

**DP**

# Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

## Stanice Muzeum je také vybavena výtahem

Výtahy ve stanicích metra přibližují osobám se sníženou pohyblivostí místa v našem městě, která jim byla dlouho nedostupná. Další takové zařízení bylo uvedeno zatím jen do zkušebního provozu ve čtvrtek 22. července 1999 za účasti generálního ředitele Ing. Milana Houfka ve stanici metra tratě C Muzeum. Jedná se o hydraulický výtah o nosnosti 630 kg, pro dopravu až osmi osob, rychlost zdvihu je 0,65 m/s, výška zdvihu 9,02 m, výrobcem je Thyssen Výtahy s. r. o.

Výtah spojuje nástupiště stanice Muzeum tratě C s uliční úrovní. Dolní úroveň výtahu se nachází na opačném konci nástupiště stanice než je vstup po pevném schodišti. Původní prostor na nástupišti pro cestující byl prodloužen o chodbu, ve které je

dolní stanice výtahu a výdejní automat jízdenek. Povrchový vstup do nového výtahu se nachází mezi ulicemi Wilsonova, Washingtonova a Politických vězňů za parkovištěm automobilů. Pro výtah byl v uliční úrovni vybudován přístřešek z anticora a skla. Ze stejných materiálů je vyrobena i vlastní kabina výtahu, proto je estetický dojem velmi dobrý.

Dolní i horní úrovně výtahu jsou vybaveny kamerami ke sledování pohybu cestujících, stejně jako je tomu u eskalátorů. Ve výtahu je instalován Intercom, tj. telefonické spojení mezi kabinou výtahu a nepřetržitě obsazeným pracovištěm provozního zaměstnance úseku dopravního ve vestibulu stanice Muzeum. Kromě toho je kabina výtahu vybavena anticorovými madly, skloupnou sedačkou a jako první výtah na stanici metra má v kabině zrcadlo. Vzhledem k vandalismu, který se nevyhýbá ani bezbariérovým vstupům, bude tento výtah zkouškou kulturnosti celé naší společnosti.

Výstavba výtahu pro cestující se sníženou pohyblivostí trvala čtyři měsíce. Náklady dosáhly 4,2 miliónu korun.

Ve stanicích metra slouží handicapovaným lidem osobní výtahy, nákladní výtahy nebo příjezdové rampy z úrovně chodníků. Největší dluh v tomto směru je v oblasti centra Prahy, neboť v po-

čátcích výstavby metra se této problematice nevěnovala patřičná pozornost. V současnosti mohou cestující se sníženou pohyblivostí používat speciálně vybudované výtahy do stanic na trati A Dejvická, kde jsou instalovány dva osobní výtahy a jeden smíšený pro přepravu osob i nákladů. Na trati B jsou těmito výtahy zpřístupněny stanice Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Vysočanská a Černý Most, do stanice Rajská zahrada je přístup umožněn pomocí příjezdové rampy. Na trati C jsou těmito výtahy zpřístupněny stanice Nádraží Holešovice a Hlavní nádraží, do stanice Vyšehrad je přístup pomocí příjezdové rampy.

Přístup do metra pomocí nákladních výtahů je na trati A ve stanici Skalka. Na trati C jsou těmito výtahy zpřístupněny stanice Florenc, I. P. Pavlova, Pankrác, Roztyly, Chodov, Opatov a Háje.

Na některých stanicích jsou osobní výtahy trvale poškozovány vandaly. Je zde demolováno vnitřní zařízení kabiny výtahu i venkovní převodnice, kamery a ozvučení nástupiště, což má za následek časté odstavení výtahů z provozu a zvýšení nákladů na údržbu.

**Josef Dotlačil, 11820**



Foto: Jan Šurovský

## Stav výroby nových souprav metra typu M1

Mnozí z našich čtenářů se dotazovali, jak to vypadá s novými soupravami metra známými pod označením M1. Podařilo se nám zjistit informaci přímo od pramene, která v době vydání nebude starší než jeden měsíc.

V současné době (k 5. srpnu 1999, v době vzniku příspěvku) je ve stavu zkušebního provozu a pokročilé montáže celkem pět souprav. Jejich stav je následující:

### 1. souprava – inventární čísla 4101 – 4102

Souprava se nachází v depu Kačerov. Na soupravě probíhaly základní jízdní zkoušky pro optimalizaci softwarového vybavení a pro nastavení a ověření základních funkčních parametrů potřebných pro oživování, základní seřízení a kontrolu funkce dalších vlakových souprav. Souprava rovněž absolvovala převážnou část zkoušek předepsaných Dražním úřadem pro udělení povolení zkušebních jízd soupravy typu M1 na tratích metra v běžném provozu. V současné době se na soupravě dokončují typová zkouška brzd.

Souprava byla 17. srpna 1999 přesunuta z depa Kačerov do závodu ČKD Dopravní systémy ve Zličíně na provedení celkové repase elektrické kabeláže celé soupravy. Zároveň s repasí kabeláže budou na soupravě repasovány nebo upraveny některé uzly. Po provedení celkové repase bude nutno na soupravě provést celkovou kontrolu zapojení obvodů včetně prověrky veškerých funkcí soupravy.

(Pokračování na straně 2)

## DP-KONTAKT zvyšuje náklad

Vážení čtenáři, podnikový časopis Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se vám dostává do ruky již čtvrtým rokem. DP-KONTAKT se vám snaží nabídnout zajímavé, poučné, někdy i zábavné čtení, oslovující velkou část zaměstnanců jednoho z největších podniků v Praze. Vaše ohlasy jsou ve velké většině kladné, ale v anketě, probíhající v závěru roku 1998, jste se vyjádřili, že ne vždy se k vám DP-KONTAKT dostane. Proto bylo rozhodnuto, že bude již podruhé zvýšen náklad. Poprvé jsme zvyšovali počet výtisků z pěti na šest tisíc v létě roku 1996. Záříjové číslo, které právě držíte v rukou, vyšlo poprvé v nákladu 7300 kusů.

Při určování nového počtu jsme vycházeli ze stavu zaměstnanců ke konci loňského roku. Od tohoto měsíce všechny tři odštěpné závody dostávají minimálně jeden časopis na dva zaměstnance. Víme, že i přes toto opatření se může stát, že se na někoho nedostane nebo na některých pracovištích je o podnikové periodikum větší zájem než můžeme pokrýt. V těchto případech se na vás obrácíme s prosbou. Zeptejte se svého nadřízeného, kolik časopisů je na vaše pracoviště přiděleno a zda není možné zvýšení počtu v rámci odštěpného závodu (resp. útvarů ředitelství). Pokud nepochodíte, obraťte se přímo na redakci s informací o počtu výtisků, které u vás chybí a my se pokusíme situaci řešit ke spokojenosti, vás čtenáři.

Někdo se může ptát, zda se nezmění i obsahová stránka. K obsahu mnoho připomínek nedošlo, proto zůstáváme i do nejbližších měsíců u podoby, která krystalizovala v uplynulých více než třech letech.

Všem čtenářům DP-KONTAKTu přejí mnoho příjemných chvil strávených s tímto periodikem!

**Petr Malík**



# Kropení pražských ulic tramvajemi

V parných dnech letošního léta si možná někteří Pražané vzpomenou na doby, kdy kropení ulic bývalo běžnou záležitostí. Někteří si dokonce pamatují doby, kdy pražské ulice kropily také tramvaje.

Vzrůstající intenzita městského provozu na počátku tohoto století, rozvoj hromadné dopravy i vznik automobilové dopravy, měly za následek výrazné zvýšení prašnosti v pražských ulicích. Značné procento ulic ještě nebylo vydlážděno, a proto projíždějící vozidla vířením prachu víc obtěžovaly chodce než koňské potahy. Péče o čistotu komunikací se v rychle se měnících podmínkách velkoměsta stala důležitým úkolem městské správy. Důležitým opatřením proti víření prachu bylo kropení ulic. Provádělo se jednak jako preventivní ochrana při suchém a větrném počasí a také před každým ručním metením, později i před jízdou potahových zametacích strojů. Kropení se provádělo nejdříve konvemi, pak hadicemi z obecních hydrantů. Nakonec nastoupila mechanizace pomocí různých kropicích zařízení tažených koňmi.

Elektrické podniky jako jeden z provozovatelů (a od roku 1907 jediný) tramvajové dopravy měly za povinnost pečovat o stav komunikací do vzdálenosti 50 centimetrů od kolejí a provádět i odpovídající opatření zamezující víření prachu projíždějícími tramvajemi. K tomu účelu vyrobily dílny EP v roce 1905 na zkoušku vlečný tramvajový vůz č. 2501. K tažení vozu byly nejčastěji využívány po sezónní demontáži radlic sněhové pluhy ze série vozů č. 2004 – 2008. Obsah nádrže vystačil na kropení přibližně tří kilometrů jednokolejné tratě. Provedené zkoušky měly příznivý výsledek, a proto z podnětu prezidia městské rady proběhla jednání ohledně opatření pěti dalších podobných kropicích vozů. Elektrické podniky vyzvaly 17 firem schopných podle vyzkoušeného vzoru vozy vyrobit. Do dubna 1906 zareagovala jen jediná firma – Ringhoffer. Nakonec nebyl žádný další vlečný kropicí vůz vyroben a zůstává otázkou, proč ve výrobě nepokračovaly samotné Elektrické podniky. Kropení tratí zajišťoval tedy i nadále jediný vůz. (V provozu byl až do roku 1930.)

Po první světové válce vznikl Stavební úřad hlavního města Prahy, do jehož 10. odboru kompetenčně patřilo i čištění ulic. Ten ale neměl dosta-

tek peněz k opatření potřebného počtu kropicích automobilů. Protože ale stále bylo používání vlečného tramvajového kropiče úspěšné, obrátil se Stavební úřad na Elektrické podniky s návrhem, aby postavily pro potřeby města motorové kropicí vozy tramvajové. Myšlenku schválilo městské zastupitelstvo 3. ledna 1921. Během dvou let postavily EP ve svých dílnách tři vozy. K jejich stavbě byly využity spodky starších vyřazených motorových vozů č. 13 – 15. Vůz č. 2502 byl podroben technicko-policejní zkoušce 29. října 1921, vozy 2503 a 2504 23. srpna 1922.



Kropicí vůz č. 2503 na Balabence v roce 1922, krátce po vyrobení. Foto: Sbirka pf

Nádrže vozů měly kruhový průřez. Na rozdíl od vlečného kropiče už nesloužily jen k čištění tramvajových tratí, ale mohly kropit ulice v celé jejich šířce. Proto nepatřily Elektrickým podnikům (i když je provozovaly), ale Stavebnímu úřadu.

V polovině dvacátých let vyrobily dílny EP další dva vozy stejného provedení (č. 2505, úředně vyzkoušený 5. května 1925 a 2506, zkoušený 15. dubna 1927), tentokrát zcela nové, tj. bez použití starších vozových spodků. Všechny vozy byly označeny na boku nápisem Stavební úřad hlav. města Prahy/Čištění města.

Kropení ulic tramvajemi se ukazovalo jako stále úspěšnější, a proto Stavební úřad objednal další vozy, tentokrát s vodojemem hranatého průřezu. Ke stavbě byly použity opět spodky starších vozů. Vůz 2508 byl schválen k provozu 7. července, 2509 14. července a 2510 21. července 1933. Tím byla výroba klasických kropicích jednoúčelových tramvajů v Praze dokončena.

Kropení ulic probíhalo nejčastěji od dubna do října, tedy v letní sezóně. Například v roce 1933 je však doloženo kropení jen od července do září. Množství skutečně provedených jízd samozřejmě záviselo také na počasí. V zimních měsících bývaly kropicí vozy opatřeny radlicemi a sloužily jako sněhové pluhy.

V roce 1941 bylo nařízeno, aby nápisy na bocích nádrží byly provedeny německy a česky: BAUAMT DER HAUPTSTADT PRAG, ABT. 10 (STADTREINIGUNG)/Stavební úřad hlav. m. Prahy, odb. 10 (Čištění města). Z té doby je také doloženo rozdělení kropicích na vozovny. Vozy čísla 2502, 2505, 2509 a 2510 byly umístěny ve Kovčovicích, vůz 2503 ve Střešovicích, 2504 ve Strašnicích, 2506 na Pankráci, 2507 v Kobylisích a vůz 2508 byl deponován na Žižkově.

V důsledku organizačních změn ve správě obecních podniků po druhé světové válce přešlo kropení ulic v roce 1949 na komunální podnik Technická služba a od roku 1951 na podnik Čištění města, který existoval do dubna 1963. Proto se často měnily i názvy na vozech. Od roku 1952 nesly vozy označení Čištění města, podnik hlav. města Prahy, Praha 7, Bubenská 7, a kromě toho heslo „Pomozte nám zlepšit čistotu města“.

Kropicí vozy bývaly napájeny ve vozovnáh, ale nejčastěji z pouličních hydrantů umístěných u různých manipulačních kolejí, kde odstavený vůz nebránil běžnému provozu. Doloženo je například čerpání vody v Minské ulici, v Opletalově ulici, na třetí koleji na Smetanově nábřeží a dalších místech. Někde byly dokonce k tomuto účelu postaveny kratší odbočné koleje, které sloužily

vylučně kropicím vozům. První vznikla v roce 1929 v Podolí na křižovatce dnešních ulic Podolské a Sinkulovy, další byly položeny v roce 1954 v ulicích U Královské louky na Smíchově a na Klárově u Máněsova mostu. Odstavné koleje byly navrženy i na jiných místech, například na Vypichu, v Podbabě, na Pelc-Tyrolce, na Libeňském mostě a ve Vrchlické-



Kropicí vůz č. 2508 na Bubensském nábřeží v roce 1957. Foto: Titz

ho sadech. Ke stavbě těchto odboček ale z různých důvodů už nedošlo.

Tramvajové kropicí vozy byly nakonec z ulic vytlačeny až moderními kropicími automobily v padesátých letech a postupně byly rušeny. Poslední dva byly vyřazeny v roce 1961. Kropicí vůz č. 2503 byl 13. července 1957 předán do Olomouce, kde byl ve stavu tamního Dopravního podniku až do 30. dubna 1966 a stal se tak fakticky nejdelší využitým tramvajovým kropicím vozem vyrobeným pražskými Elektrickými podniky. **–pf–**

## Stav výroby nových souprav metra typu M1

(Pokračování ze strany 1)

### 2. souprava – inventární čísla 4103 – 4104

Souprava se nachází v depu Kačerov, kde po základním nastavení absolvovala část zkoušek předepsaných Drážním úřadem pro udělení povolení zkušebních jízd soupravy typu M1 na tratích metra v běžném provozu.

Tato souprava byla určena pro jízdní zkoušky v rozsahu předepsaném Drážním úřadem, tj. odjezdit 50 000 km, částečně bez zátěže (5 000 km), částečně

s plnou zátěží (15 000 km) a částečně s cestujícími (30 000 km). První srpnový den byly ukončeny jízdní zkoušky najetím 5127 km bez zátěže na zkušební trati depa Kačerov a souprava byla o tři dny později naložena předepsanou zátěží (110 t) a po rozhodnutí Drážního úřadu o povolení zkoušek za jízdy za normálního provozu na trasách (bez cestujících, v přepravních sedlech) začne najíždět předepsaných 15 000 km. Po ukončení této etapy bude souprava přesunuta zpět do závodu ČKD Dopravní systémy ve Zličíně na provedení repase/rekonstrukce některých uzlů. Po provedení repase bude nutno na soupravě provést celkovou kontrolu zapojení obvodů včetně prověrky veškerých funkcí soupravy.

### 3. souprava – inventární čísla 4105 – 4106

Souprava se nachází v závodě ČKD ve Zličíně, ale určitý čas byla zadržována v likvidovaném závodě ČKD Lokomotivka v Libni. Po montážní stránce je prakticky dokončena a má rovněž ukončeny stacionární funkční zkoušky elektrické výzbroje. Na této soupravě je ale nutno opět provést úpravy. Po provedení těchto úprav a provedení celkové kontroly zapojení obvodů včetně prověrky veškerých

funkcí soupravy by měla tato souprava být určena pro jízdní zkoušky s mobilní částí zabezpečovacího zařízení MATRA PA 135.

### 4. souprava – inventární čísla 4107 – 4108

Souprava se nachází z důvodu nedostatku deponovacích míst v závodě ČKD Dopravní systémy ve Zličíně v depu Kačerov, kde v současné době prochází fází základních zkoušek obvykle následujících po ukončení montáže elektrické a pneumatické výzbroje. Provedení montáže elektrické a pneumatické výzbroje již do určité míry postihuje změny, které budou prováděny na soupravách č. 1 až 3. Po provedení repase a návratu soupravy do depa Kačerov by na této soupravě mělo pokračovat konání typových zkoušek prováděných Výzkumným ústavem kolejových vozidel.

### 5. souprava – inventární čísla 4109 – 4110

Souprava prochází v tomto čase fází montáže v závodě ČKD ve Zličíně. Po ukončení montáže by souprava měla mít konečný vzhled následující produkce a neměly by na ní být prováděny žádné další zásadní úpravy. Variantně s třetí soupravou (jedna z nich, podle termínu dokončení), by měla být tato souprava určena pro jízdní zkoušky s mobilní částí zabezpečovacího zařízení MATRA PA 135.

**o. z. Metro**

## Slavnost v Semilech

Nejen příznivci podzemní dráhy by si měli ve svých diářích zaškrtnout datum 19. 9. 1999. Toho dne bude v Semilech v Bítouchovské ulici od 11 hodin slavnostní pořad u příležitosti vztyčení základního kamene Krkonošského metra.

Případně návštěvníky upozorňujeme, že od nádraží bude jezdit náhradní trolejbusová doprava!

Na významnou akci tuzemské městské hromadné dopravy vás zve pan Karel Jakubů, generální ředitel sdružení Krkonošské metro. **–red–**

# Změny v průběhu přepravní špičky PID

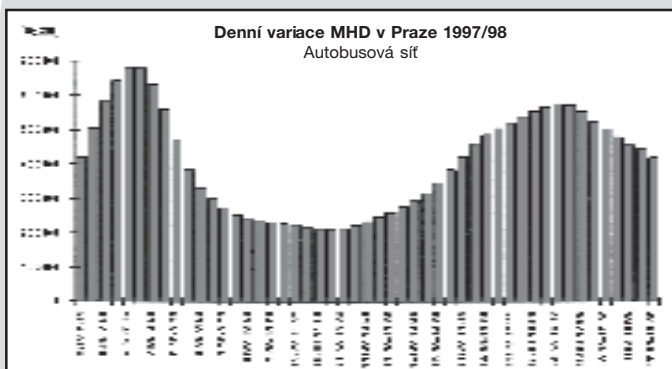
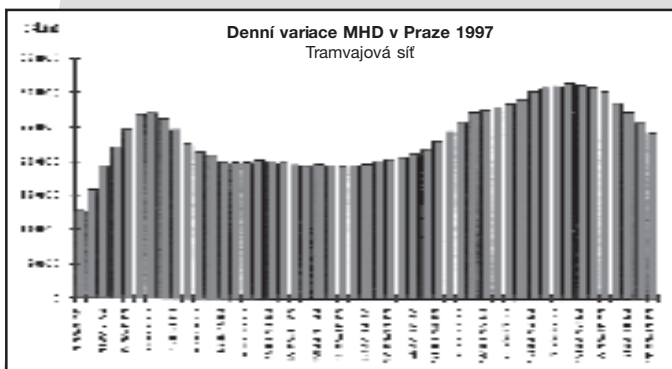
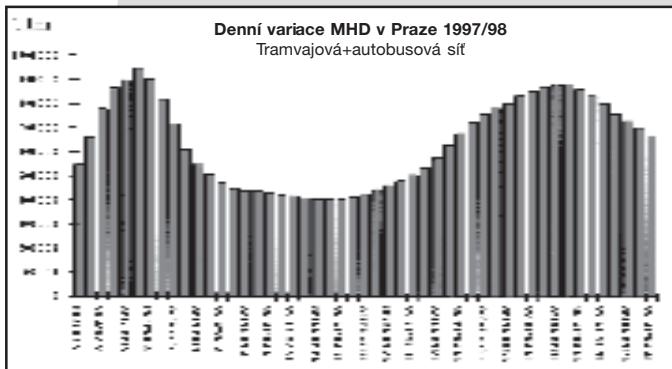
Organizace ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost již několik let spolupracují při přípravě a realizaci průzkumů zatížení sítě hro-

madné dopravy. Většina Pražanů si jistě vzpomene na směrové průzkumy v metru, provozní pracovníci o. z. Autobusy a o. z. Elektrické dráhy i na série tzv.

oblastních průzkumů autobusů a komplexních průzkumů tramvají, které se periodicky opakují a pokrývají celou síť a každou linku pražské integrované dopravy.

Při těchto průzkumech jezdí ve vozidle proškolený pracovník a zapisuje obsazenost vozidla a čas odjezdu ze zastávky. Z důvodu množství a objemu získaných dat se výsledky těchto průzkumů zpracovávají pomocí výpočetní techniky. Souhrn výsledků (zpracovaných oblastí) za rok 1997 a 1998 dává mimo jiné přehled o průběhu zájmu cestujících o přepravu povrchovou dopravou během celého dne. Oproti začátku devadesátých let je patrný časový posun ranní i odpolední špičky směrem do pozdějšího období a snížení rozdílu mezi špičkovým a mimošpičkovým obdobím. Bohužel došlo i k celkovému poklesu počtu cestujících. I tak průběh zájmu o přepravu v průběhu dne, týdne i roku značně kolísá a nabízí možnost přepravy ve správný čas a na správné místo je pro dopravce i organizátora dopravy obtížným úkolem. Je však cílem nás všech, aby se tak dělo v rámci přidělených prostředků k maximální spokojenosti cestujících.

Ing. Richard Baxa,  
ROPID



## Obnova vozového parku metra cestou modernizace vozů typu 81-71

Vzhledem k problémům s výrobou nových vozů pro metro (M1) u ČKD Dopravní systémy, a s. stále více nabývá na významu druhá varianta obnovy vozového parku rekonstrukcí stávajících vozů typu 81-71 po jejich vyřazení z provozu při najetí 1 440 000 km. Na prototypu rekonstruované soupravy (81-71M) byly dokončeny všechny předepsané zkoušky a Drážní úřad schválil příslušnou „změnu na drážním vozidle“. Tím je otevřena cesta k provádění sériových rekonstrukcí ve vhodném provedení se schválenou změnou. Hlavním nositelem provedené rekonstrukce byla ŠKODA Dopravní technika s. r. o.

Na základě úspěšné rekonstrukce prototypu byla v tomto roce uzavřena smlouva o dílo na rekonstrukci dalších dvou pětivozových souprav metra u ŠKODY Dopravní technika. První souprava byla předána k rekonstrukci v květnu a druhá v červenci tohoto roku. Podle smlouvy o dílo předá zhotovitel první dokončenou soupravu v termínu 31. března 2000 a druhou pak 15. července 2000.

Rekonstrukce přinese jednak kvalitativní změny pokud jde o jízdní komfort cestujících i strojvedoucího, jednak podstatně sníží nároky na údržbu a spotřebu elektrické energie. Dále umožní již vyřazené vozy provozovat dalších minimálně 15 let.

Na rekonstrukci se podílí dodávkou určitých celků i odštěpný závod Metro. Jsou to například podvozky, sběrače, pneumatická výzbroj, mobilní část zabezpečovacího zařízení Matra PA 135, příslušenství a speciální výbava. V následujících pěti letech (od roku 2000 do roku 2004) se předpokládá provedení rekonstrukce tří pětivozových souprav ročně, což v konečném součtu by koncem roku 2004 představovalo 18 rekonstruovaných souprav. Tyto soupravy, spolu s předpokládanou dodávkou 22 souprav nových vozů M1, budou představovat již viditelný kvalitativní posun ve složení vozového parku metra.

Zdeněk Krist, 90 222

## Přehled stížností cestujících v provozu metra

Celkem bylo v prvním pololetí letošního roku vyřizováno v odštěpném závodě Metro 23 stížností. Z tohoto počtu se jedná o stížnosti na následující nedostatky (v závorce jsou uvedeny počty stížností):

- Přivření dveří soupravy (4),
- přeprava imobilních a zrakově postižených osob (4),
- hlášení vlakovým rozhlasem (3),
- silné proudění větru ve stanicích a hlasitě odbrzdění (3),
- podávání informací přepravními manipulaty a nevhodné chování (3),
- reklamacie při poruše prodejního automatu a placení drobnými mincemi (2),
- informační systém metra (1),
- úklid prostor metra (1),
- dlouhé intervaly při mimořádné události (1),
- ztráta předmětu v kolejišti (1).

Šetřením odpovědných pracovníků bylo zjištěno, že většina stížností je neoprávněná. V pěti případech však byly zjištěny závady ve výkonu služby našich zaměstnanců, a tak ve čtyřech případech byla udělena výtka a u jednoho pracovníka bylo přistoupeno k přemiovému postihu.

Ve srovnání se stejným obdobím minulého roku je počet přijatých stížností obdobný. Většina z nich je sepsána na základě zkušeností cestujících při cestování pražským metrem, avšak mnohdy přamení z neznalosti „Přepravního řádu“. Nejčastější zdrojem stížnosti bývá přivření cestujících do dveří soupravy, kdy se mylně domnívají, že povinnosti strojvedoucího je čekat, až všichni ukončí výstup a nástup. Ve většině případů nelze vznik kritizovaných událostí předpokládat, ani jim předjet.

Téměř denně jsou přijímány odborem 11130 stížností telefonické, týkající se všech oblastí provozu metra.

Eva Kempferová, 11130

## Mimořádné opatření při výdeji stejnokrojových součástí v oděvním skladu o. z. ED

S platností od středy 1. září 1999 bude v oděvním skladu o. z. ED zprovozněno výdejní místo (okno č. 1) pro výdej stejnokrojových součástí bez odběrných listů.

Toto výdejní místo bude otevřeno v následujících dnech: od 1. 9. do 27. 10.; od 22. 11. do 22. 12. a od 27. 12. 1999 do 29. 12. 1999.

Otevřeno bude v rozmezí návštěvní doby oděvního skladu o. z. ED:

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

Tento výdej bude omezen pouze na výši bodů do 2000.

Objednávkový systém bude probíhat beze změny, dosavadním způsobem. Pro informaci upozorňujeme na uzavření oděvního skladu o. z. ED z důvodu pravidelné inventarizace skladových zásob v období od 28. října do 21. listopadu 1999.

**Závěrem chceme požádat všechny zaměstnance s povinností a oprávněním používat stejnokroj, aby neodkládali návštěvu oděvního skladu o. z. ED na závěr roku 1999 a využili součas-**

**ných možných termínů k objednání odběru stejnokrojových součástek.**

Ing. Josef Dalešický,  
vedoucí obchodně-zásobovacího odboru o. z. ED

## Radava zůstala bez úhony

Polovina prvního srpnového týdne, pro novináře typická „okurková“ sezóna. O to, aby zase takový klid nebyl, se postaral policejní vrtulník, který se zřítíl do campu Radava na břehu Orlické přehrady.

DP-KONTAKT již několikrát nabízel rekreaci právě v campu Radava ve čtyřlůžkových stanech, a tak jsme zavolali vedoucímu střediska panu Kurešovi, jak se tato mimořádná událost dotkla zařízení Elektrických drah a hned první věta byla optimistická. „Našeho tábora se pád vrtulníku nijak nedotkl. Pláž Radava je dlouhá asi dva kilometry a tato událost se odehrála na druhém konci, od nás poměrně hodně vzdáleném. V inkriminovaném okamžiku ohlušil rekreanty pouze nevidaný hluk, a kdo mohl, se běžel koukat, co se to děje.“ Podle slov vedoucího se nikomu z našich rekreatantů nic nestalo a mohly tak v klidu vychutnávat zaslouženou dovolenou za krásného počasí v prvních srpnových dnech. -bda-





## Co nám přináší VDV?

O tom, že se Dopravní podnik hl.m. Prahy, akciová společnost stal členem VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Svaz německých dopravních podniků) jsme již informovali v čísle 9/98 DP–KONTAKTu. Jako člen VDV dostává Dopravní podnik všechny materiály, které VDV zpracovává. Přitom úroveň těchto materiálů je velmi vysoká, jsou zpracovány na základě konkrétních požadavků dopravců a s využitím jejich provozních zkušeností. Tyto materiály zahrnují veškeré činnosti, které dopravní podniky zajišťují.

Nabídka směrnic a doporučení VDV je pravidelně (1x za měsíc) zveřejňována v Informačním přehledu materiálů VDV, který je rozepisován odbornými útvary ředitelství a oddělení závodů. Z této nabídky je mezi odborníky našeho podniku největší zájem o materiály týkající se legislativních úprav povstavení podniků městské hromadné dopravy na dopravním trhu Evropské unie, o ekonomické materiály (například zavádění jednotné měny Euro v dopravních podnicích) a o materiály, které řeší technické problémy (například skladování nafty s nízkým obsahem síry). Menší zájem je – vzhledem k jejich ceně – o školení, která VDV pořádá.

Celkově je o materiály VDV značný zájem, neboť Dopravnímu podniku pomáhají přiblížit se požadavkům, které jsou na dopravce kladeny v zemích Evropské unie.

**Ing. Jan Urban**

## Úprava osvětlení přinesla úspory

Dlouhou dobu jsme mohli slyšet ve vlakových soupravách na lince C metra, že provoz na nástupišti stanice Muzeum je omezen z důvodu stavební činnosti. Zábor nebyl skutečně to pravé v místech, kde se lidé jen míhají. Ale začátkem srpna za-



Foto: Jan Šurovský

žili cestující příjemnou změnu, stanice jako by se rozsvítila a nás samozřejmě zajímalo, co bylo příčinou. A od pracovníků oddělení závodů Metro jsme se dověděli následující:

„Jednalo se opravu podhledů. Ta byla zahájena první dubnový den letošního roku, ale již týden předem bylo předáno staveniště. Celý rozsah prací se podařilo dokončit 9. srpna, kdy proběhly převjímací procedury.

V průběhu akce byl vyměněn podhled, kabely pro osvětlení, vlastní osvětlovací systém a informační systém stanice. Před montáží nového podhledu byly dilatace ve stropě stanice nově utěsněny nebo opatřeny nerezovým odtokovým žlabem. K plné spokojenosti našich klientů zbývá v současné době umýt mramorový obklad za kolejištěm. Kromě lepšího vzhledu stanice největším přínosem čtyřměsíční akce je snížení spotřeby elektrické energie téměř o čtyřicet procent díky úspornějšímu osvětlení při zachování jeho kvality.“

–red–

## Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov – příprava pokračuje

Návrh územního plánu hl. m. Prahy zahrnuje mnoho významných akcí, tedy nových provozních úseků metra, tramvajových tratí i deponovacích kapacit, jejichž realizace by výrazným způsobem rozšířila a ve většině případů i zkvalitnila technickou základnu naší akciové společnosti. Nelze však tvrdit, že všechny tyto uvažované investiční počiny jsou výsledkem všeobecného názorového konsensu a u mnohých tak nelze vyloučit další diskusi, a to jak ze strany zainteresovaných městských institucí, tak i široké veřejnosti. Ta se může týkat provozní odůvodněnosti jednotlivých případů konkrétní aplikace různých dopravních systémů v daných částech města, vlastní volby tras a jejich technického řešení, ekologických hledisek, majetkoprávních záležitostí i dalších zásadních aspektů.

Jsou ovšem akce, jejichž význam není v současnosti žádným zásadním způsobem zpochybňován a které jsou všeobecně pojímány jako jednoznačné priority rozvoje sítě MHD v Praze. K těm se zcela oprávněně řadí tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov. Důvody jsou jednoznačné. Kapacitní sídliště Barrandov, které se spádujícími lokalitami představuje přibližně 24 000 obyvatel, je z hlediska dopravní obsluhy závislé na autobusové dopravě, v rozhodující míře vedené ulicí K Barrandovu (tzv. výstupní barrandovskou komunikací). Nepříznivé sklonové poměry této komunikace, překonávající přibližně stometrový výškový rozdíl barrandovské terasy a především její přetížení automobilovou dopravou, dovedly autobusovou obsluhu Barrandova na samou hranici kapacitních možností. Vyřešení kapacitní dopravní obsluhy Barrandova se proto stalo přímo podmínkou další výstavby a s ní souvisejícího demografického rozvoje dané lokality.

Po podrobném studijním prověřování mnoha způsobů řešení tohoto úkolu byla pro další přípravu vybrána estakádová varianta tramvajové trati, která ve své hlavní části využívá souběhu s ulicí K Barrandovu. Protože její řešení již bylo předmětem několika článků v DP–KONTAKTu, připomeňme si jen základní údaje.

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov bude realizována ve 2 etapách. První etapa, délky 3,6 km, bude ukončena dočasnou tramvajovou smyčkou Barrandov na konci současné zástavby sídliště. Po dostavbě sídlištního celku na ni naváže druhá etapa o délce 0,9 km s definitivní smyčkou, situovanou při okraji Holyně. Z hlediska přípravy aktuální I. etapa tramvajové trati, navazující na smyčku Hlubočepy, využívá k výstupu na barrandovskou terasu dvě estakády délek 467,1 m a 294,3 m, v prostupu sídlištním pak dvou podjezdů o celkové délce 365 m. Je na ní situováno 6 dvojic zastávek a bu-

de obsluhována 3 tramvajovými linkami. Časová dostupnost sídliště Barrandov ze zastávky Anděl představuje 16 minut.

Příprava předmětné stavby vzhledem k určitému zreálnění podmínek pro financování její realizace nabyla v posledním období na intenzitě. Přírodním základem je zde přítom dosažení cílů předcházejících fází přípravných prací, tedy zařazení tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov mezi veřejně prospěšné stavby (usnesení ZHMP č. 12/1 z 23. 11. 1995 a č. 30/20 z 27. 6. 1997) a především získání rozhodnutí o umístění stavby, které nabylo právní moci 22. září 1998.

V závěru července 1999 byl završen další zásadní krok přípravných prací, výběr zhotovitele dokumentace pro stavební povolení. Tento byl uskutečněn formou veřejné soutěže, vyhlášené v Obchodním věstníku a ze čtyř přihlášených účastníků se zhotovitelem dokumentace stala projekční organizace Metroprojekt Praha, a. s.

Probíhá intenzivní majetkoprávní příprava, která je vzhledem k velkému počtu vlastníků a spoluvlastníků pozemků, dotčených předmětnou stavbou (258 osob), mimořádně náročná. Dosud zpracovaná majetkoprávní část dokumentace je upravena podle aktuálního stavu v katastru nemovitostí, jsou řešeny záležitosti, související s případnými restitučními nároky a vyhotovovány geometrické plány, zohledňující předpokládanou zástavbu pozemků. V nejbližší době se zahájí zpracování značkových posudků o ceně nemovitostí a následně bude přistoupeno k uzavírání kupních smluv.

Pro další postup přípravných prací je uvažováno s následujícím harmonogramem, projevným představenstvem naší akciové společnosti:

Vypracování dokumentace	
pro stavební povolení (DSP)	únor 2000
Majetkoprávní doklady	únor 2000
Projednání DSP a žádost	
o stavební povolení	červen 2000
Soutěž na zhotovitele díla	únor až červenec 2000
Zahájení stavby	říjen 2000

Určujícím faktorem vlastní realizace je zejména zabezpečení potřebného objemu investičních prostředků. Zásadním zdrojem zde bude především II. emise obligací, jejíž podstatná část je na základě usnesení rady Zastupitelstva hl. m. Prahy určena právě na výstavbu tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov.

V každém případě lze konstatovat, že v současné době dochází v dané problematice k velmi příznivému posunu a bude-li tento trend zachován, může se stát tramvaj na Barrandově v závěru roku 2003 realitou.

**Ing. Josef Stehlík**

## Na Florenci proběhla sanace průsaků do stanice metra

O trochu více turistiky si užili v prázdninových měsících ti cestující, kteří pravidelně či jen náhodně přestupovali mezi linkami metra ve stanici Florenc. Klasický přestup byl uzavřen 1. července a toho dne byly zahájeny sanační práce ve stanici Florenc trasy C metra.

Práce probíhají jak v technických prostorech metra, tak v prostorech pro cestující ve dvou etapách. V první etapě se prováděly sanační práce ve strojovně eskalátorů na přestupu mezi linkami B a C, protože tento přestup je velmi exponovaný, mohou tyto práce probíhat pouze v prázdninové výluce. Ve

druhé etapě, která probíhá od září a potrvá až do prosince letošního roku se budou provádět sanační práce výstupu z trasy B metra včetně zpětné montáže obkladů a podhledů. Celkové náklady na opravu stanice metra Florenc činí přibližně 7 miliónů Kč. Rekonstrukci přestupní stanice zajišťuje Inženýring dopravních staveb a.s. a dodavatelem je Metrostav a. s. divize 5.

**Jan Cimrhák, IDS a.s.**



Foto: Archiv IDS, a. s.

## Stravovací a občerstvovací možnosti na konečných

Poměrně velké množství ohlasů vzbudilo mezi čtenáři loňský seriál věnovaný kantýnám a bufetům, v nichž se stravují zaměstnanci Dopravního podniku. Tenkrát jsme se věnovali stravovací možnosti především v depech, garážích a vozovnách. Jak je tomu ale v terénu? Hlad může člověka přepadnout kdekoli a kdykoli, a pokud zrovna nedržíte dietu, je dobré se mu podvolit – hladoví lidé totiž obvykle bývají nervózní a mohou i podrážděně reagovat na své okolí. Je k občerstvení však vždy příležitost? Odpověď na tuto otázku jsme se letos vydali hledat na dvě desítky tramvajových a autobusových konečných a první výsledky našeho pátrání vám přinášíme dnes.

### Nové Butovice

Hned na první zastávce naší cesty po konečných stanicích se seznamujeme se skutečností, která se posléze bude prolínat celým naším seriálem. Lze ji shrnout do jednoduchého hesla: „U metra je blaze“. Skutečně, konečné stanice při stanicích metra mají z hlediska možnosti občerstvení obrovskou výhodu – denně tudy proudí davy lidí a podnikatelům se vyplatí provozovat gastronomické služby. V Nových Butovicích tak přímo u stanice metra stojí čtveřice stánků s občerstvením, potravinami a zeleninou. Jeden z nich má otevřeno všech sedm dní v týdnu, ve všední dny do devíti hodin večer, o víkendy do sedmi hodin večer. Sortiment je tu klasický, „stánkový“: párek v rohlíku, smažený sýr, hamburger, káva, čaj, prodávají zde také uzeniny. Další blízkou občerstvovací možností je malé tržiště u druhého východu z metra. Vedle širší nabídky zeleniny a potravin jsou zde k mání i grilovaná kuřata.

### Hlubočepy

Konečná tramvajové linky č. 12 zeje obvykle prázdnou. Většina z cestujících vystupuje v zastávce Zlíchov a ty, kteří přijedou až na hlubočepskou smyčku, spočítáte na prstech jedné ruky. Rovněž autobusový provoz je zde malý; linky č. 104 a 120 mají dlouhé intervaly a zastávka Hlubočepy (na znamení) není nikterak frekventovaná. Není tedy divu, že ničeho takového jako stánku s občerstvením nebo obchodu s potravinami se zde nedohledáte. Nejbližším útočištěm hladovějícího jedince jsou tak až potraviny v ulici Na Zlíchově, což je asi pět minut chůze od konečné tramvaje po kolejích směrem do centra města.

### Laurová

Linka č. 14 sice měla v době naší redakční „inspekce“ v úseku Laurová – Anděl výluky, přesto jsme její radličkou konečnou s přílehlým okolím navštívili. Laurová má oproti Hlubočepům tu výhodu, že se nachází přímo mezi zastávkou, navíc v ještě dosti obydlené oblasti. V těsné blízkosti konečné tak naleznete dva obchody s potravinami a jednu restauraci (Radličká restaurace). V obou obchodech můžete nakupovat za stravenky a v tom blíže středu Prahy (Potraviny u Hanků) dokonce celý týden od pondělí do neděle do deváté hodiny večerní.

### Smíchovské nádraží

Konečná na Smíchovském nádraží nepotřebuje dlouhých komentářů. Svou jízdu zde začíná a kon-

čí necelá pětadvacítká autobusů, je tu stanice metra, dvou tramvajových linek a velké vlakové nádraží – prostě dopravní křižovatka par excellence. Výsledkem je přešel stánků, obchodů a občerstvoven



s celodenním i celotýdenním provozem, které se nacházejí v nádražní hale, na prostranství před ní a rovněž v běžné zástavbě.

### Sídlíště Řepy

Na smyčce v Řepích je jediná možnost občerstvení, již rozhodně nelze minout. Občerstvení (či spíše minihospoda) Na Chobotě totiž sídlí ve zděné budově přímo na konečné. Malíčký podnik s koloritem vyseďavajících štamgastů a velmi lidovým vzezřením je otevřen čtyřadvacet hodin denně, mezi půlnocí a sedmou hodinou ranní zde platí přírůžka 50% na veškerý sortiment, která se však netýká za-



městnanců DP ve službě. Žízeň zde uhasíte – kromě piva, samozřejmě – čajem, kávou a limonádou, hlad zaženete trojlístkem tlačenka – párek – klobása.

### Černý Most

Poslední zastávku naší kalvárie je velmi mladá autobusová konečná Černý Most při stejnojmenné konečné metra. Vše zde ještě září novotou, ale také účelností: nepotkáte tu žádné chatrné a zašpičněné stánky, neboť na stravování se pamatovalo již v architektonickém plánu stanice metra. Dole u autobusového terminálu je velmi slušně vypadající restaurace Pod Černým Mostem, kde v době naší návštěvy stálo menu (polévka + hlavní jídlo) 52 Kč. V areálu stanice je okénko s občerstvením. Mají zde vstřícnou otevírací dobu sedm dní v týdnu vždy do desáté hodiny večer a bohatý sortiment: párek v rohlíku, bagety, smažený sýr v housce, hamburger, chlazené nápoje, káva, čaj, instantní polévky atd.

**Marek Šebeš**  
**Foto: Petr Malík**



S ohledem na nutnost neustálého zkvalitňování našich služeb pro cestující veřejnost a samozřejmě také zlepšování pracovních podmínek našich řidičů, se již delší dobu diskutuje o nutnosti nahradit klasické zámětaní autobusů jejich vysáváním. Na první pohled by se mohlo zdát, že jedinou překážkou je pořízení drahých průmyslových vysavačů a následné náklady na jejich obsluhu. Avšak v garáži Kačerov a pravděpodobně v na ostatních garážích, se jedná především o problémy organizační.

## Luxování autobusů v garáži Kačerov

Vysávání v autobuse je nutno provádět na místě chráněném před povětrnostními vlivy, které bude v zimním období temperované a v době špičky nesmí trvat ani 2 minuty, včetně manipulace vozidla. Přitom musí být zařazeno do současného režimu a trasy při odstavování autobusů. Jen tak nedojde k podstatnému nárůstu manipulačních kilometrů v garáži nebo prodloužení doby určené k odstavení autobusů. Současné umístění čerpací stanice, pracoviště denního ošetření a denní kontroly a mycí linky v garáži Kačerov, však vhodné prostory nenabízí.

Po různých experimentech v některých garážích se pravidelné vysávání podlahy autobusů podařilo v garáži Kačerov zavést od 29. června 1999. Vysávání se provádí na pracovišti denního ošetření, kde mohou stát zároveň dva autobusy za sebou, před provedením denní kontroly. Jelikož i dřívější autobusy ve špičce na provedení ošetření a kontroly chvíli čekaly, nedochází k jejich podstatnému zdržení. Pro umístění dvou výkonných průmyslových vysavačů byla upravena malá místnost v sousedství pracoviště denního ošetření a sací potrubí o velkém průřezu je vedeno zdí. Tím byl vyřešen nedostatek místa a především odhlučnění vysavačů. Vlastní vysávání provádějí současně dva pracovníci.

Jelikož vysávání je v současné době vázáno na přistavení vozidla k dennímu ošetření, je takto ošetřeno v pracovní den přibližně 60 % autobusů. Přitom každý autobus by měl být vysáván nejdéle každý druhý pracovní den. Naším cílem samozřejmě zůstává denní vysávání všech autobusů. Ale již i zavedení současného režimu je značným přínosem. Je třeba si uvědomit, že z podlahy vysáváme také nejméně částečky prachu, které ani důkladným zámětaním neodstraníme. Tento jemný prach se snadno v provozu nebo při zámětaní dostane do ovzduší, může být vdechován a usazuje se v textilních sedáčkách nových autobusů. Významná je také skutečnost, že se konečně od teoretických úvah přešlo k praktickému uplatnění této technologie. Na základě získaných zkušeností bude vysávání dále zdokonalováno a jistě bude postupně zaváděno také do ostatních garážích.

**Václav Jelínek, ředitel garáže Kačerov**

## Potřetí se otevírá brána Dopravního podniku pro veřejnost

Chcete-li své blízké seznámit se zázemím našeho podniku, máte ideální příležitost, neboť na druhou zářijovou sobotu je připravován třetí ročník Dne otevřených dveří, akce, které se pravidelně účastní tisíce zájemců o městskou hromadnou dopravu z Prahy, ale i okolí. Po kačerovské garáži, depu a pankrácké vozovně mohli Pražané a návštěvníci města v loňském roce navštívit rozlehlý hostivařský areál. Letos se celá akce opět stěhuje, aby uzavřené prostory mohli navštívit i ti, kteří to měli do předchozích míst daleko.

V sobotu 11. září letošního roku bude od 10 do 15 hodin přístupné nejmladší pražské depo ve Zličíně, kde kromě nabídky metra bude k dispozici stá-

nek se sortimentem Střediska dopravních informací a také knihkupectví Kant (dříve NADAS), vozovna Motol, tam i prostory Střední průmyslové školy dopravní a garáž Řepy. K vidění budou vozidla, s kterými se můžete setkat každodenně v pražských ulicích či v podzemí, ale také historická vozidla, jejichž stálým domovem je štřešoviccké Muzeum MHD. Pokud vyrazíte do Zličína, uvidíte například nejnovější soupravu metra M1, její rekonstruovanou kolegyni 81-71M, v Motole kromě jiného na vás čeká rekonstruovaná tramvaj T3, ale i prostředky speciální techniky. Milovníci historie budou moci navštívit Muzeum MHD ve vozovně Štřešovice zdarma.

Pokud si nevíte rady s dopravou, nezufojte,

kromě linek pravidelně jezdících v oblasti jsou připraveny i speciální. Od stanice metra Zličín bude v desetiminutovém intervalu jezdit zvláštní autobusová linka s označením DOD1 v trase Zličín – Depo Zličín – Slánská – Garáže Řepy. Linka DOD2 bude v provozu v trase Bílá Hora – Garáže Řepy. K vozovně Motol lze dojet pravidelnými tramvajovými linkami č. 9 a 10 od stanice metra B Anděl. Přestupním uzlem bude zastávka Slánská, na které bude možné přestoupit na tramvajové či autobusové linky.

Těšíme se s vámi na shledanou již při třetím ročníku Dne otevřených dveří Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

–bda–, –mav–

## Autobusová MHD pod drobnohledem

Od posledního prosincového dne roku 1960 zabezpečují městskou dopravu v Heilbronnu pouze autobusové linky, které v převážné míře provozuje místní dopravní podnik. Ten však není v Heilbronnu samostatný, ale je součástí městského komunálního podniku *Stadtwerke Heilbronn*. Projektování linkového vedení, konstrukce grafikonů a tarifní záležitosti přísně podléhají potřebám a koncepci dopravního svazu *HNV – Heilbronner Verkehrsverbund*, který je řeší na regionální úrovni. Tato řekněme dokonalejší forma našeho ROPIDu byla zřízena počátkem roku 1997 a kromě dopravního podniku *SWH – Verkehrsbetriebe* sdružuje dalších patnáct dopravců včetně Německé spolkové dráhy *DB* v regionu čítajícím zhruba 420 000 obyvatel. Základem systému je síť obsluhovaná deseti městskými linkami v Heilbronnu, která měřila v roce 1997 asi 188 km. Linky jsou vedle městské *SWH* provozovány i *Regional Bus Stuttgart GmbH – RBS* (vybraná pořadí linky číslo 3).



Městský autobus linky č. 7 v zastávce u hlavního nádraží.

V evidenčním stavu má dopravní podnik 67 autobusů. Vozový park je tvořen, podobně jako ve většině německých měst, unifikovaným dvoudvéřovým autobusem Mercedes-Benz O405 a jeho kloubovou třídvéřovou verzí označenou jako O405G. Dosud jsou v provozu i starší autobusy typu O305, zařazené v první polovině 70. let. Převážná většina vozů je opatřena celoplošnými reklamami s tím, že čela zůstávají v bílomodré barevné kombinaci obvyklé po zdejší MHD z důvodu snadnější identifikace cestujícími. Evidenční čísla jsou zvenčí umístěna na předních i zadních oblinách. Jsou dvoumístná a odpovídají posledními dvojčíslími čtyřciferné SPZ začínající šesti tisíc. Tedy například HN-6054 je vůz evidenčního čísla 54. Značná část autobusů je vybavena elektronickými maticovými linkovými transparenty. Ty jsou v Heilbronnu téměř nezbytné, protože jízdní řády jsou vesměs konstruovány jako přejezdové. Boční transparenty zpravidla nejsou statické pouze s uvedením konečné zastávky vedle čísla linky, ale za jízdy se v textovém poli střídají názvy jednotlivých, pro danou linku podstatných zastávek s upřesňujícími piktogramy (například nemocnice, nádraží, průmyslová zóna apod.). Grafikonů některých linek využívají i manipulačních přejezdů vozidel v nenávozných směrech podobně jako v Praze:

Linkové vedení platné od 14. září 1998 je následující:

- 1 Klingenberg – Böckingen – Hbf. – Allee Harmonie – Rampachertal nebo větvení Trappensee (v provozu celodenně, celotýdenně. Interval 15 min.)
- 3 Horkheim – Sontheim – Südbahnhof – Allee Post – Allee Harmonie – Neckargartach a dále větvení – Krankenhaus Gesundbrunnen nebo Frankenbach a dále část spojů Biberach – Kirchhausen (v provozu v pracovní dny do cca 19 hodin, v sobotu do cca 14.30 hodin a v neděli od cca 13 do 19 hodin. V úseku Horkheim–Allee

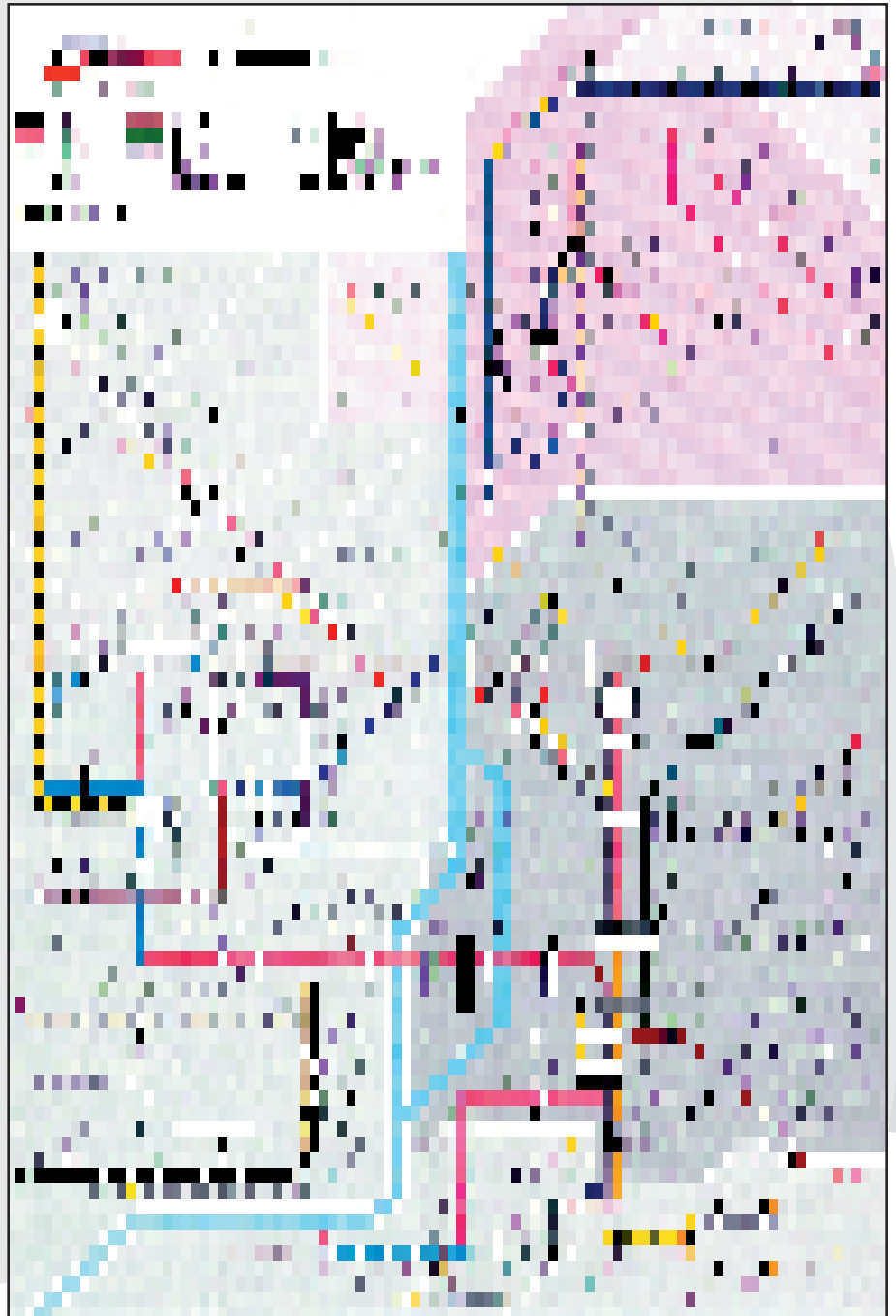
Post v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne a v sobotu ráno. Interval 15 min.)

- 5 Sontheim Fachhochschule – Böckingen – Hauptbahnhof – Allee Harmonie – Neckargartach a dále větvení Frankenbach Maihalde nebo Krankenhaus Gesundbrunnen (v provozu pouze v pracovní dny do cca 19 hodin. V dopoledním období v provozu pouze v trase Allee Harmonie – Krankenhaus Gesundbrunnen. Interval ráno a odpoledne 15., dopoledne 30 min.)
- 7 Horkheim – Sontheim – Rosenberg nebo Südbahnhof – Allee Post – Hbf. – Frankenbach a dále větvení Böllinger Höfen nebo Neckargartach a část spojů Kirchhausen (v provozu celodenně, celotýdenně. Interval 15 min.)
- 8 Böllinger Höfe – Frankenbach – Hbf. – Allee Harmonie – Neckargartach – Böllinger Höfe (v provozu pouze v přepravních špičkách pracovního dne)
- 9 Flein – Südbahnhof – Allee Post – Allee Har-

monie – Krankenhaus Gesundbrunnen – Schanz Süd (v provozu v pracovní dny do cca 19 hodin, v sobotu do cca 15 hodin a v neděli od cca 13 do cca 19 hodin Interval 15 min., v úseku Flein – Allee Harmonie v přepravních špičkách pracovního dne vložené spoje na interval 7,5 min.)

- 10 Herbert Hoover Siedlung – Allee Post – Hauptbahnhof a dále větvení Frankenbach Maihalde nebo Schanz Süd (v provozu celodenně, celotýdenně. Větev do Schanz Süd v provozu pouze v sobotu a neděli. Interval v pracovní dny 15 min., v sobotu dopoledne 15 a odpoledne 30 min. a v neděli dopoledne 30 a odpoledne 15 min.)

- 11 Gemmingstal – Allee Post – Allee Harmonie – Schickhardstrasse (v provozu celodenně, celotýdenně. Interval v pracovní den ráno a odpoledne 15 min., dopoledne 30 min. V sobotu dopoledne 15 a odpoledne 30 min. V neděli celodenně 30 min.)



HNV – Linienetzplan



# ěstské dopravy v Heilbronn

12 Hahnstrasse – Haselter – Hauptbahnhof – Allee Harmonie – Wohlgelegen – Neckargartach – Im Falter (v provozu celodenně, celotýdenně. Interval v pracovní den ráno a odpoledne 15 min., do poledne 30 min. V sobotu a neděli celodenně 30 min.)

93 Flein – Südbahnhof – Allee Post – Allee Harmonie – Neckargartach – Biberach – Kirchhausen (spojení koncových úseků linek č. 3 a 9. V provozu pouze v obdobích snížených přepravních nároků – v pracovní dny večer, v sobotu odpoledne a večer a v neděli dopoledne a večer. Interval 30 min)

## Ve znamení integrace

Na síť deseti linek autobusové MHD v Heilbronn úzce navazuje systém regionální autobusové dopravy. Její spoje jsou ukončeny buď u hlavního nádraží nebo v centrálním autobusovém nádraží, zhruba odpovídajícím zastávce „Allee Post“, v novém obchodním a společensko administrativním centru města. To bylo dostavěno v roce 1974 jako završení poválečné výstavby Heilbronn. Linky jsou označeny čtyřciferným číslem v řadě od 7800 do 7829 a jejich provoz zajišťují prakticky všichni dopravci v rámci dopravního svazu HNV. Díky svému vedení tras a grafikonové provázanosti obsluhují i některé ryze městské přepravní směry nebo je alespoň kapacitně doplňují.

To se projevuje zejména v Neckarsulmu, který s Heilbronnem tvoří neoficiální dvojměstí. Je zajímavé, že i přes tuto skutečnost není Neckarsulm přepravně napojen na síť heilbronnské MHD, ale provozuje své dvě vlastní linky MHD. Ty jsou rovněž zahrnuty do systému integrované dopravy HNV. Linka č. 2 má v pracovní dny a v neděli vlastní kmenové vozy, v sobotu je provoz zabezpečován kombinovaně kmenovými vozem a systémem „taxi na zavolání“ ve stopě linky MHD. Provoz linky č. 1 je organizačně zajímavější. Převážnou část jejích spojů zajišťují spoje regionálních linek č. 7803 – 7807 a 7820, které jsou pod svým označením vedeny ve stopě linky MHD skrz Neckarsulm. Zbylé spoje jsou obdobně jako v případě linky č. 2 realizovány jako „taxi na zavolání“.

## Tarif, jízdné

Integrovaný systém HNV obsluhuje spádové území města Heilbronn v sousředných kružnicích

do vzdálenosti asi 25 km a má sedm tarifních pásem. V pásmech 1 a 2 je zahrnut celý obvod městské dopravy v Heilbronn (tarifní zóna A), do pásmech 2 a 3 patří celý obvod městské dopravy v Neckarsulmu (tarifní zóna B). Do ostatních pásem je doprava zajišťována v deseti přepravních směrech, přičemž každý z těchto směrů vytváří v rámci každého jednotlivého pásma samostatnou tarifní zónu. Základní jízdné pro jedno tarifní pásmo činí 2,60 DM pro dospělé, resp. 1,30 DM pro děti od 6 do 14 let. Za jednotlivou jízdenku pro všech sedm tarifních pásem cestující zaplatí 8,20, resp. 4,10 DM. Jízdenky jsou časově omezené a platí v městských tarifních zónách A a B 60 minut, v zónách ostatních 240 minut. Jízdenky platí i ve vlacích vybraných tratí DB zařazených do systému HNV. Existuje samozřejmě celá řada různých předplatních a zvýhodněných jízdenek. Pro nás neobvyklé jsou například jízdenky pro čtyři jízdy, jízdenky rodinné nebo skupinové pro více než 10 osob. Tarifní zóna A navíc využívá i jízdenky na tzv. „krátké vzdálenosti“ (max. do 4 zastávek). Jsou určeny výhradně pro deset městských autobusových linek a stojí 1,50 DM. V tarifní zóně B zase platí zvýhodněný základní pásmový tarif. Za jednotlivou jízdenku plnou zaplatíte 2,10 DM, za dětskou poloviční 1,10 DM.



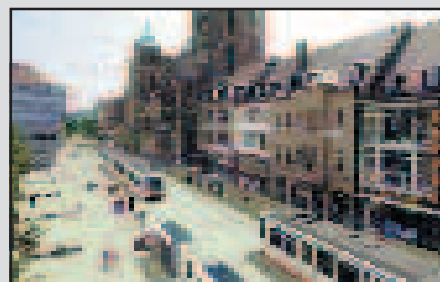
Tramvajová jednotka s jídelním vozem „RegioBistro“ určená pro provoz na trati heilbronnské Stadtbahn.

## Budoucnost patří Stadtbahnu

Statistická čísla za rok 1997 udávají, že prostředky městské dopravy přepravily v Heilbronn pouhých 14 milionů cestujících, a to je na více než stotisícové město žalostně málo. Městské představenstvo se si ce snaží hromadnou dopravu přiblížit co možná největší klientele podpůrnými opatřeními, jako jsou například vyhrazené jízdní pruhy a preference na silně exponovaných komunikacích nebo provoz v pěších zónách. Zatím to ale bohužel nestačí a individuální doprava stále znatelně převládá.

Posledním pokusem jak zoufalou situaci zvrátit a obyvatelé z dlouhých pomalou popoždějících ko-

lon osobních automobilů dostat do prostředků veřejné dopavy je stavba městské dráhy Stadtbahn. „Investice do třetího tisíciletí“, jak ji nazvali její tvůrci, předpokládá vybudování kolejového dopravního systému po vzoru nedalekého Karlsruhe. Koncem letošního roku by moderní 40 metrů dlouhé obousměrné dvousystémové tramvajové soupravy s kapacitou 200 osob měly spojit po železnici hlavní nádraží v Heilbronn s Eppingenem. Jedná se vlastně o prodloužení stávající linky S4 Karlsruhe, Marktplat – Bretten – Eppingen přes Leingarten do Heilbronn. Na podzim roku 2000 by měla trať pokračovat ulicemi Heilbronn ve stopě někdejší první tramvajové linky „Stammlinie“ dále a s opětným napojením na železniční trať vést do Öhringenu. Celá trasa z Baden-Badenu přes Karlsruhe a Heilbronn do Öhringenu by tak měla být provozována dvousystémovými tramvajovými jednotkami. Tramvaje tedy budou znovu po 45 letech projíždět v 15 až 20 minutových intervalech Kiliánské náměstí a stanou se tak důležitým městotvorným prvkem. Výstavba nové tramvajové trati napříč městem byla zahájena koncem března roku 1998 přeložkami inženýrských sítí a v říjnu téhož roku už byly v centru města položeny koleje. Celá výstavba městského úseku trati bude stát okolo 62 milionů DM. Z 85% ji hradí spolková země Bádensko-Württembersko a z 15% město Heilbronn, které si od jejího zprovoznění mnoho slibuje.



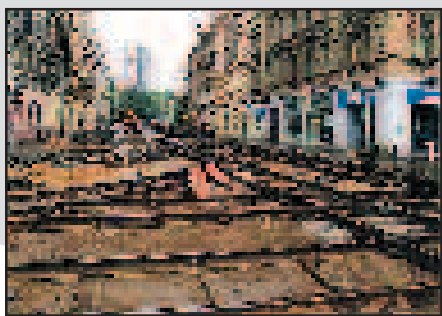
Tramvaje po 45 letech opět na Kiliánském náměstí.

V říjnu 1998 měla výstavba trati a další plány na její rozšíření i do dalších směrů obrovskou publicitu v regionálních sdělovacích prostředcích. Obrovské pouliční poutače informovaly kolemjdoucí o průběhu prací a cílových řešeních celé dopravní stavby a na reakcích lidí bylo vidět, že je „jejich“ tramvaj opravdu zajímavá.

Blýská se tedy v Heilbronn na lepší časy...? Rudolf Maren

## Výluka v Otakarově byla nejvýznamnější prázdninovou akcí

Výlukám v provozu městské hromadné dopravy se věnujeme na stránkách DP-KONTAKTu více méně pravidelně z různých úhlů. V průběhu let-



Celkový pohled na křižovatku Otakarova, kde téměř celý srpen probíhala výměna kolejového křížení.

ních měsíců byla nejvýznamnější tramvajovou ta, při níž bylo vyměněno křížení Otakarova. Linky č. 4, 6, 7, 11, 18, 24, 53, 55 a 56 změnilly své tra-

sy. Naše návštěva na stavbě se uskutečnila v sobotu před polednem, krátce po vystoupení z autobusu náhradní dopravy začala vydatná přeháňka, a tak jsme se na obhlídku mohli vydat až po několika minutách.

Deště využili někteří z dělníků k občerstvení v blízké restauraci, ale jakmile počasí dovolilo, staveniště opět ožilo čilým ruchem. Zůstává jen diskusní otázkou, zda nemohlo být k vidění přece jen více pracovníků, aby dílo utíkalo rychleji od ruky.

Nedaleko staveniště stálo informační vozidlo Elektrických drah, jehož osádka ochotně odpovídala na případné dotazy cestujících. „V současné době už je klid, lidé mnoho otázek nemají. Rušnější to bylo na začátku,“ sděloval vedoucí posádky Jan Tatar. Největším problémem této výluky jsou podle pana Tataru osobní automobily v Londýnské ulici. „V pracovních dnech již několikrát došlo k situaci, kdy někdo z řidičů odstavil auto ve zmiňované ulici a autobusy se zastavily. Druhá linka X 18 takové problémy nemá, občas na Karlově náměstí, ale není to nic mimořádného.“

Skutečně jeden autobus za druhým opouštěl za-

stávku Otakarova, aby zdržení při cestách našich klientů bylo co nejmenší. Pozorný cestující si mohl všimnout, že autobusy firmy Hotliner, zajišťující tra-



Počasí nepřeje, ale pracuje se na plné obrátky.

dičně náhradní dopravy, někdy přece jen něco společného s Dopravním podnikem měly, reklamy ve vozidle to jednoznačně potvrdily.

-bda-

# Bratislavská dopravní současnost



Náš seriál o Dopravních podnicích České republiky již skončil, do blízké budoucnosti připravujeme jeho pokračování v nové formě. Když jsme končili, slibovali jsme pokračování na Slovensku a téměř po roce své slovo plníme. V polovině srpna jsme se rozjeli sledovat městskou hromadnou dopravu do hlavního města, nám tolik blízké (v něčem už i pořádně vzdálené) ciziny.

## Více než stoletá tradice

Letošní rok je pro mnohé tuzemské Dopravní podniky významný, neboť slaví sto let od zahájení provozu. Metropole na Dunaji slavila stejné jubileum v roce 1995 a při té příležitosti

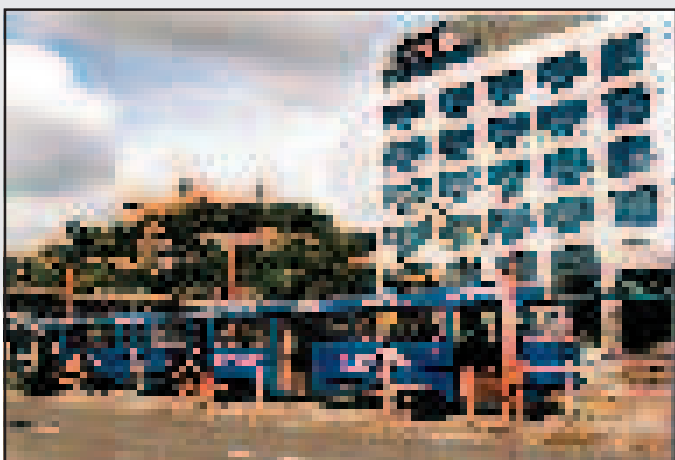
vydal tamní Dopravní podnik velice zajímavou knihu „100 let městské hromadné dopravy v Bratislavě“ autorů Milana Krále a Dušana Habardy. I dnes ji dostanete například v Informačním středisku podniku v Obchodní ulici.

Začátkem devadesátých let minulého století vznikla v Bratislavě myšlenka



Známa bratislavská silueta, Nový most a Dunaj.

postavit pouliční městskou dráhu po vzoru Budapešti a Vídně. Ze žadatelů o licenci uspěl rakouský inženýr Alexander Werner, neboť jeho návrh byl nejlépe realizovatelný. První elektrická kolejová vozidla začala jezdit 27. srpna 1895 na rozchodu 1000 mm, a ten se udržel ve městě do dnešních dní. O čtrnáct let později přišly ke slovu trolejbusy, první trať systému DAIMLER-STOLL v délce 5,8 kilometru byla uvedena do provozu 19. července 1909. Příznivci tohoto druhu dopravy už mají ve svých diářích zaškrtnuté datum 11. září letošního roku, kdy se v Bratislavě uskuteční oslavy 90. výročí zahájení provozu „elektrických autobusů“.



Doprava pod Bratislavským hradem.

První autobusová linka označená „M“ vyjela na svou trať 10. května 1927 a spojovala Národní divadlo přes Grösslingovu ulici s nádražím Bratislava – Nové Město.

Významnou součástí městské dopravy byla za „první republiky“ železniční trať Bratislava – Vídeň o celkové délce 69,1 kilometru, úsek na slovenském

území, od hranice v Bergu do Bratislavy na Korunovačnám náměstí, měřil „pouze“ osm a půl kilometru. Po několika změnách v období 1935 až 1945, zůstal provoz zachován pouze na rakouském území.

Krátce po II. světové válce bylo hlavním úkolem obnovit zničené a poškozené kolejové a trolejové tratě, vozidla a budovy. Později v šedesátých až osmdesátých letech nastalo období rozšiřování tramvajových i trolejbusových tratí, do dnešní doby zůstala závislá na autobusech pouze městská část Petržalka.

## Současnost podniku

Ani bratislavský Dopravní podnik nezůstal stranou změn, které nastaly, ještě ve společném státě na sklonku roku 1989. O pět let později se stal akciovou společností s názvem **Dopravný podnik Bratislava a. s.** Struktura společnosti



Obchodní ulice, tramvaje v některých úsecích mají problémy s automobilovou dopravou.

je velice podobná té naší. V čele stojí představenstvo, stejnou funkci jako v Praze má i dozorčí rada. V současnosti mají sloučenou funkci předsedy představenstva a generálního ředitele, kterou vykonává ing. Ján Zachar. Dále se Dopravní podnik dělí na následující úseky: ekonomický, obchodní, provozní a technický, technické infrastruktury, personálně–sociální, divize autobusy a divize elektrických drah (tramvaje a trolejbusy společně).

Je samozřejmé, že nás zajímalo, kolik náš bratislavský „kolega“ zaměstnává lidí. Ke konci prvního pololetí letošního roku to bylo 3359, ale ještě v roce 1990 se jednalo o 4373 osob. Řidičů bylo z uvedeného počtu 1358. Průměrná mzda dosáhla v prvním pololetí letošního roku 13 311 slovenských korun. Pokud se podíváte na kursový lístek, zjistíte, že při převodu na české koruny dostanete částku okolo jedenácti tisíc.

Kromě pravidelné dopravy nabízí Dopravní podnik Bratislava ještě nepravidelnou dopravu.

Zajímalo nás, zda se v metropoli Slovenska a jejím okolí rozvíjí integrovaný dopravní systém, ale odpověď byla víceméně vyhybavá. „Určité pokusy o zavedení tohoto systému tu jsou, snaží se o to magistrát, někdy v příštím roce by měl být zaveden zkušební provoz, ale nic konkrétního vám povědět nemohu. Nic nevíme,“ sdělovala s pokrčením ramen ing. Zuzana Horčíková, vedoucí odboru tarifních služeb.



Autobus Karosa na lince č. 23 vyráží od Hlavního nádraží do centra.

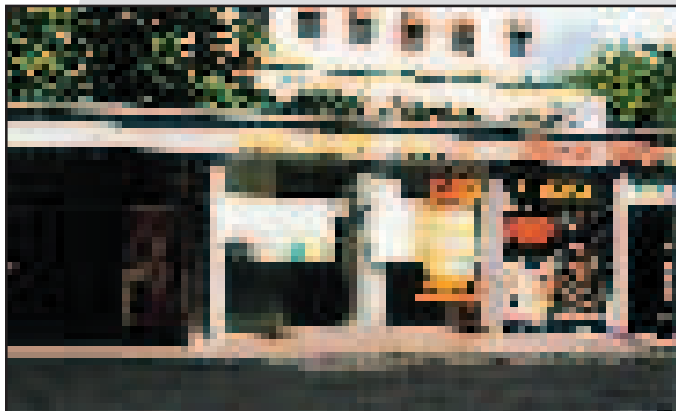


# st je zajímavá a vede k zamyšlení

## Ze čtyř provozoven na 109 linek

Bližší procházku podnikem začneme u technických dat. Městská hromadná doprava v Bratislavě čítá 109 linek, většina z nich je autobusových, a to 69, trolejbusových je 14 a tramvajových „pouze“ 12. Těmto číslům také odpovídá složení vozového parku. Ve stavu bylo k 1. červenci 542 autobusů, z toho bylo 341 kloubových převážně Ikarusů, ale zastoupeny jsou i slovenské TAMy a naše Karosy B 741. Stejný výrobci se podíleli i na složení standardního parku.

Trolejbusový park pochází z Ostrova nad Ohří a mezi 116 vozidly jsou zastoupeny typy 14Tr, 15Tr a 15Tr13/6M. Na začátku prázdnin jste měli možnost napočítat v Bratislavě 227 tramvají, 192 kusů bylo T3 nebo T6, k vidění bylo 32 kloubových K2 a navíc tři tyto soupravy prošly modernizací.



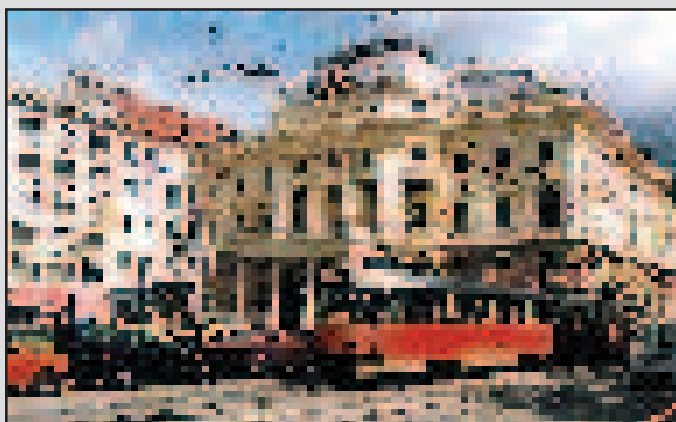
Informační kancelář Dopravního podniku Bratislava na Obchodní ulici.

Hledali jsme i nízkopodlažní vozidla, ale ta v Bratislavě na pravidelných linkách neuvítíte. V provozu je pouze jedna zvláštní okružní linka, jejím úkolem je přivést děti do speciální školy v Miletičově ulici a zpět domů. Tuto linku bychom mohli přirovnat k naší dvojici určené pro osoby se sníženou pohyblivostí.

Vozidla jsou nasazována na linky ze čtyř provozoven. Všechny druhy vyjíždějí z Jurajova dvora, autobusy a tramvaje také z Krasňan, pouze trolejbusy z Hroboňové a autobusy samozřejmě také z Petržalky.

Aby představa o rozsahu dopravy byla úplná, přidáme čísla o jejich výkonech. V minulém roce realizovala bratislavská MHD 43,4 miliónů vozokilometrů, pro srovnání dodáváme, že náš podnik ujel v loňském roce 149,9 miliónů vozokilometrů.

Zajímavý je ale údaj o počtu přepravených osob. V Bratislavě 308,8 miliónů cestujících, u nás 1064,4 miliónů. V roce 1990, po politických změnách, přepravili u Dunaje 362,9 miliónů pasažérů a my 1318,6 miliónů. Z uvedeného vyplývá, že náš pokles cestujících byl o něco prudší než ve slovenské metropoli. Pokud přijmeme teorii, že lidé cestují stále stejně, byl nárůst individuálního automobilismu v Praze vyšší, což je další skutečnost nepříznivě působící na městskou hromadnou dopravu.



Stejně jako v Praze i v Bratislavě můžete potkat nejvíce tramvají T3.

## Tržby musí krýt polovinu

Dopravní výkony jsou hezká věc, ale neméně důležitou roli hrají peníze. Stejně jako u nás ani v Bratislavě tržby nepokryjí náklady, které městská hromadná doprava má, ale přesto je zde situace podstatně odlišná. „My máme od státu nařizeno, koho máme přepravovat zadarmo a koho za polovinu jízdného. Dlouho dobu jsme do vlády předkládali návrhy na zvýšení jízdného, ale nebyla politická vůle ke změnám. Proto k podstatnějším změnám došlo až v poslední době,“ vysvětlovala bratislavskou tarifní problematiku Zuzana Horčíková.

Za jízdenku na jednotlivou jízdu zaplatíte deset korun, pokud máte nárok na slevu, vydáte ze své peněženky pouze poloviční částku. Pokud chcete cestovat jednou z osmnácti nočních linek (17 autobusových a jedna trolejbusová) připravte si dvacet slovenských korun. U jednotlivých lístků platí neustále systém, u nás praktikovaný do června roku 1996.



Z národů ač jsme různých... V popředí český trolejbus, v pozadí slovenský autobus na smyčce u Hlavního nádraží.

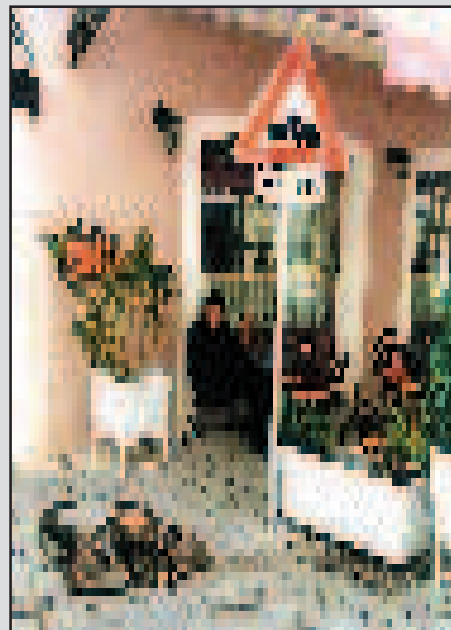
Zdržíte-li se v Bratislavě delší dobu, je lepší si zakoupit 24 hodinový, 48 hodinový, 3 denní nebo 7 denní lístek v cenových relacích od 55 do 185 korun. Podle slov naší průvodkyně nezapomeňte na lístek pro vaše cestovní zavazadlo, bratislavští revizoři toto ustanovení tarifu velmi přísně kontrolují. Lépe uděláte, když si pětikorunový lístek zakoupíte hned před první cestou.

Kdežto u delšího předplatného je u Dunaje mnoho rozdílného. Už od roku 1993 nemají klasické předplatní jízdenky, ale kdykoliv v průběhu měsíce si můžete koupit měsíční, čtvrtletní nebo roční kupón bez vazby na kalendářní období. Všichni kromě dětí do 16 let věku mají kartu (téměř totožnou s naší telefonní) a tu předloží při nákupu. Podle rodného čísla vás prodávající najde v evidenci DP a podle vašeho přání prodá následující kupón, který si můžete zakoupit již třicet dní před započítáním platnosti.

„Podařilo se nám odstranit fronty na přelomu měsíců, které neodmyslitelně patřily ke starému způsobu předprodeje. Je dost lidí, kteří si stále chodí kupovat jízdenky na měsíce, ale více lidí si chodí pro jízdenky po výplatních termínech,“ rozdělila se o zkušenosti naše průvodkyně. Ceny se měnily od 1. července a jsou v současné době vyšší než u nás. Za měsíční zaplatíte 420 Sk, za tříměsíční 1100 Sk a za roční 4200 Sk. Děti, žáci, studenti a důchodci platí polovinu uvedených částek. Pro seniory je však připravena i důchodcovská jízdenka měsíční s označením speciál. Ta platí ve všech obdobích s výjimkou časů přepravních špiček pracovních dnů (6.00 až 9.00 a 14.00 až 17.00) a je o třicet korun levnější než standardní jízdenka. Stejně jako v Praze i v Bratislavě mohou cestovat občané starší 70 let zdarma.

Zajímavá je nabídka pro organizace. Za trojnásobek ceny si mohou koupit přenosný lístek k volnému použití. Mnoho firem i v Praze sídlí na okraji a možná by tuto možnost uvítaly. Za zmínku stojí rovněž široká nabídka kombinovaných lístků (dospělí a dítě, dospělí a 2 děti, 2 dospělí a 2 děti, dospělí a zvíře nebo dospělí a zavazadlo), které jsou většinou o korunu až tři levnější než při samostatném nákupu.

K celkové finanční politice jsme se dozvěděli od Zuzany Horčíkové následující: „Bylo rozhodnuto, že by tržby z MHD měly pokrýt padesát procent celkových nákladů, proto došlo v krátké době ke druhému zdražení. V letošním roce chceme vybrat na tržbách 703 miliónů korun a celkové náklady jsou předpokládány ve výši 1,6 miliardy. Větší část dotace dostáváme od státu a menší od města.“



Při procházce historickým centrem potkáte i následující značku a pracovníka.

(Pokračování na straně 10)

# Bratislavská dopravní současnost je zajímavá a vede k zamyšlení



Hlavička podnikového měsíčku DP Bratislava.

(Pokračování ze strany 9)

## Tarif čekají změny

Změny tarifu uprostřed letošního roku však nebyly poslední, již nyní jsou připravovány další. „Od začátku příštího roku by mělo dojít ke změně jednotlivého jízdného. Připravujeme spravedlivější systém, stejně jako je tomu u vás s časovou platností,“ sdělila Ing. Horčíková a pokračovala: „Nejkratší jízdenka



V popředí sídlo Dopravního podniku Bratislava a. s. v Olejkárskej ulici.

by měla být na 10 minut a zatím předpokládáme její cenu 5 Sk. Ta která by měla nahradit současnou, by měla být 30 minutová a stála by také deset korun. Počítáme i s hodinovou za 15 Sk.“

O tři měsíce později by měly nastat změny v práci přepravních kontrolorů. Budou vybaveni čtecími zařízeními, které zkontroluje čipovou kartu a oznámí, zda cestující má zakoupenou potřebnou jízdenku. Takto bude probíhat kontrola cestujících vlastních předplatně, ti, co využívají jednotlivých jízdenek, budou nadále kontrolováni klasickým způsobem. Jak nám prozradila naše hostitelka,



Vedle tradičních Karos potkáte i „krátké“ Ikarusy.

čtecí zařízení nebude jen nástrojem na ty, kteří falšovali kupony, ale i na revizory. „Údaje ze čtecího zařízení se budou přímo přenášet do počítače, a tak bude možno pracovníky kontrolovat. Jsme si vědomi toho, že to nebude vyčerpávající, je to však dobré jako první krok.“

Zajímavé jsou údaje o černých pasažérech. V Bratislavě je daleko vyšší pokuta než je tomu u nás, stonásobek jednotlivého jízdného, což v současnosti představuje 1000 korun. Pokud prokážete, že jste předplatní jízdní doklad za-

pomněli, čeká na vás desetinásobek základního jízdného, tj. stovka. V prvním pololetí letošního roku zkontrolovali revizoři téměř 65 tisíc cestujících, z toho bylo téměř 29 tisíc neplatců. Tato skutečnost vypovídá o dobrém „nosu“ kontrolorů nebo vysokém procentu „černých“ cestujících.

## Automaty mají zelenou

Možná jste to někdy zažili, chcete si koupit lístek, zejména ve večerních hodinách, ale žádná prodejna není poblíž a automaty jako by se ztratily ze světa. V největším slovenském městě je situace přece jen lepší než u nás. V současné době pracuje 350 předprodejních automatů různých typů a pokud bude dostatek finančních prostředků, je Dopravní podnik schopen zprovoznit do-



Občas se všechno nepovede, ale řidiči si ví rady.

konce 430 automatů. O tom, kde se nacházejí, byli Bratislané informováni ve starých zastávkových jízdních rádech. V nových již tato informace chybí, ale pokud si vezmete průvodce městskou hromadnou dopravou, vyrobeného podle pražského vzoru, najdete tam jejich kompletní seznam i s nabízeným sortimentem.

Stálých předprodejních míst najdete jedenáct a zejména s tím na hlavním nádraží můžeme vyslovit spokojenost. V pracovních dnech je otevřeno od půl šesté ráno do devíti večer, jízdenku si budete moci zakoupit i v sobotu dopoledne nebo v neděli odpoledne. Ostatní místa, včetně informačního střediska v Obchodní ulici, jsou otevřena pouze ve všedních dnech v běžných otvíracích hodinách.

## Další zajímavosti

Dlouho se hovoří o tom, že by v Bratislavě mělo jezdit metro, ale podle informací, které jsme obdrželi od pracovníků Dopravního podniku, je projekt zatím jen ve stádiu příprav a jednání. Stejně neurčité informace jsme obdrželi i o změně rozchodu tramvajových tratí.

Nezávážně prý bylo v Bratislavě otevřeno celostátní Muzeum dopravy, ale tam zatím chybí městská hromadná doprava. Sám dopravce má několik historických vozidel, autobusy Praga RN, Škoda 706 RT a Karosa ŠM 11. Tramvajové motorové vozy č. 38 a 104, T 2 č. 215, T 3 č. 7509, K 2 č. 315 a dva podvozkové rámy vlečných vozů SGP. Trolejbusy pamatující časy minulosti zastupují dvě vozidla Škoda 9 Tr a Oerlikon připraveny na rekonstrukci.

Zajímavé se snaží ve městě u Dunaje řešit tramvajové výluky. Pokud to provozní poměry dovolují, vyloučí jednu kolej, ta se opravuje a všechen provoz je sveden na druhou kolej. Nejsou změny linkového vedení a cestující není tak často zkoušen, zda pozorně sleduje všechny změny. Po tomto zjištění, jsme začali přemýšlet, proč takové výluky nemohou být i u nás. Před několika málo lety byla jednokolejka v Jindřišské a vše se zvládlo, proč k takovým krokům nepřistupujeme i jinde?

## Bratislavská nej...

Nejdelší tramvajová linka	č. 5	Dúbravka, Pri kríži – Rača, Komisárky	39,1 km
Nejkratší tramvajová linka	č. 6	Železničná stanica Nové Mesto – Námestie SNP	9,1 km
Nejdelší trolejbusová linka	č. 216	Lovinského – Cintorín Ružinov	23,9 km
Nejkratší trolejbusová linka	č. 210	Hlavná stanica – AS Mlynské nivy	5,8 km
Nejdelší autobusová linka	č. 97	Petržalka–Vyšehradská – Ružinov	40,9 km
Nejkratší autobusová linka	č. 52	Rača – Tbiliská	2,8 km
Největší sklon tramvajové tratě			57% v Karlově Vsi u Dolných Krčac
Největší sklon komunikace MHD			do 12% Kramáre – Limbová ulice
Tunel pod Hradným vrchem o délce 792 metrů slouží od roku 1983 tramvajové dopravě mezi centrem a západní částí města.			

Městskou dopravu v metropoli Slovenska sledoval, ale i využíval Petr Malík za pomoci Aurela Čičátky

# Tramvajový provoz v Helsinkách

Ve finském hlavním městě v současnosti žije přibližně 700 tisíc obyvatel. Tramvajový provoz je zájmován na tratích s rozchodem 1000 mm a svoji historii píše od 21. června 1891. Je jediným svého druhu na území Finska. První dvě linky koňské dráhy o celkové délce 48 kilometrů zahájily svůj provoz právě v červnu roku 1891. Tratičky byly jednokolejné s výhybnami. První linka elektrické dráhy přišla ke slovu 4. září 1900, když kočka ukončila svou existenci po více než deseti letech, 21. října 1901.



Čtyřnápravový vůz č. 175 (ASEA 1959/68) slouží jako pojiždná restaurace. Většinu času stráví na manipulační smyčce u hlavního nádraží.

Roku 1908 začalo postupné zdvojkolejňování sítě a 19. listopadu 1910 byl zahájen tramvajový provoz na ostrově Kulosaari. Protože ostrov nebyl spojen s Helsinkami žádným mostem, byla tamní síť separovaná. Vozy byly na ostrov dovezeny na lodích. Integrace ostrovního a pevninského provozu nastala o devět let později, v roce 1919 po výstavbě mostu. Původní vozy dvounápravové od dánských a švédských výrobců.

V roce 1930 byly dodány jednosměrné dvounápravové vozy švédské výroby (ASEA), vybavené byly podle amerického vzoru tlakovzdušnou brzdou a pneumatickým ovládním dveří. Po jejich otevření se vyklopil schůdek pro usnadnění nástupu cestujících. Tento typ vozu byl uzpůsoben pro provoz s vlečnými vozy. Vyřazen byl roku 1975 po více než čtyřiceti letech služby. Čtyřnápravové vozy jezdí v Helsinkách od čtyřicátých let. Poslední vozy tohoto typu (výrobce ASEA), motorové a vlečné, byly dodány v letech 1959 až 1968. Od roku 1973 jsou zařazovány do provozu šestinápravové článkové vozy domácí produkce, vyráběné strojírnami v Lahti. Dodávky těchto moderních vozů umožnily vyřadit poslední dvounápravové vozy a posléze i nejstarší vozy čtyřnápravové.

V současné době je vozový park složen z velké části právě z výše zmíněných článkových vozů, ve stavu jich je 82. Minoritou je 23 čtyřnápravových mo-

torových vozů ASEA z let 1959 až 1968. Vlečné vozy již byly vyřazeny.

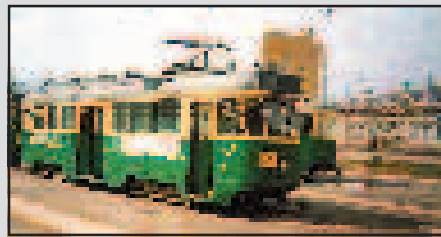
Pokud se podíváme do ulic na počet linek, najdeme jich jedenáct: 1, 1A, 2, 2V, 3B, 3T, 4, 6, 7A, 7B, 8 a 10. Ve špičce se vypravuje do sítě 86 vozů. Linky 3B/3T respektive 7A/7B jsou řešeny jako protisměrné okružní linky. Zatímco linky č. 7A/7B jezdí po klasickém „ovále“, okruh linek č. 3B/3T tvoří nepravidelnou osmičku.

Nyní několik slov k rozsahu provozu. „Jednička“ jezdí v sedle a podvečer, v sobotu celodenně do 17.30 hodin. Doplnková linka č. 1A jezdí ve špičkách pracovních dní, tedy v době, kdy nejjezdí kmenová linka.

Linka č. 2 jezdí celodenně, ale jen v pracovní dny, její doplněk č. 2V je vypravována jen ve špičkách pracovního dne. Linky č. 6, 7A, 7B, 8 a 10 jezdí denně do 23 hodin, na linkách 3B, 3 T a 4 je uplatněn prodloužený polonoční provoz do 1.30 hodin. Helsinský tramvajový provoz zahajuje ve všední den ráno kolem šesté hodiny ranní, v neděli o hodinu později. Intervaly jsou různé a pohybují se od 5 do 10 minut, večer od 12 do 15 minut. Na většinu linek jsou nasazovány článkové vozy, na víkendy postačují plně.

Starší čtyřnápravové vozy už dosluhují pouze ve všedních dnech, na linku č. 2 se objevují sólo vozy, na lince č. 6 jsou nasazeny částečně, ale ve spráženě podobě.

Čtyřnápravový vůz č. 175 slouží jako pojiždná restaurace. Sidlem tramvajů v metropoli Finska je dvojice vozoven, Forsby a Töölö. Prvně jmenovaná



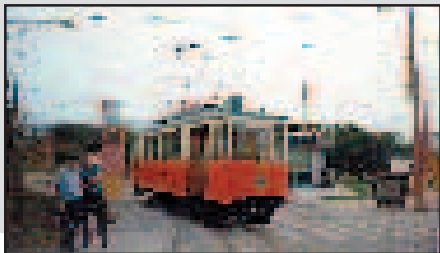
Čtyřnápravový vůz č. 26 (ASEA 1959/68) ve vozovně Forsby.

depo, nacházející se na severním okraji města, slouží rovněž jako ústřední dílny. Vozovna Töölö se nachází blízko centra na Eino Leinon Katu a byla vybudována již v roce 1900 a v nedávné době zčásti adaptována na tramvajové muzeum.

Závěrem kratičce k ostatní městské dopravě. V Helsinkách funguje rozsáhlá síť autobusů a od 3. září 1982 jezdí jediná linka metra ve směru sever – jih. V letech 1949 až 1985 se v Helsinkách objevovaly trolejbusy. **Text a foto: František Zahnáš (redakčně upraveno)**

## Bratislavské výročí

8. května 1999 jsme si mohli připomenout 25. výročí okamžiku, kdy naposledy odzvonilo starým tramvajím v Praze. Naše město však nebylo městem posledním.



Snímek vozu č. 38 je z roku 1995, kdy se tento vůz prezentoval na oslavách 100 let MHD v Bratislavě.

Foto: František Zahnáš

Obyvatelé Bratislavy mohli takto vzpomínat o 23 dní později. Dne 31. května 1974 byl totiž poslední den provozu starých tramvajů v Bratislavě. Na linku č. 4 byly toho dne vypraveny poslední dvě staré sou-

pravy, a to již v souběhu se sóly T2 a T3. Poslední byl motorový vůz 31 s vlekem 141 a také motorový vůz 67 s vlekem 122.

(Pokračování na straně 12)



Snímek z 23. května 1965 dokumentuje vlak linky č. 5 složený z motorového vozu MT6 č. 64 a vleku SGP. Patrně je automatické spřáhlo Compact používané do roku 1967. Linka č. 5 byla do roku 1972 doménou starých vozů. Foto: Josef Hlaváč, Vídeň

## Strašničníci se chystají překonat světový rekord

Poprvé jsme vás informovali o skupině country tanců ze strašnické vozovny v souvislosti s oslavami 90. výročí založení tamní provozovny. S velkými ovacemi se setkali i na tradičním setkání bývalých pracovníků Elektrických drah v předvánočním období.

Na začátku jara přišel do redakce vedoucí skupiny a vedoucí strašnické vozovny JUDr. Antonín Vondrák, aby nás informoval o snaze skupiny překonat vytrvalostní rekord v tanci. „V současné době má zápis v Guinnessově knize rekordů hodnotu 48 hodin nepřetržitého výkonu. Naší snahou je dosáhnout alespoň 50 hodin,“ přednesl první představu za skupinu JUDr. Vondrák.

V červnu se uskutečnil první dlouhodobý trénink všech šesti párů v kulturní místnosti vozovny Strašnice. 28 hodin bylo odtancováno bez velkých problémů, a tak do Peleřňova na agenturu Dobrý den odešla závazná přihláška k pokusu o český rekord a zápis do Guinnessovy knihy rekordů. Vlastní pokus začne v pátek 15. října od 10.00 hodin v „Domečku“ u fotbalového hřiště Opraven tramvaj. Kdy skončí, je těžko předpovídat, snad to bude co nejpозději, ale sál je zamlaven od 19. října včetně.

K přípravě sdělil vedoucí skupiny následující: „Na druhý zářijový víkend máme připraveno do Strašnic druhý dlouhodobý trénink v délce přibližně 38 až 40 hodin. Od června tancujeme každé úterý pět hodin a ve čtvrtek dokonce o dvě více.“

Pokus o světový rekord musí být po všech stránkách velmi dobře připraven. Proto celému pokusu budou přítomni zdravotní sestra, masérka a masér. Hudební produkce je zajištěna i při výpadku elektrického proudu. Samozřejmě s velkou obezřetností je připravováno stravování nejen pro tanečnický, ale i pro realizační tým a rozhodčí.

Mnohý by mohl namítnout takový rekord je velice jednoduchý, když nebudu moci, budu tancovat pomalejší tance, ale to není možné. „Hubba musí hrát stále v rychlosti 27 až 33 taktů za minutu a v každé hodině musíme 55 minut tancovat a zbylý čas máme na odpočinek. Může se tancovat i déle a potom se čas na přestávku počítá,“ seznámil nás s podmínkami pokusu JUDr. Vondrák.

Strašničníci si pro rekordní pokus připravili 96 tanců, 1 pro šest a pět párů, 25 čtveřek, 32 řadových, 18 v kruhu, 3 v kruhu pro čtveřici, 12 pro 3 páry a 4 pro 4 páry. „Složení hodinových produkcí jsme také museli předložit agentuře sledující rekordní výkony, aby mohla porota posoudit, zda nemáme některé jen odpočinkové.“ Skupinový pokus o rekord končí po odpadnutí 4 párů, zbylá dvojice může pokračovat ve snaze o individuální rekord 1 páru, a to i s eventuelní podporou dříve odpadlých párů.

A kdo bude o zápis do Guinnessovy knihy rekordů usilovat? Šestice párů ve složení: Jindra Zibarová – Antonín Vondrák, Kamila Kubáčková – Jan Beran, Jana Štěpánová – Miloslav Richter, Dáša Dvořáková – Josef Orhan, Jana Sazmová – Ivan Stočas, Jorga Rudolfová – Marek Šolc. Všem tanečnickům přejeme hodně vůle, vytrvalosti a nadšení a ostatním čtenářům můžeme slíbit, že pokus o světový rekord budeme pečlivě sledovat a v listopadovém DP-KONTAKTÚ si budete moci přečíst reportáž o této jedinečné akci. **-bda-**

## Úsmívky s DP-KONTAKTEm



To je prototyp – nízkopodlažní metro! Spytihnev



# Bratislavské výročí

(Pokračování ze strany 11)

Motorový vůz č. 31 pocházel ze série 31 až 45, která byla vyrobena v letech 1938 až 1950. Skříň byla vlastní stavby, elektrická výzbroj dílem Siemens, dílem domácí výroby (BEZ). Vůz č. 31 se dostal do Technického muzea v Brně. Zde tvoří soupravu s vlečným vozem č. 101.

Motorový vůz č. 67 typu MT6 pocházel ze série 51 až 75. Vozy byly vyrobeny v letech 1949 až 53, část ve Studénce a jiná v České Lípě. Typ MT6 byl



*Snímek z roku 1974 zachycuje jeden z posledních starých vlaků (31 + 141) na lince č. 4, která byla první linkou, na kterou se poprvé nasazovaly vozy T2, později T3 a později dokonce jediný článkový vůz K2. Je tedy paradox, že se po 13 letech, tedy roku 1972, na tuto linku vrátily staré vozy a nakonec na ní dojezdily.*

Foto: Karel Dušánek

zamýšlen jako jednotný typ motorového vozu pro provoz s rozchodem 1000 mm. Vozy MT6 s vlekem SGP tvořily velmi pohledné soupravy, které svou rychlostí i kapacitou mohly směle konkurovat vozům typu T. Je škoda, že se žádný z vozů MT6 nezachoval.



*Snímek z roku 1974 – v té době ještě nikdo netušil, že se vůz č. 45 stane dne 14. dubna 1977 akterem záhadné jízdy bez řidiče.*

Foto: Karel Dušánek

Oba poslední vlečné vozy byly shodného typu – SGP (série 101 až 147 z let 1943 až 58). Prvních 15 vozů vyrobila rakouská vagónka Simmering – Graz – Pauker, ostatní pak vlastní dílny Dopravního podniku Bratislava. Pro svoji robustnost získaly přezdívku Donbas.

K hromadné likvidaci všech starých tramvají přispěla i jedna záhadná jízda motorového vozu bez řidiče. Dne 14. dubna 1977 motorový vůz č. 45 z neznámé příčiny sám vyrazil z depa, projel několika křižovatkami a na Šafárikově náměstí vykolejil a narazil do zdi hotelu Krym. Tato událost odsoudila všechny momentálně nepoužívané dvounápravové vozy k okamžité likvidaci. Jen vozy 38 a 44 měly štěstí a zůstaly zachovány do dnešních dnů.

Tímto skromným příspěvkem jsem chtěl připomenout některá vozidla, která tím, že vydržela v provozu 25 a více let, se významně zapsala do dějin bratislavské MHD. Za informace bych chtěl poděkovat pánům ing. Kajdimu a Dr. Hrubíškovi.

František Zahnáš  
(redakčně upraveno)

## Výstavba přístřešků JC Decaux na zastávkách MHD v Praze

Společnost JC Decaux založil pan Jean Claude Decaux (JCD) počátkem šedesátých let tohoto století a první čekárna s integrovanou reklamní plochou byla postavena v roce 1964 v Lyonu. Tím byl nastartován široký program vývoje, výstavby a reklamního využití městského mobiliáře, jehož optimální design řešili významní architekti a designéři Evropy.

Po nevydařeném partnerství hl. m. Prahy s firmou Dambach v oblasti městského mobiliáře dospěla mnohaměsíční složitá jednání nakonec v závěru roku 1994 k podpisu smlouvy mezi hlavním městem Prahou a společností JC Decaux. Předmětem smlouvy je výstavba, provozování a reklamní využití městského mobiliáře. Smlouva obsahuje řadu ustanovení, z nichž je patrný zájem města na vysoké estetické a funkční úrovni mobiliáře (výběr prvků odbornou komisí, architektonická soutěž na design sloupů a hodin, přísné požadavky na údržbu a opravy). Smlouva zahrnuje výstavbu 600 čekáren MHD, 300 reklamních a informačních vitrín, 50 vitrín u vstupů do metra, 75 reklamních a informačních sloupů, 40 reklamních hodin, 20 automatických WC a 1 300 metrů ochranného zábradlí. JC Decaux zajišťuje a hraje nejen výstavbu, ale též pravidelné čištění, údržbu a operativní opravy mobiliáře.

K 1. srpnu letošního roku má JC Decaux v Praze v provozu 354 čekáren. Celkem 160 z nich je typu Traffic s plochou střešou (architekty a urbanisty určené mimo centrum města). Dalších 100 čekáren v centrální oblasti města (s prosklenou střešou) pochází z designérské dílny sira Normana Fostera. Zbytek čekáren je pozůstatkem působení firmy Dambach, které společnost JCD koupila, provozuje je, udržuje a postupně nahrazuje svými čekárnami. Samozřejmě součástí všech čekáren JCD je integrovaná lavička pro cestující a odpadkový koš u čekárny. Na některých zastávkách tramvají jsou čekárny doplněny ochranným zábradlím JCD (montovaný kovový rám ze speciální slitiny, výplň z tvrzeného skla). Společnost tak esteticky doplňuje své čekárny a nahrazuje tak zábradlí s vlnitým laminátem (např. Hradčanská, Dejvická, Želivského), v některých případech se zábradlí umísťuje na základě požadavků Policie ČR. Celkem bylo instalováno a je udržováno 581 metrů zábradlí.

V rámci koordinace činnosti s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. a dalšími investory se v posledních měsících podařilo instalovat čekárny zá-

roveň s významnými dopravními stavbami či rekonstrukcemi. Jako příklad uvádíme čekárny u nových stanic metra Vysočanská, Rajská zahrada a Černý most, u Smíchovského nádraží, v Křížové ulici a na Letenském náměstí. V duchu této spolupráce se připravují další čekárny u metra Hloubětín a u Krematoria Strašnice.

Úřady vstupů do metra, zejména v centru, jsou instalovány reklamní a informační vitríny označené příslušným názvem stanice a vybavené vpravenými mapou Prahy. Jejich účelem je informovat především návštěvníky města o vedení městské hromadné dopravy, silniční, železniční a vodní dopravě v Praze. Mapu zpracovává a pravidelně obměňuje JCD na základě požadavků Dopravního podniku, ÚDI, TSK a Pražské informační služby. Nově přináší tyto mapy užitek motoristům na parkovištích P + R.

V rámci zkvalitnění informací pro cestující MHD byla společnost JCD požádána o možnost instalace zkušební provozu akustického a vizuálního in-



Foto: Petr Malík

formačního systému na zastávce Malostranská v přístřeškách MHD v obou směrech. Ředitel společnosti JCD ing. Libor Šich zaujal k záměru našeho podniku vstřícné stanovisko a přislíbil prověření možnosti náhrady stávajících přístřešků variantou konstruovanou pro montáž zobrazovacího panelu, nebo možnost konstrukční úpravy stávajícího typu.

Akustický a vizuální informační systém pro zastávky MHD navrhla a vyrobila firma Apex spol. s r.o. Cestující bude mít na zobrazovacím panelu k dispozici přesný čas, číslo linky a směr, respektive konečnou zastávku, a časový údaj o odjezdu linky. Informace pro nevidomé bude poskytována v akustické formě jako informace o lince, směru a časové odchylce. Přijezd vlaku do zastávky, respektive identifikace vlaku pro nevidomé bude prováděna standardní cestou, která je již dnes rutinně používána.

Ing. Jiří Pavlíček ve spolupráci s JC Decaux

## Pochvala ostraze metra

Depa metra a další vybrané objekty střeží civilní bezpečnostní služba Černý šerif (CBS). Ve spolupráci s Městskou policií – oddíl Metro zabezpečuje v nočních hodinách i střežení některých koncových stanic metra.

Začátkem minulého měsíce, 6. srpna nalezla hlídka CBS ve složení Ondřej Miltner, Lubomír Minařík a Roman Naar tašku s větším obnosem finanční hotovosti a mobilním telefonem. Náležel byl neprodělně ohlášen policii ČR a posléze předán majiteli.

Vyslovujeme poděkování jmenovaným příslušníkům CBS za jejich příkladný občanský přístup. Přispěl tím výrazným způsobem k celkovému kladnému dojmu, který si o cestování v prostředcích městské hromadné dopravy vytváří veřejnost.

–red–

## MHD ve světě

MADRID (Španělsko): Dodávku 63 nových vlaků pro obnovu vozového parku na linkách 1, 4 a 10 podzemní dráhy zahájila firma CAF. Cena činí 15,9 mld. peset. Další 68 jednotek série 2000 nahradí park linky 5 a 35 souprav série 5000 park linek 7, 9 a 11 v hodnotě 32,5 miliardy peset.

□□□

CHICAGO (USA): Dopravní podnik zahájil rekonstrukci 284 vozů metra z let 1981 až 1987 a nakupuje dalších 314 vozů nových. Rekonstrukce zahrnuje výměnu trakčních motorů, úpravy osvětlení, sedadel, klimatizace, informačního systému atd. Vlaky o 6 až 8 vozech budou průchozí a bude v nich vykonávat službu tzv. Customer Assistant (asistent zákazník), který bude poskytovat pomoc a informace cestujícím.

–paf–

# V Praze jezdila „Astra“

Na základě Smlouvy o spolupráci podle § 269 obchodního zákoníku mezi Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a.s. jako objednatel a firmou Inekon, spol. s r. o. jako zhotovitelem, podepsané předsedou představenstva a generálním ředitelem ing. Milanem Houfkem a jednatel společnosti ing. Josefem Huškem, byla v Praze prezentována nízko-podlažní tramvaj Škoda – Inekon LTM 10.08, známá pod názvem ASTRA (ASynchronní TRAmvaj). Cílem prezentace bylo představit toto vozidlo pražské cestující veřejnosti a ověřit jeho vhodnost i technickou způsobilost pro provoz v kolejové síti Elektrických drah. Podle smlouvy poskytl Inekon bezplatně prototyp tramvaje, který je v majetku Měst-

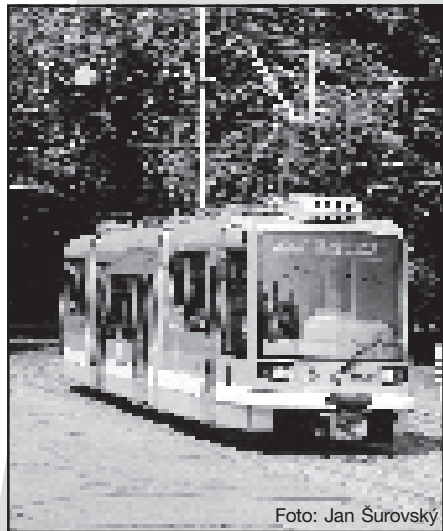


Foto: Jan Šurovský

ských dopravních podniků Plzeň (ev. č. 301) včetně technického dozoru a servisní služby, DP pak kolejovou síť, obslužný personál a zajistil běžnou údržbu včetně úklidu vozu. Vlastnímu přesunu tramvaje z Plzně do Prahy předcházelo školení instruktorů a pracovníků údržby v DP Plzeň, kde byli vybráni řemeslníci provozovny Kobylisy seznámení s konstrukcí vozu a odstraňováním závad.

Po převezení tramvaje do Ústředních dílen v Hostivaři 18. května 1999 byl vůz usazen na koleje (v 9.10 hodin); následně byl převeden ve spolupráci s oddělením závodem Metro postup při nakolejování a vyprošťování osob. V 11.03 hodin se tramvaj rozjela poprvé vlastní silou po pražských

kolejích. Po dokončení montáže odstrojených prvků (kolejnicové brzdy, krycí plechy, spřáhla a podobně) proběhla ve 14 hodin s velmi dobrými výsledky při všech měřeních technicko–bezpečnostní zkouška. V 15.21 hod. vjela tramvaj do provozovny Kobylisy.

Ve dnech 19. května až 26. května 1999 probíhalo školení 14 řidičů, určených pro provoz s cestujícími (a ostatních pracovníků pro možnost manipulačních jízd). Ve čtvrtek 27. května 1999 se konaly státní zkoušky, při kterých uspělo všech 14 řidičů. Během cvičných jízd se na tramvajích objevily 2 závady – prasklá žárovka světla na schodech 4. dveří a zaseknutí zámku kabiny řidiče.

Pro prezentaci vozu byly vybrány trasy linek č. 10 a 17. Tramvaj jezdila po trase linky č. 10 ve dnech 19. a 20. června 1999, po trase linky č. 17 ve dnech 28. května až 18. června 1999 a 21. až 24. června 1999. Ve voze nebyly osazeny označovače jízdének, a proto byli cestující, nevlastníci předplatní či volné jízdénky, přepravováni zdarma. Po trasách obou linek jezdila tramvaj ve vloženém pořadí. Nedostatek tohoto systému, který spočívá v zhruba polovičním přepravním vytižení (tzv. půlinterval), byl eliminován čekáním cestujících na tento typ vozu, které se projevilo krátce po zahájení provozu. Ze strany zákazníků byla tramvaj a jízda v ní hodnocena velmi kladně; jediná negativní ústní připomínka byla uplatněna cestujícím, kterému údajně jízda pod proudem rušila reprodukci z levého kanálu kazetového přehrávače.

Z průvodních listů vozu vyplývá, že v období provozu s cestujícími, tj. od 28. května do 24. června 1999, došlo k poruše tlumivky obvodu střídače pomocných pohonů, k uvolnění kabelu na svorkovnici akumulátorové baterie a jednou nezabrzdlá čelistová brzda třetí nápravy. Zapsáno bylo i vynechání elektrodynamické brzdy, které se však neprokázalo ani prohlídkou celé brzdové soustavy, ani při zkušební jízdě či následných jízdách v dalších dnech. Hlavním kladem byla schopnost tramvaje odjet i při hlášení závady vlastní silou do provozu; při poruše tlumivky bylo možno dokončit se závadou celou směnu, závada brzdy byla eliminována vypnutím a opětovným zapnutím řízení.

Po celou dobu provozu bylo v Kobylisích zajišťováno denní ošetření a úklid vozu. Ani tato tramvaj se nevyhnula počmárání interiéru sprejery, jejichž výtvary musely být 5 x odstraňovány.

Provozu „Astry“ věnovala zpočátku poměrně značnou pozornost média, většina deníků zveřejnila její fotografie s obsáhlým popisem, Večerník Pra-

ha pak 2 x článek s barevnými fotografiemi. Krátkou reportáž uvedla i ČT 1 ve Večerníku.

Kromě jízd s cestujícími byly provedeny i zkušební jízdy, při kterých tramvaj projela celou pražskou kolejovou síť včetně nejkritičtějších míst. Prokázalo se, že je vhodná pro provoz v Praze (nadbíhání v obloucích je menší nebo srovnatelné s T3), bez problému projela i místa, kde je průjezd souprav 2xT3 nemožný. Ve stoupáních dosahovala stejných nebo obdobných rychlostí jako na rovině (do 8 % svahu Trojská 67 kmh<sup>-1</sup>). Účinnost brzd podstatně zvyšuje bezpečnost provozu při souběžné jízdě s individuální automobilovou dopravou. Zdržení v zastávkách je srovnatelné se soupravou 2xT. Naproti většina možných technických závad nevyžaduje odsunutí tramvaje; ta je i při nich schopna opustit provozní tratě vlastní silou nebo dokončit směnu.

Pro zlepšení jízdního komfortu a zvýšení traťové rychlosti by před eventuálním nasazením do trvalého provozu bylo vhodné při stavbě a rekonstrukcích tratí bez výjimky dodržovat příslušné normy – například při vjezdu do oblouku bez přečhadnice bylo nutné použít zvláštní techniku jízdy pro eliminaci nepříjemného bočního rázu.

Podle vyjádření provozních pracovníků se jedná o perfektní a spolehlivý vůz. Tato vyjádření jsou zřejmě ovlivněna nejen klimatizovaným pracovištěm řidiče, které je na světové úrovni, ale i snadným ovládním vozu, výhledem z něj a podobně. Poněkud negativně byl hodnocen systém tzv. mrtvého muže, na který nejsme v Praze zvyklí.

24. června 1999 v 10.11 hodin ukončila tramvaj přepravní službu pražským cestujícím. Následně byla převezena do Ústředních dílen v Hostivaři k odvozu zpět do DP Plzeň.

## Základní údaje:

maximální provozní rychlost	70 kmh <sup>-1</sup> (po dohodě s odběratelem může být vyšší)
hmotnost prázdného	24200 kg
obsazeného	35050 kg
maximálně obsazeného vozidla	39740 kg
napájení	600 V ss +25 % -33 % nebo 750 V ss
trvalý výkon	4 x 85 kW
rozjezdový výkon	500 kW
brzdový výkon	750 kW
minimální poloměr oblouku	18 m (po dohodě s odběratelem může být nižší)
maximální stoupavost	8 %
střední zrychlení a zpomalení při plném zatížení	1,3 ms <sup>-2</sup>
délka vozidla přes nárazníky se zasunutými spřáhly	20090 mm
šířka vozidla	2460 mm
výška vozidla bez sběrače	3400 mm
výška vozidla se staženým maximálně zvednutým sběračem	3700 mm 6100 mm
normální obsazení	
počet míst k sezení	42
k stání	113
celkem	155
maximální obsazení	
počet míst k sezení	42
k stání	180
celkem	222

-zjs-

## Vy se ptáte, my odpovídáme...

### Důchodová problematika

Ani o prázdninách neustal proud vašich dotazů k důchodové problematice, a tak přinášíme odpovědi na další zajímavá témata.

**1. Pracuji u Dopravního podniku, ale jsem bývalý voják z povolání. Kdo se mnou sepíše žádost o starobní důchod?** Pokud jde o občany, o jejichž žádostech o důchod nerozhoduje Česká správa sociálního zabezpečení, je sepisování žádostí odlišné. Vojáci z povolání podávají žádost o důchod u Vojenského úřadu sociálního zabezpečení, stejně tak i pozůstalí po nich (důchody vdovské, vdovecké, sirotčí).

Dalším orgánem je pak sociální zabezpečení Ministerstva vnitra a sociální zabezpečení Ministerstva spravedlnosti.

**2. Jak prokáži při uplatnění žádosti o důchod, že jsem o dítě pečoval já a ne manželka?**

Tuto péči prokazuje muž rozhodnutím vydaným obvodní (okresní) správou sociálního zabezpečení o době a rozsahu této péče. Ta je vydána na základě návrhu na zahájení řízení o vydání rozhodnutí o zápočtu této doby. Tento návrh však muž může podat až po skončení péče o dítě – nejpозději však do 2 let od skončení této péče.

**3. Dohodli jsme se s manželkou, že bych zůstal s dítětem doma já. Manželka je podnikatelka a má vyšší příjem, než je můj. Obávám se však, že když se doba péče o dítě do čtyř let věku započte mně, nebude se k tomuto dítěti přihlížet při stanovení důchodového věku manželky.**

Tyto obavy jsou zbytečné. Zápočet doby péče o dítě muži nevylučuje splnění podmínky výchovy tohoto dítěte pro nárok ženy na starobní důchod. Podmínka výchovy dítěte pro nižší důchodový věk ženy je totiž splněna nejen, když žena o dítě pečuje od narození do zletilosti, ale například i jestliže žena osobně pečuje nebo pečovala o dítě ve věku do dosažení zletilosti alespoň po dobu deseti roků (§32, odst. 4, zák. 155/95 Sb.).

**Chcete-li znát některé další odpovědi z důchodové problematiky, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s. – ředitelství. Adresa je Bubenská 1, 170 26 Praha 7, ☎ 96 19 33 61**

Helena Bajerová,

zaměstnanecský odbor ředitelství

## MHD ve světě

**VÍDEŇ (Rakousko):** Pro linku metra U6 objednaly Wiener Linien 10 tříčlánkových nízko-podlažních vozů u fy. Bombardier Transportation s elektrickou výzbrojí Kiepe Elektrik. Dodávka se má uskutečnit do roku 2000.

□□□

**ISTANBUL (Turecko):** Městská správa vyhlásila veřejnou soutěž na stavbu 2,5 km tratě metra jižně od mostu přes Zlatý roh v Ukapani.

□□□

**SHEFFIELD (Velká Británie):** Veřejnou soutěž na koncesi k provozování tramvajového systému South Yorkshire Supertram vyhrála na příštích 20 let společnost Stagecoach Holdings.

-paf-



## 5. část Háje

Háje se zařadily mezi obce, které prošly v posledním čtvrtstoletí zásadní přeměnou. Změnilo se tu vlastně vše. Domy, komunikace a vlastní lidé. Za všechno mluví skutečnost, že v roce 1970 žilo v Hájích 762 obyvatel, zatímco o deset let později už 26 621!

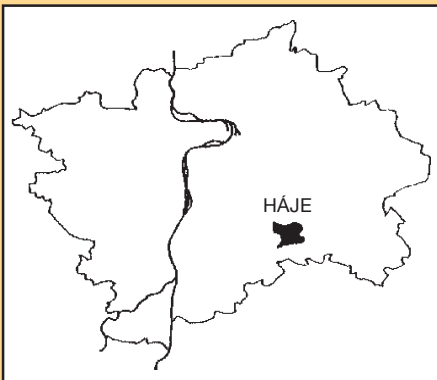
Obec Háje (ještě na počátku 20. století se také používalo jednotného čísla Háj) je velmi mladého data. Zdejší pozemky byly částí Hostivaře, patřící mezi statky nejvyššího purkrabství. Pojmenování je z hlediska původu dost průhledné. Ještě v roce 1720 totiž byl na místě pozdější vsi les, ale snad tu byl i první dvůr, jehož majitelkou byla pražská měšťanka Alžběta Prenzová z Letošic. V 18. století se ve vojenských mapách uvádí malá osada (ovšem bez dvora) pod jménem Maly Hostivarz.

Vazba k Hostivaři byla velmi těsná. V Hostivaři byly i fara a pošta. V Hájích byla postavena jen malá kaplička sv. Jana Nepomuckého z roku 1841.

Když byl 6. února 1920 přijat zákon, kterým byly s Prahou sloučeny některé sousední obce a osady, stala se součástí hlavního města na jeho základě také obec Hostivař, avšak bez svých osad Milíčova a Hájí. Nařízením vlády z 19. prosince 1921, které nabylo současně s uvedeným zákonem 1. ledna 1922, byly osady Háje a Milíčov sloučeny pod jménem Háje v novou samostatnou obec. Jádro obce bylo přibližně v místech dnešní ulice Mandlovy. Ve dvacátých letech začala vznikat v místech dnešní Kazimírovy ulice vilová zástavba označovaná v mapách jménem Nové Háje. Postupně starší a novější zástavba prakticky splynuly. Osadou Milíčov byl mině dvůr s jedním obytným domem, ve kterém na začátku 20. století žily tři desítky lidí. Vesnice patřila v roce 1843 ke statkům nejvyššího purkrabství a po vytvoření moderních obcí v roce 1850 se stala součástí Hostivaře, stejně jako nedaleký Milíčov, který vznikl asi v 18. století a koncem něj patřil k průhonickému panství.

V roce 1960 bylo 17 hektarů hájského katastru připojeno ku Praze. Dne 26. října 1967 schválila veřejná schůze sloučení Hájů s Chodovem, ale brzy po té byly Háje i Chodov připojeny ku Praze. Místní národní výbor tu byl tedy zrušen a bývalá

obec (přesněji jen tzv. stará zástavba) byla spravována z Místního národního výboru v Chodově. Díky výstavbě gigantického komplexu sídelního souboru Jižního Města měly obě bývalé obce mnoho společného. Teprve s účinností od 26. listopadu 1987



došlo k zásadní reorganizaci zdejší správy a pravomoc MNV byla rozšířena i na území sídlištní zástavby. Územní obvod místního národního výboru dostal oficiální název Jižní Město a národní výbor byl úředně označen jako Místní národní výbor v Praze 4 – Jižním Městě – Chodově. V roce 1987 byla ke katastru Hájů připojena část katastrálních území Hostivaře a Záběhlic spravovaná do té doby ONV v Praze 10. V souvislosti s volbami

24. listopadu 1990 byla z Jižního Města vytvořena samostatná městská část pod názvem Praha 11 a správní orgány byly přejmenovány v souladu se zákonem o hlavním městě Praze. (Pozor, tato městská část není obvodem, jak by se podle jména a řadové číslovky mohlo zdát!) Z původní obce Háje mnoho domů nezůstalo, většina jich byla zbořena v rámci výstavby sídliště, část také v souvislosti s výstavbou metra.

Spojení s okolním světem dlouho představovala jediná významnější cesta vedoucí do Hostivaře. Jde o dnešní ulici K Jezeru a patně nikoho dnes už nenapadne, jak významná komunikace to kdysi bývala. Cesta do Hostivaře trvala pěšky tak 20 – 25 minut. Bylo to 1,6 km. V Hostivaři už bylo možné od roku 1871 využívat železnici, od roku 1925 také první autobusovou linku Elektrických podniků A. Kromě toho existovaly i polní cesty do Litochleb, směrem na Milíčov a do Petrovic. Teprve mnohem později vzrostl význam litochlebské cesty a do Chodova.

Je zajímavé, že se vlastním Hájům vyhýbala veřejná doprava poměrně dlouho. Teprve v roce 1954 sem byla zavedena linka ČSAD č. 01062 z Vršovic přes Spořilov a Chodov, pokračující pak do Křeslic a dva páry spojů jezdily přes Petrovice až do Uhř-

něvsí. Na území Hájů existovaly tři zastávky. Háje, okraj; Háje, MNV a Milíčov, rozcestí. Ve směru do Prahy jel první spoj už ráno ve 4.42 h. Šest párů spojů jezdilo jen v pracovní dny, dva páry jen o svátcích, jeden v pracovní dny kromě soboty a dva páry celotýdenně. Od roku 1969 ovšem linka přes Háje přestala jezdit, protože dopravní obsluhu tady převzal pražský Dopravní podnik.

Dne 30. září 1968 vyjela poprvé na svou trasu linka č. 154 ze Spořilova přes Chodov, Háje, Petrovice a Horní Měcholupy do Hostivaře na tehdejší náměstí J. Marata ke konečné tramvajové linky č. 4 a 10. Výstavba komunikací v rodícím se sídlišti měla v době od 24. března 1969 do 18. února 1970 za následek dočasné rozdělení linky na dvě samostatné větve: Spořilov – Háje, MNV (později Petrovice, most) a náměstí J. Marata – Horní Měcholupy (později Petrovice, vinice). Postupně se tu pak v souvislosti s výstavbou sídliště začaly objevovat i další linky. Tak například 16. dubna 1973 byl zahájen provoz na autobusové lince 187, která posílila přetíženou linku 154 ve směru do hostivařské průmyslové oblasti. Současně docházelo k dílčím změnám trasy podle postupu výstavby komunikací. Od 9. května 1974 byla linka 154 prodloužena ze Spořilova ke stanici metra Budějovická a zajistila tak rostoucím sídlištěm přímé spojení na metro. Další linky na sebe nenechaly dlouho čekat, a tak jen v roce 1975 se na území katastru objevila č. 178, 203 a 204 a později mnoho dalších. Podrobnější výčet všech změn v autobusové dopravě, která tu projížděla prakticky všemi významnými komunikacemi se vymyká z rámce tohoto příspěvku.



Foto: Jan Šurovský

Základní obsluhu zde ve spojení s centrem Prahy převzalo od 8. listopadu 1980 metro. Na území katastru Háje byla vybudována konečná stanice linky C s nepřilíh štátním místopisným názvem ruského vzoru „Kosmonautů“, která byla teprve v roce 1990 přejmenována na výstižnější a správnější

Háje. O rozsahu autobusové dopravy udělá alespoň částečnou představu strojný statistický výčet, že zastávkou Háje (tj. u stanice metra) projíždělo koncem roku 1998 13 denních a jedna noční linka. V autobusové smyčce Jižní Město bylo ukončeno 7 linek. Pro obec, která měla v roce 1921 při vzniku Velké Prahy jen 226 obyvatel je to vývoj rozhodně úctyhodný.

-pf-, -fp-

## Výměna pohyblivých schodů ve stanici Muzeum

Pražané i celá cestující veřejnost sleduje a někdy i kritizuje výměny eskalátorů a s nimi spojené práce tam, kde je technicky nutno výrazněji omezit provoz metra například uzavřením stanice pro cestující. Stranou pozornosti jsou výměny kratších pohyblivých schodů, kde pohyb cestujících je možný po jiné blízké dvojici schodů (stanice Pankrác), nebo sousedícím pevném schodišti (výstupy Florenc).

K takové výměně dojde v letošním roce i ve stanici **Muzeum**, a to dvou eskalátorů o přepravní výšce 4,3 metru sloužících k výstupu cestujících z úrovně nástupiště metra linky C do úrovně vestibulu a podchodu stanice. Nedojde zde ale jen k prosté výměně, ale zároveň bude rozšířeno i stávající pevné schodiště přibližně o 50 centimetrů, což umožní sesazení „štíhlejších“ eskalátorů směrem ke koleji. Celkové investiční náklady celé rekonstrukce jsou plánovány ve výši 12 milionů Kč.

Časový plán předpokládá následující průběh prací: Od 3. září letošního roku do 26. listopadu, t. j. necelé 3 měsíce bude probíhat výměna eskalátorů včetně souvisejících stavebních i technologických

prací včetně ověřovacího provozu nových pohyblivých schodů. Poté bude pevné schodiště, které dosud sloužilo k výstupu cestujících na 10 dnů uzavřeno a bude provedena výměna stupnic, podstupnic i rozšíření pevného schodiště.

Cestující budou v této době používat již nových eskalátorů. Závěrečná kolaudace pevného schodiště se předpokládá 6. prosince 1999.

A kdo se podílí na celé rekonstrukci? Investorem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, křiová společnost, projekty zajišťoval Metroprojekt Praha, a.s. a stavbu pro DP zajišťuje Inženýring dopravních staveb, a.s. Dodavatelem eskalátorů je firma OTIS a stavební práce provede IPS a.s.

Ing. Leopold Chodura, IDS a.s.



Foto: Jan Šurovský





Jaké bude příští tisíciletí? To dnes neví samozřejmě nikdo, různých dohadů, předpovědí a vizí je však více než dost. Pomineme-li ty katastrofické, vysoce pravděpodobná se jeví vize „digitálního věku“. Nemusíme být zrovna příznivci počítačového a dolarového mága Billa Gatese, leč s jeho slovy o rozlohu úloze nových informačních technologií v blízké budoucnosti (jež se čím dál více stává současností) se nezbyvá než ztotožnit. Je tedy nutné si nové technologie osvojovat, aby nás přicházející milénium nezastihlo nepřipravené.

Počínaje tímto číslem začíná seriál věnovaný jedné z nejrozšířenějších nových technologií – internetu. Nepůjde ovšem o žádnou příručku, nýbrž o přehled zajímavých internetových adres z oblasti dopravy, později i z dalších oblastí. Pro začátečníky tak mohou být naše tipy jejich prvním kontaktem se světem internetu, pro zkušené „brouzdače“ pak zase vítaným zpestřením jejich cestování nekonečným světem informací.

Co tedy zajímavého najdete na internetu?

Dnes zatím zůstaneme v českých luzích a hájích a tématem nám bude doprava železniční. Není nic snadnějšího než začít naši procházku na oficiálních stránkách Českých drah – mají adresu [www.cd.cz](http://www.cd.cz). Jsou to vynikající stránky (existují taktéž v anglické a německé verzi), které umožňují vyhledávání vlakového spojení po celé České republice a přilehlé cizině. Vyhledávání opravdu funguje, diakritika také. (Mimochoodem, pohybuje-li se po českých internetových stránkách, dříve nebo později narazíte na větu: „Přilisi žluťoučký kůň úpěl ďábelské ódy.“ Nelekejte se, není to heslo nějakého tajného spolku. Tato krátká věta má tu výhodu, že obsahuje všechna písmena české abecedy, která mají háček, čárku či jiné znaménko, a proto slouží k nastavení kódování diakritiky, která vyhovuje vašemu počítači). Kromě vyhledávání spojení obsahují stránky Českých drah řadu dalších nabídek. Jsou zde přímé přístupy na oficiální internetové stránky všech evropských železničních správ, kde opět lze vyhledávat spojení pro danou zemi. Dále je zde přístup na stránky různých železničních novin a časopisů, jsou zde údaje o nákladní dopravě, aktuality, zajímavosti a také vstup do české počítačové dopravní databanky TRIS, kde je možné vyhledávat informace ze všech oblastí dopravy. Stránky Českých drah seznamují i s plány na restrukturalizaci ČD, s dopravní politikou, vedením společnosti atd., atd. Ke všem důležitým tématům (re-

strukturalizace, privatizace, hospodaření, odbory) se můžete vyjádřit i v diskusním fóru, kde se lze samozřejmě seznámit i s názory všech ostatních diskutérů. Zkrátka: Je zde téměř vše o železniční dopravě.

Zatímco stránky Českých drah vynikají množstvím utříděných informací a pěknou grafikou, stránky, které vám představíme nyní, jsou na obě chudší. Přesto mají svůj půvab. Jde o stránky Jindřichohradeckých místních drah, jež sídlí na adrese [www.jhmd.cz](http://www.jhmd.cz). Seznámíte se zde s historií první české privatizované tratě (resp. dvojice tratí), jízdními řády, vozovým parkem a dalšími zajímavostmi. Originálním doplňkem výše uvedeného je možnost absolvování imaginární jízdy jednou ze dvou tratí pomocí psaného průvodce. Ten obsahuje i interaktivní odkazy na místa, jimiž právě „projíždíte“.

Dnešní „surfování“ po zajímavých železničních místech na internetu zakončíme rovněž mimo hlavní tratě. Na adrese <http://freeweb.coco.cz/drahy/> si totiž přijdou na své příznivci tratí kdysi možná důležitých, ale dnes už zapomenutých. Tyto nadšenecké, svou kvalitou ovšem rozhodně ne amatérské stránky nabízejí fotogalerii českých regionálních železnic i s popiskami a s údaji o historii tratě. Stránky vynikají spontaneitou – netvoří je žádný systematicky vedený katalog, ale spíše deník jejich autora, jenž hledáčkem fotoaparátu zaznamenává své jednotlivé výlety po lokálních železnicích. Pokud vás také fascinuje genius loci železnice, neváhejte a rozhodně tuto adresu navštivte.

–jau–, –mš–

## MHD ve světě

**LINEC (Rakousko):** Příměstská dráha Linzer Lokalbahn (LILo) objednala u konsorcia ADtranz-Stadler 8 nízkopodlažních šestnápravových tříčlánkových vozů napájených 750 Vss v ceně 28 miliónů švýcarských franků.



**PORTO (Portugalsko):** Roku 2000 má být otevřena první linka rychlodrážní tramvaje s vozovnou, během tří dalších let má být dokončena síť čtyř tratí v celkové délce 70 km. Systém v hodnotě 840 mil. ECU bude provozován 72 tříčlánkovými nízkopodlažními vozy štrasburského typu Eurotram. Dvě tratě budou zcela nové, dvě vzniknou přestavbou dosavadní tramvajové tratě o rozchodu 1000 mm. Síť bude povrchová, pouze 5,9 km bude vedeno v tunelu pod centrem.

–paf–

Metro (12. 8. 1999)

### Příště budu raději dělat hluchého

Dne 22. července jsem jako řidič tramvaje 19 poskytl v prostoru mezi zastávkami Nákladové nádraží Žižkov a Biskupcova informaci německy mluvící skupince týkající se hotelu, neboť slušně zaklepalí na mou kabinu. Po jednověté odpovědi jsem kabinu zavřel a pokračoval v jízdě stanoveným směrem. Jaké bylo mé překvapení, když v následujících dnech přišlo služební hlášení, neboli upozornění z Dopravního podniku, zřejmě kontrolního pracovníka, který jel v danou chvíli v protější tramvaji. V hlášení stálo, že jsem se za jízdy bavit a měl zároveň otevřené dveře kabiny. Za informace se platí a já jsem za své chování k cestujícím zaplatil pokutu 500 korun podle řádu o z. ED, protože jsem porušil dané předpisy. Proto se předem omlouvám všem cestujícím, kteří budou požadovat jakékoli informace. Budu raději mlčet a čekat, až si bude stěžovat někdo jiný, že jsem nezareagoval a předstíral hluchého.



Večerník Praha (12. 8. 1999)

### Kulovnice místo lístku

Nenávistné pohledy, nadávky či facky. S tím vším se při výkonu svého posádky setkávají revizoři jízdenek, takže by se dalo říci, že jsou otrlí a nic je jen tak nerozhodí. Před několika dny však jeden z nich nejspíš zůstal stát s otevřenou pusou. Jakmile poblíž zastávky Na padesátém vstřčil služební odznak pod nos 24 letého muže, začaly se dít věci. Chlapík totiž po krátkém šacování místo lístku vytáhl krátkou kulovou zbraň. Šlo sice o repliku, ale to kontrolor nevěděl, takže se nejspíš silně orosil. Zlotřilý puškař navíc skrze zuby cedil rozmanité výhrůžky. Westernový výstup zakončili až muži zákona, kteří ozbrojeně spoutali.



Večerník Praha (13. 8. 1999)

### Místo brambor metro!

Věřte mi, že v Dopravní podniku Metro řeší někdy zapeklité případy a stížnosti. Agenda je to pestrá a klienti, kteří se na pracovníky metra obracují, se rekrutují z nejrůznějších skupin občanů. Může jít i o kuriózní dotazy nebo stížnosti. Práce je s tím mnoho, a tak je vítaným osvětlením každá příležitost pro zasmání. Jak jsem měla možnost dopravníky poznat, mají pro humor smysl a smějí se rádi. Vyprávěli mi například i tuhle veselou příhodu: Došel do dopravního podniku čerstvý restituent. Pán měl štěstí, byl mu totiž vrácen značně lukrativní majetek, dům ve středu Prahy, v Londýnské ulici. Přišel rozhorlený se svojí stížností a prý: „Co s tím uděláte? Vrátili mi dům, jdu tam na obhlídku, tak jsem se zastavil i ve sklepe. Jestli tam třeba nezbylo nějaké uhlí, víte? A představte si to: místo sklepa mi pod barákem jezdí metrol! A zcela důrazně opakoval svůj dotaz: „Tak co s tím budete dělat?“

Vybral ing. Jan Urban

# PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

Tajenka z čísla 8: Nemoc přijíždí na koni a odchází obvykle pěšky. (Latinské přísloví)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

A																			
B																			
C																			
D																			
E																			
F																			
G																			
H																			
I																			
J																			
K																			
L																			

**VODOROVNĚ:** **A.** Šplhavý pták; tropická rostlina; levhart (zastarale); svůdná žena. – **B.** Jak (rusky); části těla; textilní materiál; roční období; rolety. – **C.** Glycerid; kraslický podnik; pročpak; Karel (domácky); druh bavlny. – **D.** Druh pryskyřice; bolivijská flétna; pcháč; náš bývalý tenista; solmizační slabika. – **E.** Označení našich letadel; spojka; japonský mys; dravec (slovensky); podél. – **F.** Původce nálezů; jméno psa; dravec; značka hodinek; Donald (domácky). – **G.** Ibsenovo drama; španělská hora; štihlá palma; madridský klub; zkratka. – **H.** Ženské jméno; svislá jeskyně; vůně; výjma; název písmene. – **I.** Jméno Mc Baina; slovenská předložka; značka aut; jižní plod; korýši. – **J.** Kouř; roční období; konec; spojka; aromatická bylina. – **K.** Cupido; šlechtický titul; chorvatský ostrov; prudké napadení; ženské jméno. – **L.** Popelnice; náš skokan na lyžích; slovenské ženské jméno; nemilosrdná.

**SVISLE:** **1.** Proutěná nádoba; část domu; Eduard (domácky). – **2. 2. díl tajenky.** – **3.** Mauglího druh; druh kaučuku; infekční nemoc. – **4.** Sykavý zvuk; ženské jméno; korálový ostrov; značka radonu. – **5.** Pramátí; kilogramy; ženské jméno. – **6.** Bezhrbý velbloud; véna (anatomicky); palivo. – **7.** Sarmati; náš PZO; oddělení nemocnic. – **8.** Hudební nástroj; řepa (slovensky); předložka. – **9.** Slovenská spojka; latinský překlad bible; choroba. – **10.** Uzlík v tkanině; akvarijní rybka; hle (nářečně). – **11.** Lékárenský nováček; zpěvohra; vlákno. – **12.** Obilnina; obraz svatých; SPZ Berouna. – **13.** Cito-slovce podívu; vědérko k čerpání vody (zastarale); trhavina. – **14.** Korýš; jednotka tlaku; ženské jméno. –

**15.** Ošklivý nehet; lék (slovensky); staré počítadlo. – **16.** Vojenská osoba; Twainovo jméno; žluté barvivo. – **17.** Značka argonu; svobodný statek; jméno papouška; značka zlata. – **18.** Dobrý nápoj; obsah zlata v minci; jasanový cukr. – **19. 1. díl tajenky.** – **20.** Snad; Arab; Izabela (domácky).

**Pomůcka:** Alor, anata, Irako, koir, Olib.

PaedDr. Josef Šach



# Východná 1999

srcích rovněž výlet do Važecké jeskyně. Málo které dítě navštívilo tak nádherné prostory. V neposlední řadě se táborníci zúčastnili folklórních slavností ve Východné. Jde o největší festival svého druhu ve střední Evropě. Národní kroje a zpěvy mnozí z nich viděli a slyšeli poprvé a zcela určitě si vše uchovají ve své paměti.

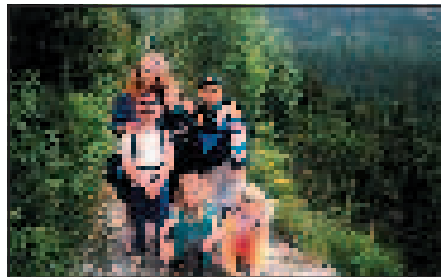
Vybraní, sportovně zdatní jedinci z tábora odehráli mezinárodní utkání v kopané se žáky TJ Východná s výsledkem 6:9. Zbýlé dny byly vyplněny celotáborovou hrou a výlety do blízkého okolí.

Velké díky patří za skvělou kuchyň pánům Čermákovi a Mojžíšovi, dále zdravotnici Martině Jůzové a v neposlední řadě panu Knytlovi a hlavnímu vedoucímu panu Petru Fenikovi, bez kterého by se těžko tábor mohl uskutečnit. Všichni tito lidé spolu s vedoucími a praktikanty se zasloužili o překrásný letní tábor, na který děti jistě dlouho nezapomenou!

Snad mohla být větší podpora ze strany ZV o. z. ED a zjednodušení administrativy by mohlo tábor ještě zlepšit a tak připravit pro naše děti žijící ve smogu, který k Praze neodmyslitelně patří, ještě lepší a zdravější podmínky pro život, který si jistě zaslouží.

Je škoda, že se dětská rekreace dostala jaksi na okraj odborářského dění a pro řadu odborářů ve vedení naší organizace je dětská rekreace doslova neřešitelný problém. Doufáme, že v nejbližších měsících v odborové organizaci o. z. ED zavane svěží vítr, aby rozčeří stávající stojaté vody.

## Za kolektiv letního tábora Vítek Sojka



V letošním roce se nám opět podařilo uspořádat letní dětský tábor v podtatranské obci Východná, sice jen jeden turnus pro 34 dětí, převážně z řad zaměstnanců odstěpného závodu Elektrické dráhy. Objekt, ve kterém se tato dětská rekreace konala, býval majetkem o. z. ED, ale před dvěma roky byl prodán jako značně nerentabilní. Pan Petr Fenik si dal práci a dokázal uspořádat letní tábor za značně výhodných finančních podmínek. Děti strávily ve vysokohorských podmínkách překrásných 21 dní.

Každý týden se koupaly v krytém bazénu ve Svitu, kde vždy strávily příjemné dopoledne. Vedoucí v čele s pány Fenikem a Knytlem každý týden pro děti uspořádali celodenní výlet do zajímavého prostředí. K jednomu z nejnáročnějších patří ve Vysokých Tatrách přechod přes Bystré sedlo a tato túra se dětem velmi líbila a byly doslova nadšeny, že dokázaly nejen vedoucí, ale hlavně samy sobě a svým rodičům, že práce jen je v nich též sportovní duch a dokáží překonávat překážky jak v turistice, tak určitě i v osobním životě. Druhý výlet směřoval opět do prostředí Vysokých Tater a vedl na Popradské pleso a ti zdatnější jedinci vyšli i na Ostervu. Kdo ve Vysokých Tatrách byl, jistě uzná, že tyto dva výkony jsou kvalitní a pro naši mládež je to zážitek, který zanechá v jejich malých srdcích natrvalo nemsazatelné vzpomínky!

Cílem třetího celodenního výletu byl Slovenský ráj. Ani tento výlet neměl chybu. Mnozí překonali sami sebe a cestu z Čingova přes Kláštorisko na Podlesok ušli jako správní turisté a se všemi žebříky a stoupačkami se srdnatě vypořádali. Všechny děti byly za skvělé výkony odměněny při nástupu v táboře. Nezapomenutelný zážitek zanechal v dětských

## Vlastníma očima Všechno není jenom špatné

*Kritika mnoha nedostatků našich služeb je většinou náplní této rubriky, tentokrát však učiním výjimku. Poslední zážitky při cestování městskou hromadnou dopravou jsem měl pozitivní.*

Ten první se odehrál ve Vrchlického ulici. Od 1. července tam byl vyhrazen jeden z pruhů v ranní a v odpolední špičce pouze pro autobusy. A tak naši klienti již nestojí v nekonečných pomalu se pohybujičích frontách, ale podél stojících automobilů se rychle přibližují svému cíli a nemusí nervózně pokukovat po svých hodinkách. Tato činnost zůstala jen řídicím aut. Po vyhrazeném pruhu v ulici V Holešovičkách a při odbočování do Nádražní ulice, přibýlo další místo, kde většina dostala přednost před individualisty. Ti z řidičů svých miláčků, kteří nebyli ochotni tuto, pro ně nepřijemnou pravdu přijmout, byli pokutováni přítomnou hlídkou policie. Po několika dnech si to již mnozí rozmysleli, zda zaplatí nebo budou čekat.

Někdo se určitě zamyslel i nad tím, proč čekat v autě, když autobusem svých chodě cíle dosáhl rychleji a bez zbytečných nervů v koloně. Doufáme, že vyhrazený pruh ve Vrchlického ulici bude mít dlou-

hého trvání a v dohledné době se dočká dalších „sourozenců“ na jiných místech v Praze.

Je to už více než tři roky, kdy naši kancelář navštívila mladá dáma a začala se nás vyptávat, zda děláme všechno proto, aby dopravní prostředky v Praze byly nízkopodlažní a umožňovaly tak přepravu osob se sníženou pohyblivostí. Naše odpovědi paní zřejmě moc nepotěšily. Dvojice zvláštních linek a několik málo nízkopodlažních vozů nebylo v té době ničím zvláště světoborným, ale lepší než situace na konci osmdesátých let.

Od té doby se však mnohé změnilo, nových nízkopodlažních autobusů přibývá, a tím i následně šedivého podtisku v zastávkových jízdnicích řádech, garantovaných spojů nízkopodlažními vozidly.

V jednom z nedělních podvečerů jsem nasedl do vozu z letošní dodávky, ještě nebyl vybaven cedulkou, na kolik miliónů korun nás přišel. Zvýšil se počet sedadel přístupných bez zdolání bariéry a interiér se mi zdál lépe provedený než tomu bylo v dřívějších dodávkách.

V tu chvíli jsem měl radost, že se pomalu, ale stále více a viditelněji v našich ulicích objevují vozidla, která mohou využívat všichni naši klienti bez rozdílu. Někdo může namítnout, vždyť to je běžný pokrok a bude mít pravdu.

Mnohokrát nadáváme, že je to či ono u nás špatné, a jak je to na západ od nás dobré. Neděvejme se však jen jedním směrem, stačí se kouknout pár kilometrů za naše hranice, ale na východ. Obyvatelé a návštěvníci metropole Slovenska nízkopodlažní autobusy nemají.

Přeji úspěšný start do nového školního roku.

-bda-



## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V září 1999 oslavují 60. narozeniny:

Jaroslav Chabr – M, služba voz. hospodářství (19), Otto Kauer – M, služba elektrotechnická (25), Božena Kulhánková – ED, odbor obch. – zás. (33), Robert Nespěšný – ED, prov. opravná tramvaj (19), Josef Podroužek – A, garáž Kačerov (24), Luděk Procházka – M, sl. ochran. systému (21), Václav Řešátko – ED, prov. opravná tramvaj (42), Zdeněk Vais – M, služba elektrotechnická (33), Wilhelm Wolf – R, odb. tržeb a jízdnic dokladů (30).

### V září 1999 oslavují 50. narozeniny:

Ivan Čížek – ED, provozovna Strašnice (32), Vít Dvořák – ED, provozovna opravná tramvaj (31), Karel Fiala – M, dopravní úsek (27), František Groulík – ED, prov. vrchní stavba (31), Josef Havel – M, služba elektrotechnická (30), Drahomíra Hlaváčková – R, přípr. dopr. procesu (16), Stanislav Chvála – M, služba sděl. a zabez. (22), Roman Kočí – A, garáž Klíčov (13), Bohuslav Kohout – M, služba ochran. systému (14), Karel König – A, garáž Kačerov (26), Pavel Kotek – ED, odd. údržba a služby (31), Antonín Koželuh – M, služba voz. hospodářství (20), Antonín Kříž – A, garáž Řepy (30), Jaroslav Lobl – A, garáž Vršovice (29), Jan Maxa – A, garáž Vršovice (17), Jaroslav Pavelík – ED, odd. údržba a služby (28), Pavel Polák – ED, provozovna Pankrác (20), Miloš Prokopec – M, služba staveb a tratí (25), Zdeněk Sova – M, odbor informatiky (10), Rudolf Toman – ED, odbor výrobní (32), Miloslav Vlk – M, služba staveb a tratí (21), Miroslav Vlk – A, garáž Vršovice (25), Petr Záleský – A, garáž Řepy (17), Jiří Žizala – ED, provozovna Strašnice (27).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

### Do starobního důchodu odešli:

Jaroslav Kozák – ED, prov. opravná tramvaj (43), Eva Muková – R, odbor nemovitého majetku (25). Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

### Vzpomínáme:

1. července 1999 nás ve věku 47 let opustil pan Jan Příbíl – M, dopravní úsek, který u DP pracoval 13 let.

## Úsmívy s DP-KONTAKTEM



Spytihněv