

DP

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

kontakt

červen 2002 • ročník 7 • číslo 6 • zdarma

Financování nové dodávky 20 souprav vozů metra

Rada hlavního města Prahy schválila 30. října loňského roku svým usnesením vyhlášení dvou obchodních veřejných soutěží. První z nich byla vyhlášena na předložení nabídky na nejvhodnější způsob financování nákupu vlakových souprav pro provoz pražského metra a druhá na zajištění pořízení vlakových souprav formou finančního leasingu. Obě soutěže byly vyhlášeny v obchodním věstníku 5. prosince 2001. Částka potřebná k profinancování činila téměř 90 milionů euro a 1,5 miliardy Kč, což při současném kurzu představuje téměř 4,5 miliardy Kč. Jednou ze zadávacích podmínek bylo stanovení splatnosti úvěru na 15 let s možností dvouletého odkladu splácení.

Do každé z obou soutěží se přihlásili 3 uchazeči. Dne 14. ledna letošního roku proběhlo otvírání obálek, při kterém byli 2 uchazeči soutěže na leasing vozů pro neúplnost nabídky ihned vyřazeni. V soutěži na financování vozů při otvírání obálek postoupili všichni tři uchazeči.

Dne 15. dubna 2002 byla jako nejvhodnější vybrána společná nabídka České spořitelny, a. s. a ČSOB, a. s. Tyto dvě banky nabídly financování formou syndikovaného úvěru bez nutnosti záruky města. Jako záruky zvolily jiné nástroje ručení (například zástavu pohledávek na dotace, patronátní prohlášení města, zástavu nových vozů). Ostatní nabídky, zejména vzhledem k tomu, že ručení města vyžadovaly, musely být odmítnuty, protože tento požadavek je v rozporu se zákonem o hlavním městě Praze.

S předkladateli nejvhodnější nabídky byla okamžitě zahájena jednání o úvěrové smlouvě, neboť podle zákona o zadávání veřejných zakázek musí být příslušná smlouva uzavřena do 30 dnů od uplynutí zadávací lhůty.



Jednání byla velmi intenzivní a usilovná, protože na tak složitou smlouvu zbývalo velmi málo času, a tak všechny strany pracovaly na vyhovujícím znění i přes víkendy a květnové svátky. Precizovaly se jak ekonomické podmínky smlouvy, tak i právní aspekty, zejména požadavky bank vůči hlavnímu městu Praze. Úsilí všech zúčastněných bylo završeno 15. května podpisem smlouvy. Podpis smlouvy je však podmíněný, záleží zejména na odsouhlasení textu patronátního prohlášení Zastupitelstvem hl. m. Prahy 30. května letošního roku. Před 5. červnem 2002 může Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost kdykoliv od smlouvy odstoupit bez uvedení důvodu.

Pokud smlouva nebude vypovězena, vozy budou dodávány podle smluveného harmonogramu od února 2003, úvěr bude řádně čerpán a vyčerpan, poslední splátka bude uhrazena do konce roku 2019. Kolik bude ve skutečnosti úvěr stát, nelze v současné době ani odhadnout, protože úrok se bude odvíjet podle úrokových sazeb na mezibankovních trzích, a to i zahraničních. Navíc lze úvěr v případě potřeby (například mimořádné dotace na vozy metra) splatit i předčasně.

Ing. Marie Pilařová, obchodně – ekonomický úsek ředitelství

Foto: o. z. Metro



Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

**Patříme
mezi české
uznávané firmy!**

3

**Preference tramvají
světelnou signalizací
na Podolském
nábřeží**

5 až 6



**Nejvíce cen si
z Vysokého Mýta
odvezli zástupci řepské
garáže**

12 až 13



**Nehodovost autobusů
o. z. Autobusy v roce
2001**

14 až 15

**Z
obsahu**

Celá dlouhá léta, co se zabývám historií městské hromadné dopravy v Praze, jsem si přál uvidět nějakou fotografii kuriózní tramvajové tratě, která v našem hlavním městě existovala pouhé tři týdny. Teď se mi ten sen splnil, a protože jde o doklad vsutku ojedinělé stavby, myslím si, že je naší povinností tento objev „poslat dál“. (Jak říká jeden můj kolega – teprve publikovaná fotografie získává smysl.) Shodou okolností právě v těchto dnech je tomu přesně sedmdesát let, co byla zmíněná tramvajová trať postavena. Co se to tedy v Praze v roce 1932 odehrálo?

Ne, nešlo o nějakou výstavní či pouťovou atrakci. Byla to trať, po které jezdilo dokonce šest pravidelných

Tramvajová trať na dvacet dní

nebyla dokončena obě předmostí. Především na novoměstské straně bylo nezbytné zvýšit nábrží až o 80 centimetrů. Protože tudy byly vedeny tramvajové tratě do Podolí a na Karlovo náměstí, znamenaly stavební práce pro pražskou dopravu velkou komplikaci. Bylo tudy vedeno celkem 7 tramvajových linek – č. 4 a 17 v přímém směru po nábrží, č. 20 v relaci od Národního divadla do Resslovy ulice a linky č. 15, 16, 18 a 21 z Resslovy ulice směrem k Palackého náměstí. Tramvajové koleje od Karlova náměstí byly až na nábrží vedeny původně v přímce. V souvislosti s výstavbou mostu je bylo zapotřebí nejen vyzdvihnout do nové nivelety, ale také částečně přeložit, aby směřovaly do osy nového mostu.

Dne 17. února 1932 se na Riegrově náměstí (tak se původně dnešní Jiráskovo náměstí jmenovalo) sešla úřední komise, aby projednala postup stavby. Veškeré práce musely být bezpodmínečně dokončeny tak, aby bylo možné Jiráskův most využít pro veřejnou dopravu během blížícího se IX. všesokolského sletu. Žádné zdržení tedy nepřicházelo v úvahu. Elektrické podniky hlavního města Prahy nemohly přerušit tramvajovou dopravu na tolika linkách, proto bylo při jednání komise konstatováno, že „...postup prací bude řízen tak, aby provoz elektrických drah co nejméně byl rušen: některé trati budou převedeny do ulice Spálené, pro ostatní se položí zatímní povrchové koleje, které musí být závčas připraveny.“ S několikaměsíčním předstihem se tak Elektrické podniky začaly připravovat na rekonstrukci. Na konci dubna 1932 požádaly Elektrické podniky obvyklým způsobem ministerstvo železnic o souhlas se stavbou. Zástupce ministerstva předem ujistil vedení Elektrických podniků, že se kvůli provizoriu nebude muset scházet samostatná komise.

Položit povrchové koleje bylo pro pracovníky vrchní stavby rychlou a doslova rutinní záležitostí. Podobně bylo snadné zavěšení trolejového vedení, i když bylo nutné na některých místech, především na náměstí, vztyčit provizorní sloupy. Dočasná tramvajová trať začínala na severním okraji Riegrova náměstí, kde byla napojena na stávající koleje, odbočovala na východní stranu náměstí, pokračovala Podskalskou třídou a Trojanovou ulicí se opět vracela na nábrží, kde ústila do běžné tratě. Byla v celém průběhu dvoukolejná a měřila 359 metrů. Aby bylo zachováno také spojení Karlova náměstí se Smíchovem a Podolí, byl zřízen dvoukolejný spojovací oblouk o délce 37 metrů, který propojoval koleje v Resslově ulici s provizoriem v Podskalské. Na křižovatce s Resslovou ulicí byla pro všechny pojižděné směry zřízena zastávka. Nejmenší poloměr oblouků tratě byl 21,40 metru. Koleje

byly položeny docela jednoduše na dlažbu a jen tam, kde to bylo nezbytně nutné, byly podloženy slabou vrstvou šterku. To byl ostatně běžný způsob kladení povrchových kolejí.

Provoz na provizorní trati byl zahájen 14. května 1932. Byly na ni odkloněny všechny zdejší linky s výjimkou „dvacítky“, která objížděla Národní a Spálenou ulicí. O provozu na provizoriu byli provozní zaměstnanci informováni oběžníkem č. 43. Jediným bezpečnostním opatřením bylo toto konstatování: „*Ridičům tratí, pojiždějících po povrchových kolejích, se připomíná co nejdůležitěji, aby po těchto jezdili opatrně a volně, aby nedošlo k vyjetí vlaku z kolejí a tím event. k zastavení veškeré dopravy na tomto místě.*“

Potřebné rekonstrukční práce proběhly přesně podle plánu a také provoz na provizoriu byl zcela bez závad. V noci z 2. na 3. června 1932 byly provizorní koleje odpojeny a ráno 3. června byl zahájen pravidelný provoz po nábrží i po přeložené části tratě z Resslovy ulice. Povrchové koleje byly rychle odstraněny a jen stopy po závěsech vrchního vedení připomínaly, že Podskalskou ulicí jezdily tramvaje.

Trochu kuriózní (a typicky úřední) přístup pak představuje výnos ministerstva železnic ze 6. června 1932 (tedy vydaný po skončení stavby), ve kterém se konstatuje: „*Projekt na prozatímní koleje a provozní úpravy spojené s úpravou předmostí Jiráskova mostu na Riegrově náměstí v Praze II, které jste použili, schvalujeme. Připoujíte schválenou soupravu předloženého projektu ponecháváme si jeho otisk.*“ Nabízí se přirozeně otázka, co by ministerstvo dělalo, kdyby se mu na projektu tratě (v té době už zase neexistující) něco nelíbilo...

Tramvajová trať v Podskalské a Trojanově byla jednou ze zajímavých epizod pražské tramvajové historie. Od 25. června 1932 byla v provozu druhá třetina mostu a mohly po něm být vedeny sletové autobusové linky. Zbývající část byla předána do užívání až 27. listopadu 1933 a tím byl Jiráskův most definitivně dokončen. Ačkoliv...

Jen málokdo si pamatuje, že už v té době na Jiráskově mostě ležely také tramvajové koleje. Položeny byly už ke konci října a v prvních listopadových dnech roku 1931. Předpokládalo se totiž, že na smíchovské straně bude záhy prolomena nová ulice směrem ke Kartouzské. Nová tramvajová trať byla postavena zatím jen v délce asi 350 metrů na mostě, ale nebyla napojena ani na novoměstské, natož na smíchovské straně. Koleje ležely na mostě nevyužity 16 roků! Na podzim roku 1947 byly odstraněny v souvislosti s přípravou na zahájení provozu na nové trolejbusové trati. Jiráskův most se tak do historie pražské tramvajové dopravy zapsal nejen provizorní tratí při výstavbě svého novoměstského předmostí, ale také nejdéle položenými a přitom nikdy nepoužitými tramvajovými koleji. Bohužel neznáme zatím žádnou fotografii, na které by byly koleje zachyceny. **Mgr. Pavel Fojtík**

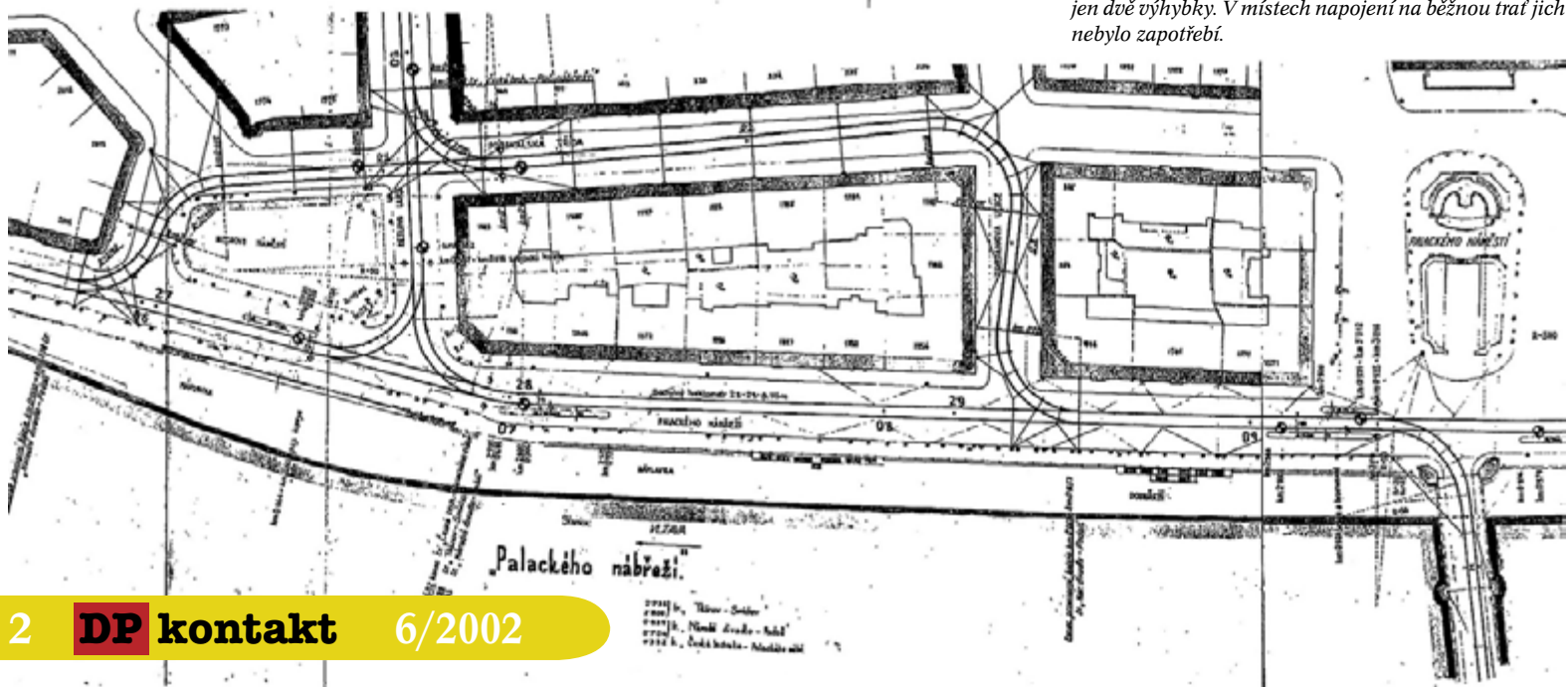
Situační plán provizorní tratě, který byl předložen ministerstvu železnic. Je na něm zachyceno i původní vedení kolejí z Resslovy ulice. Na celém provizoriu byly použity jen dvě výhybky. V místech napojení na běžnou trať jich nebylo zapotřebí.



Na unikátním snímku ze sbírky ing. Ivo Mahela se mjejí dvě soupravy linky číslo 16 na nároží ulic Podskalské (dnešní Gorazdovy) a Trojanovy. Zřetelně je vidět jednoduchý způsob položení kolejí přímo na dlažbu. Za povšimnutí stojí i dopravní značka pro motoristy - tabulka s textem „PRO JÍZDU UZAVŘENO“. Jen pro zajímavost dodáváme, že linka č. 16 jezdila ve špičce v intervalu 4,8 minuty. Pokud chcete znát intervaly dalších zdejších linek, tak: č. 4 - 5,5 min., č. 15 - 5,2 min., č. 17 - 5 min., č. 18 - 5,5 min a č. 21 - 5 min. Na provizorní trať to byla celkem slušná zátěž, že?

linek. Tramvajová trať, o které se zmiňujeme, měla provizorní charakter. Dočasných kolejí známe celkem dost i ze současné doby. V dřívější většině bývaly provizorní koleje kladeny souběžně s rekonstruovanou tratí. Střední a starší generace si zřejmě vzpomene na jednokolejná provizoria vedená „mimo tramvajové úseky“ po vnějším obvodu Vítězného náměstí v roce 1966 nebo jiným podjezdem u vyšehradského železničního mostu v roce 1969, ti mladší si snad pamatují dvoukolejnou trať ve vysočanské ulici Na Rozcestí v roce 1982.

Trať, které je věnovaný dnešní článek, musíme hledat v dnešních ulicích Gorazdově (kdysi Podskalské) a Trojanově na Novém Městě. Byla postavena v souvislosti s výstavbou Jiráskova mostu. Ten se uváděl do provozu postupně ve třech etapách. První část, kterou představovala prostřední třetina mostu, byla dána do užívání provizorně pro pěší a automobilovou dopravu ve směru na Smíchov 6. prosince 1931. V té době ještě



Patříme mezi české uznávané firmy!

Již čtvrtým rokem pořádala firma CZECH TOP 100 soutěž nazvanou 100 obdivovaných firem České republiky. Stejně jako v loňském roce se jí zúčastnil i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, a nevedl si špatně.

Pojďme ale pěkně od začátku, v základním kole soutěže bylo osloveno 2 000 firem, z nichž se do seznamu obdivovaných prosadilo 742. Naše společnost se v soutěži objevila v kategorii **Doprava, pomocné činnosti v dopravě a cestovní kanceláře**, kde se umístila na 4. místě za Cestovní kancelář Fischer, a. s., Českými aeroliniemi a. s. a Čedokem a. s., což nás může těšit.

Zcela jistě se budete ptát, podle jakých kritérií bylo prováděno hodnocení a kdo hodnotil; začněte se tedy do následujících řádků.

Kritéria soutěže:

1. Firmy jsou rozčleněny do 22 nefinančních odvětví a 3 finančních skupin.
2. Do užšího výběru postupuje nejvýše 30 firem v každém odvětví, kritériem je velikost obrátu.
3. Takto sestavený seznam je podroben hodnocení na základě 9 kritérií:
 - a. Kvalita výrobků a služeb – úroveň a kvalita nabízených produktů a služeb firmy,
 - b. Inovační schopnost firmy – schopnost a rychlost zavádění nových technologií a schopnost firmy reagovat na vývoj,
 - c. Finanční atraktivnost – zájem akcionářů o akcie firmy, její tržní cenu, zájem investorů a finanční spolehlivost firmy,
 - d. Dlouhodobá hodnota firmy – schopnost firmy dlouhodobě a stabilně se rozvíjet, zvyšovat svou hodnotu a schopnost udržet své postavení na trhu,
 - e. Kvalita managementu – schopnost managementu vést úspěšně firmu, zavádět nové postupy, systém řízení a organizace ve firmě,
 - f. Schopnost přilákat a udržet talentované lidi – zájem firmy na odborném růstu zaměstnanců, firemní

kultura, vztah k pracovnímu prostředí a pracovní podmínky, atraktivnost firmy pro zaměstnance,

- g. Odpovědnost k životnímu prostředí – zájem na zavádění ekologických technologií a ohleduplnost firmy k životnímu prostředí,
- h. Otevřenost a komunikativnost – schopnost firmy prezentovat svoje úspěchy, image firmy, vztah k médiím a celková otevřenost,
- i. Vztah ke společnosti – vztah firmy ke svému okolí, vztah k podpoře vědy, sportu, kultury a nadací, angažovanost firmy ve veřejně prospěšných činnostech.

Hodnotitelé:

1. Vrcholoví manažeři z okruhu firem v CZECH TOP 100,
2. odborní pracovníci analytických oddělení bank, auditorských a poradenských firem,
3. představitelé akademické půdy,
4. představitelé oborových svazů a profesních sdružení,
5. ostatní – členové sdružení, členové jednotlivých porot CZECH TOP 100 atd.

Ke každé anketě podobného typu můžeme mít své výhrady. Výsledky nemůžeme samozřejmě přeceňovat, ale ani zbytečně podcenění by nebylo na místě. Je vidět, že snahy o kvalitní službu, přívětivou tvář k našim zákazníkům a zavádění nových prvků jsou nejen pečlivě sledovány, ale také hodnoceny. Na dvojici prestižních tuzemských cestovních kanceláří jsme dlouhé roky nahlíželi jako na nedostupné subjekty, stejně tak tomu bylo u leteckého dopravce. Poctivou prací a vůlí mnohde zlepšit jsme se dostali na jejich úroveň. To by měl být impuls do další naší činnosti, minimálně své postavení udržet a také se nestydět za příslušnost k Dopravnímu podniku, a tím k městské hromadné dopravě. **-red-**

FISCHER

CSA CZECH AIRLINES



**Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost**

Loga čtyř českých nejobdivovanějších firem v kategorii Doprava, pomocné činnosti v dopravě a cestovní kanceláře.

Měsíc, který uplynul od uzávěrky květnového čísla, přinesl dvojici zasedání představenstva naší společnosti. První se konalo v pondělí 29. dubna a následně 20. května. Na programu jednání byly následující body.

Rozbor nákladů na rekonstrukci tramvajové tratě Palmovka – Na Žertvách. Představenstvo schválilo po důkladném rozboru uvedené akce její zařazení do plánu investic na rok 2002.

Zpráva o stavu zprovoznování nízkopodlažních tramvají RT6N1. Členové představenstva schválili další postup zprovoznování tramvají RT6N1, které by mělo být provedeno ve spolupráci se společností SKV, s. r. o. (následník bývalého ČKD Dopravní systémy), se kterou nyní probíhají jednání o spolupráci.

Kritéria posuzování efektivity příměstských autobusových linek. V závěru dubna byli členové představenstva informováni o vývoji vypravení autobusů naší společnosti ve vazbě na systém příměstské au-

Představenstvo projednalo

busové dopravy a rozvoj kolejových tras. Informace byla na květnovém zasedání doplněna o obecné zásady efektivity, kterými se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost řídí při ucházení se o provoz linek řady 300.

Přehled mimořádných událostí při provozování dráhy a drážní dopravy. Členům představenstva byl předložen přehled mimořádných událostí za období 1. ledna až 15. května letošního roku.

Informace o průběhu a výsledcích obchodních veřejných soutěží na předložení nabídky na nejvhodnější způsob financování „nákupu vlakových souprav pro provoz pražského metra“ a „na zajištění pořízení vlakových souprav pro provoz pražského

metra formou finančního leasingu“. Byly schváleny výsledky soutěže na zajištění financování nákupu vozů metra (vítěznou nabídku předložila Česká spořitelna, a. s. a Československá obchodní banka, a. s.).

Informace o podnikatelských seskupeních v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Představenstvu byla předložena informace o podnikatelských seskupeních v rámci naší společnosti. Jedná se o organizace, ve kterých má Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost kapitálový podíl.

Podklady pro rozhodnutí o podpisu smlouvy o smlouvě budoucí. Na jednání se členové nejvyššího orgánu naší společnosti také zabývali problematikou přemístění areálu Pražské strojírny, a. s. z Rohanského ostrova.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. čtvrtletí. Členům představenstva byly předloženy výsledky hospodaření společnosti za I. čtvrtletí letošního roku. Ze zprávy vyplynulo, že vývoj tržeb z prodeje jízdenek je pozitivní, v uvedeném období bylo přepraveno o 6 % více cestujících než ve stejném období roku 2001.

Potřeba komponentů zabezpečovacího zařízení PA 135 pro zajištění provozu na trati C včetně prodloužení do stanice Ládví. Představenstvo vzalo na vědomí informaci o potřebě dokoupení mobilního zabezpečovacího zařízení Matra PA 135 na vozy metra pro trať C.

Zpráva o nasazení nového zabezpečovacího zařízení (LZA) na trati A metra. Členové představenstva byli informováni o postupu nasazování zabezpečovacího zařízení (LZA) na trati A metra a bylo konstatováno, že práce probíhají v souladu s harmonogramem.

-red-

Valná hromada schválila účetní závěrku

Definitivní hospodářské ukončení roku 2001 proběhlo v úterý 14. května, kdy Rada hl. m. Prahy vykonávající působnost valné hromady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti projednala roční účetní závěrku naší společnosti za rok 2001.

Zhodnocení výsledků hospodaření naší společnosti přednesl předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek, který konstatoval, že hospodářský výsledek za rok 2001 je nulový. Jeho slova potvrdil i nezávislý auditor ing. Zdeněk Rabas. Ten dále ve svém slově připomněl, že hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je průběžně kontrolováno a nemá k němu výhrady. Generální

ředitel dále uvedl, že v roce 2001 se podařilo zastavit pokles počtu přepravených osob a byl zaznamenán nárůst tržeb z prodeje jízdenek o 6 % oproti roku 2000. V roce 2001 došlo také ke snížení kapitálové účasti ve společnostech Rencar Praha, a. s. a Inženýring dopravních staveb, a. s.

Vyjádření dozorčí rady k účetní závěrce přednesl její předseda ing. Martin Hejl. Jeho ústy dozorčí rada doporučila valné hromadě schválit roční účetní závěrku a výsledek hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za rok 2001.

V závěru jednání valná hromada schválila účetní závěrku v plném rozsahu. **-red-**

V lednovém čísle DP-KONTAKTu vyšel článek k 10. výročí vzniku integrované dopravy v Praze a jejím okolí. Nyní ještě přinášíme názory pana Manfreda Novyho na integrovanou dopravu.

Pan Manfred Novy je ředitelem Dopravního sdružení východního regionu (VOR – Verkehrsverbund Ost Region), které organizuje integrovanou dopravu v širokém okolí Vídně.

Na začátku devadesátých let několikrát navštívil Prahu a uspořádal sérii přednášek o organizaci a financování integrované dopravy. Jeho myšlenky a zkušenosti se staly jedním ze základních kamenů pro vznik integrované dopravy v Praze. Proto jsme mu při příležitosti 10. výročí vzniku Pražské integrované dopravy položili několik otázek.

DP-K Můžete nám připomenout hlavní zásady integrované dopravy?

„Jeden tarif – jedna jízdenka – jeden jízdní řád“: to je stručná formule, kterou je možno nejlépe charakteri-

Ještě k 10. výročí integrované dopravy v Praze

zovat integrovanou dopravu. Dochází tedy k tomu, že i při působení několika (nebo dokonce mnoha) dopravních podniků v jednom městě nebo regionu mohou být všechny linky používány za stejných podmínek a že přestup z linky jednoho podniku na linku jiného dopravce neznamená pro cestující žádné další výdaje.

Jedná se o veřejnou dopravu „z jedné ruky“. Nejde však jen o integrovaný tarif, nýbrž také o integrované, navzájem sladěné jízdní řády, integrované plánování rozvoje veřejné dopravy a o integrované informace pro cestující. Cestujícím přitom zůstávají skryty nezbytné dohody o zárukách výhodného jízdného, o rozdělování příjmů a financování investic a o nákladech, které nejsou kryty z příjmů z jízdného.

DP-K Jak hodnotíte dosažený stav integrované dopravy v Praze, v čem odpovídá a co mu chybí do vámi navrhovaného modelu?

Blahopřeji vám k dosaženým výsledkům integrace. Stejně jako ve VOR existuje jistě i u vás rozdíl mezi již dosaženým a tím, čeho ještě hodláte dosáhnout. Mohu ale konstatovat, že váš pásmový tarif je konstruován jasně a přehledně. Na rozdíl od VOR jste nezvolili členění na sektory, a my právě uvažujeme o přechodu ze sektorů na kruhová pásma. Pro budoucnost uvažujeme o „elektronickém ticketingu“, při studiu v zahraničí

však narážíme na nové a nové technické a finanční problémy, a rovněž na problémy s tím, jak cestující tyto systémy přijímají. O přechodu na elektronický ticketing je proto možno uvažovat pouze ve středně až dlouhodobém časovém horizontu. Koordinace jízdních řádů a informací je podle mého názoru u vás na opravdu vysoké úrovni.

DP-K Jaké jsou obecně další perspektivy integrované dopravy a kam směřuje její vývoj?

Integrovaná doprava se bude muset řídit podle proudů osob dojíždějících do zaměstnání. To znamená nutnost postupného rozšiřování integrace se začleňováním dalších dopravních směrů a dalších podniků. Pro zlepšování přijetí ze strany cestujících je třeba věnovat stále větší pozornost zvyšování kvality a spokojenosti cestujících, a v tomto ohledu jsou nezbytné příslušné kontroly. Financování integrované dopravy musí být zajištěno trvale, přičemž je možné pro podniky zavádět systémy prémiování nebo systémy „bonus-malus“.

Musíme se také do budoucna připravit na soutěž. Velice důležité však je, abychom svévolně nevrhali do hry dosažená pozitiva, ale abychom vše dobré, čeho jsme dosáhli, uchovali a natrvalo zajistili.

Ing. Jan Urban
Foto: Petr Malík



Zájem o systém Pražské integrované dopravy dokládá i tato fronta na Smíchovském nádraží, na zastávce příměstských autobusových linek.



Pohled člena Dozorčí rady po ročním působení v tomto orgánu

Podle novely Obchodního zákoníku č. 501/2001 Sb. §200, odst. 5) a na základě doplňovacích voleb zástupců zaměstnanců jsem byl volitelé z jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství zvolen dne 11. dubna loňského roku za člena Dozorčí rady naší akciové společnosti. Práci a odpovědné rozhodování člena dozorčí rady ve velké míře ovlivňuje §201 odst. 4) výše zmíněného zákona. Zde si dovoluji krátkou citaci: „Jestliže vyžadují stanovy k určitým jednáním představenstva předchozí souhlas dozorčí rady a dozorčí rada souhlas k takovému jednání nedá nebo využije-li dozorčí rada svého práva zakázat představenstvu určité jednání jménem společnosti, neodpovídají členové představenstva společnosti za škodu, která jí z důvodu splnění takového rozhodnutí dozorčí rady vznikne. Za škodu takto vzniklou odpovídají společně a nerozdílně ti členové dozorčí rady, kteří při rozhodování o jednání uvedených v první větě nejednali s péčí řádného hospodáře. Jestliže dá dozorčí rada souhlas k jednáním uvedeným v první větě, za škodu vzniklou z takového jednání odpovídají společně a nerozdílně členové představenstva a dozorčí rady, kteří při rozhodování o tom zda se má jednání uskutečnit, nevykonávali funkci s péčí řádného hospodáře.“

Moje dřívější představa o funkci a práci dozorčí rady byla taková, že funguje jako určitá revizní komise, která se hlavně zabývá již uskutečněným hospodařením daného subjektu. Po roční práci v orgánu dozorčí rady jsem zjistil, že dozorčí rada se zabývá kontrolní činností nejen vynaložených nákladů a uskutečněných příjmů minulých období, ale i předpokládaných hospodářských operací, které mají vliv na ekonomiku celé akciové společnosti včetně zaměstnanců. Dozorčí rada nesleduje jen přímé hospodaření akciové společnosti, ale komplexní činnost včetně personální

práce a pracovněprávních norem. Projednávání těchto ekonomických záležitostí jsou pro mě zdrojem spousty užitečných informací nejen v odborové práci, při jednání s vedením o. z. Autobusy, ale i pro následující vyjednávání o Kolektivní smlouvě na rok 2003 a také v připomínkových řízeních k normám, které se velmi dotýkají většiny nebo části zaměstnanců naší společnosti. V tomto roce je stále v pozornosti vývoj uzavřeného kolektivního vyjednávání a závazky představenstva akciové společnosti z uzavřené „Mzdové dohody 2002“. Dále je to novela zákoníku práce a zákona o pracovní době č. 475/2001 Sb., které mají také vliv na ekonomiku akciové společnosti.

Dozorčí rada se v průběhu roku 2001 scházela pravidelně (v případě operativní potřeby i mimořádně) a projednávala základní témata podle rámcového plánu činnosti, zpravidla za účasti přízvaných odpovědných pracovníků, který hlavně obsahoval:

- kontrolu plnění závěrů výroční valné hromady akciové společnosti,
- průběžné sledování výsledků hospodaření akciové společnosti a společnosti s kapitálovou účastí naší společnosti,
- projednávání materiálů a přijatých závěrů z představenstva společnosti,
- sledování tvorby návrhu vnitřní normy pro závazný postup při uzavírání závazkových vztahů a jejich evidenci,
- průběžné sledování zajištění dodávek vozů metra,
- sledování postupu přípravy rozpočtu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti pro rok 2002,
- operativní projednávání závažných problémů

a. s. (například vliv vývoje cen motorové nafty na hospodářský výsledek, dopady novely zákona o pracovní době pracovníků v dopravě),

- sledování postupu výstavby tratě metra IV. C1 a výstavby tramvajové tratě Hlubočepy-Barrandov, včetně možnosti pořízení nových tramvají,
- účast v hodnotitelských komisích výběrových řízení pro posuzování a hodnocení nabídek zhotovitelů příslušné investiční akce nebo dodávky,
- analyzování efektivnosti právní služby, prováděné externí kanceláří JUDr. Brož & Sokol,
- sledování situace v bývalém ČKD Dopravní systém, a. s., neboť probíhala komplikovaná jednání o odprodeji konkursní podstaty této a. s.,
- sledování problematiky související s výběrem kamerového systému pro tratě metra a s vyžádáním si provedení auditní kontroly na výběr a dodávku kamerového systému pro IV. úsek tratě B metra.

V roce 2001 věnovala dozorčí rada pozornost průběžnému sledování hospodaření naší společnosti. Projednávala pravidelně čtvrtletní výsledky hospodaření společnosti a kalkulaci nákladů MHD. Dosahované výsledky byly v průběhu celého roku hodnoceny jako dobré. Svědčí to mimo jiné i o přínosu využívání zdokonalené analytické činnosti v účetnictví na úrovni a. s. i jejích odštěpných závodů, které bylo umožněno zvládnutím možnosti plynoucí ze zavedení informačního systému SAP R/3.

Ve sledovaném období dozorčí rada svou prací a činností přispěla k dobrému hospodaření akciové společnosti a k účelnému vynaložení prostředků z dotace hlavního města Prahy ke spokojenosti Pražanů, daňových poplatníků a zaměstnanců naší společnosti.

Jiří Čada

Atlas Pražské integrované dopravy - novinka na pultech informačních středisek

S rozvojem systému Pražské integrované dopravy, který zahrnuje území hl. m. Prahy a jejího okolí, roste potřeba informací o síti městských i příměstských linek. Dostatek takových informací ovlivňuje i rozhodování o tom, jaký dopravní prostředek použít, nebo kde případně přestoupit, aby byla cesta co možná nejrychlejší a bez zbytečných komplikací.

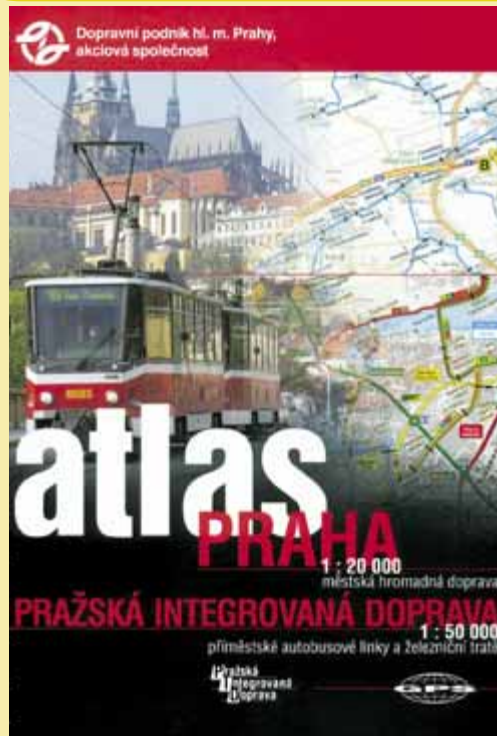
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vydal v dubnu letošního roku Atlas Pražské integrované dopravy. Jedná se o novinku významným způsobem obohacující škálu informačních materiálů vydávaných Dopravním podnikem. Přináší zatím nejkomplexnější kartografickou informaci o rozsáhlé síti linek Pražské integrované dopravy, která se nezaměřuje pouze na území hlavního města. Při jeho tvorbě byla vzata do úvahy skutečnost, že je třeba zachovat při zakreslení tras Pražské integrované dopravy rovněž vypovídací informační hodnotu mapového podkladu včetně čitelnosti názvů ulic. Proto vznikl ojedinělý způsob vyjádření dopravních sítí formou nadstavby nad základním mapovým podkladem, čímž bylo dosaženo optimálního informačního efektu z hlediska uživatele.

Je to první publikace tohoto druhu, kterou naše společnost vydává. To s sebou přináší, tak jako u každého nového počínání, i určité drobné nedokonalosti či „vady na kráse“. Z ohlasů těch, kteří už tento atlas vlastní, se o nich dozvídáme a jsou pro nás cenným vodítkem pro tvorbu jeho dalšího aktualizovaného vydání. Věříme, že poptávka po této publikaci bude taková, aby atlas nechyběl ani v příštích edičních plánech naší akciové společnosti.

Vydávaný atlas obsahuje plán města 1:20 000 (plán centra Prahy 1:5 000) se zakreslenou sítí městské hromadné dopravy, mapu Prahy a okolí 1:50 000 se sítí autobusových linek a železnice, rejstříky ulic, všech linek Pražské integrované dopravy a abecední přehled zastávek s informací o linkách, tarifních pásmech a odkazy na příslušnou mapovou část. Součástí je i seznam železničních stanic a jízdenkových automatů PID, výňatek z aktuálního tarifu PID se schématem tarifních pásem a také schéma sítě metra, tramvají a autobusů v denním i nočním provozu.

Nová publikace o 240 stranách je k dostání na pultech informačních středisek za 190 Kč.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel



Významným nástrojem trvalého úsilí o zkvalitňování služeb, které zajišťuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost jsou zejména spolu s Programem kvality služby i opatření přijímaná k nápravě oprávněně kritizovaných nedostatků. Na ně poukazují každoročně prováděné rozborů (vždy 2x za rok) oprávněných podání od cestujících veřejnosti.

Za rok 2001 bylo oddělením stížností Odboru interního auditu a kontroly ředitelství společnosti zaevidováno celkem 923 podání (835 stížností a 88 podnětů). Ve srovnání s předchozími roky 1997 až 2000 lze konstatovat, že je tento počet nejvyšší a ve srovnání s rokem 2000 došlo k nárůstu počtu o 204 podání, tj. o 28,4 %.

Stejně jako došlo k nárůstu počtu podání, došlo i k nárůstu celkového počtu oprávněných stížností, narostl i počet realizovaných podnětů se zaměřením na dopravní problematiku naší společnosti.

Z celkového počtu 307 oprávněných stížností se 298 (v roce 2000 – 204 – nárůst o 94 stížností) týkalo dopravní problematiky. Jejich rozbohem z hlediska předmětu podání je získán přehled o nejčastěji kritizovaných oblastech ze strany cestujících veřejnosti. V této kategorii vůbec nejvyšší počet oprávněných stížností byl v oblasti odbavování cestujících – 86 stížností, oblast chování provozních pracovníků kritizovalo 64 stěžovatelů a oblast

Městská hromadná doprava z hlediska oprávněných stížností

porušení provozních předpisů 56 občanů. Lze říci, že se v těchto případech opakovaně jedná o oprávněné stížnosti na chování či jednání některých zaměstnanců, kteří přicházejí do styku s cestujícími a v jejichž případě jde zpravidla o momentální selhání lidského faktoru. Zbývajících 92 oprávněných stížností se týkalo ostatních hledisek předmětu podání – nepravdivost provozu, informovanost cestujících, kultura cestování, prodej jízdenek a jiné nekvalitní služby, vedení a změny tras linek, narušování životního prostředí a jiné.

Naopak je možno od roku 1999 opakovaně kladně hodnotit a zdůraznit každoroční pokles počtu i oprávněnosti stížností kritizujících práci a pracovníky přepravní kontroly za neprofesní a nekompromisní provádění přepravní kontroly.

Pokud jde o stížnosti z oblasti vnitřních poměrů v organizaci, bylo jich podáno celkem 11, ale jen 2 byly oprávněné. Ty se týkaly pracovních poměrů našich zaměstnanců.

Již druhým rokem markantně narůstá počet telefonických a hlavně e-mailových stížností, informativních žádostí, dotazů, připomínek a upozornění na negativní jevy, zejména v souvislosti se změnami v městské hromadné dopravě. K uspokojení stěžovatelů, kteří netrvali na zaslání odpovědi, byla jejich telefonická či osobně podaná upozornění vyřizována operativně ve spolupráci s příslušnými odpovědnými pracovníky.

Budeme-li hodnotit rok 2001, lze konstatovat, že většina oprávněných stížností jde na vrub momentálního selhání a nepřiměřeného jednání provozních zaměstnanců, kteří pod vlivem různých objektivních či subjektivních příčin nevhodně plně komunikaci s cestující veřejností. Je tedy na vedoucích pracovnících, aby soustavným působením na své podřízené snižovali negativní vlivy, a tím přispívali ke zlepšení a zkvalitnění služeb pro cestující veřejnost.

Mgr. Čeněk Novák,
vedoucí oddělení stížností ředitelství společnosti

Pomoc druhým

Jistě jsme všichni zajedno v tom, že existují životní situace, kdy potřebujeme od někoho pomoc. A nezáleží na tom, zda jsme se do potíží dostali vlastní vinou, či nám je způsobil někdo jiný.

Stejně tak jsme zajedno v tom, že má-li být pomoc účinná, musí být rychlá, pokud možno nezištná a nesmí být poskytnuta ponižujícím způsobem.

A do třetice jsme zajedno v tom, že lidí, kteří umějí svoji pomoc takto poskytnout, není zrovna mnoho.

Je krásné, že v kolektivu zaměstnanců o. z. Elektrické dráhy takoví lidé jsou. Jedním z nich je pan Jeroným Havel z dopravní provozovny Hloubětín. Již před ča-

sem jsme čtenáře informovali o jeho dárcovství krve, uveřejnili jsme i článek o něm samotném. Je dobře, že pan Havel ve svojí činnosti pokračoval i nadále. A tak došel na jeho pracoviště dopis od Českého červeného kříže, který bych si dovilil ocitovat celý:

Vážení,
Český červený kříž uděluje nejvyšší zlatou medaili prof. MUDr. J. Janského dárce krve, kteří dovršili počet 40 bezpříspěvkových odběrů.

Ochota dárce darovat krev pro zdraví a často i záchranu života je projevem jejich humanitního vztahu ke spoluobčanům. Patří jim dík nejen těch, kterým pomohli

navrátit zdraví, ale celé naší společnosti.

S potěšením Vám sdělujeme, že mezi vyznamenanými zlatou medailí prof. MUDr. J. Janského je pracovník Vašeho podniku Jeroným Havel.

Věříme, že najdete vhodnou příležitost, jak morálně ocenit jeho hluboce lidský postoj a využijete jeho příkladu k další propagaci bezpříspěvkového dárcovství krve.

Za Český červený kříž
Naďa Šormová

Pomoc druhým se může projevit mnoha způsoby. Ten, který zvolil pan Havel, je bezesporu jedním z nejlepších a nenahraditelných. Obdobně projev pomoci budeme rádi zveřejňovat i nadále.

Pane Havle, děkujeme Vám.

-zjs-

Preference tramvají světelnou signalizací na Podolském nábřeží

V roce 1998 byla rekonstruována tři světelná signální zařízení (SSZ) na Podolském nábřeží:

1. SSZ č. 4.418 Podolské nábřeží – Podolská (křižovatka u tramvajové zastávky Podolská vodárna),
2. SSZ č. 4.419 Podolské nábřeží – Kublov (samostatný přechod pro chodce u tramvajové zastávky Kublov),
3. SSZ č. 4.420 Podolské nábřeží – Jeremenkova (křižovatka u tramvajové zastávky Dvorce).

Při rekonstrukci byla SSZ vybavena potřebnými detektory (pro automobily indukční smyčky položené ve vozovce, pro chodce tlačítka a pro tramvaje trojelevo kontakty), staré elektromechanické řadiče (ovládání přístroje světelné signalizace) byly nahrazeny mikropočítačovými řadiči s volně programovatelnou řídicí logikou (typ MTC od firmy Signalbau Huber) a původní řízení pevnými signálními programy bylo nahrazeno dynamickým řízením s preferencí tramvají. Všechna tři SSZ jsou vzájemně propojena do koordinované skupiny a signální programy jsou synchronizovány v celé skupině tak, aby byl automobilům na Podolském nábřeží zajištěn v obou směrech pokud možno plynulý průjezd bez zastavování před světelnou signalizací, tzv. zelené vlny. Vzhledem k místním dopravním poměrům je na všech třech místech naprogramována absolutní preference tramvají.

Preference tramvají je založena na následujících modifikacích průběhu řízení při nárocích tramvají:

■ **Prodlužování fázi:** pokud v okamžiku nároku tramvaje právě probíhá vlastní fáze (s volnem pro tramvaje), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se tato fáze prodlouží o čas potřebný k jízdě tramvaje od přihlašovacího detektoru ke stopčáře (eventuálně i včetně zastávkového pobytu, pokud je zastávka umístěna těsně před stopčárou). Lapidárně řečeno: signál volno na příjíždějící tramvaj „počká“.

■ **Zkracování fázi:** pokud v okamžiku nároku tramvaje právě probíhá jiná fáze (kolizní s tramvajovou fází), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se tato fáze zkrátí (nebo se ukončí její prodlužování) tak, aby vlastní fáze nastala co nejdříve. Signál volno se pro příjíždějící tramvaj „předvybere“.

■ **Výběr volna tramvají dvakrát během jednoho cyklu řízení (na obou křižovatkách):** v případě nároků tramvají a při současném splnění podmínek zadaných v řídicí logice (například i v závislosti na nárocích tramvají z jiných směrů a požadavků automobilové dopravy) se u složitých křižovatek s vícefázovými cykly řízení může stejné tramvajové volno vybrat i dvakrát v průběhu jednoho cyklu řízení.

Řídicí logika je zároveň navržena tak, aby byly minimalizovány případné negativní dopady na ostatní účastníky provozu, a preferenční zásahy do světelného řízení jsou následně kompenzovány prodlužováním zelených signálů podle potřeb automobilové dopravy. Nejsou-li nároky tramvají, průběh řízení je řídicí logikou optimalizován podle okamžitých nároků automobilové dopravy a chodců.

Měření vlivu světelné signalizace na provoz tramvají

Pro zjištění vlivu dynamického řízení na provoz tramvají provedl Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy v první polovině prosince 2001 dopravní měření na všech třech místech. Při měření byly zjišťovány dva základní dopravní inženýrské parametry, charakterizující kvalitu řízení světelnou signalizací:

■ Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ

■ Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvají příjíždějících k SSZ

Výsledky byly porovnány s obdobným měřením provedeným na jaře 1997 před zavedením dynamického řízení. Obě měření byla provedena v pracovní dny v období mezi 16. a 17. hodinou odpolední dopravní špičky, kdy jsou dopravní poměry nejsložitější, neboť jezdí nejvíce vozidel i tramvají a chodí i nejvíce chodců.

Základní výsledky měření jsou uvedeny v tabulkách.

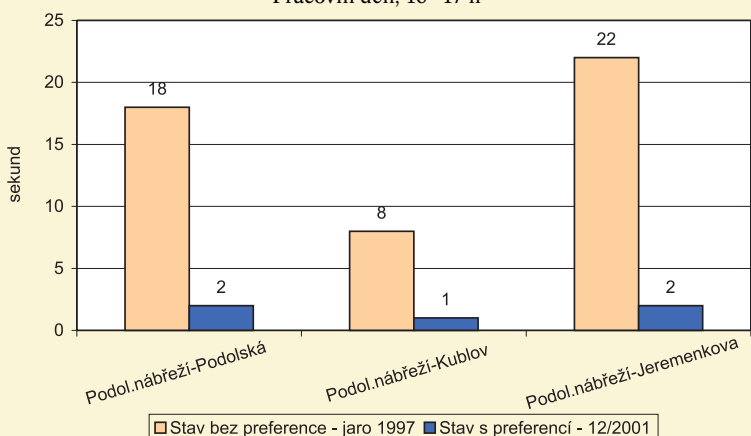
Z vyhodnocení měření a ze sledování situace při měření vyplývají následující skutečnosti:

Dynamickým řízením se docílilo velmi výrazné preference tramvají, jak ukazuje porovnání dvou základních parametrů charakterizujících kvalitu světelného řízení:

- celkové průměrné zdržení tramvají před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje se z původních 48 sekund zkrátilo na 5 sekund
- průměrný počet zastavení a zdržení před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje

Podolské nábreží v úseku Podolská - Jeremenkova

Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ
Pracovní den, 16 - 17 h



se z původních 1,99 zastavení a zdržení snížil na 0,17 zastavení a zdržení

Ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference – se snížily:

- průměrné zdržení tramvají před SSZ o 90 %
- počet zastavení a zdržení tramvají před SSZ o 91 %

Tohoto zlepšení se dosáhlo i při vysokém zatížení tramvajovou dopravou (4 linky: 3, 16, 17 a 21), neboť ve špičkových obdobích zde projíždí v jednom směru 30 tramvají za hodinu, tj. obousměrně celkem 60 tramvají za hodinu.

Pokles zdržení vyjádřený v absolutních hodnotách

Pracovní den, 16 - 17 hodin	Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ (s)			Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvají příjíždějících k SSZ		
	Stav	Jaro 1997	12/2001	Jaro 1997	12/2001	Rozdíl
SSZ	Bez preference	S preferencí	Rozdíl	Bez preference	S preferencí	Rozdíl
Podolské nábreží - Podolská	18	2	- 89 %	0,72	0,07	- 90 %
Podolské nábreží - Kublov	8	1	- 88 %	0,45	0,03	- 93 %
Podol. nábreží - Jeremenkova	22	2	- 91 %	0,82	0,07	- 91 %

Pracovní den, 16 - 17 hodin	Úsek Podolská - Jeremenkova (délka 1,4 km, 3 SSZ)		
	Stav	Jaro 1997	12/2001
Celkové průměrné zdržení před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje (s)	48	5	- 90 %
Průměrný počet zastavení a zdržení před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje	1,99	0,17	- 91 %

znamená, že při průjezdu třemi sledovanými SSZ je nyní jízda tramvají (za předpokladu nezměněných jízdních dob mezi zastávkami a zastávkových pobytů) v průměru přibližně o 3/4 minuty rychlejší.

Dynamickým řízením se podstatně snížil i rozptyl jednotlivých zdržení a zároveň byla eliminována především dlouhá zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu.

Minimalizací zastavování před signálem stůj na trati mimo zastávky se provoz tramvají stal plynulejší a tím pro řidiče i cestující příjemnější.

Jak ukazují výsledky měření, i při absolutní preferenci byly některé tramvaje (3 až 7 % z celkového počtu na jednotlivých SSZ) zastaveny a zdrženy signálem stůj. To má dva důvody.

■ Prvním důvodem je vysoká četnost tramvajových spojů, kdy křižovatkami projíždí ve špičkových obdobích jedna tramvaj v průměru každých 60 sekund. Vzhledem k reálným provozním poměrům pak dochází k situacím, kdy během jedné minuty někdy ke křižovatce přijedou dvě, tři a výjimečně i čtyři tramvaje.

Jelikož prodlužování signálu volno pro tramvaje musí být i při absolutní preferenci časově omezeno (nemůže trvat ani do nekonečna ani tak dlouho, aby pro ostatní účastníky provozu svítila několik minut červená), při příjezdu více tramvají v krátkých časových odstupech za sebou umožní absolutní preference plynulý průjezd vždy první tramvají, zatímco dalším tramvajím v pořadí pouze tehdy, když se „vejdou“ do zadaného maximálního prodloužení signálu volno.

■ Druhým důvodem je občasný – byť výjimečný – výskyt velmi dlouhých zastávkových pobytů u zastávek umístěných těsně před stopčárami (Kublov v obou směrech, Dvorce ve směru z centra). V řídicí logice jsou zadány maximální délky zastávkových pobytů podle místních poměrů tak, aby tyto délky nebyly překročeny rozhodující většinou tramvají. Pokud zastávkový pobyt trvá déle než je zadána maximální délka, prodloužení tramvajového volna se po dosažení zadaného maxima ukončí, a tím dojde ke zdržení

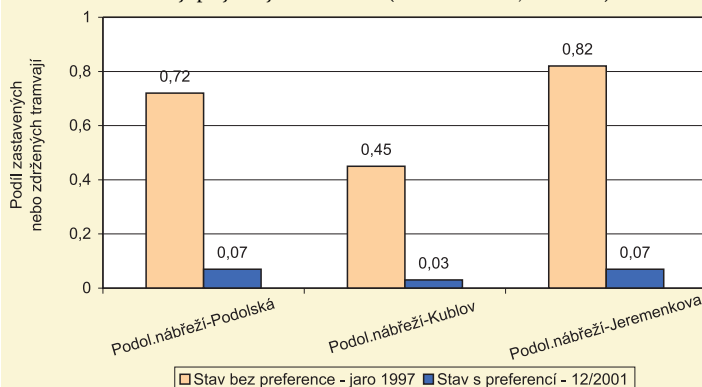
tramvaje. Při zadání odpovídajícím reálným poměrům však k tomuto jevu dochází jen velmi zřídka – jen přibližně u 2 % tramvají v odpolední dopravní špičce.

Vysoká míra preference je v daných dopravních poměrech akceptovatelná i pro automobilovou dopravu. Vzhledem k tomu, že preferenční zásahy do řízení ve prospěch tramvají jsou řídicí logikou následně kompenzovány podle potřeb automobilové dopravy (prodlužováním jejich signálů volno v zadaných mezích), i při maximální preferenci tramvají řízení kapacitně vyhovuje pro automobilovou dopravu ve všech směrech, a to i při značně vysokém celkovém zatížení křižovatek automobilovou dopravou:

- Podolské nábreží - Podolská: 29 200 vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne v roce 2001,
 - Podol. nábreží - Jeremenkova: 34 500 vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne v roce 2001.
- Při průjezdu přibližně 700 tramvajových spojů v obou směrech celkem za období 6 - 22 hodin pracov-

Podolské nábreží v úseku Podolská - Jeremenkova

Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvají příjíždějících k SSZ (Pracovní den, 16 - 17 h)



ního dne lze podle výsledků měření orientačně odhadnout snížení počtu zastavení tramvají signálem stůj na trati mimo zastávky v úseku Podolská vodárna - Dvorce o 720 až 750 zastavení za pracovní den a o 220 000 - 240 000 zastavení za rok. Při uvažování energetické náročnosti přibližně 1,4 kWh na jeden rozjezd tramvajového vlaku to představuje úsporu trakčního proudu ve výši 308 000 až 334 000 kWh za rok.

Ing. Jan Adámek

Foto: Petr Malík



Do tunelu přišly tisíce lidí



Dlouhý lidský had se táhl do stavebního dvora z vestibulu stanice metra Nádraží Holešovice.

Tunel vložený do dna Vltavy, kterým budou za dva roky jezdit vlaky metra do stanic Kobylisy a Ládví, byl v pátek 17. května zpřístupněn pro odbornou veřejnost a v sobotu 18. května pro budoucí cestující. Zájem byl veliký. Od 10 hodin, kdy se otevřely brány stavebního dvora nedaleko stanice metra Nádraží Holešovice, se táhl dlouhý lidský had až do vestibulu stanice metra. Tolik zájemců se chtělo projít suchou nohou pod Vltavou, jak zněl slogan zvoucí na tuto ojedinelou akci. Po skončení organizátoři sdělili, že stavbu metra si přišlo prohlédnout na 18 000 Pražanů a návštěvníků města.

Všichni obdivovali unikátní technické dílo a těšili se už na chvíli, kdy tunelem budou

pravidelně jezdit vlaky s cestujícími. Především obyvatelům Severního města se tak výrazně zkrátí cesta do centra.



V těchto místech podchází Vltavu jeden tunel pro pražské metro a v průběhu léta by měl přibýt i druhý.

V polovině května tunelem mohli chodit návštěvníci, za dva roky už ho budou využívat vlaky metra.

Zelená tramvajová trať byla slavnostně otevřena

Třetí květnové pondělí přineslo výrazné zlepšení pražských tramvajových tratí. Slavnostně byla znovuotevřena trať od stanice metra Hradčanská na Prašný most. Už žádné samostatné pražce na šterkovém loži, ale zatravněná trať snižující hluk a také působící daleko lépe než původní povrch. Navíc červeně barvené zastávky a žluté kostky v prostoru zástavek vytvářejí příjemný estetický prvek. Architektura a design opět vstoupily příznivě do městské hromadné dopravy.



Generální ředitel ing. Milan Houfek právě přestřihává pásku zrekonstruované tramvajové tratě mezi Hradčanskou a Prašným mostem.



Pohled na esteticky velice příjemně působící tramvajovou trať, která zlepšuje podmínky pro pražskou MHD.



Keňanu Henry Tarusovi chybí do cílové pásky několik málo metrů a přesto už se může radovat z vítězství v osmém ročníku Pražského mezinárodního maratonu.

Maraton přilákal spoustu běžců

V neděli 19. května napsal Pražský mezinárodní maraton, jehož tradičním partnerem je i naše společnost, už svou osmou kapitolu a symbolicky se na trati dlouhé 42 195 metrů prosadil běžec se startovním číslem osm, Keňan Henry Tarus, který klasickou vzdálenost zdolal v čase 2:11:41. Obhájece loňského vítězství Andrew Sambu z Tanzánie skončil druhý poté, co několik desítek metrů před cílem předběhl Josefa Chebeta z Keni. Mezi ženami obsadila nejvyšší příčku Ruska Alvetina Ivanova v čase 2:32:24.

Maratonci se vydali na svou trať v 9.00 a o hodinu později se ulicemi Starého Města rozlila lidská řeka běžců absolvujících 5,5 kilometru dlouhou trať nesoutěžního lidového běhu, kde si každý z účastníků vyzkoušel svou výkonnost.

Květnové zajímavosti vybral a vyfotil Petr Malík



Téměř čtyři tisíce běžců si zaběhlo nesoutěžní 5,5 kilometru dlouhý lidový běh.

Na základě „Stanovení místní úpravy silničního provozu v Praze 5“, které vydal 19. září 2001 odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, byla s platností od 20. října 2001 zavedena jednosměrná organizace dopravy na Smíchově podle přiložené situace.

Novou organizaci dopravy připravily odbor dopravy MHMP a dopravní složky Policie ČR ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností.

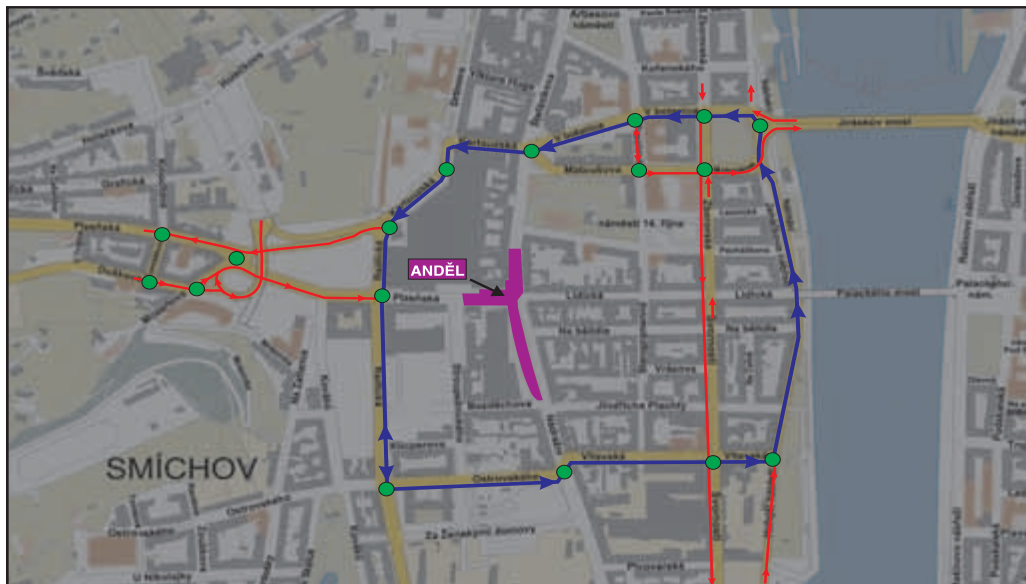
V souladu s novou organizací byly upraveny trasy autobusových linek č. 137 ve směru U Waltrovky a č. 508 ve směru Sídliště Stodůlky (z důvodu zjednosměrnění ulice Ostrovského v úseku Radlická – Nádraží v příslušném směru). V návaznosti na novou organizaci dopravy byla rovněž stanovena pravidelná trasa tramvajové linky č.14 (do Radlic) ulicí Za Ženskými domovy. Současně došlo k vyhrazení tramvajové trati v ulici Radlické v úseku Za Ženskými domovy – Plzeňská pro účely manipulačního provozu.

V rámci přípravy na novou organizaci dopravy se podařilo prosadit a zprovoznit vyhrazený jízdní pruh pro autobusy v ulicích U Santošky a Ostrovského v úseku Bieblova – Kováků.

Z hlediska dopadů na provoz MHD lze novou organizaci dopravy v oblasti Smíchova hodnotit pozitivně.

Dopravní úsek ředitelství

Nová organizace dopravy na Smíchově



Ještě k zastávkovým sloupkům

V březnovém DP-KONTAKTu jsme si mohli přečíst další díl vyprávění o historii označování stanic. Vzpomenuto bylo i na sloupky „hříbky“. Jeden z posledních byl zachycen ve smyčce Černokostelecká ještě 15. května 1990 (foto č. 1). Připomenuty byly i různé sloupky s parkovými svítilny. V březnovém článku byla také Podbaba v roce 1974. Situaci o více než 21 let později, kdy ještě existovalo torzo této lucerny nalezneme na snímku č. 2. Na fotografii č. 3 z 30. září 2001 vidíme poslední mohykána. Smyčka ve Starém Hloubětíně je poslední v Praze, kde zůstala parková svítilna, byť jsou doplněna emblémy tramvaje.

Jan Šurovský



Jsou výhybky (a nejen ony) bezpečné?

Motto: Stalo se módou sezóny donepravostí rázně tepat... (Jiří Suchý)

Čtete-li denní tisk, zvláště pak noviny, které se více věnují Praze, musíte si poslední dobou (a tím myslím už zhruba rok) vytvořit názor, že tramvaj není spolehlivý dopravní prostředek, ale smrtící nástroj a její jízda po zdánlivě pevných kolejích je přirovnatelná snad pouze k plavbě v rozbouřeném moři, končí tak, jak to známe z filmů Titanic či Dobrodružství Poseidonu. Jediným, kdo za nic nemůže a podobá se odsouzení na elektrickém křesle, je její řidič. Ve svojí statečnosti však před nevyhnutelným koncem trpně nepřihlíží nešvarům, ale hlasitě volá po nápravě. Jenže jej nikdo neposlouchá. Vlastně ano. Ten, který ihned vše publikuje. A tím vytváří v občanech dojem, že z jejich daní je tu provozováno cosi, co i je denně ohrožuje. Paradoxně v jiných vydáních téhož deníku se domáhá vyčištění ulic od aut a volá po daleko vyšším využití hromadné dopravy. Žene tedy čtenáře na jistou smrt?

Tak dost. Konec přehánění a ironie. Nechci a ani nebudu snižovat žádnou profesní skupinu zaměstnanců, jejichž práce si opravdu vážím. Nechci a ani nebudu sahat do svědomí těm, kteří se nerozpakují uveřejnit cokoliv pouze na základě neověřené infor-

mace. A nechci a ani nebudu pátrat po tom, proč to všechno tak je a kdo to vyvolal, kdo to podporuje a komu to prospívá.

Ale nemohu si pomoci: nechci a ani nebudu nadále mlčky přihlížet tomu, jak je podnik, který živí tisíce lidí a je již bezmála 36 let i mým zaměstnavatelem, naprosto laicky (tedy bez znalosti věci) a mnohdy i velmi naivně osočován z něčeho, co vůbec není pravda. A i pokud je podstata pravdivá, jedná se o věci, které buď řešit v tuto chvíli nejde (i já bych rád viděl v provozu 500 člankových tramvají na světové úrovni), nebo by jejich realizace znamenala podstatný negativní zásah do dopravního systému města, který by se i nám vymstil (například ve své době Malostranská: auta neodjedou, dokud je tramvaj v zastávce; tím se ovšem tvořily také kolony, že se tramvaj do té zastávky prostě nedostala). Tím nechci tvrdit, že některé problémy by poměrně snadno vyřešit šly; pak to ovšem chce jednání mezi dopravními odborníky a ne „výkřiky do tmy“, které samy o sobě nic nezmožou – spíš naopak: vyvolají nechuť řešit cokoliv.

V názvu jsem se zmínil o výhybkách: jistě, ne všechny jsou uzamykatelné. Ale všechny jsou bezpečné, pokud se při jejich poježdění dodržují základní předpisy, které zná každý frekventant kursu řidičů tramvají. Ty

jsou už dnes propracovány tak, že je možné se jimi řídit při jízdě s jakýmkoliv typem tramvaje. Ovšem pak se dočtu, že výhybky jsou nebezpečné, protože při selhání lidského činitele může jet tramvaj jinam. Jsou tedy stejně nebezpečné silniční křižovatky, protože při selhání lidského činitele je vozidlo, které má přednost v jízdě, poškozeno vozidlem, které jelo po silnici označené jako vedlejší? A to nemluví o tom, že za loňský rok je evidováno 20 případů vjetí do nesprávného směru (v roce 2000 jich bylo 21), což je pouze teoreticky vyčíslitelný zlomek počtu všech průjezdů výhybkami všech tramvajových vlaků.

Tím, co jsem zde uvedl, chci dosáhnout jednoho jediného: neobrací se snaha o nápravu věcí proti těm, kteří se o ni snaží? Kdo dnes pomůže podniku, který je v očích veřejnosti (a tedy i těch, kteří rozhodují) zdiskreditován tím, že... ale to už jsem psal v úvodu. Nebylo by správné říci i to, že například tramvajový chaos minulých dob ustal, že se dnes jezdí v souladu s jízdním řádem, který už je čitelný na všech zastávkách? Že na jednu nehodu ujede každý vlak v síti elektrických drah 18 700 kilometrů s tím, že z jejich celkového počtu zavíní řidič tramvaje necelých 17 procent?

Rozhodně si nemyslím, že moje mínění musí být automaticky správné. Ale jako zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti mne osobně uráží, pokud se v denním tisku dočtu, že pracuji pro celek, který ostatním škodí.

Nebyla, není a nebude to pravda.

-zjs-

Hlavním úkolem vzdělávání v naší společnosti, jak ji určuje směrnice generálního ředitele, je prohlubování a zvyšování kvalifikace zaměstnanců především formou odborných kurzů a školení a periodickým obnovováním a přezkušováním způsobilosti zaměstnanců k výkonu určitých funkcí. Některé tématicky shodné typy kurzů, školení a seminářů jsou v odštěpných závodech a na ředitelství zajišťovány Střední průmyslovou školou, Středním odborným učilištěm a Učilištěm, společností s kapitálovou

Vzdělávání našich zaměstnanců v roce 2002

účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

V souhrnu lze říci, že vzdělávání je v naší společnosti organizováno v několika rovinách:

1. Kurzy a školení, které se periodicky opakují a jejichž cílem je potvrzení profesní způsobilosti k výkonu

pracovní funkce či profese, kterou zaměstnanec zastává. Příkladem je zaměstnanec v oboru elektrotechniky, sváření, obsluhy tlakových nádob a plynových zařízení, a přezkušování a poučování řidičů manipulačních vozíků, řidičů silničních motorových a referentských vozidel.

2. Kurzy, školení, semináře, které prohlubují dosavadní znalosti o aktuální informace o změně v daném profesním zaměření, například pro zaměstnance v oblasti daňové, mzdové, právní, revizní činnosti technických zařízení, o aplikacích novely zákona o nebezpečných chemických látkách, ochrany životního prostředí, v oblasti řízení jakosti podle norem ISO, o změnách způsobu výpočtu odvodů za osoby se změněnou pracovní schopností (ZPS). Zvláštní pozornost je zaměřena na zaměstnance, kteří přicházejí do styku s našimi klienty, tj. cestujícími. Jsou to pracovníci informačních středisek a přepravní kontroloři, pro které je pravidelně pořádán seminář o řešení stresových situací, o asertivním chování k zákazníkům s tématy o zvládání krizových situací na těchto psychologicky náročných pracovištích.

3. Kurzy, školení a semináře, které vedou ke zvyšování kvalifikace a prohlubování odborných znalostí. Do této formy vzdělávání je možné zařadit i odborné dlouhodobější kurzy, studium při zaměstnání ve školských zařízeních, které může být zaměstnanci umožněno po dohodě se zaměstnavatelem. Postgraduální formou se vzdělávají například závodní praktičtí lékaři v o. z. Metro.

Zvláštní pozornost je věnována vzdělávání středního managementu jako významného článku v hierarchii řízení společnosti. V 1. čtvrtletí roku 2002 se například uskutečnily semináře „Nové postupy účtování pro rok 2002“, „Změny v daňových zákonech a daně z příjmů fyzických osob na rok 2001“, „Dávky nemocenského pojištění“ a podobně. Na 2. pololetí roku 2002 jsou připravována témata „Řízení jakosti v zásobování“,

„Inventarizace majetku v souladu s novelizací zákona o účetnictví“, „Správa daní a poplatků“, „Bezpečnost a ochrana při práci“, všechna z hlediska aktualizovaných předpisů.

Do programu jsou však zařazována i mimořádná témata odpovídající aktuálním požadavkům, jako byl například březnový seminář „Pracovní doba a práce přesčas“, který byl určen nejen pro specialisty oddělení PaM, ale i pro odborové funkcionáře.

Současným úkolem celého systému vzdělávání v naší společnosti je připravit zaměstnance, pokud možno s předstihem, na vstup České republiky do Evropské unie.

Zaměstnanec odbor ředitelství

Co se (ne)daří v předprodeji

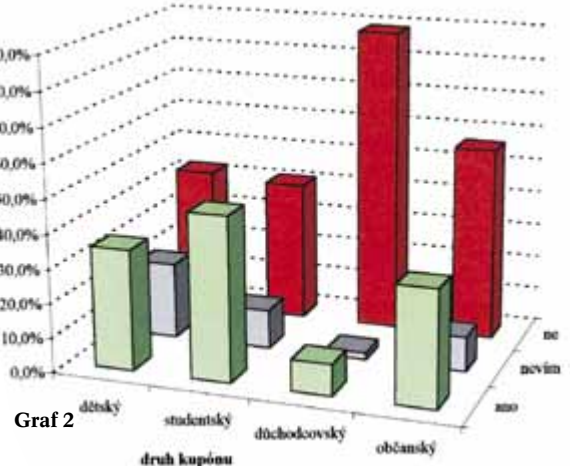
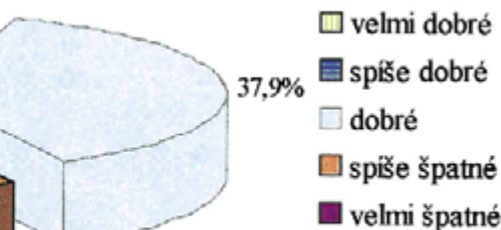
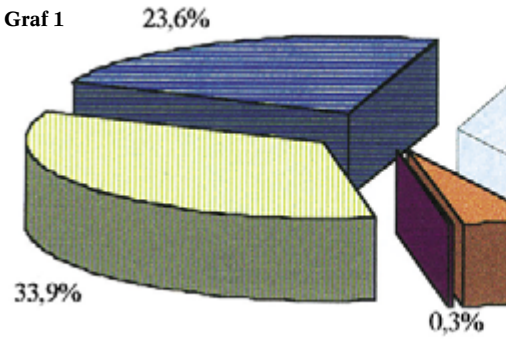
V době nejintenzivnějšího prodeje časových jízdenek na přelomu roku 2001 a 2002 dal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost provést Dopravně – sociologický průzkum zaměřený na zjištění potřeb a spokojenosti cestujících, kteří si kupovali jízdní doklady na předprodejních místech. Nosnou částí průzkumu bylo dotazování kupujících přímo na místě předprodeje formou dotazníku, jako doplňující byl veden průzkum u prodávajících na pobočkách České pošty a v trafikách.

Průzkum proběhl na 16 předprodejních místech v metru a v 25 trafikách, celkem bylo získáno 2 575 odpovědí. Dotazník byl zaměřen na strukturu kupovaných jízdenek, lidé byli tázáni, zda využívají předprodejní místa pravidelně i zda jsou s předprodejem a předprodejním místem spokojeni. Zároveň byli vyzváni před-

nést názor na nabízené možnosti změny systému předprodeje, a aby se vyjádřili k možnosti koupě jízdenky přes internet.

Jedním z podnětných zjištění je, že by téměř 34 % našich klientů uvítalo zřízení dalších předprodejních míst v neobasezných stanicích metra a více než polovina (55 %) dává přednost nabídce více předprodejních míst s menší kapacitou před malým počtem kapacitních míst.

Předprodej na přelomu roků 2001 a 2002 nabídl některé novinky a také standardní místa. O žhavé novince, prodeji ročních kuponů přes internet, vědělo 9,5 % respondentů, oproti prodeji ve stanicích metra, který znají téměř všichni – 99 %. Pokud by byla možnost nákupů časových jízdenek přes internet trvalá, využilo by ji téměř



48 % studentů, z celkového počtu kupujících pak téměř 36 %.

Z negativ na předprodejních místech hodnocených cestujícími vysoce vynikají dlouhé fronty, které zmínilo téměř 48 % lidí, více než 21 % z nich je s předprodejním místem spokojeno a nic jim nevádí.

Pro dokreslení jsme vybrali dvojici grafů, na prvním je znázorněna spokojenost cestujících s předprodejními místy a zde nás může těšit, že drtivá většina dotázaných považuje služby při předprodeji minimálně za dobré, pouze necelých pět procent za špatné nebo velmi špatné.

Ve druhém je znázorněno, kolik našich zákazníků by využilo nákupu časových jízdenek přes internet, v současnosti už běžně využívaný způsob prodeje spotřebního zboží.

-red-

Péče o životní prostředí se v důsledku snahy o integraci České republiky do Evropské unie dostává stále více do popředí zájmu. Naše společnost splňuje všechny legislativou požadované ukazatele a vytváří podmínky pro trvalé zlepšování životního a pracovního prostředí. Na druhé straně optimální podmínky samy o sobě nestačí. Klíčový je postoj každého z nás. Příkladem toho je vytvořený systém třídění odpadů, který se vztahuje na každého, ale praxe je jiná.

Velká pozornost je věnována péči o zeleně. V mnoha případech je to velmi náročné, protože většinou se údržba týká pozemků, jichž jsme pouze majitelé, ale ne uživatelé. Jedná se o exponované pozemky kolem stanic metra nebo komunikací. Pokračuje se v revitalizaci Rohanského ostrova, úpravě aleje v Karlíně kolem Sokolovské ulice, Hrabalovy zdi a dalších lokalit.

V průběhu roku 2001 byla v dopravní provozovně Vokovice uvedena nejprve do zkušebního a poté do trvalého provozu umývárna tramvají. Umývárna je vybavena myčkou a čistírnou odpadních vod od firmy CHRIST. Po vyhodnocení zkušebního provozu vyplynulo, že odpadní vody odtékající po vyčištění z umývárny nepřekračují maximální limity znečištění povolené Kanalizačním řádem pro hl. m. Prahu.

V rámci postupných rekonstrukcí měřičů byly v roce 2001 nahrazeny poslední kondenzátory s obsahem PCB za jiné, které toto nebezpečné dielektrikum neobsahují. Na žádném pracovišti Elektrických drah se již zařízení s obsahem PCB nevyskytují.

Koncem roku byla zahájena výstavba haly denního

Ekologické aktivity v roce 2001

ošetření na dopravní provozovně Pankrác. Součástí této haly je i myčka tramvají spolu s čistírnou odpadních vod.

Stanoviště čištění zaolejovaných vod z opravy tramvají v areálu Ústředních dílen bylo vybaveno šnekovým dopravníkem kalů. Tím klesly provozní náklady na nutné odčerpávání kalů a zlepšily se pracovní podmínky zaměstnanců.

V areálu Ústředních dílen byla provedena rekonstrukce topného systému. Nosné médium (pára) bylo nahrazeno teplou vodou. Změnou média došlo ke zlepšení účinnosti topného systému, klesla spotřeba plynu, a tím se snížilo i množství emisí vypouštěných do ovzduší.

Ve druhé polovině roku 2001 se ve spolupráci s ředitelstvím podniku a v souladu se zákonem č. 157/98 Sb. uskutečnilo přeškolení pracovníků, kteří nakládají s nebezpečnými chemickými látkami a přípravky. Tohoto školení se zúčastnilo více než 500 osob ze všech středisek podniku.

Pro zlepšení pracovních podmínek řidičů tramvají byla v roce 2001 vybudována dvě nová sociální zařízení, jedno na náměstí Jiřího z Lobkovic a druhé na náměstí OSN. Obě nová sociální zařízení nahradila dříve používaná chemická WC.

Ochrana životního prostředí v odštěpném závodě Autobusy se orientovala na důsledné využívání všech zařízení, která jsou provozována ke zlepšení kvality

předčištěných odpadních vod či ke snižování emisí škodlivin ze stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší. V garážích Řepy byla realizována rozsáhlá oprava lakovny. Vybudování dvou filtračních jednotek přispělo ke splnění požadavků na zachycování tuhých emisí a došlo k významnému zlepšení pracovního prostředí lakovny. Daří se snižovat i emise těkavých organických látek z technologií, a to použitím například alternativních odmašťovacích prostředků (ekologické mycí stoly), případně prostým snižováním klasických odmašťovacích prostředků. V lakovnách je tento úkol realizován použitím vodou ředitelných nátěrových hmot.

V odštěpném závodě Metro jsou trvale hledány možnosti náhrady vstupních surovin, které působí negativně na životní prostředí, za ekologické, vedoucí ke snižování emisí do ovzduší. Jedná se například o čištění vagonů metra od „graffiti“, odmašťování součástek a podobně. Dalším opatřením je náhrada knotových mazačů u vozidel 81-71 na tuhé ekologické mazivo (systém Centrac). Tím bylo zamezeno znečišťování trati olejem a zejména pak znečišťování odstavných míst v depech a na tratích metra.

Pro zlepšení kvality vyčištěných odpadních vod byla provedena rekonstrukce čistírny odpadních vod OZM v Hostivaři.

Ing. Galina Borovičková, ředitelství společnosti



S linku č. 19 se o prázdninách setkávat nebudeme...

Foto: Petr Malík

Prázdninový provoz MHD 2002

V době letních prázdnin od soboty 29. června do pátku 30. srpna letošního roku platí v síti metra, tramvajových i autobusových linek prázdninové jízdní řády. U některých linek se mění jejich trasa nebo rozsah provozu.

Metro

Intervaly mezi vlaky se v pracovní dny prodlužují o 25 až 90 vteřin s výjimkou linky B v úsecích Zličín - Smíchovské nádraží a Českomoravská - Černý Most, kde se intervaly prodlužují ráno na 6,5 minuty a odpoledne na 8 minut. O sobotách a nedělích se intervaly mezi vlaky nemění.

Na trati B v pracovní dny přibližně do 17.00 hodin jede každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží - Českomoravská.

Tramvaje

Intervaly mezi spoji se v pracovní dny prodlužují o 2 minuty s výjimkou linky č. 2, kde se intervaly dopoledne prodlužují o 4 minuty a linky č. 9, u níž se intervaly prodlužují jen o 1 minutu. O sobotách a nedělích se mění intervaly jen u linky č. 7 celodenně na 15 minut. Linka č. 21 není o prázdninách v provozu.

V souvislosti s rekonstrukcí trati v Černokostecké ulici, která potrvá od 29. června do 17. září 2002, je linka č. 7 vedena v trase Kotlářka - Anděl - Palackého náměstí - Otakarova - Průběžná - Želivského - Palmovka - Nádraží Vysočany - Lehovce a linka č. 19 není v provozu.

Autobusy

Jízdní řády se mění jen u některých linek, intervaly mezi spoji se u těchto linek prodlužují v pracovní dny většinou v rozmezí 1 až 5 minut, výjimečně i více. O sobotách a nedělích dochází ke změnám intervalů jen u malého počtu linek. Linky č. 143, 168, 274, 277 a všechny školní linky nebudou v provozu.

Linka č. 155 je v provozu v pracovní dny od 18.00 do 23.30 hodin a o sobotách a nedělích celodenně.

Na linkách č. 129, 241, 243 je mimo provoz zastávka Elišky Přemyslovny, linka č. 359 nezajíždí do zastávky Suchdol.

Ing. Jan Přívora

Revizoři pracují od května trochu jinak

Přepavní kontrolori naší společnosti od 1. května letošního roku používají nové formuláře pro zápis cestujícího, který se neprokáže platným jízdním dokladem v systému Pražské integrované dopravy. Co se tedy pro „černého“ pasažera tímto datem mění?

Přibližme si zde nyní, jaká pravidla v takovém případě nově platí. Cestující, který nemá platný jízdní doklad a odmítne nebo nemůže zaplatit postih v poloviční výši 400 korun na místě kontroly, je povinen ze zákona prokázat se (nikoliv nadiktovat) přepravnímu kontrolorovi osobními údaji, které si revizor zapíše nyní již do nového „Zápisu o provedené přepravní kontrole“. Tento „Zápis“ provádí přepravní kontrolor před cestujícím a dává mu zároveň možnost, aby ho

podepsal. Po dokončení „Zápisu“ předá přepravní kontrolor cestujícímu kopii tohoto dokumentu, kde je na zadní straně informace, jakým způsobem, v jakém termínu a kde je možné zaplatit postih ještě v poloviční výši, tedy 400 korun. Zároveň je tu cestující informován o tom, že v případě, že postih nebude zaplacen v termínu, budou jeho osobní údaje použity pro vymáhání dlužné částky, a že budou vedeny v automatizovaném systému naší společnosti.

Toto opatření je plně v souladu s ustanovením § 5, odst. 1, písm. g) a odst. 2, písm. e) zákona č. 101/2000 Sb. O ochraně osobních údajů ve znění pozdějších předpisů a na základě doporučení Úřadu pro ochranu osobních údajů je zavedeno i v jiných dopravních

podnicích v ČR. Pro upřesnění dodávám, že osobními údaji jsou ze zákona jméno, příjmení, rodné číslo nebo datum narození a adresa místa trvalého pobytu, uvedené v osobním dokladu cestujícího vydaném příslušným správním úřadem. Toto otevřené shromažďování osobních údajů v procesu přepravní kontroly jistě přispěje k větší transparentnosti a důvěře cestující veřejnosti k poskytovaným službám dopravce.

Díky této změně a následným organizačně-technickým opatřením se od 1. května letošního roku navíc prodloužila doba, kdy může cestující zaplatit postih v doplatkové podobě. V současné době je to nejdříve třetí a nejpozději patnáctý kalendářní den ode dne uložení postihu (dosud bylo časové rozmezí ohraničeno 5. až 15. dnem).

Josef Hocek,
vedoucí odboru přepravní kontroly

Výměna podhledů ve stanicích Pražského povstání a I. P. Pavlova

V současné době služba staveb a tratí (11 700) zajišťuje výměnu podhledů ve stanicích Pražského povstání (ukončena bude do 31. května) a I. P. Pavlova (plánované dokončení opravy je 30. června). V obou stanicích je kromě výměny podhledů na nástupišti a ve vestibulu opravována také část technologického zázemí stanice, včetně stanovišť samostatných provozních techniků a přepravních manipulátů.

K celkové výměně podhledů se přistupuje z důvodu jejich poškození buď agresivní vodou odkapávající z průsaků ve stropní konstrukci stanice (v případě přístřešků působením povětrnostních podmínek), nebo vandalismem cestujících (týká se zejména míst ve stanicích s nižší podchodí výškou, jako jsou přestupní chodby, podchody a vestibuly).



V souvislosti s podhledy je třeba měnit i technologické celky zasahující do podhledové části stanice, jako jsou elektrické rozvody, osvětlení, slaboproudá část, informační systém a další, které již neodpovídají normám, nebo jsou natolik zastaralé, že byly vyřazeny z výroby, případně nahrazeny jinými typy. Tyto práce obsahují více než 50 % nákladů na vlastní stavební opravy. Výměna podhledů na nástupištích se provádí v nočních přepravních výlukách, v případě podchodů a vestibulů přes den, v uzavřeném postupně přesouváním záboru.

Původní podhled je ve většině případů typu Feal, to je lamelový systém neumožňující rozebrání bez nebezpečí poškození zámků lamel a nosných lišt, což je z provozního hlediska nevýhodné. Jako náhrada byl proto po konzultacích s architekty a projektanty stanic vybrán podhled typu Luxalon, který je tvořen také lamelami (až 6 metrů dlouhými); tyto lamely lze však bez poškození z podhledu i jednotlivě vyjmout, čímž je zajištěn snadný přístup k zařízením umístěným nad podhledem.

Volného přístupu ke stropní konstrukci je při výměně podhledů využíváno k odstranění průsaků pomocí chemické injektáže, nebo ke svedení průsakové vody pomocí nerezových van se svody do kanalizace, to v případech, kdy nelze z technických důvodů použít injektáž. Po rozebrání původního podhledu a odstranění průsaků je vyměněna kabeláž pro osvětlení, informační systém a v některých případech i vedení



staničního rozhlasu a kamerového systému. Zároveň s výměnou kabelů jsou instalovány a zapojovány nové rozvaděče pro osvětlení. V některých stanicích je třeba v předstihu zvětšit původní, nebo postavit nové místnosti pro rozvaděče a vyměnit také přívodní kabely z rozvodny.

Následně je namontován nový podhled, k zavěšení jeho nosného systému jsou využívány původní úchyty ve stropní konstrukci. Při zaklapávání lamel je na podhled umísťována zvuková izolace pro zlepšení akustiky stanice a jsou osazovány reproduktory staničního rozhlasu. Celá výměna podhledů je ukončena instalací nových liniových osvětlovacích těles a zavěšením informačního systému.

Foto: o. z. Metro
Provozní odbor služby staveb a tratí o. z. Metro

Jaká je situace s modernizovanými soupravami metra?

Naše čtenáře bude jistě zajímat osud projektu rekonstruovaných vozů metra. V měsíčníku DP-KONTAKT bylo na toto téma již publikováno několik článků. Jaká je tedy aktuální situace projektu? Stručně řečeno příznivá. Tři rekonstruované soupravy - 4., 5. a 7. souprava (inventárních čísel 3110-3134, 3132-3118 a 3117-3136) - úspěšně absolvovaly v měsíci březnu a dubnu tohoto roku Drážním úřadem předepsaný 30denní zkušební provoz s cestujícími. Výsledky zkušebního provozu byly odštěpným závodem Metro a firmou ŠKODA DOP Plzeň společně vyhodnoceny a byla vypracována závěrečná zpráva, která byla spolu s žádostí o schválení změny na již schváleném typu vozi-

dla (rozuměj rekonstruované soupravy bez jakéhokoliv zabezpečovacího zařízení) předána v pátek 10. května 2002 na Drážní úřad.

Tomuto nespornému úspěchu však předcházelo 8 měsíců úmorné práce spojené s hledáním příčin závad, které se projevíly při obdobném 30denním zkušebním provozu, který absolvovaly první 3 sériově rekonstruované soupravy (inventárních čísel 3111-3122, 3153-3154 a 3112-3116) o prázdninách minulého roku. Tyto závady však znemožnily odštěpnému závodem Metro podat výše uvedenou žádost již začátkem podzimu minulého roku. Dodavatel rekonstrukcí, firma ŠKODA DOP Plzeň, byla nucena na všech rekonstruovaných

soupravách určených pro linku C závady odstranit a připravit tyto soupravy na opakování 30denního zkušebního provozu s cestujícími.

Jaký bude tedy další osud rekonstruovaných souprav? Drážnímu úřadu náleží ze zákona lhůta 30 nebo 60 dní (dle závažnosti žádosti) pro vydání homologačního rozhodnutí. Bude-li kladné rozhodnutí Drážním úřadem vydáno, požádá o. z. Metro Drážní úřad o vydání Průkazů způsobilosti vozidel. Pro linku C je připraveno celkem 7 souprav. Tou poslední soupravou (v pořadí 6. sériově rekonstruovaná souprava) je souprava inventárních čísel 3155-3156.

Další rekonstruované soupravy - je jich prozatím 6 - jsou určeny pro linku A, na které probíhá v současné době modernizace zabezpečovacího zařízení. Soupravy jsou již dodány odštěpnému závodem Metro, v provozu (samozřejmě zkušebním) je však uvidíme pravděpodobně až začátkem příštího roku.

Ing. Jaroslav Kristen,
technický úsek o. z. Metro



Mazací systém kol pro soupravy metra

Problematika mazání okolků u elektrických souprav metra byla již zmiňována v minulém ročníku časopisu DP-KONTAKT. Dnes však můžeme říci, že se konečně našlo vyhovující řešení ve snaze snížit opotřebení jízdních profilů kol. Připomeňme si, že se na pražském metru nejprve využíval olejový systém mazání

okolků pomocí filcových knotů, pak ostříkové mazání okolků olejem a mazacími tuky, později se zkoušel také systém stacionárních mazačů **Portec**.

V současnosti se pro vozidla metra využívá systém mazání **Centrac**, který dokonale splňuje všechny požadavky. Jedná se o systém mazání okolků a jízdní plochy pomocí pevného tužkového maziva vloženého do aplikátoru, který vyniká svojí jednoduchostí, snadnou údržbou a obsluhou, nezatežuje životní prostředí a je naprosto spolehlivý. Mazání okolků systémem Centrac pozitivně ovlivňuje opotřebení kol a hlav kolejnic, snižuje traťový odpor vznikající třením mezi nákolkem a kolejnicí, a tím i šetří spotřebu mechanické respektive elektrické energie.

Za pomoci tohoto systému se dosahuje u elektrických vozidel metra až trojnásobného prodloužení kilometrického průběhu dvojkolí (tj. až 250 000 km) bez obnovy profilu kola. V současné době bylo také na jedné soupravě M1 úspěšně odzkoušeno mazání jízdní plochy kola systémem Centrac, pomocí kterého dochází k optimalizaci adhezních podmínek, a tím ke snížení nebezpečí vzniku skluzů ve styku kola s kolejnicí. V blízké budoucnosti se počítá s osazením mazačů jízdních ploch na prvních 22 souprav řady M1.

Foto: o. z. Metro
Ing. Marek Kopřiva, technický úsek o. z. Metro



Usnadnit komunikaci s úřady státní správy (například při podávání daňových příznání nebo žádostech o sociální dávky), bankami, ale i běžnou komunikaci prostřednictvím e-mailových zpráv, by měl umožnit zákon č. 227/00 Sb. o elektronickém podpisu, který schválil Parlament České republiky 29. června 2000. Zákon upravuje používání elektronického podpisu, poskytování souvisejících služeb, kontrolu povinností stanovených tímto zákonem a sankce za jejich porušení. Zákon jako takový však definuje pouze obecná ustanovení. Právní úprava pro obecné používání elektronického podpisu není zákonem přímo řešena. Pro jeho využívání byla přijata prováděcí vyhláška.

Hlavním přínosem zákona je definice tzv. zaručeného elektronického podpisu. Zákonem je stanoveno, že je-li elektronický dokument opatřen dodatkem, splňujícím právě definici zaručeného elektronického podpisu, pak není z právního hlediska rozdílný mezi tímto dokumentem a jeho ekvivalentem na papíře, opatřeným vlastnoručním podpisem.

Zákonem je dále upřesněna používaná terminologie a jsou definovány věcně příslušné pojmy. Jedná se především o již zmíněný zaručený elektronický podpis, kvalifikovaný certifikát, poskytovatele certifikačních služeb vydávající kvalifikované certifikáty, akreditovaný poskytovatel certifikačních služeb. Tyto

Do života vstupuje elektronický podpis

pojmy zvyšují bezpečnost a důvěryhodnost v procesu elektronického podpisování dokumentů a v procesu identifikace odesílatele a neporušenost odesílaného dokumentu.

Povinností poskytovatele certifikačních služeb vydávajícího kvalifikované certifikáty je mimo jiné především používat bezpečné systémy a nástroje elektronického podpisu a zajistit dostatečnou bezpečnost postupů, které tyto systémy a nástroje podporují, tzn. přijmout odpovídající opatření proti zneužití a padělání kvalifikovaných certifikátů, zajistit utajení dat pro vytváření zaručených elektronických podpisů a kontrolu správnosti záznamů. Veškeré systémy a nástroje musí být samozřejmě ověřeny Úřadem pro ochranu osobních údajů.

Udělování akreditací pro výkon činnosti akreditovaného poskytovatele i dozor nad dodržováním tohoto zákona náleží také Úřadu pro ochranu osobních údajů, který je zároveň zmocněn k vydávání vyhlášek k upřesňování podmínek a požadavků, které musí splňovat nástroje elektronického podpisu.

V závislosti na ustanovení zákona o elektronickém

podpisu byly upraveny i další zákony – občanský zákoník, zákon o správě daní a poplatků, zákon o správním řízení, občanský soudní řád a zákon o správních poplatcích a další.

V současné době je elektronický podpis nejvíce využíván v bankách, které umožňují i využívání elektronického bankovníctví, a tím se snaží snížit přetlak na pobočkách.

V blízké době se již můžeme těšit i na to, že odpadnou dlouhé fronty na Finančních úřadech, Úřadech sociálního zabezpečení a dalších, ve kterých jsme museli strávit nekrátkou dobu při podávání daňových a jiných příznání. Zákon umožní podávat daňová příznání pohodlně z domova, či z míst, která umožní připojení k internetu. Musíme však ještě chvíli počkat, až budou na tento způsob komunikace připraveny i úřady.

S aplikací elektronického podpisu počítáme i v naší společnosti. V současné době se pracuje na studii pojednávající o využití této novinky v našich podmínkách. O podrobnostech vás budeme informovat v některém z dalších DP-KONTAKTŮ.

Ing. Petr Víték, kancelář generálního ředitele



Před jízdou zručnosti je nutná pečlivá příprava, na trati rozhodují desítky milimetry. Na snímku je vidět soustředění jednoho z reprezentantů řepské garáže.



Jedna z nejobtížnějších překážek, je nutno shodit pouze zelený hranol, červený musí zůstat na místě. Pokud spadnou oba, přičítaný počet bodů není tak velký.



Na této překážce musí řidič osvědčit mimořádný cit pro vozidlo. Musí zastavit tak, aby se majáček rozblikal, ale nerozeznělo zvukové znamení. Pokud se nepřijemný zvuk rozezněl, řidič odjížděl bez bodu.

Nejvíce cen si z Vysokého Mýta odvezli zástupci řepské garáže

Uprostřed května v lepších klimatických podmínkách než loni se uskutečnil na autodromu ve Vysokém Mýtě druhý ročník v jízdě zručnosti řidičů autobusů. Za volant zelené karosy se posadilo v průběhu dvou dnů celkem 27 mužů a čtyři ženy, kteří si vyzkoušeli svůj um v jízdě zručnosti, v couvání a v testu, ve kterém prokazovali znalost pravidel silničního provozu. Doplnkový program tvořila přednáška o současnosti Karosy a prohlídka výrobního závodu.

Nejspokojenější odjížděli z Vysokého Mýta zcela jistě reprezentanti řepské garáže, kteří zásluhou Jiřího Pazourka uspěli v jednotlivcích a zbylí kvintet se seřadil s jednou výjimkou od 5. do 10. místa, což svědčí o úžasné vyrovnanosti jednotlivých

členů týmu. Proto ani nepřekvapí suverénní vítězství v družstvech.

Výsledky II. ročníku soutěže zručnosti řidičů autobusů: jednotlivci – muži:

1. Jiří Pazourek (družstvo Řepy 2) 1 778 bodů, 2. Pavel Večeřa (Klíčov) 1 740 bodů, 3. Antonín Věchtík (Vršovice 1) 1 683 bodů, 4. Jaroslav Svoboda (Hostivař) 1 471 bodů, 5. Jaroslav Schneider (Řepy 1) 1 404 bodů.
- Jednotlivci – ženy:** 1. Ivana Soblahovská 1 183 bodů, 2. Vladimíra Plíšková 1 031 bodů, 3. Helena Lisová 870 bodů.
- Družstva:** 1. Řepy II 4 417 bodů, 2. Řepy I 4 111 bodů, 3. Hostivař 3 833 bodů, 4. Klíčov 3 457 bodů, 5. Vršovice I 3 257 bodů.

Zajímavé klání sledoval ve Vysokém Mýtě Petr Malík



Na jedné z prvních překážek musel řidič odhadnout pětimetrový odstup od překážky, na této musel odhadnout vzdálenost 1,2 metru od souběžně jedoucího cyklisty.

Opět odhad, tentokrát šířky autobusu. Řidič zastavil několik metrů před překážkou a obsluhu navigoval tak, aby rozestup sudů byl dostatečný pro průjezd autobusu. V tomto případě byl nastavený rozestup nedostatečný...

Jedna z neobtížnějších překážek kursu, tzv. šibenice. Řidič musí rozhoupanou koulí na laně umístit do připravené krabice. Úsměv na tváři svědčí o tom, že tentokrát byl úkol beze zbytku splněn.



Olovnice umístěná na státní poznávací značce uprostřed vozidla musí směřovat do bílého pole v terči, jinak následovala bodová srážka. Opět rozhodovaly milimetry.

Na regulérnost soutěže dbali nezávislí rozhodčí, kteří pečlivě sledovali veškeré dění na trati.





S příznivou odezvou se setkala i exkurze do výrobního závodu, každý detail byl řidiči pečlivě sledován a mnohé všetečné otázky padaly na průvodce. Od května se v Karose pracuje na dvě směny, neboť zájem o v Čechách vyráběné autobusy je stále větší. Letos by mělo být prodáno více než 1 500 vozů.

Nová disciplína, couvání. Na přímé trati byla nejpve vytyčena slalomová dráha a následně se couvalo do předem vyznačeného koridoru. Úkolem bylo nepřejet ani zvenčí neminout zádnou z nalepených houbiček a na závěr správně zaparkovat.

Reprezentanti řepské garáže, kteří si z Vysokého Mýta odvezli nejvíce cen. Vítěze soutěže jednotlivců Jiřího Pazourka najdete v podřepu vpravo.

Před vyhlášením výsledků se ještě uskutečnila doplňková soutěž v zastavování na přesnost o zajímavou věcnou cenu, které se mohli zúčastnit všichni přítomní, nejen registrovaní soutěžící. Zajímavou tekutou cenu si odnesl dějvický zástupce Michal Novák, který dokázal zastavit v prvním případě 9 a ve druhém 12 centimetrů od středu terče.

Úvod

S blížícím se datem vstupu České republiky do Evropské unie se otevírají další možnosti pro účast hlavního města Prahy v projektech, řešících udržitelný rozvoj dopravních systémů v městských aglomeracích. Praha je zvána k participaci na rozmanitých projektech, z nichž mnohé mohou být pro město přínosné.

Složitost projektů a jejich úspěšné zpracování vyžaduje aktivní účast několika odborů Magistrátu hlavního města Prahy (MHMP) a odborných pracovišť městem řízených organizací. K tomuto účelu bylo zřízeno samostatné pracoviště na odboru rozvoje dopravy MHMP (RDO MHMP), jehož úkolem je organizovat zahraniční aktivity hlavního města Prahy v oblasti dopravy. Posláním tohoto pracoviště je komunikace a koordinace aktivit s městskými organizacemi v oblasti dopravy (Dopravní podnik, Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy, ROPID, TSK hl. m. Prahy) a dále úzká spolupráce s odborem zahraničních vztahů MHMP a sekci Útvaru rozvoje hl. m. Prahy při realizaci mezinárodních projektů.

Na základě výše uvedených skutečností vyzval ředitel RDO MHMP ředitele všech zainteresovaných odborů a organizací ke jmenování zástupce do pracovní skupiny, která bude zejména analyzovat informace a nabídky zasílané zastoupením Prahy v Bruselu a koordinovat zapojení jednotlivých organizací hl. m. Prahy do vybraných projektů. V současné době je tato skupina ustavena. Jedním z vybraných projektů je **Projekt Trendsetter**.

Projekt Trendsetter a účast hlavního města Prahy

Projekt Trendsetter - Setting Trends for Sustainable Urban Mobility (Stanovení trendů pro udržitelnou městskou mobilitu) je v současné době zahajovaným projektem konsorcia měst Stockholm - vedoucí projekt, Graz, Lille, Praha a Pecs.

Projekt je zaměřen na zlepšení kvality životního prostředí, zejména kvality ovzduší a hladiny hluku, za použití progresivních řídicích schémat v kombinaci s „čistým“ vozidlovým parkem. Podporuje používání veřejné osobní dopravy a ukazuje nové cesty ke zlepšení logistiky a efektivnosti. Kombinuje ve svém řešení následující pracovní postupy:

- stimulaci k používání veřejné dopravy prostřednictvím řady plánů zahrnujících novou cenovou strategii, systém priority autobusové dopravy, inovací informačních technologií zdokonalení intermodálních výměn a systémů požadavků dopravy,
- zdokonalení efektivnosti v městské nákladní dopravě prostřednictvím logistiky a toku informací,
- dosažení většího průniku čistých, nových paliv pro použití v autobusech, nákladních automobilech,

Projekt Trendsetter

dodávkách a i osobních autech pomocí snížení cen, vylepšením infrastruktury a jiných způsobů,

- podporu alternativy k používání osobních automobilů prostřednictvím nových služeb a inovačních plánů,
- politické změny směřující k více udržitelným městským dopravním systémům.

Projekt je rozčleněn do osmi pracovních bloků. Praha se zúčastňuje na třech úkolech a také na celkové koordinaci, rozšiřování výsledků a zhodnocení. Řešeními úkoly jsou:

- Úprava řízení signalizace pro preferenci autobusové dopravy s cílem zabezpečit podobnou preferenci jakou využívají tramvaje. Praha uskutečnila zkušební testování a následně zhodnocení a rozhodnutí o dalším postupu. Vedoucí město úkolu - Stockholm.
- Rozšíření zóny zákazu vjezdu pro vozidla nad 3,5 respektive 6 tun za účelem zlepšení kvality ovzduší a snížení emisí a hluku. Optimalizace bude provedena v závislosti na měnicích se tocích dopravy. Vedoucí město úkolu - Stockholm.
- Studie experimentálního zavedení linky city busů v centru města k zajištění vyšší kvality dopravy pro cílené skupiny obyvatel (těhotné ženy, starší lidé, handicapovaní) včetně demonstrační části a vyhodnocení efektů. Vedoucí město úkolu - Lille.

Doba trvání projektu je 48 měsíců (od zahájení dne 1. února 2002). Celkové náklady projektu činí 36,712 milionů eur, příspěvek Evropské Komise pak 10,5 milionů eur.

Praha je v projektu zastoupena čtyřmi dílčími řešiteli:

- Dopravním podnikem hlavního města Prahy, akciovou společností,
- Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy, Regionálním organizátorem dopravy (ROPID) Praha a Odborem rozvoje dopravy Magistrátu hlavního města Prahy (RDO MHMP) v úloze koordinátora projektu.

Finanční rámec Prahy byl stanoven na 493 880 eur, z čehož příspěvek EU činí 172 860 eur.

K jednotlivým úkolům:

1. Úprava řízení signalizace pro preferenci autobusové dopravy s cílem zabezpečit podobnou preferenci jakou využívají tramvaje

Ve spolupráci Dopravního podniku s odborem dopravy MHMP, Policií ČR a Technickou správou komunikací byly pro úpravu signalizace vybrány 2 křižovatky s provozem autobusů MHD.

Jedná se o křižovatky:

- ▲ Holečková - Zapova v Praze 5 s provozem

autobusové linky č. 176 Karlovo náměstí - Stadion Strahov. Vybrané vozy této linky budou vybaveny tzv. aktivní detekcí.

- ▲ Modřanská - rampa na Barrandovský most v Praze 4 s provozem autobusových linek č. 192 Budějovická - Sídliště Barrandov, č. 196 Kačerov - Smíchovské nádraží, č. 197 Smíchovské nádraží - Háje, č. 198 Smíchovské nádraží - Sídliště Písnice, č. 199 Smíchovské nádraží - Sídliště Lhotka, č. 253 Na Beránku - Smíchovské nádraží.

Vybrané vozy jedné z výše uvedených linek budou vybaveny tzv. aktivní detekcí.

2. Rozšíření zóny zákazu vjezdu pro vozidla nad 3,5 respektive 6 tun za účelem zlepšení kvality ovzduší a snížení emisí a hluku

Tato problematika se v Praze sleduje a řeší již řadu let. První výraznější opatření k regulaci dopravy v centrální oblasti města a zlepšení životního prostředí omezením průjezdné nákladní dopravy byla realizována na začátku šedesátých let vymezením oblasti se zákazem vjezdu vozidel nad 5,5 t celkové hmotnosti, ze které se později vlivem měnic se skladby vozového parku stala zóna zákazu vjezdu vozidel nad 6 tun. Zahrnovala oblast velikosti zhruba 6 km² vnitřní části města. Tato oblast byla postupně územně rozšiřována na další části centra.

Významnější úprava zóny omezení přístupu nákladní automobilové dopravy byla realizována počátkem devadesátých let, kdy byla přerušena možnost průjezdu po severním okraji vnitřního města (ulice Milady Horákové, Veletřní). V současnosti má oblast zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 6 t celkové hmotnosti rozlohu přibližně 17 km².

Po realizaci těchto regulačních opatření poklesla intenzita těžké nákladní dopravy na vybraných komunikacích v Praze 7 až o 85 %. Tato doprava se přemístila zejména na úseky městského okruhu v jižní části města. Přitom se intenzita těžké nákladní automobilové dopravy na těchto komunikacích po uvedených regulačních opatřeních zvýšila přibližně o 30 až 50 %.

V roce 1999 bylo realizováno další regulační opatření k omezení narůstajícího tlaku dopravy na vnitřní město, a to zavedením zóny časově omezeného přístupu nákladní automobilové dopravy nad 3,5 tuny a autobusů ve vlastním centru města. Tato zóna je po několika dílčích úpravách v platnosti dosud a vymezuje území zhruba 5 km² centra.

Nová úprava - optimalizace zón omezení přístupu nákladních vozidel nad 3,5 t a 6 t se připravuje v rámci projektu Trendsetter. V roce 2002 by měly proběhnout

přípravné práce, tj. vytipování vhodných oblastí pro omezení nákladní dopravy, provedení průzkumů těchto oblastí z hlediska rozsahu, směřování, zdrojů a cílů nákladní automobilové dopravy. Následně bude provedeno vyhodnocení těchto průzkumů a výběr oblastí pro zavedení nového dopravního režimu, projednání návrhu s příslušnými orgány, organizacemi a veřejností s následným zapracováním připomínek.

V roce 2003 se počítá se zpracováním projektu dopravního značení oblasti včetně přístupových komunikací a následně s jeho realizací. Součástí prací bude i odpovídající informační kampaň. Závěr projektu vyústí do vyhodnocení dosaženého efektu přijatých opatření.

3. Studie experimentálního zavedení linky city busů v centru města k zajištění vyšší kvality dopravy pro cílené skupiny obyvatel

Na základě záměrů uplatněných při zpracování Územního plánu hlavního města Prahy a s přihlédnutím k obsluze centrální části Prahy linkami metra, tramvají a veřejnou i zvláštní autobusovou dopravou je navržena linka obsluhující horní Nové Město a Karlov.

V této oblasti je soustředěna řada nemocnic a jiných zdravotnických zařízení a zdejší uliční síť neumožňuje provoz běžných velkých autobusů používaných v MHD.

Předmětné území bylo v minulosti obsluhováno pravidelnou městskou dopravou (**oblast Karlova** – nejprve tramvajová linka č. 6 s napojením na centrum města, později autobusová linka č. 101, následně 272 s napojením ke stanicím metra I. P. Pavlova a Náměstí Míru; **oblast Větrova** – nejprve trolejbusové linky č. 55 a 61, následně autobusová linka č. 148, respektive 199).

Většina zdravotnických zařízení, soustředěných v této oblasti, je v současné době dosažitelná pouze s velkou a nepřijemnou pěší docházkou od stanic metra I. P. Pavlova, Karlovo náměstí a ze zastávek tramvají Štěpánská a Botanická zahrada.

V zájmu usnadnění dostupnosti těchto cílů pro pacienty a ostatní návštěvníky nemocničních

zařízení je navrhováno zřízení autobusové linky (provozované malými vozidly – city busy). Návrh předpokládá, že linka, propojující stanice metra I. P. Pavlova (linka C) a Karlovo náměstí (linka B) bude projíždět oblastí Karlova se zastávkami zřízenými v blízkosti nejčastěji frekventovaných cílů (klinik, nemocnic aj.) denně v rozsahu 7 až 19 hodin v intervalu 15 minut v pracovní dny, respektive 30 minut o sobotách a nedělích.

V současné době jsou ve spolupráci s odborem dopravy a městskou částí Praha 2 prověřovány varianty konkrétní trasy linky a pokračují další přípravné práce.

Další postup prací bude rámcově probíhat v následujících etapách - informační kampaň, příprava dokumentace, experimentální demonstrace, hodnocení a závěrečné doporučení.

Dopravní úsek ředitelství

Projekt Trendsetter

Nehodovost autobusů o. z. Autobusy v roce 2001

Vývoj nehodovosti v provozu autobusů byl ve srovnání s rokem 2000 méně příznivý jak u celkového počtu nehod (+9,2 %), tak u počtu nehod zaviněných o. z. Autobusy (+8,9 %). Také počet těžce zraněných stoupl ze čtyř na osm, z toho jedno zranění bylo zaviněno naším řidičem. Naproti tomu klesl celkový počet lehce zraněných o 2,6 % a počet lehce zraněných z naší viny o 26 %. Při nezaviněných nehodách byli, bohužel, také dva chodci smrtelně zraněni.

Přes uvedené skutečnosti je nutné připomenout, že se jedná o třetí nejlepší výsledek v počtu ujetých kilometrů na jednu nehodu a čtvrtý nejlepší výsledek v počtu ujetých km na jednu zaviněnou nehodu od roku 1985. Vývoj těchto ukazatelů je znázorněn v grafech č. 1 a 2.

Znamená to, že také v roce 2001 se podařilo udržet nehodovost v hodnotách blízkých výsledkům roku 1990 (+1,1%). Přitom nehodovost v Praze, přes zlepšení v posledních dvou letech, stále vykazuje nárůst 89,7 % (viz graf č. 3).

Nejčastější příčinou zaviněných nehod bylo i v roce 2001 neodhadnutí průjezdního profilu. Na druhém místě je nedodržení bezpečné vzdálenosti, kdy tato příčina zaznamenala největší nárůst o 44,6% (viz tabulka č. 3).

Tabulka č. 1 – Přehled hlavních ukazatelů nehodovosti

Sledované ukazatele	rok		rozdíl	index	%
	2001	2000			
Nehody celkem	949	869	80	1,09	100,00
- z toho zaviněné o. z.	377	346	31	1,09	39,73
Ujeté km na 1 nehodu – celkem	69 042	75 225	-6 182	0,92	-
- zaviněnou o. z.	173 796	188 931	-15 136	0,92	-
Celkový počet lehce zraněných	151	155	-4	0,97	100,00
- z toho zaviněných o. z.	17	23	-6	0,74	11,26
Celkový počet těžce zraněných	8	4	4	2,00	100,00
- z toho zaviněných o. z.	1	0	1	0,00	12,50
Celkový počet smrtelně zraněných	2	0	2	0,00	100,00
- z toho zaviněných o. z.	0	0	0	0,00	0,00
Výše škody celkem	25 378 789	21 121 097	4 257 692	1,20	100,00
- z toho škoda u zavin. nehod o. z.	9 377 460	7 144 882	2 232 578	1,31	36,95
Výše škody cizí celkem	19 048 810	14 956 024	4 092 786	1,27	-
Výše škody o. z. celkem	6 329 979	6 165 073	164 906	1,03	100,00
- z toho škoda u zavin. nehod o. z.	2 726 372	2 835 428	-109 056	0,96	43,07

Tabulka č. 2 – Charakteristika celkového počtu nehod

Charakteristika nehod	2001	2000	rozdíl	% nehod 2001
Srážka s motocyklem	4	6	-2	0,42
Srážka s osob.,dod. automobilem	629	542	87	66,28
Srážka s nákladním automobilem	48	61	-13	5,06
Srážka se stojícím vozidlem	34	28	6	3,58
Srážka s pevnou překážkou	81	66	15	8,54
Srážka s chodcem	8	14	-6	0,84
Srážka s tramvají	16	8	8	1,69
Srážka s autobusem DP-A	36	55	-19	3,79
Srážka s jiným autobusem	17	9	8	1,79
Nehoda cestujícího	55	60	-5	5,80
Srážka s cyklistou	2	3	-1	0,21
Srážka se zvířetem	0	1	-1	0,00
Jiné	19	16	3	2,00
celkem	949	869	80	100,00

Tabulka č. 3 - Podrobněji o zavinění řidičem autobusu o. z.

Příčiny zavinění nehod	2001	2000	rozdíl	% nehod
nepřiměřená rychlost	2	0	2	0,54
nesprávné předjíždění	4	4	0	1,08
nedání přednosti v jízdě	32	36	-4	8,65
nesprávný způsob jízdy	63	54	9	17,03
neodhadnutý průjezd. profil	131	135	-4	35,41
nedodrž. bezpeč. vzdálenosti	81	56	25	21,89
nezajištěné vozidlo	4	2	2	1,08
jiné	28	27	1	7,57
nehoda při couvání	25	29	-4	6,76
Celkem	370	343	27	100,00

Nejzávažnější nehody

A. Dne 25. ledna 2001 ve 12.30 hodin linka č. 217 z garáže Dejvice.

Řidič s autobusem vyjížděl z obřatiště Dejvická a odbočoval vpravo do ulice Jugoslávských partyzánů směrem Vítězné náměstí. Po odbočení upozornili cestující řidiče, že pod autobusem je chodec, který ležel přejetý na levé straně autobusu za zadní nápravou. Chodec ve věku 58 let utrpěl smrtelný úraz. Trestní řízení bylo zastaveno.



Foto: Petr Malík

Jedna z nejnebezpečnějších křižovatek v Praze.

Praxe řidiče autobusu u o. z. Autobusy 5 roků, věk řidiče autobusu 28 let.

B. Dne 1. června 2001 v 16.15 hodin linka č. 177 z garáže Klíčův.

Řidič autobusu jel ulicí Štřelničnou ve směru od zastávky Ládví k zastávce Štřelničná. V uvedeném úseku a směru byla z důvodu výstavby stanice metra uzavřena vozovka a doprava převedena do protisměru, kde byl obousměrný provoz. V okamžiku, kdy řidič autobusu měl konec tramvajového ostrůvku Kyselova mu náhle z tramvajového tělesa, přibližně 3 metry za ostrůvkem, vstoupila do jízdny dráhy chodkyně s dítětem. Řidič autobusu uhnul doleva, ale střetu se mu nepodařilo zabránit. Narazil pravou přední částí do chodkyně a odhodil ji na obrubník tramvajového tělesa. Ke střetu s dítětem nedošlo. Chodkyně ve věku 30 let následkům zranění na místě podlehla. Trestní řízení bylo zastaveno.

Praxe řidiče autobusu u o. z. Autobusy 2 roky, věk řidiče autobusu 25 let.

C. Dne 6. prosince 2001 v 7.15 hodin linka č. 183 z garáže Klíčův.

Řidič autobusu jel ulicí Žernoseckou ve směru od zastávky Vozovna Kobylisy k zastávce Bojasova. Řidič protijedoucího osobního vozidla přejel náhle do protisměru, kde se čelně střetl s autobusem. Řidič autobusu ve snaze zabránit střetu vjel pravou přední částí autobusu na trávník mimo vozovku. V osobním vozidle došlo k 1 těžkému a 1 lehkému zranění. V autobusu došlo k 7 lehkým zraněním, řidiče autobusu a 6 cestujících. Škoda na autobusu byla odhadnuta na 13 100 Kč, na osobním vozidle na 250 000 Kč.

Praxe řidiče autobusu u o. z. Autobusy 6 roků, věk řidiče autobusu 54 let.

Vzájemné nehody autobusů o. z.

Vzájemná nehodovost našich autobusů se snížila oproti roku 2000 o 34,65 %. Tyto nehody představují 3,79 % z celkového počtu nehod a 9,55 % nehod zaviněných.

Přítom nejvíce těchto nehod bylo v zastávkách nebo obratištích (14) a v objektech garáží (11).

Tabulka č. 4 - Vzájemné nehody autobusů o. z.

Příčiny nehod	2001	2000	rozdíl	% nehod
neodhadnutí průjezdného profilu	17	26	-9	47,22
nepřiměřená rychlost jízdy	0	2	-2	0,00
nedodržení bezpečné vzdálenosti	6	8	-2	16,67
nesprávný způsob jízdy	7	10	-3	19,44
nepozornost při couvání	5	6	-1	13,89
nedání přednosti v jízdě	1	1	0	2,78
samovolné ujetí autobusu	0	2	-2	0,00
Celkem	36	55	-19	100,00

Vzájemná nehodovost autobusů a tramvají

Ve srovnání s minulým rokem došlo k nárůstu vzájemných nehod z osmi na šestnáct, přitom 10 nehod zavinili řidiči o. z. Autobusy. Lehká zranění utrpěli dva cestující, jeden řidič autobusu a jedna řidička tramvaje. Škoda na autobusech byla odhadnuta ve výši 337 000 Kč a škoda na tramvajích na 604 000 Kč. Nejčastější příčinou zaviněných nehod bylo nedání přednosti v jízdě (4) a neodhadnutí průjezdného profilu (4). Nejzávažnější vzájemná nehoda se stala 26. prosince na lince č. 174. Řidič autobusu jel ulicí Milady Horákové od zastávky Hradčanská k zastávce Špejchar. Při průjezdu křižovatkou s ulicí Badeniho, když se potkával s protijedoucí tramvají, došlo u tramvaje v důsledku smyku obou vozů k přestavení výhybek z přímého směru na odbočení vlevo a tramvaj narazila do levého boku autobusu. Lehká zranění utrpěli 2 cestující, řidič autobusu a řidička tramvaje. Škoda na autobusu byla odhadnuta na 150 000 Kč, na tramvaji na 526 500 Kč.

Přehled topografické evidence míst s více nehodami

11 nehod

- kruhový objezd Vítězné náměstí, Praha 6. Z celkového počtu byly 2 nehody zaviněny řidiči o. z. Autobusy z příčiny neodhadnutí průjezdného profilu. Ostatní účastníci zavinili nehody nesprávným způsobem jízdy v jízdních pruzích a nedáním přednosti v jízdě. Tento objezd je stále místem s největším počtem nehod.

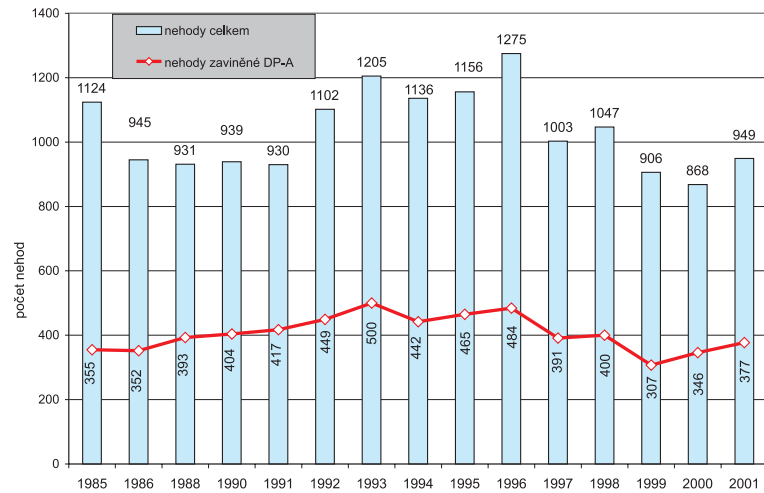
7 nehod

- obratiště Na Knížecí - Ostrovského x Stroupežnického (z toho 6 zaviněných),
- Strakonická x Barrandovský most - Strakonická x Nádražní, (z toho 4 zaviněné),
- křižovatka Prašný most - kruhový objezd Vítězné náměstí, (z toho 1 zaviněná),
- V Holešovičkách x Povltavská - Argentinská x Jankovcova, (z toho 2 zaviněné).

6 nehod

- Čimická x K Pazderkám - Kobyliské náměstí (z toho 1 zaviněná),
- Na Žertvách x U Balabenky - obratiště Palmovka (z toho žádná zaviněná),
- obratiště Florenc, výstupní zastávka - nástupní zastávka (z toho 4 zaviněné).

Graf č. 1 - Počet nehod



Zhodnocení nehodovosti

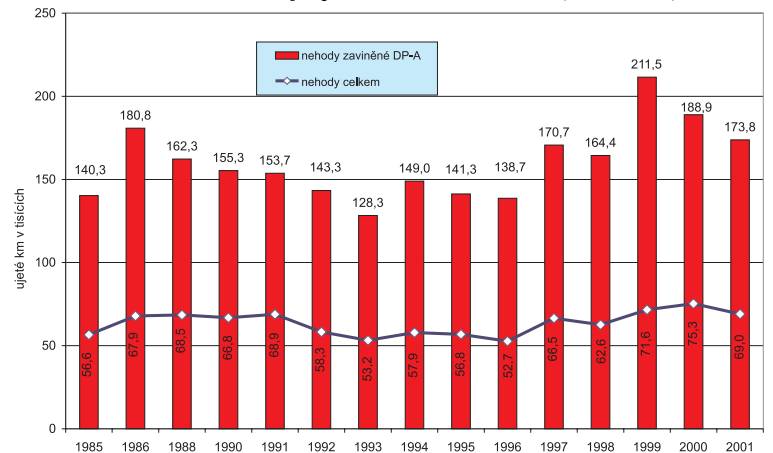
Nehodovosti autobusů je v našem o. z. věnována stále vysoká pozornost. Nesporným přínosem je činnost Provozní komise, která se pravidelně schází na dopravním úseku. Zde zástupci jednotlivých garáží z řad řidičů uplatňují připomínky k zjištěným závadám v silničním provozu (například dopravní značení, případy na světelné signalizaci, komunikacích) a návrhy na případné úpravy dopravních režimů. Tyto připomínky následně zástupci dopravního úseku uplatňují u příslušných partnerů. Pracovní skupina dopravního úseku projednává podle topografické evidence místa s více nehodami, prověřuje situaci na těchto místech a navrhuje preventivní opatření. Prostřednictvím dopravního úseku ředitelství také navrhuje preferenční opatření pro autobusy a zúčastňuje se jejich další přípravy.

Řidiči autobusů jsou s výsledky rozborů seznamováni při pravidelném zdokonalování odborné způsobilosti a v kurzech nových řidičů. Na jednotlivých garážích jsou řidiči o vývoji nehodovosti informováni průběžně každý měsíc na určených informačních panelech.

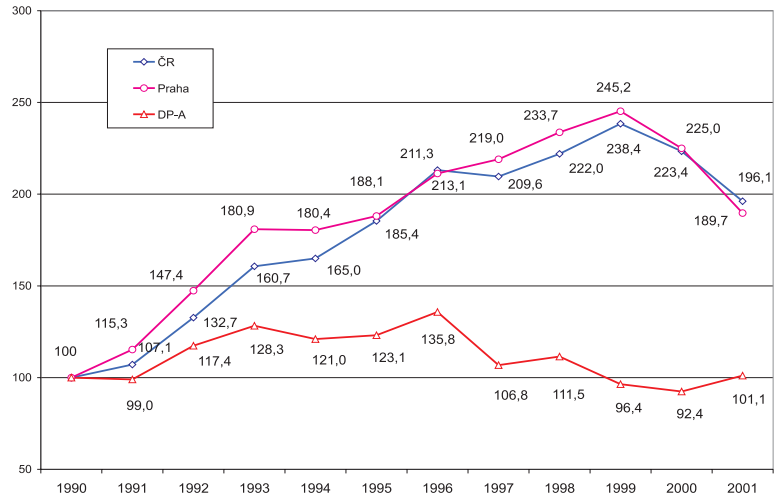
Závěrem chceme poděkovat všem zaměstnancům a především řidičům, kteří svoji svědomitou prací přispěli k celkově velmi dobrým výsledkům. Všem řidičkám a řidičům přejeme další ujeté km bez nehod a dobrý pocit z odvedené práce ve prospěch cestujících i ostatních účastníků silničního provozu.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrď

Graf č. 2 - Počet ujetých km na 1 nehodu (v tisících)



Graf č. 3 - Vývoj nehodovosti v ČR, hl. m. Praze a o. z. Autobusy od roku 1990 (100 %)



Dobře nakoupit, ale jak na to?

V dnešní době měnicích se podmínek a též příležitostí je třeba využít všech možností, které se nám nabízejí, jinak zůstaneme vždy „až ti druzí“. Tak nějak jsme si to říkali i v o. z. Autobusy, když se na základě výběrového řízení podařilo uzavřít nově koncipovanou smlouvu na dodávky motorové nafty na rozdíl od předchozích, tentokrát však s týdenními cenami.

Motorová nafta je jednou z podstatných položek ve spotřebě, a tím i v nákladech na provoz naší společnosti. Její roční spotřeba se pohybuje ve výši přibližně půl miliardy korun, a to je přece dostatečná výzva pro hledání úspor.

Abyste bylo možno plně využít této příležitosti, byl nákup nafty dán do kompetence technického náměstka, konkrétně do nově vzniklého útvaru „Správa systému zásobování“. Oblast zásobování na sebe váže v podmínkách každé společnosti nemalé finanční pro-

středky. Jen tak trochu pro představu: v o. z. Autobusy bylo z oběžných aktiv ve výši 163,8 milionu Kč vázáno 107,081 milionu Kč na zásobách. Z toho průměrná výše zásob motorové nafty se pohybuje kolem 12,726 milionu Kč a se svou dobou obratu zhruba 8 až 9 dnů, patří k tzv. rychleobrátkovým zásobám.

Proto jsme po zvážení několika variant přistoupili k provádění řízených nákupů v jednotlivých garážích za trvání nejvýhodnější ceny, která se mění vždy v týdenních intervalech. Rozhodující je vždy pondělní půlnoc, kdy se mění cena. Pokyn k nákupu do plných nádrží za ještě aktuální cenu, nebo ještě počkat a nakupovat až za novou cenu, vydáváme vždy už v pátek, po propočtu denních kotací Platt's Mean a platných kurzů České národní banky. Za první tři měsíce této činnosti došlo k celkové úspoře při nákupech motorové nafty v o. z. Autobusy

o více než 900 tisíc Kč. Samozřejmě, že v těchto úsporách není zahrnut výrazný pokles nákupní ceny motorové nafty ve srovnání se stejným obdobím loňského roku.

Stanovení a rozhodnutí o vhodném termínu nákupu, zda ještě nakupovat do pondělka nebo až od úterka, je tedy svým způsobem i tak trochu pohled do křišťálové koule, protože analýza je jedna věc a burzovní obchod, který se řídí svými zákonitostmi, je věc druhá. Myslím, že jsme se jako celek ale velice brzy a celkem úspěšně přizpůsobili novým podmínkám trhu. Doposud je naše úspěšnost v cíleném řízení nákupů za právě nejvýhodnější cenu stoprocentní. Chce to však pevné nervy s trochou hráčské vášně, když přes růst cen u čerpacích stanic dáváte pokyn: počkat a nakupovat až za nové nižší ceny.

Ing. Václav Purnoch,
správce systému zásobování o. z. Autobusy

od založení Nového Města (nebo snad ještě dřív) pro dvorec, který zde stál. Přesný význam slova je dnes již těžko odvoditelný; obvykle se uvádí, že vnikl od slupů, což byla zařízení na chytání ryb, kterými přilehlý potok Botič oplýval, nebo od sloupu s pohanskou sochou či dokonce od toho, že proti záplavám stál ústřední dům dvorce na sloupech. Mně se nejvíc líbí ten slup na ryby, ale to pochopitelně není směrodatné.

Nehodová místa

Linka č. 24 se vloni umístila na 17. místě, když si o jedno polepšila – v roce 2000 byla 18. Není to moc lichotivé umístění, ale když si uvědomíme, kudy projíždí... Pro milovníky statistik uvedme, že na ní došlo při 1 231 599 ujetých vlakokilometrů k 79 dopravním nehodám, což činí průměr 15 589,9 km na jednu nehodu. Topografické mapy, tento dodnes ne zcela doceněný nástroj prevence dopravních nehod, nám říkají, že v kategoriích střetů s motorovými vozidly jsou nejhorší místa hned u Štěpničné a mezi zastávkami Ládví a Kyselova, pak mezi zastávkami Masarykovo nádraží a Jindřišská, dále v Lazarské a na Karlově náměstí, kde se počet ne-

hod pohyboval v intervalu 10 – 14. K menšímu počtu, 6 – 9 nehodám, došlo u zastávky Ládví, na křižovatce Švábky, v Jindřišské a mezi zastávkami Nádraží Vršovice a Oblouková. Jak vidíte, většinou se jedná o přehledné úseky, ale i na nich jsou přejezdy přes koleje a pohybují se zde vozidla, jejichž řidiči si neuvědomují, že při odbočování vlevo se nedává přednost jenom těm protijedoucím. Může nás to štvát, ale musíme se s tím smířit a hlavně se tomu přizpůsobit. Na konečné Sídlíště Ďáblice, v Okrouhlické, u Masarykova nádraží, v Otakarově a u Koh-i-nooru došlo k jedné železniční nehodě, bezkonkurenčně však vede Karlovo náměstí, kde by 3 nebo možná i víc. Zase si připomeňme, že tyto nehody není na koho svést a jsou vždy výsledkem našeho neumění. Bohužel se trasa linky č. 24 hemží i značkami, označujícími nehody z nezávažnějších – střetů s chodci. K jednomu došlo hned u Ládví, k více pak v Okrouhlické a u Bulovky, k jednomu ve Vosmikových, na Palmovce, Moráni a Ostrčilově náměstí, k více u Koh-i-nooru a po dvou kolem Kubánského náměstí a v úseku mezi Průběžnou a konečnou. Tento bohužel bohatý výčet lze obecně těžko komentovat, nechceme-

li použít dnes už fráze o zvýšené pozornosti. Zdá se, že přes časté opakování to přece jenom fráze není. Na křižovatce Štěpničná, pod Palmovkou, na Palmovce, v Otakarově a opět u Koh-i-nooru došlo i k vjetí do nesprávného směru nebo vykolejení. Uvědomíme-li si, kolik je evidováno sjetí z trasy, jsme zase zpět u té pozornosti, tentokrát docela obycjně. Nepřemýšlet o ptákovinách a myslet alespoň na to, kudy mám jet, že. A pak i celoroční statistika dopravních nehod vyjde příznivěji než v uplynulém roce.

Závěr

Z historie linkového vedení je patrné, že se „čtyřiadvacítka“ neodchýlila podstatně ze svého základního směru a že tedy přes 40 let dokazuje potřebu takového spojení. Jako jedna z mála přežila chaotické rušení linek a bohužel i trať v centru města a její vytíženost, spolu s linkami 3 a 9, dokazuje správnost úvah o rozšíření tramvajového provozu právě v této oblasti. A tak sobě i jí přejme, aby její trasa byla průjezdnější a bezpečnější a aby v budoucnu odvezla ještě mnoho spokojených cestujících. -zjs-

Nová měnirna v Hloubětíně

V poválečných letech rozhodovalo hlavní město Praha o rozšíření městské hromadné dopravy. Na základě toho začala v roce 1949 výstavba nové vozovny v městské části Hloubětín a vznikl i požadavek na vybudování nové tramvajové trati a s ní souvisejícího rozšíření napájecí sítě. Tímto krokem se začíná psát historie naší měnirny.

Podle projektových návrhů byla měnirna situována přímo do areálu vozovny. V roce 1951 byla uvedena do provozu vozovna, ale měnirna ještě nebyla dokončena. Proto se přistoupilo k nasazení tzv. pojízdné měnirny, která je mobilní, ale přesto stoprocentně nahrazuje stabilní měnirnu ve výrobě elektrické energie tolik nutné pro napájení trakční sítě (poznámka: toto technické řešení je s úspěchem používáno dodnes při rekonstrukcích měníren).

Definitivně byla měnirna stavebně dokončena, technologicky vybavena a kolaudována v březnu roku 1956. Základní technologickým zařízením byly rtuťové usměrňovače ČKD typ 72, stejnosměrný rozvaděč a vypínače typu CL. V následujících patnácti letech byla měnirna provozována bez větších technických závad.

V sedmdesátých letech, na základě zjištění ministerstva zdravotnictví o škodlivosti rtuti pro lidské zdraví, byla provedena výměna všech usměrňovačů

za křemíkové, byly vyměněny trakční transformátory a stejnosměrné vypínače za typ P5HC na vzduchový pohon. Tato nezávadná technologie byla provozována až do roku 2000.

Vzhledem k tomu, že měnirna byla po přibližně 40 letech nepřetržitého provozu jak stavebně, tak i technicky dožitá, bylo rozhodnuto, že bude provedena celková rekonstrukce.

Tu prováděla firma ŽS Brno a započala v roce 2000. Prvním a jedním z nejdůležitějších úkolů bylo zajistit dodávku elektrické energie do trakční sítě po celou dobu rekonstrukčních prací. K tomu bylo využito již několikrát osvědčené technické řešení - nasazení pojízdné měnirny. Vzhledem k rozsáhlé napájecí oblasti, kterou zajišťuje měnirna Hloubětín, bylo nutno přistoupit k nasazení dvou převozních měníren (každá je složena z jednoho napájecího vozu a jednoho strojního vozu), vzájemně propojených tak, aby bylo možno postupně likvidovat stávající technologii v měnirně, zavádět veškeré nutné stavební úpravy a následně provádět a technicky odkoušet novou technologii - bez negativního dopadu na dodávku elektrické energie do trakční sítě MHD.

Vzhledem ke zkušenostem firmy ŽS Brno, která se již v minulosti podílela na rekonstrukci měnirny

Břevnov, Vokovice a provedla výstavbu nové měnirny Rokoska, nedošlo k žádným technickým problémům, které by citelně ovlivnily provoz MHD v dané oblasti. V roce 2001 došlo k ukončení rekonstrukce, jejímž výsledkem byla jak stavebně, tak zejména technicky vyspělá nová měnirna s celkovým instalovaným výkonem 3 300 kVA.

Technologie stejnosměrné části měnirny plně pochází z vývoje a výroby firmy ŽS Brno. Zapouzdřená rozvodna 22kV je výrobkem firmy HOLEC, trakční transformátory typu Resiblock a transformátor vlastní spotřeby z firmy ABB Brilon. Software ovládacích prvků technologie je vyvinut firmou Microsys Brno - zajímavostí jistě bude, že měnirna je řízena i ovládána průmyslovým počítačem, přímo v ní je možné ovládní z klávesnice PC nebo ovládacími prvky na rozvaděcích jednotlivých technologických částí - tedy technické řešení již pro nové tisíciletí. Rovněž je v technologii měnirny použit systém TECOMAT, který umožňuje dálkové ovládní měnirny z energetického dispečinku tramvají.

Závěrem je nutno zdůraznit tu skutečnost, že použitím technologie v nové měnirně Hloubětín nastupuje provozovna Měnirny a kabelová síť cestu technicky nového, kvalitního a vyspělejšího řízení výroby elektrické energie a jejího dodávání do trakční sítě MHD a klade i větší nároky na znalosti a odbornou vybavenost všech pracovníků měníren.

Vladimír Farář, Otakar Höschl, Zuzana Weinfurtnerová (redakčně upraveno)

Kromě rekonstrukcí tramvajových tratí, o kterých pravidelně informujeme naše čtenáře, probíhají v o. z. Elektrické dráhy i rekonstrukce provozních objektů a jednotlivých pracovišť údržby tramvají podle dlouhodobého plánu, zpracovaného až do roku 2005.

Takto postupně byly ve všech provozních objektech provedeny rekonstrukce a zateplení střech a rekonstrukce vytápění objektů za použití ušlechtilých paliv. Nyní probíhají zejména rekonstrukce a opravy pracovišť údržby tramvají.

V letošním roce, tak jako v letech předcházejících, probíhá náročná rekonstrukce pracovišť Opravářské základny tramvají v Ústředních dílnách, kde byly postupně vybudovány nové lakovací boxy, opravná podvozků, karosárna, laminátovna a truhlárna. Nyní probíhá rekonstrukce umyvární tramvají a výstavba severního přístavku pro zřízení pracoviště na obrábění profilů tramvajových kol.

Z dalších významných staveb, které se letos realizují, je možno uvést výstavbu haly denního ošetření a mytí tramvají ve vozovně Pankrác, rekonstrukci stanovišť kontrolních prohlídek ve vozovně Vokovice, rekonstrukci administrativní budovy ve vozovně Motol a rekonstrukci ocelové haly vrchní stavby ve vozovně Hloubětín.

Kromě těchto investičních akcí probíhá celá řada akcí v rámci údržby, jako například oprava podlahy v dílně za první halou ve vozovně Hloubětín, oprava dílny zámečníků ve vozovně Motol, oprava skladu a náter střechy depa ve vozovně Strašnice, oprava čistírny

Stavební akce na provozních objektech o. z. ED v letošním roce

odpadních vod a podlah v objektu vrchní stavby Švábky a celá řada dalších drobnějších akcí, prakticky ve všech provozních objektech.

V rámci přípravy staveb na příští rok se připravuje zejména rekonstrukce kolejíště ve vozovně Pankrác (včetně stavění vlakové cesty), rekonstrukce výpravní a mazacího stanoviště ve vozovně Kobylisy, rekonstrukce kanalizace ve vozovně Motol, rekonstrukce EPS a vstupního objektu areálu v Ústředních dílnách a opět více menších oprav.

Z uvedeného výčtu akcí je zřejmé, že ze strany vedení Elektrických drah je věnována neustálá pozornost zlepšování nejen technické úrovně provozních pracovišť, ale je dáván i důraz na zlepšování pracovního prostředí a podmínek pracovníků údržby tramvají.

Proto doufáme, že i v budoucnu, ve spolupráci s pracovníky technického úseku ředitelství akciové společnosti, se bude dařit našemu odštěpnému závodu realizovat všechny záměry, uvedené v dlouhodobém plánu investiční výstavby o. z. Elektrické dráhy.

Útvar výrobního náměstka o. z. ED (redakčně upraveno)



Foto: Petr Malík

Rekonstrukce výpravní budovy vozovny Motol.



Na dnešní pomyslný výlet se vydáme do hlavního města německé spolkové země Bavorsko. Mnichov leží na řece Isar a je svojí velikostí srovnatelný s Prahou - žije zde přibližně 1,2 milionu obyvatel. K tomuto městu, majícímu ve znaku mnicha, neodmyslitelně patří královský palác Maximilianeum, mohutný kostel Frauenkirche, vítězná brána „Siegestor“ a konečně modrobílá tramvaje, připomínající si letos 125. výročí zahájení provozu.

V Německu se pro tramvaje užívá výraz Strassenbahn, ale v Mnichově se od samého počátku vžil název Trambahn. Její historie se začala psát dne 21. října

Tramvajové jubileum v Mnichově

lidový zpěvák Weiss Ferdl. Na dnešním plánu města však linku č. 8 nenajdeme - v roce 1975 ji nahradilo metro.

„Pětadvacítka“ je jediná linka opouštějící hranice Mnichova. Svoji přibližně 13 km dlouhou trasu do Grünwaldu stíhá za 29 minut. Tato „venkovská“ trať je vedena na vlastním tělese nejprve souběžně se silnicí, pak koleje od silnice „utíkají“, aby vedly docela romantickým prostředím, které tvoří listnatý les a malé předměstské domky. V místech, kde tramvajová trať kříží silnici, je přednost tramvaje zajištěna železničními závory. Je zajímavé, že linkou č. 25 je tato trať pojižděna již od svého zprovoznění dne 12. srpna 1910.

V roce 1964 je započata stavba metra, jehož první úsek je předán do provozu 19. října 1971. S přibývajícím úsekem metra ubývá tramvajových tratí - zatímco v roce 1964 jich je provozováno 134 km, v roce 1993 je to jen asi 65 km. Pak ale rušení tratí ustává; v roce 1996 je obnoven provoz na Arnulfstrasse, kde byla tramvajová doprava zastavena v roce 1983, a o rok později je po devětadvaceti letech reaktivován úsek Wettersteinplatz - Max Weber Platz. Kilometráž sítě tak stoupla na dnešních 71 km.

V současné době je v Mnichově provozováno 6 linek metra (86 km U1 - U6) a dále 10 denních tramvajových linek (12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 27). Špičkový interval se pohybuje od 6 do 8 minut, na linkách 15/25 je uplatněn interval 10 minut. Sedlový interval činí jednotných 10 minut, o víkendech a celotýdeně večer se interval prodlužuje na 20 minut. Celonoční tramvajový provoz byl zahájen v roce 1994. Mezi půlnocí a pátou hodinou ranní jezdí čtveřice linek (N 17, N 19, N 20 a N 27) v intervalu 60 minut. V noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli je interval zkrácen na 30 minut.

Tramvaje najíždějí na své trasy z jediné vozovny, nacházející se na východním okraji města v Einsteinstrasse. Na opačném konci města ve Westendstrasse existuje ještě jedna vozovna, avšak ta se pro běžný provoz od roku 1993 nepoužívá. V současné době se řeší dilema, zda tento objekt zlikvidovat, nebo jej dále využívat: buď jako muzeum tramvaj, autobusů a hasičské techniky, nebo jako vozovnu pro případné rozšíření provozu. Nyní jsou v tomto objektu deponovány historické a některé pracovní vozy.

Bude-li nás zajímat historie vozového parku, zjistíme, že s ohledem na velikost provozu se příliš mnoho typů nevystřídalo. Elektrický provoz byl zahajován v roce 1895 třiceti dvěma malými motorovými vozy s otevřenými čelními plošinami. Od roku 1899 začaly dodávky čtyřnápravových motorových vozů. Podle amerického vzoru byly vybaveny podvozky Maximum traction. Maximum-vozy byly dodány v šesti sériích: první série A přišla v letech 1899 - 1902, poslední série F dorazila roku 1930. Série A a B se od sebe ještě dost lišily, série C - F se vzájemně liší již jen v drobných detailech. Celkem 542 těchto vozů vyrobených domácí vagonkou Rathgeber tvořilo unifikovaný vozový park. Současně s těmito motoráky přicházely na svět i vzhledově podobné, ale menší dvounápravové vozy vlečné. Vozy jsou vybaveny podélnými dřevěnými lavicemi, osvětlení je strohé - žárovkové.

Maximum-vozy byly prakticky nerozbitné - a tak

vydržely brázdit mnichovské ulice přes 70 let. Éra pravidelného provozu těchto souprav končí 26. května 1972 zatažením posledního vlaku špičkové linky č. 39. Po tomto datu však vozy stále zůstávají ve stavu a jsou dále udržovány, neboť se s nimi počítá pro posílení dopravy při Olympiádě. V období 31. srpna až 8. září 1972 bylo využito ještě 7 souprav tohoto typu. Teprve v listopadu roku 1972 začíná jejich fyzická likvidace.

V letech 1944 až 1950 bylo dodáno 34 motorových a 48 vlečných vozů typu KSW. Motorové vozy vyrobila vagonka FUCHS v Heidelbergu, vleky vagonka ve městě Uerdingen. Z důvodu nedostatku KSW-vleků vyrobila domácí vagonka Rathgeber dalších 16 podobných vlečných vozů. Doménou KSW-souprav byly linky č. 1, 19 a 29, největšího využití doznaly v době konání



Čtyřnápravový motorový vůz č. 256 z roku 1901 na Maximilianstrasse při oslavách 125. výročí zahájení tramvajového provozu v Mnichově.

1876, kdy se ulicemi bavorské metropole rozjela poprvé koňka. Roku 1883 je pak otevřena trať do dnešní čtvrti Nymphenburg (dnes pojižděna linkou 17), na které byl uplatněn parní provoz. A o dva roky později, 23. června 1895, zazvonila poprvé elektrická tramvaj.



Souprava Maximum-vozu: motorový vůz č. 670 + vlečný vůz č. 1334.

Prvního července roku 1900 po elektrifikaci tratě do Nymphenburgu mizí parní trakce a 31. října téhož roku se Mnichované rozloučili i s koňkou. V roce 1906 se zavádí číslování linek (do té doby se užívaly barevné terčíky). Nejprve obdrželo čísla prvních 12 linek a z nich se posléze odvodilo skupinové značení. To znamenalo, že linky se stejnou číslicí na konci spojovaly stejné oblasti. Například v relaci východ - západ jezdila skupina linek č. 9 - 19 - 29 - 39. V době největšího rozmachu mohli obyvatelé Mnichova využívat 39 linek.

Mezi nejzajímavější patřily linky č. 8 a 25. První z nich spojovala čtvrť Hasenberg na severním okraji města se čtvrtí Fürstenried na jihu. Její délka činila přes 20 kilometrů a ve špičce byla pojižděna 43 třívozovými vlaky v intervalu 3 minuty. Tuto linku dokonce proslavil písní „Ein Wagen von der Linie 8“ mnichovský

nevystřídalo. Elektrický provoz byl zahajován v roce 1895 třiceti dvěma malými motorovými vozy s otevřenými čelními plošinami. Od roku 1899 začaly dodávky čtyřnápravových motorových vozů. Podle amerického vzoru byly vybaveny podvozky Maximum traction. Maximum-vozy byly dodány v šesti sériích: první série A přišla v letech 1899 - 1902, poslední série F dorazila roku 1930. Série A a B se od sebe ještě dost lišily, série C - F se vzájemně liší již jen v drobných detailech. Celkem 542 těchto vozů vyrobených domácí vagonkou Rathgeber tvořilo unifikovaný vozový park. Současně s těmito motoráky přicházely na svět i vzhledově podobné, ale menší dvounápravové vozy vlečné. Vozy jsou vybaveny podélnými dřevěnými lavicemi, osvětlení je strohé - žárovkové.

Maximum-vozy byly prakticky nerozbitné - a tak



Idylicky působící trať linky č. 25 do Grünwaldu - souprava právě projíždí čtvrtí Grosshesselohe.

olympijských her. Motorový vůz KSW je vybaven 12 místy k sezení (příčné sedačky), strohým žárovkovým osvětlením, kontrolér má 23 stupňů pro jízdu a 15 pro brzdu. Vůz je vybaven nezávislou kolejnicovou brzdou, prostory pro řidiče i cestující jsou vytápěny. Třívozová souprava ve složení motorový vůz + 2 vlečné vozy mohla pojmout 270 cestujících. Pouť KSW-vozu mnichovskými ulicemi skončila roku 1973.

Epocha moderních vozů byla zahájena v roce 1950. Vagonka Rathgeber začala dodávat třínápravové motorové a vlečné vozy typu M/m. Do roku 1954 přišlo celkem 286 motorových a 246 vlečných vozů tohoto typu. Jezdily většinou v sestavě M + m, ojediněle sólo M, na lince č. 8 dokonce v soupravě M + M + m. Od 16. listopadu 1997 jsou tyto vozy již historií. Z třínápravového vozu M byl konstrukčně odvozen článkový



Od roku 1950 do 16. listopadu 1997 - tedy plných 47 let - vozily cestující tyto třínápravové vozy typu M/m z vagonky Rathgeber.

vůz typu P1. Dva prototypy, postavené roku 1959, však žádný výraznější otisk v dějinách mnichovských tramvajů nezanechaly.



Smyčka Grosshesselohe je obsluhována denní linkou č. 15 a noční tramvajovou linkou N 27.

V letech 1966-1968 bylo dodáno 44 motorových článkových a 40 vlečných článkových vozů (typ P/P, výrobce Rathgeber). Tyto velkokapacitní soupravy zahajovaly svoji kariéru na lince č. 8. V současné době tyto dost hluché vozy postupně mizí - částečně jsou nasazovány na linky č. 19 a 27, zcela je jimi obsazena linka č. 25.

V letech 1995 až 1997 přišlo do Mnichova 73 nízkopodlažních vozů AEG (označeny zde byly jako typy R-1 a R-2). Nasazeny jsou na linky č. 12, 15, 16, 17, 18 a na všechny čtyři noční linky. Od roku 2000 jsou dodávány čtyřdielné nízkopodlažní vozy ADTranz (typ R-3), které mají převzít dopravní výkony od dosluhujících souprav P + p. Vypravují se na linky č. 19, 20, 21 a 27.

Dne 27. října 2001 se konaly oslavy ke 125. výročí zahájení tramvajového provozu. Centrem města projelo celkem 11 tramvajových vlaků:

1. v čele průvodu jel vůz koňky č. 273 tažený koňmi,
2. motorový vůz č. 256 z r. 1901,
3. motorový vůz č. 490 z r. 1911 s vlekem č. 1401 z r. 1930,
4. motorový vůz č. 670 z r. 1943 s vlekem č. 1334 z r. 1927,
5. souprava KSW-vozů č. 721 + 1509 z r. 1944,
6. třinápravový vůz typu M č. 2412 z r. 1957,
7. čtyřnápravový článkový vůz P č. 2006 z r. 1966,
8. nízkopodlažní vůz ULF č. 15 zapůjčený z Vídně,
9. nízkopodlažní vůz COMBINO č. 413 zapůjčený z Postupimí,
10. nízkopodlažní vůz AEG č. 2143 z roku 1996,
11. nízkopodlažní vůz ADTranz č. 2219 z roku 2000.

Kolona tramvají ten den pak zatáhla do vozovny (mimořádné zpřístupnění veřejnosti) na Einsteinstrasse.

Na závěr zbývá dodat, že veřejnost si mohla ve zmíněné vozovně prohlédnout historické i současné tramvaje, koupit suvenýr s dopravní tematikou a také zhlédnout výstavku propagující opětné rozšiřování tramvajové dopravy v Mnichově. Potěšující byl pohled na plánec stále rozsáhlé tramvajové sítě v Praze, dopl-

něný fotografií „dvaadvacátky“ u Pražského hradu a doprovodným textem: „Praha je vzorem pro Mnichov“.

Text a foto: **František Zahnáš**
(redakčně upraveno)



Příslušník nejmladší tramvajové generace - čtyřdielný nízkopodlažní vůz ADTranz (typ R-3) z roku 2000.

Pár poznámek k článku ing. Duba z pohledu odborového

Předseda Federace řidičů tramvají (FRT) ing. Duba ve svém článku bilancujícím činnost nově vzniklé odborové organizace vyslovil několik názorů, ke kterým považuji za nutné se vyjádřit. Neinformovaný čtenář DP-KONTAKTu by po přečtení tohoto článku mohl dospět k názoru, že v pražském Dopravním podniku probíhá neregulární způsob kolektivního vyjednávání, nejsou v souladu relace mezd - například řidičů, protože u nich nejsou shodné průměrné mzdy za loňský rok a podobně.

Především bych chtěl uvést, že plně respektuji právo zaměstnanců svobodně se sdružovat k obhajobě vlastních zájmů v odborové organizaci - a to zejména v situaci, kdy vládne nespokojenost s neřešením dlouhodobě nahromaděných problémů (například v oblasti pracovní doby, pracovních podmínek zaměstnanců, přestávek v práci). Pokud se věci posunuly vpřed (ve prospěch zaměstnanců), je to určitě pozitivní.

Pokud jde o mzdovou oblast, je nutné podrobněji vysvětlit. Především je dobré vědět, že systémem „správně nastavených relací mezd“ (například mezi řidiči, ale i dalšími profesemi v jednotlivých závodech) v naší společnosti uplatněn není. Sjednocení mezd, které proběhlo v roce 1995, v podstatě znamenalo vyrovnání a nastavení základních mezd u všech tarifních stupňů všech kategorií zaměstnanců (techniků, dělníků a podobně) ve všech závodech a na ředitelství jednotně s tím, že každý závod i ředitelství společnosti obdržel odpovídající objem mzdových prostředků. Dále byly vyrovnané poskytované příplatky (noční, sobotní a nedělní, za dělenou směnu a další) a opět přepočten objem. U řidičů byly zvoleny k výpočtu objemů relace základních mezd vycházející mimo jiné z poměrů (A, ED) u ostatních tuzemských dopravních podniků, z metodického katalogu zpracovaného v gesci ministerstva práce a sociálních věcí a z dalších podkladů. Výsledkem bylo odstupňování základních mezd řidičů ED, A, M a opět přepočtení příslušných mzdových objemů podle počtu zaměstnanců. Tímto postupem byly upřesněny a nastaveny celkové objemy mezd pro jednotlivé závody a ředitelství, přičemž všichni účastníci tohoto procesu včetně odborářů s výsledkem souhlasili.

Postup v dalších letech pak znamenal a znamená každoroční valorizaci takto stanovených objemů mezd shodným (vyjednaným procentem). Příznačná je skutečnost, že v roce 1996 ale i 1997 byla v důsledku tohoto postupu vykazována statisticky nejnižší úroveň celkové průměrné mzdy v o. z. Metro - což podle mého soudu zpochybňuje teorie o nekorektnosti zvoleného postupu „ve prospěch metra“.

Pokud chceme kritizovat systém objemové valorizace mezd a systém vyjednávání v Dopravním podniku vůbec, je to samozřejmě možné (protože nic není zcela ideální), ale neměli bychom přes stromy nevidět les a neměli bychom proto přehlédnout i jeho nesporné přednosti pro naše zaměstnance. Myslím, že je docela pozitivní, že společně jednáme na vrcholové úrovni (s generálním ředitelem, představenstvem, s radními a dalšími) pouze a zejména o klíčových otázkách nárůstu mezd a nezatěžujeme tato jednání lokálními a specifickými problémy, na které je dostatek času právě při následném vyjednávání kolektivních smluv v jednotlivých závodech. Domnívám se, že tento postup je efektivní a jsme schopni každoročně pro naše zaměstnance zabezpečit nutnou valorizaci platů a solidní úroveň uzavřených kolektivních smluv. Soudě podle hlasování zastupitelů hl. m. Prahy o poskytnutí potřebného objemu na nárůst mezd Dopravního podniku (drtivá většina jich byla pro), je zřejmé, že naše argumenty mají svoji váhu a systém je funkční. Moc bych v této souvislosti prosil, aby zaměstnanci srovnali naše podmínky a každoroční výsledky se situací v dalších „dotovaných resortech“ - například zdravotnictví a školství. Podle mých zjištění je zvolená varianta kolektivního vyjednávání plně v souladu s právem (tak jako jsou samozřejmě možné i další varianty - například varianta jedné společné kolektivní smlouvy).

Pokud jde o úroveň průměrných mezd, je potřebné vědět, co v sobě tento pojem všechno zahrnuje. Jedná se o statistický údaj, který je ovlivňován celou řadou faktorů. Průměrná mzda (například u řidičů) především vyplývá z úrovně základní mzdy - to znamená z katalogového zařazení jednotlivých profesí. Ta je i v současnosti různá, protože je i odlišný stupeň vzdělání a kvalifikace (daný vyhláškou ministerstva dopravy) a odlišné jsou i další předpoklady a pracovní podmínky. Nejedná se tedy o zcela identická povolání, konaná ve shodných podmínkách.

Dalším významným aspektem je mzdová a personální politika a priority dohodnuté v rámci jednání o kolektivní smlouvě v tom kterém závodě - to znamená, jak se obě strany rozhodnou (a v předchozích letech rozhodly) naložit s vyjednaným objemem mezd. Sem patří poměry základních mezd mezi jednotlivými kategoriemi zaměstnanců závodu, otázka jak budou ohodnoceni zaměstnanci ve vedlejších pracovních poměru a kolik jich je (v případě ED například tím, že této poměrně početné skupině nebyly příznány určité mzdové složky a docházelo nepochybně ke snížení statisticky uváděné průměrné mzdy řidičů).

Významným způsobem dále ovlivňuje výši průměrné mzdy nemocnost (u strojevedoucích metra se například v loňském roce zvedla o překvapivých 50 %) a pak zejména tzv. vícenáklady spojené s mimořádnými situacemi v provozu.

U závodů Metro a Autobusy byly totiž v posledních letech v souvislosti s akcemi typu zasedání MMF, výluka Nuselského mostu, Vysočanské estakády a zejména v souvislosti se zkouškami a závickem na nové soupravy a s částečnou nefunkčností zabezpečovacího zařízení pro některé vlaky poskytnuty nad rámec běžných objemů další mzdové prostředky k personálnímu pokrytí těchto mimořádností. Je evidentní, že u profesní skupiny strojevedoucích, která v celkovém měřítku není tak početná (přes 400 zaměstnanců) jako je tomu u řidičů ED (1100) respektive A (2300), jsou dopady do průměrné mzdy mnohem větší a značně tyto průměry zkresluje. Tím nechci říci, že není co a jak řešit - naopak, je možné uvažovat o převedení těchto mzdových nákladů do nákladů hrazených strojevedoucími v rámci dalších kontraktů na dodávky vozidel přímo dodavatelem, což by pak znamenalo výrazné snížení dopadů do průměrných mezd. Dále je možné pružněji konat potřebné kurzy a doplňovat nové zaměstnance tak, aby bylo možné pokrýt potřebné výkony včetně zmíněných mimořádností.

V závěru svého příspěvku předseda FRT vyjadřuje svoje představy o výsledcích uvažované studie náročnosti jednotlivých povolání u řidičů. K tomu bych chtěl uvést, že tuto variantu posouzení mzdových relací v současném systému neuplatníme a dále, že ji nelze přečíslovat. Zkušenosti z Českých drah ukazují, že toto řešení nevede vždy k cíli - zejména z pohledu akceptování výsledků - ať už jsou jakékoliv - všemi stranami. Navíc je to záležitost velmi nákladná. Odhady ceny za studii pro celý Dopravní podnik se pohybují v desítkách milionů Kč, přičemž mně není jasné, v jaké kvalitě a objektivitě by tato akce pro srovnání a posouzení všech (!) stovek profesí v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti proběhla.

Podstatný je v tomto směru závěr Rady předsedů závodních výborů odborových organizací z 15. dubna letošního roku: Před rozhodnutím o konání studie prověřit znovu objemy v jednotlivých závodech a na ředitelství poskytnuté v letech 1995 až 2002. Pokud jde o variantu kolektivního vyjednávání pro rok 2003 a další, pak jsme všichni pro variantu stávající. Všichni kromě představitele Federace řidičů tramvají, ing. Duba.

Jiří Šindelář, předseda Rady
předsedů závodních výborů odborových organizací

O tom, že sport, a to i v rekreační podobě, má v našem životě své místo, není pochyb. Dvojnásobně to platí u dětí a mládeže. Sport nás naučí respektovat soupeře, ctít lepšího, bojovat s momentálním neúspěchem, radovat se z úspěchu. To platí i v životě, a nejen ve sportu. Aktivní sportování vede k poznání, že úspěch je podložen tréninkem a prací. Švindlíř ve sportu nevyhrává.

A je dobře, že sport ve školách začíná dostávat více příležitostí a že přibývají možnosti k poměření sil v meziškolním měřítku.



Plavání v Pardubicích

V posledním dubnovém týdnu přivítal plavecký areál v Pardubicích reprezentanty 17 škol, kteří přijeli na

Jaro ve znamení sportu a soutěžení

2. ročník přeboru soukromých středních škol v plavání. Nechyběla ani pětičlenná reprezentace SPŠ, SOU a U. Ač patřila mezi nejméně početně zastoupené školy, její účast byla více než úspěšná.

Petr Ondruš (kterého v těchto dnech čeká maturitní zkouška) byl nejvýraznější postavou závodů. Zvítězil ve dvou disciplínách, a to na 100 metrů prsa a 50 metrů kraul. Třetí zlatou medaili vybojovala štafeta na trati 4x50 metrů volným způsobem ve složení Petr Ondruš, Radim Veselý, Lukáš Sohr a Josef Turek.

V kategorii žen nás zastupovala Lucie Šimková, která obsadila 5. místo.

Doprovodnou akcí dvouhodenního klání byla i volba „miss“ a „missáka“ z řad plavců a plavkyň. I zde se naši zástupci nezatřili. „Missákem“ byl jednoznačně zvolen Petr Ondruš, druhé místo obsadil Radim Veselý.

Ve vložení závodě učitelů potvrdil úspěch naší školy Mgr. Sura, který vybojoval 2. místo.

Reprezentantům školy děkujeme za skvělé výsledky a gratulujeme.

Fotbal učitelů

Malé hřiště v areálu provozovny odborného výcviku na Třebešíně zažilo neobvyklý ruch. Konal se zde již 4. ročník turnaje v malé kopané pracovníků školy. Jako host byl přizván loňský vítěz tým pracovníků ředitelství Dopravního podniku.

Přestože se proti sportovcům účastníkům turnaje spiklo počasí, nepodařilo se silnému větru a dešti turnaj zrušit.

Loňskému vítězi se nepodařilo úspěch zopakovat, a tak se letos z vítězství mohl radovat tým složený ze zástupců ředitelství SPŠ, SOU a U. Druhé místo obsadili hosté z ředitelství Dopravního podniku.

Ve skutečnosti však vyhráli všichni „sváteční“ sportovci.

Fotbal žáků

Třebešínské „minihřiště“ po turnaji dospělých neosířelo nadlouho. Od 6. do 16. května zde probíhal Jarní turnaj v malé kopané žáků.

Soutěžily třídní kolektivy, a to o vítěze I., II. a III. ročníků a o celkové vítězné mužstvo školy.

V kategorii I. ročníků zvítězila třída EN1, třída IK 2 ve II. ročnících a mezi III. ročníky byl nejlepší tým třídy 3B, který se stal absolutním vítězem turnaje.

Třída IK2 byla druhá a EN1 třetí. Turnaje se zúčastnilo celkem 45 třídních týmů. Jestli to byl první počinek ke školní tradici, ukáže teprve čas. Určitě však účast třídních kolektivů v takové akci má svou vypovídající schopnost, a to nejen o dosažených brankách, ale i o vztazích ve třídě, dobrých partách, smyslu pro hravost a soutěživost, i o zařazení jednotlivců v kolektivu. Tím pádem však i o opaku. A i o učitelích. A bez slova.

Kde je parta a zdravé jádro kolektivu, je obvykle méně výchovných problémů a slovo šikana je neznámým pojmem. Zvítězila třída 3B a myslím, že žáci této třídy budou o sobě vědět i poté, co v příštím roce naši školu opustí. Některé třídní kolektivy o sobě neví ani v tuto chvíli, kdy sedí spolu v jedné třídě.

Přebor v hokejbalu

Pražský svaz hokejbalu byl pořadatelem přeboru základních škol a středních škol v hokejbalu Praha 2002. V záhlaví turnaje bylo i motto akce Hokejbal proti drogám.

Škola Moravská obsadila v tomto turnaji 2. místo.

Krátce

SOU Zelený pruh bylo pořadatelem přeboru pražských učilišť v nohejbalu, rovněž v tomto turnaji jsme byli druzí.

Za naší účasti se dohrává finálová část středoškolské florbalové ligy.

Ze shora uvedeného vyplývá, že sport se vrací do škol a že chuť sportovat mladým rozhodně nechybí. Soutěž se zápalem a nás to těší.

Naši žáci soutěžili i v odborných dovednostech - svou soutěž absolvovali automechanici a aranžéři. O tom však až příště.

-sou-
Foto: SOU

Rád bych pozdravil redakci časopisu DP-KONTAKT a tuto příležitost využil i k několika reakcím na články uveřejněné v březnovém čísle.

V rubrice „Došlo do redakce“ pan Petr Janáč ve svém prvním dopise pláče nad tím, jak jsou v dnešní době zcela běžně porušována pravidla, konkrétně ta, která se týkají zákazu konzumace potravin v dopravních prostředcích.

Pane Janáči, uvědomte si prosím, že si člověk, vycházející z vlastní zkušenosti, koupí po cestě ze školy pizzu. Koupí si ji v krabici, jak se říká, s sebou domů. Mám podle vás čekat na zastávce a nechat si užděť tramvaje případně autobusy nebo metro a jíst pizzu venku, v zimě nebo ve vedru a ztrácet tak zbytečně čas, který bych mohl využít nejen k cestě, ale i ke snědení jídla?

Nemůžete se divit, že takový nesmyslný zákaz lidé porušují. Abych to řekl slovy klasika, sytý hladověmu nevěří. Co byste říkal třeba tomu (nejen vy, ale i vedení podniku), kdyby se tento problém skutečně řešil. Ne nějakou kampaní, ale logicky a lidsky. Proč nebyť cestující bliž? Chtějí jíst, tak ať jedí. Vždyť by přece šlo, a neříkejte že ne, vyhradit určitou část v každém

Poděkování

Vážený pane řediteli, chtěli bychom vám poděkovat za umožnění prohlídky nízkopodlažního autobusu, která se uskutečnila dne 25. března 2002. Naši zrakově postižení klienti tak měli jedinečnou příležitost se s tímto typem autobusu seznámit. Mohli si v klidu prohlédnout interiér vozu, jeho ovládací prvky a nacvičit si nástup a výstup z autobusu, což jsou činnosti, které podstatně zvyšují bezpečnost zrakově postiženého a na které by v běžném provozu nebyl dostatek potřebného času.

Rádi bychom vyjádřili poděkování i vašemu zástupci, panu Jiřímu Kopeckému, který prohlídku výborně zajistil a po celou dobu se nám i se svým kolegou ochotně věnoval.

Mgr. Pavel Wiener, ředitel Institutu rehabilitace zrakově postižených UK

DOŠLO DO REDAKCE

Ohlasy na články

dopravním prostředku, kde by se mohl každý slušně a kulturně najíst.

Řekneme, že by k tomu byla, například v autobuse, vyhrazena zadní čtyřsedáčka, která je na místě původní zadní plošiny hned před zadními sedadly. Byl by tam umístěn malý stoleček, podobný, jaký známe třeba z vlaku (mohl by být i sklápěcí) a koš na odpadky. Tyto dvě věci by nepochybně každému člověku stačily, aby neudělal nepořádek a mohl se v klidu najíst.

Stravování v dopravních prostředcích by mohlo dostat i přesně opačný rozměr. Například v soupravě metra, kde je poměrně dost místa, by mohl být ve voze hned za strojevůdcem (ten by mohl děnit ve voze sledovat kamerou) vyhrazen jídelní oddíl, který by mohl být doplněn například občerstvením. Nepochybují o tom, že by se oblíbenost této služby minimálně vyrovnala doplňkovému prodeji jídelnek u řidičů autobusů.

Přemýšlejte. Těžko kdy jeden z dopravních prostředků odstraní. Proč ho tedy nemít pod kontrolou.

Když už jsme u těch příkazů a zákazů, pane Janáči, může řidič MHD ve své kabině jíst, kouřit nebo si dokonce číst za jízdy, ptám se? Nemůže!!! A dělají to řidiči, znovu se ptám? Ano, dělají!!! Pak budete asi těžko chtít po cestujících, aby dodržovali předpisy, když ani sami zaměstnanci DP je nedodržují.

Ve druhém dopise se pan Janáč zabývá problematikou věčně rozbitých skleněných výplní v zastávkových přístřešcích.

Také bych měl jeden návrh a troufám si tvrdit, že daleko vhodnější a pro cestující veřejnost přijatelnější. Už mnohokrát jsem byl překvapen až sysifovskou odhodlaností Dopravního podniku, který po rozbití jedné skleněné výplně promptně dodá další, ale rovněž skleněnou. Nebylo by vhodné změnit materiál? Kdyby se rozbité skleněné výplně v přístřešcích postupně nahrazovaly plechovými, nebylo by co rozbíjet.

Pokud by navíc byly výplně z jednoduchého plechu (ne vlnitého) k přístřešku přivařeny, těžko by je kdo dostal ven jinak, než autogenem a ten s sebou lidé na diskotéky většinou nenosí. Navíc, pokud by se někdo pokusil plech z přístřešku vymlátit ven, vyvolávala by tato jeho činnost značný hluk, kterým by na sebe nepochybně upozornil okolí.

Řešením, sice nákladnějším, ale o to trvalejším, by nepochybně byly zděné přístřešky.

Rád bych se také vyjádřil k článku „Rozhrávání dveří u tramvajových vozů T3, závažný problém současnosti“. Pan Mácha se v něm diví, že mnoho lidí u tramvají rozhrává dveře. Pokud si vzpomínám říká se, že příležitost dělá zloděje. To platí i v tomto případě.

Pokud by lidé neměli pocit, že někde tramvaj zbytečně stojí, nebo že by potřebovali zastávku jinde, než je, tak by se počet rozhrávaných dveří dozajista snížil na minimum. V DP-KONTAKTu bylo uvedeno, že existuje několik míst, kde dochází k rozhrávání dveří nejčastěji. Zamyslel se vůbec někdy někdo nad tím, proč to cestující vlastně dělají? Myslíte, pane Mácho, že to většinou činí nějaké potěšení? Domnívám se, že nikoliv. Spíše tím řeší neutěšenou situaci umístění některých zastávek nebo dlouhých a zbytečných prostorů na špatně organizovaných křižovatkách, které nedostatečně preferují MHD. Dám krk za to, že kdyby podobná věc šla i u autobusů, nestačil byste se divit, kolik by takových případů bylo.

To, že argumentujete tím, že řidič má z rozhrávaných dveří deprese, to je naprosto neopodstatněné, neboť rozhrávání dveří cestujícími je považováno za hrubý přestupek, ale řidiči ho ve všeobecné a hojně provozují. Proto si myslím, že by pražský dopravní podnik a jeho zaměstnanci měli nejdříve začít u sebe a jít tak veřejnosti příkladem.

Martin Holeček, m.holecek@quick.cz

Přiznání k dani podané zaměstnancem po lhůtě

Zaměstnanci se při splnění zákonných podmínek provede vyrovnání daní daňové povinnosti u zaměstnavatele tzv. ročním zúčtováním daňových záloh, o které zaměstnanec žádá ve lhůtě do 15. února každého roku.

Nelze ale vyloučit situaci, že zaměstnanec sice požádá o roční zúčtování ve stanovené lhůtě (a je mu provedeno), ale až dodatečně si uvědomí, že má i jiné příjmy, které měl uvést do daňového přiznání. V tomto případě musí zaměstnanec podat daňové přiznání (řádné) a jako povinnou přílohu k němu mu zaměstnavatel vystaví „Potvrzení o zdanitelných příjmech“, na němž uvede, zda zaměstnanci bylo či nebylo provedeno roční zúčtování a s jakým výsledkem.

Dále může použít daňové přiznání pro vyrovnání

roční daňové povinnosti i zaměstnanec, který svého práva požadát o roční zúčtování daňových záloh:

- nemohl využít ve stanovené lhůtě (do 15. února), protože například byl nemocný, nemohl získat včas přeprané průkazy, nebo prostě zapomněl,
- využil, ale z nějakých důvodů neuplatnil odpočet některé nezdanitelné částky,
- využil, ale zpětně mu vznikl nárok na odpočet nezdanitelné částky (například invalidní důchod mu byl přiznán se zpětnou platností).

Daňové přiznání může dobrovolně podat každý, i když zákon mu tuto povinnost neukládá. Není ale možné, aby přeplatek na dani vrátil zaměstnanci zaměstnavatel při ročním zúčtování a aby zaměstnanec později žádal o vrácení téhož přeplatku prostřednictvím přiznání správce daně.

Při podání daňového přiznání je potřeba mít na zřeteli, že nedoplatek na dani se vždy doplácí (při ročním zúčtování záloh u zaměstnavatele ne) a přeplatek

se vrací pouze na žádost poplatníka (u ročního zúčtování automaticky).

Podá-li zaměstnanec toto přiznání po zákonem stanovené lhůtě, má správce daně právo zvýšit daňovou povinnost poplatníka až o 10 %. Sankce by sice neměla být aplikována správcem daně automaticky (například v případech, kdy zaměstnanec neměl povinnost podat daňové přiznání a činí tak jedině proto, že se domáhá vrácení přeplatku, který mu zaměstnavatel nemůže vrátit, protože mu to zákon neumožňuje), nicméně její uložení je plně v jeho kompetenci. Lze proto doporučit, aby se poplatník nejdříve se svým správcem daně domluvil.

Měla by však platit zásada, že zaměstnanec s příjmy ze závislé činnosti by neměl být znevýhodněn oproti například podnikateli, který může v uvedeném případě využít institut dodatečného daňového přiznání na nižší daňovou povinnost.

**Ing. Alena Vaňková,
odbor financování ředitelství,
telefon 9619 2359, e-mail:vankovaa@dp-praha.cz**

Důchodová problematika

Přinášíme vám další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Za jakých podmínek vznikne nárok na plný invalidní důchod?

Pro vznik nároku na plný invalidní důchod jsou stanoveny 2 podmínky, které musí být splněny současně – dlouhodobě neprůznivý zdravotní stav odpovídající plné invaliditě a potřebná doba pojištění. Občan je plně invalidní, jestliže z důvodu jeho dlouhodobě neprůznivého zdravotního stavu poklesla jeho schopnost soustavně výdělečné činnosti nejmeně o 66%, nebo je schopen pro své zdravotní postižení vykonávat soustavnou výdělečnou činnost jen za zcela mimořádných podmínek.

Pobírám plný invalidní důchod a nastoupil jsem na 4 měsíce do zaměstnání. Mám nějakou ohlašovací povinnost?

Poživatel plného i částečného invalidního důchodu je povinen do 8 dnů po nástupu do zaměstnání oznámit toto Pražské (Okresní) správě sociálního zabezpečení podle místa svého trvalého bydliště. Stejnou povinnost má i organizace. Poživatelé uvedených důchodů svoji povinnost splní i spolupodepsáním hlášení organizace.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2002 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2001 včetně vyloučených dob (nemoci apod.), a celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České

správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25). Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet Vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor ředitelství. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, dveře číslo 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 96 19 33 61.

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

Kulturní tipy na červen

KINO

Z červnových premiér v našich kinech vybíráme:

Spider Man

Americký film režiséra Sama Raimiho přináší očekávanou hranou verzi legendárního komiksu Stana Leeho. Po čtyřiceti letech, které uplynuly od chvíle, kdy se poprvé objevil kreslený seriál o Spider Manovi, se pavoučí muž stane filmovým hrdinou. V titulní roli studenta Petera Parkera se představí Tobey Maguire.

V kinech od 6.června.

Srdce v Atlantidě

Děj filmu, který byl v USA uveden pouze na DVD, se odehrává v létě 1960. Bobby Gafield se ve vzpomínkách vrací do doby svého dospívání, kdy se jako jedenáctiletý seznámil s panem Brautiganem, který se přistěhoval do jejich domu jako nájemník. A protože autorem předlohy je Stephen King, dá se očekávat, že to nebude úplně obyčejný muž. Snímek natočil Scott Hicks, podepsaný například pod filmem Záře, či nedávno uvedeným

snímek Sníh padá na cedry a diváčkou jistotou je popohitelně vynikající Anthony Hopkins, jehož charisma zde opět hraje svou roli.

V kinech od 27.června.

HUDBA

Dvě velké koncertní akce těsně za sebou zažijete v červnu pražská Paegas Arena.

Nejprve se zde v pondělí **10. června od 20 hodin** představí legendární **Roger Floyd**, muž, jenž stál u zrodu skupiny Pink Floyd. Po odchodu prvního zpěváka kapely Syda Barretta se stal na velmi dlouhou dobu hlavním skladatelem, textařem a také hlavním vokalistou Pink Floyd. Právě Waters je autorem nejzásadnějších nahrávek této kapely. Měl hlavní autorský podíl například na Dark Side Of The Moon, Wish You Were Here nebo na snad nevyhledávanější nahrávce celé kariéry Pink Floyd a možná i rockové historie vůbec, albu The Wall. The Wall byla sice společným dílem Pink Floyd, ale právě Roger Waters celou ideu nahrávky a následujících živých provedení

sám stvořil. Napsal většinu hudby i textů a téměř celou ji také nazpíval. Posledním společným albem celé kapely v „klasické“ sestavě byla deska Final Cut (1983). Waters přijede koncertovat do České republiky vůbec poprvé a navíc s koncertním programem, který potěší každého příznivce hudby Pink Floyd, ale i jeho sólové tvorby. V Praze tak vůbec poprvé zazní skladby z The Wall, Wish You Were Here a dalších nahrávek právě od člověka, který je složil.

Den poté, tedy hned v úterý **11. června (opět od 20 hodin)**, by se na pódiu Paegas Areny měla objevit jedna z největších hvězd současné taneční scény, britský soubor **Jamiroquai**. Vůdčí osobnost kapely, milovník rychlých aut, vokalista Jay Kay (mimočodem syn jazzové zpěvačky Karen Kay) dal dohromady první podobu Jamiroquai v roce 1992. V současné době už mají na kontě pět alb, z nichž to zatím poslední A Funk Odyssey vyšlo v loňském roce. Zářivá kariéra Jamiroquai, představitelé stylu označovaného jako acid jazz, spojujících ve své tvorbě úspěšně jazz, funky a bezstarostnou tanečnost diskotek, zahrnuje nejen miliony prodaných alb (Emergency On Planet Earth, The Return Of The Space Cowboy, Travelling Without Moving nebo Synkronized), ale i množství zajímavých koncertních show.

-mis-

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Brno je zajímavé město - a to nejen po dopravní stránce, jak se budete moci dočíst v obsáhlém materiálu v příštím, červencovém čísle DP-KOTAKTu. Mnoho Pražanů si při vyslovení jména jihomoravské metropole vzpomene jen na slavné veletrhy, hrad Špilberk, závodní Masarykův okruh, Zbrojovku a Zetor. A to je škoda, protože Brno, to jsou také a především staré uličky, půvabná zákoutí, kostely a kláštery, trhy na „Zelnáku“, kavárny, parky a vilové čtvrtě. Brno rozhodně stojí za návštěvu a důkladnou prohlídku, aby člověk „nasál“ zdejší specifickou atmosféru. K jedné takové virtuální návštěvě vás nyní zveme.

Kvalitně a výstižně zpracované dějiny města ležícího na řekách Svatce a Svitavě naleznete na adrese **www.muweb.cz/www/brunensis/index.htm**. Jsou to pěkně udělané stránky, v historizujícím stylu (grafika i písmo) a se spoustou dobových vyobrazení, mapek, historických i současných fotografií důležitých

brněnských ulic a náměstí. Zkrátka příjemné i poučné čtení zároveň.

Víte, co znamenají slova „bas“ a „traifl“? No přeci autobus a trolejbus – alespoň mezi Brňáky, kteří ve své mluvě používají zvláštní žargon, tzv. hantec. Podrobný slovník tohoto brněnského nářečí je pro zájemce k dispozici na eponymní adrese **www.hantec.cz**. A nejen to: najdete zde i povídky v hantecu, povídkání o brněnském podzemí a některé poutavé brněnské pověsti. A k tomu nádatkem na osm desítek pozoruhodných fotografií. Jste-li již pokročilejšími jazykozpytci a slovník hanteců vás neuspokojí, jistě oceníte 1. internetový slovník moravsko-český na adrese **www.vegateam.cz/slovník**. Najdete tu nářečí z celé Moravy rozdělená do sedmi skupin: Podluží, Slovácko, Brno, Haná, Valašsko, Lašsko a severní Morava.

Oficiální server brněnské radnice sídlí na adrese **www.brno.cz**. Co doporučujeme, je kouknout se do sekce pamětihodnosti (jsou jich tu spousty) a najít si

mezi nimi vilu Tugendhat. Brněnská architektonická chloubka, funkcionalistický skvost architekta Ludwiga Mies van der Rohe byla v roce 2001 zařazena mezi památky Světového kulturního dědictví UNESCO. Na zmíněných stránkách najdete důležité údaje o stavbě a krásné fotografie.

Pokud patříte k fanouškům městské dopravy, budou vás zřejmě zajímat stránky Tramvajklubu Brno na adrese **http://tramvajklub.baf.cz**. Nejde o nijak obsáhlé stránky, co však lze určitě ocenit, je fotogalerie záběrů brněnské hromadné dopravy, velmi obsáhlá a doplněná o detailní popisky jednotlivých snímků.

A na závěr ještě dvě užitečné adresy. Internetový rozcestník, odkazující na různé brněnské webové stránky, najdete na adrese **http://more.at/brno**. A čerstvé informace o Brně a okolí, brněnských událostech a dění v kulturní a společenské oblasti zase na adrese **www.inbrno.cz**.

-mš-

PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ ZEMĚPIS III

14. část

Košíře

Podíváme-li se na historický znak někdejšího města Košíř, spatříme v něm tři srovnatelně zahnuté nože zvané *košíře*. Připomínají prý dávnou činnost zdejších obyvatel, kteří takovými noži řezali vrbové proutě a vyráběli z něho košíky. Jenže spojení se staročeským slovem *košier* (košíkář) možná vzniklo nepochopením staršího jména osady. První zmínka o ní pochází z roku 1185, kdy byla uvedena v listině svatojiříského kláštera jako *Cossur*, později *Chossur* a v roce 1227 *Kosur*. To však podle odborníků svědčí o tom, že se možná jedná o jméno předslavanského, snad dokonce praeevropského původu! Četné archeologické nálezy dokazují, že košířská oblast byla osídlena velmi dávnou.

Za Karla IV. zde byly zakládány četné vinice (v té souvislosti připomínáme, že výše zmíněný košíř je také vinařským nožem). Nebyla zde jen jediná osada či dvůr, ale území bylo rozděleno mezi více majitelů. Za Václava IV. se stal vlastníkem košířských pozemků Bok z Valdštejna a po jeho smrti se tu opět vystřídalo mnoho jiných držitelů. Válčné události v letech 1611 a zejména 1620 Košíře značně poničily a v roce 1742 je francouzská vojska zcela vypálila. V dalších desetiletích se zdejší usídlení jen velmi pomalu vzpamatovaly.

Část Košíř se v roce 1849 stala samostatnou obcí, vinice (správané perkmistrovským úřadem Viničných hor) k ní byly připojeny až v roce 1851 a současně byla Košíře připojeny ke Smíchovu. Už po osmi letech se podle literatury Košíře opět staly samostatnou obcí. Patrně ne na dlouho, protože zákonem č. 14 z. z. ze 2. února 1867 bylo Košířím (opět) povoleno oddělení od Smíchova a ustavení samostatné obce. Blízkost Smíchova měla na rozvoj obce i nadále velký a příznivý vliv. Začaly se stavět činžovní domy podél Plzeňské třídy v její blízkosti a obyvatel rychle přibývalo. Vyhláškou c. k. místodržitelství z 10. března 1895 bylo dáno na vědomí povýšení obce na město, o kterém rozhodl císař 18. února 1895. Na počátku 20. století už stály i velké městské domy v oblasti dnešních ulic Musílkovy a Slávy Horníka. Především mezi válkami vznikla vilová zástavba podél ulice V Cibulkách. Po druhé světové válce vyrostly další domy v oblasti Vidoule.

V roce 1922 byly Košíře připojeny ku Praze a vytvořily správní obvod XVII, který zahrnoval ještě Motol a Jinonice. Hranice mezi Smíchovem a Košířemi byla značně komplikovaná a Plzeňská třída ji mezi Andělem a Demartinkou několikrát přetínala. Východní hranice Košíř dosahovala jen přibližně až do oblasti Šmukýřky a dál se do smíchovského teritoria zakusoval dlouhý úzký pás košířského území podél Plzeňské třídy a Motolského potoka až k bývalému Malostranskému hřbitovu. Dokonce tramvajová vozovna Košíře ležela tehdy na katastru Smíchova. Západní a východní část Košíř propojoval mezi usedlostí Turbová (tehdy smíchovská) a vozovnou jen pouhých třicet metrů široký koridor košířského území. Po druhé světové válce byly katastrální hranice změněny a v oblasti Plzeňské třídy zarovnané. Součástí Košíř se v té době stalo také poměrně velké území oddělené od Smíchova a Jinonic (severně od dnešní ulice Peroutkovy). Rozloha Košíř se tak značně zvětšila ze 231 na 329 ha. Počet obyvatel této části Prahy překročil 17 tisíc (na počátku 20. století dosahoval „jen“ 7 247). Od 60. let 20. století počet košířských obyvatel už jen klesal, přestože na rozhraní Košíř a Motola vyrostlo v letech 1970 až 1977 malé sídliště Homolka pro 2 245 obyvatel. Dnes na katastrálním území Košíře, které je součástí městské části Praha 5, žije kolem 13 a půl tisíce obyvatel.

Ačkoliv je historie Košíř velmi dlouhá, příliš mnoho památek na jejich území nenajdeme. Za košířský se považuje malý kostelík Nanebevzetí Panny Marie na Klamovce (v dnešní podobě z roku 1752; leží na katastrální hranici) a další košířský kostel, sv. Jana Nepomuckého, byl postaven nedávno - v roce 1938 ve funkcionalistickém stylu. Dávne doby pamatují některé staré usedlosti, Kavalírka, Kotlářka, Šmukýřka, Turbová, Šalamounka a další. Mezi nejzajímavější patří Cibulka s velkým parkem, pojmenovaná podle rodu Cibulkovských z Veleslavína, jimž svého času patřily

zdejší vinice. V letech 1817 až 1826 celý areál nechal přestavět pasovský biskup Leopold Linhart Thun-Hohenstein. Přitom vznikla v upraveném parku celá řada různých romantických objektů (ve skutečnosti účelové hospodářské stavby - psí boudy, holubníky a podobně). V parku najdeme také umělou zříceninu, pseudogotickou hájovnu, rozhlednu, studánku a několik klasicistních plastik. I dnes park stojí za procházku.

Na území Košíř existovalo v 19. století několik menších průmyslových podniků a také pivovar. Dominantu Košíř při pohledu od Strahova dnes představuje budova Závodů průmyslové automatizace.

Jak již bylo naznačeno, Košíře měly velmi výhodnou polohu přímo na Plzeňské třídě, dříve též označované jako *silnice Berounsko-Haselbašská*.

Ještě v polovině 19. století se do Prahy jezdilo jen přes Smíchov a Malou Stranu a do města se vstupovalo Újezdskou branou. Bylo možné použít také přívoz spojující Smíchov s Novým Městem. Teprve v roce 1878 byl otevřen Palackého most, který zásadně změnil tradiční komunikační vztahy. Kromě Plzeňské třídy byla důležitou cestou dnešní Podbělohorská ulice, zřízená také v roce 1878, která spojovala Košíře s Vypichem a Břevnovem. Směrem na jih měly Košíře spojení s Jinonicemi (dneš-

ní Jinonická ulice).

Přes košířské území vede od 3. července 1872 železniční trať bývalé Buštěhradské dráhy. Hned od počátku na ní byla zřízena zastávka Cibulka, která se nacházela zhruba v místě dnešní zastávky Praha-Stodůlky. Pro Košíře byl její význam zcela nepatrný a určena byla především pro obyvatele Stodůlek. Zřejmě pro malé využití byla už v roce 1877 zrušena. Obnovena byla 1. srpna 1928 (s malým nástupištěm určeným jen pro krátké motorové vlaky), ale po deseti letech byla opět zrušena. Dnešní zastávka Praha-Stodůlky byla zřízena přibližně na místě původní zastávky Cibulka v roce 1989. V souvislosti s novou vilovou zástavbou byla od 15. května 1929 zřízena druhá, dodnes existující železniční zastávka, která se původně pro odlišení od té první nazývala Cibulka-kolonie (dnes Praha-Cibulka). V době vzniku zde zastavovalo 6 párů vlakových spojů.

Pro obyvatele Košíř bylo jistě jednodušší dojíti přibližně dva kilometry pěšky na Smíchov k Andělu a použít od roku 1876 koněspřežnou tramvaj k řetězovému mostu císaře Františka I. Od roku 1883 byla k dispozici druhá linka koňky jezdící přes Palackého most přímo do centra Prahy. Ještě před koňkou ze Smíchova jezdily také omnibusy různých soukromých společností. Známý košířský starosta Matěj Hlaváček také provozoval krátce v 90. letech 19. století omnibusy, ty ale měly jen rekreační charakter a navázely z různých míst návštěvníky jeho zábavního parku na Klamovce.

Matěj Hlaváček se významně zapsal do historie městské hromadné dopravy v Praze především tím, že nechal na svůj náklad postavit elektrickou dráhu z Klamovky k Andělu, která obyvatelům jeho města významně zrychlila cestování do Prahy. Do provozu byla uvedena 13. června 1897 a Košíře se staly jedním z prvních měst v Čechách, ve kterém jezdily elektrické tramvaje. Tramvajová trať v Plzeňské se stala natrvalo základem dopravní obsluhy Košíř. Původně byla jednokolejná s výhybnami. V roce 1900 ji zakoupily Elektrické podniky a o dva roky později ji prodloužily k novostavbě tramvajové vozovny, která nahradila původní malou vozovnu na Klamovce. Během dubna a března 1910 byla postupně zdvoukolejňována. V roce 1924 byla tramvajová trať prodloužena do zastávky Zámečnice, kde byla v roce 1930 vybudována kolejová smyčka.

Tramvajová konečná bývala také u košířské vozovny. V letech 1924 až 1934 existovaly koleje v dnešní ulici Pod Klamovkou, které sloužily jako obratiště a až do roku 1953 před vozovnou existovala třetí kolej pro odstavení vlečných vozů. V roce 1937 byla tramvajová trať prodloužena až k novostavbě motolské vozovny. V roce 1952 byla postavena nová smyčka v zastávce Kotlářka.

Na jaře roku 1956 byla tramvajová trať (i celá ulice) v oblasti Klamovky napřímena. Původně vedla mnohem blíž ke kostelíku Nanebevzetí Panny Marie, osa tratě byla přibližně o 40 metrů severněji než dnes! Také trojice domů na nároží Jinonické a Plzeňské dodnes připomíná původní vedení komunikace. Další významnou proměnu zaznamenala Plzeňská třída v letech 1977 až 1979, kdy prošla velkou rekonstrukcí, po které byla pro silniční dopravu zjednosměrněna. K jízdě do centra Prahy slouží od té doby ulice Vrchlického. Z mnoha tramvajových linek, které Košířemi během jejich historie projížděly, je nutné vzpomenout především „devítku“, která po Plzeňské třídě jezdí nepřetržitě od roku 1923.

Věžnou autobusovou dopravu přes Košíře provozovalo v meziválečném období (prvně od roku 1927) několik soukromníků, Autodopravní akciová společnost i Československé státní dráhy. Jednou se o linky do Sobína, na Kladno, do Berouna, do Stodůlek (a na Mořinu) a podobně. Význam těchto linek byl s ohledem na kvalitní tramvajovou dopravu celkem malý, přesto při jejich zřizování Elektrické podniky začaly autobusovou dopravu na košířském území provozovat 3. srpna 1930 linkou N ze Zámečnice do Motola a později až do zastávky Bílý Beránek. Ani ta neměla pro samotné Košíře příliš velký význam. Důležité spojení do průmyslových Jinonic znamenala v letech 1939 až 1942 autobusová linka G. Zrušena byla z úsporných důvodů a svého trvalého obnovení se dočkala až 16. března 1964 pod číslem 130. Zásadní význam pro Košíře měla autobusová linka č. 123, která od 31. května 1959 zajistila spojení do oblasti Vidoule,



Foto: Petr Malík

v roce 1961 prodloužená do zastávky Šmukýřka. Od 10. února 1964 nabídl Dopravní podnik obyvatelům Košíř spojení přes Strahov do Střešovic a Dejvic linkou č. 132. Na sídliště Homolka byla zavedena 29. srpna 1971 linka č. 167. Později se v Košířích objevily i další autobusové linky.

Tak jako pro jiné části města, i pro Košíře má velký význam metro, i když přímo na jejich území nevede.

Jako zajímavost připomeneme, že kromě trolejbusové tratě v dnešní Peroutkově ulici, kterou Košíře „získaly“ s novým územím při změně katastrálních hranic v roce 1946, existovala v Košířích ještě jedna trať. Vedla z Podbělohorské ulice do staré tramvajové vozovny, kde byl v letech 1958 až 1972 důlný těžký údržby trolejbusů. Když se na začátku 90. let 20. století krátce vážně uvažovalo o obnovení trolejbusové dopravy v Praze, počítalo se, že se trolejbusy do staré remízy opět vrátí.

-pf-, -fp-





Správná odpověď z čísla 4/2002: Opět dáme slovo jednomu ze soutěžících. „Uveřejněná fotografie představuje křižovatku Černokostecké a současné Saratovské ulice. Původní pole po levé straně je dnes zastavěno budovou poštovního úřadu a hotelem So-

lidarita, dále pak dvouletkovým sídlištěm se stejným názvem. Fotografie byla pořízena z místa tehdejší stanice Zborov, respektive z balkonu prvního vyššího domu v blízkosti této stanice.“ Tolik tentokrát delší, ale velmi přesná odpověď.

Zřejmě se jednalo o středně těžkou náročnost, neboť do termínu uzávěrky přišlo 21 odpovědí a pouze dvě nebyly správné. Devatenáct odpovědí bylo zařazeno do slosování a ve čtvrtek 16. května se usmálo štěstí na trojici Milan Dobiáš, Zdeněk Hakl a Ivan Havlínek. Všichni tři od nás obdrželi tramvajovou lahůdku autorů Gerharda Bauera, Pavla Fojtíka, Ludvíka Losose a Ivo Mahela Tramvaje v České a Slovenské republice a také publikace o žižkovské vozovně.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

Zkušeností s určování míst na historických fotografiích už zcela jistě máte dostatek, a tak pro vás nebude těžké určit, ani kde byl pořízen červnový souběžný snímek. Na vaše odpovědi čekáme do 30. června, data, kdy školákům začínají tolik očekávané prázdniny. Stejně jako v předchozích dílech naší soutěže budou tři úspěšní a šťastní řešitelé odměněni. Ve hře je druhé vydání Historie pražské městské hromadné dopravy a také už téměř historická kniha Pražské metro – čtvrtá dimenze velkoměsta.

Pokud už víte nebo alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KON-TAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Příznivci vnitropodnikové pošty na zásilku napíší: DP-KON-TAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Můžete také využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Už posedmatřicáté vám pokládáme stejnou otázku – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (17. 5. 2002)

Zájem o hromadnou dopravu roste

O pět procent vzrostly loni tržby Dopravnímu podniku z provozování městské hromadné dopravy. Vyplývá to z výroční zprávy, kterou schválila valná hromada akciové společnosti. „Vzhledem k tomu, že se nezvyšovala cena jízdného, je to důsledek většího počtu cestujících přepravených hromadnou dopravou. To nás těší,“ uvedl náměstek primátora Martin Hejl s tím, že se asi podařilo zastavit nepříznivý trend poklesu zájmu o hromadnou dopravu.

Blesk (16. 5. 2002)

Vláda slíbila podporu dopravě

Deset miliard korun na městský okruh a dalších pět na úsek tratě C metra z Holešovic do Letňan. Takový je příslib vlády pražskému magistrátu, který včera schválil kabinet... Peníze na metro by měla vláda poskytnout do čtyř let. Primátor Jan Kasl věří, že v rozpočtu na příští rok se peníze na metro najdou.

Večerník Praha (16. 5. 2002)

Autobusáři založili vlastní odbory

Po řidičích tramvají založili svoji odborovou organizaci také autobusáři, kteří nejsou spokojeni s dosavadními odbory. „Stávající odbory u Dopravního podniku nedostatečně hájí naše zájmy. V naší odborové organizaci Federace řidičů autobusů chceme tvrdě prosazovat zlepšení podmínek řidičů,“ řekl místopředseda federace Karel Bábel.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Výběžek mečouna; pražský ostrov; část těla. – B. 2 díl tajenky. – C. Průhledný nerost; lesní zvíře; mládě dravce; okenní závěs; název písmene. – D. Úskok; tropický strom; mořský pták; vyvřelina; závazek. – E. Květenství šerfku; jednotka síly; pražský podnik; juviové ořechy; zbabělec. – F. Tibetický kultovní objekt; deset gramů; slizový výměšek; končetina; slabý vítr; značka astatu. – G. Solmizační slabika; trutnovský podnik; planeta; italské město; záblesk světla; SPZ Martina. – H. Legendární vládce Kíše; chobotnatec; Krokova dcera; uzrávat; dcera boha Réa. – I. Druh nápoje; plech; mzda; Judův syn; skrojek. – J. Popěvek; přítok Dunaje; značka benzínových čerpadel; eposej; Rumcajsova družka. – K. 1. díl tajenky. – L. Australský medvídek; svátek (knižně); prací prášek.

SVISLE: 1. Část celku. – 2. Zbabělci; litinový plát. – 3. Velký podnos; pastýřská píšťala. – 4. Školní potřeba; ženské jméno; boxerský úder. – 5. Pobřežní hráze; psací potřeby; řadro. – 6. Ruská řeka; dámský klobouk; část básně. – 7. Uranové doly (zkratka); usušená tráva; jízdní vojín; značka hliníku. – 8. S nechutí; ostrý konec; domácky Aida. – 9. Rudná žíla; Sarmat; tlak. – 10. Citoslovce pochopení; svislá jeskyně; noha šelmy. – 11. Značka manganu; domácky Oliver; madridský klub; značka rubidia. – 12. Boty bez šněrování, udržované na noze pružnou vložkou přes kotníky; pražský měšťan; ozvěny. – 13. Český literát; bomba; představený kláštera. – 14. Iniciály básníka Erbena; druh pryskyřice; opět. – 15. Hle (nářečně); skupenství vody; vápencové území; 0,01 ha (slovensky). – 16. Slezské město; asijský stát; římských 1006.

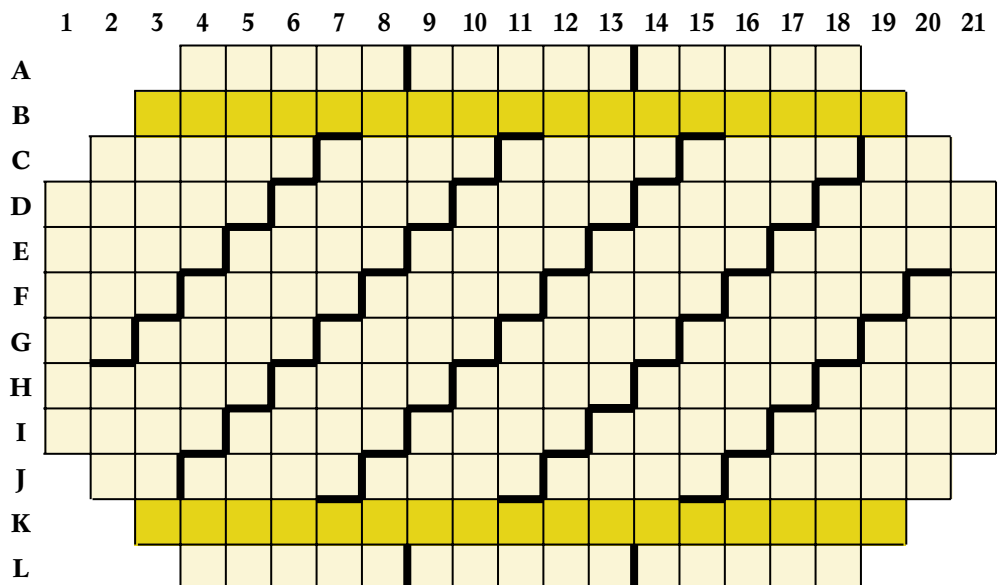
– 17. Popelnice; jas; rámě. – 18. Obydlí; karetní hra; žehlící stroj. – 19. Stožár plachetnic; matice. – 20. Spolu (německy); napadení. – 21. Tropická plazivá rostlina.

Pomůcka: mít, Oja.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 5: Doktor a sedlák vědí víc než ví doktor sám. (Dánské přísloví)



Zlatí a stříbrní železni hasiči z metra

na sobě kompletní těžký zášahový oděv, holeňové boty, rukavice, přilbu a po celou dobu používá vzduchový dýchací přístroj.

Takže jsme objasnili, proč hasiči byli na této soutěži železni.

Po sečtení časů všech soutěžících a při pohledu na výsledkovou tabuli vytrysknul u hasičů z o. z. Metro gejzír nadšení. V kategorii podnikových hasičských sborů získali zlatou medaili a Lukáš Zapletal v soutěži jednotlivců získal stříbrnou medaili. V absolutním hodnocení veřejných i podnikových hasičských záchranných sborů družstvo hasičů z Metra obsadilo výborné 5. místo, když porazilo mimo jiné i tak silné veřejné sbory, jako jsou HZS Olomouc, Jihlava, Litoměřice a další.

Zlatým a stříbrným železným hasičům z metra patří poděkování za jejich výborný výkon a za vzornou

reprezentaci nejen o. z. Metro, ale celého Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Ing. Michal Wovesný, velitel HZS o. z. Metro

Foto: o. z. Metro



Možná se vám zdá titulek trochu nesmyslný, ale po přečtení následujících řádků snad jeho smysl bude jasný.

V sobotu 11. května letošního roku uspořádal Hasičský záchranný sbor a. s. Aero Vodochody již 6. ročník hasičského pětibojů **Firefighter Fenzy cup**, mezi hasiči nazývaný „Železný hasič“. Mezi 15 družstvy veřejných a 6 družstvy podnikových hasičských záchranných sborů bylo i družstvo Hasičského záchranného sboru o. z. Metro, které pod vedením Jiřího Nedvídky nastoupilo ve složení Oldřich Hořínek, Milan Jedlíčka a Lukáš Zapletal ke svému již čtvrtému startu u této soutěži.

Když si přečtete propozice této soutěže, tak pochopíte, proč se této soutěži říká „Železný hasič“. První disciplínou je vynesení hadice B 75, která váží 10 kg, na střešku objektu vysokého 8,5 metru; při této disciplíně musí hasič zdolat 55 schodů. Druhou hadici B vytáhne pomocí lana na střešku a seběhne ke třetí disciplíně. Tou je přemístění 66 kg vázícího železného válce úderu palice na vzdálenost 1,5 metru. Při čtvrté části je úkolem soutěžících přemístit dvě zavodněné hadice C s proudnicí, jejichž váha je téměř 100 kg, na vzdálenost 23 metrů a vodním proudem zasáhnout terč. Pátou, závěrečnou a podle vyjádření soutěžících nejtěžší disciplínou, protože začínají již ubývat síly, je přenesení 75 kg vázící figuríny na vzdálenost 30 metrů. Figurína se přenáší obouruč, její vlečení nebo tažení za oděv, hlavu nebo končetiny by znamenalo diskvalifikaci soutěžících.

Více jak polovina soutěžících zvládla pětiboj v čase pod 2 minuty. Při plnění těchto disciplín je soutěžící oblečen tak, jako při provádění zásahu, má

15. června – fotbalová Hostivař

Posedmé bude v sobotu 15. června sehrán fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele a o čtvrtou vítěznou trofej budou usilovat „domácí“ reprezentanti Elektrických drah I, jejichž celek je složen ze zaměstnanců opravny tramvají. Stejně jako v minulosti by měli být nejvýznamnějšími soupeři Elektrické dráhy I tým Metra I, který pouze jednou odcházel z Hostivaře bez poháru, a jeden úspěch za druhým sbírající mladí zástupci Středního odborného učiliště a Střední průmyslové školy. Podle zpráv z učiliště se už nepředstaví dvojnásobný nejlepší střelec turnaje Michal Vrbka, ale tým zcela jistě posílí nějaké vycházející hvězdičky českého fotbalu, jako tomu bylo před několika lety, kdy v kanárkově žlutém dresu nastoupil Tomáš Hübschmann, v současnosti opora zadních řad Sparty

a čerstvý mistr Evropy.

Jaké týmy se v Hostivaři představí? Dva týmy vysílají odštěpné závody Metro, Autobusy (*na turnaji v Nuzických si účast vybojovala družstva Kačerova, které obsadilo 1. místo, a druhého Klíčova – podrobnosti přineseme v příštím čísle*) a Elektrické dráhy a osmičku doplňují celky „učňů“ a ředitelství. Výkop prvního zápasu ve skupinách byl stanoven na 8.00 hodin a v 15 hodin začnou boje o konečné umístění. Závěrečný, osmnáctý, zápas – finále je na programu od 18 hodin.

Věříme, že stejně jako v minulých letech nenecháte své favority na holičkách a přijdete je povzbudit. Občerstvení bude zajištěno!

-bda-

CO JE MOŽNÉ? VLASTNÍMA OČIMA

Možná jste se s tím už někdy setkali, ale já když jsem to viděl, zůstal jsem jen užasle stát a hlavou se mi okamžitě začalo honit, zda se okamžitě nezměnil čas či něco jiného.

Je krátce po osmé hodině večerní a přicházím na nástupiště ve stanici metra Náměstí Republiky. Rychle se rozhlédnu po nástupišti, za jak dlouho přibližně pojedou následující vlak a žlutá společně se zelenou na návěstidle na konci peronu dáváva tušit, že teprve před několika okamžiky odjel předchozí vlak, a tak si bude nutně počkat téměř celých deset minut.

To by ani nevařilo, nikam jsem nespěchal. Ale jak jsem se podíval na návěstidlo, sklouzl můj pohled také do kolejiště, kde se pohyboval muž středního věku... Jak je to možné? Jak to, že není zraněný, nebo není náhodou čas na noční údrěbu. Takové a mnoho dalších otázek mi v několik vteřinách doslova vystřelovalo do mysli.

Když jsem se trochu vzpamatoval, bylo mi divné, že se o muže v kolejišti nestará dozorcí, případně přepravní manipulanti. Ale ani jejich zraku neunikl, neboť v další

vteřině se ze staničního rozhlasu ozvalo: „Vidíš ho? Jo, vidím.“ Tou dobou však muž křikl na blízko stojícího spolucestujícího, aby mu podal ruku a mohl se opět dostat na nástupiště. Uplynulo dalších pět vteřin a stál jako mnozí další za bílou přerušovanou čarou a očekával příjezd vlaku.

Zda něco ztratil nebo mu něco upadlo při nastupování do vlaku, to nevím, ale rozhodně jsem se s takovou událostí setkal poprvé. Věřím, že i naposledy, neboť drtivá většina podobných případů končí daleko hůře než tento.

To druhý neuvěřitelný případ je daleko prozaičtější a přímo navazuje na dubnový díl mých postřehů. Díky různým pracovním povinnostem jsem se začal na začátku tohoto roku zabírat počtem vyměněných průkazek a počtem prodaných „klouzavých“ jízdenek alias kuponů. Tou dobou jsem dostal údaj o tom, kolik našich seniorů, občanů starších šedesáti let, si přišlo již průkazku vyměnit. Číslo přesahovalo 25 tisíc, což je zhruba čtvrtina našich klientů z této věkové skupiny.

V minulém čísle jste si mohli přečíst, kolik nových průkazek už je v oběhu a další podrobnosti z více než rok trvajícího procesu. Jen sám pro sebe jsem si chtěl porovnat, jak výměna pokračuje v letošním roce, proto jsem je opět doplnil do tabulky. Jaké pak bylo moje překvapení, když jsem zjistil, že počet průkazek vyměněných u důchodců poklesl.

Ve všech ostatních kategoriích byl počet vyšší než před dvěma měsíci, ale seniorů asi 1 500 ubylo. Napadlo mě, jak je to možné, i když od té doby uplynul měsíc, nemohu na to stále přijít. Jediné solidní vysvětlení mám, že část seniorů umřela a pozůstali průkazky vrátili. Snad?

Stejně jako nemám vysvětlení, proč byl muž v kolejišti či o několik měsíců později mladík na střeše vozu metra, tak nemám vysvětlení, proč jsou ve statistikách různé údaje. I když záhada s autobusy už je vysvětlena, díky.

Přeji vám úspěchy v řešení záhad a příjemný nástup léta.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červnu 2002 slaví 65. narozeniny:

Jiří Bareš – M, služba ochran. systému (24),
Eva Vančurová – A, DOZ Hostivař (17).

V červnu 2002 slaví 60. narozeniny:

Jiří Bašek – A, garáž Vršovice (25),
Jaroslav Beroušek – A, dopravní úsek (13),
Zdeněk Bohatý – Ř, odbor odbytu a tarifů MHD (26),
Jaromír Fibrich – M, dopravní úsek (24),
Vladimír Mareš – ED, provozovna Kobyličky (11),
Zdeněk Pecka – ED, provozovna Strašnice (43),
Rudolf Štěpán – ED, provozovna Kobyličky (43),
Antonín Vondrák – ED, provozovna Strašnice (15),
Pavel Weisheidel – ED, prov. opravna tramvají (43).

V červnu 2002 slaví 50. narozeniny:

Miroslav Douša – Ř, odbor přepravní kontroly (10),
Vladimír Dušanek – M, služba staveb a tratí (15),
Ladislav Franče – ED, provozovna Žižkov (31),
Emil Hejra – ED, provozovna Hloubětín (31),
Petr Hlinský – M, technický úsek (27),
František Joska – ED, prov. vrchní stavba (26),
Mílada Kernerová – M, sl. technolog. zařízení (19),
Petr Kopriva – M, služba ochran. systému (14),
Petr Křivohlávek – M, služba elektrotechnická (28),
Vojtěch Lutovský – A, garáž Klíčovo (10),
Jaroslav Meszároš – M, služba ochran. systému (21),
Jiří Mikeš – ED, provozovna trakční vedení (31),

Josef Pěnkava – M, služba technolog. zařízení (23),
Jan Rychlý – M, služba sděl. a zabezpečovací (24),
Eva Zdeňková – ED, závodní výbor odborů (23).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Zdeněk Jířek – ED, odbor provozní dispečink (36),
Pavel Ryjáček – ED, provozovna opr. tramvají (25),
Jiří Sedlák – ED, provozovna Střešovice (37)
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

Dne 3. dubna 2002 nás ve věku nedožitých 56 let opustil pan Ivan Kasper – ED, provozovna vrchní stavba, který u DP pracoval 31 let.