel DP-KONTAKTU. Ing. Václav Beránek, o. z. Autobusy

Městská doprava v Maďarsku II

Příloha letošního lednového DP–KONTAKTu přinesla rozsáhlý článek o městské dopravě v Maďarsku, který mne a další kolegy inspiroval k návštěvě této země a jejich všech měst s tramvajovou dopravou. Při této příležitosti jsme zjistili, že lednový článek z pera Aleše Karlovského obsahuje celou řadu nepřesností, od drobností po nedostatky zásadního charakteru. Ne ke všem názorům jsme schopni se kvalifikovaně vyjádřit, navíc v části článku autor konstatuje, že se jedná o jeho osobní názor a hodnocení. Zde tedy bude mít čtenář k dispozici tvrzení proti tvrzení. V každém případě lze říci, že

schovaný v křoví, bohužel se jednalo o opačný směr. Následovalo úspěšné několikaminutové detektivní pátrání po správném vchodu.

Nyní k ozubnicové dráze a dětské železnici. Spodní stanice zubačky se jmenuje Varosmajor a od stanice metra Moskva též se k ní musí jet dvě stanice tramvají, o pohodlném přístupu tedy nemůže být řeči. Bohužel v článku uváděný fakt, že horní konečná zubačky je přestupním uzlem mezi tramvají, zubačkou a dětskou železnici, je naprosto nepravdivý. Tato teze se objevuje v článku dvakrát a navíc na ní autor staví další úvahy

na okraj: U kloubových trolejbusů se patrně nejedná o typ I415T, ale o vozidlo Ikarus 435T.

Mezi velmi slabé stránky budapeštské MHD jednoznačně patří přestupní uzly. Přestupuje se stále a téměř nikdy systémem hrana – hrana. Naopak je nutno překonávat podchody, schody, chodby a jiná zařízení, ve kterých „bydlí“ (včetně dek, peřin a polštářů) bezdomovci. Pro vozíčkáře a matky s kočárky je tento systém zcela nepoužitelný.

Oč horší dojem v nás vzbudila Budapešť, o to lepší byly všechny tři ostatní tramvajové provozy. V Szegedu se poněkud snížil počet trolejbusových linek (5, 8 a 9). Stopa linky 5A je tedy zřejmě bez provozu. České tramvaje nejsou typu T6A5, jak uvádí článek v lednovém DP–KONTAKTu, ale typu T6A2 (mají totiž skříň o šířce 2,2 metru) s výzbrojí TV14. V letech 1997 a 1998 jich bylo dodáno 13, nikoliv „asi dvacet“. Trolejbusový park posílily kloubové Ikarusy 280T z východoněmeckého Eberswalde. Síť je dvoukolejná pouze částečně. Linka 4 je přibližně z poloviny jednokolejná, linka 3 (s vloženinou 3A) je jednokolejná s výhybnami v plném rozsahu (viz foto). Zajímavé je, že na této lince jezdí obousměrné vozy s dveřmi pouze po jedné straně, a to vlevo ve směru jízdy z centra. S jednoduchými přejezdy na konečných se v Szegedu nesetkáme. A detail na závěr: vozovnu trolejbusů nalezneme na konečné linky 8, nikoliv 5, jak bylo uvedeno.

K Miskolci se sluší podotknout skutečnost, že tamní vozy KT8D5 nepocházejí jen z Košic, ale také z Mostu, který všech svých 8 vozů prodal do Miskolce, kde začaly jezdit v letech 1996 až 97.

Na závěr alespoň telegraficky o Debrecenu. Jako vějička byla v lednovém článku uveřejněna alespoň jedna fotografie z tohoto města. Elektrická tramvaj se v Debrecenu objevila 15. března 1911. Do dnešních dnů přežila jediná linka mezi hlavním nádražím, centrem a severní částí města. Tramvaje jezdí velmi často, hlavní tíhu přepravy nesou zánovní vozy Ganz, doplněné několika starými obousměrnými kloubovými vozy. V době naší návštěvy byla dokončována pěší zóna v centru města. Výsledek je více než zdařilý (viz foto). Do takovéto pěší zóny je možnost se dostat tramvají a zároveň je více než příjemné zde posedět například ve venkovní kavárně. Od 2. července 1985 byla tramvaj doplněna trolejbusy.



Szeged, úrovnňový přejezd jednokolejné linky č. 3 a rychlíkové železniční trati v červenci 2001.

méně je někdy více. V člancích o Rakousku či Ostravě od téhož autora se totiž nedostatky vyskytují také. Vraťme se však do Maďarska a začneme Budapeští.

Hned s úvodní tezí o velmi kvalitní údržbě nelze souhlasit, protože v tramvajové dopravě není situace jak u vozů, tak u tratí dobrá. K vidění jsou vyhnílé pražce, sjeté kolejnice, rozpadávající se BKV panely a tudíž četné pomalé jízdy (například linka 37). Vozy Ganz UV z padesátých až šedesátých let jsou taktéž již delší dobu za svým zenitem a obnova vozového parku od dodání vozů T5C5 téměř neprobíhala. Snad letos se blýská na lepší časy. Na lince 67 již několik let jezdí náhradní autobusová doprava, aniž by se na trati cokoliv dělo.

K hodnocení kvality služby v metru snad jen tolik, že intervaly okolo 90 vteřin jsme nezaregistrovali nikdy, což mohlo být způsobeno prázdninovým jízdním řádem. Pro nás překvapivým zjištěním bylo značné dusno ve vlcích metra a o poznání slabší osvětlení stanic metra než u nás. S vandalismem jsme se bohužel na periferních stanicích setkávali zcela běžně a vrcholem byl jakýsi orientální bazar ve stanici Határ útca, kde ve vestibulu metra bylo větší množství trhovců s „obchodním pultem“ na podlaze, kteří se navzájem přerývali a nabízel zboží mimořádné pochybné kvality a původu. Stanici jsme opustili s vypětím všech sil. Vynikající dojem jsme si odnesli pouze z linky M1 (Milenium Földalatti z roku 1896). V lednovém článku je uvedeno 78 stanic metra, při trojnásobném započtení přestupní stanice se nelze dopočítat ne více než 42 stanic (M1 11 stanic, M2 11 stanic, M3 20 stanic). Velmi slabým místem budapeštského metra je označování vstupů do stanic. Stanici Ecseri útca, respektive vstup do ní jsme nakonec našli



Debrecen, tramvaj Ganz v pěší zóně v červenci 2001.

o tom, zda jet tramvají 15 minut nebo „skoro dvojnásobek“ ve voze ozubnicové dráhy. Toto vše není pravda. Jedná se totiž o jakýsi trojúhelník. Od zastávky tramvaje Városmajor lze jet zubačkou do kopce na Széchenyi hegy, tam lze přestoupit na dětskou železnici (která má jízdni dobu přibližně 45 minut). Druhá konečná dětské železnice je poblíž konečné tramvaje, kterou se lze vrátit okolo spodní stanice zubačky k metru Moskva tér. Jen

Jejich budoucnost je však nejistá. Na jedné trati byl před nedávnem ukončen provoz a na zbylých dvou se o tom uvažuje. Doufáme, že plně funkční a relativně zánovní trolejbusový provoz přežije a poslouží i dalším obyvatelům a návštěvníkům Debrecenu.

Návštěvu Maďarska můžeme více než doporučit, zejména menší města vás velice mile překvapí svojí kvalitou a zejména funkční městskou dopravou.

Text a foto: Jan Šurovský

Veřejnost se rozdělila na dva tábory, když se před více než deseti lety objevily na tramvajích první celoplošné reklamy. Jedni byli pro, druhí proti. První tramvajová celoplošná reklama, to byl první velký počín společnosti Rencar, zabývající se právě reklamou vně i uvnitř dopravních prostředků Dopravního podniku. Za deset let existence si společnost Rencar získala významné postavení na trhu reklamy nejen v Praze, ale v celé České republice.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl od založení Rencaru s 64 % akcií většinovým akcionářem této společnosti s oficiálním názvem Rencar Praha, a. s. Zbývajících 36 % akcií bylo ve vlastnictví JUDr. Jiřího Křížka.

V polovině února 2000 představenstvo Dopravního podniku projednalo na svém zasedání varianty rozvoje společnosti Rencar a jako nejvhodnější doporučilo prodej akcií, a to nejlépe (vzhledem k exkluzivní smlouvě

V Rencaru se změnilý majetkové vztahy

společnosti osloveny výzvou k podání nabídky, současně jim bylo umožněno v rámci procesu Due Diligence seznámit se s ekonomickým a právním rámcem společnosti Rencar.

Základní podmínky odkupu akcií byly ve výzvě specifikovány takto:

- Povinnost odkoupit nejméně 72 % akcií společnosti Rencar;
- Ve výzvě bylo nabízeno: 108 ks akcií (36 %) v držení JUDr. Jiřího Křížka a 108 až 192 kusů akcií (36 – 64 %) v držení Dopravního podniku;

Nabídky všech tří zájemců byly adresné, pro každého z akcionářů odděleně zpracované a odděleně doručené, a to v souladu s požadovaným termínem 12. ledna 2001.

Po vyhodnocení nabídek se představenstvo Dopravního podniku na svém zasedání v polovině března usneslo, že se jako ekonomicky nejvýhodnější nabídka společnosti Europlakat, spol. s r.o. a uložilo představenstva a místopředsedům zahájit jednání se zástupci této společnosti o konkrétních parametrech smlouvy o převodu akcií.

Se závěry představenstva byl následně seznámen minoritní akcionář JUDr. Jiří Křížek, který informoval, že pro prodej jeho akciového podílu je nejvýhodnější nabídka společnosti Europlakat, spol. s r.o.

Ještě v březnu letošního roku proběhla jednání se zástupci společnosti Europlakat, spol. s r.o., na kterých došlo k vyjasnění všech dalších otázek a byl podán návrh valné hromadě na odprodej akcií společnosti Rencar.

Začátkem dubna byl schválen odprodej 108 kusů akcií společnosti Rencar Praha, a. s. společnosti Europlakat, spol. s r.o. s opcí na odprodej zbývajících 84 kusů akcií. V následujících dnech byla odstartována jednání o konkrétních parametrech smlouvy (platební podmínky), na kterých byly dořešeny sporné body.

Smlouva se společností Europlakat, spol. s r.o. o prodeji akcií společnosti Rencar Praha, a. s. byla definitivně podepsána 29. června letošního roku.

Po uhrazení části kupní ceny proběhla valná hromada akcionářů, na které byli zvoleni noví členové statutárních orgánů společnosti Rencar Praha, a. s.

Představenstvo: Ing. Václav Pomazal, CSc.; Ing. Evžen Marek; JUDr. Igor Keblušek; Bohumil Chomát a Mgr. Alexandr Křížek.

Dozorčí rada: Radovan Šteiner; Otto Kechner a JUDr. Jaroslav Radil.

V současné době vlastní společnost Europlakat 72 % akcií Rencaru a Dopravní podnik zbylých 28 %.

Společnost RENCAR Praha, a. s. za dobu své deseti-leté existence zcela naplnila účel, pro který byla založena tj. výrobu, provozování a zprostředkování reklamy. Nový firemní styl zavedený od 1. ledna 1999, který dává větší důraz na dynamiku, kreativitu a profesionalitu, pomohl z obchodního hlediska upevnit vztahy s klíčovými klienty z řad mediálních a reklamních agentur. Kapitalizace prostředků vložených do RENCARu formou základního jmění a jejich správné použití přineslo Dopravnímu podniku reálný nárůst příjmů v roce 2000 téměř o 32 % oproti roku 1999. Dosažená prodejní cena prokázala oprávněnost výše vložených prostředků a osobní nasazení managementu obou společností. **-red-**



Foto: Petr Malík

s Dopravním podnikem) zavedené reklamní agentuře s potenciálem expandovat na českém reklamním trhu. Po jednání s druhým akcionářem byly mezi potenciálními zájemci vybrány společnosti euroAWK s.r.o., JC Decaux, Městský mobiliář, spol. s r.o. a Europlakat spol. s r.o. Tento záměr představenstva schválila valná hromada Dopravního podniku usnesením č. 1109 ze dne 19. září 2000.

Krátce před koncem roku 2000 byly výše uvedené

- Nabídka na prodloužení smlouvy na pronájem ploch využitelných pro reklamu do 31. prosince 2015 ze strany Dopravního podniku;
- Požadavek na garanci tržeb ve výši 50 milionů Kč spolu s návrhem mechanismu dělení tržeb nad tuto hodnotu;
- Požadavek specifikovat další rozvoj společnosti Rencar včetně přínosu tohoto rozvoje pro Dopravní podnik.

Implementace nového mzdového a personálního modulu

V současné době jsou v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti provozovány dva informační systémy v oblasti personalistiky a zpracování mezd. Informační systém PMSV používají odštěpné závody Metro, Autobusy a Ředitelství a v odštěpném závodě Elektrické dráhy je využíván informační systém MAGIC. Tento stav není optimální z důvodu nejednotného způsobu získávání zpracovávaných dat, zejména údajové základny o zaměstnancích včetně standardizace procesů v oblasti mezd, personální práce i organizační řízení.

Proto vznikl požadavek řešit danou situaci tak, aby od 1. ledna 2002 byl v celé naší společnosti jednotný personální a mzdový informační systém. Přínosem by kromě sjednocení systému mělo být získání výrazně vyšší funkčnosti systému při zachování maximálních garancí zejména v oblasti legislativy a získání technologicky pokročilejšího a perspektivního řešení. Jako nej-

vhodnější byl vybrán systém Elanor Global od firmy Elanor, s. r. o.

Vlastní implementace bude probíhat ve dvou etapách. V současné době je již v připomínkovém řízení implementační studie, na jejímž vzniku se velkou měrou podíleli zástupci ze všech odštěpných závodů jako členové pracovních týmů za oblastí mezd, personalistiky, výpočetní techniky a organizačního řízení. Následovat bude první etapa implementace, kdy budou nastaveny a testovány moduly Systémový, Pracovních míst, Personální evidence, Platů a mezd a Docházka tak, aby dnem 1. ledna 2002 mohl být spuštěn rutinní provoz zpracování a výpočtu mezd. Druhá etapa, týkající se rozvoje v oblasti personálního a organizačního řízení, bude ukončena 31. července 2002.

Implementace nového systému klade na všechny odborné pracovníky, jejichž práce se týká, nejen zvýšené

nároky na pracovní čas při přípravě produktivního provozu a testování či školení, ale i při dalším rozvoji systému a realizace nových požadavků, a zároveň přináší změny ve způsobu práce. Všechna očekávaná zlepšení a výhody nového systému pak samozřejmě zúročí vynaložené úsilí a zvýšenou intenzitu práce v přípravném období.

Elanor Global je výhodný i v tom, že je otevřeným systémem, a proto umožňuje integraci s dalšími systémy, včetně SAP R/3, který je v naší společnosti zaveden a plně využíván. Zároveň Elanor Global pokryje řadu samostatných agend používaných jinými odbornými útvary a umožní rychlejší přístup k informacím z oblasti personální a mzdové oblasti uceleně za akciovou společnost, což při existenci dvou rozdílných systémů bylo obtížné.

Zaměstnanecský odbor 90 340

Změny v pražské MHD od září 2001

Během září letošního roku dochází v pražské městské hromadné dopravě provozované Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností k většímu množství změn, které převážně platí již od 1. nebo 3. září. Další úpravy v provozu městské hromadné dopravy nastanou od 30. září.

Nejvýraznější změnou je reorganizace noční dopravy platná od noci z 1. na 2. září, při níž se zkrátily intervaly všech nočních tramvajových linek a většiny nočních autobusových linek ze 40 na 30 minut. Současně se změnila trasy linek č. 51, 52, 53, 54, 55, 501, 502, 505, 506, 508, 509, 511 a 512.

Linka č. 51 Divoká Šárka – Nádraží Strašnice je v úseku Strossmayerovo náměstí – Lazarská vedena přes náměstí Republiky a Václavské náměstí, důvodem je lepší spojení letiště a Dejvic s centrem města.

Linka č. 52 jezdí v nové trase Lehovec – ... – Lazarská – Palackého náměstí – Výtoň – Nádraží Braník – Sídliště Modřany, kde nahrazuje linku č. 54.

Linka č. 53 je nově vedena ze sídliště Dáblice, v úseku Strossmayerovo náměstí – Lazarská jezdí přes Čechův most, Staroměstskou a Národní divadlo jako náhrada linek č. 51 a 54. Zrychluje se tak spojení mezi středem města a sídlištěm Dáblice.

Linka č. 54 je zcela změněna do trasy Lehovec – Nádraží Vysočany – Palmovka – Nádraží Holešovice – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Václavské náměstí – Lazarská – Palackého náměstí – Anděl – Hlubočepy. V úseku Lehovec – Palmovka nahrazuje linku č. 55, v centru města zkracuje spolu s linkou č. 51 intervaly na 15 minut a s linkou č. 58 umožňuje spojení mezi středem města a Smíchovem rovněž v intervalech 15 minut. Po dobu přerušení tramvajové dopravy do Hlubočep končí linka č. 54 u nádraží Smíchov, v úseku Anděl – Hlubočepy jezdí i nadále náhradní autobusová doprava X-52.

Linka č. 55 nahrazuje v úseku Vozovna Kobylisy – Ke Stírce – Palmovka linky č. 53 a 54, dále pokračuje po původní trase přes Lazarskou k Ústředním dílnám DP.

Linka č. 501 jezdí v intervalech 30 minut a je prodloužena do trasy Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov – Pražská čtvrť. U nádraží Smíchov navazuje na linku č. 54.

Linka č. 502 je zkrácena do trasy Vítězné náměstí – Suchbátka a navazuje v intervalech 30 minut na linku č. 51. Důvodem změny trasy je zlepšení přestupů mezi oběma linkami.

Trasa linky č. 503 se nemění, její intervaly se prodlouží na 60 minut s návazností na Lehovci na linku č. 52.

Trasa linky č. 504 se rovněž nemění, v intervalech 30 minut navazuje na Ohradě na linku č. 58 a v zastávce I. P. Pavlova na linku č. 51.

Linka č. 505 jezdí v intervalech 30 minut ze sídliště Čimice po původní trase do zastávky Dědina a pokračuje přes zastávky Benkova, Brodského, Donovalská, Šperlova, Brechtova, Pražská (jen ve směru Jižní Město), Modrá škola, Háje a Horčičkova na koneč-

nou Jižní Město. Nově jsou na ní zřízeny též zastávky Pískovna, Okrouhlická, Na Návrší (ve směru Jižní Město) a Na Úlehli (ve směru Sídliště Čimice). Linka navazuje v zastávce I. P. Pavlova na linky č. 56 a 57 a na Spořilově na linku č. 56.

Linka č. 506 je vedena v nové trase Sídliště Malešice – Černokostecká – Hutní základna – Malešická továrna – Na Homoli – Průmyslová – Kablo (jen jeden spoj ve směru Sídliště Malešice) – Ústřední – Kutnohorská – Dolnoměcholupská – Na Návisi – Průmyslová – Fruta – Na Vrchách – Picassova – Lidový dům – Uhriněves, v intervalech 60 minut (3 páry spojů) navazuje v zastávce Černokostecká na linku č. 55.

Linka č. 507 jezdí v nezměněné polookružní trase Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín – Sídliště Zbraslav – Smíchovské nádraží v intervalu 90 minut (2 spoje) s návazností u nádraží Smíchov na linku č. 54.

Linka č. 508 Anděl – Sídliště Stodůlky zajíždí nově do zastávek Červeňanského a Velká Ohrada, jezdí v intervalech 30 minut a navazuje u Anděla na linku č. 58.

Linka č. 509 jezdí v intervalech 30 minut z Florencie přes Bílou labuť na náměstí Republiky,



Foto: Petr Malík

dále po původní trase k nádraží Čakovice a přes zastávku U Pošty na konečnou Čakovice.

Linka č. 510 je vedena v původní trase Divoká Šárka – Letiště Ruzyně s intervaly 60 minut, v Divoké Šárce navazuje s dostatečnou časovou rezervou na linku č. 51.

Linka č. 511 zajišťuje v intervalech 30 minut rychlé spojení centra Prahy s Jižním Městem a sídlištěm Petrovice v trase Florenc – Bílá labuť – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – Muzeum (jen ve směru Nádraží Hostivař) – I. P. Pavlova – Dědina – Petýrkova – U Kunratického lesa – Volha – U Dálnice – Ke Kateřinkám – Metodějova – Háje – Horčičkova – Jakobiho – Sídliště Petrovice – Rezlerova – Lessnerova – Nové Petrovice – Bolevecká – Na Vartě – Sídliště Horní Měcholupy – Řepčická – Gercenova – Nádraží Hostivař. V zastávce I. P. Pavlova navazuje na linku č. 51, v zastávkách Dědina a Háje na linku č. 505 a u nádraží Hostivař na linku č. 57.

Linka č. 512 Lehovec – Ve Žlábku je v úseku Lehovec – Černý Most vedena přes zastávky Hejtmanská, Generála Janouška, Doležalova, Kapitána Stránského a Breitcetlova a jezdí v intervalech 60 minut a navazuje na Lehovci na linku č. 52. Spolu s linkou č. 503 je tak zajištěno spojení do sídliště Černý Most v intervalech 30 minut.

Na linky č. 504, 505 a 511 jsou nasazeny kloubové autobusy, na ostatních linkách jezdí standardní vozy.

Jako kompenzace zvýšených dopravních výkonů v nočním provozu se od 1. září prodloužily intervaly linky č. 3 o sobotách a nedělích ze 7 až 8 minut na 15 minut a byl zaveden provoz linky č. 21 o sobotách přibližně od 7.00 do 20.00 hodin a o nedělích přibližně od 12.00 do 20.00 hodin v intervalech 15 minut.

Na základě požadavku městské části Praha-Radotín byla od 1. září zřízena **polookružní linka č. 245** v trase Nádraží Radotín – Prvomájová – Pod Říhákem – Lahovská – Otěšinská – K Višňovce – Solná – Lahovská – Pod Říhákem – U Kestránek – Prvomájová – Nádraží Radotín, současně přestala linka č. 256 zajíždět do zastávek Ametystová, Živcová, Lahovská, Pod Říhákem a U Kestránek. Rozsah provozu a intervaly linky č. 245 jsou shodné s linkou č. 256.

Na základě výsledků přepravních průzkumů byla od pondělí 3. září zřízena **linka č. 277**, která posiluje v části ranní přepravní špičky pracovních dnů linku č. 177 v úseku Přestická – Skalka (pouze v tomto směru).

V souvislosti s novým správním členěním Prahy došlo od 3. září k několika změnám v provozu autobusových linek, jejichž účelem je zajistit dopravu u úřadům nových správních obvodů. Byla zřízena **linka č. 240** v trase Dubeč – Škola Dubeč – Za Pavilonem (jen ve směru Dubeč) – Lázeňka – Dubeček – K Dubečku – Sídliště Horní Měcholupy – Na Vartě – Bolevecká – Nové Petrovice – Lessnerova – Rezlerova – Sídliště Petrovice, která jezdí v pracovní dny přibližně od 7.30 do 18.00 hodin.

V témž období byla **linka č. 202** odkloněna ze zastávky Nádraží Čakovice po trase U Pošty – Čakovice – Miškovice – Kbelský hřbitov – Sovenická – Jilemnická – Kbely – Mladějovská – Vinořský hřbitov – Lohenická do Vnoře, v ostatních obdobích jezdí tato linka v původní trase Poliklinika Mazurská – Za Avii.

U **linky č. 113** byly v pracovní dny dopoledne zkráceny intervaly z 20 na 10 minut, současně byl v tomto období zrušen provoz linky č. 171. **Linka č. 172** má v pracovní dny dopoledne a odpoledne intervaly 30 minut, u **linek č. 163 a 241** se v pracovní dny dopoledne zkrátily intervaly z 60 na 30 minut, u **linky č. 243** se v témž období intervaly prodloužily z 30 na 60 minut. Na **lince č. 103** bylo zavedeno několik nových spojů.

Od 30. září letošního roku dojde na základě výsledků přepravních průzkumů ke změně organizace dopravy v Letňanech a Čakovicích.

Bude **zrušena linka č. 159, linka č. 209** se též zruší a sloučí se s linkou č. 158. **Linka č. 195** pojedje v trase Čakovice – Náměstí J. Berana – Ke Stadionu – Cukrovar Čakovice – Nádraží Čakovice – Červený mlýn – Trutnovská – Fryčovická – Tupolevova – Dobratická – Na Hranici a dále po původní trase do zastávky Jesenická, zřídí se na ní též zastávka Nad Jetelkou.

V odpolední přepravní špičce pracovních dnů bude zavedena **posilová linka č. 140** Českomoravská – Vysočanská – Prosek – Nový Prosek – Letňanská – Na Hranici – Dobratická – Tupolevova – Fryčovická – Trutnovská – Červený mlýn – Nádraží Čakovice – U Pošty – Čakovice.

U **linek č. 158, 166, 351 a 365** budou změněny intervaly.

Ing. Jan Přívora

Ve školním roce 2001/2002 jsou provozovány školní linky č. 551 – 570 ve stejném rozsahu jako ke konci minulého školního roku. Linku č. 557 neprovozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

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

- 551 Opatov (7.40) – Brechtova (7.44)
- 552 Náměstí Míru (7.40) – Karlov (7.47)
- 553 Hostivařská (7.39) – Záběhlická škola (7.44)
- 554 Ronešova (7.50) – Sídliště Lehovec (7.55)



Foto: Petr Malík

Školní linky v období 2001/2002

- 555 Jenerálka (7.21) – Žakovská (7.38) *Poznámka: Po dobu stavebních prací v Šareckém údolí – přibližně do listopadu 2001 – jezdí linka takto: Žezulka (7.19) – Jenerálka (7.31) – Žakovská (7.40)*
- 556 Za Horu (7.35) – Škola Kyje (7.40)
- 557 Hostavice (7.29) – Jahodnice II (7.32) – Škola Kyje (7.38)
- 558 Bazovského (7.17) – Břevnovská (7.29) – Nádraží Veveslavín (7.43)
- 559 Bezdravská (7.28) – Hostavice (7.31) – Jahodnice II (7.34) – Škola Kyje (7.43) – Žárská (7.47)
- 560 Bílá Hora (7.30) – Na Okraji (7.42)
- 561 Sídliště Zbraslav (7.23) – Velká Chuchle (7.40); Velká Chuchle (13.15) – Sídliště Zbraslav (13.27)
- 562 Sídliště Rohožník (7.04) – Smržovská (7.13) – Čertousy (7.33) – Horní Počernice (7.41); Horní Počernice (14.05) – Čertousy (14.12) – Smržovská (14.32) – Sídliště Rohožník (14.41)

- 563 Divoká Šárka (7.35) – Červený vrch (7.40)
 - 564 Sídliště Rohožník (7.15, 7.23, 7.28, 7.30) – Hulická (7.23, 7.31, 7.36, 7.38); Polesná (12.45, 12.50, 13.10, 13.40, 14.02) – Sídliště Rohožník (12.51, 12.56, 13.16, 13.46, 14.08)
 - 565 Stadion Strahov (7.25) – Košířské náměstí (7.35) – Weberova (7.41)
 - 566 Kolovraty (7.28) – Picassova (7.39)
 - 567 Habrová (7.33) – Olsánské náměstí (7.41)
 - 568 Sídliště Zličín (7.35) – Za Slánskou silnicí (7.43)
 - 569 Klikovka (7.40) – Nedvědovo náměstí (7.40, 7.42) – Nad Přívozem (7.46, 7.48); Nad Přívozem (13.15, 15.00) – Podolská vodárna (13.20, 15.05)
 - 570 Sídliště Petrovice (7.30) – Picassova (7.45)
- Uvedené linky jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování, nejedou ve dnech školních prázdnin 29. a 30. října 2001, od 22. prosince 2001 do 2. ledna 2002, 1. února, 28. a 29. března 2002 a v době jarních prázdnin 18. až 22. února (Praha 1 – 5: linky č. 551, 552, 561, 565, 567, 569) a 25. února – 1. března 2002 (Praha 6 – 10: linky č. 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 562, 563, 564, 566, 568, 570).
- Školní linky jsou přednostně určeny pro žáky 1. stupně základních škol.

Ing. Jan Přivora,
dopravní úsek ředitelství

Úklid tramvajových těles

Provoz tramvají v Praze dnes představuje 297 km kolejí, z toho je pouze 26 km tzv. otevřeného kolejového svršku nebo v zatrávněném povrchu a zbytek tratí má panelový, živичný nebo dlážděný zákrty. Čistota tramvajových tratí je jako součást celkové čistoty města jednou z prioritních a trvale sledovaných činností, a to jak ze strany státních a městských orgánů, tak ze strany Pražanů a cestujících veřejnosti. Prach a špína v hlavním městě je důsledkem rozvinuté povrchové dopravy osobní, nákladní a zejména značné stavební činnosti. Nemalé starosti dělá úklid tramvajové tratí i pracovníkům provozovny Vrchní stavba, která jej provádí.

Celou tuto činnost lze pro přehlednost rozdělit na tři druhy úklidu:

- plošný úklid metením,
- splachování tratí cisternovými vozy,
- hloubkové čištění kolejových žlábků.

K tomuto povrchovému úklidu disponuje provozovna třemi cisternovými vozy (LIAZ a 2x Š706) a třemi vozidly typu IFA, která provádějí metení a vysávání povrchových nečistot z vlastního tramvajového tělesa, tzn. zvýšeného tramvajového pásu. Tam, kde jsou koleje součástí vozovky, pečuje o čistotu vozovky správce pozemní komunikace. Hloubkové čištění všech provozovaných kolejí od napadaného písku z tramvají zajišťují pracov-

níci provozovny vozidly speciálně uzpůsobenými k vyškrabování žlábků a vysávání těchto nečistot. Tento úklid, který probíhá výhradně v nočních hodinách, kdy je menší provoz, zajišťují rovněž tři vozy – dva typu IFA a jeden Mercedes, který jako jediný je technicky schopen provádět i plošný úklid tratí.

Všechny úklidové vozy mají celou Prahu rozdělenou do jednotlivých úseků, které v rámci svých harmonogramů pravidelně uklízejí. Harmonogramy jsou sestaveny na základě zkušeností s intenzitou výskytu nečistot a tím potřebou častějšího úklidu. Díky pevně stanoveným trasám je úklid provozními i vedoucími pracovníky kontrolován a vyhodnocován. Bohužel se na

občas vyskytujícími problémech s kvalitou úklidu popisuje technická zastaralost vozidel a nutné opravy. V rámci obnovy vozidel by měl být vozový park provozovny posílen v letošním roce o další vůz typu Mercedes, jehož téměř dvouletý provoz byl vyhodnocen jako velmi kvalitní a úklid tímto vozem je vysoce efektivní.

Jiří Urválek, o. z. ED



Foto: o.z. ED

Nečekaně vysoká hodnota inflace za měsíce červen a červenec (5,5 a 5,9 % – nejvyšší úroveň za posledních dva a půl roku) přinutila Českou národní banku ke zveřejnění nové prognózy celkové inflace v tomto i příštím roce. Pro tento rok nyní centrální banka odhaduje celkový růst indexu spotřebitelských cen v rozmezí 5,1 až 5,8 % (původní odhad byl 3,3 až 4,4 procenta), prognóza pro konec roku 2002 nyní činí 3,5 až 4,9 %.

Ponecháme stranou otázku příčin tohoto vývoje – zda je vyvolán spíše růstem poptávky obyvatelstva, zvýšením cen potravin, pravidelnou červencovou úpravou regulovaných cen nájemného, plynu, tepla, či zvýšením cen pohonných hmot nebo rekreačních zájezdů – a soustředíme se na možnost dalších kroků v oblasti růstu mezd v naší akciové společnosti.

Pozornější čtenáři DP-KONTAKTU jistě vědí, že **Dohoda o mzdovém vývoji v roce 2001** uzavřená mezi představenstvem a odborovými organizacemi (plné znění to-

hoto dokumentu bylo otištěno v březnovém čísle) s možností výraznějšího růstu inflace počítá a obsahuje závazek dalšího zvýšení objemu mezd v tomto roce tak, aby byl docílen dohodnutý reálný růst.

Letošní vývoj inflace a mezd bude určitě hlavním bodem na nadcházejícím jednání zástupců odborů s vedením společnosti, které se uskuteční v úterý 4. září. Tato schůzka by vlastně měla odstartovat i jednání o mzdách v roce 2002. Pro příští rok je v předběžném návrhu rozpočtu Dopravního podniku obsažen nárůst objemu mezd ve výši 4 %, což je vyšší a reálnější výchozí procento, než bylo na počátku vyjednávání pro letošní rok.

Pokud mohu informovat o průběhu jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy, na kterém bylo potvrzeno

Inflace na postupu

zvýšení letošního neinvestiční dotace na mzdy zaměstnanců Dopravního podniku, musím konstatovat, že zastupitelé toto zvýšení odsouhlasili velkou většinou hlasů, přičemž z jednání bylo patrné, že do značné míry respektují námi uváděné argumenty – zejména odlišné pracovní podmínky našich zaměstnanců (nepravidelný režim – práce o sobotách i nedělích, v noci a podobně). To však neznamená, že by jednání o mzdovém vývoji v roce 2002 byla jednoduchou záležitostí. Svoji roli při tom mohou sehrát i zdánlivě vzdálené a nesouvisející záležitosti – jako například osud jednání o státním rozpočtu, či bližší se komunální (ale i parlamentní) volby.

Jiří Šindelář,

Rada ZV OO, odborym@metro.dp-praha.cz

Důchodová problematika

Slyšel jsem, že mohu odejít do předčasného důchodu až o 5 let dříve, když pobírám plný invalidní důchod. Do nároku na můj starobní důchod mi chybí 4,5 roku. Je to pravda?

Ano, je to pravda, ale po splnění dvou podmínek. Doba pobírání plného invalidního důchodu musí činit 5 let nepřetržitě a do doby vzniku nároku na starobní důchod nesmí chybět více než 5 roků. Pokud splňujete obě podmínky, můžete si podat žádost o předčasný (dočasně krácený) starobní důchod podle §30 zákona č. 155/1995 Sb. Pokud bude ale nově vyměřený předčasný starobní důchod nižší, než dosud vyplácený plný invalidní důchod, zůstává Vám i nadále důchod vyšší, tedy plný invalidní.

Požádal jsem si sám vzhledem ke svému zdravotnímu stavu o invalidní důchod. Jak se postupuje, když v příslušné vyhlášce není mé zdravotní postižení vůbec uvedeno? Svě zdravotní postižení jsem v ní nenašel.

Pokud v příloze vyhlášky, kterou se provádí zákon o důchodovém pojištění, není zdravotní postižení uvedeno, postupuje se tak, že se procentní míra poklesu schopnosti soustavně vydělečné činnosti stanoví podle takového zdravotního postižení, které je s ním funkčním dopadem nejvíce srovnatelné.

Jak se počítá pojištěná doba při výpočtu částečného nebo plného invalidního důchodu?

Jsem narozena v roce 1955 a vychovala jsem 2 děti. Při výpočtu těchto důchodů se vzhledem k době vzniku invalidity připočte, tedy dopočítá, doba do dosažení důchodového věku (vč. prodloužení). U žen se přitom tyto účely vezme důchodový věk stanovený pro ženy, které nevychovaly žádné dítě. Ve vašem případě by vám vznikl nárok na starobní důchod v 59 letech, tedy v roce 2014. Pro invalidní důchod vám však bude započtena doba až do roku 2016, tedy jako pro ženu bezdětnou, která má nárok na starobní důchod v 61 letech. Získáte tak při pobírání invalidního důchodu 2 roky pojištění navíc.

Lze již nyní přesně vypočítat důchod pro rok 2002?

Samozřejmě lze, ale ne přesně. V současné době ještě nejsou známy koeficienty pro rok 2002. Koeficienty pro výpočet důchodů v roce 2002 bývají zveřejněny ve Sbírce zákonů až v měsíci říjnu každého roku. K výpočtu důchodu pro rok 2002 potřebuji ještě kromě hrubých

výdělků za léta 1986 až 2000 včetně vyloučených dob, ještě hrubé výděly za leden až září 2001.

I nadále platí nabídka, máte-li zájem o výpočet svého budoucího důchodu, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Pro výpočet důchodu pro rok 2002 ještě hrubé výděly za dobu minimálně leden až září 2001 včetně vyloučených dob. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor ředitelství. Od května jsme v nové budově v Sokolovské 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný – 9619 3361.

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@dp-praha.cz

DOŠLO DO REDAKCE

Poděkování

Vážení spolupracovníci, chtěla bych touto cestou poděkovat svým spolupracovníkům za poskytnutí rychlé a účinné pomoci v mé živé životní situaci, která nastala následkem hromadného požáru v domě, kde jsem bydlela.

Zejména bych chtěla poděkovat panu dopravnímu řediteli ing. Petru Blažkovi, který ihned zorganizoval pomoc formou finanční sbírky. Rovněž tak děkuji pracovníkům zaměstnaneckého odboru.

Ještě jednou děkuji.

Hana Benešová,
středisko dopravních informací Anděl

Letní tábor očima vedoucího

Poslední pracovní den před odjezdem na tábor mi kolega popřál hezkou dovolenou. Chtěl jsem mu vysvětlit, že nejedu na dovolenou, ale na dětský tábor, ale předem jsem to vzdal. Někteří lidé ten rozdíl prostě nepochopí.

V sobotu 30. června jsem převzal 14 dětí, živých a zdravých. Můj úkol byl zdánlivě snadný: vrátit za tři týdny všechny ve stejném nebo lepším stavu rodičům zpět. Čekaly mě tři týdny s nadbytkem pohybu, nedostatkem spánku a nepředstavitelnou zatěžkávací zkouškou pro nervovou soustavu. A můžete si být jisti, že ty děti mi to opravdu neusnadňovaly.

Že děti často zlobí, jistě nikoho nepřekvapí. Kdo doma nějaké má, ví, co od nich lze čekat. Na táboře je to ještě o trochu horší. Děti je najednou víc pohromadě, předvádějí se a zkoušejí, kolik toho vlastně vedoucí vydrží. Odmlouvají a na každou otázku dokážou najít tisíc různých odpovědí – jako doma. Ale to zdaleka není všechno.

Za těch pár let, co jezdím na Dopravaček jako vedoucí, jsem získal několik docela zajímavých postřehů.

Řada dětí například netouží po pohybu nebo jakékoli organizované činnosti. Nechtějí chodit na výlety, na jejichž konci nečeká otevřená prodejna potravin (potřeba doplnit zásoby sušenek je opravdu silná), nechtějí hrát většinu her, které mě a mé vrstevníky tolik bavily. Ke štěstí jim stačí balíček karet a osobní volno ve stanu.

Zcela samostatnou kapitolou je jídlo. Málkové dítě jí polévku, řadě z nich nechutná ta či ona omáčka. Dokonce jsem zaslechl i cosi o „hnusném řízku“ (ten byl mimochodem perfektně připravený – libový, měkký a dobře osmažený). Jenže dnes zřejmě vedou hamburgery, hranolky a pizza. Takových jídel se ale děti na táboře opravdu nedočkají.

Přes to všechno jezdím na tábory rád. Vždycky mě potěší, když se některé dítě chce na Dopravaček vrátit. A když některé při loučení řekne, že se mu v mém oddíle líbilo, jsem v sedmém nebi. Jen prosím vás, milí rodiče a kolegové: přejte mi při odjezdu místo pěkné dovolené raději hodně trpělivosti. A taky štěstí, abych vám ty děti v pořádku vrátil.

Petr Janáč, srpen 2001

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

První zářijové dny jsou vždy ve znamení začátku školy. Mladší i dospělější ratolesti sfouknou prach z brašen a batůžků, vyfasují svačinu, kytičku pro paní učitelku a rozběhnou se vstříc otevřeným branám ústavů, za nimiž na ně již nemilosrdně čeká pravidelný přísun státních a nových informací. A právě dětkám školou povinným a jejich rodičům je určen další díl našeho webového pátracího seriálu.

Dnes si tak budete moci vybírat mezi zajímavými internetovými adresami, z nichž některé mohou pomoci vašim dětem při porozumění výuce a jiné pak rozšířit a zpřesnit jejich znalosti. Možná, že mnohé z nich zaujmou i vás.

Nejprve se ale podíváme na dvojici stránek, týkajících se systému českého školství a všeho podstatného s ním souvisejícího. Půjde přitom o velmi užitečné stránky, jichž může využít každý z nás.

První přebývají na adrese www.ceskaskola.cz. Jak je z designu na první pohled patrné, jde o jeden ze serverů patřících do stáje firmy Computer Press, což je takřka automatickou zárukou vysoké úrovně technického a grafického zpracování. A dodejme, že obsah za formou v tomto případě nijak nezaostává – ba naopak. Stránky nabízejí nepřehlednou záplavu odborných článků o školství, vzdělání a výchově, k nimž se vedou bohaté diskuse, funguje zde poradna (a to nejen pro pedagogicko-psychologické problémy), k dispozici je řada testů (pro výběr povolání, přípravu k maturitě a podobně), cvičení pro předškoláky a spousta odkazů na „vzdělávací stránky“, které redakce České školy vybírá, komentuje a hodnotí.

I druhé stránky jsou informačně velmi bohaté, přestože se věnují jen jedinému tématu: nové podobě matu-

rit. Jak už adresa stránek – www.maturita2004.cz – napovídá, žáci se poprvé s reformovanou podobou maturitních zkoušek setkají v roce 2004. Stránky srozumitelně vysvětlují celkovou koncepci nových maturit, popisují současný stav příprav těchto zkoušek a nabízejí též „nové“ soubory testových úloh ze všech hlavních předmětů ve dvou stupních obtížnosti; tyto testové úlohy by přitom měly být formálně i obsahově podobné těm, které se objeví v maturitních testech v roce 2004. Proč si tedy nezkusit, co se bude po dětech (možná i vašich) za tři roky vyžadovat?

A nyní již přimě k výuce. Velké množství zajímavých webových stránek se věnuje historii, čehož by bylo škoda nevyužít, zvláště když některá témata v tištěných učebnicích prakticky nenaleznete. Jedním takovým je téma totality v Československu v letech 1948 až 1989. Velmi přehledně, kvalitně a všem generacím přístupně ho zpracovávají na adrese www.totalita.cz. Dále doporučujeme zrakům vašim a vašich dětí archivní mapy Českých zemí, staré i mnohá staletí, zpracované barevně a ve vysoké kvalitě – přesvědčte se sami o jejich kráse na adrese <http://mujweb.cz/www/mapy>. A náš třetí tip mří ještě hlouběji do dějin: adresa <http://mujweb.cz/www/gotikal> skrývá stránky, jež se příkladně naučným způsobem věnují malířství, architektuře, sochařství, literatuře a uměleckým řemeslům v období gotiky. Nechybí samozřejmě spousta fotografií a slovníček odborných pojmů.

Zájemce o matematiku lze odkázat na adresu <http://math.hyperlink.cz>, která skrývá – alespoň dle autorů stránek – „světly bod v oceánu matematiky“. Na těchto stránkách by se postupně mělo objevit veškeré středoškolské učivo z oblasti matematiky. Zatím

zde naleznete především různé populární počítařské a myšlenkové úlohy, ale třeba také vložené osvětový článek „Derivace po lopatě“, po jehož přečtení by mohli derivovat snad i kojenci.

Pokud se internetová adresa jmenuje www.ta-bulka.cz a vy přitom víte, že se má týkat něčeho v oblasti chemie, určité vás ihned napadne, čemu vlastně by stránky na ní sídlící přesně věnují. Sám Mendělejev by byl určitě překvapený (a snad i potěšený), jak interaktivně lze jeho veledílo zpracovat: najdete myšlénky jakýkoli prvek v tabulce, kliknete a objeví se vám o něm veškeré dostupné informace (od roku objevení přes výskyt v přírodě až třeba po použití v průmyslové výrobě).

Velký důraz je dnes kladen na výuku cizích jazyků. Výbornými pomocníky mohou být stránky www.aj.cz (pro angličtinu) a www.nj.cz (pro němčinu). Ačkoli jde o graficky (a částečně i obsahově) poněkud odlišné servery, nabízejí vlastně stejné služby – tedy vše, co se vám může při studiu jazyka hodit. Informace ze světa, testy, kurzy (i on-line), gramatika, slovníky, slovní zásoba, literatura, studium v zahraničí, cizojazyčná média, odkazy... zkrátka jedna velká interaktivní a multi-funkční učebnice.

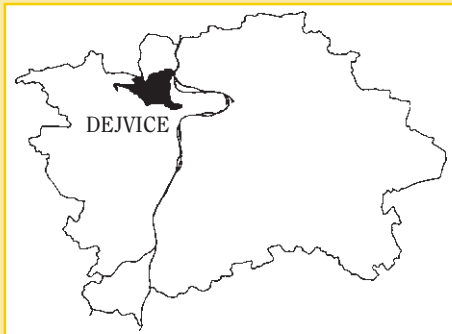
Závěrem ještě tři „bonusové“ tipy. První dva, stránky www.seminarky.cz a www.ereferyty.cz, ocení zejména středoškolská studenta. Najdou zde téměř tisícovku vypracovaných referátů a seminářských prací z několika desítek vědních oborů. A to všechno zcela zdarma... A nakonec ještě perlička: internetová učebnice internetu. Chcete-li interaktivně proniknout do tajů sítě sfti, stačí navštívit adresu www.edunet.cz/ucebnice/index.html.

—mš—

5. část Dejvice

„Slavná rada kr. hl. města Prahy! K váženému přípisu ze dne 19. listopadu 1895 č. 166715 dovoluji si oznámiti, že obecní zastupitelstvo dle usnesení svého ze dne 30. prosince 1895 souhlasí s projektem elektrických dráh, vyslovilo však přání, aby trať z Jenerálky údolím Šáreckým tratí Podbabskou byla spojena a by bylo vzato v úvahu, nebylo-li by záhodno, by od hostince „na Růžku“ navržena byla poboční trať do Horní Šárky. Obecní úřad v Dejvicích, dne 14. ledna 1896. Starosta: F. Henner“

Opravdu, už v roce 1895 se zabývala pražská městská rada dopravní obsluhou Dejvic, ačkoliv ještě neměla



jasno, kdo vůbec bude případnou síť městských elektrických drah na území pražské aglomerace provozovat, natož aby v té době vlastnila alespoň metr tramvajových kolejí. V listopadu 1895, dokonce ještě dříve než se obrátila svým dotazem na dejvické zastupitelstvo, požádala městská rada c. k. ministerstvo obchodu o povolení předběžných technických prací na rozsáhlé a velkorysé tramvajové síti, jejíž součástí měla být i tramvajová trať od Brusky (Písecké) brány ke škole a hostinci Na růžku (stály uprostřed dnešního Vítězného náměstí), kde se větvila jednak do Podbabu a po Velvarské silnici na Jenerálku. Navržená trať musela pochopitelně i křížovat železniční trať Buštěhradské dráhy. Než se ale tramvajová trať na Růžek začala opravdu stavět (v jiné trase), uplynulo ještě dlouhých třicet let.

Dejvice jsou doloženy už v roce 1088, kdy patřily vyšehradské kapitule. V té době se ale jmenovaly Dehnice, snad podle toho, že zdejší obyvatelé páčili dehet (kolomaz). Existuje ale i jiný výklad – staročeské slovo *dehna* znamenalo zlého ducha. Současné jméno se objevuje od 18. století, ale Dehnice nalezneme na mapách ještě v závěru 19. století. Dejvice byly roztroušenou vsí. Vlastní jádro, nazývané v moderní době Starými Dejvicemi, leželo v místech dnešní Proboštské ulice, kde byl jeden z velkých dvorů. Jméno ulice připomíná, že od roku 1320 byl dvůr v majetku proboštství sv. Víta, jemuž pak Dejvice, s výjimkou období husitských válek, patřily po celá další staletí. Starodejvické domky se později táhly až k dnešní Evropské ulici.

Druhou, poměrně vzdálenou skupinu domků představovala Horní Šárka u kostela sv. Matěje a Dolní Šárka v Šáreckém údolí. Místní jméno **Šárka** dávali staří letopisci s oblibou do souvislosti s pověstí o lživé Šárce, která za dvíčí války přelstila Ctirada. Víška Šárka se ale původně jmenovala Újezdec a je první doložena roku 1334. Ještě v téměř století jméno Újezdec zaniklo a začala se používat Šárka. Kostel sv. Matěje byl v dnešní podobě postaven v roce 1771 na místě staršího středověkého kostela, založeného podle pověsti roku 971 knížetem Boleslavem II., ale prokazatelně doloženého v roce 1404. Proslul především slavnými matějskými poutěmi, které se tu tradičně konaly, po válce se přestěhovaly nejdříve na dnešní Vítězný náměstí a později na Výstaviště.

Třetí vískou na dejvickém katastru byla **Podbaba**, pojmenovaná podle polohy pod vrchem Babou. K oběma jménům se také váží různé pověsti, které se vymykají z rámce tohoto příspěvku.

Po staletí byly pro Dejvice typické rozsáhlé a početné vinice, u kterých vznikaly izolované dvory a usedlosti, například Kotlářka, Hadovka, Hanspaulka, Mydlářka, Beránka. V roce 1620 jich bylo bezmála 130.

Z výše uvedených vsí a usedlostí vznikla v roce 1849 politická obec Dejvice, která se stala součástí hlavního města Prahy v roce 1922. Zejména v prvorepublikovém období prošly Dejvice velkým stavebním rozvojem. Poté, co v Brusce vzniklo velké železniční nádraží, začala v jeho okolí vznikat typická městská zástavba, splývající s podobnými domy na bubenečském katastru. Na ni navázala ve druhé polovině dvacátých let 20. století moderní městská čtvrť podle projektu architekta Engela. V oblasti mezi Starými Dejvicemi a Horní Šárkou, na kterou

se přeneslo jméno jedné z zdejších usedlostí, Hanspaulka, vznikla početná vilová zástavba. Cenný architektonický komplex tvoří funkcionalistická vilová kolonie na Babě, postavená v letech 1932 – 1940. V Dejvicích najdeme také mnoho vysokých škol a mezi zajímavé dominanty čtvrtě patří Arcibiskupský seminář z roku 1927 či hotel Holiday Inn (někdejší International) z roku 1956, který je architektonickou ukázkou tzv. socialistického realismu.

Nejstarší dejvickou komunikací byla podbabská silnice, která vstupovala do Prahy společně s bubenečskou silnicí Pod Kaštany Píseckou bránou. V roce 1846 byla postavena nová silnice zvaná Horoměřická (včetně části dnešní Evropské po Vítězném náměstí). Pro oblast Dolní

Šárky měla velký význam šárecká silnice, postavená v roce 1905 v místech staré cesty. Ve dvacátých letech minulého století začaly vznikat s postupující zástavbou nové městské ulice, z nichž zásadní význam měla Svatovítská ulice s betonovým mostem přes bývalou Buštěhradskou dráhu, dokončeným v roce 1926.

Počátky hromadné dopravy jsou velmi podobné jako v sousedním Bubenči.

Moderní způsob cestování přinesla až železnice. Od 4. listopadu 1863 bylo možné jezdit z nádraží Praha–Písecká brána (pozdější Bruska, dnešní Praha–Dejvice) parostrojní Buštěhradskou dráhou ven z Prahy a od 27. dubna 1868 byl předán do užívání důležitý úsek Bruska – Bubny (– Praha). Od 20. srpna 1867 byla zřízena zastávka Podbaba na Severní státní dráze, což významně zlepšilo především oblíbené rekreační cestování do Šáreckého údolí. V provozu byla do roku 1949. V její blízkosti byla jedna „konečná“ frekventovaného loďkového a prámového přívozu do Podhoří. Řádu let tvořil tzv. po-

dobné připomínají domy nad budovou pošty, které nestojí rovnoběžně s dnešní ulicí.

Ještě v roce 1926 (12. listopadu) byla trať prodloužena před Masarykovu kolej. Tamní konečná se zpočátku jmenovala Dejvice, dnes jde přibližně o zastávku Tháku-rova. O dva roky později začaly tramvaje jezdit do Podbabu a do stanice Staré Dejvice (nad Hadovkou). Za další dva roky byla trať prodloužena přes Bořislavku a dnešní Kladenskou ulici do Vokovic. Tim se na mnoho let základní směrové vedení tramvajových tratí ustálilo. Autobusová doprava měla pro obsluhu Starých Dejvic jen malý význam. Jen krátce, v letech 1926 – 1928, představovala linka Autodopravní společnosti do Nebušic a Přední Kopaniny jediné spojení s okolím. Větší význam měly soukromé linky jezdící především přes Podbabu do Roztok a Suchdola, respektive do Šáreckého údolí, o kterých jsme se zmínili již ve druhé řadě Pražského dopravního zeměpisu v kapitolách o Lysolajích a Nebušicích. Nejvýznamnějším dejvickým soukromým provozovatelem autobusové dopravy byl Emil Hladík, který zahájil v lednu 1930 dopravu na lince Šáreckým údolím na Jenerálku. Ve stejném roce se Hladík pokusil bez koncese provozovat linku Staré Dejvice – Na Pískách – Šafránka – Šárecká – Masarykova kolej. Po několika týdnech linku pro malý zájem veřejnosti zrušil, navíc mu úřady za neoprávněné podnikání udělily pokutu.

Od 1. července 1930 jezdil z Bořislavky ke sv. Matěji autobus Elektrických podniků linky K, který byl od 28. srpna 1936 nahrazen první pražskou trolejbusovou linkou, zajišťující také nové spojení mezi Bořislavkou a střešovickou vozovnou přes Ořechovku. Na střešovickém úseku byla doprava trvale zastavena v roce 1942. Úsek Bořislavka – sv. Matěj měl být prodloužen do Bubenče, ale ze záměru z různých důvodů sešlo a nakonec byla v roce 1959 zavedena autobusová linka č. 125 (Bořislavka – sv. Matěj – Santínka – Bubenec – Revoluční). Již dříve, v roce 1952, začaly do Dolní Šárky jezdit městské autobusy linky č. 116. V šedesátých letech začaly přibývat rychle další autobusové linky v nových atraktivních smerech, například 132 (Bořislavka – Ořechovka –

Foto: Petr Malík



volený přechod mezi podbabskými autobusovými linkami a trojskou „stodvanáctkou“ a umožňoval tak atraktivní dopravní spojení v místech, kde nebyl (a dodnes schází) silniční most.

Prvním prostředkem klasické městské dopravy pro obsluhu Dejvic byla elektrická tramvaj, která přijela k Brusce 21. listopadu 1908. Oblast Brusky byla po mnoho let významným dopravním uzlem. Protože se tu prováděly složitější manipulace s vlečnými vozy, existovala zde v letech 1919 – 1929 třetí kolej pro jejich odstavování. Až do počátku roku 1925 bylo od Brusky přímé tramvajové spojení s centrem možné jen přes Letnou. (Bylo ale možné dojít si na Špejchar na „dvojku“.) Teprve na počátku roku 1925 přepravní možnosti rozšířila linka č. 20 vedená přes Chotkovu silnici.

Dne 7. června 1926 přijela první tramvaj do stanice Na Růžku, tehdy to byla linka číslo 20. Vítězný náměstí existovalo tehdy jen v představách projektantů a stavělo se až v roce 1932. Všechny zdejší komunikace ještě neměly definitivní podobu. I Svatovítská třída (včetně tramvajové tratě) měla poněkud jiný směr; ten původní

Smíchov, Anděl) nebo č. 142 spojující dejvický vysokoskolský areál se strahovskými kolejemi. Významnou linkou se stala překryvná „stopětatřicítka“. Výtčet všech dopravních směrů, které nabídl pražský Dopravní podnik cestující veřejnosti od poloviny 60. let, je nad rámec tohoto příspěvku.

Mnoho nepřijemností si užili obyvatelé Prahy 6, kam Dejvice od roku 1960 spadají, v letech 1966 – 1967, kdy probíhala rekonstrukce známého „kulafáku“ (Vítězného náměstí) a výstavba a rekonstrukce Leninovy (Evropské) třídy. Autobusové linky jezdily dlouhodobě přilehlými ulicemi. Druhým vážným zásahem do cest do centra byla stavba stanice metra Hradčanská, která si v letech 1976 – 1978 vynutila zdlouhavou objížďku dejvických tramvajových linek přes Brusnici a Mariánské hradby. Odměnou Dejvicům byla trať metra A, která od 12. srpna 1978 stavuje nejrychlejší spojení s centrem. Současně zprovoznění metra přineslo do Dejvic i rozsáhlé změny linkového vedení. Ať už ale dejvickými ulicemi projíždí jakákoliv linka, má tato čtvrť kvalitní a pestré spojení s mnoha částmi hlavního města.

–př.– –fp–

Kolik nás je?

Na stránkách DP- KONTAKTu velice často píšeme o zaměstnancích naší společnosti, ale ne všichni z početného zástupu pracujících v barvách Dopravního podniku vědí, kolik nás vlastně je a jaká je struktura našich zaměstnanců. Následující pětice tabulek nabízí alespoň stručný přehled o počtu pracujících v naší společnosti uprostřed letošního roku, přesně k 30. červnu 2001.

Helena Bajerová,
zaměstnanecký
odbor ředitelství

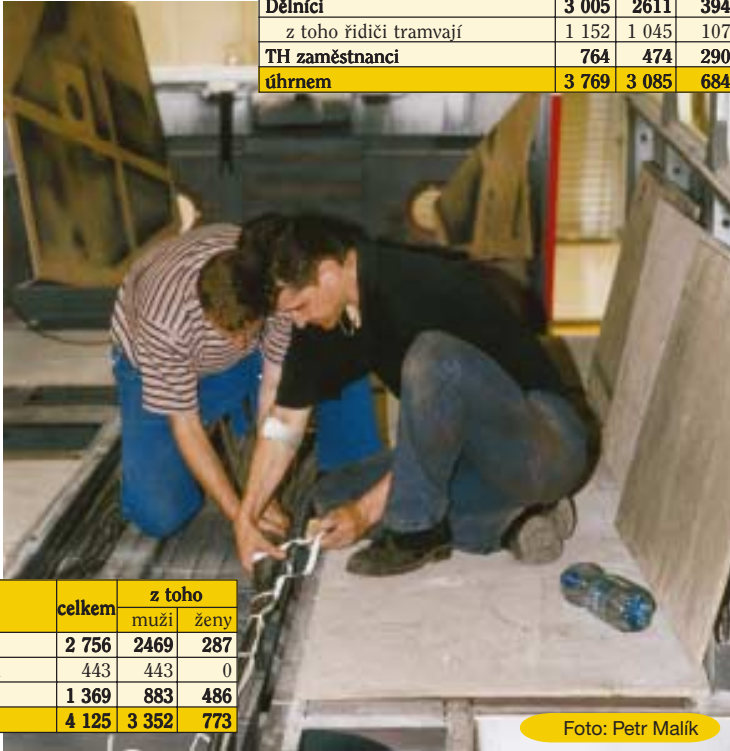


Foto: Petr Malík

o. z. ELEKTRICKÉ DRÁHY	celkem	z toho	
		muži	ženy
Dělníci	3 005	2611	394
z toho řidiči tramvají	1 152	1 045	107
TH zaměstnanci	764	474	290
úhrnem	3 769	3 085	684

o. z. AUTOBUSY	celkem	z toho	
		muži	ženy
Dělníci	3 607	3418	189
z toho řidiči autobusů	2 270	2 252	18
TH zaměstnanci	589	345	244
úhrnem	4 196	3 763	433

Ředitelství	celkem	z toho	
		muži	ženy
Dělníci	44	38	6
TH zaměstnanci	516	274	242
úhrnem	560	312	248

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	celkem	z toho	
		muži	ženy
Dělníci	9 412	8536	876
z toho řidiči MHD včetně strojvedoucích	3 865	3 740	125
TH zaměstnanci	3 238	1 976	1 262
úhrnem	12 650	10 512	2 138

o. z. METRO	celkem	z toho	
		muži	ženy
Dělníci	2 756	2469	287
z toho strojvedoucí metra	443	443	0
TH zaměstnanci	1 369	883	486
úhrnem	4 125	3 352	773

Technická knihovna informuje

Po dovolených vás rádi opět přivítáme v Technické knihovně naší společnosti. Nachází se v 1. suterénu nové budovy na Sokolovské ulici (číslo dveří 0108, přímo proti výtahu).

Výpůjční hodiny jsou v úterý a ve čtvrtek od 9,30 do 11,00 hodin a od 12,30 do 13,30 hodin.

Mimo výpůjční hodiny si můžete návštěvu domluvit na telefonním čísle 9619 2305 (Dr. Stegurová). Další informace o Technické knihovně naleznete na intranetu ředitelství v položce VTEI-knihovna. Ing. Jan Urban

NAPSALI O NÁS

Večerník Praha (15. 8. 2001)
Na Barrandov
pojede tramvaj

Sanací stoky v Růžičkově roklí začíná druhá fáze stavby tramvajové trati na Barrandov. Nad touto roklí povede estakáda, po které budou jezdit tramvaje. První fáze skončila úpravou kolejové smyčky v Hlubočepch. Výluka tramvají do Hlubočep trvá dál kvůli výstavbě silničního okruhu.

Večerník Praha (14. 8. 2001)

Strojvedoucí vlaků metra založili kapelu Spráhlo

Začali se scházet na pivo, občas někdo přinesl kytaru. Postupem času vytvořili kapelu a dali jí název Spráhlo. Strojvedoucí pražského metra mají tuto country skupinu už dvanáct let. „Spráhlo je zařízení pro spojování vozů k sobě. Je to symbolické pro tu naši profesi strojvedoucích. Z několika návrhů, jako třeba Akustičtí krtci nebo Chlapci z Mytišci, jsme vybrali Spráhlo jako nejpřijatelnější,“ říká kapelník Jiří Kouba.

České slovo (11. 8. 2001)
Chytat sprejery
ještě neumíme

Pražským strážníkům se od začátku roku podařilo přistihnout při činu pouhých pět sprejerů. Jen jednoho dopadli v metru, kde ochranné nátěry a odstraňování graffiti z vagonů a zdi stojí ročně miliony korun. Úspěšnost boje s graffiti je čím dál menší. V roce 1999 městští strážníci, kteří se jako jediní této činnosti věnují systematicky, přistihli při činu třiadvacet autorů malůvek. Vloni už jen osm, letos zatím pět.

Vybral ing. Jan Urban

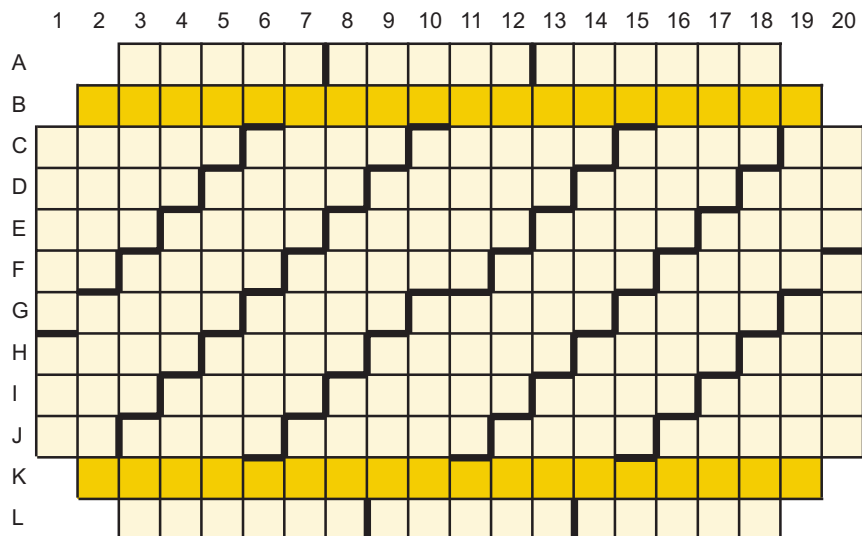
VODOROVNĚ: A. Bezostná ryba; sváteční den (knížně); soudní přísedící. – **B. 2. díl tajenky.** – C. Plavecké ostrovy; vyjadřovat písmem; Asiat; oddíl; předložka. – **D.** Český klášter; mongolský rolník; telefonovat; vegetační formace; čidlo zraku. – **E.** Část dne; velký krajíc (expressivně); jižní plod; úloha; javor (botanicky). – **F.** Římských 510; protiklad; vinout; uzenka (zastarale); bahnitá krajina. – **G.** Staškovo jméno; africká antilopa; kroužení; indonéská dýka; chemická značka zirkonia. – **H.** Textilní surovina; italská měna; umývadlo; chod koně; podle. – **I.** Listina; usušená tráva; umělecký tanec; vtipný kousek; dětská hračka. – **J.** Předložka; členka rodiny; autor Tři mušketýři; Oldřich (domácky); starořecká pohřební oběť. – **K. 1. díl tajenky.** – **L.** Ozdoba hlavy; zděný zahradní domek; vytyčená cesta.

SVISLE: 1. Zkušební vrt do země; nedostatek. – 2. Výrobek Vítany; vodní šelma. – 3. Část košile; bezvětrí (nářečně); dobrý nápoj. – 4. Edém; kožní choroba; francouzský kupec. – 5. Belgické lázně; směnečný ručitel; poloopice. – 6. Kůň (básnický); stará zbraň; druh borovice; SPZ Šumperka. – 7. Listové agávové vlákno; příjmení Vergíliá; část týdne. – 8. Oddávat se spánku; zbraň Indiánů; umělý kaučuk. – 9. Umění (francouzsky); zdravotnický materiál; americký herec. – 10. Přítakaní; pečecký podnik; pona. – 11. Směnečný dlužník; obilnina; jíl (slovensky). – 12. Strnutí šje; bavlněná tkanina; francouzská řeka. – 13. Ugaritská bohyně; zimní měsíc; uhnívat. – 14. Mléčný výrobek; karetní hra; odplata. – 15. Iniciály zpěvačky Pilarové; atak; křik (slovensky); značka erbia. – 16. Polní hlodavec; drobná střela; ženské jméno. – 17. Svazek roští; druh slitiny; nyní. – 18. Hrdina; chvost; di-

valdní hra. – 19. Český hrad; vyrobená ze zlata. – 20. Lehký prvek; štíhlá palma.
Pomůcka: Acer, alit, Anat, art, Oze, salet.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 8: Čestní muži se žení rychle, moudří nikdy. (Cervantes)



PaedDr. Josef Šach

Graffiti tak trochu jinak



Ne vždy musí být vytvořené graffiti nepřijemným překvapením pro majitele objektu či určitého zařízení. Jedním z takových případů je umístění graffiti na čelní stěně bývalého skladu u stanice metra Opatov. Tato stěna, dříve šedivá a tak trochu i ponurá, je nyní pomalována „graffitistou“ panem Kalábem, podle jeho předem schváleného návrhu a na základě uzavřené smlouvy.

Co všechno ovšem muselo předcházet realizaci? Především souhlas majitele a správce objektu. Ten byl vydán na základě žádosti pana Kalába doplněné grafickým návrhem malby a po předložení souhlasu městské části Praha 11. Následně byla uzavřena řádná smlouva, která mimo jiné zavazuje zhotovitele, že malbu provede na svůj náklad, bude se starat o opravy malby, případně uvede stěnu do původního stavu v případě, že jí nebude mít zájem o malbu pečovat.

Na graffitisty máme určitě každý svůj názor, domnívám se však, že graffiti na vhodných a předem odsouhlasených místech mohou své okolí oživit, ba i zkrášlit.

Miroslav Holub, o. z. Metro

ROZDÍLNÝ PŘÍSTUP VLASTNÍMA OČIMA

Povinnosti mě v posledních týdnech donutily cestovat městskou hromadnou dopravou o dost více než jindy. Pozorně jsem sledoval nejen snažení našich pracovníků řídících vozidla, ale i ostatních, zejména cestujících.

Nejprve musím vyseknout poklonu všem řidičkám a řidičům. Téměř se nestalo, aby spoj přijel s velkou odchylkou oproti jízdnímu řádu. Dodržování „dopraváckého zákona“ bylo pravidlem. Jak je vidět, jeden ze standardů kvality služby našel úrodnou půdu a úroveň poskytovaných služeb má stoupající tendenci. Snad to tak vidí i ostatní.

Ale teď už k našim zákazníkům, vždyť i každý z nás je někdy obyčejným cestujícím. S rozhodným přístupem mladíka jsem se setkal při jízdě po pohyblivých schodech směřujících ve stanici Muzeum na nástupiště tratě A. Asi o dvacet stupňů pode mnou jeli dva školáci, užívající si prázdninové svobody. Za relativně pomalé jízdy eskalátoru si našli zábavu, otevírání reklamních čtverců. Když

otevřeli druhý nebo třetí, důrazně je okřikl v jejich blízkosti jedoucí mladík. A školáci přišli o zábavu.

Kolikrát už jsme na stránkách podnikového měsíčníku psali o všeobecné lhostejnosti k veřejně negativním jevům. Jedině, když sundáme masku nezájmu a nevětečnosti, můžeme dosáhnout zlepšení věcí veřejných, ale to už jsme zase ve stejné řeči.

S přístupem mladíka ostře kontrastoval přístup jedné slečny nastupující do vozu metra o několik stanic dále. Šťastně se sešla se svým přítelem a místo pozdravu mu halasně vpálila do očí. „Vyhnula jsem se revizorům. Předě mnou kontrolovali dvě holky, ale já jsem prošla!“ Pocit spokojenosti a ušetřených peněz byl na světě. I když k němu došlo pomoci krádeže.

Zmiňovaná slečna nesla igelitovou tašku a v ní několik, zřejmě v průběhu dne nakoupených věcí. Zcela jistě za ně v obchodech zaplatila bez reptání příslušnou sumu. Udělala to samozřejmě, tak jak to děláme všichni, stejně jako si každé ráno čistíme zuby.

Proč je u některých lidí stejně běžné neplatit za služby městské hromadné dopravy? Jen menšina může tvrdit, že jízdenky jsou drahé, ale co ostatní? Zřejmě je v nás tak hluboce zakořeněné to socialistické heslo, že kdo nekrade, okrádá svoji rodinu. Alespoň na cestách metrem, tramvají nebo autobusem přece můžeme ušetřit. Boj s tímto nešvarem bude zřejmě trvat hodně dlouho. Pro nás všechny je to škoda a pocit smutku se vkrádá do mé duše.

Nemá cenu však klesat na mysl. Od začátku září máme novou a lepší noční dopravu, jen ty druhé vozy z pátku na sobotu a ze soboty na neděli trochu chybí, ale věřím, že na ty taky v dohledné době dojde. Stejně jako se realizovala jiná drobná zlepšení, která se po zdolání mnoha překážek podařilo prosadit ke spokojenosti našich klientů.

Příjemné naskočení do poprázdninového kolo-toče!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V září 2001 slaví 65. narozeniny:

Kamil Beránek – M, služba ochran. systému (23),
Vratislav Birt – A, garáž Vršovice (15).

V září 2001 slaví 60. narozeniny:

Karel Bednář – ED, provozovna Žižkov (38),
Miloslav Fouček – M, technický úsek (28),
Vladimír Kaláb – ED, prov. opravna tramvají (22),
Eva Kocsisová – A, garáž Vršovice (11),
František Korpáč – M, služba ochran. systému (23),
Václav Kudláček – ED, prov. vrchní stavba (20),
Ivan Marek – ED, provozovna Pankrác (10),
Karel Srb – ED, prov. vrchní stavba (26),
Pavel Terš – ED, odbor prov. dispečink (35),
Josef Urban – A, DOZ Hostivař (43),

Josef Žáček – M, dopravní úsek (28).

V září 2001 slaví 50. narozeniny:

Václav Balák – M, služba ochran. systému (19),
Josef Červený – ED, provozovna Strašnice (31),
Zuzana Deutschmannová – ED, prov. měnirny (23),
Jana Doksanská – ED, odbor obchod. zásobovací (28),
Stanislav Funěk – M, dopravní úsek (23),
Pavel Král – ED, odbor kontrola provozu (29),
Petr Krének – M, technický úsek (27),
Jiří Lieberman – M, dopravní úsek (17),
Vladimír Novotný – ED, provozovna měnirny (31),
Petr Petráň – M, služba staveb a tratí (33),
Milan Poklop – M, služba elektrotechnická (27),
Jiří Pokorný – M, dopravní úsek (21).

Marie Smržová – Ř, odbor odbytu a tarifů (19),
Jaroslav Suchý – ED, provozovna Vokovice (34),
Jiří Svoboda – M, služba elektrotechnická (28),
Stanislav Švehlík – ED, odbor kontrola provozu (16),
Jiří Valný – ED, provozovna Žižkov (24),
Karel Vlášek – M, služba ochran. systému (27),
Jaroslav Voříšek – M, technický úsek (27).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být uvedeni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jiří Cimrhakl – Ř, odbor informačních systémů (41),
Karel Culek – Ř, odbor dopravního dozoru (25),
Helena Suchánková – A, garáž Kačerov (16).
Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.