

DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



Otevření IV.C2

Metro linky C je prodlouženo z Ládví do Letňan.

6

Smyčka Výstaviště oslavila sté narozeniny

15. května 1908 vznikla první stálá tramvajová smyčka v Praze, zároveň jedna z nejmalebnějších.

20



- 3 **Aktuálně**
- 6 **Metro**
- 8 **Tramvaje**
- 10 **Autobusy**
- 12 **Ze světa**
- 15 **Z podniku**
- 20 **Historie**
- 25 **Zajímavosti**



DP KONT@KT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

Redakční rada: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 23. května 2008

Milí čtenáři DP KONT@KTu,

den D je za námi – především cestující na lince C pražského metra už jistě tuší, co tím mám na mysli. Slavnostním přestřižením pásky 8. května bylo prodlouženo metro z Ládví do Letňan a rozrostlo se o 3 nové bezbariérové stanice – Střížkov, Prosek, Letňany a o 4,6 km dlouhý úsek. DP KONT@KT u slavnostního otevření nemohl chybět.

V dubnovém DP KONT@KTu jste se mohli dozvědět, kde a kdy vznikl první integrovaný dopravní systém na světě. Dnes se podíváme do města, které zavedlo integrovanou dopravu jako druhé v pořadí – Mnichov. Vycestujeme také do italského Turína za tamní městskou hromadnou dopravu.

Dále navážeme na fotoreportáž z minulého čísla o tramvajové trati do Radlic a dnes vám ji ještě detailněji přiblížíme – tentokrát především písmem.

Na konci roku 2007 zakoupil Hasičský záchranný sbor DP sestavu havarijního zařízení LUKAS, které je určené pro zvedání a nakolejování kolejových vozidel. Informace o tomto zařízení se dozvíte v článku Ing. Brunnera, na několika fotografiích budete moci zhlédnout záběry z prezentace zařízení LUKAS a ukázky zvedání tramvaje Škoda 14T.

Víte, jak se plánují služby řidičům tramvajů? Pokud ne, určitě si přečtete článek Ing. Tomana, vedoucího oddělení Výpravní, který vám tuto oblast ve svém příspěvku přiblíží od A až po Z. Zároveň se dočtete, na jakých projektech oddělení Výpravní v současné době pracuje.

Spousta z vás určitě osobně zná konečnou historické tramvajové linky č. 91 či „domov“ tramvajové linky č. 5 u Královské obory – Stromovky. Víte ale, že smyčka Výstaviště je první stálou tramvajovou smyčkou v Praze a 15. května oslavila sté narozeniny? Na otázky, proč a jak před sto lety tato smyčka vznikla, vám odpoví Pavel Fojtík. V rubrice Historie dále představíme předchůdce dnešních zastávkových označnicků a dozvíte se i výsledky soutěže „Poznáváte místo na fotografii?“ z březnového DP KONT@KTu.

V rubrice Zajímavosti se ještě jednou vrátíme k projektu rychlodrážní jednotky R1, jehož historie byla později mnohokrát zamlžována či zkreslována.

A pokud chcete vidět, jak (by) mohlo vypadat pražské metro, nalistujte článek na straně 27.

Statečnost a chrabrost je výsadou králů. I my takového krále mezi sebou máme a díky článku Pavla Ďurana se s ním budete moci seznámit. Mám na mysli pana Miloslava Šímu, řidiče tramvaje, který nebyl lhostejný ke svému okolí a o jedné březnové noci zabránil tragickým následkům přepadení mladé ženy. Celý příběh vám nabízneme na straně 17.

V minulém čísle jsem vám přislíbila článek o tom, jak probíhalo testování nových „bezbariérových“ internetových stránek Dopravního podniku. Nemohla jsem jej však nyní z kapacitních důvodů zveřejnit, ale nemějte obavy, v červnovém DP KONT@KTu má již své místo rezervováno.

Za pár dní odlétám za písčnými plážemi, šumějícím mořem a ohnivým řeckým sluncem. Věřím, že se vrátím dostatečně nabitá energií, abych vám mohla dále servírovat novinky a zajímavosti z dopravního světa.

Dny plné slunce vám přeje

Dana Reinišová



Změny v evropském právním rámci pro veřejnou přepravu osob – přizpůsobování legislativy členských států

V dubnovém vydání DP KONTAKTu jsme v článku na téma nového evropského legislativního rámce pro veřejnou dopravu a věcného záměru Zákona o veřejné dopravě ČR přislíbili v pokračování přinést stručný přehled o tom, jak své existující národní právní rámce budou přizpůsobovat v jiných členských státech. Vzhledem k nepřehledné situaci kolem věcného záměru Zákona o veřejné dopravě se zdá, že tato situace není v České republice dostatečně vyhodnocena a nejsou chápány spojitosti a důsledky.

Ing. Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

Na třetím pracovním zasedání evropského výzkumného projektu SPUTNIC v Lipsku v dubnu 2008 bylo v pracovní skupině „Organizace trhu“ tématem přednášek a diskuzí „Inovativní řešení financování a zajišťování investic do městské hromadné dopravy“. Obsažný vstupní 11stránkový materiál Rapp Trans z Curychu se na počátku věnoval pojmu financování – „financing“, a vysvětlení jeho dvojího významu, a to funding a financing:

- 1) **„funding“** – financování založení systému veřejné dopravy a jeho provozování,
- 2) **„financing“** – zajišťování investic, pokud nejsou v dané době k dispozici nezbytné finanční prostředky, zejména s pomocí „peněz jiných lidí“.

Finanční zdroje ve smyslu „**funding**“ pro městskou hromadnou dopravu byly přehledně znázorněny v **grafu** na straně 4–5.

Pohled na rozvinutého pavouka „**přímých komerčních příjmů**“ na straně levé a „**nepřímých komerčních příjmů**“ na straně pravé ukazuje na

značnou četnost zdrojů financování využívaných v různých částech Evropy, zároveň ale naznačuje složitost cesty k širšímu využívání zdrojů na pravé straně v sektoru veřejné dopravy v České republice.

Dokument přináší dále pohled na zdroje financování ve smyslu „**financing**“, označených v úvodu zjednodušujícím způsobem na „peníze jiných lidí“.

Jsou zde popsána řešení s pomocí speciálních fondů pro infrastrukturu projektů financování z EU, kde ústřední roli hrají **strukturální fondy a fondy soudržnosti**, dále potenciál mezinárodních finančních institucí, především **Evropské banky pro obnovu a rozvoj (EBRD), Evropské investiční banky (EIB) nebo Světové banky (SB)**.

Stále více zvažované soukromé zdroje jsou nejvíce relevantní v podobě úvěrů soukromých bank, PPP a soukromých finančních iniciativ.

Dvoudenní program přednášek a diskuzí přinesl mnoho zajímavých, a proč si to nepřiznat, svrchované zásadních informací, v duchu francouzského rčení „L'argent est nerf de la guerre“, v českém ekvivalentu s nejvyšší pravděpodobností „bez peněz do hospody nelez“.

Omezíme-li se na vystoupení představitelů EBRD a EIB a zástupce UITP, lze je shrnout na následující: „**Úvěry mezinárodních finančních institucí mají výhodu v tom, že zavazují místní orgány ke spolufinancování, což napomáhá stabilitě dlouhodobého financování. Napomáhají rovněž vyvíjet tlak na reformy a snižování nákladů ve firmách**“.

Zatímco v projektech městské dopravy financovaných Světovou bankou jsou jejími partnery národní vlády, neboť pro bankovní úvěry SB určené městům a ostatním místním vládám se vyžaduje záruka státu, **z vyjádření zástupců EIB a EBRD vyplynula jiná strategie**, pro provozovatele veřejné dopravy zcela zásadní důležitosti.

Oba představitelé uvedli, že finančních prostředků na podporu projektů městské veřejné dopravy je mnoho. V jednání o jejich zpřístupnění budou zástupci EIB a EBRD dávat přednost jednání s provozovateli jako přímými investory, a to na základě skutečnosti, že novým nařízením č. 1370/2007, pravidly pro veřejné zakázky, spolu s dalšími opatřeními Evropské komise popsanými v nové Zelené knize „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ ze září 2007, je dán jasný právní rámec pro tyto aktivity dalšího rozvoje veřejné dopravy. Jako **základní podmínky obou finančních institucí**, vyžadované jako garance pro udělení finančních úvěrů byly deklarovány:

- 1) **stabilní institucionální organizace a národní legislativní rámec** veřejné dopravy přizpůsobený evropskému rámci,
- 2) **střednědobé či dlouhodobé (5, 10, 15 let) smlouvy, označované PSC – Public Service Contracts**, na základě článku 4 – Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel nařízení č. 1370/2007.



Tyto podmínky jsou stejně tak důležité pro financování projektů městské veřejné dopravy z evropských fondů, a podobně zásadní se ukazují též ve výkladu nového Interpretativního sdělení Komise o aplikaci komunitárního práva o veřejných zakázkách a koncesích na tzv. Institucionalizované veřejno-soukromé partnerství (IPPP). Na těchto principech spočívá značná část kouzla věcného záměru Zákona o veřejné dopravě ČR. Kdo ho nechce takto chápat, zakládá na stagnaci.

Prizpůsobování národní nebo regionální legislativy některých členských zemí

V **Belgii** existuje na úrovni odpovědných regionálních úřadů/orgánů sdílené pochopení toho, že současná praxe přímého udělování zakázek na služby vlastnímu provozovateli by měla pokračovat. Zároveň je podíl subdodavatelů poskytovaných služeb autobusové přepravy docela významný (45 % ve Vlámku a 30 % ve Valonsku). To bylo prováděno až dosud na základě výnosu s neomezenou dobou trvání; v budoucnu to bude muset být prováděno prostřednictvím zakázek na veřejné služby (jak je definována tímto nařízením) s omezenou dobou trvání. Je zřejmé, že takováto změna nebude mít velký dopad na způsob, jakým je v Belgii organizována veřejná doprava.

Stejně jako ve **Francii** je většina služeb veřejné dopravy udělována v souladu s podmínkami evropského nařízení, s výjimkou pařížského regionu Ile de France. V tomto regionu bude muset být revidován statut společnosti RATP provozující činnost hlavně v samotné Paříži a v současné době je ve vlastnictví centrální vlády. Kromě toho jsou služby veřejné autobusové přepravy osob v pařížském regionu často provozovány na základě pověření bez časového limitu, což je praxe, která bude také muset být přezkoumána na evropské nařízení. Obecněji vzato, také ve Francii bude toto dvouleté období muset být využito pro přizpůsobení existující národní legislativy. Zvláštní pozornost bude muset být věnována potenciální možnosti

kompetentních regionálních úřadů/orgánů udělovat zakázky na veřejné služby v oblasti konvenční kolejové dopravy provozovateli, který by mohl být odlišný od historické veřejné společnosti provozující tramvajovou/železniční dopravu.

V **Německu** je situace dosti složitá, neboť veřejná přeprava je v kompetenci „spolkových zemí“ a místních úřadů/orgánů. Praxe, zejména pokud jde o financování, je u různých spolkových zemí významně odlišná. Kromě toho, německé organizující úřady/orgány nazývané „dopravní sdružení“ hrají specifickou roli při regionální integraci veřejné přepravy, pokud jde o informační služby pro cestující a integrovaný prodej jízdenek. Velice často však tyto úřady/orgány nevlastní ani své provozovatele veřejné přepravy ani infrastrukturu. Pro začlenění této velmi specifické situace byl konečný text nařízení odpovídajícím způsobem upraven. Nicméně také v Německu budou muset být nejen celostátní, ale také regionální zákony přizpůsobeny, aby vyhovovaly evropskému nařízení.

V **Itálii** není situace příliš jasná, ať už proto, že celostátní zákony se za poslední roky několikrát změnilly. Italské právo je v současnosti restriktivnější než evropský rámec, alespoň pokud jde o přímé zakázky. Tato situace vedla k novým diskuzím, posilujícím argumenty těch, kteří prosazují větší volnost v případě přímých zakázek. Očekávají se další změny národní legislativy.

Ve **Španělsku** je veřejná doprava zřetelně v kompetenci místních vlád.

Ve všech velkých městech jsou služby veřejné přepravy stále poskytovány vlastními provozovateli a spadají pod přímo udělované zakázky na veřejné služby. Služby v menších městech a také služby regionální autobusové přepravy mají tendenci k vypisování výběrových řízení. Celkově je organizace veřejné přepravy ve Španělsku v souladu s novým evropským rámcem. Nicméně také ve Španělsku dojde k menším úpravám celostátních a regionálních zákonů.

Zdroje „funding“ pro městskou hromadnou dopravu

Přímé komerční příjmy

Jízdné

Ostatní činnosti

Všeobecné rozpočtové zdroje

Kompensace za povinnost veřejné služby

Dotace

Reklama

Služby

Prodej výrobků

Budovy a zařízení

Nákladní doprava



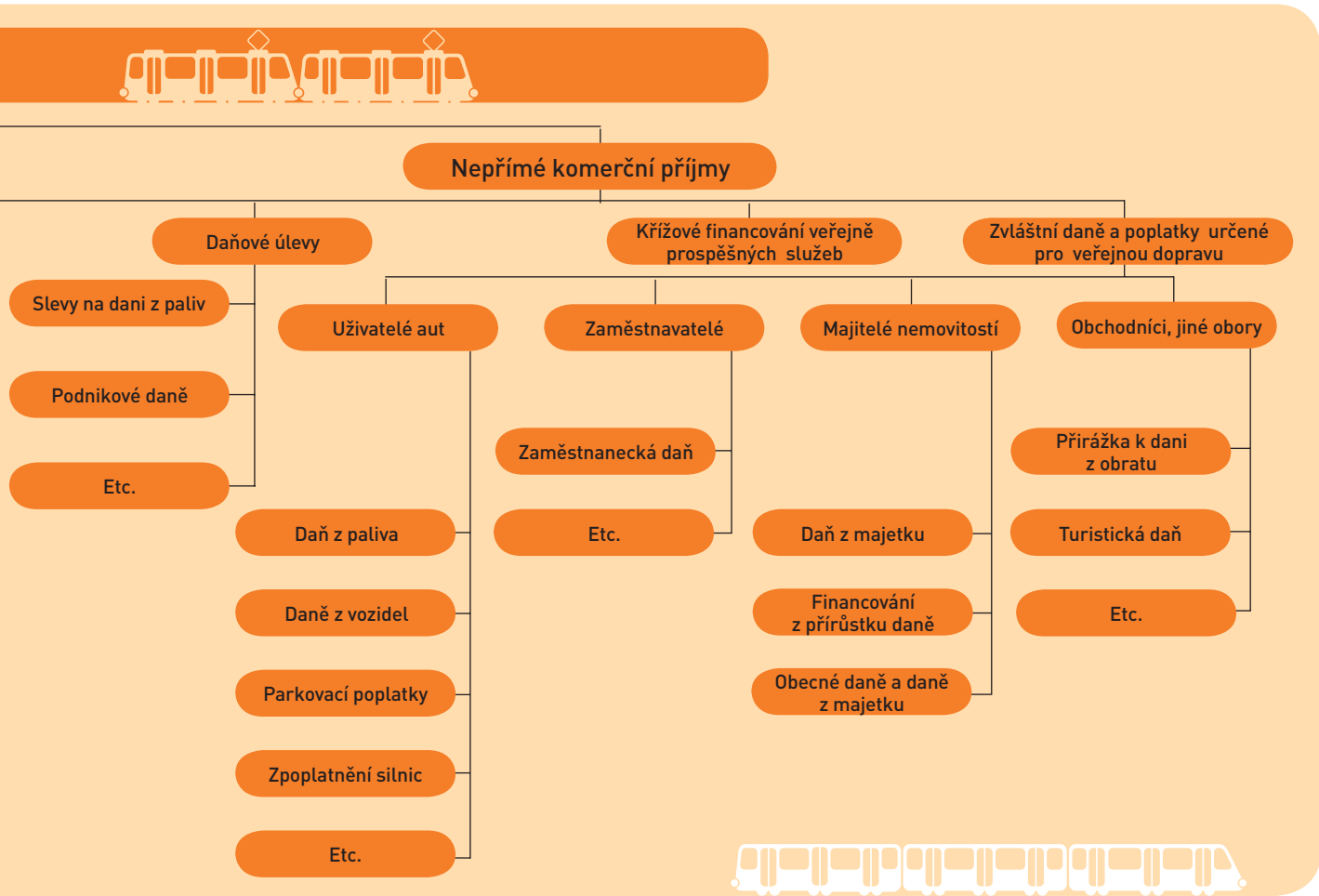
Ve **Spojeném království** – mimo Londýn a Severní Irsko – je správní struktura v oblasti veřejné přepravy osob značně složitá. Autobusové služby však byly v roce 1986 deregulovány a nespádají proto přímo pod nové evropské legislativní rámcové nařízení, protože nedochází k žádným přesunům veřejných peněz. Nové systémy lehké kolejové dopravy jsou často provozovány jako soukromé finanční iniciativy (PFI, Private Finance Initiatives) se smlouvami různé délky. V Londýně jsou služby metra provozovány vlastním provozovatelem, spadají pod přímo udělenou zakázku na veřejné služby. Na druhé straně služby autobusové přepravy podléhají výběrovému řízení (v souladu s evropskými směrnici týkajícími se zadávání veřejných zakázek). Obecně bude mít nový evropský legislativní rámec omezený dopad na budoucí organizaci veřejné přepravy.

V **Nizozemí** již několik let pokračují diskuze o národním právním rámci pro veřejnou dopravu. V roce 2000 byl nizozemským parlamentem

přijat nový zákon (zákon o přepravě osob z roku 2000), stanovující povinnost veřejného výběrového řízení pro všechny koncese na městskou a regionální veřejnou dopravu. Od té doby je vedena kontroverzní diskuze týkající se závazného požadavku na veřejné výběrové řízení pro služby veřejné přepravy. Tento požadavek již byl několikrát odložen a nyní, po finalizaci evropského nařízení, byl zcela zpochybněn u 3 zbývajících aglomerací v Nizozemí (Haag, Rotterdam a Amsterdam), které nadále udělují městské dopravní společnosti přímé zakázky na přepravní služby autobusů/tramvají/metra. Nyní se připravuje úprava zákona o přepravě osob z roku 2000 tak, aby umožnil přímé zakázky na služby veřejné přepravy v těchto 3 aglomeracích udělovat vlastnímu provozovateli za stejných podmínek, jaké stanovuje evropský právní rámec.

V mnoha zemích **střední a východní Evropy** jsou služby veřejné přepravy ve velkých městech stále poskytovány jimi vlastněným his-

torickým veřejným provozovatelem (provozovateli). Podmínky a smluvní základ není vždy jasný a není neobvyklé, že závazky veřejných služeb existují bez řádné finanční kompenzace. Takováto situace samozřejmě ohrožuje schopnost těchto společností modernizovat a nabídnout lepší kvalitu služeb veřejné přepravy. V těchto zemích poskytuje evropský legislativní rámec dlouho očekávanou směrnici pro budoucí organizaci a financování služeb veřejné přepravy. Na druhé straně, vysoký tlak na hlubokou restrukturalizaci „staromódních“ veřejně prospěšných společností v kombinaci s hlubokým nedostatkem veřejných finančních prostředků někdy vede k velmi inovačním přístupům k organizaci veřejné přepravy, které představují zajímavé příklady také pro jiné regiony. Výbor UITP pro EU bedlivě sleduje tyto směry vývoje a EuroTeam vypracuje přehled těchto změn do dvou let poté, co toto evropské nařízení vstoupí v platnost.



Otevření metra IV.C2

Dne 8. května 2008 byl slavnostně otevřen nový úsek metra linky C za účasti Primátora hlavního města Prahy MUDr. Pavla Béma, Radního pro dopravu Radovana Šteinera a generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy Ing. Martina Dvořáka.

Ondřej Pečený, vedoucí oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski, Mgr. Pavel Fojtík



Radní pro dopravu Radovan Šteiner, Primátor hlavního města Prahy MUDr. Pavel Bém a generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Ing. Martin Dvořák (zleva) za účasti téměř tisícovky návštěvníků slavnostně přestřihli pásku nového úseku metra IV.C2.



Po čtvrté hodině odpolední se otevřely nové stanice metra i veřejnosti (na snímku stanice Střížkov).

budoucí pořadatelství Olympijských her v Praze. Severní terasa je podle plánů s výstavbou olympijské vesničky a olympijských areálů spojena.

Primátor MUDr. Pavel Bém ve svém úvodním slově zopakoval, že Magistrát hl. m. Prahy své sliby Pražanům dodržuje, čehož jsou nové tři stanice Střížkov, Prosek a Letňany důkazem. Ujistil veřejnost, že Letňany nejsou stanice, která by byla situována bez jakéhokoliv záměru do nezastavené plochy. Zlí jazykové totiž tvrdí, že Letňany jsou stanice pro sysly. Letňany budou sloužit jako významný dopravní uzel pro spojení

Nový úsek metra, který měří 4,6 km, obsluží na 50 000 obyvatel severní terasy a dalších několik desítek tisíc ze spádových oblastí. Tato lokalita se jako rezidenční území velmi rychle rozvíjí, o čemž svědčí i vzrůstající ceny pozemků a ceny nemovitostí. Tento jev, kdy metro mění cenové mapy lokalit v Praze by mohl být tou správnou cestou do budoucna, jak zaangažovat do výstavby metra i soukromý sektor. Ukazuje se, že dopravní obslužnost, a obslužnost metrem zejména, má na tvorbu ceny pozemků, nemovitostí, ale i pronájmů, významný vliv.

Dosud byla tato část Prahy odkázaná pouze na přepravu autobusy, které zvláště v posledních letech mají nemalé obtíže se zácpami způsobené IAD. Zavedení metra umožní bezproblémový průjezd do centra Prahy bez rizika, že cestující skončí v některé z kolon, které se na silnicích ve špičkách tvoří. Metro umožní další rozvoj veletržního areálu v Letňanech a je připraveno kapacitně i na případné

Moderátor slavnostního otevření – herec Jan Potměšil – poděkoval za sebe i všechny občany se zdravotním postižením za snahu Dopravního podniku hl. m. Prahy o bezbariérové zpřístupnění metra.





Z výstavy ve stanici Prosek bylo možné se dozvědět informace o průběhu stavby úseku metra IV.C2.

se Středočeským krajem díky autobusovému terminálu příměstských linek a současně jako záchytné parkoviště, které je jedním z největších a má kapacitu blížící se 700 vozům. Severní terasa získala díky novým třem stanicím bezproblémové spojení s ostatními částmi města, a stala se tak nezávislá na hustotě povrchové dopravy. Radní Šteiner vyzdvihl ve svém projevu unikátní stopatnáctivteřinový interval ve špičce na lince C, který patří k nejkratším mezi světovými metropolemi. Všechny nové stanice byly projektovány jako bezbariérové a mohou být tedy využívány širokým spektrem cestujících. Jízda metrem ze stanice Ládví do Letňan trvá mezi 6 a 7 minutami. Díky tomu se stává cestování do centra z těchto oblastí kratší o desítky minut, což tuto část Prahy začne řadit mezi atraktivní lokality k bydlení. Nový úsek metra byl otevřen den před 34. výročím od spuštění podzemní dráhy v Praze. Dne 9. května 1974 vyjely první soupravy s cestujícími v úseku Kačerov - Sokolovská (dnes Florenc), který měřil 6,6 km. O 34 let později má pražské metro o 2 linky metra více, přibýlo dalších 48 stanic a dalších 52,5 km kolejí a denně pražské metro přepraví na půldruhého milionu cestujících. Primátor Pavel Bém, Radní Radovan Šteiner a generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Martin Dvořák předestali, že další rozšiřování sítě metra je v přípravách a v dohledné době se začne i realizovat. Jedná se o protažení linky A metra směrem k Ruzyňskému letišti, kde by v průběhu následujících let mělo vzniknout 9 nových stanic a napojit na síť metra mimo jiné také Nemocnici Motol.

VÁŽENÁ REDAKCE,
dovolíte-li, chtěl bych jménem svým, ale i všech provozních pracovníků trasy IV.C2, reagovat na článek od pana Lehovce z minulého čísla DP KONTAKTu, týkajícího se zprovoznění trasy IV.C2. U Dopravního podniku – Metro pracuji od zahájení provozu, tedy od roku 1974. Účastnil jsem se rozjíždění všech úseků trasy C, a proto si myslím, že mohu objektivně posoudit, že převádění trasy IV.C2 ze stavby do provozního stavu bylo skutečně pro provozní pracovníky nejnáročnější. V tom má pan Lehovec pravdu. Jenže zapomněl na jednu důležitou

K samotnému průběhu slavnostního otevření se dá říci tolik, že program začal přesně ve 12.00 hodin, kdy herec Jan Potměšil přivítal hosty a popřál novým stanicím metra hodně úspěchu. Poděkoval za sebe a za další vozičkáře Dopravnímu podniku hl. m. Prahy za nesmírnou snahu o zpřístupnění metra především pro občany připoutané na vozík. Z úst postiženého člověka upřímná pochvala potěší o to více, tím spíše, že mediální kritika bezbariérovosti pražské dopravy byla v nedávné době populárním tématem.

Po slavnostním přestřížení pásky a přípitku se pánové Bém, Šteiner a Dvořák stali na nástupišti Letňan terčem mnoha novinářů, takže chvíli hrozilo, že souprava připravená k odjezdu na Střížkov odjede bez Primátora, ale nakonec se dveře zavřely a následovala prohlídka stanice Střížkov a následně Prosek. Mezitím vrcholily na Letňanském nástupišti přípravy na raut a doprovodný hudební program, který obstaral 4TET s Jiřím Kornem v čele.

Návštěvníků slavnostního otevření bylo téměř 1000, a navzdory tomu, že se podařilo proniknout na slavnostní otevření i různým příbuzným a kamarádům, kteří pozvánku nedostali, ničeho nedostatek nebyl.

Po čtvrté hodině odpolední se otevřely stanice i pro veřejnost a do půlnoci se zavřením metra stanice navštívily tisíce cestujících.

Na místě je určitě poděkovat všem zúčastněným společnostem, které stavbu realizovaly, a všem, kdo se na otevření nového úseku podíleli.

O hudební doprovod se postarala skupina 4TET v čele s Jiřím Kornem.



záležitost. Na sebe. Přestože má na starosti elektrické stanice všech tří tras metra, vždy jsme věděli, že při řešení problémů, ať už provozních, nebo technologických (a věřte nebylo jich málo), jsme se mohli kdykoliv, třeba i v noci, na pana Lehovce obrátit. A on bez ohledu na svůj čas, tím myslím i volný, přijel a pomáhal nám problémy řešit. Velmi nám to pomáhalo. A proto říkáme: „Jendo, díky!“

Josef Havel, provozní elektrikář jednotky Dopravní cesta Metro, služba Elektrotechnika



Prodloužení TT do Radlic včetně smyčky

Jedná se o prodloužení tramvajové tratě v ulici Radlická v Praze 5 o délce 0,741 km, v traťovém úseku od stávajícího nevyhovujícího úvratového obratiště Laurová až ke stanici metra Radlická, kde bude ukončena tramvajovou smyčkou v prostoru před budovou ústředí ČSOB.

Ing. Michal Šerák, Inženýring dopravních staveb a.s.
Foto: IDS a. s.



Část budoucí smyčky před budovou ČSOB, pohled od budovy sociálního zařízení řidičů tramvají

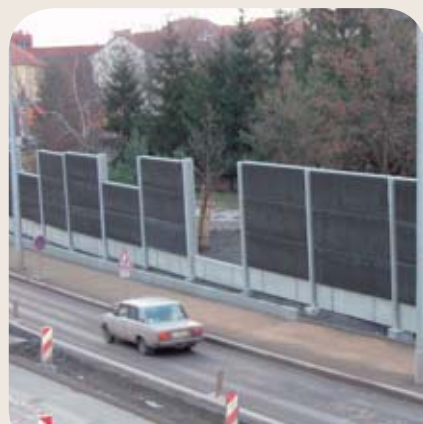
Tramvajová trať je navržena na zvýšeném tramvajovém pásu, který je součástí přílehlé pozemní komunikace. V daném úseku budou zřízeny tři nové tramvajové zastávky – „Laurová“, „Radlická škola“ a „Radlická“. Současně dojde k rekonstrukci přílehlých vozovek a chodníků a k přeložkám dotčených inženýrských sítí. Prodloužený úsek tramvajové tratě vyžaduje mimo jiné zřízení nové měřírny, sociálního zařízení na smyčce, nové světelné signalizační zařízení (SSZ) a úpravy dvou stávajících SSZ, nové trakční vedení včetně dráhových kabelů, nové veřejné osvětlení a opěrné a protihlukové zdi. Součástí stavby je také informační systém včetně dispečerské řídicí techniky. V rámci

výstavby budou rovněž provedeny sadyvé úpravy v okolí stavby. V současné době je v úseku od křižovatky Radlická – U Vodojemu k budově ČSOB provedena většina prací na jižní vozovce a jižním chodníku, kabelovém a trubním vedení, betonové opěrné zdi a protihlukových stěnách. Dále probíhají v tomto úseku stavební práce na severní vozovce, severním chodníku, smyčce včetně objektu sociálního a technického vybavení a na objektu měřírny. Dále jsou realizovány stavební práce v úseku od křižovatky Radlická – U Vodojemu (včetně) po km 0,0 stavby, tj. po rozhraní s navazující stavbou „Rekonstrukce tramvajové tratě Radlická“ a na vlastní tramvajové trati.

Velmi náročná je koordinace s investorem PVS a.s., neboť v téměř termínu a stavebním záboru je zároveň prováděna složitá výstavba „Rekonstrukce Radlického sběrače“ a „Obnova vodovodních řadů ulice Radlická“, která v místech probíhá otevřeným výkopem v hloubkách okolo 6 m a tunelováním.

Z důvodu zahájení předstihových prací investorů PVS a.s. a PPD a.s. dne 5. dubna 2008 došlo v Radlické ulici k vyloučení tramvajového provozu a k zavedení náhradní autobusové dopravy tak, aby zahájení prací na „RTT Radlická“ nebylo rekonstrukce inženýrských sítí následně výrazně omezeno.

Výstavba protihlukové stěny v oblasti budoucí měřírny a pohled na pojižděnou jižní vozovku



Pokládka kolejí ve smyčce v prostoru před budovou sociálního vybavení



Budova sociálního zařízení řidičů tramvají na budoucí smyčce



Nové standardy v úklidu vozidel MHD

Jistě se shodneme na tom, že řidič ze svého stanoviště musí především dobře vidět. A zřejmě se mnou budete při pohledu na přiloženou fotografii souhlasit i v tom, že takový „výhled“ z kabiny řidiči práci nejen ztěžuje, ale dokonce ohrožuje i bezpečnost provozu.

Vratislav Feigel, předseda OSPEA

Foto: OSPEA



Přibližně dva roky stará fotografie dokumentuje, jak může také vypadat čelní sklo tramvaje.

Přesto se stížnosti řidičů na čistotu čelních skel, kabin nebo zrcátek v minulých letech nikdy nebraly příliš vážně a úklidové firmy na jejich podněty víceméně nereflektovaly. Pokud už došlo k jednání mezi řidiči, případně odboráři se zástupci úklidových firem, slíbené zlepšení čistoty kabin řidičů bylo realizováno jen po velmi krátkou dobu a zpravidla končilo s výměnou personálu, který se o vozy staral. Kvalita úklidu se také lišila provozovnou od provozovny, protože na každé působila jiná společnost. Smluvní vztahy byly v kompetenci vedoucích provozoven, a tak záleželo na nich, jakou náročnost čistoty vozů nastavili. V rámci zavádění efektivních činností byla vypsaná veřejná soutěž na dodavatele úklidových služeb, jejímž úkolem (kromě finančních přínosů pro Dopravní podnik) bylo zkvalitnění a sjednocení standardu úklidu napříč celou firmou. Vítězem výběrového řízení se stalo konsorcium několika úklidových firem. Úklid autobusů a tramvají má nově na starosti společnost Zenova (mytí a čištění vozů) společně s firmou V-Trade (odstraňování grafitti). Od 19. února letošního roku byla očištěna tramvajo-

vých vozů novým smluvním partnerem zahájena ve vozovně Žižkov, Hloubětín a Pankrác, od 1. března v Motole a od 1. dubna ve zbývajících vozovnách Kobylisy, Vokovice a Strašnice. Na základě připomínek řidičů tramvají odborová organizace OSPEA oslovila vedení firmy Zenova a dohodla v rámci traktátu setkání zástupců úklidové firmy se zástupci odborářů za jednotlivé provozovny. Ve dnech 19. až 23. května proběhla postupně jednání na všech sedmi tramvajových vozovnách.

Zástupci úklidové firmy pečlivě naslouchali, které problémy řidiče tramvají nejvíce trápí. Nejčastěji padaly připomínky k čistotě čelního skla. Technologie mytí pomocí speciálních prostředků a stěrky by měla vyloučit, aby řidič ráno našel ušmudlané přední sklo. Pracovníci úklidu se zaměří také na první křídlo předních dveří u vozů T6, přes které řidič sleduje výstup a nástup cestujících. Zástupcům úklidové firmy bylo v Motole předvedeno, že řidič sleduje pohyb ve zpětném zrcátku přes tři skla (boční sklo, sklo prvních dveří a zrcátko) a na čistotě všech skel závisí bezpečnost cestu-



Pracovnice firmy Zenova myje čelní sklo vozu T6A5 stěrkou i zevnitř, aby na něm nezůstávaly čmouhy.



Jednání zástupců OSPEA se zástupci Zenova (vpravo) ve vozovně Kobylisy.

jících. Důraz bude kladen i na čistotu kabin druhých vozů, zejména pak při úklidu z pátku na sobotu, kdy dochází k rozpojování dvojic na víkendový provoz sólo vozů. U tramvají s LCD obrazovkami (14T a KT8D5.RN2P) budou monitory čištěny speciálními přípravky.

Firma Zenova přislíbila, že také čistotě kabiny řidiče bude věnována maximální pozornost. Díky absenci řádného a především pravidelného úklidu těchto prostor se totiž pobyt v kabinách dá často srovnávat s místy, kde za práci ve ztíženém pracovním prostředí nebo obtížných pracovních podmínkách mají zaměstnanci firmy nárok na příplatek, což se řidičů samozřejmě netýká.

Zdá se však, že se začíná blýskat na lepší časy. Na každé vozovně bude zřízena speciální schránka, kam budou moci řidiči psát k čistotě vozů své připomínky, takže úklidová firma bude mít okamžitou kontrolu nad provedenou očištěnou vozů. Ti, kteří mají přístup k internetu, mohou využít kontakt na stránkách www.zenova.cz. Řidiči se samozřejmě mohou se svými dotazy a připomínkami obracet i na zástupce naší organizace, kteří budou veškeré podněty předávat firmě Zenova. Jsem přesvědčen o tom, že nastavené způsoby komunikace přispějí jak ke spokojenosti řidičů, Dopravního podniku, tak také úklidové firmy, čímž v konečném důsledku i cestujících.



Ukončení provozu autobusů typových řad Karosa B 732.1658 a B 732.1660 u pražského Dopravního podniku

V říjnu minulého roku ukončil své působení v pražských ulicích poslední zástupce autobusů typu Karosa B 732 s mechanickou převodovkou a inovovaným zadním čelem, který pocházel ze série 88 vozidel evidenčních čísel 7041 až 7128 dodaných v září roku 1994. Konkrétně se jednalo o autobus evidenčního čísla 7064. Jako nový byl přidělen provozovně Dejvice, kde byl v prvních letech svého provozu zařazen do turnusu nočních služebních vozů. V rámci II. etapy rušení provozovny Dejvice byl v sobotu dne 6. listopadu 2004 převeden do provozovny Řepy, ve které již své působení ukončil.

Petr Bechyně a Roman Vanka, s použitím informací z návodu k obsluze autobusů pro typy Karosa B 732.1658 a B 732.1660 vydaného Karosou Vysoké Mýto, a. s.

Od roku 1982, v němž Dopravní podnik hl. m. Prahy obdržel první třídvéřové autobusy značky Karosa nové typové řady B 700, se jejich vnější vzhled téměř nezměnil. Výjimku tvořilo pouze malé množství zkoušených nesériových prototypů. Pražané tedy mohli až po 12 letech poprvé spatřit sériově dodávaný autobus standardní délky s modifikovaným vzhledem. Změna se týkala zadního čela vozu, jehož původní hranatý tvar byl nahrazen zaobleným. Tyto městské autobusy byly pražskému Dopravnímu podniku zároveň dodány zatím jako poslední vybavené mechanickou převodovkou. Zářijová dodávka vzhledově odlišných autobusů byla



Odprodaný autobus typu Karosa B 732.1660 původního ev. č. 7049 projíždí dne 23. června 2005 centrem Karvíné.
Foto: Petr Bechyně



Elektronickými panely osazený autobus typu Karosa B 732.1658 ev. č. 7086 z provozovny Vršovice odbavuje dne 17. září 1995 v zastávce Dejvická návštěvníky leteckého dne „Aerosalon '95“ na zvláštní lince č. 919 vedené v trase Dejvická – Staré letiště.
Foto: Roman Vanka

v zadní části osazena motorem Liaz M 1.2 ML 636 N (horizontální, řadový, vznětový šestiválec s přímým vstříkáním paliva přeplňovaný turbodmychadlem), splňujícím emisní normu EURO 1, a mechanickou pětistupňovou převodovkou Praga 5 P115.04. Dobíjení sériově spojených akumulátorů zajišťoval alternátor typu Bosch 28V/140A. Všechna vozidla měla v zadní části pravé bočnice vstupní žaluzii pro přívod vzduchu k mezichladiči a byla vybavena katalyzátorem výfukových plynů ECOS. Z technického hlediska se tato série lišila od předchozích dodávek autobusů Karosa B 732 s mechanickou převodovkou především náhradou původní zpomalovací moto-

Autobus typu Karosa B 732.1658 ev. č. 7064 z provozovny Dejvice vypravený dne 30. prosince 2002 na linku číslo 148 odjíždí ze zastávky Sídliště Pankrác.
Foto: Petr Bechyně



rové brzdy retardérem. Autobusy typu Karosa B 732.1654 evidenčních čísel 5929 až 5968 z předchozí série dodané v květnu a červnu téhož roku ještě retardérem vybaveny nebyly.

V důsledku montáže retardéru došlo k prodloužení karoserie autobusu o 292 mm, tj. na celkovou délku 11347 mm. Popisovanou sérii autobusů lze ještě rozdělit na dvě podsérie lišící se právě typem retardéru. Méně početná typu Karosa B 732.1660 ev. č. 7041 až 7060 byla osazena hydrodynamickým retardérem Voith, zatímco ev. č. 7061 až 7128 typové řady Karosa B 732.1658 využívala pro zpomalení elektromagnetický retardér Telma F 170.

Mezi další odlišnosti od předchozích dodávek typu Karosa B 732 patřily například následující prvky:

- zhotovení zadního panelu z laminátu a zadního nárazníku z plastu (od počátku provozu platil nový zákaz roztlačování autobusů přes nárazníky),
- opatření víka motoru pantografy vzpěrami,
- zaoblení zadních koncových svítilen a zdvojení zpětného světloometu a mlhovky,
- namontování páčky ovládní retardéru na přístrojové desce napravo od volantu,
- namontování automatického elektronického tachografu značky Veeder-root řady 8300 namísto rychloměru (v provozu MHD se však tachografické kotoučky nepoužívaly),
- hlubší posunutí chladiče vzduchu do motorového prostoru a jeho nové upevnění,
- namontování nového držáku řemenice ventilátoru chladiče vzduchu,
- namontování palivových čističů na zvláštní držák uprostřed nad motorem a upevnění průtokoměru na tento zvláštní držák.

Všechna vozidla však nebyla dodána se stejnou výbavou interiéru. Autobusy ev. č. 7043, 7046, 7047, 7048, 7050, 7051, 7053, 7056, 7058 a 7059 byly z výroby vybaveny plastovými sedadly typu Vogel s látkovým potahem. Zbylá vozidla výrobce opatřil pro tuto dobu běžnými koženkovými sedadly v šedobílé barvě.

Autobus ev. č. 7086 byl zkušebně osazen elektronickými informačními panely od firmy BUSE Blansko, s. r. o., které jsou dnes u drtivé většiny provozovaných autobusů naprostou samozřejmostí. Až do roku 1999 byl stabilně využíván jako operativní záloha provozovny Vršovice se stanovištěm v autobusovém obratišti Háje.

Rozdělení evidenčních čísel nově dodaných autobusů typu Karosa B 732.1658 a B 732.1660 do jednotlivých provozoven (září roku 1994)

Provozovna	Evidenční čísla		Celkový počet
	Karosa B 732.1660	Karosa B 732.1658	
Dejvice	7041-7043	7061-7074	17
Klíčov	7044-7047	7075-7081	11
Vršovice	7048-7050	7082-7096	18
Kačerov	7051-7054	7097-7109	17
Hostivař	7055-7056	7110-7116	9
Řepy	7057-7060	7117-7128	16
Celkem	7041-7060	7061-7128	88

Počty autobusů typu Karosa B 732.1658 a B 732.1660 v jednotlivých provozovnách v průběhu jednotlivých let (stav je vždy k 1. lednu příslušného roku)

Provozovna	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Dejvice	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	-	-	-
Klíčov	11	11	11	10	10	10	10	10	10	7	2	1	0
Vršovice	18	18	18	17	16	16	16	16	16	8	0	0	0
Kačerov	17	17	17	17	18	18	18	18	17	3	3	0	0
Hostivař	9	9	9	10	10	10	9	9	9	2	0	0	0
Řepy	16	16	16	16	16	16	16	16	13	7	12	5	3
Celkem	88	88	88	87	87	87	86	86	82	44	17	6	3

Pozn: Stav po dodání na konci září roku 1994 je shodný se stavem k 1. lednu 1995.

První změna v inventárním stavu popisovaných autobusů nastala již v únoru roku 1997, kdy byl vůz ev. č. 7096 vyčleněn z provozu s cestujícími a převeden do autoškoly Dopravního podniku. V květnu roku 2000 byl následován vozem ev. č. 7112. Oba zde slouží svému účelu dodnes a jsou opatřeny bílým lakem s modrými pruhy. V březnu roku 1997 byl autobus ev. č. 7047 převeden do provozovny Hostivař a v srpnu roku 1998 byl výměnou za kloubový autobus převeden autobus ev. č. 7093 do provozovny Kačerov. Poslední změna v příslušnosti vozů na jednotlivé provozovny se odehrála v posledním čtvrtletí roku 2004, kdy v souvislosti se zrušením provozovny Dejvice byly provozovně Řepy předány autobusy ev. č. 7042, 7061, 7063 až 7070 a provozovně Kačerov ev. č. 7072 až 7074.

Pro své jízdní vlastnosti byly v 90. letech minulého století mnohé z nich zařazeny do turnusů obsahujících příměstské linky řady 300, které tehdy zaznamenaly svůj největší rozvoj, nebo například i do turnusů nočních služebních vozů. Pro provoz na příměstských linkách musely být vybaveny patřičným zařízením pro odbavení cestujících v Pražské integrované dopravě. Jiné vybrané autobusy byly vybaveny zařízením pro automatické sčítání cestujících značky FADA.

Na tomto typu autobusů se prováděly pouze menší opravy často lokálního charakteru. Žádný z nich neprošel celkovou (generální) opravou s výměnou nosného roštu. Některé v různých provozních obdobích obdržely celozovový reklamní nátěr, například na motorové oleje Mogul (dvě různá provedení) a Valar.

Po splnění technické životnosti bylo největší množství zmiňovaných autobusů vyřazováno v letech 2003 a 2004, ve kterých byly nahrazovány dodávkami nových nízkopodlažních vozidel Karosa Citybus. Zejména díky mechanické převodovce našla řada z nich své upotřebení u dalších dopravců převážně v České a Slovenské republice. Na některých noví majitelé provedli celkové (střední) opravy, často spočívající v zaslepení třetích dveří a náhradě původních sedadel za meziměstská či zájezdová.

Takováto vozidla byla využívána převážně v meziměstském provozu, případně na linkách s menšími nároky na komfort a kulturu cestování, například jako cyklobusy, resp. skibusy.



Mnichovská integrovaná doprava (MNV)

V minulém čísle DP KONTAKTu byl uveřejněn článek o prvním integrovaném dopravním systému (IDS) vzniklém v roce 1965 v Hamburku. Jako druhý svou integrovanou dopravu (MNV) získal v roce 1972 Mnichov, a to při příležitosti zahájení provozu na páteřní podzemní trati S-Bahnu vedené pod centrem města.

Ing. Martin Jareš
Foto: Ing. Martin Jareš,
Ing. Filip Drápal



Linka příměstské železnice S6 v podzemním úseku v centru Mnichova

Stejnomený koordinátor „Mnichovská integrovaná doprava, s. r. o.“ (MNV, GmbH) byl založen v roce 1971 jako společenství dopravců, tehdy byli jeho vlastníci Německé dráhy (DB) a Dopravní podnik města Mnichova (MVG). Vývoj však ukázal, že tato struktura vlastníků je nevyhovující, a tak v rámci regionalizace veřejné dopravy v Německu proběhla transformace MNV – ten má od 1. ledna 1996 novou organizační strukturu vlastníků. Těmi jsou nově již výhradně objednavatelé dopravy (město Mnichov, země Bavorsko, okresy). Od změny vlastníků MNV v roce 1996 prošel zdejší IDS řadou pozitivních změn, konkrétně v oblasti tarifu, nabídky spojů a kvality, a to za nižší náklady než dříve.

Společníci (vlastníci) MNV:

- země Bavorsko, město Mnichov a okresy Erding, Freiburg, Bad Tölz-Wolfratshausen, Fürstentfeldbruck, Mnichov, Ebersberg, Starnberg

Dopravci MNV (celkem 60 dopravců):

- Dopravní podnik Mnichov, S-Bahn Mnichov, Regionální doprava Horní Bavorsko (RVO), Dopravní podnik Dachau a další regionální autobusoví dopravci

Tarifní reforma k 30. květnu 1999

„Tak jednoduše jako ještě nikdy.“ Pod tímto motem reformoval MNV úspěšně svůj tarifní systém, což vedlo ke zvýšení příjmů, snížení nákladů a zvýšení spokojenosti cestujících. Počet tarifních zón byl téměř o 90 % snížen, ze 141 malé tarifní zóny vzniklo 16 velkých dostředných kružnic (podobných jako v Pražské integrované dopravě), cenové rozdíly mezi městskými a regionálními zónami byly zrušeny.

Rozšíření nabídky příměstské železnice

Mnichov má přibližně stejný počet obyvatel jako Praha a i jeho okolí má podobný charakter jako okolí Prahy. Výhodou bavorského hlavního města a jeho dopravního systému je velmi rozvinutá síť příměstské železnice (S-Bahn), jejíž tratě se v centru města sbíhají v jednu páteřní trať (tzv. Stammstrecke) vedenou pod zemí podobně jako metro. Linky S-Bahnu tak zajišťují přímé atraktivní spojení z regionu až do středu města. Díky strmě rostoucím počtům cestujících byl souhrnný interval vlaků zkrácen až na 2 minuty a trať se ocitla na hranici kapacity, takže je v přípravě výstavba

druhé odlehčovací kmenové trati. Základní 20minutový interval linek příměstské železnice byl v letech 2004 a 2005 na pěti linkách zkrácen na 10 minut. Průzkum spokojenosti cestujících provedený mezi říjnem 2005 a březnem 2006 ukazuje, že zkrácení intervalů nevedlo jen ke zvýšení spokojenosti cestujících, ale také ke změně volby dopravního prostředku: 20 % cestujících profitujících ze zavedení 10minutového taktu jezdí nyní méně vlastním automobilem a více vlakem, 19 % dotazovaných dokonce uvedlo, že nyní užívá veřejnou dopravu pravidelně, zatímco dříve jezdilo automobilem nebo jiným dopravním prostředkem.

Metrobusy v Mnichově

Metrobusy v Mnichově se objevily poprvé v prosinci 2004. Jsou to páteřní autobusové linky, obsluhované kloubovými vozy v krátkém intervalu (přes den maximálně 10 minut, večer maximálně 20 minut). Znamenají ale také důsledně jednotné, snadno zapamatovatelné intervaly a nová vedení linek, které umožňují lepší dostupnost městských částí a jejich center, částečně s méně přestupy. Cílem tohoto opatření bylo zvýšení atraktivity a zároveň hospodárnosti provozu.



Linka metrobusu 52 na konečné zastávce Tiergarten

Rostoucí počty cestujících potvrzují, že myšlenka metrobuse byla správná, v prosinci 2007 byla zprovozněna další linka pod číslem 60.

Zvýšení nabídky a kvality regionální autobusové dopravy

Mezi roky 1996 a 2004 se vyvíjela regionální autobusová doprava MVV následovně:

- nabídka spojů pro cestující byla zřetelně rozšířena,
- zároveň se zlepšila kvalita nabízené dopravy,
- počty přepravených cestujících skokově vzrostly,
- pozice středně velkých dopravců byla posílena,
- efektivita a hospodárnost dopravy vzrostla.

V roce 1996 zajišťovaly regionální autobusové linky MVV ročně 17,1 mil. vozokilometrů, v roce 2004 to bylo již 23,4 mil., což je nárůst výkonů o 37 %. To vše při modernizaci vozového parku jako součásti nově zavedených standardů kvality. V praxi se často stává, že v rámci úsporných opatření se jako první šetří na kvalitě.

Koordinátor MVV si však uvědomil, že v silné konkurenci IAD by tato cesta byla špatnou volbou, a naopak zavedl standardy kvality pro personál, vozidla a vybavení zastávek. Cestujícího tak na první pohled upoutá jednotný design vozidel a zastávek v barvách MVV – bílé, modré a zelené. Nátěr vozidel navíc propaguje základní výhody IDS pro cestující: 1 síť, 1 jízdní řád, 1 tarif. Výsledek rozšíření nabídky spojů i zavedení nových standardů kvality se dostavil. Zatímco v roce 1996 přepravily regionální autobusové linky přibližně 26,9 mil. cestujících ročně, v roce 2004 to bylo již přibližně 42 mil. cestujících

za rok – to odpovídá nárůstu 56 %. Nárůst počtu cestujících je vyšší než nárůst výkonů, což je příklad fungování synergického efektu IDS. Všechny zlepšení nabídky i kvality bylo možné dosáhnout přes relativně se snižující dotace na provoz autobusových linek, a to díky zlepšení hospodárnosti. Jsou vyhlášována výběrová řízení, vítěz získává smlouvu na provoz autobusových linek na 6 až 8 let, kolejová vozidla na 10 až 15 let.

Výběrová řízení na autobusové linky jsou rozdělena do svazků menšího počtu linek, aby se mohli zúčastnit také menší dopravci. Při splnění určitých podmínek a dodržení stanovených standardů kvality však může dojít k tzv. přímému předání bez výběrového řízení. Bylo tak možné snížit dotaci na jednoho cestujícího z 1,46 Eur v roce 1996 na 1,22 Eur v roce 2004, resp. na jeden vozokilometr v tom samém období z 1,27 Eur na 1 Euro.



Autobus v jednotném nátěru MVV propagující 1 tarif, 1 jízdní řád a 1 síť

Turín – automatické metro a autobusy na kolejích

Téměř milionový Turín je jedním z nejvýznamnějších center Pádské nížiny – ekonomického tahouna Itálie. Většina našinců zná Turín jako sídlo automobilky Fiat či jako nedávné dějiště zimních olympijských her.

Text a foto: Ing. Filip Drápal

Městskou hromadnou dopravu provozuje společnost GTT, která je spolu s dalšími autobusovými dopravci a železniční součástí integrovaného dopravního systému turínského regionu. Páteř regionální dopravy – železnice – prožívá v Turíně zlaté časy. Pro zvýšení kapacity a umožnění přímého spojení jednotlivých tratí se tu staví něco jako pražské Nové spojení. Uprostřed města vzniká významné přestupní nádraží – stanice Porta Susa s již připraveným napojením na metro. Automatické metro je bezesporu největší zajímavostí městské dopra-

vy. Zatím jediná linka spojuje hlavní nádraží v centru města se západním předměstím. Ve výstavbě je prodloužení linky 1 na jih a plánuje se druhá trasa metra. Turínským podzemím jezdí na pneumatikách automatické jednotky VAL, mimochodem vyrobené v Praze na Zličíně. Pád osob do kolejiště je znemožněn oddělením nástupiště od kolejiště stěnou s posuvnými dveřmi. Díky tomu jsou si všechny stanice podobné jako vejce vejci. Stanice i vozy jsou laděny do chladných barev, což ještě více umocňuje neosobní atmosféru automatického metra.





Klasické čtyřdveřové autobusy Iveco ještě stále slouží veřejnosti.



Moderní stoprocentně nízkopodlažní tramvaj u nádraží Porta Nuova

Díky absenci strojvedoucích je však prakticky po celou provozní dobu možné zajistit krátký interval, a tak ve stanicích nenajdete klasické jízdní řády, ale pouze provozní dobu pro jednotlivé dny. Například v neděli se jezdí jen od 8.00 do 22.00 hodin. Vstupy do metra jsou ohraničeny turnikety. I když existují i celodenní jízdenky, automaty u vstupů do metra umějí vydávat pouze jednorázové jízdenky. Ostatní sortiment jízdenek je nutno požadovat u řidiče autobusu.

Nad automatickým provozem metra dohlíží nevelký dispečink v depu Collegno. Zde se hlídá také bezpečnost cestujících ve stanicích a ve vozzech díky všudypřítomným kamerám. Do budoucna se chystá automatický systém, který bude umět vyhodnotit rizikové situace na základě definovaných neobvyklých pohybů před kamerou a sám na ně obsluhu upozorní. Hlavním pilířem městské dopravy jsou však i nadále tramvaje a autobusy. Dříve typicky italskou celonárodní oranžovou barvu dopravních prostředků MHD postupně vytlačuje turínská kombinace

modré a stříbrné. I když je centrum Turína prošípikováno tramvajovými kolejemi, pojížděna je pouze část tratí. Do dnešních dnů se zachovalo pouze 8 tramvajových linek. Číslovány jsou v jedné číselné řadě s autobusy, takže někdy do poslední chvíle nevíte, na jaký dopravní prostředek vlastně na zastávce čekáte. Navíc – po tramvajových kolejích jezdí dost často více autobusů než tramvajů. Některé autobusové linky prozrazují, že jsou pohrobky tramvajů, neboť jsou vedeny v samostatných pruzích uprostřed městských bulvárů. Severní část tramvajové linky 10 je dokonce autobusem nahrazena trvale a bez varování – najednou tramvaj oznámí, že je na konečné a pro cestu dále je nutné přestoupit na autobus stejného čísla. Tramvajím v Turíně však ještě dny sečteny nejsou. Jakousi výstavní tramvajovou linkou, která dává naději do budoucna, je linka 4, jejíž rekonstruovaná trať vede z velké části na zatrávněném samostatném tělese a na křižovatkách jí padá téměř vždy zelená. Na čtyřce také potkáte výhradně moderní nízkopodlažní obousměrné tramvaje. Pokud takovou modernizací projdou i zbývající tratě, tramvaje se opět stanou funkčním dopravním prostředkem.


Turín je totiž v podstatě celodenně zahlcen automobily, které mají zákaz pouze v historickém centru. Všude jinde panuje zákon džungle a většina autobusů a tramvajů je nemilosrdně vydána napospas kolonám a všelijak parkujícím autům. Místní dopravní podnik se sice pyšní možností řídit signalizaci na části křižovatek ve prospěch MHD a také operativně řídit provoz na jednotlivých linkách pomocí



Chladný interiér automatického metra. Všechny dopravní prostředky v Turíně mají plastové sedačky.

sledovacího systému GPS, v praxi však provoz vypadá hůř. Mimo tramvajů, kde preference funguje celkem spolehlivě, není možnost upřednostňování vozidel MHD na první pohled příliš vidět.

K plynulosti provozu nepřispívají ani temperamentní italská řídiči, kteří si semaforem a příkazovými dopravními značkami příliš hlavu nelámou. Nicméně do roku 2009 by mělo být systémem preference vybaveno 300 světelných křižovatek. Autobusy MHD jsou také nově vybavovány kamerovým systémem, který snímá přes čelní okno cestu před sebou a přenáší na dispečink informace o automobilech, které neoprávněně vjíždějí do vyhrazených pruhů pro autobusy. Hříšníci se pak brzy dočkají postihu.

Všechny zastávky jsou pro výstup na znamení, čili je nutné i v tramvaji dávat znamení o vůli vystupovat. Informační systém pro cestující je poměrně skromný, hlášení zastávek funguje jen v metru, jinde informují o aktuální zastávce pouze digitální panely. Velkou předností jsou elektronické panely na zastávkách, které informují o skutečném čase příjezdu nejbližších spojů. Tištěné informace však přílišnou vypovídací hodnotu nemají, jízdní řády většinou obsahují jen intervaly a jakékoli informace ve vozidlech mají podobu papíru nalepeného na okně s jednoduchým textem prostým jakékoli grafiky. Vozový park je poměrně pestrý. Na některých dopravních prostředcích se již zub času podepsal znatelně, většinu vozového parku však tvoří moderní nízkopodlažní vozidla. Turínskou, a zřejmě také italskou specialitou vozidel MHD, je mnoho dveří a málo sedaček. Svůj důvod to má – vozidla tu bývají značně obsazena. I přesto však v Turíně vyhrávají osobní auta – ze sta obyvatel volí cestu MHD pouze 32. 



Nové havarijní zařízení LUKAS

Ve středu 2. dubna se uskutečnila prezentace nového havarijního zařízení LUKAS, zakoupeného pro Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku.

Ing. Michal Brunner, HZS DP
Foto: Karel Stárek, HZS DP



Zvedání tramvaje 14T pomocí hydraulických zvedáků



Sestava zařízení DUO pro boční posun s můstkem délky 3,3 m



Kompaktní jednotka pro boční posun

Na konci roku 2007 zakoupil Dopravní podnik pro svůj Hasičský záchranný sbor kompletní sestavu havarijního zařízení LUKAS, které je určeno pro zvedání a nakolejování kolejových vozidel. Ve středu 2. dubna byla v provozovně SVT Hostivař provedena ukázka možností nového zařízení za účasti technického ředitele DP Ing. Radka Zamrazila, zástupců firmy Škoda Transportation a dalších hostů. Jako zvedaný objekt posloužila jedna z tramvají Škoda 14T. Systém LUKAS lze ale využít pro všechny typy tramvají, stejně jako pro vozy metra a nezávislé trakční prostředky. Zakoupená sestava zahrnuje čtyři větší a čtyři menší hydraulické teleskopické zvedáky, dvě kompaktní

posuvné jednotky pro boční posun a jednu sestavu zařízení DUO pro boční posun s jedním hydraulickým válcem, dvěma posuvnými vozíky a třemi různě dlouhými můstky, které lze navzájem spojovat. Tlak hydraulické kapaliny pro tato zařízení může být vytvářen alternativně pomocí agregátu se spalovacím motorem, agregátu s elektromotorem nebo ručními pumpami.

V průběhu prezentace byla tramvaj 14T opakovaně zvednuta nad koleje, posunuta do strany a vrácena zpět do kolejí. Provedené ukázky potvrdily, že zvolená sestava komponentů systému LUKAS umožňuje provedení všech potřebných havarijních úkonů, bezpečně, rychle a bez poškození zvedaného vozidla.

Obsluha musí zvedat mnohatunovou zátěž s milimetrovou přesností





Plánování služeb řidičům tramvají

V jednotce Provoz Tramvaje zajišťuje plánování služeb řidičům tramvají útvar 120420 – oddělení Výpravny, který spadá do odboru Jízdní služba (120400). Oddělení vzniklo v souvislosti s organizační změnou v jednotce Provoz Tramvaje k 1. únoru 2008.

Ing. Karel Toman, vedoucí oddělení Výpravny

Vstupními daty pro plánování služeb jsou jízdní řády, které vytváří odbor Jízdní řády (100500) v programu „Jízdní řády – Chaps“ dle požadavků organizace ROPID. Zpracování všech jízdních řádů k určitému datu a uložení do databáze je oznamováno tímto odborem příslušným „Avízem-JŘ“.

Před samotným plánováním služeb pro řidiče je nutné ručně přepsat data všech směn (kterých je cca 900) z aplikace „Jízdní řády – Chaps“ do „SQL databáze – Služby řidičů“, pomocí které se plánují služby řidičům. Jedná se o údaje: linka, pořadí, typ vozu, začátek a konec směny, čas střídání, doba řízení a provozní rychlost. Po zadání všech zmíněných údajů se vyberou časově krátké směny (stejný počet ráno a odpoledne), ze kterých se vytvoří směny dělené, neboli „šejdry“. Tím je vytvořený grafikon pro naplánování služeb (viz následující obrázek).

The screenshot shows a software window titled 'Atmosféra služby' with a date of '2008-04-24 10:54:30'. It displays a grid with columns for 'Linka' (line), 'Pořadí' (order), 'Typ vozu' (vehicle type), and 'Čas' (time). The grid contains numerical data representing different shifts and routes.

Grafikon

Než „plánovač“ začne vytvářet službu na příslušný den, musí si připravit následující nezbytné podklady pro její tvorbu:

Nemoci, pracovní úrazy, dovolené, vyžádaná volna, volno dle KS, rozšiřovací kurzy na jednotlivé typy vozů (T6, KT8, 14T), pravidelná školení, přezkoušení, závčky nových řidičů, lékařské prohlídky, návštěvy oděvního skladu a v neposlední řadě i požadavky řidičů na úpravu služby. Teprve po zpracování těchto všech výše uvedených různorodých překážek a činností, jejichž počet se denně pohybuje mezi třemi až čtyřmi sty, může plánovač k jednotlivým službám do „prázdného“ grafikonu začít přiřazovat konkrétní řidiče podle počítačového čísla k jednotlivým směnám. V horní části obrazovky jsou všechny směny

vybrané vozovny a ve spodní polovině je seznam řidičů (viz následující obrázek).

Plánování služby

The screenshot shows a software window titled 'Plánování služby' with a date of 'Pátek 18. 4. 2008'. It displays a list of drivers with columns for 'Linka' (line), 'Pořadí' (order), 'Typ vozu' (vehicle type), and 'Čas' (time). The list contains names of drivers and their assigned shifts.

Při zadávání musí plánovač zároveň kontrolovat, zda-li má řidič oprávnění k řízení příslušného typu vozu.

Samotné přidělování směn se řídí platným turnusem řidičů, přičemž musí být dodržena všechna zákonná ustanovení (Zákoník práce, Nařízení vlády č. 589/2006, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě) a vnitropodnikové normy.

Skloubit všechna výše uvedená vstupní data vyžaduje po tomto pracovníkovi vysoké tvůrčí a kombinační schopnosti. Cílem a snahou plánovače služeb je co nejoptimálnější rozpis směn (fond pracovní doby, zálohy, školení). Zároveň pokud to provozní podmínky umožňují, aby v požadavcích vyhověl co největšímu počtu řidičů tramvají. Ovšem pokud si větší skupina řidičů požádá např. na pátek před volnem o ranní směnu, není v silách plánovače všem vyhovět, jelikož i na odpoledne musí být zajištěno personální obsazení všech směn.

Díky seskupení plánovačů služeb do jednoho místa, dochází k jejich vzájemné komunikaci, ke značným úsporám a efektivnímu využívání lidské práce. Lokální personální nedostatky na jedné vozovně, jsou řešeny výpomocí z jiných vozoven.

Uvedené plánování služeb na každý den pro cca 1700 řidičů zajišťuje celkem 6 lidí, kteří ručí za správné zpracování rozpisu a personální obsazení všech směn. V pracovní den je potřeba obsadit přibližně 950 směn na 26 denních a 9 nočních linkách. Rozpis se vyhotovuje v předstihu zhruba 4 až 5 dní, po jeho zpracování se tzv. „elektronicky uzamkne“ a směnový výpravčí na výpravně služby na příslušný den vytiskne a vyvěsí ve výpravně pro řidiče.

Průběžnou opravu služeb provádí až do vypravení vlaků do sítě směnový výpravčí na vozovně. Celkem jsou v útvaru 120420 – oddělení Výpravny 32 směnový výpravčí, kteří zajišťují nepřetržitý provoz v sedmi vozovných a střídacím bodě. V pracovní den ráno mezi 4. až 7. hodinou zajistí vypravit sedm výpravčích ve službě ze sedmi vozoven přes 400 vlaků a zkontrolují 450 řidičů přicházejících do služby.

Od vzniku nové organizační struktury pracujeme na těchto projektech:

- výměna vybavení místnosti řidičů ve vozovně Hloubětín (stoly, židle),
- pro zlepšení servisu řidičům tramvají byla rozšířena doba výdeje stravenek (druhý a třetí pracovní den v měsíci probíhá rozšířený výdej v době od 4.00 do 16.00 hodin),
- probíhá příprava změny turnusu řidičů ve vozovně Hloubětín na základě požadavků řidičů a za účelem optimálnějšího rozložení jízdního personálu do čt,
- probíhá příprava přestavby místnosti řidičů ve vozovně Strašnice – rozšíření místnosti a zvýšení komfortu řidičů – termín přestavby se předpokládá od 10. do 24. května 2008,

- úzká spolupráce s odborem Jízdní řády (100500) při rozdělování výkonů na vozovny a rozdělení jednotlivých směn, a to například:
 - od 28. dubna 2008 došlo na linkách 11 a 23, na kterých jsou v pracovní dny přestávky řešeny oddělením řidiče od vozu, k efektivnějšímu poskládání směn a oběhu vozů (úspora jízdního personálu a vozkm),
 - konzultace při rozdělování výkonů na jednotlivé provozovny z důvodu lepšího využití jízdního personálu,
 - optimálnější a rovnoměrné rozložení střídacích čt do vozoven,
 - postupně se snažíme vyhovět požadavkům na snižování dělených směn (šejdrů) a zkracování odpoledních částí šejdrů do rozumného odpoledního času,
- příprava dalšího rozvoje střídacích přestávek a střídacích bodů,

Řidič tramvaje

Text a foto: Pavel Ďuran

Pan Miloslav Šíma hájí jako tramvaják barvy kobyliské vozovny, již reprezentuje na nočních linkách. Je mu

šestapadesát roků a pro Dopravní podnik hlavního města Prahy pracuje jedenáct let. Pro mě osobně byl donedávna jen jednou z mnoha tváří některého z kolegů, kterou v ulicích metropole potkávám za sklem protijedoucí tramvaje. Donedávna. Do časného nedělního rána 16. března 2008. Dnes o něm vím například i to, že je ženatý a kromě ženy má doma, jak mi na sebe prozradil, ještě psa a počítač. Čemuž jsme se oba zasmáli.



Pan Miloslav Šíma

Tramvaj linky číslo 54 mě do svých příjemně vyhrátých útroch přijala 16. března na Chaplinově náměstí už v půl třetí ráno. Směrem k řidiči jsem zahuhal rozespale „Ahoj,“ a schoulil jsem se na druhé sedačce vlevo za jeho kabinou, abych téměř okamžitě (ještě alespoň na chvíli...) zavřel oči a zaklimbal. Čekala mě ranní záloha ve strašnické vozovně. Ve voze sedělo jen pár lidí vracejících se z příjemně prožitého sobotního večera domů. V zastávce Plzeňka však do tramvaje přistoupila cestující, jejíž návštěva kamarádky se v posledních minutách změnila v peklo a pravděpodobně jen díky noční tramvaji, jejímu řidiči a jednomu z jejích pasažérů nedopadla hůř, než dopadla. Napsal jsem přistoupila? Špatně – jí sem totiž potlučenou, zraněnou a vyděšenou doslova přinesli.

Co se stalo? Bezprostředně po zastavení tramvaje ve zmíněné zastávce opustil svou kabinu řidič a vyběhl z vozu. Něco křičel. V patách za ním ještě jeden mládenec ve světlé bundě. Až v tu chvíli jsem zaregistroval, že se na chodníku vedle něčeho děje. Nějaký muž se skláněl nad na zemi ležící postavou, tloukl do ní a snažil se jí patrně odvléci někam, kde na něj bude méně vidět. „Je rvačka a rvačka,“ vyprávěl mi pár týdnů na to Miloslav Šíma, „tohle bylo, jak se říká, skutečně na kudly. Vyběhl jsem z vozu – ten chlap jí vláčel za roh, aby to nebylo vidět z tramvaje. Že jde o ženskou jsem v první chvíli ani nevěděl, to jsem poznal, až když jsme jí zvedli ze země.“

- spolupráce s jednotkou IT na rozvoji nového software pro plánování služeb řidičů, který usnadní a zefektivní plánování služeb. Zahájení zkušebního provozu se předpokládá na podzim roku 2008.
- součinnost s oddělením Řidiči (120410) při náboru nových řidičů podle aktuální bilance a budoucího vývoje řidičů do služby na jednotlivých vozovnách. Díky velkému zájmu uchazečů o práci řidiče tramvaje, byl kapacitně rozšířen základní kurz z 18 na 36 uchazečů.
- intenzivně probíhají rozšiřovací kurzy na ostatní typy tramvaje, kde praktickou část výuky zajišťuje referát Výcvik řidičů (120430).

Na závěr lze jednoznačně konstatovat, že po 3 měsících fungování nové organizační struktury se potvrdilo, že proces změn, který nastavil nový způsob jednotného řízení pro řidiče tramvají je funkční, přináší značné ekonomické úspory a bude se nadále rozvíjet.

Už si nepamatuju, co Míla na násilníka zařval. Nepamatuje si to ani on sám. Muž, když viděl z tramvaje vybíhat dva muže, nechal svou oběť ležet na zemi a utíkal Kotevní ulicí směrem k Vltavě. Tramvaják s cestujícím přepadené slečně pomohl vstát, opodál sebrali ze země ještě kabelku, která tu zůstala ležet, a posadili jí v tramvaji na sedačku přede mnou. Mohlo jí být kolem dvaceti, možná méně. Z rozbitého rtu jí kapala krev, klepala se jako osika a zjevně byla v šoku. Doktora ale za žádnou cenu nechtěla. Šíma byl slyšet z kabiny – hlásil přepadení, poměrně podrobný popis muže a to, kudy utíkal. Myslel jsem, že komunikuje s dispečinkem – až později jsem se dověděl, že telefonoval přímo policii. Jedna z cestujících podala přepadené dívce balíček papírových kapesníčků, jimiž si ta stírala z obličejů krev. „Nešlo mu o peníze,“ plakala, kabelku jsem pustila hned, jak se na mě vrhnul, ta ho nezajímala.“ A líčila mi, že se jí ho třikrát povedlo od sebe odkopnout.

Tramvaj se zhruba s pětiminutovým zpožděním dala znovu do pohybu. Ale možná to ani pět minut nebylo, mohlo se to odehrát rychleji. Cestující, který Miloslava Šímu osobní účastí na Plzeňce podpořil, vystupoval na Andělu. Ještě jsem viděl, že se pokusil zastavit projíždějící policejní vůz, ten se mu však „na férovku“ vyhnul a jeho koncová světla zmizela v Lidické ulici. Taky dobrý... přepadená dívka byla předána strážníkům městské policie na centrálním přestupním bodě v Lazarské. Konec příběhu?

Byť skončil v podstatě happy endem, chybí mi myslím epilog. Ten by mělo napsat vedení jednotky Provoz Tramvaje nebo Dopravního podniku. Napsal jsem proto e-mail na oddělení Komunikace, abych se po pár dnech v odpovědi dověděl, že se o ničem takovém, co jsem právě vylíčil, neví – dispečink nikdo v předmětnou noc nekontaktoval. Dispečerů přítomných na zastávce v Lazarské byli patrně hlouš a slepí. Opožděná tramvaj mohla pozdní minuty alespoň trochu stáhnout na čekačce u Anděla. V podstatě se nic nestalo. Já si ale myslím, že stalo. Kobyliský řidič tramvaje mohl nevidět a neslyšet, mohl na Plzeňce zavřít dveře a pokračovat dál. Neudělal to. Neudělal to, protože je to slušný řidič, aniž k tomu potřebuje Desatero, neudělal to, protože je víc než jen to – je to slušný člověk.

Pana Miloslava Šímu zdobí skromnost, obětavost, osobní statečnost neřku-li odvaha. Nevím jak Dopravnímu podniku, ale mně osobně je ctí takového kolegu mít.

Mílo, hluboká poklona!





Dopravní podnik se prezentoval ve Velké Chuchli

Neděle 4. května, závodistiště ve Velké Chuchli. Na programu je osm dostihů pátého letošního dne na pražském závodistišti a tři z nich jsou pojmenovány po stanicích metra, které byly slavnostně otevřeny 8. května. Partnerství Dopravního podniku a dostihového závodistiště trvá již několik let. Držitelé ročních předplatních jízdenek mají vstup zdarma na dostihy do Velké Chuchle, naopak v prostředcích povrchové dopravy propagujeme cestování na dostihy městskou hromadnou dopravou.

Text a foto: Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing

První květnovou neděli měli vstup zdarma také ti klienti Dopravního podniku, kteří si od 25. března zakoupili čtvrtletní či 90denní jízdenku a obdrželi volnou vstupenku právě na tento dostihový den.

V Chuchli panuje spokojenost se spoluprací s Dopravním podnikem.

„Návštěva na dostihový den byla jedna z největších v letošní sezoně, a tak věříme, že podobnou akci budeme moci zopakovat i příští rok,“ sdělil po jednom z dostihů ředitel chuchelského areálu Petr Drahoš.

Dopravní podnik ve svém stánku na závodistišti informoval o změnách, které byly naplánovány na 9. května a ostatní si mohli vytočit nějaké odměny na kole štěstí. Ti, kteří podle kola jezdí městskou hromadnou dopravou, dostali



Vítěz Ceny stanice Střížkov tříletý hnědák Urodos v sedle s jezdcem Jakubem Pavlíčkem.

Držitelé volných vstupenek od Dopravního podniku na neděli 4. května byli slosováni a deset z nich si odneslo propagační předměty podniku.

drobné odměny, ostatní dostali informační materiály, aby jejich následné kroky vedly právě do městské hromadné dopravy.

Prvním dostihem, který nesl jméno stanice metra, byla Cena stanice Střížkov, druhé nejhodnotnější klání odpoledne. Na start postavilo osm tříletých koní a roli favorita potvrdil hnědák Urodos ze stáje DS Dvorce, kterého na Bruntálsku připravuje Pavel Tůma, sám účastník Velké pardubické. „Urodos mě potěšil, je to takový svěhlavý koník, kterého si musím jezdit i sám v tréninku,“ představil velkou naději své stáje Pavel Tůma.

Cena stanice Letňany na 1800 metru byla také vyhrazena tříletým koním a na nepovedený start 20. dubna dal zapomenout hnědák Nice Tiger, které-



Předání čestných cen nejlepším v Ceně stanice Střížkov. Zleva majitel stáje DS Dvorce, trenér Pavel Tůma, jezdec Jakub Pavlíček a vedoucí oddělení Marketing Dopravního podniku Petr Malík.



ho pro svého otce Zdena odjezdil Filip Koplík, asi největší talent současného dostihového sportu. „Je to dobrý kůň a to dnes konečně potvrdil,“ prohodil po dostihu Filip Koplík.

Závěr vydařeného odpoledne patřil Ceně stanice Prosek na 2400 metru. Způsobem start-cíl se prosadil devítiletý hnědák Ixos v sedle s Milanem Zatloukalem. Ixose připravuje Gabriela Berková, pro kterou to bylo již třetí vítězství v průběhu odpoledne. Hattrick mladou trenérku posunul mezi nejlepší české dostihové trenéry.

Květnová taneční veselice OSPD

Pavel Ďuran

V sobotu 17. května 2008 se po dlouhých sedmnácti letech měli možnost sejít pražští dopraváci na taneční zábavě. Ples uspořádalo Odborové sdružení pražských dopraváků ve spolupráci se společností Art for Communications Group, s. r. o. a ve velkém Kongresovém sále pražského Kongresového centra se sešlo několik stovek lidí. Příjemným večerem provedl návštěvníky akce Martin Dejdar a k tanci i poslechu vyhrával od sedmé večerní do jedné po půlnoci příštího dne Pražský taneční orchestr Jindřicha Váchy. Nebylo rozhodně nabitě, ale sympaticky plno a hosté se dobře bavili. K tomu přispělo i předtančení latinsko-amerických tanců nebo milé vystoupení skupiny Dance Way. Připraveno bylo občerstvení a překvapily i ceny podávaných nápojů. Plzeňská dvanáctka za pětatřicet korun a láhev vína za sto padesát nikoho neurazily. Pozvání svých

kolegů z OSPD přijali i dva předsedové z jiných odborových organizací a za vedení podniku dorazili páni ředitelé Blažek s Petanou, kteří se také skvostně bavili.

Vstupné bylo dobrovolné a výtěžek celé akce – činil přes dvanáct a půl tisíce korun – byl určen pro Mateřskou školu speciální, Základní školu speciální, Praktickou školu a Dětský domov z Vřesovic u Kyjova. K tomu ještě jistý bonus. Vrcholem večera bylo totiž slosování cen tomboly, do níž přispěl drobnými cenami i pražský Dopravní podnik. Pět hlavních cen pak rozhodně stálo za to: gurmán se mohl těšit na uzenou vepřovou hlavu, fotografa jistě dokázal potěšit slušný digitální fotoaparát, byly tu i dva LCD televizory a cenou nejhlavnější byl zájezd pro čtyři osoby do Egypta. Do Vřesovic u Kyjova pak putovala krom finanční částky také jedna z právě zmíněných cen. Výherce jednoho z LCD televizorů se jej vzdal ve prospěch výše uvedených institucí, za což sklídl dlouhotrvající potlesk.

Vydařená akce, po dlouhé době první svého druhu, se pravděpodobně brzy dočká svého pokračování. V plesových kuloárech se dokonce hovořilo už o podzimu tohoto roku. Nechme se ale překvapit.

Zelená je tráva, fotbal to je hra



Dopravní podnik hlavního města Prahy pořádá

13. ročník fotbalového turnaje **O POHÁR GENERÁLNÍHO ŘEDITELE**

**v sobotu 14. června 2008 od 8:00 hodin
na fotbalovém hřišti v areálu Ústředních dílen v Hostivaři**

Turnaje se zúčastní 8 týmů:

1. Provoz Metro a Správa vozidel Metro
2. Dopravní cesta Metro
3. Provoz Tramvaje
4. Správa vozidel Tramvaje a Dopravní cesta Tramvaje
5. a 6. Provoz Autobusy a Správa vozidel Autobusy
(první dva týmy z turnaje autobusů)
7. Štábní útvary DP
8. SPŠD

Týmy budou rozděleny do dvou skupin po čtyřech, kde se utkají každý s každým, nejlepší dvě družstva postupují do semifinále, týmy na 3. a 4. místě hrají o konečné umístění. Hrací doba je 2 x 15 minut, finále se hraje 2 x 20 minut.

**VSTUPNÉ ZDARMA!
OBČERSTVENÍ ZAJIŠTĚNO!**

Rádi uvítáme všechny fanoušky, kteří přijdou povzbudit své favority!

WWW.DPP.CZ

FLORENC

I. P. PAVLOVA



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



Smyčka Výstaviště slaví sté narozeniny

Je to jedna z nejmalebnějších tramvajových smyček v Praze. Skrývá se totiž pod letitými stromy Královské obory. Dne 15. května 2008 oslavila své sté narozeniny. Je z dnešních pražských kolejových smyček „služebně nejstarší“ a současně drží ještě jeden primát – je první stálou tramvajovou smyčkou v Praze. Sice jsme už rok před ní jednu smyčku měli – tu opravdu první – ta ale byla od počátku jen krátkodobým provizoriem při sokolském sletu. Podívejme se spolu do minulosti smyčky Výstaviště a připomeňme si, proč před sto lety vlastně vznikla.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

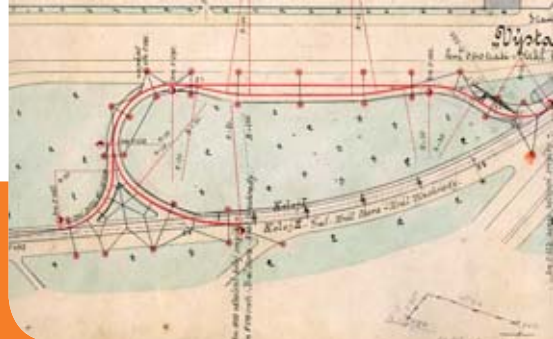
Dnes si při procházce Královskou oborou kolem tramvajové smyčky zřejmě neuvědomíme, jak to tu v první dekádě 20. století vypadalo. Nyní je tu většinou naprostý klid, zpravidla i při významnějších akcích, které se na Výstavišti konají. Tenkrát ale nebyly osobní automobily (tedy ne v takovém rozsahu jako dnes), nejezdilo do Holešovic metro. Královská obora bývala především o nedělích a svátcích velmi vyhledávaným rekreačním místem, takže nás asi překvapí, že poměrně daleko do jejího nitra jezdily i tramvaje, které u výstaviště měly pouze stanici. Od roku 1898, kdy se na výstavišti konala Výstava architektury a inženýrství, během které do Královské obory začaly místo koňky jezdit elektrické tramvaje, sice ve zdejší stanici existoval kolejový přejezd, na kterém obracely posilové spoje, ten byl ale v roce 1905 při napojování traťového úseku od holešovické elektrárny zrušen. Veškeré manipulace s vlaky se odehrávaly na konečné u vozovny v oboře, kde od roku 1901 bylo k dispozici 6 kolejí (vlastně tři souběžná dvoukolejná obratiště s přejezdem). Poslední den roku 1906 přijala podatelna Elektrických podniků



Smyčka Výstaviště na jaře 2008. Je to zřejmě jedna z nejpříjemnějších a nejklidnějších tramvajových konečných. Foto: Mgr. Pavel Fojtík

dopis od výkonného výboru Jubilejní výstavy obvodu Obchodní a živnostenské komory pražské, chystané na rok 1908. Výkonný výbor upozorňoval, že očekávaný počet návštěvníků pravděpodobně převyší počty dosažené při Zemské jubilejní výstavě v roce 1891, tj. 2 a půl milionu platících osob, nepočítaje v to různé funkcionáře, vystavovatele, úředníky, zaměstnance areálu apod. A většina návštěvníků se měla současně stát cestujícími pražskou městskou hromadnou dopravou. To byl úkol pro městský dopravní podnik.

Dne 14. února 1907 byl v půl třetí na odstavě koleji na Josefském náměstí (náměstí Republiky) přistaven salonní motorový vůz č. 200, ve kterém se sešli nejvyšší funkcionáři Elektrických podniků a výkonného výboru výstavy. Jejich společným úkolem bylo prověřit na místě samém, tj. u výstaviště, jak nejlépe vyřešit dopravní situaci v této oblasti. Přizváni byli i zástupci Zemského výboru Království českého, který byl uživatelem zdejších pozemků, ale také vrchní zahradník Královské obory. Zástupci městského dopravního podniku byli na schůzku



Tak vypadala kolejová smyčka u výstaviště před sto lety, v roce 1908. Fotografii z té doby (zatím) neznáme.



Smyčka Výstaviště [či u „Fučíkárny“, jak jsme někdejšímu Parku kultury a oddechu Julia Fučíka říkali] byla svědkem mnoha významných událostí. Například se tady 9. května 1974 loučily s Pražany staré tramvaje. Jednou za deset let se sem vydají i historické tramvaje z Muzea MHD v Praze. (Foto Archiv DP)



Fandové pražské dopravy chodili na smyčku rádi fotografovat tramvaje T1.

Foto: Archiv DP, Křehlíkova sbírka



V roce 1978 jsme mohli při mistrovství světa v hokeji vidět několik dní na smyčce a její kusé odstavné kolejí vlaky s pro tramvaje nezvyklým linkovým označením A.

Foto: Ing. Ivo Mahel

dobře připraveni a předložili návrh na nejvhodnější technické řešení, pomocí kterého by byly předpokládané návaly zvládnuty. Bylo jim jasné, že konečná v Královské oboře se k tomuto účelu nehodí. „Veliký počet vozidel, která na tomto konečném nádraží se nahromadí nelze z tohoto konečného bodu dosti rychle vypravovat, zejména z toho důvodu, že založená čelná stanice v remis vyžaduje pro vrácení se vozů resp. vlaků množství úkonů (změnu stanoviště řidičů, otáčení dotkových tyčí, spojování vlečných vozů, přepínání světla, přenášení dvířek atd.), které vyznačují značného času, který jinak mohl by být použit pro provoz sám, a tím se výprava valně zdržuje,“ uváděla technická zpráva. Jediným vhodným řešením byla výstavba kolejové smyčky, „ve které by se vozy obracely samočinně bez dalšího zdržování tím, že by ji pouze projely.“ Navržené řešení se setkalo s velkým uspokojením organizátorů výstavy. Zbývalo tedy získat povolení od dvorního eráru (zámeckého hejtmánství), který byl vlastníkem Královské obory, souhlas od Zemského výboru Království českého a samozřejmě vyřešit i další běžnou administrativu spojenou se stavbou tramvajových tratí. Než byla smyčka postavena, mohli se Pražané (a samozřejmě i Elektrické podniky) přesvědčit v praxi o výhodách kolejových smyček. V červnu 1907 začal na Letné všesokolský slet, při kterém byla poprvé v Praze použita klasická kolejová smyčka. Její pomocí se podařilo bez sebemenších problémů zvládnout návaly cestujících. V srpnu, po skončení sletu byla smyčka rozebrána. Dne 30. března 1908 se u výstaviště sešla úřední komise, aby vykonala tzv. politickou pochůzku – dnešními slovy místní šetření. Na závěr jednání zástupce ministerstva železnic udělil Elektrickým podnikům stavební povolení a během krátké doby byla smyčka postavena. Po Velikonocích

bylo instalováno trolejové vedení a na počátku května byla smyčka připravena k provozu. Patnáctého května 1908 se opět sešla komise, aby provedla technicko-policejní zkoušku. Účastníci řízení využili ke zkoušce motorový vůz č. 264 a vlečný vůz č. 602, které byly, coby nově dodané tramvaje, současně úředně vyzkoušeny. Současně byla vyzkoušena i spojovací kolej na Josefském náměstí kolem kostela sv. Josefa, která měla zjednodušit obrácení vložených vlaků jedoucích od výstaviště. Ty měly obracet jízdu přes Poříčí. Protože veškeré zkoušky byly úspěšné, komise vyslovila souhlas se zahájením provozu od téhož dne. V sobotních novinách 16. května 1908 se objevila stručná zpráva oznamující, že „obě zařízení byla vzata v užívání dnešní den ráno“.

Smyčka se v praxi opět prokázala jako velmi užitečné zařízení při zvládnání velkých návalů, a dokonce inspirovala vinohradskou městskou radu, která chtěla podobné zařízení pro divadelní vozy u vinohradského divadla. Elektrické podniky tuto druhou smyčku postavily ještě během roku 1908 a využívaly ji i pro vložené posilové spoje jezdící v trase Purkyňovo náměstí (náměstí Míru) – Výstava. Zatímco smyčka Výstaviště existuje dodnes, vinohradská byla zrušena při rekonstrukci náměstí v roce 1928. Jak smyčka vypadala v době svého vzniku? Největší rozdíl proti dnešku byl v tom, že místy, kde je dnes odjezdová část smyčky s předjízdňovou kolejí, vedla do Královské obory dvoukolejná trať, ze které tedy smyčka odbočovala. Protože tehdy se jezdilo ještě vlevo, byl směr pojiždění smyčky opačný než dnes. Vratný oblouk, kterým smyčka v levostranném provozu z tratě odbočovala, byl protáhlejší než dnes, protože měl poloměr 50 m, a navíc tu byl spojovací oblouk o délce 41 m od vozovny v Královské oboře na smyčku. Tehdejší odjezdové (dnešní vjezdové) protioblouky byly proti dnešku

mnohem ostřejší (poloměr 30 a 20 m, dnes 43 a 25,5 m). Podle tehdejšího staničení měla smyčka délku (jen) 221 m. V odjezdové části byla předjízdňová kolej. U výjezdu ze smyčky byla postavena dřevěná čekárna. Smyčka se dlouhá léta neměnila, teprve v roce 1944, v době velkého nedostatku kolejnic, byla snesena trať do Královské obory a pravá kolej v úrovni smyčky (při pohledu do obory), včetně spojovacího oblouku od bývalé vozovny, a zůstala zachována jen přímá kusá kolej o délce 77 m. V té době se už jezdilo vpravo, a tak před nástupní zastávkou nebyla předjízdňová kolej. Od 12. září 1946 byla kusá kolej prodloužena o dalších 78 m, protože příležitostně zde byla potřeba odstavit v době návalů větší množství rezervních vlaků. Teprve v roce 1952 se uskutečnila rekonstrukce části smyčky. Oblouky byly upraveny v zásadě do dnešní podoby a přibyla druhá předjízdňová kolej o délce 132 m. Od té doby se na smyčce po stavební stránce už nic nezměnilo. Jen stará čekárna, která vlastně stála v příjezdové části smyčky, už vzala za své. Na smyčce Výstaviště se vystřídala celá řada tramvajových linek. Kromě různých posilových a vložených vlaků byla první zdejší mimořádnou linkou osmička, která tu obracela od 7. června 1908 do 18. října 1908 a zajišťovala alternativní spojení výstaviště se Starým Městem. Kromě zvláštních a posilových vozů tu pochopitelně obracely i pravidelné linky, někdy dokonce dvě, naproti tomu některá období tu nekončila žádná pravidelná linka, například v letech 1982–1990. Řadu let zde byla typickou linkou šestka a mnozí z nás ji pamatují v trase Park kultury a oddechu Julia Fučíka (tak se výstaviště jmenovalo od počátku 50. let do roku 1990) – Karlov, Dětská nemocnice. Dnes je tu „doma“ linka č. 5 (od roku 2003) a především oblíbená sezonní historická linka č. 91, která tu má konečnou od roku 1991.





Předchůdci dnešních zastávkových označnicků

V letech 2001–2003 se DP KONT@KT velice podrobně věnoval problematice zastávkových označnicků neboli zastávkových sloupků. O všechny tramvajové i autobusové označnický se stará odbor Zastávky, který je součástí jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT). V letošním roce začaly opět probíhat velmi rozsáhlé debaty na téma „Jak dál s označnický“.

O projekt se zajímá řada útvarů Dopravního podniku a ani ROPID nestojí stranou. Pro připomenutí „moderní“ historie jsme požádali (stejně jako v čísle 4/2001) o spolupráci pana Jiřího Čermáka, jehož unikátní fotografie, včetně komentářů, vás (doufejme) zaujmou. Dnešní část je věnována sloupkům tramvajovým, o autobusových si povíme zase příště.

Text a foto: Jiří Čermák, zpracoval Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Dlouhá léta platilo, že určujícím prvkem pro vymezení zastávky je staniční tabulka. Mělo to praktické výhody pro dopravce, protože její instalace se mohla snadno přizpůsobit místním poměrům. Tabulky tak byly umísťovány nejen na samostatných sloupcích, ale i na sloupech veřejného osvětlení, trakčních sloupech, domovních fasádách, případně i na dřevěných telefonních sloupech. Teprve od poměrně nedávné doby je poloha zastávky jednoznačně vymezena umístěním zastávkového sloupku. Zastávkový sloupek je obvykle prvním kontaktním bodem ve vztahu cestujícího k dopravci. Sloupek by proto měl plnit celou řadu funkcí, které jsou ale často ve vzájemném příkrém rozporu. Stačí třeba připomenout požadavek na maximum informací a zároveň minimum využitelného prostoru. Samotný sloupek by měl mít určitou estetickou úroveň, na druhou stranu by ale měl být výborně i finančně nenáročný. Připomeňme dále potřebu odolnosti nejen proti povětrnostním podmínkám, ale i vůči vandalům. Logickým požadavkem je pak také jednoduchá montáž a údržba. Ten výčet není pochopitelně

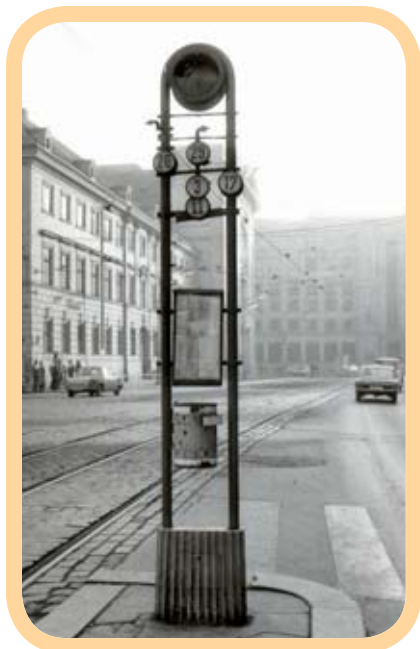
úplný, ale doufám, že i tak jsme dostatečně nastínili jednoduchost této součásti provozu MHD. Zejména v prvních desetiletích existence hromadné dopravy byly zastávkové sloupky a tabulky výtvarným dílem. Stačí zde vzpomenout na ozdobné litinové rámečky staničních tabulek, které byly ještě k vidění i po roce 1970. Patřily určitě k těm nejhezčím. K velmi zajímavým počínům patřil sloupek z konce první republiky, který měl dokonce osvětlené jízdní řády. Po druhé světové válce však došlo k postupnému úpadku, kdy vzhled zastávkového sloupku se stal tou nejposlednější záležitostí. Základním materiálem se staly ohýbané a svařované trubky, z nichž byl vytvořen sloupek dlouhá léta dominující především na autobusových a trolejbusových zastávkách. V síti elektrických drah ho doplňovaly různé typy parkových svítidel, jejichž variant bylo opravdu hodně. Zvoleny byly zřejmě i proto, že je bylo možné využít pro prosvícení symbolu zastávky. Tím byla zprvu prostá koule, posléze pak další různé tvary luceren (viz články Pavla Fojtíka v DP KONT@K Tu 2 a 3/2002).



Zdobný litinový rám vytvářel jednu z nejhezčích podob pražských zastávkových sloupků. Zde zároveň vidíme, jak se řešila potřeba umístění většího počtu linek. Variant ale bylo samozřejmě více. Zastávka Horky, 19. dubna 1971.



Jako základ pro označení zastávky je zde použita lampa veřejného osvětlení. Vlastním symbolem je ta skleněná koule, poněkud rušená reflexem od slunce. Piktogram označující stanoviště taxi pouze využívá stejnou lampu, se zastávkou nemá jinak nic společného. Malostranské náměstí, 6. června 1973.



Výtvarně i funkčně podařený sloupek z konce I. republiky. Na snímku je ovšem už ve značně okleštěné podobě, neboť mu chybí prosklená skříň na jízdní řády, která bývala umístěna mezi nosnými sloupky. Náměstí Republiky, 13. ledna 1973.



Mnohým z vás důvěrně známý střídací bod, přesto možná marně pátráte v paměti, kde by to mohlo být. Nuže tedy: Ke Stírce, 20. dubna 1975.



Svého času dost rozšířený typ sloupku. Vyskytoval se v různých variantách jak soklu, tak lucerny. Vozovna Kobylisy, 13. května 1974.



Zastávkové sloupky bývají občas i posly smutných zpráv. Nás však daleko víc zaujme velmi názorný doklad konstrukce v textu zmiňovaných sloupků z kovových trubek. Těšnov, 29. dubna 1974.



Poměrně zdařilý typ sloupku, který bohužel neustále doplácel na „dětské nemoci“. Těžko říci, zda byla na vině nepovedená konstrukce, nekvalitní materiál či výroba, nebo špatná údržba. Jisté ale je, že věčně otevřená okénka s piktogramem tramvaje, zatékání vody do skříňky s jízdními řády, nebo osvětlení, které prakticky znemožňovalo četbu kýžených informací, z něj postupně udělaly spíš ostudu pražské MHD. Nábřeží kapitána Jaroše, 8. listopadu 1980.



Potřeba vyznačení vyššího počtu projíždějících linek vedla k tomu, že některé sloupky byly ověšeny celou řadou smaltovaných čoček s jejich čísly. Důvodem zdvojeného označení některých linek je odlišná trasa v nočním provozu. Denní linky byly provedeny modře, noční pak červeně. Pražský hrad, 21. března 1976.





Poznali jste místa na soutěžních fotografiích



V březnovém DP KONT@KTu jsme přinesli tři soutěžní fotografie, které ukazují první pražské autobusy někdy v letech 1908–1909. S napětím jsme očekávali, zda se podaří čtenářům identifikovat místa, na kterých byly autobusy zachyceny. Jaké tedy byly výsledky?

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv



První fotografie zachytila autobus Laurin & Klement na Pohořelci. Pokud se postavíte na tramvajovou zastávku ve směru do centra tak, abyste měli Keplerovu ulici za sebou a pohlédnete směrem k nízkým domkům, za nimiž se tyčí budovy Strahovského kláštera, spatříte jednopatrový dům s růžovou fasádou, za jehož střechou je patrné cimbuří. Má číslo popisné 143 a jmenuje se Forklovský či U Modré hvězdy. V jeho druhém podlaží je nika se sochou Panny Marie. Právě tato část domu je vidět na soutěžní fotografii. (Pochopitelně jméno domu jsme po vás nepožadovali.)

Poznat **druhý snímek** bylo z předložené trojice bezpochyby nejtěžší a nepomohl by asi ani výlet na místo samé, protože domy v levé části snímku už neexistují. A přitom by vlastně stačilo se v prostoru zastávky Pohořelec jen otočit o 180 stupňů směrem k ústí Keplerovy ulice. Právě tam, kde dnes vedou tramvajové koleje, stávaly až do první poloviny 30. let minulého století domy čp. 116 a 117, které byly zbořeny při rozšiřování Keplerovy ulice. Původně vedly od roku 1926 tramvajové koleje starou Keplerovou ulicí v proluce mezi zmíněnými domy a dnešním nárožním domem čp. 114 (Kučerův palác). Až do roku 1906 tu stál ještě dům čp. 115 a celá skupina domů tvořila nepřetrženou řadu. Máte-li doma knížku známé historičky Kateřiny Bečkové Hradčany a Malá Strana z edice Zmizelá Praha, nalistujte si stranu 76. Na obrázku č. 55, vlevo vzadu, jsou oba domy vidět, stejně jako dům čp. 115 a dodnes stojící Kučerův palác, avšak ještě ne v dnešní nárožní podobě. Na fotografii tedy vpravo vidíme dnes již pozměněný (a na snímku poněkud retušovaný) západní bok paláce. Dodejme ještě, že se při rekonstrukci ve 30. letech značně změnila niveleta Keplerovy ulice, v místě je-



jího vyústění na Pohořelec je chodník u Kučerova paláce stále v původní úrovni. Upřímně řečeno – kdybyste tento snímek neuhodli, nepovažovali bychom to vzhledem k náročnosti úkolu za velkou chybu a uznali jsme i dvě správné odpovědi. (Abychom k vám byli féroví, v době, kdy jsme fotografii v DP KONT@KTu zveřejnili, ještě jsme si sami nebyli stoprocentně jistí, o které místo jde.)



Kdo neuspěl u druhé fotografie, měl možnost poznat ještě **třetí obrázek**, který byl z předložené trojice jistě nejlehčí. Brindova restaurace, která je na snímku s autobusem Ariès dobře vidět, je dům čp. 107 na Loretánském náměstí a dnes se jmenuje U černého vola. Na snímku je i vidět orientační číslo 1, které má dodnes. Jen pro zajímavost si uvedme, že ve výše zmíněném zbořeném domě na Pohořelci čp. 116 rovněž bývala kavárna a restaurace Josefa Brindy. (Její pěkný snímek je v citované knížce Hradčany a Malá Strana, str. 76, č. 56).

A jak jste soutěžili? Stoprocentně správné odpovědi uvedl jen jediný soutěžící – Pavel Dušek z Prahy-Petrovic. Na druhém místě se dvěma správnými odpověďmi (chyboval u druhého snímku) se umístil František Boček z zovozny Pankrác. Oběma soutěžícím gratulujeme. Jako odměnu za správné odpovědi získají knižní ceny s dopravní tematikou.



Příběh rychlodrážní jednotky R1 pro pražské metro

Je jen málo bílých míst v historii pražského metra, která obestírají určitá tajemství a nejasnosti. Jedno z nich je i projekt rychlodrážní jednotky R1, iniciovaný v roce 1967 rozhodnutím vybudovat v Praze metro. Projekt, jehož vzestup i pád bezprostředně souvisel se stavbou mostu přes Nuselské údolí a jehož historie byla později mnohokrát zamlžována či zkreslována.

Ing. Viktor Baier, Robert Mara



Jednotka R1 na Železničním zkušebním okruhu VÚŽ u Velimi v II. etapě prototypových zkoušek. Foto: ČKD Praha

Na začátku byla smutná událost

V květnu 2007 zemřel ve věku 79 let hlavní projektant rychlodrážní jednotky R1, Ing. Antonín Honzík, který dlouhá léta pracoval v závodě ČKD Tatra. Zde se zabýval vývojem a konstrukcí tramvajových vozidel a na počátku 60. let vytvořil se svojí konstrukční skupinou projekt dnes již legendární tramvaje T3, ale i první typy článkových tramvají (K1 a K2). Kromě desítek odborných ocenění z tuzemska i zahraničí byla roku 1964 práce Honzíkovy skupiny oceněna i politickými představiteli rady Národního výboru hl. m. Prahy a pokračováním této úspěšné dráhy se logicky stalo vedení projektu rychlodrážní jednotky R1. Ta se bohužel stala Honzíkovi doslova osudnou. Nejenže se projekt nedostal do fáze sériové výroby, byl navíc při železniční nehodě prototypových jednotek v lednu 1972 Ing. Honzík vážně zraněn a po návratu do zaměstnání se nestačil divit. Projekt R1 se stal (nejen pro Ing. Honzík) nesplněným snem a zároveň mu způsobil mnoho nepříjemných komplikací v dalším životě. Paradoxem je, že když byl již čtyři roky v důchodu, byl znovu povolán do práce, aby se podílel na vedení projektu nové soupravy M1 pro pražské metro, do jehož čela nebyla v ČKD Praha k dispozici žádná výrazná osobnost s potřebnými zkušenostmi. Úmrtí významného konstruktéra Ing. Honzíkova bylo hlavním impulzem

pro Roberta Maru, aby se pokusil získat více informací o projektu jednotek R1 a následně již krůček k myšlence vydání samostatné publikace (více informací v DP KONTAKTu 3/2008). Podařilo se shromáždit velké množství dokumentačního materiálu a očitých svědectví, která vnášejí více světla do celého projektu.

Do roku 1967 vítězila myšlenka podpovrchové tramvaje

Před osudovým vládním rozhodnutím o přímé výstavbě metra vznikla řada projektů různého rozsahu, uvažujících převedení nejzatíženějších přepravních proudů v hlavním městě do podzemí, a to buď formou podpovrchových tramvajových úseků, nebo samostatným a nezávislým systémem metra. Nejdříve byl na sklonku 30. a počátkem 40. let rozpracován projekt tzv. Konsorcium sdružených firem, které mělo kromě stavební části víceméně nezávislého systému metra i velmi podrobně rozpracován projekt potřebného vozidla. Dvě prototypové jednotky R1 tak byly prvně realizovaná vozidla podzemní dráhy v ČSSR, ale nikoliv vozidla prvně projektovaná. Před rokem 1967 vítězila myšlenka realizace přechodové etapy podpovrchové tramvajové dopravy s pozdější přeměnou na nezávislý systém metra. Zde se proto předpokládalo nasazení osvědčených tram-

vají T3, resp. odvozených článkových modifikací. Pro tuto vozbu byl původně projektován také most přes Nuselské údolí. V srpnu 1967 vše změnilo vládní rozhodnutí o přímé výstavbě podzemní dráhy (metra). Při zpětném pohledu to bylo rozhodnutí nepochybně prozíravé, leč ve své době přinášející četné problémy. Rozpracovaná stavba podpovrchového tramvajového systému musela být za pochodu přepracována na plnohodnotnou podzemní dopravu, aktuální začala být otázka vozidel i dalšího technologického vybavení, pro technologickou i stavební část chyběly potřebné zkušenosti, souběžně bylo navíc nutné zpracovat i studie cílového řešení městské dopravy v Praze (tedy i dopravy silniční). V návaznosti na zmíněné vládní rozhodnutí bylo usku- tečněno množství studijních cest pro získání potřebných vstupních poznatků. Následně byla v duchu tehdejší politické orientace Československa zahájena rozsáhlá spolupráce se Sovětským svazem, který poskytl množství speciální technologie, odborné poradce, možnost odborných stáží atp. Jen díky této (později s oblibou zatracované) spolupráci se v dané době podařilo v poměrně krátkém čase zvládnout celé know-how výstavby i provozu metra a vyškolit řadu kvalifikovaných specialistů v tuzemsku. Od počátku bylo uvažováno též s nákupem sovětských vozidel metra, hlavní překážkou jejich aplikace však byl rozestavěný →





Pozdější hlavní projektant jednotek R1 v závodě ČKD Tatra, Ing. Antonín Honzík (uprostřed) v odborné diskusi nad výkresy článkové tramvaje s technologem Gleichem (vlevo) a projektantem Otakarem Maňasem (vpravo). Kolem roku 1964.
Foto: archiv rodiny Honzíkových

most přes Nuselské údolí, který byl projektován pro maximální nápravové zatížení 10 tun. Z uvedeného důvodu bylo v roce 1968 skutečně výběrové řízení, v rámci něhož bylo rozhodnuto přistoupit na nabídku rychlodrážních jednotek typu R1 z ČKD Praha.

Projekt R1 dostává zelenou

Na základě výsledků výběrového řízení se vývoj čsl. vozidla metra rozbíhá na plné obrátky. Kromě již zmíněného Ing. Honzíka jmenujme za hlavní představitele projektu ještě Ing. Ivana Peroutku, hlavního projektanta elektrické výzbroje ze závodu ČKD Trakce, Ing. Miroslava Kahouna, hlavního projektanta podvozkové části za Výzkumný ústav kolejových vozidel a pana Josefa Daňka, hlavního řešitele systému elektropneumatické brzdy. Uvedení pánové řídili práci desítek lidí, zúčastněných na celém vývoji. Již od začátku byl největším nepřítelem celého projektu čas a poměrně výrazné průtahy technických jednání, způsobené nedostatečnými zkušenostmi s řízením takto rozsáhlé investiční akce. Nesoulad určitých odborných skupin do projektu navíc vnášel dodatečné technické požadavky, které nebyly součástí schváleného řešení a zásadním způsobem komplikovaly průběh vývoje. V rekordně krátké době tří let se podařilo vytvořit pozoruhodné technické dílo s jehož konstrukcí do té doby nebyly v Československu žádné zkušenosti. Prototypy byly dokončeny v první polovině roku 1971, na potřebné zkoušky, úpravy pro sériovou výrobu a vlastní stavbu potřebné série vozů tak zbývalo pouze 2,5 roku (zahájení zkušební provozu metra bylo plánováno na 1. 1. 1974), což je doba žalostně krátká, nezaručující možnost prove-

dení všech potřebných úprav a zdokonalení pro požadovanou vysokou míru spolehlivosti.

Nuselský most opět rozhodujícím činitelem

K jednotkám R1 se po mnoha letech „informačního vaku“ váže mnoho nepřesných tvrzení. Uvádí se, že s odstoupením od projektu R1 a rozhodnutím dát přednost vozům sovětské výroby bylo nutné zesílit konstrukci mostu. Jednotka R1 dostala v zadání konstrukční omezení maximálního nápravového zatížení 10 tun, což byla hodnota extrémně nízká i pro přední světové výrobce, dosažitelná jen nejmodernějšími výrobními technologiemi (např. vozovými skříněmi ze speciálních ocelí či hliníku). Tuzemské vozidlo, jehož vývoj byl silně svázán tehdejší výrobní i materiálovou základnou, tuto hodnotu splnilo jen za cenu mimořádně odváženého konstrukčního řešení vozové skříně s rozsáhlým využitím laminátů. Daní za toto řešení byla především nevhodnost některých materiálů z hlediska protipožární ochrany v provozu na podzemních trasách. Výsledná konstrukce vozové skříně prototypů byla tedy jen praktickou demonstrací skutečnosti, že v tehdejších podmínkách nelze postavit bezpečné a trvanlivé vozidlo pro metro s maximálním nápravovým zatížením 10 tun. Bylo zřejmé, že úpravy vozové skříně do provedení, splňujícího hlavní bezpečnostní a spolehlivostní požadavky povedou ke zvýšení nápravového zatížení přibližně na 12 tun, což bylo v rozporu s maximálním dovoleným zatížením mostu přes Nuselské údolí. Na přelomu let 1970 až 1971 proto bylo hledáno řešení umožňující zvýšení nápravového zatížení vlaků

Budoucí první strojvedoucí-instruktoři pražského metra při přijetí na Národním výboru hlavního města Prahy v březnu 1970, krátce před odjezdem na stáž v moskevském metru. Zleva pánové Petr Vostřez, Jan Huptych, Milan Žák, Jiří Maroušek, Jiří Fiala, Vlastimil Kutina a Oldřich Chára. Tito pánové později sloužili také jako strojvedoucí jednotek R1 při zkouškách na Kačerově.
Foto: Historický archiv DP Praha



projíždějících v tubusu mostu. Řešení bylo navrženo v několika alternativách prostřednictvím ocelového roznášecího roštu přenášejícího část zatížení ze dna mostu do jeho boční konstrukce. Roku 1971 byla úprava Nuselského mostu definitivně schválena a zjištění, že most bude potřeba vyztuzit i pro jednotky R1 bylo také začátkem konce čsl. projektu. Padla tím totiž jedna z podstatných výhod tuzemského projektu a výpočty bylo prokázáno, že rošt je schopen roznést zatížení i od souprav typu Ečs. Aplikaci sovětských vozů tak nebránila prakticky žádná překážka.

Odstoupení od projektu R1 pro trasu I.C pražského metra

Jedním z hlavních důvodů konce čsl. projektu se často uvádí nehoda jednotek R1, u které se s oblibou spekuluje i o jejím úmyslném zavinění. Havárie prototypu na zkušební trati však neměla zásadní vliv na odstoupení od myšlenky na nasazení R1 na trasu metra I.C, o kterém již bylo rozhodnuto v první polovině roku 1971. Nehoda obou prototypů R1 ze 14. ledna 1972 měla fatální důsledky především na další osud samotného vývoje jednotek R1, jehož výstupy ČKD Praha plánoval využít v jiných zakázkách. Úmyslné zavinění nehody se při zvážení všech jejích okolností jeví jako velmi pošetilá představa. Jen shodou okolností tehdy nedošlo ke smrtelným úrazům lidí ve voze či techniků údržby pracujících v provizorní remíze. Rozhodně by se tehdy našel daleko bezpečnější a jednodušší způsob, jak na ne zrovna ideální, provizorní zkušební trati inscenovat nehodu. Navíc v tehdejším státem ovládaném hospodářství nebylo sebemenšího důvodu pracně a nebezpečně dokazovat nepohodlnost výrobu inscenovanou nehodou. Plně postačovalo jediné rozhodnutí, proti kterému neexistovalo odvolání. Podle dobových zápisů, fotografií z místa nehody i očitých svědectví šlo jednoznačně o selhání strojvedoucího, pravděpodobně vlivem mikrosrpanku, což mělo vzhledem k absenci bezpečnostních prvků na trati fatální následky. Prvopočátek odklonu od projektu byl již v roce 1971, kdy bylo provedeno mnoho vzájemných porovnání a rozborů důsledků z nasazení obou typů vozidel (československého či sovětského). Nakonec bylo především s ohledem na časovou tíseň, kdy opravdu neexistovaly záruky, že se celý vývoj podaří plnohodnotně dokončit v daných ter-

mínech, rozhodnuto projekt R1 vyřadit z výstavby pražského metra. Často proklamovaná, výhradně politická rovina tohoto rozhodnutí tak není zcela správná. Za jednoznačný projev politické orientace země je možné považovat snad jen volbu náhradního dodavatele za ČKD Praha, kterým se nestal žádný ze světových výrobců moderních vozidel (např. vítězná nabídka výběrového řízení z roku 1968 od firem ASEA-ASJ ze Švédska), avšak výrobce zastaralých a energeticky náročných vozů ze Sovětského svazu. Na druhou stranu sovětské vozy v pražském metru, vycházejícím ze sovětských zkušeností a technologie, obstály poměrně dobře a spolehlivě, byť za cenu řady kompromisů. Jejich provoz byl zahájen v květnu 1974 a trvá prakticky dodnes.

Sedm statečných v Moskvě

Dohady o tom, že bylo o vozidlech metra předem rozhodnuto, podporoval i fakt, že prvních sedm strojvedoucích, budoucích instruktorů pražského metra, odcestovalo již 1. dubna 1970 do Moskvy. Strojvedoucí však v této době nevěděli, na jakých soupravách po svém návratu budou jezdit. Jejich hlavním úkolem bylo seznámení se s řízením provozu a vlastním provozem metra, pro což byla praxe v jedné z největších podzemních drah světa nanejvýš výchovná. V Moskvě jezdili naši strojvedoucí na vozech typu E v depu Sokol, přičemž zážitek to pro ně byl nezapomenutelný a někdy i dosti drsný. Interval okolo devadesáti vteřin, jezdilo se bez zabezpečovacího zaří-

zení, tak jak ho známe z Prahy. Jízda probíhala jen podle návštěvidel a jedinou pojistkou při selhání strojvedoucího byl autostop. Vzhledem ke krátkému intervalu se jezdilo stylem „brzda – plný plyn“. Jezdilo se dvojmužně a při poruše tak bylo heslo dojet za každou cenu, protože pomocník strojvedoucího některé závady opravoval během jízdy. Po svém návratu se všichni strojvedoucí zúčastnili provozních zkoušek jednotek R1 na kačerovské zkušební trati. Byli tak jediní, kteří mohli objektivně porovnat jízdní vlastnosti a ovládání obou typů vozů, i když za rozdílných podmínek provozu. Strojvedoucí upozorňovali, že R1 byla úplně jiné koncepce a měla blíže k tramvaji. Jednoznačně si pochvalovali jízdní vlastnosti a ovládání soupravy (např. naprosto plynulou synchronizaci a ovládání elektrické a pneumatické brzdy apod.). Již v té době, ale bylo zřejmé, že bude nutné udělat pro sériovou výrobu několik úprav. Vůz nevyhovoval některým požádním předpisům, měl kvůli chybnému zadání větší obrys, rovněž konstrukce vozové skříně i elektrické výzbroje vyžadovala jisté úpravy a pro sériovou výrobu by se musela také zvýšit spolehlivost mechanismu otírání dveří (vše je u obdobných projektů naprosto běžné).

Co říci závěrem?

Je těžké zpětně hodnotit projekt, který nedostal v provozu šanci, ale při současných vědomostech by byla aplikace jednotek R1 z časových důvodů rizi-



Železniční nehoda jednotek R1 na zkušební trati Kačerov dne 14. ledna 1972 se nesmazatelně zapsala do vývoje našich kolejových vozidel i historie pražské městské hromadné dopravy. Na snímku jsou hrozivě vypadající čela jednotek krátce po oddělení havarovaných souprav.
Foto: Historický archiv DP Praha

ková. Nikdo dnes neví, jak by dopadly úpravy jednotek pro sériovou výrobu a jaká by byla jejich provozní spolehlivost. V té době také nikdo nevěděl, jakým tempem porostou přepravní nároky a že bude nutné již v krátké době nasazovat do provozu soupravy v celé délce nástupiště. Projekt R1 skončil ve vztahu k pražskému metru v letech 1972–74, kdy bylo postupně uzavřeno financování jeho vývoje z rozpočtu trasy I.C pražského metra. Vývojový úkol převzal roku 1972 podnik ČKD Praha, který v jeho provádění krátce pokračoval (etapa zkoušek na zkušebním okruhu VÚŽ ve Velimi), avšak v roce 1976 byl úkol definitivně zastaven a ukončen. Je škoda, že se výstupy náročného vývoje nepodařilo nikde uplatnit v praxi, ačkoliv ve své době byla řada prvků velmi progresivních.

Chcete vidět, jak (by) mohlo vypadat pražské metro? Jedte do Paříže!

Pražské metro oslavilo teď v květnu své 34. narozeniny a v červnu tomu bude už sto deset let, co Ladislav Rott předložil městské radě poprvé návrh na stavbu podzemní dráhy v Praze. Položili jste si někdy otázku, jak mohlo pražské metro vypadat, kdyby se v roce 1898 Rottova myšlenka uchytila? Přemýšleli jste, jak mohlo naše metro vypadat, kdyby se uskutečnil ve své době nejreálnější projekt konsorcia?



Stanice Gare de Lyon (Lyonské nádraží). V té době sloužila Pařížanům už 106 roků. Mohla tak vypadat některá ze stanic pražského metra, kdyby se uchytila v roce 1898 idea Ladislava Rotta?

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: autor, reprodukce archiv DP



Jedna z typických stanic pařížského metra – Richelieu-Drouot na lince č. 8. Tak nějak mohly vypadat stanice pražského metra, kdyby se realizoval válečný projekt konsorcia.

Návrh stanice pražského metra Radnice, vypracovaný architektky J. Pokorným, V. Kubaštou a R. Ungerem v roce 1941 z Projektové kanceláře podzemní dráhy v Praze. Srovnajte si tuto vizualizaci s předchozím snímkem.



Navštívíte-li Paříž, ve které jezdí jedna z nejstarších podzemních drah světa, získáte zřejmě velmi reálnou představu o tom, jak mohlo pražské metro vypadat, kdyby se některé z dávných návrhů realizovaly. Zřejmě by Praha neměla tak rozsáhlou síť jako Paříž, ale mnohé tamní stanice či technická řešení by byla zcela jistě obdobná a odpovídající době. Otec myšlenky pražské podzemní dráhy Ladislav Rott ve svém dopisu městské radě jen orientačně nastínil směr, kterými by mohla první trať vést (druhou trať naznačil mnohem povrchněji). Nezabýval se vlastně ani konkrétní polohou stanic, vyjma jedné přestupní, ani detaily technického řešení. Nezmínil se ani o vozech. Chtěl jen, celkem logicky, využít dobové „rozkopanosti“ Prahy, ve které se asanovala velká část Starého a Nového Města (včetně Josefova) a současně se stavěla kanalizace. Možná jako obchodník železem viděl určitou šanci, že by se v případě rozpracování a realizace nápadu chytil. Metro už v Evropě jezdilo v Londýně a Buda-

pešti a se stavbou první tratě začínala i Paříž. Přestože Rottův návrh nebyl dále rozpracován a byl jen poměrně stroze odmítnut, takže se vlastně neobjevila žádná technická, natož architektonická představa o podobě stanic, můžeme jakousi představu získat právě v Paříži, kde se první trať v roce 1898 stavěla. Tunely by zcela jistě byly hloubené a stavěly by se důsledně pod ulicemi. Některá z větších stanic pražského metra (například konečných) mohla vypadat například jako stanice Gare de Lyon na nejstarší lince, označené dnes číslem 1 a žlutou barvou. Do provozu byla uvedena 19. července 1900. Železné sloupy ve stanici působí mimořádně zajímavým dojmem. Nebyt moderních vlaků typu MP89CC nebo třeba automatů na nápoje, snadno se tu myšlenkami můžeme přenést o jedno století zpátky a představovat si, že něco takového mohlo vzniknout v Praze. (Některé podobné prvky najdeme i ve stanicích nejstarší linky podzemní dráhy – földalatti – v Budapešti.)

Možná se vám tato úvaha zdála přehnaná – budiž. Ale budeme-li si prohlížet některé další stanice a srovnáme-li je s mladšími pražskými návrhy, které vypracovali architekti a inženýři Konsorcia stavebních firem na počátku druhé světové války, budeme překvapeni, jak mnoho mají společného. Podívejme se například na pařížskou stanici Richelieu-Drouot na lince č. 8, která byla otevřena 30. června 1928. Je to jednoduší klenutá stanice s bočními nástupišti, v jejichž čele je pevné schodiště do podchodu. Obložení stěn a stropu je z obdélníkových keramických kachlíků. Stanic tohoto typu je v Paříži velké množství. Porovnejme si tuto skutečnou stanici s architektonickým návrhem (dnes bychom řekli vizualizací) stanice Radnice od zmíněného konsorcia, která měla stát zhruba tam,

kde je dnes pražská stanice Staroměstská. Co vidíme? Jednoduchou klenutou stanici s bočními nástupišti, v jejímž čele je pevné schodiště do podchodu, a malé keramické obdélníkové obklady stěn... Stanice, ač svojí klenbou působí raženým dojmem, se měly stavět – podobně jako v Paříži – jako hloubené a vyzdívat se. Také tratě měly být většinou hloubené. Inspirovali se snad pražští architekti v Paříži?

Projekt konsorcia předpokládal v Praze také zajímavé přestupní čtyřkolejné stanice Museum a Florenc, které měly umožňovat i přejezd z jedné tratě na druhou. Chcete-li získat alespoň částečný dojem, jak vypadá vedle sebe několik podzemních nástupišť oddělených kolejemi, navštivte stanici Châtelet-Les Halles, otevřenou v roce 1977, která je přestupním uzlem druhé pařížské sítě metra RER (Réseau Express Régional = Regionální rychlodrážní síť). Proti pražským záměrům tu ale najdeme čtyři nástupišť a 7 kolejí (v Praze to měla být jen dvě nástupišť se čtyřmi kolejemi). Ale určitý dojem jistě získáte, přestože je tu prostor větší. Pro zajímavost si dodejme, že podobné vícekolejné stanice měla mít i síť pražské povrchové tramvaje, projektovaná v šedesátých letech. Měly to být stanice Florenc, Muzeum a Náměstí Míru. S ohledem na skutečnost, že v síti měly jezdit běžné tramvaje T3 s dveřmi na pravé straně, měly mít stanice čtyři koleje a čtyři nástupišť.

Mnohé klenuté jednoduší stanice pařížského metra s bočními nástupišti skýtají ještě jednu zajímavost – trať je v nich v oblouku, což je pro pražské metro nepřijatelné. Také pražský válečný projekt metra podle konsorcia počítal s tím, že některé stanice nebudou přímé, takže opět můžeme získat představu, jak mohly některé naše stanice metra vypadat.

Moderní stanice Châtelet plně automatizované linky č. 14. Ve voze typu MP89CA jsou v místech, kde obvykle bývá stanoviště strojvedoucího, sedadla pro cestující.



Sít pražského metra se v roce 1941 projektovala s minimálním poloměrem tunelu 125 m (dnes je povolený poloměr na tratích, které jsou v provozu s cestujícími 300 m). Jak se jezdí malými poloměry dvoukolejnými tunely můžeme v Paříži vidět téměř na každém kroku. Projedte se pařížskou linkou 5 mezi stanicemi Bastille a Gare d'Austerlitz a svezete se pomalou jízdou i úsekem o poloměru tratě pouhých 40 m! Kromě toho v tomto úseku (ale i na jiných místech Paříže) si uděláte představu, jaké to je, když metro vyjede z tunelu a překoná řeku po mostě. Také to v Praze konsorcium plánovalo. Trať C do Holešovic měla přes Štvanici překonat Vltavu po novém mostě, stejně jako trať B na Smíchově.

Znáte takové to „coby kdyby“, které v nás občas hlodá? Tak například, kdyby se uskutečnil některý ze starých návrhů metra, byly by už stanice zrušeny? Jak to pak vypadá? Také na takovou otázku najdete v Paříži odpověď, protože v síti metra je hned několik zrušených, opuštěných stanic a vlaky těmito místy jen projíždějí. Výše zmíněný úsek linky č. 5 takovou zajímavost přináší. Mezi stanicemi Bastille a Quai de la Rapée projedete stanicí Arsenal, která byla uzavřena při mobilizaci v září 1939 a již nikdy v ní nebyl provoz obnoven. Stejný osud potkal stanici Saint Martin na linkách č. 8 a 9 (mezi stanicemi Strassbourg Saint-Denis a République, nebo stanicí Champ de Mars, rovněž na lince 8 (mezi stanicemi La Motte-Picquet Grenelle a Ecole Militaire). V plánech sítě pařížského metra je pochopitelně nenajdete. Podobných zvláštních míst v síti pařížského metra najdeme mnohem víc. Ostatně během více než stoleté historie se není čemu divit.

V nadpisu článku je v závorce slůvko „by“. Chtěl jsem tím naznačit, jak by mohlo jednu pražské metro vypadat. I na tuto otázku můžeme v hlavním městě Francie hledat odpověď. Praha se může právem chlubit prostornými a světlými stanicemi, v mnoha případech architektonicky odvážnými a ceněnými (Rajská zahrada, Střížkov a další). Přesto i v Paříži najdeme několik námětů odpovědí na uvedenou otázku. (Například, jak i v podzemí můžeme vidět zeleň.)

Pojem „automatické metro“ většinou známe. Na nejmladší lince pařížského metra č. 14, uvedená do provozu ve dvou etapách (v roce 1998 a 2003), byste ve vlaku marně hledali strojvedoucího nebo nějaký jiný personál. Ve vlcích neexistuje ani kabina strojvedoucího.

Cestující v prvním (či posledním) voze se mohou za jízdy dívat přímo do tunelu, což by jistě ocenili v Praze především kluci. Provoz na trati je plně automatický. Pro zajištění bezpečnosti cestujících ve stanicích jsou proto hrany nástupiště od vlastních nástupišť odděleny uzavíratelnou bezpečnostní stěnou, jejíž prostupy se otevírají až současně s dveřmi soupravy, která u nich zastaví zcela přesně. Protože bezpečnostní stěny jsou průhledné, nepůsobí stanice menším dojmem. Navštivte například (opět) stanici Gare de Lyon. V sousedství stejnojmenné stanice linky č. 1, nejstarší v Paříži, najdete i jednu z nejmodernějších a nejmladších stanic.

Druhá věc, která se jednou možná v Praze (znovu) objeví, jsou turnikety. Pařížské metro patří k velmi vytíženým. Přesto u turniketů nedochází ani v nejsilnější špičce k návalům. Do turniketů se vkládá buď platná jízdenka (jinak se turniket neotevře) nebo se ke speciální čtečce přikládá čipová karta. Výjimky, které by umožňovaly některé kategorie cestujících bez odbavení vstoupit do stanice, neexistují. (Nelegální překonání turniketu je slušným sportovním výkonem...) V síti expresního metra RER musí cestující do turniketu vložit jízdenku i při opuštění stanice, protože vlaky RER, na rozdíl od klasického metra, projíždějí více tarifními pásmy. Tím je zabráněno tomu, aby cestující, který má jízdenku jen na jedno pásmo, úmyslně „přešel“. Pokud se tak stane, musí se vrátit do příslušného pásma. Vzpomínáte si ještě na pražské metro v době turniketů? Bylo to v letech 1974–1985. Děravých míst u turniketů bylo velmi mnoho. Například u výstupů některých stanic, které byly mimo dohled dozorců (Sokolovská C), stačilo jít podél stěny, kde žádná zábrana nebyla. Jakmile byl člověk v „uzavřeném“ prostoru, byl nepostižitelný. Ostatně i kolem dozorců se ve špičce dalo celkem bez problému projít.



Stanice Barbès-Rochechouart na lince č. 4. Vystupující cestující má k dispozici tabuli o výstupu a přestupu (v popředí), přicházející cestující má především informaci o tom, za jak dlouho přijede další vlak (vzadu). Nula na tabuli značí, že vlak je ve stanici, další přijede za 2 minuty.

Další inspirací, kterou v Paříži pro pražské metro najdeme, jsou informace pro cestující, které se týkají příjezdu vlaku. Zatímco v Praze se 34 roků ve stanicích dozvídáme informaci, před kolika minutami nám vlak odjel, v Paříži ve všech stanicích najdete na nástupišti elektronickou informaci, za jak dlouho vám vlak přijede (vyplatí se to i při dvouminutovém intervalu). A nejen to – stejná tabule přináší údaj ještě o následujícím vlaku. Takže víte, že ten nejbližší vám přijede za minutu a následující za tři... Nemusíte tedy hledat papírové jízdní řády. Že i v Praze se taková informace dá poskytnout, o tom jsme se přesvědčili svého času na reklamních tabulích (tam šlo o informaci doslova na vteřiny, to v Paříži není...). Pařížské metro vás tedy přeneso do historie i do budoucnosti současně. Naznačí nám v reálu alespoň trochu i pražské nerealizované sny. A pokud vás pařížské metro neosloví, přesto cesty do Paříže nelitujte. Je nádherná. 🚇

Turnikety ve stanici Invalides. Z podchodu se vchází na jednotlivá nástupiště linek č. 8, 13 a linky C expresního metra RER. Nezbytnou součástí vestibulu každé pařížské stanice je informační středisko pařížského dopravního podniku RATP, kde lze zakoupit všechny typy jízdenek.





Soutěž Automechanik Junior 2008

- semifinále Praha

Střední průmyslová škola dopravní, a. s.

Pražské kolo soutěže AMJ se konalo ve dnech 23.–24. dubna 2008 v odloučeném pracovišti SPŠD, a. s., Na Valentince a ve školní budově v Moravské ulici. Soutěžící žáci z pěti pražských škol se zde zúčastnili na celkem deseti pracovištích praktických a poznávacích úkolů prováděných na modelech i motorových vozidlech. Zkušební témata byla vybrána ze širokého spektra simulovaných poruch a situací, ve kterých měli soutěžící správně uplatnit osvojené technologické postupy oprav. Ve škole Moravská byli soutěžící podrobeni počítačovému testu teoretických znalostí. Průběh soutěže doprovázela přátelská atmosféra a množství dobré nálady. Pro hladký průběh soutěže bylo vykonáno maximum nejen z naší strany, ale i ze strany ostatních účastníků a zejména soutěžících žáků, kteří se pod tíhou vědomostí a dovedností snažili dosáhnout co možná nejlepších výsledků a co nejlépe reprezentovat svoji školu, za což si zaslouží poděkování.



telská atmosféra a množství dobré nálady. Pro hladký průběh soutěže bylo vykonáno maximum nejen z naší strany, ale i ze strany ostatních účastníků a zejména soutěžících žáků, kteří se pod tíhou vědomostí a dovedností snažili dosáhnout co možná nejlepších výsledků a co nejlépe reprezentovat svoji školu, za což si zaslouží poděkování.

cích žáků, kteří se pod tíhou vědomostí a dovedností snažili dosáhnout co možná nejlepších výsledků a co nejlépe reprezentovat svoji školu, za což si zaslouží poděkování.

Šachový turnaj

Střední průmyslová škola dopravní, a. s.

Dne 28. března 2008 pořádala naše škola 2. ročník šachového turnaje soukromých SŠ. V letošním školním roce se turnaje zúčastnilo 9 škol z celé republiky. Na 1. místě se umístili žáci Masarykova klasického gymnázia z Říčan, 2. místo obsadili žáci SOU a SOŠ, SČMSD, s. r. o. ze Znojma, o půl bodu méně získali a na 3. místě se umístili žáci naší školy. Ceny a diplomy vítězům předal ředitel pořádající školy Ing. František Novotný. V závěru celé akce obdrželi všichni hráči diplom za účast na turnaji a drobný upomínkový balíček.



Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti
Helena Bajerová

Z velkého množství dotazů na mimořádnou srpnovou valorizaci jsem vybrala následující: Bude mi navýšen důchod o mimořádnou valorizaci, která má činit v průměru 465 Kč měsíčně a která by měla být od 1. 8. 2008, když důchod chci přiznat až od 1. 10. 2008?

Mimořádné zvýšení důchodů – mimořádná valorizace – by se týkala všech důchodů, které by byly přiznány v roce 2008 (od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2008), tzn. před 1. 8. 2008 i po 1. 8. 2008.

Mimořádná valorizace by byla od srpnové splátky důchodu. Je třeba ještě stanovit konkrétní podmínky valorizace důchodů nařízením vlády, jehož návrh je již MPSV zpracován. Vláda by měla projednat a schválit tento návrh nejpozději na první červnové schůzi. Původní návrh, že by důchody byly navýšeny v průměru o 465 Kč měsíčně (což by znamenalo odlišnou částku dle výše jednotlivých přiznaných důchodů), byl změněn tak, že od srpnové splátky důchodu bude každému důchodci zvýšen důchod o jednotnou částku 470 Kč měsíčně. Zvýší se tzv.

základní výměra důchodu o 470 Kč – z 1700 Kč na 2170 Kč. Zvýšení bude stejné pro poživatele důchodů starobních, předčasných starobních, částečných i plných invalidních, sirotčích, vdovských i vdoveckých, kteří pobírají pouze 1 důchod, ale i pro důchodce, kteří mají tzv. souběh důchodů (např. starobní + vdovský), neboť základní výměra 1700 Kč (po zvýšení 2170 Kč) náleží pouze k jednomu důchodu (tedy pouze 1x).

V návrhu je i zvýšení příplatků k důchodům, které byly přiznány ke zmírnění některých křivd způsobených komunistickým režimem a k ocenění účastníků odboje a některých pozůstalých po nich, ve výši 3,6 % částky příplatku. Tyto příplatky se zvyšují též od srpnové splátky důchodu.

Po zveřejnění nařízení vlády o mimořádné valorizaci a konkrétních podmínkách ve Sbírce zákonů budou čtenáře informovat. Zatím vás informuji pouze o návrzích.

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, posílejte na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo volejte na telefonní číslo 724 237 528.

Kulturní tipy

Kolotoč kulturních akcí se nezastaví ani v červnu. Pár tipů, jakou ze sedaček této atrakce si nenechat ujít, najdete v následujících řádcích. V kinech se objeví hned dvojice poměrně očekávaných filmů. Divadla se chystají spíše již na prázdniny, a tak se podíváme do výstavní síně. No a na závěr tradiční přehlídka větších koncertních akcí.

kino

V průběhu června by se měly dostat do kin i dva snímky, které jsou diváckou obcí vcelku očekávány. Prvním z nich je filmová premiéra hrdinek televizního seriálu, který známe pod stejným jménem, jaké ponese film. Po skončení šesté řady seriálu přišli jeho producenti s celovečerní verzí příhod čtveřice kamarádek Mirandy, Samantha, Charlotty a Carrie. Zkrátka, fenomén **Sex ve městě** míří od



5. června na plátna našich kin. Tím druhým je pokračování série seriálu přišli jeho producenti s celovečerní verzí příhod čtveřice kamarádek Mirandy, Samantha, Charlotty a Carrie. Zkrátka, fenomén **Sex ve městě** míří od 19. června).

V nové části nazvané **Letopisy Narnie: Princ Kaspian** se ale sourozenci Petr, Zuzana, Edmund a Lucie vracejí do jiné země, než jakou na konci minulého dobrodružství opustili. Zemi vládne železnou rukou zlý král Miraz a narnijská bájná stvoření a mluvící zvířata se ukrývají. Sourozenci, povolání zpět z války sužované Anglie, se musejí pokusit o záchranu mírumilovných narnijských obyvatel a pomoci zpátky na trůn jeho náležitému dědici, mladému princovi Kaspianovi.



výstava



V Galerii Klementinum můžete do 29. června navštívit výstavu nazvanou **Od Hollara k Beuysovi**. Ta představuje bezmála šedesát grafických

listů, jejichž autoři patří mezi přední osobnosti světové výtvarné scény. Větší část výstavy je sice zaměřena na tvorbu dvacátého století, ale již ze samotného názvu vyplývá, že zde nescházejí ani autoři ze starších dob: Václav Hollar, Francisco Goya nebo Odilon Redon. Ze špičkových tvůrců éry moderní pak zde jsou zastoupeni například Marc Chagall, Pablo Picasso, Egon Schiele, Gustav Klimt, Oskar Kokoschka, Paul Klee, Henri Matisse, Vasilij Kandinskij, Joseph Beuys, Friedensreich Hundertwasser či Victor Vasarely.

hudba

Také v červnu nás čekají koncerty velkých jmen světové hudební scény. Hned třeba v úterý 3. června si budou vzájemně konkurovat dva koncerty. Na novém fotbalovém stadionu Slavie v Edenu by se měla představit **Metallica**, která se do Prahy vrací po čtyřech letech,



zatímco v hokejové hale Sparty na holešovickém Výstavišti obsadí scénu

rockový kytarový „čarostřelec“ **Joe Satriani**, u něhož se učilo několik světových kytaristů (mj. třeba i právě „metallikovský“ Kirk Hammett).

V pátek 6. června se se svou troškou do mlýna přidá i libeňská O2 Arena, kde se objeví další z rockových legend, kapela **Kiss**.



Vzpomínáte-li si na kapelu Faith No More, která dostoupala ke svému vrcholu v devadesátých letech, jistě vám nebude neznámé jméno frontmana souboru **Mika Pattona**. A právě na něj, ve spolu-



práci s italským triem ZU, se může v rámci festivalu STIMUL těšit v úterý 17. června Divadlo Archa. ZU se

věnují originálnímu mixu free jazzu, punku a hardcore a Patton jejich muziku svým expresivním hlasovým projevem posouvá ještě do dalších dimenzí. V odborných kruzích se o nich hovoří dokonce jako o následnících kultovních No Means No. A ještě jednou O2 Arena. V pondělí 23. června se tam představí americký skladatel, zpěvák, kytarista a vlastně i multi-instrumentalista **Lenny Kravitz**.



V úterý 24. června si ve sportovní hale na Výstavišti můžete zavzpomínat s Jožo Rážem a kapelou **Elán** na koncertě k 30 letům existence kapely. No a na-



konec, sice to v době uzávěrky ještě nebylo stoprocentně potvrzeno, ale povídá se povídá, že by se v neděli

8. června měli v Divadle Archa objevit držitelé Oscarů za song Falling Slowly z irského filmu **Once**, tedy duo **Markéta Irglová a Glen Hansard**.



-mis-



