

I v krizových situacích se můžeme na zaměstnance a techniku spolehnout, tvrdí ředitel o. z. Autobusy Ladislav Špitzer

Minulé vydání DP-KONTAKTu přineslo obsáhlý rozhovor s ředitelem odštěpného závodu Metro ing. Ladislavem Houdkem, ve kterém jsme hodnotili srpnovou situaci v metru. Tentokrát jsme si o radostech i strastech pražské městské hromadné dopravy povídali s ing. Ladislavem Špitzerem, ředitelem o. z. Autobusy. Jediný nezávislý dopravní prostředek v Praze sehrál velice důležitou roli v prvních dnech po katastrofických záplavách, kdy pro mnohé městské části znamenal jediné spojení s centrem města. V současné době mají autobusy nezastupitelnou úlohu především při náhradě tratě C pražského metra. To však není jediný úkol, který naše autobusy v nejbližší době čeká.

DP-K Vážený pane řediteli, povídáme si měsíc po ničivých povodních, co vám uplynulé týdny řekly o odštěpném závodě a jeho lidech? Pevládají spíše pozitivní nebo negativní dojmy?

V úvodu bych chtěl všem pracovníkům odštěpného závodu poděkovat za vše, co pro závod, podnik a zejména naše cestující udělali. Opět se mi potvrdila stará pravda, že v krizových situacích se na lidi i techniku můžeme spolehnout. Dokázali jsme velice operativně, s vysokou mírou profesionality a kreativně reagovat na situaci a potřeby. Mnozí nedbali na osobní volno a v rámci možností daných zákony pracovali ve prospěch naší společnosti.

Doslova během několika hodin zmizely všechny drobné sváry či prosazování osobního zájmu, ať na garážích, v rámci závodu nebo celého podniku a všichni jsme začali táhnout za jeden provaz a vystupovat

jako schopný celek, s cílem odvést službu mimořádné kvality, čehož si velmi cením.

Mnohokrát jsem viděl, jak zaměstnanci v těžkých chvílích berou službu jako pomoc bližnímu. To v normálním stavu není až tak běžné, ale v těžké době tomu tak bylo, a to je potěšitelné a příjemné zjištění.

Jediné, co mi zaskočilo a trochu zkazilo dojem z posledních týdnů, byl postoj výrazné většiny zaměstnanců našeho o. z. k rekreačnímu středisku a dětskému táboru Nuzice, na kterém se také ošklivě podepsala velká voda, ale k této otázce se vrátím v příštím DP-KONTAKTu.

DP-K Jak náročné bylo zorganizovat ještě v měsíci srpnu podstatně vyšší vypravení než bylo původně plánováno, včtyř mnoho lidí bylo na dovolených a mimo Prahu?

Téměř ze dne na den jsme začali vypravovat o 130 vozů více a potřebovali jsme denně do služby o 284 řidičů více než v běžném prázdninovém provozu. Zaměstnanci se zachovali obdivuhodně. Přerušovali nebo končili dovolené, jiní na zasloužené volno ani neodešli. Mnozí volali a ptali se, jak mohou v této těžké situaci pomoci. Se zajišťováním lidí jsme téměř neměli problémy. Když už bylo jasné, že situace metra je vážná a zlepšení bude trvat velmi dlouho, začali jsme připravovat řadu opatření, abychom situaci zvládli.

DP-K Jak je to s vypravením vozů v současnosti, oficiální údaje hovoří o 1 332 autobusech, kolik jich je každodenně vypravováno a jak probíhá v současnosti pravidelná údržba?

Ničivá povodeň přišla, pokud se to vůbec dá o povodni říci, ve vhodné době. Přišla právě v prázdninovém období, kdy je vypravení nižší a tudíž nevznikly zásadnější problémy s vozidly. Technická vyspělost autobusů je na dobré úrovni, můžeme se na ni spolehnout. Rovněž připravenost byla a je díky našim za-



městnancům i úzké každodenní spolupráci s partnery z Karosy výborná.

V ranní špičce nyní – v září – vypravujeme 1 078 vozů, což je o 95 vozů více než jsme vypravovali v polovině června letošního roku.

Co se týče pravidelné údržby, jsou stejně jako v normální situaci dodržovány všechny normy a předpisy tak, aby byla zajištěna maximální bezpečnost provozu. Omezeny jsou pouze některé méně důležité práce vyžadující dlouhodobější odstavení autobusu, jako například čištění látkových sedadel mokrou cestou, vyžadující delší dobu na osychání.

DP-K Současná situace znamená velký nápor především na provozní pracovníky, jak se vám daří zvládat tuto nelehkou situaci?

Vyšší vypravení samozřejmě také znamená vyšší nasazení personálu, vyšší potřebu přesčasové práce, která má své nepřekročitelné limity. Proto jsme již v srpnu podnikli několik kroků. Kromě iniciace jednání o možnosti změny limitů, samozřejmě při dodržení platných ustanovení právních předpisů o denní době řízení, odpočinku mezi směnami a týdenním odpočinku atd., jsme si ověřili, jak jsme na tom s přesčasy u našich



Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti vyslovuje poděkování zaměstnancům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, zejména pak řidičům, dispečerům a organizátorům dopravy, kteří obětavě zajišťují provoz MHD v Praze ve ztížených podmínkách po srpnových záplavách.



Zprovoznění pražského metra

4 až 5



Informace o MHD v období po povodni

8



82. zasedání Komise pro dopravu a město UITP v Praze

12



Úpravy jízdních dob od letošního 31. srpna

19

Vozovna Pankrác vypravuje tramvaje už tři čtvrtě století



Dřevěné bednění pro betonování střešní konstrukce. Vozovna Pankrác se stala první (a až do stavby vozovny Hloubětín i jedinou) vozovnou, jejíž střešní konstrukce byla zhotovena ze železobetonu. Betonování proběhlo postupně po třetinách délky lodí; celá konstrukce tak byla rozdělena dvěma dilatačními spárami. V době od 7. do 24. července proběhlo betonování první třetiny vozovny a od 2. do 17. srpna 1926 se betonovala druhá třetina. Betonování poslední části haly proběhlo od 1. do 18. září 1926.

„Zadání práce

Práce zednická a dělnická zadána usnesením správní rady ze dne 23. a 30. března 1926 čj. 18548/26-D11 firmě Ing. Jan Matoušek, stav. inž. a stavitel, Praha - Smíchov, Nábřeží legií čís. 30.

Na práci zednickou a dělnickou došlo celkem 13 nabídek a výše jmenovaná firma byla v pořadí čtvrtá (Kč 4 427 143,57). Nabídky přepočítali techn. úředníci D11.



Fotografie ze 16. dubna 1926. Kromě parního vláčku a tzv. motorového pluhu byl nejběžnějším vozidlem na stavbě obyčejný dřevěný vůz tažený párem koní.

Kontrahent poprvé na stavbě dne 6. dubna 1926

Na stavbu nastoupili: p. stavitel Karel Němec (zástupce podnikatele), p. asistent Josef Kuhn, pan první dílovedoucí Ant. Soukup

Na stavbě přítomni: ing. Janda, Ing. Němec, geo-

metr el. p. a podnikatel ing. Matoušek. Podnikatel vozí rekvizity na staveniště.“

Tak začala 6. dubna 1926 stavba pankrácké vozovny. Zažloutlé stránky jednoho ze stavebních deníků (všechny se bohužel nedochovaly) nám krok za krokem popisují hlavní události ze začátku stavby vozovny. V létě 1926 bylo zaměstnáno na stavbě 50 tesařů, 60 betonářů, 30 kovářů a 150 pomocných dělníků. Tento počet se však průběžně měnil podle druhu a postupu prací.

Kdysi bývala na vozovně bronzová deska s plasticky provedeným znakem Prahy a nápisem:

ELEKTRICKÉ DRÁHY HLAV. MĚSTA PRAHY
POSTAVENO V LETECH
1926 1927.

Zřejmě ji odvál čas, nejspíš za druhé světové války. Připomínala stavbu, kterou bychom mohli také shrnout do následující lakonické statistiky:

Bylo provedeno přes 60 tisíc m³ výkopů. Pro beztmelé zasklení haly a umývárny bylo spotřebováno 10 vagónů skla, což jen pro halu vozovny představovalo 1920 tabulí skla silného 8 mm. K betonování vozovny bylo spotřebováno 150 vagónů cementu, 3 tisíce povozů písku a 27 vagónů železa. Pro bednění se spotřebovalo 55 vagónů dříví. Pozemek pro tramvajovou vozovnu a autobusové garáže měl celkovou výměru 27 839 m² (či 7 740 čtverečních sáhů, jak bývalo i ve dvacátých letech minulého století ještě zvykem uvádět i ve starších plošných mírách). Zastřešená plocha haly byla 10 800 m². Ve vozovně Pankrác bylo položeno pod širým nebem 1850 m remizních kolejí (včetně vjezdového trojúhelníku před vozovnou) a kryté koleje v hale vozovny představovaly dalších 2935 m kolejí a dalších 54 m kolejí bylo v interiéru umývárny. V kolejišti bylo 44 výhybek (včetně napojení na trať). Do haly vozovny bylo možné uschovat 150 motorových a 120 vlečných vozů.

Ocitujme si ještě část jednoho archivního dokumentu:

„Č.j. 64971

V Praze, dne 7. října 1927

Oběžník čís. 108

Částečné zahájení provozu z vozovny Pankrácké V pondělí dne 10. října t. r. bude zahájen částečný provoz ve vozovně Pankrácké tím, že prozatím budou z této vozovny vypravovány z části vozy tratí čís. 18 a 19.

Za tím účelem budou v neděli dne 9. t. m. večer



Betonování střešní nebylo lehkou záležitostí - žádné jeřáby, žádné „mixy“ s ramenem a hadicí, která by dopravila beton na místo určení. Výtah, dvoukoláky a lidské ruce...

zatahovati jednotlivá pořadová čísla těchto tratí dle přesných pokynů dozorcích orgánů místo do svých původních vozoven do vozovny na Pankráci, při čemž průvodčí těchto vozů odvedou tržbu do výpraven, odkud ráno vyjžděli.

V pondělí ráno vyjedou z vozovny Pankrácké vlaky tratě čís. 18 s těmito pořadovými čísly: Čís. 3., 5., 7., 9., 11., 12., 14. a 15. U tratí č. 19 vyjedou tato pořadová čísla: Čís. 1., 2., 3., 4., 5., 6., 8., 10., 12., 14. a 16.

Je přirozeno, že zahájení provozu v nové vozovně bude spojeno s přesunem personálu jednak z vozovny libeňské do vozovny žižkovské odtud do vozovny vinnohradské, vedle toho pak z jednotlivých vozoven do nové vozovny na Pankrác ...“

Vozovna Pankrác je z osmi dnešních aktivních pražských vozoven (počítáme i tu střešovickou) služebně čtvrtou nejstarší! V roce 1927 se stala největší z pražských vozoven a tento primát si udržela i poté, co na sklonku padesátých let přišla o dvě koleje při výstavbě dílny pro vozy T. Vždy měla nejvíc vozů i provozních zaměstnanců.

Podívejme se ještě na několik fotografií z doby její výstavby.

Mgr. Pavel Fojtík



A ještě jeden snímek z betonování. Je na něm zřetelně vidět prozatímní konstrukce s výtahem a schodištěm pro dělníky.

Staveniště vozovny v první etapě terénních prací někde z míst, kde je dnes ulice Na Veselí (ta ještě v té době

neexistovala). Snímku dominuje v pozadí areál zemské trestnice, před kterou si spokojeně bařá parní mašinka

s dvanácti výklopnými vozíky, odvázející vykopanou zeminu. Obrázek vznikl slepením dvou fotografií.



I v krizových situacích...

kmenových pracovníků. Současně jsme začali jednat o možnosti využití pomoci nabízené našimi kolegy z řady ostatních dopravních podniků.

Při pečlivém rozboru přesčasové situace jsme zjistili, že na tom nejsme špatně. Na konci srpna měli naši zaměstnanci na svém kontě průměrně 148 přesčasových hodin. Ze Zákonníku práce vyplývá osobní limit 416 přesčasových hodin za rok. Práci přesčas nechceme nikomu nařizovat, s pracovníky se na ní vždy chceme dohodnout, samozřejmě při zachování všech zákonem stanovených podmínek.

Positivně působí také fakt, že se nám podařilo získat 18 nových řidičů a ve zbytku září a v říjnu absolvuje kurzy dalších 40 lidí, což naší situaci výrazně pomáhá.

DP-K Mluvil jste také o pomoci řidičů z jiných měst České republiky, kolik řidičů vám pomáhá odjinud?

Pomoc z ostatních dopravních podniků jsme zajišťovali přes Sdružení dopravních podniků České republiky, které nám vyšlo vstříc. V sobotu 14. září jsme přivítali 54 řidičů z celé republiky. V neděli 15. září absolvovali potřebné školení a od 16. září jsou nasazováni na běžné pravidelné linky.

Na linkách teď můžete potkat celkem 56 řidičů z dvanácti měst, Brna, Českých Budějovic, Děčína, Hradce Králové, Chomutova, Karlových Varů, Mostu, Olomouce, Opavy, Ostravy, Plzně a Ústí nad Labem. K tomu musíme přidat ještě dvacítku polských řidičů zprostředkovaných iniciativně firmou Gall s. r. o. Tito řidiči nám pomáhali již v minulosti, kdy byl nedostatek našich kmenových řidičů. Všichni odvádějí chlapsky poctivou práci, za kterou jim patří velký dík.

DP-K Spolupracujete v těchto věcech s odborovými organizacemi a jak hodnotíte přístup dvou odborových organizací působících v odštěpném závodě Autobusy?

Ano, s odborovými organizacemi spolupracujeme velice úzce, se vzájemným pochopením a respektem. Obvykle jednou za čtrnáct dní se zúčastňují osobně, případně s některým z odborných náměstků, části jednání rady předsedů, kterého se zúčastňuje i předseda Federace řidičů autobusů (FŘA). S předsedy většinové organizace i FŘA se dále scházíme podle potřeby.

Vztah vedení a odborů záleží na komunikaci a zde musím říci, že v našem případě se obě strany snaží o nalezení kompromisů mezi chtěným a možným. Jsem rád, že k vypěstovaným pravidlům úzké spolupráce při řešení každodenních problémů či zlepšování podmínek práce se připojila i FŘA. Proto chci poděkovat představitelům odborových organizací za vstřícný přístup a korektní spolupráci.

DP-K Povodně přinesly také jev do té doby málo viditelný, vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy. Jaké jsou Vaše zkušenosti s touto novinkou a jak je hodnotí naši zákazníci?

Už několik týdnů se přesvědčujeme, jak prozíravé a politicky odvážné řešení se podařilo prosadit, když byly vyhrazeny jízdní pruhy pro autobusovou dopravu. Bylo učiněno opatření, které je jednoznačně ve prospěch městské hromadné dopravy, ale především kvality života ve městě. Mnohým obyvatelům Sever-

ního města se tak paradoxně dokonce zkrátila doba cesty do centra.

Poprvé se ukazuje v běžném provozu, že dokonalé oddělení autobusové dopravy od individuální dopravy vytváří žádoucí podmínky pro zkrácení cestovní doby, a tím i zvýšení kvality přepravy pro naše cestující.

Barevně vyznačené vyhrazené jízdní pruhy společně s aktivní detekcí na křižovatkách se světelnou signalizací ukazují možnosti autobusové dopravy do budoucna, stejně jako je tomu v mnoha zahraničních městech.

DP-K Odštěpný závod Autobusy žije v současné době nejen mimořádnou situací, ale také přípravou dalšího významného setkání, kde budeme opět dokazovat své schopnosti. Jak se připravujete na zasedání NATO?

Přípravy na zajištění dopravy při listopadovém summitu NATO probíhají, z pochopitelných důvodů nemohu bližší údaje uvádět. Je však otázkou dopravní cti, abychom dopravu při této akci, kdy do Prahy budou směřovat zraky celého světa, zajistili v co nejvyšší možné kvalitě, aby byl každý při odjezdu spokojen, stejně jako tomu bylo před dvěma roky během jednání Mezinárodního měnového fondu a Světové banky. Věřím, že všichni zaměstnanci udělají vše, co bude v jejich silách. Věřím v tvořivé schopnosti a um svých kolegů!

Pane řediteli děkuji za rozhovor a přeji mnoho úspěchů při zajišťování dopravy v nejbližších dnech. -bda-



Doba od poslední uzávěrky podnikového měsíčníku přinesla několik jednání vrcholného orgánu naší společnosti a na programu jednání bylo především projednávání aktuálních problémů pražské městské hromadné dopravy způsobných srpnovými povodněmi.

Dodavatelský systém rekonstrukcí metra. Po několikátý denním obsáhlém jednání schválilo představenstvo dodavatelský systém rekonstrukcí zatopených stanic metra. V této souvislosti představenstvo jmenovalo komisi, která bude sledovat a vyhodnocovat finanční toky v souvislosti s odstraňováním povodňových škod v metru. Představenstvo bylo pravidelně

Představenstvo projednalo

informováno o průběhu čerpání vody ze zatopených stanic metra a zajišťování provozu městské hromadné dopravy. Dále uložilo technickému řediteli zahájit přípravné práce na zabezpečení stanic metra proti více jak stoleté vodě, minimálně na úrovni hladiny dosažené v letošním srpnu.

Další projednávané body. Představenstvo dále projednalo materiály odložené z důvodu povodní. Schválilo hospodaření za první pololetí 2002 a vý-

kupy pozemků v souvislosti s výstavbou trati metra IV. C 2. Představenstvo dále schválilo uzavření smlouvy s PRE, a. s. na dodávku elektrické energie pro rok 2003. Představenstvo na svém zasedání 18. září 2002 přijalo usnesení, ve kterém vyjádřilo poděkování zaměstnancům Dopravního podniku, zejména pak řidičům, dispečerům a všem organizátorům dopravy, kteří obětavě zajišťují provoz MHD v Praze ve ztížených podmínkách po srpnových záplavách. -red-

Prodej jízdenek řidiči autobusů

Zakoupení jízdenky přímo v autobusu u našeho řidiče se již stalo samozřejmostí, ale nebylo tomu tak vždy, a proto je vhodné si zavzpomínat.

Po zapojení o. z. Autobusy do systému Pražské integrované dopravy na regionálních linkách řady 300, které zajišťují dopravní spojení příměstských oblastí s Prahou, došlo k 1. červnu 1996 k přechodu na odbavovací informační systém firmy MYPOL. Autobusy byly vybaveny novým zařízením pro výdej jízdenek a cestující, který nemá jízdenku za károu předem, si může jízdenku pro jednotlivou jízdu zakoupit přímo u řidiče.



Foto: Petr Malík

Tato jízdenka je označena předepsanými povinnými údaji.

Dnem 1. května 2000 byl zaveden doplňkový prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu na městských linkách Pražské integrované dopravy řidičem autobusu. Všichni řidiči autobusů o. z. Autobusy byli vybaveni jízdenkami nominální hodnoty 9,- Kč (základní přestupné zvýhodněné jízdné) a 15,- Kč (základní přestupné plnocenné jízdné). Tato skutečnost umožňuje zakoupení jízdenky i když v okolí zastávky není jiná možnost na koupi cestovního dokladu.

V následující tabulce je uvedena rekapitulace prodeje jízdenek včetně vyčíslení odvedených tržeb za měsíce leden – srpen roku 2002.

způsob prodeje	počet prodaných jízdenek v ks	odvedená tržba v Kč vč. DPH
prodej na linkách řady 300	926 129	9 031 238,-
doplňkový prodej řidičem	567 474	8 213 310,-
celkem	1 493 603	17 244 548,-

Doplňkový prodej jízdenek je charakterizován nárůs-

tem počtu prodaných jízdenek a nárůstem vybraných tržeb. V době zavedení prodeje bylo průměrně měsíčně prodáno 36 047 kusů jízdenek a průměrné měsíční tržby činily 531 695,- Kč. V průběhu roku 2002 bylo průměrně měsíčně prodáno 70 934 kusů jízdenek a průměrné měsíční tržby činily 1 026 664,- Kč. Došlo tedy zhruba k dvojnásobnému zvýšení. Nejnižší prodej jízdenek v letošním roce byl zaznamenán v měsíci březnu, kdy celková tržba činila 782 196,- Kč. Naopak nejvyšší prodej jízdenek byl zaznamenán v prázdninovém měsíci červenci, kdy tržba za prodané jízdenky dosáhla hodnoty 1 346 454,- Kč. Průměrný denní prodej jízdenek dosahuje hodnoty 2 336 kusů.

Prodej jízdenek prostřednictvím odbavovacího informačního systému firmy MYPOL na linkách 300 vykazuje ještě vyšší nárůstové charakteristiky. V době zavedení prodeje činily průměrné měsíční prodeje 41 406 kusů jízdenek a odvedené tržby dosahovaly hodnoty 383 607,- Kč. Letošní rok nám přinesl průměrný měsíční prodej 115 766 kusů jízdenek a vybrané měsíční tržby dosáhly průměrné hodnoty 1 128 905,- Kč. Z uvedených čísel tedy vyplývá téměř trojnásobné zvýšení. Nejnižší prodej jízdenek vykázal měsíc únor s tržbami 1 007 606,- Kč, nejvyšší tržby za prodej jízdenek byly dosaženy v měsíci květnu a činily 1 240 621,- Kč. Průměrný denní prodej jízdenek se pohybuje na úrovni 3 811 kusů.

Ing. Jiří Pařízek, ekonomický náměstek o. z. Autobusy



Několik dní před koncem září projednalo představenstvo návrh postupné obnovy a zprovoznění pražského metra. Z předloženého materiálu zpracovaného technickým úsekem ředitelství jsme připravili následující řádky.

S ohledem na potřebu co nejrychlejšího zprovoznění jednotlivých úseků či stanic metra je nutno definovat minimální, avšak nezbytný rozsah prací, které umožní provizorní provoz s tím, že definitivní dokončení obnovy bude již probíhat za provozu. Základní podmínkou tohoto postupu je zajištění takových podmínek, které zajistí stejnou míru bezpečnosti jako při normálním provozu, lze však připustit (v přijatelné míře) určité snížení kvality, samozřejmě jen po nezbytně nutnou dobu. Konkrétně to znamená, že některé stanice budou zpočátku projížďeny (nebudou sloužit pro cestující), v některých úsecích bude snížena rychlost, rovněž intervaly mezi následnými vlaky budou prodouženy. Z hlediska vybavení stanic je nutno počítat s tím, že v okamžiku jejich zprovoznění nebudou dokončeny všechny úpravy, v některých případech (u dvouvestibulových stanic) bude k dispozici pouze jeden vestibul. V počátcích obnoveného provozu lze připustit i určité snížení spolehlivosti. Například tam, kde budou k dispozici pouze 2 eskalátory z úrovně nástupiště (u ražených stanic), může dojít k výpadku a tím i k omezení nástupu cestujících. Stejně tak může výjimečně dojít k výpadku napájení, neboť nebudou zprovozněny všechny měnící a distribuční transformovny.

Z hlediska vlakového zabezpečovacího zařízení musí být dodržena 100% bezpečnost provozu, mohou se však častěji vyskytnout případy, které mají dopad do prodoužení následného intervalu mezi jednotlivými vlaky.

Závěrem je nutno upozornit na to, že v důsledku tohoto postupu dojde k určitému prodoužení lhůt pro dokončovací práce, je však naprosto zřejmé, že rozhodujícím hlediskem je co nejdřívejší obnovení provozu a pokud možno zprůjezdění jednotlivých tratí metra.

Výčet poškozených objektů a zařízení

V důsledku zaplavení došlo k rozsáhlému poškození stavebních objektů a technologických zařízení metra v postižených úsecích všech tří tratí. Souhrnně se jedná o tyto stavební objekty a provozní soubory, které je nutno obnovit a zprovoznit:

Zprovoznění tratí a stanic ze stavebního technického hlediska vyžaduje:

- statické posouzení,
- vysoušení
- mytí stanic a kolejiště včetně desinfekce,
- úpravy kolejového svršku a přírodní kolejnice,
- malby a nutné opravy podlah, výměny podhledů, dveří atd.

Obnova energetických zařízení zahrnuje fázi provizorního zprovoznění elektrických zařízení, tj. především:

- pronájem mobilních dieselařegátů,
- systém nouzového napájení pomocí staveništních rozvaděčů včetně kabelových,
- propojení,
- vysoušecí zařízení (sahary, „fény“, „Flair“),
- osvětlovací reflektory a svítidla,
- čisticí zařízení a prostředky,
- vzduchové kompresory a další.

Definitivní zprovoznění se dotýká:

- technologie měnících a distribučních transformoven,
- technologie distribučních transformoven,
- osvětlení stanic a přilehlých tunelů,
- trakčních rozvodů (kabely 22 kV a prvky rozvodu).

Zařízení, která bude nutné nahradit, repasovat nebo opravit, jsou dále shrnuta podle jednotlivých služeb a zahrnují především:

Zabezpečovací zařízení

- reléová zabezpečovací zařízení jak v kolejišti, tak v rozvodnách metra (přestavníky, stykové transformátory, kabely, návěstidla, napájecí části rozvodů zabezpečovacího zařízení, isolační transformátory, generátory, kabeláže atd.),
- vlakový zabezpečovač Matra PA-135 ve třech stanicích (skříňové Matra, napáječe, vybavení v kolejišti).

Sdělovací zařízení

- telefony Ericsson včetně ústředny, kabeláže, telefonů,
- telefonní dispečerská ústředna,
- přenosová zařízení PCM,
- hodinové ústředny zdrpky + hodiny a opravy rozvodů,
- opravy optických kabelů 228 vláken,
- výměny mezistaničních kabelů,
- opravy EPS ve stanicích,
- kamery průmyslové televize, opto přenosy, monitory, rozhlas,
- radiostanice stacionární i mobilní,
- označovací strojky,
- stoly přepravních manipulátů,
- majáky pro nevidomé.

Sílnoproudá zařízení

1. úplně zatopené prostory (pod vodou)
 - výměna přístrojů a rozvaděčů
 - repase nebo výměna kabelů (dle isolačního stavu): 22 kV; napájecí – trakční; silové nn; osvětlení – výměna za 3 nebo 5 vodičové.
2. prostory, kde se prostředí měnilo v době povodní na mokré (tj. voda stojí na podlaze, stéká po stěnách, skapává ze stropu při relativní vlhkosti 100%)
 - repase, případně výměna přístrojů a rozvaděčů – podle skutečného stavu
 - repase ukončení kabelů (koncovky 22 kV, silové rozvody a trakce) na základě měření isolačního stavu. U osvětlovacích kabelů přechod na 3 nebo 5 vodičovou soustavu tam, kde dosud není.
 - MDT Palmovka – provede se pouze repase.

Dálkové ovládání

- procesní stanice včetně připojení na páteřní optickou síť,
- připojení centrálního dispečinku na páteřní optickou síť.

Eskalátory a výtahy

Všechny zasažené stanice je bezpodmínečně nutné zpřístupnit alespoň z jednoho vestibulu. Repase eskalátorů a výtahů by měla ve většině případů spočívat v jejich rozebrání, vyčištění, promazání, revizi a opravě převodovek elektromotorů.

Zařízení ochranného systému

- staniční vzduchotechnika,
- hlavní větrání,
- čerpací stanice,
- kotelny, výměňkové stanice,
- vodovod, sanita,
- prvky tlakové ochrany.

Z hlediska obnovení provozu po etapách, které odpovídají prioritním potřebám z dopravního hlediska a zohledňují reálné technické, provozní i výrobní (z dodavatelského pohledu) možnosti, to znamená, že musí být provedeny tyto práce:

I. Stanice

Ve všech stanicích musí být provedeno omytí jednotlivých částí stanice a jejich desinfekce.

1. Trať C – stanice Hlavní nádraží a Florenc/C

Ve stanici **Hlavní nádraží** nebude nutné opravy provádět. Ve stanici **Florenc/C** je nutno provést výměnu technologických zařízení v měnících a sdělovacích místnostech (trafostanice, rozvaděče, vybavení reléových místností). Pro tyto úpravy technologie musí být provedeny nové sanační omítky ve zmíněných prostorách. Po změření kabelů – proměření isolačního stavu – dojde k výměně částí nevyhovujících kabelů trakčního vedení a silových rozvodů. Osvětlení v tunelech, které bylo repasováno zůstanou mimo svítidla, všechny kabely zachovány. Osvětlení na nástupišti stanice: musí být provedena kompletní jeho výměna včetně podhledů. Z důvodů hygienických byla odstraněna protipožární úprava ocelových nosníků nad nástupištěm a musí být proto nahrazena novým protipožárním obkladem. Dále je ve stanici nutno zprovoznit vzduchotechniku pro základní technologické místnosti. Podle předpisu hygienika se provádí demontáž přibližně každého páteřního dílu, jejího vymytí a desinfekce.

Elektrická část se musí vyměnit. U hlavního větrání je nutno demontovat tlumící buňky u ventilátorů a provést repasi vlastního zařízení. V čerpacích stanicích se musí vyměnit elektrická část. Ke zprovoznění všech slaboproudých zařízení a zabezpečovacího zařízení je nutno provést proměření a následně takové úpravy, které zajistí bezpečný provoz. Ve výhybkách před stanicí se provádí výměna bahnem znečištěného šterkového lože.

Obdobný rozsah prací u technologie a technologických zařízení se týká všech dalších povodní postižených stanic.

2. Trať A – stanice Muzeum/A

Stanice **Muzeum A** byla zaplavena přibližně do 1,5 m nad nástupištěm. Z hlediska technologie je nutné provést stejné úpravy jako ve stanici Florenc. Stavební práce pak přinášejí hlavně úpravy místností pro technologii.

3. Trať C – stanice Vltavská a Nádraží Holešovice

Ve stanici **Vltavská** musí být opět provedena výměna hlavních energetických a sdělovacích zařízení. K provozu bez cestujících nebudou provedeny úpravy na nástupišti a vestibulu (obklady, osvětlení). Musí být kompletně vyměněny eskalátory. Staré budou demontovány, provedeny stavební úpravy a k provozu s cestujícími namontovány nové.

Ve stanici **Nádraží Holešovice** se provádí výměna technologických zařízení. Na nástupišti stanice je nutná výměna osvětlení a podhledů. V traťových tunelech musí být provedena výměna osvětlení včetně kabelů.

4. Trať B – stanice Anděl a Karlovo náměstí

U stanic **Anděl** a **Karlovo náměstí** je nutno provést výměnu technologických zařízení. Obklady jsou

Foto: Petr Malik



pražského metra

pouze sejmuty, očištěny a desinfikovány. Nutná je výměna ekronu v podhledech a eskalátorových tunelech. K provozu budou provedeny obklady pouze do výše dosahu cestujících. Je nutná výměna osvětlení ve stanicích. Eskalátory je nutno vyčistit a repasovat.

5. Trať B – stanice Vysočanská, Českomoravská a Palmovka

U stanic Vysočanská a Českomoravská budou provedeny práce v obdobném rozsahu jako ve stanicích Anděl a Karlovo náměstí. Z hlediska energetických zařízení zvažuje firma Siemens rozsah možných repasí a výměn.

Stanice Palmovka neměla dotčenou měřírnu, která je ve vestibulu a je v provozu. Obklady a podhledy stanice Palmovka budou pouze vyčištěny a vráceny zpět. Musí být provedena repase eskalátorů.

6. Trať A – stanice Můstek/A, Staroměstská, Malostranská

Rozsah úprav ve stanicích Můstek/A, Staroměstská a Malostranská je obdobný jako u ostatních ražených stanic. K provozu bez cestujících nebudou provedeny úpravy na nástupišťích a eskalátorových tunelech. Musí být provedena repase eskalátorů. Ve stanicích Staroměstská a Malostranská budou, stejně jako u stanice Českomoravská provedeny repase nejprve dvou ramen.

7. Trať B – stanice Národní, Můstek/B, Náměstí Republiky, Florenc/B

Rozsah úprav ve stanicích Národní, Můstek/B, Náměstí Republiky, Florenc/B je obdobný jako u ostatních ražených stanic. Výjimkou je stanice Náměstí Republiky, kde musí být navržen a proveden nový obklad za nástupišťem.

8. Trať B – stanice Křižíkova, Invalidovna

Rozsah úprav ve stanicích Křižíkova a Invalidovna je obdobný jako u stanic v předcházejícím bodě 7. Ve stanicích Křižíkova musí být nově zrekonstruován vestibul, který byl silně poškozen.

II. Tunely

V tunelových částech, vyjma technologických zařízení (hlavní větrání, čerpací stanice), musí být obnoveno osvětlení včetně nouzového. To znamená výměnu všech svítidel a kabelů v tunelech, kde dosud nebyla provedena výměna těchto kabelů. Z hlediska zásuvkových stojanů v tunelech budou kabely proměněny a elektrická část stojanů vyměněna.

Ostatní dodávky ve smyslu obecného přehledu v úvodu této kapitoly budou již prováděny za provozu a postupně tak budou pro cestující zpřístupněny všechny stanice. I poté budou prováděny dokončovací práce, které by měly být hotovy do konce března příštího roku.

U všech provozních souborů, respektive jednotlivých technologických zařízení je (a bude i v dalších etapách) prováděna diagnostika z hlediska rozsahu

poškození, na jejímž základě se rozhoduje o tom, zda je efektivní (jak z hlediska nákladů, tak z hlediska provozu) provést opravu, či zda je nutno předmětně zařízení zčásti nebo zcela obnovit. Dosavadní zkušenosti ukazují, že oprava je možná zpravidla u těchto technologií:

Služba elektrotechnická

Z technologií spadajících do kompetence této služby (osvětlení, silové nn, napájecí kabely – trakční, kabely 22 kV, elektrické přístroje, rozvaděče) je možno opravit kabely, které byly úplně pod vodou, a to podle izolačního stavu zjištěného proměřením. Rovněž kabely, které byly v prostorech, kde se prostředí měnilo v době povodní na mokré, lze opravit na základě proměřením izolačního stavu.

Osvětlovací tělesa a rozvaděče je nutno vyměnit za nově.

Služba sdělovací a zabezpečovací

Z technologií spadajících do kompetence této služby lze opravou zprovoznit stykové transformátory a návěstidla. Ze zabezpečovacího zařízení PA 135 je možno využít pouze pás položený v kolejišti, ostatní části zařízení je nutno obnovit formou výměny. O kabelech zajišťujících propojení zařízení této služby je rozhodováno v každém jednotlivém případě podle izolačního stavu kabelu. Špatný izolační stav znamená výměnu, v opačném případě bude kabel ponechán v provozu.

Služba staveb a tratí

Z činností spadajících do kompetence této služby (objekty pozemních a tunelových staveb, kolejový svršek, přírodní proudová kolejnice) budou veškeré poškozené části obnovy v rámci oprav.

Služba technologických zařízení

Technologie spadající do kompetence této služby (eskalátory a výtahy) budou veškerá zařízení opravena. Výjimkou jsou eskalátory ve stanicích Vltavská, kde uvedení do provozu proběhne formou kompletní výměny tří kusů ramen novou dodávkou technologie. Kabely zajišťující napájení jednotlivých zařízení budou v rámci obnovy vyměněny za nehořlavé a bezhalogenové.

Služba ochranného systému

Z technologií spadajících do kompetence této služby (čerpačky, staniční vzduchotechnika, hlavní větrání, ventilátory, tunelový vodovod, rozvody teplé a studené užitkové vody, boilerly a zařízení OSM) budou v převážné míře opraveny případně repasovány a použity. Výjimku tvoří staniční vzduchotechnika, kde se doporučuje instalace nového zařízení z důvodu předjetí možným následným problémům z nedostatečné dekontaminace. Kabely zajišťující napájení zařízení budou proměřeny a rozhodnutí o výměně padne na základě jejich izolačního stavu.

U ostatních zařízení je většinou efektivnější provést obnovu, zachovány zůstanou jen některé opravitelné komponenty. V této souvislosti jsou rovněž zohledněny plánované akce modernizace a rekonstrukce objektů

a zařízení Matra v nejbližších 2 až 3 letech.

Rozhodující podmínky harmonogramů zprovoznění

a. Kritická cesta

- stavební připravenosti pro montáž energetických zařízení z hlediska vlhkosti v ražených stanicích,
- termíny vyvážení demontovaných materiálů a navážení nových zařízení.

b. Přehled problémů, které nejsou dořešeny

- oprava všech eskalátorů, případná výměna s ohledem na různé typy a tím i dodavatele oprav, zvláště pak ruské eskalátory na trati I. B,
- stanovení režimu průjezdných stanic z titulu požárního úniku cestujících.

Dosavadní postup prací a nejbližší výhled

– Projektová dokumentace

Po prohlídce stanic se v současné době na každou stanici zpracovává věcný přehled stavebních a technologických prací a zařízení, kde bude specifikováno co je třeba opravit nebo vyměnit. Na energetická zařízení, měřírny a distribuční transformovny se zpracovává projektová realizační dokumentace, která bude před uvedením zařízení do provozu potvrzována Drážním úřadem.

– Dodávky a subdodávky

18. září byl představenstvem naší společnosti projednán návrh dodavatelského systému obnovy a rekonstrukce pražského metra po povodni, který je v současné době na úrovni Inženýringu dopravních staveb, a. s. rozpracováván do jednotlivých smluvních vztahů s partnery zajišťujícími stavební, technologické a projektové práce.

– Dosud provedené práce

V současné době je ze všech zatopených objektů metra vyčerpána voda, probíhá mytí stanic, demontáž obkladů, podhledů a desinfekce těchto prostor. V technologických prostorách stanic Florenc/C, Vltavská, Nádraží Holešovice a Muzeum/A probíhají demontáže technologických zařízení. Tyto práce budou postupně pokračovat na dalších stanicích. Na stanici Florenc/C je již zahájena montáž nového zařízení do měřírny a distribuční transformovny a rovněž probíhají práce na montáži nového osvětlení stanice, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Výhled do konce roku

Trať A

- průjezd celou tratí – 21. prosince 2002
- stanice Malostranská a Staroměstská – průjezd bez cestujících – 21. prosince, provoz s cestujícími – 15. ledna 2003
- stanice Můstek – provoz s cestujícími – 21. prosince
- stanice Muzeum – provoz s cestujícími – 29. října

Trať B

- průjezd celou tratí – 30. ledna 2003
- stanice Anděl – provoz s cestujícími – 9. prosince
- stanice Karlovo náměstí – provoz s cestujícími – 9. prosince
- stanice Národní třída – průjezd bez cestujících – 30. ledna, provoz s cestujícími – 28. února 2003
- stanice Můstek – provoz s cestujícími – 30. ledna
- stanice Náměstí Republiky – průjezd bez cestujících – 30. ledna, provoz s cestujícími – 28. února 2003
- stanice Florenc – provoz s cestujícími – 30. ledna
- stanice Křižíkova – průjezd bez cestujících – 30. ledna, provoz s cestujícími – 30. března 2003
- stanice Invalidovna – průjezd bez cestujících – 30. ledna, provoz s cestujícími – 30. března 2003
- stanice Palmovka – provoz s cestujícími – 16. prosince
- stanice Českomoravská – průjezd bez cestujících – 16. prosince, provoz s cestujícími – 30. ledna 2003
- stanice Vysočanská – provoz s cestujícími – 16. prosince

Trať C

- průjezd celou tratí – 18. listopadu 2002
- stanice Florenc – průjezd bez cestujících – 12. října, provoz s cestujícími – 19. října
- stanice Vltavská – průjezd bez cestujících – 16. listopadu, provoz s cestujícími – do 21. prosince
- stanice Nádraží Holešovice – průjezd bez cestujících – 16. listopadu, provoz s cestujícími – 18. listopadu

Zpracoval technický úsek ředitelství ve spolupráci s IDS, a. s.

Foto: Petr Malík





Symbolická fotografie ze stanice Národní třída, připlavený karafiát a jedna z „obrazovek“ ze stanice Náměstí Republiky, které pracovníci o. z. Metro nacházeli na mnoha místech celé tratě.

Foto: o. z. Metro



Stanice Florenc, stanoviště přepravního manipulanta u vstupu do stanice ze Sokolovské ulice.



Voda se stále čerpá. Kontejner na odpadky sloužil jako přečerpávací stanice mezi dvojicí eskalátorů při vstupu do stanice Florenc na trati B. Florenc byla poslední stanicí odkud byla vyčerpána voda, celý proces byl ukončen až v polovině září.

Jak to vypadalo v metru?

Minulé číslo DP-KONTAKTu přineslo rozsáhlou fotodokumentaci ze srpnových katastrofálních povodní, která se setkala s pozitivním ohlasem. I v následujících měsících budeme sledovat situaci v pražské podzemní dráze a pravidelně se budete moci setkat s několika fotografiemi, které dokumentují stav a obnovu pražského metra. Dnes otištěné fotografie pocházejí z prvních zářijových dní, a tak na dotčených místech už v současnosti může být situace lepší než v době naší návštěvy, aby na konci března příštího roku se opět obnovil provoz v plném rozsahu tak, jak jsme byli zvyklí do 12. srpna letošního roku...
-bda-



Prasklá podlaha v zázemí stanice Vltavská. Stanice při naší návštěvě působila velice depresivně...

Další pohled do zázemí stanice Vltavská. Stejně fotografie můžete vidět z míst, kde vybuchla nějaká nálož. Tudy se „jen“ prohnala ničivá povodeň...





Vstupujeme z Václavského náměstí do stanice Můstek tratě A. K nástupišti nám zbývá zdolat ještě dvě třetiny eskalátorového tunelu... V těchto místech se zastavila voda, jak o tom svědčí stopa na obložení.



Díra v podlaze přestupního tunelu ve stanici Můstek. Tudy se dostávala voda z tratě B do stanic tratě A, neboť stěna nebyla postavena podle projektové dokumentace, metrová zeď byla nahrazena několikacentimetrovou příčkou...



Několik týdnů jsme mohli potkávat při přestupu ve stanici Můstek toto dílo Lukáše Rittsteina. Útok vody přežilo, ale i na něm zůstalo naplavené bláto.

Pracovní prostředí ve vytopených stanicích

Prahu postihla ničivá povodeň. Ve středu 14. srpna kulminovala v Praze Vltava a voda zatopila postupně celkem 17 stanic metra. Bezprostředně se začalo pracovat na odstraňování škod, které voda napáchala.

S tím vyvstala nutnost řešení otázky pracovního prostředí pro dodržení bezpečnosti našich zaměstnanců. Situace v zatopeném podzemí byla velice odlišná od normálního stavu. V postupně zpřístupňovaných prostorách nefungovala elektřina, všude přítomné bahno vytvořilo kluzký povrch a obtížné dýchací prostředí. V samotných prostorách stanic byl záplavovou vodou rozházen různý materiál, který znesnadňoval pohyb po prostorách metra apod.

Ve spolupráci s hygienickou stanicí byly stanoveny zásady pro pracovníky v postižených stanicích a vypracován seznam osobních ochranných pracovních pomůcek pro práci v zatopených prostorách. Zejména jsme byli upozorněni na nebezpečí obsahu kyslíčnicku

Měření kvality ovzduší členy Hasičského záchranného sboru o. z. Metro.



Stanoviště očišty u stanice Florenc na trati C.

uhlíčitého a metanu, který se může uvolňovat z bahna. Na druhé straně jsme byli ujištěni, že nehrozí náhaza tyfem. Postupně byla přijímána příslušná opatření k zajištění měření ovzduší v zaplavených stanicích, dostatečného odvětrání, provizorních WC, očišty zaměstnanců, očkování, desinfekce a mnoho dalších jiných opatření. Ne vždy byla tato opatření zaváděna bez problémů a tak rychle, jak bychom si představovali. Byla to ale pro všechny nová situace, se kterou jsme se museli vypořádat.

Po rekapitulaci a vyhodnocení období po záplavách můžeme konstatovat, že nedošlo ke zvýšení počtu pracovních úrazů ve srovnání se stejným obdobím minulých let. V přímé souvislosti s odstraňováním následků povodně na metru se nezvýšil ani počet one-

mocnění zaměstnanců. Můžeme si jen všichni přát, ať to vydrží i v následujícím období.

Hygienická stanice, jako dozorový orgán, situaci v metru monitoruje a vyhodnocuje, aby zvýšená rizika po zatopení stanic měla minimální dopad na zdraví našich zaměstnanců.

Na závěr shrneme, co hygienici doporučují pro to, aby rizika byla minimální. ① Dodržování základních hygienických návyků, ② při práci v zasažených oblastech nejíst a nekouřit. ③ Používat ochranné prostředky. ④ Vzhledem k možnosti vzniku drobných poranění jejich bezprostřední ošetření, včetně zajištění očkování proti tetanu.

Text a foto: Ing. Viktor Baier

Ve stanici Nádraží Holešovice je vzduch rozváděn pomocí igelitové nohavice a lutnového ventilátoru.





Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ	X-C	144	187
		102	152
			200

Titulní strana skládačky, která byla distribuována do všech poštovních schránek v Praze.

Titulní strana plánu Prahy, který zdarma obdrželo 40 000 Pražanů, kteří si v září zakoupili časovou jízdenku na další období.

Informace o MHD v období po povodni

Srpnová povodeň zasáhla zaběhaný řád života Prahy dost výrazným způsobem. Změnami musely projít nejrůznější sféry chodu města a operativní úpravy se nevyhnuly ani městské hromadné dopravě. Popisovat tyto vynucené změny však není náplní následujících řádek. Ty jsou zasvěceny problematice informování o mimořádných opatřeních v MHD v důsledku záplav.

S ohledem na rychle se vyvíjející situaci bylo nutné řešit problém, jak co možná nejrychleji a nejpřesněji informovat o aktuálních změnách v linkovém vedení veřejnosti.

V prvních dnech, kdy se stav linkového vedení měnil i několikrát v průběhu 24 hodin, bylo něco takového vcelku obtížné. Naše internetové stránky z důvodu zatopení uzlu na Palmovce do 16. srpna nefungovaly. Během krátké doby se ale podařilo domluvit spolupráci s jinými servery a využití internetu se tak už od 14. srpna stalo jednou ze součástí našich informačních aktivit. Po zprovoznění stránek našeho podniku bylo možné využít třeba i program pro vyhledávání optimálního spojení.

Povodeň zasáhla i síť informačních středisek. Od 13. srpna byla v provozu pouze střediska Muzeum, Letiště Ruzyně a Černý Most (to bylo uzavřeno 16. srpna z důvodu nefunkčnosti telefonních linek). Hned 13. srpna bylo ale zřízeno v budově centrálního dispečinku telefonické informační středisko (z původních dvou telefonních linek se v době kulminujícího zájmu veřejnosti, kdy bylo v provozu 24 hodin denně, rozrostlo až na 20 telefonních linek na jednotném telefonním čísle 96 19 18 17). Na dotazy zde odpovídali pracovníci informačních středisek posílení o přepravní kontrolory. V období největšího zájmu se počet telefonických dotazů za den pohyboval až kolem 6 000.

Z důvodu jednotnosti informací pro veřejnost byly od 14. srpna vydávány pravidelné svodky se souhrnem aktuálního stavu provozu, které byly podkladem pro tvorbu tištěných i elektronických informací. Od 15. srpna byla pro stanice metra, zastávky tramvají a autobusů a následně i plošný výlep po Praze vydávána schémata aktuálního linkového vedení. Ta byla zpočátku doplňována textovými informacemi o z. Autobusy a o. z. Elektrické dráhy, od 21. srpna pak jednotným textovým letákem. Textový leták a schéma se vydávaly v nákladu á 50 000 kusů zhruba každý týden v souvislosti se změnami v dopravě. Kromě stanic metra a zastávek povrchové dopravy byly tyto letáky předávány například i jednotlivým městským částem, Magistrátu hl. m. Prahy nebo Pražské informační službě a pro volnou distribuci umístovány do stojanů deníku Metro.

V celkovém nákladu 650 000 kusů vyšla informační skládačka se stavem provozu k 2. září 2002, která byla ve spolupráci s Českou poštou distribuována do pražských domácností a mimo jiné i přibližně do 300 pražských hotelů, cestovních kanceláří, ubytoven, restaurací a podobně. Dále byly aktualizovány mapy Prahy pro vitríny AWK ve stanicích metra. Stejná mapa byla umístěna i v 65 City light vitrínách firmy JCDecaux po Praze a v nákladu 60 000 kusů se ve skládané podobě distribuovala přes informační střediska a předprodejní místa jízdenek firmy Šoch. V tramvajích se objevilo aktuální schéma linkového vedení metra a tramvají, schéma noční dopravy (také v autobusech) a pro vitríny v zastávkových přístřešcích JCDecaux jednotný plakát s aktuálními informacemi (schéma denní MHD je tu průběžně obměňováno).

V metru byly od doby přerušení provozu v postižených úsecích zveřejňovány aktuál-



ní informace na stojanech v provozovaných stanicích u přepravních manipulátů, byl využíván i staniční rozhlas a informace podávali i jednotliví přepravní manipulanti. Na vybraných dopravních uzlech působili i označení informátoři z řad přepravních kontrolorů. K zavedení náhradní dopravy X-A, B, C byl vytvořen a nainstalován naváděcí systém v jednotlivých stanicích a k 26. srpnu byl zaktualizován rovněž informační systém v metru (tzv. teploměry, orientace apod.).

Významnou roli sehrávala i spolupráce s médií. Informace v deníku Metro byly zveřejňovány denně, od 19. do 25. srpna bylo navíc přímo v budově centrálního dispečinku zřízeno provizorní vysílací pracoviště rádia Regina, které se s přímými vstupy hlásilo do vysílání každých 30 minut s aktuálním zpravodajstvím o situaci v pražské dopravě. Pro informování cestujících byl využit i obrazový systém SWIFT ve stanicích metra Muzeum a aktuální textové informace se objevovaly i na elektronickém panelu na budově centrálního dispečinku.

Oblasti informování veřejnosti byla v období rozsáhlých změn v důsledku povodní věnována zvýšená pozornost. V průběhu období od poloviny srpna jsme se setkávali samozřejmě s nejrůznějšími ohlasy na stav linkového vedení, průjezdnost Prahy, vytíženost jednotlivých linek a v neposlední řadě také na informace o aktuálních změnách. Je vcelku potěšitelné, že velká část cestujících přijala vynucené změny v dopravě s pochopením a také stav informovanosti o změnách hodnotila převážně kladně.

-mis-

Foto: Petr Malík



Zkušební tratě metra



větrnostními vlivy neohříváním, mechanicky odolným žlutým krytem.

Vnitřní hrana přívodní kolejnice musí být od vnitřní hrany bližší pojezděné kolejnice ve vodorovném směru vzdálena 645 mm s dovolenými odchylkami za provozu ± 8 mm. Vzdálenost roviny pracovní plochy přívodní kolejnice od roviny temen pojezděných kolejnic ve svislém směru musí být 160 mm s dovolenými odchylkami ± 6 mm za provozu.

Zkušební trať depa Hostivař

Kolejové napojení zkušební tratě na kolejiště depa navazuje na výhybku č. 49 (1:7,5 – 150) vloženou do objízdny koleje halového komplexu. Stavební délka zkušební tratě je 2004 metry a je ukončena kolejnicovým zarážděním. Minimální oblouk $r=200$ m je ve spodní části trati, maximální stoupání 25‰. Použité výhybky jsou poměrové, tvaru „S“. Základní zabezpečovací zařízení - reléové zabezpečovací zařízení - reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71. Zařízení pro vyhodnocování volnosti kolejových úseků - kolejové obvody, vlakový zabezpečovač - ARS, PA-135 (buduje se SOP-2P).

Zkušební trať depa Zličín

Zkušební trať je kolejovým trianglem napojena na zhlaví depa výhybkou č. 101 (JS 1:7,5 – 150), v km 1,726 je zkušební trať výhybkou JS 49 1:7,5 – 190 propojena s kolejištěm firmy Siemens, Kolejová vozidla s. r. o. Na západním konci u služebního nástupiště je napojení na kolej pod jeřabovou dráhu.

Stavební délka zkušební tratě je 1805 metrů a je provizorně ukončena příčným pražcem. Po vyjasnění majetkoprávních vztahů bude stavební délka 1892 metrů a bude ukončena kolejnicovým zarážděním. Minimální oblouk $r = 1100$ m, maximální stoupání 25‰. Použité výhybky jsou poměrové, tvaru „S“. Základní zabezpečovací zařízení - reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71. Zařízení pro vyhodnocování volnosti kolejových úseků - počítače náprav Siemens Frauscher. Vlakový zabezpečovač - žádný.

Zkušební trať depa Kačerov

Zkušební trať ve splítkě s vlečkou vedoucí do žst. Praha-Krč umožňuje jako jedinému depu návaznost na ČD. Důvodem vybudování splítkové koleje jsou rozdílné průjezdné průřezy metra a ČD. Splítka je místo, kde průjezdné průřezy dvou souběžných kolejí do sebe zasahují. Osa zkušební trati je od osy vlečky vzdálena 0,5 m.

Kolejové napojení zkušební trati na kolejiště depa navazuje na výhybku č. 50 (1:9 – 300). Stavební délka zkušební tratě mezi splítkovými výhybkami M3 a M4 je 1223 metrů, stavební délka za výhybkou pro odbočení do depa ke kolejnicovému zaráždění je 138 metrů.

Minimální oblouk $r = 350$ metrů, maximální stoupání 18,7 ‰. Použité výhybky jsou poměrové tvaru „S“ a úhlové tvaru „T“.

V roce 1999 byla provedena oprava kolejového svršku, při které kromě čištění kolejového lože v celém profilu byly nahrazeny dřevěné pražce betonovými pražci v převážné části zkušební trati.

Základní zabezpečovací zařízení - reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71, zařízení pro vyhodnocování volnosti kolejových úseků - žádné (v horní části zkušební tratě kolejové obvody). Vlakový zabezpečovač - žádný (bude se budovat PA-135, nejpozději v roce 2003).

Zpracoval odbor staveb tratí o. z. Metro

Foto: o. z. Metro

Pro zajištění potřebného zázemí pražského metra je u každé tratě vybudováno depo. Pro trať A je depo v Hostivaři, pro trať B ve Zličíně a pro trať C na Kačerově. Každé depo má vlastní zkušební trať.

Zkušební tratě slouží ke zkušebním a ověřovacím jízdám souprav vozů metra, které prošly různými stupni oprav a dalším ověřovacím jízdám například vozidel nezávislé trakce, případně strojů traťové mechanizace. Z těchto důvodů jsou všechny tři zkušební tratě napojeny na kolejiště dep, jejichž součástí jsou též haly oprav, a v depu Hostivař je též připojena opravárenská základna metra.

Konstrukce všech tří zkušebních tratí je tvořena kolejovým svrškem tvaru S 49. Kolejnice S 49 jsou upevněny na žebrové podkladnici S4 pomocí upevňovacích prvků tvaru S 49. Kolejnicové pasy jsou namontovány na tvrdé impregnované dřevěné pražce uložené ve šterkovém loži založeném 0,5 metru pod niveletou horní hrany pražců. Rozdělení pražců v kolejovém poli je stanoveno druhu „d“, tj. 1640 ks na 1 km koleje, a to jak pro kolej bezstykovou, která je v přímé a v obloucích o poloměru $r \geq 550$ m, tak pro kolej stykovanou. Rozchod koleje je 1435 mm. Šterkové lože je z přírodního drceného kamene pro kolejové lože frakce 32 – 65 mm. Všechny další podrobnosti o kolejovém spodku, upevnění kolejnic, prostorovém řešení, rozměrech kolejového svršku a dalším jsou obsaženy v příslušných typizačních směrnicích, vzorových listech a ČSN.

Ke kolejovému svršku patří obdobně jako na podzemních tratích metra přívodní kolejnice, která zajišťuje dodávku elektrické energie pro zkoušené vozy metra. Upevňuje se vně koleje na pražce jako třetí kolejnice přizpůsobená pro spodní odběr. Ocelová kolejnice se zavěsí do nosníku izolátoru osazeného na závěsy přišroubované k pražcům. Přívodní kolejnice je zakryta před možností nebezpečného dotyku i před po-



Dopravní průzkumy v 1. pololetí 2002

Při provádění průzkumů spolupracuje ROPID zejména s Dopravním podnikem, studenty SPŠ dopravní v Motole a učni SOU zřízeného Dopravním podnikem. Již v lednu 2002 byl společně realizován průzkum noční hromadné dopravy, který potvrdil zvýšený zájem cestujících o přepravu v období noci a je podkladem pro rozšíření nočního provozu a změny v dalším období. Zjištěná vysoká přepravní poptávka v autobusech v úseku centrum - Praha 4 již vedla k posílení nabídky zavedením linky 513 a úpravám tras linek 504 a 509. Výsledkem opatření je zlepšení noční dopravní obsluhy v oblasti Kbel, Letňan a Novodvorské. Souhrnné srovnávací výsledky noční hromadné dopravy jsou uvedeny v níže uvedené tabulce.

Subsystém	Počet linek leden 2002	Počet přepravených cestujících 2002 / 1998	Změna v množství přepravených osob
Noční tramvaje středa/čtvrtek	8	9 900 / 6 740	+ 47 %
Noční tramvaje středa/čtvrtek	8	14 630 / 10 729	+ 36 %
Noční autobusy středa/čtvrtek	12	2 857 / 2 605	+ 10 %
Noční autobusy středa/čtvrtek	12	5 525 / 4 022	+ 37 %

Na uvedený průzkum navazoval i průzkum ranních výjezdů tramvají a autobusů (průzkum všech spojů v období 4.00 – 6.00), který byl ukončen před termínem prázdnin v polovině února. Většina změn stačila již být zapracována do jízdních řádů. Komplexní průzkum školních spojů provedený rovněž v lednu se odrazil ve změnách trasy linek 559 a 561 od 1. září 2002.

V dubnu se uskutečnilo několik větších akcí, a to zejména oblastní autobusový průzkum v sektoru východ, kterého se zúčastnilo 440 pracovníků (včetně SPŠ, SOU, DP). Průzkum referenčního data úterý 9. dubna zahrnuje informace o provozu 38 linek

MHD (bez školních) a o 6 linkách příměstské dopravy. Linky projíždějící vysočanskou estakádou a současně oblastí východ byly zkoumány ve své pravidelné trase, t.j. v předstihu. Uskutečněnou změnou je zatím pouze posílení linky 267 v ranním období, o dalších se jedná a není vhodné o nich informovat dříve než bude uzavřen celý proces jednání navržených změn.

Tři nejvíce vytížené linky v sektoru východ

Linka	Trasa	Přepravní výkon osobikilometrů v období 5.30-18.30	Průměrná obsazenost spoje na jeden vozkm 2002	Průměrná obsazenost spoje na jeden vozkm 1998
177	Poliklinika Mazurská - Chodov	241 703	53	45
136	Sídlíště Ďáblice - Sídl. Spořilov	118 563	41	31
271	Skalka - Háje	103 941	39	40

Od pátku 5. dubna do neděle 14. dubna se prováděl i dlouho očekávaný průzkum množství cestujících na železnici, na základě kterého se vyhodnocuje dopad tarifních změn z ledna 2002, ale i dopad na výši úhrady hlavního města Prahy za umožnění cestování po železnici na jízdní doklady PID. Z předběžných výsledků vyplývá, že ačkoliv celkové množství přepravených osob ve vlacích PID v Praze kleslo (o 5,4 % oproti dubnu roku 2001), počet cestujících na cenově výhodnější tarif Pražské integrované dopravy stále stoupá a podíl těchto jízdenek již na jaře před povodněmi přesáhl 50 %. Výsledky platné pro vlaky PID budou ještě upřesňovány a aktualizovány v průběhu října. Toto upřesnění je nezbytně nutné neboť současná míra využití železnice v Praze je odlišná z důvodu zavedení kyvadlové dopravy. Například cestujících nastupujících

na nádraží Horní Počernice ráno do vlaků ve směru centrum je dnes 12x více než letos v dubnu a obdobná situace je i na dalších nádražích.

Ve spolupráci s o. z. Metro byl letos na jaře celotýdenně zjišťován i zájem cestujících o přepravu metrem (v období pondělí 15. - neděle 21. dubna). Vzhledem k výlukám v důsledku povodní je však využití výsledků v rovině teoretické a význam pouze statistický. V situaci před povodněmi v průměrném pracovním dnu metro přepravilo 1,018 milionu cestujících. Procentuální poměr vůči hypotetickému průměrnému pracovnímu dnu je uveden v grafu, nejvíce se mu přibližuje úterý (101 % průměrného pracovního dne). Uvedené výsledky byly získány z automatických sčítacích zařízení instalovaných při vstupech a výstupech do placeného prostoru metra.

V květnu 2002 se v průběhu 14 dnů účastnili odborné praxe na ROPIDu studenti oboru Provoz a ekonomika dopravy ze SPŠ dopravní z Motola. Cílem praxe bylo srovnání pražské hromadné a individuální automobilové



Foto: Petr Malík

dopravy zakončené slohovou prací na téma „Pražané a doprava“. Ačkoliv rozsah práce byl časově omezen a přizpůsoben schopnostem studentů 2. ročníku ve věku 16 let, podařilo se získat cenné údaje od téměř 12 tisíc vozidel na 20 stanovištích průzkumu, například:

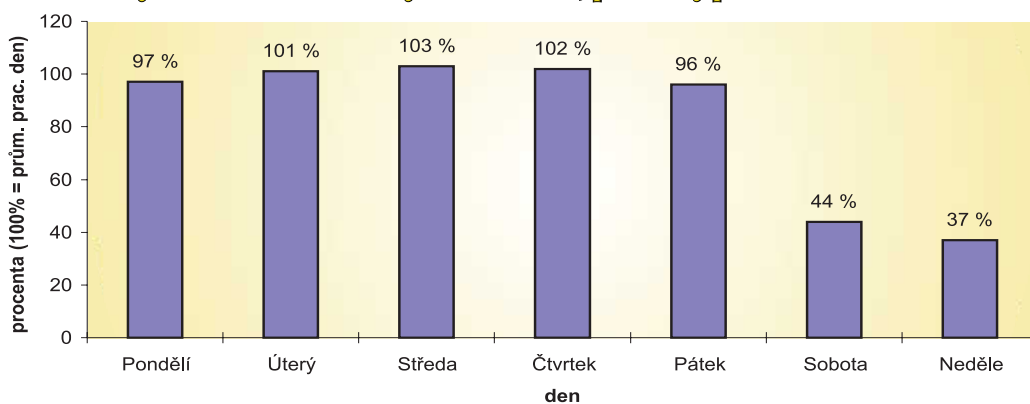
Průměrná obsazenost vozidla: 1,4 osob v osobním automobilu (autobusy MHD: 28,9 cestujících)

Průměrný roční výkon osobního automobilu: 20 293 ujetých km ročně

Počátkem června se uskutečnil na náměstí Bratří Synků anketní průzkum názorů Pražanů na vzhled a vnitřní uspořádání tramvají. Tehdy aktuální problematika v souvislosti s probíhajícím výběrovým řízením na dodávku nových vozů byla završena souhrnnou zprávou agentury TNS Factum. Z prezentovaných výsledků zaujal většinový názor o dostatečném počtu míst k sezení ve standardním uspořádání jedna řada u oken, jedna řada u dveří a 85 % spokojenost se zaváděním poptávkového otevírání dveří nových tramvají.

Ing. Richard Baxa, ROPID

Graf týdenní variace - všechny stanice metra, průměrný pracovním den = 100 %



Přepravní průzkumy v roce 2002

Na základě pravidelného sledování zatížení sítě městské hromadné dopravy na území hlavního města Prahy provedl dopravní úsek ředitelství v průběhu prvního pololetí letošního roku následující komplexní přepravní průzkumy:

- od 7. ledna do 15. února 2002 v pracovních dnech v období od 4.00 do 6.00 hodin byl proveden celosíťový tramvajový průzkum na trasách pravidelných i nájezdových linek z jednotlivých vozoven. Výsledky tohoto průzkumu byly podkladem k úpravám intervalů linek v ranním období pro jízdní řády prázdninového i trvalého poprázdninového provozu. Vzhledem ke změnám v tramvajové dopravě vyvolaným přerušením provozu metra, není tramvajový provoz v ranním období omezen;

- dne 9. dubna 2002 v době od 5.30 do 18.30 hodin byl realizován přepravní průzkum na 38 městských autobusových linkách a 6 linkách příměstské dopravy obsluhující východní část Prahy. Tento průzkum byl připraven a realizován ve spolupráci s ROPIDem; personálně se též podíleli pracovníci dopravního úseku

o. z. Autobusy, studenti SPŠ dopravní a učni SOU.

Uvedené přepravní průzkumy byly vyhodnoceny a výsledky vydány formou sborníku.

V rámci operativních průzkumů, které vyplynuly na základě požadavků z provozní nebo přepravní situace, byla provedena celá řada průzkumů a dopravních měření, které umožňují realizaci optimálního rozsahu provozu na základě skutečných potřeb cestujících veřejnosti. Tyto akce byly zaměřeny zejména na:

- průzkumy nočních linek MHD (v lednu sledováno 8 tramvajových a 12 autobusových linek);

- využívání vybraných autobusových a tramvajových linek MHD v požadovaných obdobích jak pracovního dne, tak i sobot a nedělí (například obslužnost Letiště Ruzyně, vytížení nově zavedené linky 100 v úseku Zličín - Letiště Ruzyně);

- ověřování přepravní kapacity nasazených vozů náhradní autobusové dopravy při výlukových akcích.

Při změnách provozu městské hromadné dopravy, které vyplynuly v důsledku záplav v polovině srpna, byla provedena řada operativních přepravních prů-

zkumů v souvislosti s vyloučením provozu metra a následným postupným zprovozněním některých jeho úseků. Průzkumy byly zaměřeny zejména na sledování přepravní zátěže:

- tras náhradní dopravy za metro: X-A, X-B, X-C a návazných úseků na rozhodující dopravní uzly (Nové Butovice, Smíchovské nádraží, Palmovka, Hloubětín, Pražského povstání, Hlavní nádraží, Vltavská, Jankovcova a další);

- ve spolupráci s odborem informačních systémů byla opakovaně sledována a vyhodnocována kvalita informovanosti cestujících veřejnosti jak v prostředcích MHD, tak i na zastávkách povrchové dopravy a ve stanicích metra.

Vyhodnocené výsledky těchto akcí sloužily jako podklad pro rozhodování o změnách pražské MHD.

Vzhledem k mimořádným událostem v provozu městské hromadné dopravy v Praze z důvodu povodní nebude dodržen původní harmonogram průzkumové činnosti pro letošní rok. Operativní průzkumy v důsledku postupného zprovoznění metra a návazné povrchové dopravy budou podle potřeby nadále pokračovat.

Ing. Zdeněk Mikula, dopravní úsek ředitelství

Preferenční opatření v roce 2002 a „povodňová“ opatření

V roce 2002 byla realizována v síti tramvajů a autobusů následující preferenční opatření:

Podle „Projektů preference MHD v Praze“:

Komunikace	Směr	Úsek	Délka	Realizace
1. Elektrické dráhy – podélné oddělovací prahy				
Svatovítská	do centra	Václavkova – Milady Horákové	65 m	červen
Komunardů	z centra	od čela zast. „Dělnická“ k ulici Dělnické	41 m	červen
Masarykovo nábřeží	oba směry	Na Struze – Myslíkova	361 m	červenec
Seifertova	do centra	Husinecká – Italská – Příběnická	220 m	září
Celkem			687 m	
2. Autobusy – vyhrazené jízdní pruhy				
Čimická	do centra	Písečná – U dětského domova	350 m	duben
Kukulova	Vypich	Šafránecká - Podbělohorská	300 m	květen
Českobrodská	do centra	Horní Hrdlořežská – 100 m před křižovatkou se Spojovací	650 m	květen
Celkem			1300 m	
3. Autobusy – jízda po tramvajových kolejkách				
Táborská	z centra	podjezd pod magistrálou – ul. Na Pankráci	200 m	květen
Celkem			200 m	

V rámci opatření po záplavách byla operativně realizována následující opatření:

1. Tramvaje – oddělovací mobilní prahy (klemfixy)

- Štefánikův most – v úseku před křižovatkou s nábřežím kpt. Jaroše – obousměrně,
- Nábřeží kpt. Jaroše – v úseku před křižovatkou s Letenským tunelem ve směru od Strossmayerova náměstí,
- Nádražní – v úseku za křižovatkou s ulicí Za Ženskými domovy ve směru z centra v délce 50 metrů,
- Havlíčkova – v úseku Na Poříčí – V Celnici ve směru k Masarykovou nádraží v délce 80 m.



Foto: Petr Malík

Dále byly na různých místech tramvajové sítě provedeny úpravy značení ve prospěch tramvajového provozu.

2. Autobusy – vyhrazené jízdní pruhy

- Most Barikádníků v celé délce ve směru do centra,
- Argentinská v úseku most Barikádníků – Plynární ve směru do centra,
- Argentinská v úseku Plynární – Bubenské nábřeží obousměrně (včetně jednosměrného úseku v ulici Za Viaduktem),
- Bubenské nábřeží v úseku Argentinská – stanice Vltavská obousměrně v tramvajovém pruhu,
- Hlávkův most v celé délce obousměrně v tramvajovém pruhu,
- Wilsonova v celé délce obousměrně,
- Mezibranská v celé délce ve směru z centra,
- Sokolská v celé délce ve směru z centra,
- Legerova v celé délce ve směru do centra,
- Nuselský most v celé délce obousměrně,
- 5. května v úseku Nuselský most – Náměstí Hrdinů ve směru z centra,
- 5. května v úseku Lounských – Nuselský most ve směru do centra,
- Děkánská vinice v úseku Na Pankráci – Pujmanové obousměrně,
- Ulice Na Pankráci – Táborská – Lounských v úseku Děkánská vinice – 5. května ve směru do centra,
- Seifertova v úseku Italská – Příběnická ve směru do centra (jízda po tramvajových kolejkách),
- Povltavská v prostoru Pelc-Tyrolky (ve směru Troja) včetně rampy na most Barikádníků ve směru do centra,
- Milady Horákové v úseku Na Valech – odbočka do AO Špejchar ve směru Letná,
- Strakonická v úseku K Přehradám – Barrandovský most ve vyznačených oddělených úsecích ve směru do centra.

Připravil dopravní úsek ředitelství



Foto: o. z. Autobusy

Na stránkách DP-KONTAKTu se čtenáři setkávají poměrně často s informacemi o UITP. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je zastoupen nejen v řídicím výboru UITP, ale řada pracovníků aktivně pracuje i v jednotlivých výborech a komisích, mimo jiné i v Komisi pro dopravu a město.

82. zasedání Komise pro dopravu a město UITP v Praze

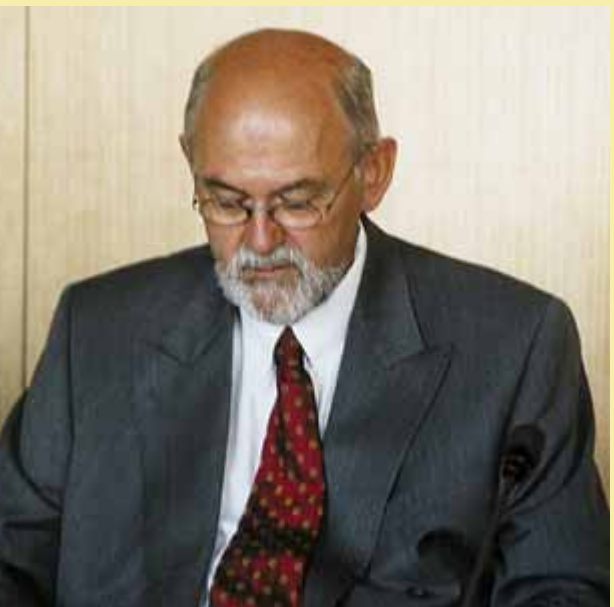


82. zasedání Komise se konalo ve dnech 26. až 27. srpna 2002 v Praze. Termín zasedání byl dohodnut již počátkem roku 2001 a nikoho ani ve snu nenapadlo, jak se jeho organizace v důsledku srpnových povodní zkomplikuje.

Zasedání bylo tvrdou prověrkou organizačních schopností hostitele, našeho Dopravního podniku, a všemi účastníky bylo hodnoceno jako zcela výjimečné. Vlastní jednání se konalo v hotelu Holiday Inn Congress Centre Prague vedle Kongresového paláce a zúčastnilo se ho 21 účastníků ze 13 evropských zemí a z Izraele. Osobně se zúčastnil rovněž generální sekretář UITP Hans Rat. Jednání vedl předseda komise dr. Herbert Felz, předseda představenstva Rheinbahn Düsseldorf.

Program jednání zahrnoval kromě prezentace pražského dopravního systému a Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti dalších jedenáct bodů podle předem připraveného programu.

Prezentaci našeho Dopravního podniku v kontextu zásad dopravní politiky města přednesl Ing. Zdeněk Došek. Účastníky jednání byla hodnocena vysoká odborná úroveň a vyváženost prezentace, která zahrnovala nejen zásady dopravní politiky, zásadní činnosti a výkony našeho podniku, ale i způsob financování, rozvojové programy města a dopravního systému i poskytované služby cestujícím. Diskuse k přednesenému referátu trvala 90 minut, což svědčí o obrovském zájmu, s jakým se tato problematika setkala u všech účastníků.



Z dalšího programu vybíráme například:

Opatření pro zklidnění dopravy – skupina pod vedením A. Westwella z Dublinu připravila Core brief (stručnou zprávu), ve které jsou shrnuty různé možnosti a způsoby zpomalovacích zařízení s důrazem na způsoby, které maximálně šetří autobusy veřejné dopravy.

Telematika ve veřejné dopravě – skupina, kterou vede W. Arnold ze Stuttgartu, připravila dotazník k uvedené problematice pro členy UITP.



Obsluha letišť veřejnou dopravou – byl předložen a projednán návrh Core brief, zpracovaný skupinou pod vedením T. Kaperu z Haagu. Cílem této práce je zmapování stávajících nebo připravovaných způsobů obsluhy letišť ve 12 evropských městech včetně rozboru podílu IAD, taxi a veřejné dopravy na obsluze těchto zařízení a doporučení nejlepších řešení.

Integrace zařízení pro veřejnou dopravu ve městě – materiál zpracovaný pod vedením H. Felze z Düsseldorfu shrnuje dobré příklady z praxe k této problematice (zastávky, zastávkové sloupky, městský mobiliář, dlažby, značení, vodící prvky, zeleň, ochranné prvky ap.). Materiál bude dopracován ve spolupráci s komisí pro městské dráhy a připraven pro tisk jako brožura.

Bezpečnost veřejné dopravy ve večerních hodinách – tento problém prostupuje napříč celým dopravním systémem a dotýká se nejen cestujících, ale i pracovníků v dopravě. UITP si uvědomuje jeho závažnost, a proto bylo rozhodnuto, že v roce 2004 bude uspořádána na toto téma samostatná konference.

Součástí každého zasedání bývá exkurze do zajímavých technických zařízení. Plánována byla návštěva rozvojového území u koncové stanice Černý Most včetně architektonicky oceněné stanice Rajska zahrada. Tento program jsme operativně změnili a pro účastníky zasedání jsme připravili prezentaci o řešení provozu MHD v průběhu pražské povodně. Obrazový materiál pohořel připravit a dodal pan Jiří Pytelka z o. z. Metro a živě ho komentoval ing. Jan Cibulka, vedoucí dispečinku MHD. Po prezentaci, která zapůsobila na účastníky především po profesionální stránce, jsme projeli trasu autobusové linky C nahrazující trať C metra z Pražského povstání do Holešovic, přes stanici Vltavská a zpět na Pankrác.

Stačili jsme předvést již zcela konsternovaným účastníkům zasedání i povelovou soupravu pro nevidomé a jejich komunikaci s autobusovými linkami na konečné stanici Pražského povstání.

Generální sekretář UITP pan Hans Rat se sešel s generálním ředitelem našeho podniku ing. Milanem Houfkem a požádal o svolání tiskové konference, aby mohl vyjádřit podporu Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a nabídnout pomoc nezávislých odborníků, kteří by se podíleli na hodnocení příčin povodně a formulaci opatření do budoucna a vyslovil obdiv nad profesionalitou, s jakou je obtížná dopravní situace ve městě řešena. Ve stejném duchu se pro tisk vyjádřili i prezident a viceprezident výboru pánové Herbert Felz a Ton Kaper. Prohlášení pana Rata pro tisk jste měli možnost si přečíst již v minulém čísle DP-KONTAKTu.

Společenská část programu zahrnovala projížďku historickou tramvají noční Prahou. Tato jízda, zcela mimořádně povolená, nabídla nejen kontrast osvětlených Hradčan a zcela temného Starého Města, ale ukázala také fungující systém městské hromadné dopravy.

Dalším nezapomenutelným zážitkem se pro účastníky stala návštěva Nelahozevsi, jejíž součástí byla prohlídka památníku Antonína Dvořáka v jeho rodném domě a návštěva renesančního zámku včetně prohlídky sbírky obrazů zde umístěných.

Všichni účastníci ve svém hodnocení konstatovali, že jsou vděční Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za to, že umožnil, aby se zasedání uskutečnilo a ocenili jeho vysokou profesionální, odbornou a společenskou úroveň.

Závěrem citujeme z dopisu pana Hanse Rata, který zaslal po návratu z Prahy:

„...toto zasedání, to byl skutečně úspěch po všech stránkách a rád bych proto všem lidem ve vašem podniku srdečně poděkoval...“

I já upřímně děkuji všem spolupracovníkům, především paní Žilkové, kteří mi s organizací, přípravou i vlastním zasedáním nezištně pomohli.

Ing. Marie Hosnedlová, technický úsek ředitelství
Foto: Ing. Alena Urbanová

Vlaky Českých drah pomáhají Praze a městskému dopravnímu podniku

I v současné svízelné dopravní situaci po přerušení provozu metra v centru Prahy lze po městě cestovat veřejnou dopravou poměrně rychle. Vlaku trvá cesta ze Smíchova, Libně či Hostivaře do centra kolem 10 minut, z Černého Mostu v kombinaci s autobusem dojedou Pražané za necelou půlhodinu. České dráhy v současné době přepravují v rámci Pražské integrované dopravy asi o 20 tisíc cestujících denně navíc. Jde o nárůst přepravy o 25 procent.

České dráhy zavedly první posilové spoje městské hromadné dopravy na železničních tratích již 13. srpna a hned první den přepravily několik tisíc cestujících. V současné době jezdí kvadrové posilové vlaky na dvou tratích a s dalšími pravidelnými spoji se nezanedbatelnou měrou podílejí na zvládnutí dopravních špiček v Praze.

Mezi Hlavním nádražím a Smíchovem v současnosti jezdí pravidelné a posilové vlaky v intervalu 10 až 20 minut a doba jízdy je 7 až 9 minut. Přes 50 párů posilových vlaků zde denně přepraví asi 10 tisíc cestujících a ve špičce dokonce přes 1 500 osob za hodinu. To odpovídá přibližně třetině hodinové kapacity linky X-B.

Druhá linka „železniční rychlodráhy“ spojuje Masarykovo nádraží s Libní, Kyji, Dolními Počernicemi a Běchovicemi. V Libni je zajištěna návaznost na linky městských autobusů a tramvají a v Kyjích má zastávku návazná linka č. 701 na Černý Most. Doba jízdy z centra na toto sídliště trvá tímto spojením i v současné době asi 25 minut. Posilové a pravidelné vlaky zde jezdí v sedle v intervalu 30 minut a ve špičce 10 až 20 minut. V nejdůležitějším úseku na okraji středu města mezi Masarykovým nádražím a Libní je špičkový interval dokonce pouze 8 až 15 minut. Posilové vlaky na této trase denně přepravují téměř 5 000 cestujících.

České dráhy zaznamenaly také růst zájmu o městskou a příměstskou železniční dopravu i na dalších linkách a v pravidelných spojích. Před povodněmi

bylo do systému Pražské integrované dopravy zařazeno asi 190 stanic a 420 vlaků. Ty denně přepravily na 80 000 cestujících. V současné době vypravujeme v centrální části Prahy navíc 160 vlaků denně a přeprava stoupla o 25 procent na asi 100 tisíc přepravených osob denně.

Tyto výkony jsou o to pozoruhodnější, zvážíme-li fakt, že drtivá většina příměstských souprav již řadu let přesluhuje a má věk 30 až 40 let. Podobné je to u mnoha tratí, kde lze najít i zabezpečovací systémy pamatující první republiku. Jde například o dopravu na Vyšehradě, kde stoupla frekvence vlaků o více než 100 procent. Jezdí zde navíc i odkloněné nákladní soupravy, které po povodních nemohou využít jiné tratě ve středních Čechách. V posledních dnech tam dokonce padl rekord v počtu odbavených vlaků, kterých bylo 386 za 24 hodin. V průměru tak stanicí projel každé 4 minuty jeden vlak.

Příklady rychlého vlakového spojení po Praze
Trať 011 Masarykovo n. - Libeň - Kyje - Běchovice - Klánovice (trať s plnou integrací)

Masarykovo nádraží - Libeň: doba jízdy 7 minut
 - Kyje: doba jízdy 11 minut
 - Běchovice: doba jízdy 16 minut
 - Klánovice: doba jízdy 21 minut

Trať 171 Hlavní nádraží - Smíchov - Radotín (trať s plnou integrací)

Hlavní nádraží - Smíchov: doba jízdy 7 až 10 minut
 Hlavní nádraží - Radotín: doba jízdy 18 minut

Trať 221 Hlavní nádraží - Vršovice - Strašnice - Hostivař - Horní Měcholupy - Uhřetěves (trať s plnou integrací)

Hlavní nádraží - Vršovice: doba jízdy 4 minuty
 Hlavní nádraží - Strašnice zast.: doba jízdy 9 minut
 Hlavní nádraží - Hostivař: doba jízdy 13 minut
 Hlavní nádraží - Horní Měcholupy: doba jízdy 16 minut
 Hlavní nádraží - Uhřetěves: doba jízdy 20 minut

Trať 231 Praha - Vysočany - Horní Počernice (trať s plnou integrací)

Masarykovo nádraží - Vysočany: doba jízdy 17 minut
 Masarykovo nádraží - Horní Počernice: doba jízdy 25 minut

Cestovat lze i v dalších směrech, například Zbraslav - Hlavní nádraží, Ruzyně - Dejvice - Masarykovo nádraží.

Tarif:

Ve vlacích platí vedle všech jízdenek a slev ČD také tarif Pražské integrované dopravy, tj. např. předplatní jízdenky tzv. tramvajenky, na tratích 011, 221, 171 a na trati 231 v úseku Hlavní nádraží/Masarykovo nádraží - Vysočany - Horní Počernice také v rámci plné integrace nově jednotlivé jízdenky za 12 Kč, resp. 6 Kč pro děti. Podrobnosti sdělí zaměstnanci Českých drah a naleznete je na informačních materiálech Pražské integrované dopravy.

Petr Štáhlavský, tiskový mluvčí ČD



Foto: Petr Malík

Výroční zpráva Sdružení dopravních podniků ČR 2001 - 3. část

Obnova vozového parku

Ve třetí a poslední části výňatku z Výroční zprávy Sdružení dopravních podniků (SDP) ČR za rok 2001 se budeme zabývat obnovou vozového parku v 19 dopravních podnicích, které jsou členy sdružení.

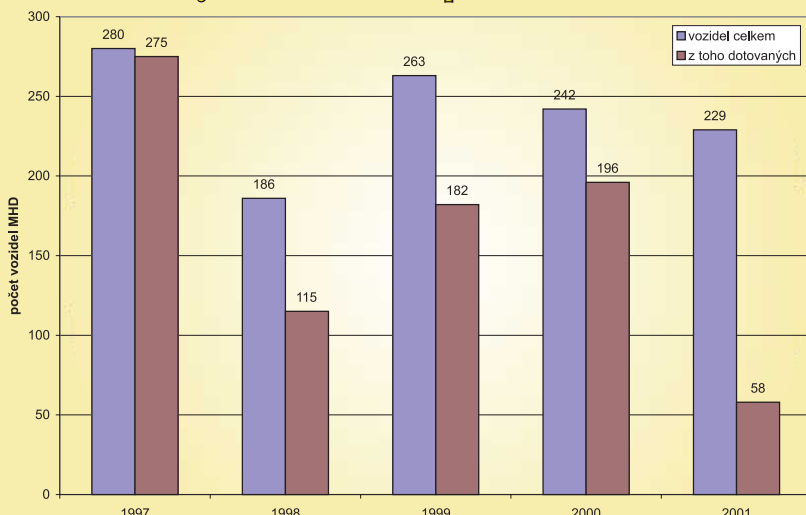
Schopnost obnovy vozového parku je bezesporu jedním z nejdůležitějších faktorů, ovlivňujících kvalitu městské hromadné dopravy. Avšak vzhledem k tomu, že se nyní nahrazují vozidla, pořizovaná převážně v osmdesátých letech minulého století za zlomek ceny vozidel současných, je to současně i záležitost nejvíce zatěžující rozpočty dopravních podniků, a zejména rozpočty městské. I když se jedná už většinou o vozidla kvalitativně mnohem vyšší úrovně, nízkopodlažní, s novými orientačními a odbavovacími systémy atd., nedostatek finančních prostředků nedovoluje dostatečně vysoké tempo obnovy a proto dochází současně i k rozsáhlým renovacím vozidel starších nebo prodlužování jejich životnosti, což pochopitelně reprezentuje zvýšené

provozní náklady a ještě na řadu let konzervuje stav nižší dostupnosti MHD pro cestující se sníženou pohyblivostí.

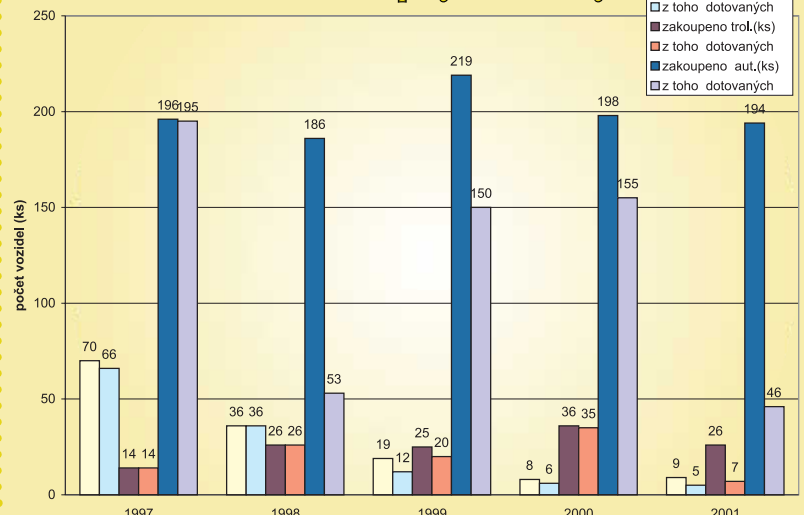
Proto se stal v polovině devadesátých let velmi významným program podpory obnovy vozového parku MHD státním rozpočtem. Důraz byl kladen zejména na nákup vozidel elektrické trakce, později i vozidel nízkopodlažních. Usnesením vlády ČR č. 632 z roku 2002 bylo rozhodnuto o pokračování tohoto programu do roku 2003 včetně.

Zatímco do roku 2000 byla v podstatě respektována potřebná výše prostředků na účast státu, v roce 2001 byla provedena prudká redukce z přibližně 550 milionů Kč minulých let (celková částka na vozidla i ostatní investice pro všechny provozovatele MHD, tedy i mimo SDP ČR) na 150 milionů Kč. Tomu odpovídá i prudký pokles počtu dotovaných vozidel z celkového počtu nakoupených dopravními podniky, jak vyplývá z tabulky č. 1 a grafů č. 1 a 2.

Graf č. 1: Počty vozidel MHD zakoupené celkem a z toho dotované



Graf č. 2: Struktura vozidel zakoupených a dotovaných

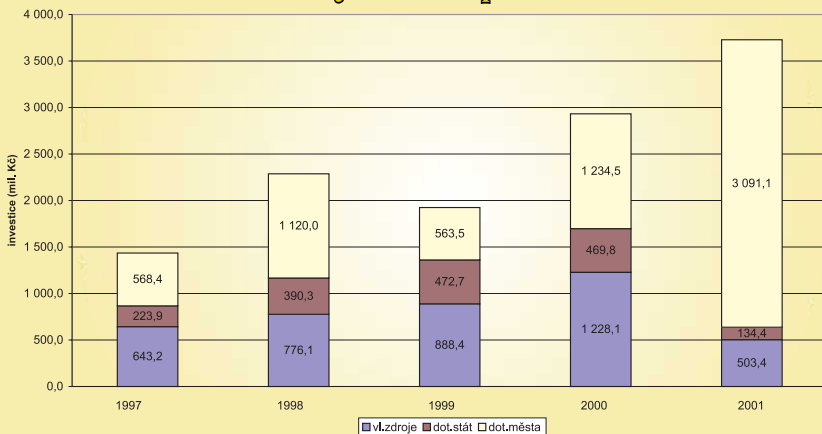


Jak dále plyne z tabulky č. 2 a z grafu č. 3, přesouvá se hlavní tíha investice do vozového parku na městské rozpočty. I když se může zdát, že celkový počet obnovených vozidel v roce 2001 prudkým snížením státní dotace nijak významně nepoklesl, je potřeba si všimnout, že masivní investice jsou poskytnuty zejména hlavním městem Prahou a z celkových městských dotací to činí 87 %! V grafu č. 4 je tatáž situace bez hodnot za Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost.

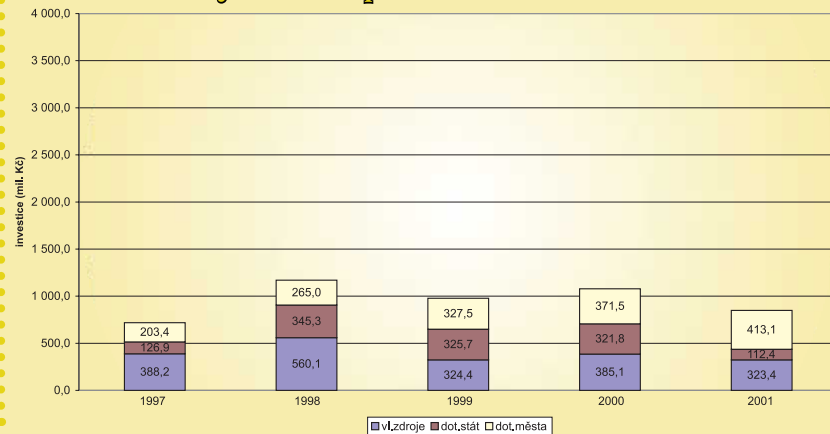
Jestliže tento trend poskytování investičních prostředků ze státního rozpočtu bude zachován, lze do příštích let očekávat i odpovídající snížení nákupů nových vozidel a všechny důsledky z toho vyplývající: snížení kvality dopravy, zvýšení provozních nákladů a v neposlední řadě i dopady u výrobců vozidel.

Ing. Antonín Macháček,
výkonný ředitel SDP ČR

Graf č. 3: Struktura investičních zdrojů do obnovy vozového parku MHD



Graf č. 4: Struktura investičních zdrojů do obnovy vozového parku MHD mimo DP Praha



Tab. č. 1: Státní dotace a obnova vozového parku v roce:

Dopravní podnik	2000								2001							
	státní dotace přiděl. (mil.Kč)	státní dotace vyčerp. (mil.Kč)	zakoupeno tram. (ks)	z toho dotovaných	zakoupeno trol. (ks)	z toho dotovaných	zakoupeno aut. (ks)	z toho dotovaných	státní dotace přiděl. (mil.Kč)	státní dotace vyčerp. (mil.Kč)	zakoupeno tram. (ks)	z toho dotovaných	zakoupeno trol. (ks)	z toho dotovaných	zakoupeno aut. (ks)	z toho dotovaných
1. Brno	60,0	60,0			12	12	20	15	20,0	20,0			12	4	27	5
2. České Budějovice	15,7	15,7			1	1	6	5	6,4	6,4					8	3
3. Děčín	13,3	13,3					11	7	3,2	3,2					4	3
4. Hradec Králové	33,5	33,5			7	7	4	4	5,2	5,2		2		2	2	2
5. Chomutov-Jirkov	3,6	3,6					4	4	0,8	0,8					1	1
6. Jihlava	7,7	7,7			2	2			3,8	3,8		1	1	3	0	
7. Karlovy Vary	8,8	8,8					7	5	2,6	2,6					4	1
8. Liberec	6,3	6,3					7	5	7,8	7,8					10	3
9. Mariánské Lázně	0,0	0,0							2,6	2,6					1	1
10. Most-Litvínov									5,2	5,2	1	1				
11. Olomouc	3,0	3,0	2				4	4	5,0	5,0	3	2			4	4
12. Opava	7,1						4	4	2,6	2,6		1			2	2
13. Ostrava	67,0	67,0	3	3	3	3	25	15	21,0	21,0	5	2	6		20	2
14. Pardubice	13,1	13,1			1	1	4	4	6,4	6,4			2	1	4	1
15. Plzeň	78,4	53,3	3	3	4	4	10	10	6,4	6,4			1	1	1	1
16. Praha	148,0	148,0					80	62	22,0	22,0					81	9
17. Teplice									2,4	2,4					7	2
18. Ústí nad Labem	5,3	5,3			2	2			3,6	3,6			1		3	3
19. Zlín-Otrokovice	24,0	24,0			4	3	12	11	8,0	8,0					12	3
celkem	494,8	462,6	8	6	36	35	198	155	135,0	135,0	9	5	26	7	194	46

Tab. č. 2: Investice do obnovy vozového parku (mil. Kč) - jednotlivé dopravní podniky

Dopravní podnik	1997				1998				1999				2000				2001			
	investice	vl. zdroje	dot.stát	dot.město	investice	vl. zdroje	dot.stát	dot.město	investice	vl. zdroje	dot.stát	dot.město	investice	vl. zdroje	dot.stát	dot.město	investice	vl. zdroje	dot.stát	dot.město
1. Brno	59,0	44,0	10,0	5,0	315,0	123,0	112,0	80,0	209,0	53,0	56,0	100,0	240,0	80,0	60,0	100,0	211,0	0,0	20,0	191,0
2. České Budějovice	49,0	35,6	4,9	8,5	70,2	45,6	12,6	12,0	34,8	21,7	12,1	1,0	43,5	12,8	15,7	15,0	45,1	27,7	6,4	11,0
3. Děčín	8,2	0,0	0,8	7,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	52,0	13,7	13,3	25,0	16,3	5,1	3,2	8,0
4. Hradec Králové	53,9	26,2	5,3	22,4	75,7	23,4	25,3	27,0	89,3	30,9	28,3	30,0	71,7	18,2	33,5	20,0	24,0	13,8	5,2	5,0
5. Chomutov-Jirkov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	2,5	2,0	0,5	15,6	0,6	3,6	11,4	3,5	0,7	0,8	2,0
6. Jihlava	7,5	2,7	2,2	2,5	12,7	3,9	6,3	2,5	14,4	4,2	7,2	3,0	15,4	0,2	7,7	7,5	18,9	8,2	3,8	7,0
7. Karlovy Vary	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0	3,0	1,0	5,0	15,0	2,0	5,0	8,0	31,0	15,0	9,0	7,0	15,0	9,0	3,0	3,0
8. Liberec	51,4	36,0	10,6	4,9	88,1	39,2	29,2	19,7	29,1	6,4	0,7	22,0	42,6	20,3	6,3	16,0	62,1	50,3	7,8	4,0
9. Mariánské Lázně	2,3	1,8	0,2	0,2	2,6	1,6	0,5	0,5	5,7	2,5	2,3	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	5,9	1,6	2,6	1,7
10. Most-Litvínov	42,4	35,6	6,1	0,7	12,1	7,7	3,6	0,8	24,7	19,8	4,2	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	28,5	22,6	5,2	0,7
11. Olomouc	19,0	6,0	1,0	12,0	58,0	32,0	24,0	2,0	48,0	22,0	24,0	2,0	23,0	13,0	3,0	7,0	23,0	10,0	5,0	8,0
12. Opava	12,2	7,4	2,7	2,1	3,7	2,5	1,2	0,0	6,1	0,1	2,4	3,6	17,8	0,1	7,1	10,6	7,2	4,0	2,6	0,7
13. Ostrava	272,0	133,0	54,0	85,0	231,0	160,0	52,0	19,0	196,0	95,0	75,0	26,0	244,0	174,0	67,0	3,0	162,0	97,0	20,0	45,0
14. Pardubice	28,4	3,7	4,2	18,5	50,1	17,4	6,7	26,0	63,6	18,7	13,9	31,0	30,9		13,1	17,8	39,1	27,7	6,4	5,0
15. Plzeň	24,8	0,0	2,5	22,3	84,0	0,0	42,0	42,0	157,1	0,0	71,6	85,5	152,5	5,0	53,3	94,2	57,6	20,2	6,4	31,0
16. Praha	717,0	255,0	97,0	365,0	1 116,0	216,0	45,0	855,0	947,0	564,0	147,0	236,0	1 854,0	843,0	148,0	863,0	2 880,0	180,0	22,0	2 678,0
17. Teplice	0,0	0,0	0,0	0,0	7,2	0,5	2,2	4,5	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29,3	0,5	2,4	26,4
18. Ústí nad Labem	52,5	46,2	5,3	1,0	105,0	91,4	12,6	1,0	28,3	19,0	9,0	0,3	17,6	12,2	5,3	0,1	26,2	0,0	3,6	22,6
19. Zlín-Otrokovice	38,0	10,0	17,0	11,0	46,0	9,0	14,0	23,0	50,0	25,0	12,0	13,0	81,0	20,0	24,0	37,0	74,0	25,0	8,0	41,0
celkem	1 437,5	643,2	223,9	568,4	2 286,3	776,1	390,3	1 120,0	1 924,7	888,4	472,7	563,5	2 932,6	1 228,1	469,8	1 234,5	5 728,8	503,4	134,4	3 091,1

Dopravní podnik hl. m. Prahy - podrobná tabulka

autobusy	369	83	36	250	371	216	45	110	601	304	147	150	478		148	330	459	9	22	428
tramvaje rekonstr.	5	4	1		0				0				71	70		1	145	5		140
tramvaje nové	199	24	60	115	0				0				0			0				
vozy metra nové	144	144			745				745	247			795	773		22	1 390	10		1 380
vozy metra rekonstr.	0				0				99	13			86	510		510	886	156		730
celkem	717	255	97	365	1 116	216	45	855	947	564	147	236	1 854	843	148	863	2 880	180	22	2 678

Innsbruck – tramvaje a trolejbusy



Rozsah městské dopravy v Innsbrucku je uměřený potřebám města se 130 tisíci obyvateli. Najdeme zde kromě městských úseků tramvaje a trolejbusových linek i dvě zajímavé tramvajové příměstské dráhy. Město je také významnou křižovatkou železničních tratí, od jihu přichází z Brennerského průsmyku Brennerská dráha, od západu ve směru od Bregenu dráha Arlberská, z východu přijíždějí vlaky z Vídně a Mnichova a od severu vede trať z Garmisch-Partenkirchenu. Innsbruck je rovněž významným střediskem zimních sportů, v letech 1964 a 1976 se zde konaly zimní olympijské hry. V roce 1976 na nich profitovala i městská doprava – v bývalém tiskovém středisku je v současnosti vozovna, kde jsou deponovány tramvaje, trolejbusy i autobusy.

Tramvajím ve městě předcházela výstavba parní příměstské dráhy na rozchodu 1000 mm do Hall im Tyrol (1891) a Iglsu (1900). Dále následovala již elektrická dráha Stubaitalbahn (1904) – opět s rozchodem 1000 mm, který se ujal i na tratích městských tramvajů. Jejich vznik se datuje až rokem 1905. Po roce 1927 město přebírá trať do Hallu a Iglsu, v té době je v provozu celkem 6 linek. Trať do Hallu a Iglsu byly elektrifikovány v letech 1908 až 1910, respektive v roce 1936. Stubaitalbahn se zajímavou zkratkou StB zůstává provozována do současnosti společností Stubaitalbahn GmbH. Rozsah sítě zaznamenal změny v 60. a 70. letech 20. století, které představovaly zrušení zejména tratě do Hallu. Rovněž došlo k výstavbě (do Amrasu) a rušení některých městských úseků.

Současná nabídka představuje linky č. 1 (Bergisel – Hungerburgbahn), 3 (Amras – Hauptbahnhof), 6 (Bergisel – Igls) provozované Innsbrucker Verkehrsbetriebe a linku StB (Hauptbahnhof – Fulpmes). Linky 1 a 3 jezdí ve všední dny a o víkendech v intervalu 7,5 minuty, večer se celotýdenně jezdí po 15 minutách. V noci tramvaje nejezdí. Během návštěvy v květnu letošního roku byl zaznamenán ve všech denních obdobích výrazný převis nabídky míst v dopravních prostředcích nad poptávkou. Linka č. 6, která má předměstský charakter a je vlastně prodloužením jedničky, je provozována celodenně v intervalu přibližně hodinovém. Linka StB vyjíždí celodenně zhruba v padesátiminutovém taktu.



K tramvajovým linkám se v Innsbrucku připojuje celá řada linek autobusových (označovaných pro nás neobvykle písmeny) a trolejbusové linky O (Olympisches Dorf – Allerheiligen plus 2 další řídicí pojízdné větve) a R (Gumpstr. – Rehrasse). Trolejbusová doprava ve městě vznikla na konci 2. světové války, byla zrušena v roce 1976 a zase obnovena v roce 1988. Nyní se po městě pohybují trolejbusy linky O v intervalu 5 minut ve všední den a 6 až 7 o víkendech, večer je takt po 15 minutách. Linka R má ve všední dny interval 7,5 minuty v sobotu a neděli 15 minut, večer celotýdenně jezdí každých 30 minut.

Velká většina zastávek tramvajů a trolejbusů je vybavena informačním systémem udávajícím nejbližší příjezdy. O operativnosti tohoto systému svědčí zkušenost během návštěvy města, kdy se během čekání na ukazateli elektronicky udávaný příjezd trolejbusu linky O posunul proti pravidelnému postupně až na + 8 minut.

Pro úplnost dodejme, že na konečné linky č. 1 Hungerburgbahn navazuje stejnojmenná lanová dráha.

Nyní se podíváme na vozový park tramvajů. V 60. letech k původním vozidlům přišly další ojeté vozy ze švýcarských a německých měst. V letech 1966-7 dorazily od vídeňské firmy Lohner článkové vozy č. 71 – 77 (které jezdí dodnes). V 70. letech obdržel dopravní podnik 8 dvoučlánkových vozů č. 82 – 89 z rušeného provozu v Hagenu (SRN), v 80. letech pak tříčlánkové Düwag z Bielefeldu. Z většiny bielefeldských vozů byl vymontován střední článek a vpraven do vozů č. 82 – 89. Tím byly získány dvousměrné tříčlánkové kapacitní vozy pro trať StB a zároveň dvoučlánkové tramvaje pro městské tratě. Na linku č. 6, která je v Iglsu vybavena smyčkou, jsou nasazovány vozy tříčlánkové jednosměrné.

Vzhledem ke své poloze v údolí řeky Innu, tísněné na všech stranách se zvedajícími horskými vrcholky, je město východištěm k výletům do atraktivního okolí. Nelze než jen doporučit romantickou jízdu po lesních svazích tramvajů č. 6 do Iglsu, případně výlet se společností StB do Fulpmes. Z šestky můžete vystoupit ve stanici Tunnelplatz a navštívit zajímavý nedaleký zámek Ambras ze 2. poloviny 16. století.

Ještě k jízděmu, jednotlivá jízdenka v jedné zóně, za kterou je v rámci dopravního svazu např. považováno i město Innsbruck, stojí 1,50 euro, ale za celodenní lístek (opět pro jednu zónu) zaplatíte 3 eura.

Ondřej Habr
Foto: David Janovský





Největším lákadlem Jihoafrické republiky jsou národní parky, kde člověk může sledovat zvířata ve volné přírodě. Zapomeňte však na naše zoo a různá zvířata na každém rohu, v národním parku si musíte každé zvíře najít.



V národních parcích je to s předností jednoduché, tu mají zvířata. Návštěvníci v autech jsou až na druhém místě, ale i v této situaci si zvířata dobře rozmyslí, kde mohou přejít.

Dříve zajišťovali dopravu po Durbanu rikšové, dnes se s nimi můžete setkat pouze na promenádě u moře. Ale zákazníci nevozí, můžete si je pouze vyfotit za příslušný bakšiš.



Vzpomínky na Afriku



Durban, největší jihoafrický přístav a jeho městská hromadná doprava. Zajišťují ji autobusy a zaplatíte vždy za počet projetých stanic. Při jízdě na sedm a více stanic byla cena o něco málo větší než našich 12 korun.



Meziměstskou dopravu po Jihoafrické republice zajišťují různé minibusy pro přibližně 20 zákazníků. Ve městě Mtubatuba je zřejmě zájem o dopravu velký, a tak dopravce zvolil i kapacitnější dopravní prostředek.

Zebru v Jihoafrické republice nepotkáte jen na přechodech v ulicích měst, ale také několik centimetrů od cesty v národních parcích.



Země mnoha protikladů, o které mnoho informací nemáme, i když tam někteří naši krajané v dobách předlistopadových našli dlouhodobý azyl. Až do začátku devadesátých let žila Jihoafrická republika v izolaci kvůli politice apartheidu. Dodnes se můžete setkat s bývalým dělením na bílé a černé části, ale rozhodně najdete rozvinutou zemi s veškerým komfortem běžným v Evropě, v některých směrech dokonce evropské zvyklosti převyšující. Nejsou zvláštností tvrzení některých návštěvníků z osmdesátých nebo začátku devadesátých let, že Jižní Afrika byla pro bílé doslova rájem na zemi. Bohužel, jen pro jednu skupinu obyvatel. V současnosti je velkým problémem země vysoká kriminalita v okolí velkých měst a také nezaměstnanost ve výši několika desítek procent. Pokud přijíždíte jako turisté a příliš se nezdržujete ve velkých městech, která stejně mnoho turistických zajímavostí nenabízejí, čeká na vás země s množstvím přírodních krás a v drtivé většině i velice příjemných lidí bez rozdílů barvy pleti. Navíc má Jižní Afrika další výhodu, v době naší zimy nabízí velice příjemné, v některých oblastech velmi horké podnebí. **-bda-**



Při cestě po Jihoafrické republice můžete navštívit i Svazijsko. Malé království, kde monarcha nemá žádný honosný palác a centrum hlavního města Mbabane tvoří kromě trhu a komerčních center také autobusové nádraží s klasickými autobusy a naháněči, kteří se snaží získávat klienty pro svou společnost.

Jízda na korbě, to je asi nejčastější způsob přepravy na jihoafrických případně svazijských silnicích, jejichž kvalitu můžeme Afričanům jen závidět.



Centrum světového obchodu s diamanty, Kimberley. Od přelomu devatenáctého a dvacátého století se můžete v ulicích tohoto města svést klasickou tramvají. V současnosti jezdí ze skanzenu u dolu na diamanty k radnici v centru města.

V pražské zoo můžeme tučňáky jen pozorovat, v okolí Kapského města se s nimi můžete i vykoupat nebo slunit na stejné pláži; stačí zaplatit 10 randů (přibližně 30 korun) a můžete na pláž, která je zároveň farmou pro chov „ptáků ve fraku“.



Severozápad Jihoafrické republiky zaujímá poušť Kalahari, kde pojedete několik kilometrů na rovných a liduprázdných silnicích, které tolik proslavily Spojené státy americké.

Vyprávění o trolejbusových prozovech na území bývalé Německé demokratické republiky se sluší začít v jejím hlavním městě. Berlín byl hlavním městem někdejší Německé říše od roku 1871 a byl jím až do tragického konce Hitlerovy Třetí říše. Po dobytí Rudou armádou na konci druhé světové války byl v červenci roku 1945 rozdělen na čtyři okupační zóny vítězných mocností. Z americké, britské a francouzské vznikl roku 1949 samostatný útvar Západní Berlín, zóna sovětská se stala základem hlavního města NDR. Z toho vyplývá, že dějiny trolejbusového provozu jsou v jeho prvopočátcích společné pro celý Berlín.

Za první trolejbusový provoz v Berlíně a na světě vůbec lze považovat 540 metrů dlouhou trať v oblasti *Kurfürstendammu*, pozdějšího centra Západního Berlína. Provoz byl zahájen 29. dubna 1882 a ještě téhož roku v červnu také ukončen. Vozidlo napájel osmikolový kontaktní vozíček, zavěšený na trakčním vedení. O dalším trolejbusovém provozu v Berlíně se toho také příliš mnoho nedochovalo. Z dostupných informací se můžeme dočíst, že existoval pouze od

Trolejbusy v NDR I - Berlín (1882, 1904 - 1905, 1912 - 1914, 1933 - 1973)

proběhl 3. února, kdy v troskách zůstalo bezmála 39 % města. Trolejbusový provoz byl zastaven a k jeho obnovování docházelo postupně až v letech 1948 (linka O33) a 1949 (linky O31 a O32). Rok 1949 byl zajímavý také tím, že od 12. května byla v souvislosti s vyhlášením Německé spolkové republiky zavedena nová měna *Deutsche Mark (DM)*, namísto dosavadní *Reichsmark (RM)*. Platila tedy i v sektorech Západního Berlína a původní říšská marka zůstala platidlem jen na území východního Německa, protože NDR vznikla později. To s sebou přinášelo problémy spekulativního charakteru západoberlinských obyvatel, snažících se využívat levnější jízdné nástupem do prostředků MHD na území východního Berlína a přes hranici sektoru se převézt už jako platící cestující. Opatření bylo zpočátku řešeno administrativním opatřením v podobě

Ost, ke kterému by stejně dříve nebo později muselo dojít. V lednu roku 1951 byla trasa linky O31 v oblasti čtvrti *Staaken* částečně zkrácena z důvodu dílčí úpravy hranice mezi britským berlínským sektorem a přilehlým územím NDR. Dne 15. prosince 1952 dokonce došlo k výměně oblasti *Nennhäuser Damm* za katastr přilehlý k letišti *Gatow*. Američané a Britové tak získali provozuschopné letiště, městská čtvrt *Staaken* připadla východnímu Berlínu a první trolejbusová linka musela být zkrácena do *Gartenstadt Staaken, Heidebergplan*. Jelikož však přišla o nejpodstatnější část své trasy, vydržela to pouhé dva dny. Od zahájení ranního provozu 17. prosince 1952 byla zrušena a nahrazena autobusy linky A31. Další západoberlinská trolejbusová linka O33 ji přežila o necelých osm let - zrušena byla 16. října 1961. Na první pohled se tak může zdát, že příčinou jejího zániku byla stavba proslulé berlínské zdi; šlo však jen o shodu náhod, protože zeď probíhala jižním směrem od její trasy ve značné vzdálenosti. Jako den ukončení provozu trolejbusů v Západním Berlíně je uváděno datum 22. března 1965, kdy vyjela naposledy linka O32.

Východoberlinský dopravní podnik *BVG Ost* (pozdější *VEB Berliner Verkehrsbetriebe*) začal provozovat trolejbusovou dopravu od 1. srpna 1951, kdy vyjela první linka O40 v trase *Robert-Koch-Platz-Ostbahnhof*. Trolejbusová síť se i přesto, že byla víceméně jen lokální, úspěšně rozvíjela. V letech 1956-1957 už měřila téměř 46 kilometrů a třicet trolejbusů typu LOWA vyrobených v saském *Werdau* bylo vypravováno na čtyři linky:

- O30 *Klosterstr.-Warschauer Str.-Leninallee / Dimitroffstr.-U-Bf. Alexanderplatz- Klosterstr.* (okružní linka pojížděná v obou směrech)
- O37 *U- und S-Bf. Lichtenberg - S-Bf. Biesdorf - Alt Marzahn, Kirche - Bürknersfelde*
- O40 *Robert-Koch-Platz - Prenzlauer Tor - Leninplatz - Ostbahnhof*
- O41 *Dimitroffstr./Leninallee - Marzahn, Bürknersfelde*

Od roku 1955 byl na trolejbusové linky také nasazován patrový náves. V letech 1964 a 1965 obdržel Berlín dodávku československých vozů Škoda 9Tr. Bylo jich celkem sedmáct a měly tradiční nátěr slonové kosti, typický pro německé prostředky MHD. Zároveň však byly také posledními novými trolejbusy v hlavním městě NDR, které v té době mělo necelých 1,1 milionu obyvatel. Počínaje rokem 1967 začala být trolejbusová doprava postupně omezována a od 2. února 1973 byla zcela nahrazena autobusy.

Rudolf Maren



Trolejbus Škoda 9Tr před známou „červenou radnicí“ na Alexandrově náměstí v centru východního Berlína roku 1968. Foto: Publikace „150 Jahre Berliner Omnibus“

15. prosince 1904 do 4. ledna 1905 v městské čtvrti *Johannisthal* na jihovýchodě města (součást pozdějšího východního Berlína), kde na trati dlouhé 1225 metrů jezdila dvě technicky nepřilíhající dokonalá vozidla. Jejich nedokonalost spočívala především v tehdy používaném systému pohonu Carla Stolla. Ani tyto trolejbusy totiž ještě neměly známé kladky. K jejich pohonu opět sloužil kontaktní vozíček posazený na trakčním vedení, který si trolejbus na laně vlekl za sebou. Třetí a poslední pokus s trakčním vozíčkem systému Stoll se uskutečnil od 20. dubna 1912 do 31. července 1914 na tři kilometry dlouhé trati v západoberlinské čtvrti *Steglitz* a dopadl v podstatě stejně jako oba předchozí. Důvodem k zastavení provozu byl navíc nedostatek provozního personálu po vypuknutí první světové války.

Historie moderního trolejbusového provozu v Berlíně se začíná psát od 24. prosince 1933. Tento den byl zahájen provoz linky A31 (později označované jako O31) jezdící v 6,7 km dlouhé trase *Bahnhof Spandau-Staaken* v západním Berlíně. Vozový park tvořily tři trolejbusy typu AEG Büssing. Druhá linka na území západního Berlína A32 (O32) v 9,4 km dlouhé trase *Breitenbachplatz-Bahnhof Marienfelde* zahájila provoz 2. května 1935 a třetí A33 (O33) v trase *Bahnhof Steglitz-Mariendorf, Kaiserstr./Mariendorfer Damm* 23. dubna 1942. Berlín měl v té době asi 4,5 milionu obyvatel. Pro linky byly dodány vozy SSW MAN a roku 1944 k nim na několik měsíců přibýly italské trolejbusy ukořistěné v Římě. Vozidla byla deponována v tramvajové vozovně *Lichterfelde*. Od roku 1943 byl Berlín bombardován angloamerickými svazky. V zimě roku 1945 spojenecké nálety dosáhly značné intenzity. Největší

střídajících se průvodcích na hranici překračujících linkách.

Celá situace ale nakonec přispěla k rozdělení berlínského dopravního podniku *Berliner Verkehrsgesellschaft* s platností od 1. srpna 1949 na *BVG West* a *BVG*

Různé typy jízdenek používaných v MHD a na městské železnici ve východním Berlíně v 70. letech minulého století. Foto: Sběrka autor



Úpravy jízdních dob od 31. srpna letošního roku

Na základě jednání mezi ZVOS, FRT a oddělením jízdních řádů (12 112), které bylo uskutečněno 14. května 2002 došlo od 31. srpna k úpravě jízdních dob v následujících mezizastávkových úsecích:

Traťový úsek	1(A)	2(B)	3(C)
Sparta – Letenské náměstí	+1	+1	+1
Letenské náměstí – Kamenická	-1	0	0
Vltavská – Pražská tržnice	0	-1	0
Vltavská (M) – Strossmayerovo náměstí	0	-1	-1
Vltavská (Bubenská) – Strossmayerovo náměstí	0	-1	-1
Letenské náměstí – Sparta	0	+1	+1
Vltavská (M) – Vltavská (Bubenská)	0	+1	+1
Vltavská (Bubenská) – Vltavská (M)	0	+1	+1
Bílá labuť – Těšnov	-1	-1	0
Těšnov – Bílá labuť	-1	-1	0
Vodičkova – Václavské náměstí	-1	-1	-1
Václavské náměstí – Vodičkova	-1	0	0
Jindřišská – Václavské náměstí	0	0	-1
Otakarova – Nuselské schody	+1	0	0
Bruselská – I. P. Pavlova (M)	-1	0	0
Bruselská – I. P. Pavlova (Škrétova)	-1	0	0
I. P. Pavlova – Štěpánská	-1	-1	0
Národní divadlo – Újezd	-1	0	0
Karlovo náměstí (od I. P. Pavlova) – Národní třída	0	+1	+1
Karlovo náměstí (od Moráně) – Národní třída	0	+1	+1
Na Knížecí – Anděl	0	+1	+1
Anděl – Na Knížecí	-1	0	+1
Karlovo náměstí (od Moráně) – Štěpánská	+1	+1	0
Karlovo náměstí (od Spálené) – Štěpánská	+1	+1	0
Štěpánská – I. P. Pavlova	-1	-1	0
Výtoň – Palackého náměstí	-1	0	0
Hutní základna – Černokostelecká	-1	-1	0
Černokostelecká – Hutní základna	-1	-1	0
Solidarita – Nad Primaskou	0	0	+1
Albertov – Výtoň	0	-1	+1
Zborovská – Palackého náměstí (nábřeží)	-1	-1	0
Svatoplukova – Na Fidlovačce	-1	-1	0

Výtoň – Albertov	0	-1	0
Strašnická – Vinice	-1	0	0
Bílá labuť – Florenc	0	+1	0
Palmovka – Balabenka	-1	0	0
Balabenka – U Svobodárny	-1	-1	-1
U Svobodárny – Balabenka	-1	-1	-1
Vápenka (od Spojovací) – Ohrada	-1	-1	0
Vápenka (smyčka) – Ohrada	-1	-1	0
Ohrada – Vápenka	-1	-1	0
Nákl. nádr. Žižkov (Olšanská ulice) – Olšanská	-1	0	0
Hlavní nádraží – Husinecká	-1	0	0
Lipanská – Husinecká	0	+1	0
Anděl (Plzeňská) – Arbesovo náměstí	+1	+1	+1
Anděl (Nádražní) – Arbesovo náměstí	+1	+1	+1
Arbesovo nám. – Kinského zahrada	-1	-1	-1
U Kříže – Stejskalova	0	+1	0
Okrouhlická – Ke Stírce	-1	0	0
Ládví – Kyselova	+1	+1	+1
Kyselova – Ládví	+1	+1	+1
Mezi hřbitovy – Želivského (Strojimport)	0	+1	0
Želivského (Strojimport) – Mezi hřbitovy	0	+1	0
Vinohradská vodárna – Šumavská	0	+1	0
Šumavská – Vinohradská vodárna	0	+1	0
Orionka – Flora	-1	0	0
Perunova – Orionka	+1	0	0
Flora – Radhošská	0	-1	0
Italská – Vinohradská tržnice	-1	-1	0
I. P. Pavlova – Muzeum	0	-1	-1
Muzeum – Italská	0	+1	+1
Spořilov – Teplárna Michle	0	0	-1
Horky – Náměstí bratří Synků	0	0	+1
Čechův most – Strossmayerovo náměstí	-1	-1	-1
Maniny – U Průhonu	-1	0	0
Veletřní – Strossmayerovo náměstí	+1	+1	0
Nábřeží kpt. Jaroše – Čechův most	+1	+1	+1
Čechův most – Malostranská (M)	-1	-1	-1
Přístaviště – Dvorce	0	0	+1
Dvorce – Přístaviště	0	0	+1

Jiráskovo nám.–Národní divadlo (Národní)	0	0	+1
Jiráskovo nám.–Národní divadlo (nábřeží)	0	0	+1
Hradčanská – Chotkovy sady	-1	-1	0
Chotkovy sady – Malostranská (M)	+1	+1	+1
Průběžná – Strašnická	0	0	-1
Strašnická – Průběžná	0	0	-1
Nádraží Hostivař – Hostivařská	-1	-1	-1
Hostivařská – Na Groši	+1	+1	+1
Průběžná – Na Hroudě	-1	0	0
Nádraží Strašnice – Radošovická	+1	0	0
Hellichova – Újezd	-1	0	0
Pohořelec – Brusnice	-1	0	0
Botanická zahrada – Karlovo náměstí	-1	0	0
Vítězné náměstí – Dejvická	+1	0	0
Dejvická – Vítězné náměstí	+1	0	0
Černý Vrch – Sídlíště Červený Vrch	0	+1	+1
Strašnická – Na Hroudě	0	+1	+1
Kinského zahrada – Újezd	-1	0	0
Palackého náměstí – Výtoň	-1	0	0
Lokomotivka – Ocelářská	+1	+1	+1

Již v předstihu, od zahájení prázdninového provozu, došlo i k úpravě vzhledu vlakového jízdního řádu. Z důvodu lepší čitelnosti se používá pouze šest sloupců. Minimální obrátový čas (od výstupní zastávky do nástupní) byl sjednocen na téměř všech obrátistích na tři minuty. Čtyřminutové jsou na KZ Florenc, Čechovo náměstí, Radošovická (z výstupní Nádraží Strašnice do nástupní Radošovická), Vápenka, Spojovací, Malovanka, a dále na všech kolejových trójehelnicích a kolejových přejezdech. Pět minut je pak na Kubánském náměstí a na smyčce Vysočanská (z výstupní Nádraží Vysočany do nástupní Vysočanská). Při výjezdu i zatažení je pak obrátový čas pět minut na všech vratných zařízeních. Začátek časové sféry číslo 3 (C) byl posunut z dosavadních 21.30 hodin na 21.00 hodin.

Miroslav Dyk, oddělení jízdních řádů o. z. ED



Foto: Petr Malík

Trolejové vedení v roce 2002

Obnova a modernizaci trolejového vedení v současném rozsahu odstartoval rok 1996, kdy byla po mnohaletém úsilí provedena výměna hliníkových lišt pantografových sběračů za lišty uhlíkové. Pro laika nebo obvyklého cestujícího to přineslo pouze jednoduší fakt – pantograf přestal být „slyšet“. Pro energetiku a samotné trolejové vedení to ale znamenalo prudké snížení opotřebení trolejového drátu a okamžitý přechod z průřezu 150 mm čtverečních na 120 mm čtverečních, odlehčení vedení a možnost použití armatur, které příznivěji spolupracují se sběračem. V plné míře bylo nasazeno vše, co je na světovém trhu dostupné – od závěsných nerezových lan, bronzových a měděných závěsných svorek, nožových „U“ odpojovačů, sklolaminátových, parafilových, minorokových závěsů a podobně.

Nezanedbatelnou měrou přispěla k „estetice“ trolejového vedení i dohoda s podnikem Eltodo, který po dlouhém období přistoupil na montáž svítících bodů veřejného osvětlení na stožáry trakčního vedení, což významnou měrou přispělo k vyčištění ulic od „oce-

lového sloupořadí“ – například na Vinohradské (Strojimport – Vinice), Koněvově (Ohrada – Spojovací), Bělohorské, části Evropské. Modernizace a obnova by pokračovala i rychlejším tempem, kdyby v mnoha případech nebránila provádění rekonstrukcí administrativní legislativa (stavební povolení, vyjádření památkářů, architektů, životního prostředí atd.). Ale přes všechny jmenované potíže je v současné době rekonstruováno 111 km tramvajových tratí, tj. 31, 31 %, z toho 71,3 km (20,3 %) je plně kompenzovaných a z toho 18,7 km (5,3 %) představují tratě na otevřeném kolejovém svršku.

Cím dál větší procento výkonů přenáší provozovna na rekonstrukci a obnovu elektricky ovládaných výhybek (EOV), vytápění výměn a montáž i údržbu signalizace, zajišťující preferenci MHD (v našem případě tramvaji). Současný stav dokumentuje následující přehled:

celkový počet EOV – 208 ks, z toho
Oerlikon – 50 ks,
ostatní – 158 ks.

S modernizací EOV současně klesá poruchovost nově budovaných zařízení – pro názornost: poruchovost Oerlikon – 17 %, ostatní – 1,53 %.

Pro plynulou modernizaci trolejového vedení je nutné disponovat i odpovídající moderní technikou a vozovým parkem. V současné době je ale provozovna na hranici svých možností. V důsledku prudkého nárůstu individuální automobilové dopravy se v současné době neúměrně prodlužuje samotný dojezd na pracoviště a zaparkované automobily v ulicích znemožňují přístup k námí spravovaným zařízením – signální lampy, odpojovače, skříně EOV a další. Rozsah tramvajových tratí s otevřeným kolejovým svrškem nadále zvyšuje potřebu pracovních plošin, umožňujících větší boční dosah než je v současnosti; proto v souvislosti s výstavbou tratě Barrandov – Hlubočepy jsou nárokovány dva montážní vozy s bočním dosahem plošiny 9 metrů.

Povodně v srpnu letošního roku značnou měrou přibrzdily a ovlivnily plánovaný počet rekonstrukcí do konce roku 2002 ale i přes tyto nepříznivé podmínky provozovna v předstihu připravuje alespoň stavbou stožárů rekonstrukci tramvajových tratí v ulicích Průběžné a Evropské.

Vladimír Košík, provozovna Trakční vedení, o. z. Elektrické dráhy



Jak ten čas letí... Ani jsme se nenadáli a už je tedy poslední linka, se kterou se můžeme setkat v denním provozu, pochoptitelně při bezvzlukovém stavu, kdy se linky nespojují ani nedělí a nehemží se to číselnou řadou 31, vyčleněnou pro tyto účely, nebo vlaky, označenými X a něco.

K minulému článku žádné závažnější připomínky nepřišly. Obrázek jsem však několik materiálů, které byly avizovány a na které jsem se i těšil, protože je vždy dobré se něco nového dovědět. Byl jsem ale zklamán, protože se všechny týkaly mostu Legií, lépe řečeno zahájení provozu na něm. Je pravda, že se do článku, který o tom pojednával, vloudila chybička, vše ale bylo následně uvedeno na pravou míru. Tak si myslím, že se reakce čtenáře někde pozdržela, přesto za ni děkuji. A hlavně – těším se na další, protože, jak jsem uvedl minule, mi byla dána možnost ve 12. čísle DP-KONTAKTu celý seriál zhodnotit. A k tomu potřebuji vaše ohlasy. Nebo i návrhy, náměty a vůbec všechno, co vás z tramvajácké tematiky zajímá. Třeba z toho vznikne další seriál. A abych nezapomněl: hotel na konečné „pěťadvacítka“ se již dávno nejmenuje International, ale ani Holiday Inn, nýbrž Crowne Plaza® Hotel (alespoň 24. září 2002 se tak ještě jmenoval a nikdo mne neinformoval o tom, že by jej měla převzít či koupit nějaká jiná hotelová společnost). Ale teď už pojďme na linku s označením 26.

Trocha historie

Kromě sletů a spartakiád se „šestadvacítka“ v Praze objevila až při „velkém třesku“ 13. března 1961. Ten jsme již několikrát zmiňovali, protože se dotkl mnoha linek. Ta dnešní byla tehdy nově zavedena v trase z tehdejší Pelc Tyrolky do Plynární, k Uranii kousek za dnešní Osadní, byl tu i kolejový trojúhelník pro obrácení vlaků a mnohé řidiče i průvodčí bylo možno vidět po vystřídání v nedaleké hospodě U námořníka. Ale zpátky k trase: ta pokračovala do Dělnické, kolem tehdejších jatek k Dopravnímu podniku (Vltavská), k Státní plánovací komisi (nábřeží kpt. Jaroše), do Dlouhé třídy, na náměstí Republiky, po dnes již neexistující trati Hybernskou ulicí k Bulharu a do Husinecké, přes Olšanské náměstí a Floru na Vinici (vozovna Strašnice) a ke strašnickému nádraží, kde byla ukončena. Trasa se zřejmě rychle vžila, protože ke změně došlo až za 11 let. Leč nepředbíhejme. Musíme se vrátit do roku 1961, protože v souvislosti se zrušením okružní „dvojk“ jezdily zvláštní spoje námi sledované linky v ranní špičce po okruhu z Flory až k náměstí Republiky, po Příkopech na Mústek, k Muzeu a přes náměstí Míru zpět na Floru. Tento provoz se naopak nevžil a byl ukončen k 15. ledna 1962.

První změna trasy čekala „šestadvacítka“ v souvislosti s dvouletou rekonstrukcí Kalininovy (dnes Seiferťovy) ulice, kdy uzavřený úsek objížďala po Vinohradské a kolem Hlavního nádraží. V roce 1974 jezdila po

- vo nádraží – Hlavní nádraží
- – Husinecká – Lipanská – Olšanské náměstí – Olšanská
- – Nákladové nádraží Žižkov
- – Mezi hřbitovy – Želivského
- – Vinohradské hřbitovy – Krematorium Strašnice – Vozovna Strašnice – Nad Primaskou (T) – Strašnická – Na Hroudě
- – Nádraží Strašnice – Radošovická – Na padesátém
- – Zahradní Město – Sídliště Zahradní Město – Na Groši
- – Hostivařská – Nádraží

26

Hostivař
Čtenáři, kteří sledují tyto popisy tras jednotlivých linek pozorně, vědí, že nám

zbývá docela malý kousek od strašnického k hostivařskému nádraží. Je tedy zřejmé, že se už nebudeme (s jednou výjimkou) zabývat historickými památkami a že tím bude celý článek i kratší, jak jsme předvídali v úvodním dílu k celému seriálu. Pokud možno bez úhony projedeme velmi frekventovanou křižovátku za zastávku Nádraží Strašnice (přitom si můžeme uvědomit, že se jedná o další vžitou nepřesnost – Strašnice měly vždy jen železniční zastávku, nikdy ne nádraží) a kolem obytných domů z padesátých let dojedeme do Radošovické. Jsme na zvýšeném tramvajovém pásu (pozor! Nezaměňovat se samostatným tělesem!) a jízda by tedy měla být bezpečná. Dojedeme do zastávky Na padesátém, která je nápadná svým neobvyklým názvem – dříve se jmenovala Skalka. Když se ale tento starý místní název dal stanici metra, byla tramvajová zastávka pojmenována podle příčné ulice, jejíž název se od roku 1934, kdy byla osídlena, nezměnil. Jeho původ je zajímavý: označuje, že ulice Na padesátém byla zakreslena na padesátém listu tehdejšího oficiálního Orientačního plánu hlavního města Prahy s okolím, vydaného v měřítku 1:5000. Proto se také název ulice (a tím i zastávky) musí psát důsledně s malým p. Po odbočení vpravo se ale budeme věnovat raději více řízení, protože sjíždíme úzkou ulicí k železničnímu podjezdu, kde musíme hlídat i protijedoucí vozidla. Další frekventovaná křižovátka s nálezdem na tzv. Jižní cestu je v místech, kde bývalo jednokolejné obrátěště Zahradní Město, které zaniklo právě kvůli ní. Světelná signalizace nám zajistí bezpečný průjezd a my zastavíme v Zahradním Městě. Podobně jako Spořilov i tato místní část vnikla jako sídliště rodinných domků v období první republiky. Jeho název umocňuje i pojmenování ulic podle květin. A stejně jako Spořilov ani



Foto: Petr Malík

ná s názvem Náměstí J. Marata. Pak ale další zástavba vzala náměstí jeho charakter a bylo zrušeno i s názvem. Takže dnes je zastávka Hostivařská pojmenována podle příčné ulice a my se s trasou linky č. 26 rozloučíme tím, že je ta Hostivař (femininum) a ne ten Hostivař, jak mnohdy slyšíme. Název pak pochází údajně z latinského „hostes vari“, což by se dalo volně přeložit jako „nepříteli táhni“ a označovala se tak místa, na kterých se organizovala obrana proti napadení. V té souvislosti mě napadá, že host je vlastně označení pro nepřítele. Ono tomu bohužel tak mnohdy je.

Nehodová místa

Dnes již naposledy (v této souvislosti) nahlédneme do „Rozboru dopravní nehodovosti v provozu tramvají“ a podíváme se, jak si vedla linka č. 26 v prvním pololetí tohoto roku. Tak tedy: žádná sláva. On by ji (tu slávu) už při pohledu na trasu také někdo mohl těžko očekávat. Ale fakta: v roce 2001 (pololetně se tento údaj nevyhodnocuje) ujely vlaky linky č. 26 1 429 986,2 vlakokilometrů, což představuje 15. místo mezi denními linkami v provozu. Je to lepší než v roce 2000, kdy byla sedmnáctá. Nejnázornější pomůcka, topografická mapa dopravních nehod tramvají, za jejíž pravidelné publikování patří jejím tvůrcům velký dík, uvádí v kategorii střetů s motorovými vozidly bezkonkurenčně nejhorší místo na Letenském náměstí, kde došlo v prvním pololetí 2002 k 10 nehodám, ale hned třeba na Těšnově a Olšanském náměstí jich bylo také dost. K menšímu počtu (do pěti) pak došlo na Dejvické, u Masarykova nádraží, v Husinecké, u Olšanské, na Želivského, v Zahradním Městě, Na Groši i u Hostivařské. Bohužel bohatý výčet, vidíte. Naproti tomu je potěšující, že železniční nehoda, na něž jsme obzvláště po červnu tak trochu alergičtí, se stala na trase „šestadvacítka“ jen jedna – u Masarykova nádraží. To se nedá říci o střetech s těmi nejzranitelnějšími – s chodci. Těch bylo v prvním pololetí jen na námi sledované trase 8 (hned U Džbánů, dva na Dejvické, jeden na Hradčanské, dva na Letné a po jednom na Olšanském náměstí a Nad Primaskou). Poslední ukazatel, který pravidelně sledujeme, je vjetí do nesprávného směru a vykolejení. K těm došlo na 5 místech – opět hned na začátku trasy u vozovny Vokovice, dvakrát u vjezdu do smyčky Špejchar (tam to bylo dost vážné) a jednou Na Poříčí, u Nákladového nádraží a vozovny Strašnice.

Jistě uznáte, že samotný výčet míst je velmi obsáhlý. Co k němu dodat? Každá doprava v sobě ze svých podstaty skrývá určité nebezpečí. A zásady bezpečné jízdy vám vaši učitelé vtlučkali do hlavy proto, aby to nebezpečí bylo co nejmenší. Společnost vás za vaši práci živí. Tak se snažte.

Závěr

Již v „troše historie“ jsme si řekli, že linka č. 26 je poměrně „mladá“, i když i ona jezdí už přes 40 let. Za tu dobu se stala jednou z páteřních linek tramvajové dopravy v našem městě. Plní jak funkci napajecce metra na obou koncích svojí trasy, tak projíždí centrem (i když po opuštění náměstí Republiky se mu malinko vzdálila). Její využití dokládá jak oblibu u cestujících, tak i její nepostradatelnost v systému MHD. I v případě prodloužení metra na dejvické straně bude mít svůj význam v místní dopravní obsluze, který by se ještě zvýšil výstavbou tramvajové tratě do sídliště Dědina. Zkrátka, jak se dříve říkalo, „šestadvacítka“ je mladá a perspektivní.

-zjs-

Provozní parametry

linka č. 26	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	21	17	21	11	11	11	11	
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							66,5	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							20 412	
sestava vlaků							2 x T	

druhé, dnes již neexistující žižkovské trati přes Tachovské náměstí na Ohradu s ukončením na Vápence a od 25. října téhož roku se vrátila na původní trať, ovšem ukončená na Vápence jí zůstalo. Další změna byla vyvolána zase uzavřením tratě, tentokrát trvalým; místo na Pelc Tyrolce je od 15. ledna 1975 ukončena v Parku kultury (dnes Výstaviště). 7. listopadu 1977 se navrací do Strašnic a necelý rok nato ji můžeme poprvé vidět na Letné a v Dejvicích – konečná zastávka Podbaba. V první polovině osmdesátých let prodělala linka č. 26 jen drobné úpravy svojí trasy, od 7. listopadu 1985 pak začala jezdit trvale do Divoké Šárky, o pět let později až k hostivařskému nádraží a zatím poslední úpravou v centru byl „čenž“ s „osmičkou“ mezi zastávkami Strossmayerovo náměstí a Bílá labuť.

Současná pravidelná trasa

Divoká Šárka – Vozovna Vokovice – Nad Džbánem – Nádraží Veleslavin – Červený Vrch – Sídliště Červený Vrch – Horoměřická – Bořislavka – Hadovka – Thákuřova – Dejvická – Vítězné náměstí – Hradčanská – Sparta – Letenské náměstí – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Masaryko-

• ono není čtvrtí – oboje patří do Záběhlic. Kolem bývalé Mítasky, kde se vyráběly pneumatiky a kde skončila i kariéra jednoho předlistopadového činitele Dopravního podniku, který zde potom podle neověřených zpráv válel gumy s akademickým titulem, vyjedeme na kopec, kde je prvorepublikové pojetí obytného souboru vystřídané panelovým pojetím v duchu socialistického realismu 60. let. Při další jízdě máme krásný rozhled do hostivařského údolí, kde můžeme mezi stromy zahlédnout kostel Stěti sv. Jana Křtitele, ve kterém kdysi působil jeden pro změnu polistopadový činitel Dopravního podniku, tenkrát ještě bez akademického titulu. Sjedeme do zastávky Na Groši, která se podle příčné ulice jmenovala dříve Závěská. Tento název má logiku – vyjadřoval polohu ulice za vsí, kterou byla myšlena stará Hostivař. Ale ať jsem hledal jak jsem hledal, nic o Groši či groši jsem nenašel. Možná to někdo z vás ví – rád se nechám poučit.

A jedeme dál. Před konečnou zastávkou Nádraží Hostivař, jejíž název je jasný a dokonce i správný, protože nádraží tam skutečně je a dokonce to je i v Hostivaři (oproti ústředním dílnám, které jsou v Malešicích) máme ještě zastávku Hostivařská, kde byla dříve koneč-

V zájmu objektivitu a dobré informovanosti pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti přinášíme úvodní slovo předsedy Federace řidičů tramvají ing. Antonína Duba na tiskové konferenci v pátek 13. září v nezkrácené podobě, stejně jako reakci odborových organizací odštěpného závodu Autobusy.

Tisková konference Federace řidičů tramvají dne 13. 9. 2002

Dovolte, abychom vás přivítali na dnešní tiskové konferenci. Rádi bychom Vás a především veřejnost, prostřednictvím médií, která zastupujete, pravdivě informovali o velmi svízelné dopravní situaci v Praze. Úředníci Magistrátu i vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy se snaží tvrdit, jak dopravní situaci v Praze bez větších obtíží zvládají. Opak je však pravdou. Všichni, co tu dnes jsme, můžeme potvrdit, že Dopravní podnik spíše ovládá chaos a neuvážená rozhodnutí. Například bez hlubší znalosti skutečných povodňových škod a reálných možností jejich odstranění se vedení Dopravního podniku hlásí k tomu, že bude schopno úspěšně zvládnout zasedání NATO. Řadový zaměstnanec jsou přitom již dlouhodobě přetěžováni, pracují bez zákonných přestávek na jídlo a odpočinek, porušují se časové limity stanovené bezpečností práce, nehledě na špatné pracovní hygienické podmínky. Na současnou kritickou situaci města a Dopravního podniku doplácí zejména řidiči tramvají a autobusy svým zdravím. Pokud bude tento stav pokračovat, zvyší se i neohodnotěná a ohrožená cestující z důvodu chronické únavy řidičů.

Tramvaje praskají ve švech. Řidiči mají obtíže při zavírání dveří a pak i problémy se stanicováním v některých lokalitách (např. Národní třída, Vltavská) způsobují nárazový vznik kolon tramvají a autobusů. Na mnohých místech je to také způsobeno nevhodným řešením zastávek. Např. přetížená zastávka Národní třída ve směru k Národnímu divadlu je určena jen pro jednu tramvajovou soupravu, neboť délka zastávky neumožňuje stanicování dvou souprav. Přitom by stačilo zastávkový sloupek posunout o 5 – 10 metrů vpřed. Posílení tramvajových linek novými spoji už dále není možné z několika důvodů:

a. Dopravnímu podniku chybí do plného stavu kmenových zaměstnanců 200 – 300 řidičů. Tento nenaplněný stav je ovšem dlouhodobě záměrně udržován z důvodu úspory mzdových prostředků, které se uvnitř podniku přesouvají do jiné kategorie zaměstnanců, zejména do výplatních sáček vedoucích funkcionářů přebujelého administrativního aparátu. Chybějící řidiči jsou nahrazováni přesčasovou prací řidičů stávajících, jinými zaměstnanci formou vedlejších pracovních poměrů a brigádníky. Protože zákoník práce stanovuje limit přesčasové práce, máme oprávněné obavy, že na přelomu října a listopadu řada řidičů bude mít letošní fond přesčasové práce vyčerpan a s tramvajemi nebude mít kdo jezdit. V současné době dochází ke značnému zpoždění tramvají v centru města právě kvůli špatné organizaci tramvajové dopravy. Bohužel zpoždění je kompenzováno tím, že řidiči tramvají přicházejí o přestávky na oddech a jídlo a dokonce i o bezpečnostní přestávky, čímž Dopravní podnik porušuje zákon č. 475/2001 Sb. Nejhorší jsou nyní linky X-A a X-B, na kterých jsme se osobně přesvědčili, že řidiči jezdí bez přestávek. Dochází tím k značnému ohrožování bezpečnosti. Obáváme se, aby se neopakovala tragédie z konce června letošního roku v Braníku. Práci řidiče tramvaje lze regulárně přirovnat k práci na běžícím pásu. U běžícího pásu

je ovšem vždy náhradní pracovník, který může kohokoliv zastoupit. U Dopravního podniku se s tímto nepočítá.

b. Vozový park je na hranici kapacity. Dopravní podnik má dále nedostatek tramvajových vozů. Většina tramvajového parku přeshluje a mnohé vozy jezdí v Praze už přes 30 let. Posílení dalšími spoji na náhradu metra je na hranici bezpečnosti, neboť to znamená prodlužování servisních prohlídek. Díky přetěžování tramvajových vozů dochází samozřejmě k daleko většímu výskytu závad a tramvaje je nutno častěji za provozu vyměňovat. Přetížení tramvaje poškozují kolejový svršek, zejména pak křížení a výhybky. Na některých místech (např. Ječná) se doslova propadlo několik panelů a trať se opravuje v noci za provozu.

c. V centru města byly neuváženě zrušeny důležité tramvajové tratě, které nyní chybí. Většina linek je vedena radiálně, tudíž téměř všechny spoje musí projet centrem města. Pak stačí nehoda na Karlově náměstí, které je značně přetížené, a zkolabuje tramvajová doprava téměř v celé Praze. Federace řidičů tramvají proto doporučuje za této situace návrat tramvajové dopravy na Václavské náměstí, k Hlavnímu nádraží a do ulice Na Příkopě. Nyní si mnoho lidí začíná uvědomovat zranitelnost podzemní dráhy a význam povrchové dopravy, zejména tramvají, které tvoří v současné chvíli páteř dopravy místo metra.

Je nutné také připomenout, že se do Prahy vrátí desetitisíce vysokoškoláků, kteří do Prahy cestují především MHD a vysokoškolské koleje jsou často umístěny na druhém konci Prahy než školy. Dále nastoupí do škol žáci, kteří měli v současné době prázdniny. Lze předpokládat, že mnoho lidí potřebuje použít k cestě po Praze automobil, avšak stále cestu odkládají. To výrazným způsobem zatíží už takto přetíženou MHD. Vedení města a Dopravního podniku ovšem řešení ze současné situace nehledá a se zaměstnanci se o problémech neradí.

Federace řidičů tramvají má ale zájem východiska hledat. Například jsou značné rezervy právě v maximální preferenci tramvajové dopravy na všech křižovatkách vůči individuální automobilové dopravě (dále zkratka IAD). Rozhodně není možné, aby tramvaje dávaly v současné době přednost IAD. Zrychlením tramvajové dopravy by se daly ušetřit desítky vozů, které lze využít efektivnějším způsobem. Federace řidičů tramvají se dále obává návratu automobilové dopravy do centra města. Řidiči přestávají respektovat zákazy vjezdu a dopravní policie je vůči těmto přestupkům benevolentní. Už nyní je znát zvýšený provoz vozidel v centru, neboť některá stanoviště přestávají být obsazena permanentně policisty. Na Smetanově nábřeží nebo v ulici Chotkova panuje čilý dopravní ruch a automobily zde začínají vytvářet kolony. U některých tramvajových nástupních ostrůvků jsou na vozovce zátarasy a tak řidiči automobilů používají k objíždění ostrůvku tramvajový pás. Tím se pletou mezi stanicující tramvaje a výrazně je zpožďují. Centrum Prahy by mělo být uzavřeno po celou dobu nefunkčnosti metra. Vjezd by měl být umožněn jen rezidentům a zásobování ve stanovenou dobu, kdy není dopravní špička.

Dalším problémem je organizace tramvajové dopravy. Řidiči musí nyní, kdy cesta po Praze se počítá na hodiny,

striktně dodržovat jízdní řád. Každé nadjetí, byť o několik sekund, je pro podnik nepřijatelné. To samo o sobě způsobuje zpoždování tramvajových linek. Řidiči tramvají tak nevědomky zpožďují sami sebe. Řidič, který přijede do zastávky s kontrolním čidlem mírně napřed, musí vyčkat na správný čas. Pak to např. u Národního divadla způsobí, že za ním čekají i 3 nebo 4 soupravy, které by potřebovaly jet. Tím se začne vytvářet kolona, která se už pak špatně rozjíždí. Proto vyzýváme Dopravní podnik, aby řidiči tramvají měli za povinnost v čase odjet jen z konečné zastávky. Centrem tak mohou projet daleko rychleji a nemusí čekat na správný čas. Pro cestující v této chvíli vteřiny nehrají roli. Důležitější je, aby tramvaje jezdily co nejrychleji a pokud možno pravidelně.

Myslíme si, že cestující by měli mít možnost cestovat centrem Prahy zdarma. Federaci řidičů tramvají se v této věci nelíbí přístup Dopravního podniku, neboť lidé cestují v naprosto neústojných podmínkách. Většina cestujících má jízdné předplacené dlouho dopředu. Každý, kdo si předplatí jízdenku kupoval, počítal s tím, že bude jezdit v celé síti a za úplně jiných podmínek. Dopravní podnik nyní není schopen zajistit standard cestování, proto by měli mít cestující nárok na přepravu zdarma a ti, co mají předplacené jízdné, by měli dostat část předplatného zpět. Potenciální cestující za jednorázové jízdné jsou právě pravidelní motoristé. Jestliže chceme tyto Pražany přinutit, aby nechali svá auta doma, pak to rozhodně nebude proto, že si musí koupit jízdenku a cestovat v přeplněné tramvaji, která popojíždí v kolonách automobilů.

Řidiči tramvají nabídli městu pomoc. Federace řidičů tramvají oslovila po opadnutí povodní primátora hl. m. Prahy, zastupitele a starosty jednotlivých městských částí a předložila výběr míst v Praze, kde dochází ke zpoždování tramvajové dopravy vlivem IAD nebo špatně nastavené signalizace. Jsou místa, kde tramvaje zbytečně musí dávat přednost automobilům, které jsou vesměs obsazeny jen řidičem, nebo semaforey nefungují tak, jak by měly (Újezd, Koh-i-noor, Karlovo náměstí, apod.). Na mnohých těchto místech tramvaje mívaly přednost (např. tramvajová trať kolem Pražského hradu, Smetanovo nábřeží x Betlémská) a semaforey fungovaly bez závad. Tramvaje zde tak nyní ztrácejí zbytečně mnoho minut. Na naši výzvu bohužel zatím reagoval jen místostarosta Prahy 1 Ing. Pavel Vlach, který nás požádal o návrh řešení jednotlivých míst na Praze 1 s tím, že se pokusí, aby se Praha 1 tímto problémem začala zabývat.

Federace řidičů tramvají tak usiluje především o:

- přednosti tramvají všude, kde to je možné;
- správné seřízení světelné signalizace a maximální preferenci tramvají;
- vyloučení provozu IAD v centru města;
- zrušení povinnosti jezdit v centru města striktně dle jízdních řádů na vteřiny;
- jízdu zdarma v centru Prahy do plného obnovení provozu metra.

Federace řidičů tramvají

Společné prohlášení odborových organizací o. z. Autobusy

Jménem obou odborových organizací působících v odštěpném závodu Autobusy, to znamená Federace řidičů autobusů (FŘA) a většinové organizace tvořené devíti závodními výbory Odborového svazu zaměstnanců dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy (DOSIA) bychom rádi uvedli na pravou míru prohlášení poskytnutá na dnešní tiskové konferenci předsedou Federace řidičů tramvají (FRT) ing. Antonínem Dubem.

Tímto prohlašujeme, že FŘA nezanikla, naopak pokračuje ve své činnosti a naplňování poslání a cílů v souladu s jejími stanovami. Ty mimo jiné uvádějí:

- prosazovat opatření vedoucí ke zvyšování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci;
- navrhnout změny stávajících pracovních a životních podmínek, umožnit zaměstnancům plnit lépe jejich poslání, upevňovat dobré vztahy ve smyslu zaměstnanec – zaměstnavatel.

Plnění stanovených cílů, které mimochodem jsou pro obě odborové organizace společné, a většinovou organizaci v minulosti i současnost byly plněny, není možné a ani představitelné dosáhnout bez dialogu jak s vedením o. z.

Autobusy, tak s většinovou odborovou organizací, která zastupuje všechny zaměstnance o. z. Autobusy, včetně řidičů autobusů. Bez spolupráce a snahy všech zúčastněných by nikdy nebylo možné najít přijatelné řešení jednotlivých požadavků či problémů.

Již v minulosti bylo ze strany FRT vysloveno mnoho informací zpochybňujících práci většinových odborů. Ty podle FRT údajně dostatečně nehájily zájmy zaměstnanců o. z. Autobusy. Nabýváme dojem, že se jedná o snahu narušit zvenčí pracně budovaný způsob vzájemné komunikace mezi všemi partnery, zajišťující sociální smír. Domníváme se, že řádově 12 tisíc zaměstnanců Dopravního podniku si pan ing. Dub bere jako rukojmí při prosazování svých požadavků a zájmů.

Názory ing. Duba na způsoby projednávání a vzájemnou komunikaci lze považovat za velmi nestandardní. Poměrně často dochází ke zvrutí na jednání tím, že závěry k řešení požadavků přijaté na společném jednání zástupců všech odborových organizací působících v Dopravním podniku a vrcholového vedení naší společnosti, jsou v zápatí po ukončení jednání s ing. Dubem za FRT zpochybněny

a prohlášeny za neplatné. Přestože předtím s řešením vyslovil souhlas. O netradičním přístupu k jednání svědčí mimo jiné i fakt, že v době, kdy se k dalšímu společnému jednání k řešení problémů přípravy kolektivní smlouvy v rámci Dopravního podniku pro rok 2003 sešli zástupci odborů i vedení, FRT pořádala dnešní tiskovou konferenci, a na jednání nebyla nikým zastoupena.

Společným zájmem vedení i odborových organizací o. z. Autobusy je zabezpečovat přepravu cestujících k jejich maximálně možné spokojenosti, a to i v současné velmi složité situaci vyvolané zatopením metra v důsledku povodní. Samozřejmostí pro nás všechny je plnění tohoto úkolu při zachování bezpečných podmínek pro náročnou práci našich zaměstnanců, což je jedním ze základních předpokladů zajištění bezpečné přepravy cestujících. Jsme velmi znepokojeni tím, když i v takové situaci dochází ze strany FRT k neustálému vyvolávání pochybností a znepokojování veřejnosti nepravdivými informacemi.

V Praze 13. září

Karel Soukup, předseda Rady předsedů OS
Jiří Šmídek, předseda FŘA



V průběhu prvního pololetí letošního roku byl v našem podniku pro útvary ředitelství společnosti v budově v Sokolovské ulici testován a postupně uváděn do provozu elektronický docházkový systém Alimex-Client. Na instalovaný bezpečnostní systém, který zpočátku plnil převážně pouze ochrannou funkci proti nekontrolovanému vstupu cizích osob do budovy, navázal docházkový systém Client. Jejich propojením a programovým zpracováním byl vytvořen komplexní elektronický docházkový systém, který plní v zásadě tři funkce:

- původní bezpečnostní funkci, tj. kontrolu vstupu osob do budovy,



Foto: Petr Malík

Evidence pracovní doby pomocí čipových karet

- evidenci docházky zaměstnanců ředitelství,
- vytvoření podkladů pro výpočet mezd těchto zaměstnanců.

Poslední jmenovaná funkce je zásadní a od ní se odvíjí koncepce docházkového systému tak, aby byly využity možnosti, které systém Client nabízí a současně, aby evidence docházky odpovídala pracovní právní předpisům, jak obecným, tj. zákoníku práce, tak navazujícím vnitřním normám.

Výhodou pro zaměstnance je nahrazení ručně psaných záznamů v knize docházky a vyplňování měsíčních výkazů práce za elektronické zpracování, včetně možnosti sledování docházky na intranetu. Pro vedoucí zaměstnance je významná ta skutečnost, že jim systém

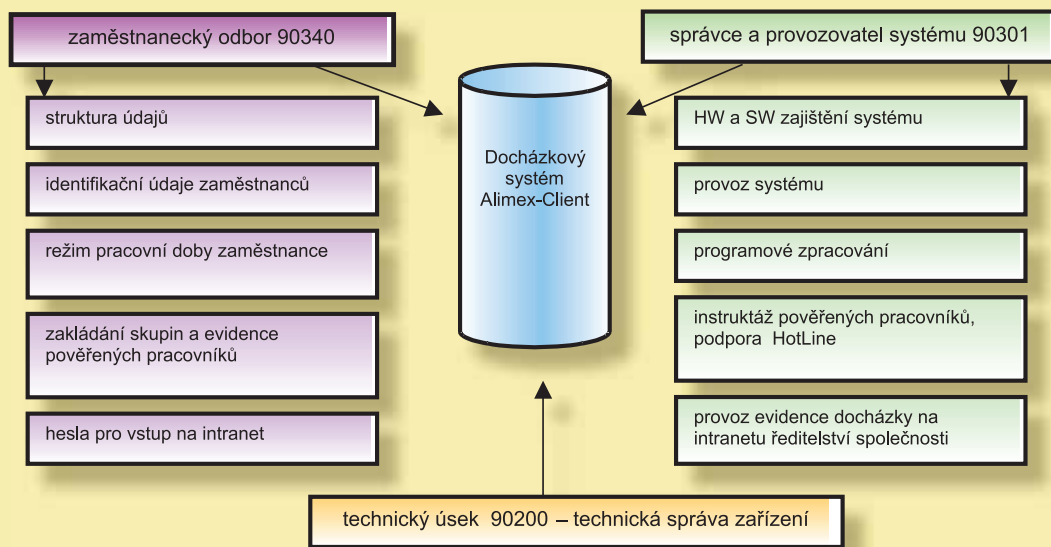
umožňuje kdykoliv nahlédnout do evidence docházky podřízených zaměstnanců a provádět kontrolu záznamů, které jsou zobrazovány online – bezprostředně po načtení snímacím zařízením.

Uvedené schéma naznačuje, jakým způsobem je docházkový systém zajišťován a provozován.

První měsíce testovacího a dnes již rutinního provozu prokazují, že docházkový systém Alimex-Client je schopen plnit všechny výše uvedené funkce pro standardní režim evidence docházky a měsíčních výkazů práce a jsou tak vytvořeny předpoklady pro jeho postupné zavádění i na detašovaná pracoviště ředitelství.

Zaměstnanec ředitelství

Schéma organizace a provozu docházkového systému Alimex-Client:



Co je nového v Úmrtním fondu

Stalo se již dobrou tradicí, že náš podnikový list přináší informace ze všech činností, realizovaných v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, takže ani existence svépomocného sdružení Úmrtní fond (ÚF), jehož členy je přes 20 % zaměstnanců včetně bývalých, nemůže být výjimkou.

Činnost tohoto dobrovolného občanského sdružení zaměstnanců Dopravního podniku řídí výbor fondu. Hospodaření ÚF, které provádí a zajišťuje na základě uzavřené Dohody o spolupráci ÚF s vedením akciové společnosti oddělení personální a sociální péče ředitelství společnosti (včetně styku s pozůstalými), kontroluje revizní komise. Potěšující skutečností je fakt, že důslednou propagací – například i informací na vnitropodnikovém intranetu – se podařilo v uplynulých letech zvýšit členskou základnu z řad aktivních zaměstnanců, čímž se příznivě upravil i poměr mezi produktivními a penzionovanými členy ÚF. Také kapi-

talizované prostředky ÚF přináší svoje úroky, takže celkový majetek fondu se zvyšuje.

Proto se výbor rozhodl na svém jarním zasedání, po rozboru hospodaření fondu, že při určitých úpravách členských příspěvků produktivních členů (tj. aktivních zaměstnanců) by mohla být zvýšena finanční výpomoc při úmrtí člena až o 50% dnešní podpory, tj. na 4 500,- Kč. Při využití služeb Pohřebního ústavu hl. m. Prahy, se kterým má výbor ÚF uzavřenou dohodu o slevě za objednané služby pro členy ÚF ve výši 15 %, se neustále zvyšující náklady na důstojné rozloučení se zesnulým podstatně pozůstalým snižují.

Provést tyto změny není v kompetenci pouze výboru, ale podle Stanov je musí provést Shromáždění zástupců členů ÚF. Protože současně je nutné provést doplňující volby jak do výboru, tak do revizní komise, rozhodl se výbor svolat mimořádné zasedání shromá-

žení zástupců na podzim tohoto roku z důvodu realizace finančních změn již v roce 2003. Jeho uspořádání je organizačně velmi náročné – výběr zástupců všech členů v počtu 100 osob provede počítač matematicky, písemně pozvánky vybraným zástupcům budou včas rozeslány.

Shromáždění zástupců se uskuteční ve čtvrtek 24. října 2002 ve 14.30 hodin v jídelně Centrálního dispečinku, v ul. Na Bojišti 5, Praha 2. Pro zavedení všech navrhovaných změn včetně úprav Stanov ÚF je nutná účast určitého počtu zástupců.

Pokud jste členem ÚF, byli jste vybráni počítačem, ale Shromáždění zástupců se nemůžete zúčastnit z jakýchkoliv důvodů, předejte svoji pozvánku svému spolupracovníkovi, který je členem ÚF.

O výsledku Shromáždění zástupců budou aktivní členové ÚF informováni opět v podnikovém časopisu, prostřednictvím členů výboru ÚF na jednotlivých odštěpných závodech, bývalí zaměstnanci – důchodci a externí členové při obdržení složenky pro uhrazení členských příspěvků na příští rok.

Zaměstnanec ředitelství (90 340)

Jarní cvičení dobrovolných hasičů o. z. Autobusy

Každoroční odborná příprava dobrovolných hasičů o. z. Autobusy proběhla v závěru I. pololetí letošního roku v prostorách rekreačního zařízení Nuzice od 19. do 21. června.

Poprvé byly ověřeny teoretické znalosti členů hasičských jednotek testováním způsobem a nejlepšího výsledku dosáhli hasiči garáže Řepy s průměrem 1,6. Podle ročního plánu odborné přípravy bylo ověřeno zvládnutí dovedností v tělesné a odborné přípravě.

V tělesné přípravě, v překážkovém běhu jednotlivců se na prvním místě umístil František Ondřík z garáže Kačerov v čase 12,92 vteřiny, druhé místo obsadil Michal Rudolf z garáže Řepy v čase o více než

vteřinu horším a třetí pozici vybojoval zástupce vršovické garáže Jiří Jílek v čase 15,2 vteřiny.

Nejlepších výsledků v tělesné přípravě jako družstvo dosáhli hasiči garáže Kačerov v průměrném čase 16,74 vteřiny.

V odborné přípravě v požárním útoku od stroje – přenosné motorové požární stříkačky PPS-12 z volného zdroje vody - Lužnice na cíl, dosáhli nejlepšího výsledku hasiči garáže Řepy ve vynikajícím čase 43 vteřiny.

Celkově nejlepší výchozí pozici před druhou polovinou soutěže, která se mimořádně uskuteční na Lučance na přelomu října a listopadu, mají hasičská

družstva garáží Řepy a Vršovice, obě s výchozím bodovým ohodnocením „6“, a tak druhá část v neznámém prostředí bude velice zajímavá.

Ve spolupráci s Hasičským záchranným sborem o. z. Metro bylo v rámci přípravy provedeno „Instrukčně metodické zaměstnání“ s tématem: Využití současné hasební techniky CAS-32 na podvozku TAT-RA 815 a ukázkou dodávky vody lafetovou proudnicí s pomocí tlakové vody. Toto zaměstnání bylo velmi úspěšné, dobrovolní hasiči o. z. Autobusy se seznámili s profesionální technikou a její obsluhou.

Kamil Nový, o. z. Autobusy

Pochvala

Vzpamatováme se z pohromy povodní, většina občanů uvažuje o tom, jak pomoci postiženým a jak přispět klidnému chodu života, zaměstnanci Vašeho podniku se snaží zajistit pokud možno plynulou dopravu do práce a z práce atd. Jsou však i takoví, kteří se na pohromě přiživují nebo se snaží rozdmýchat ve sdělovacích prostředcích neklid amatérským hledáním viníků za škody.

Chci v těchto souvislostech ocenit úsilí vedení

a zaměstnanců Dopravního podniku. Všichni jsme si zvykli na spolehlivost cestování metrem a nejednou je všechno zcela jinak. Při cestě do práce a z práce kombinují jízdu metrem s náhradní autobusovou dopravou. Oceňují nasazení tak velkého počtu autobusů a trpělivost většiny řidičů, a to nejen jako šoférů, ale také jako informátorů. Rád konstatuji, že se Vám, Dopravnímu podniku, podařilo od začátku krizové situace poskytovat nám cestujícím aktuální informace o cestování v Praze. Mnozí z nás cestujících, si velmi zvykli na to, že ve stanicích metra se objevily neobvyklé klasické

dřevěné orientační tabule s aktuálními informacemi. Jiní (zejména nepražáci a dokonce i cizinci) zaregistrovali a oceňovali, že ve fungujících stanicích metra jsou označeny stanice vyřazené z provozu atd.

Chci proto pochválit úsilí zaměstnanců Vašeho podniku i jeho vedení. Přeji Vám i nám cestujícím, aby se dařilo postupně škody odstraňovat a brzy vrátit celou městskou hromadnou dopravu do stavu před povodněmi. Snad si budeme urovně dopravu v Praze víc vážit.

Bohuslav Eichler, Praha 10

Nekorektní jednání řidiče

Vážený pane řediteli, je půlnoc a já nemohu spát. Usedám tedy k počítači, abych se s Vámi alespoň písemnou formou podělila o negativní zážitek z dnešního večera.

Jsem obyvatelkou městské části Praha 5 a již několik měsíců takřka denně absolutně bezproblémově využívám k přesunu na Smíchovské nádraží i zpět nízkopodlažních spojů (tzv. garantovaných) se symbolem invalidního vozíku. Sama jsem totiž jeho uživatelkou.

Do dnešního večera moje přeprava probíhala zcela bez potíží, ze strany řidičů s maximální ochotou, vstřícností i džentlenským přístupem. Až nyní jeden z nich selhal morálně, lidsky i chlapsky.

Dnes, tj. 23. července 2002, ve 20.45 hodin jsem hodlala nastoupit do autobusu č. 246/3 3049, SPZ ABA 96 37. Nástup mi nebyl umožněn, neboť řidič nejprve zkonstatoval, že nemá plošinu a hodlal mě dovnitř vmanévrovat ručně. Odmítla jsem tak učinit ze dvou důvodů – jednak to u elektrického vozíku s citlivou elektronikou v hodnotě 100 000 Kč vůbec není možné, jednak a především u onoho garantovaného spoje samozřejmě plošina byla, ale skryta pod podlahou! Moji snahu poradit, jak ji vysunují jeho kolegové, neakceptoval, můj nevěřící údiv, že mě

tam nechá, odbyl pokrčením ramen a s poloprázdným autobusem odjel!

Ohromena a šokována jsem zůstala na nástupišti, ve tmě a s bezdomovci za zády. Naštěstí ne v mrazu a sama. V doprovodu svého partnera jsem vyhledala dozorcího nástupišť, s jehož pomocí a dohledem dalšího uniformovaného pracovníka Dopravního podniku jsme za hodinu následným spojem odcestovali. Nejsem konfliktní typ, spory nevyhledávám, nedám ani na radu svého partnera-novináře skandální chování medializovat. Tolerovat a přehlédnout však nelze, už z toho důvodu, aby se situace neopakovala a tento řidič nekazil renomé svých kolegů. Proto se obracím na vás, pane řediteli, a věřím ve zjednáni nápravu.

Závěrem bych ráda akcentovala uznání a dík všem těm féroým pánům řidičům, kteří jezdí na těchto garantovaných spojích a s nadhledem, často v nepříznivých počasích, peripetie s plošinami zvládají. Zprostředkování nám tak umožňují integraci společenskou, pracovní i kulturní.

Vážený pane řediteli, děkuji vám za čas věnovaný těmto řádkům, přeji vše dobré a těším se na podání zprávy.

Jitka Novotná, Praha 5

Odpověď ředitele o. z. Autobusy:

Vážená paní,

dne 30. července 2002 jsem obdržel váš dopis z 23. července 2002, který je stížností na řidiče linky číslo 246.

Vzhledem k závažnosti obsahu vaší stížnosti jsem dal pokyn dopravnímu náměstkovi, aby záležitost důkladně prošetřil, a to na úrovni ředitele garáže Řepy, kam je řidič autobusu evidenční číslo 3049 služebně příslušný. Z protokolárního záznamu o pohovoru s řidičem bylo zjištěno, že vaše stížnost je oprávněná a řidič, který dne 23. července 2002 obsluhoval ve večerních hodinách citovaný autobus, byl za nesprávný postup vůči vám potrestán snížením platu o částku stanovenou mzdovou dohodou. Současně byl tento pracovník přeřazen z diagramu obsluhy nízkopodlažních autobusů, aby se předešlo opakování podobného případu.

Dovoľte mi, Vážená paní, abych se vám za chování řidiče, které vám zkomplikovalo cestování, omluvil. Věřím, že přijatá opatření zveřejněná v širším kolektivu řidičů budou dostatečnou prevencí. Ještě jednou Vám děkuji, že jste si našla čas a informovala mě o nepochopitelném selhání konkrétního zaměstnance naší firmy. Rovněž mi dovoľte poděkovat za uznání, které jste vyslovila většině řidičů, se kterými se setkáváte. Velmi si toho vážím a dovoľím si váš dopis zveřejnit v podnikovém časopisu. Ing. Ladislav Špitzer

Vážená redakce,

dovoluji si vás oslovit jako řadový pracovník Dopravního podniku a věrný čtenář DP-KONTAKTu od počátku jeho vydávání a tlumočit vám názor na časopis, a to jak svůj, tak i názory spolupracovníků, s nimiž často diskutujeme formu i obsah zveřejněných článků.

Předně bych vám chtěl vyjádřit upřímnou pochvalu za vnější vzhled listu, za (většinou) pestrý obsah a zejména péči, kterou věnujete češtině. Ta je v protikladu k novinám, knihám i rozhlasovým či televizním pořadům téměř bezchybná, což je dnes, bohužel, velkou potěšitelnou výjimkou.

Pokud jde o tématickou náplň čísel, mohu potvrdit, že se s velkým ohlasem setkávají statě o jednotlivých linkách tramvajové sítě, o historii městských částí, o dějinných událostech v podniku, o historii objektů a podobně, které jsou psány velmi čtivě a srozumitelně. Také fotosoutěž, články o důchodech, daních, o pojištění atd. budí zasloužený ohlas, stejně jako problematika preference MHD a některé popisy technických a dopravních novinek. Díky za to vše!

Na druhé straně však mnohdy bývá časopis „přetížen“ téměř vědeckými články, kterým jen málokdo rozumí, neboť jsou psány nesrozumitelně, s množstvím cizích pojmů (pro které máme v češtině také výrazy, jak jsem se přesvědčil mnohokrát prostým nahlédnutím do slovníku cizích slov). Takové rádobly vysoce inteligentní statě snad raději předávejte Akademii věd ke zveřejnění. Do časopisu pro zaměstnance DP se naprosto nehodí – a když, pak jen psané tak, „jak nám zobák narostl“, bez všech těch implementací, intermedálních půl, generování výnosů, managementu prostoru, institucionálních prostředí a podobně. Vybírali redakční rada takové články jen jako „vatu pro vycpání stránek“ (tak to alespoň působí na běžného čtenáře), pak snad by bylo lepší a počet stran, jež prakticky každý pro nesrozumitelnost přeskóčí, prostě rozsah časopisu zmenšit. Protože však jde o témata bezesporu důležitá a pro podnik i město zajímavá, doporučuji psát o nich jednodušeji a především česky.

A co v DP-KONTAKTu postrádáme? Chybějí informace o řádných i mimořádných událostech.

Například nedávno došlo k velké železniční nehodě tramvají v Modřanech. Jaké byly její příčiny, co se vyšetřilo, jaká opatření byla zavedena, aby se podobné nehodě předešlo? Kdo byl pohnán k odpovědnosti? Podobně došlo k výpadku zabezpečovacího systému v metru na trati A. Proč se tak stalo a co bylo učiněno, aby se situace neopakovala? A co zaplavené metro, kdy se dozvíme pravdu? To všechno jsou věci, kterými podnik žije – a pokud jsou všichni jeho pracovníci řádně informováni, mohou vše kvalifikovaně vysvětlovat cestujícím veřejnosti, která je vysoce neodbornými a velmi rozporuplnými články v novinách či zprávami v televizi jen uváděna ve zmatek a ztrácí důvěru ve spolehlivost celého systému MHD.

A ještě jedna věc. Proč nikdo z odpovědných (ať již z podniku či z magistrátu nebo policie) neodpovídá ani slovy ani činy na poznatky zveřejňované například v rubrice „Kritika vlastním očima“, v článcích o preferenci a podobně? Když vedoucí či odborní pracovníci zatvrzele mlčí, není divu, že ani ti řadoví se nechápou pera, aby napsali o svých poznatcích z denní praxe. Považují to totiž za mrhání časem i papírem. A to je přece škoda pro nás všechny, nemám pravdu? DP-KONTAKT by mohl být ještě čtivější, bohatší, a naplňovat tak zcela svůj název – kontakt – oboustranně, nejen shora dolů. A DP a potažmo i cestující by mohli jen získat.

Pochybují, že budete smět uveřejnit tato má upřímně míněná slova. Ale alespoň redakční rada by je měla, myslím, vyslechnout.

S čtenářským pozdravem

Jiří Musil

Reakce redakce:

Pane Musile, v první řadě Vám musíme poděkovat za obsáhlý dopis, který došel na naši adresu a mapuje naši činnost. Každá pochvala je pro nás impulsem do další práce, aby DP-KONTAKT byl ještě lepší a čtivější, děkujeme.

Co se týče vaší kritiky, je pro nás velice cenná a budeme se jí zabývat. Snažíme se být aktuální, chceme se věnovat i nepříjemným tématům, ale nikdo neví všechno, a tak ani k nám se některé informace bohužel nedostanou. Ale to je skutečně minimum případů. Většinu případů probíraných ve veřejných médiích se také snažíme vysvětlit,

ale s určitým odstupem a se znalostí věci tak, aby chom uváděli fakta a nikoliv spoustu domněnek, které se vždy vyvojí bezprostředně po mimořádné události.

Krátce po záplavách byly noviny plné soudů o tom, kdo zavinil zatopení metra, jednoznačným viníkem byl Dopravní podnik. V době psaní těchto řádek, více než měsíc poté, už soudy nejsou zdaleka tak přikrá a jednoznačné. Čas a postup prací přinesl nové skutečnosti, což je naprosto logické. Letošní srpnové události byly tak významné, že se jim zcela jistě budeme věnovat ještě několik měsíců a budeme se snažit přinášet všechny ověřené a dostupné informace.

Doufáme, že uveřejněním Vašeho dopisu dodáme odvalu i dalším zaměstnancům našeho podniku, aby napsali své postřehy a náměty. Všem se budeme věnovat. -red-



Jako blesk nás zasáhla neuvěřitelná zpráva. V podvečer v neděli 29. září tragicky při autonehodě vylouhul život našeho dlouholetého zaměstnance a kolegy pana ing. Miloše Juny (*1939). Pracoval v mnoha významných funkcích v Dopravním podniku, kam nastoupil po ukončení Vysoké školy dopravní od 1. července 1963. Všichni budeme vzpomínat nejen na dobrého a laskavého člověka, ale i na vynikajícího odborníka, který pracoval od 1. ledna 1991 ve funkci ředitele garáže Klíčov, kam nastoupil po úspěšném výběrovém řízení.

Dlouhou dobu dobře a aktivně vykonával funkci tajemníka odborné skupiny Autobusy Sdružení dopravních podniků ČR.

S tichou vzpomínkou a úctou k jeho práci se s tragicky zahynulým kolegou loučí všichni jeho kolegové a spolupracovníci. Bude nám chybět.

Cest jeho památce.

Za vedení o. z. Autobusy
Ing. Ladislav Špitzer, ředitel

Měsíc září měl být měsícem oslav 50. výročí založení školy, která má již 50 let přímou vazbu na Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. 2. září siце žáci prvních ročníků do školních lavic zasedli, dostalo



Foto: SOU

50. výročí školy, povodně a začátek školy nadvakrát

se jim podstatných informací o tom, co je bude po tři roky zvoleného učebního či studijního oboru čekat, ale také to, že příštích 14 dnů mají ještě volno, nebo chcete-li povodňové prázdniny.

Srpnové záplavy také zasáhly jednu budovu školy, a to v Karlíně v Pobřežní ulici, kde probíhá nejen odborný výcvik žáků I. ročníků, ale v několika učebnách i teoretická výuka žáků učebních oborů technické služby v autoservisu, instalatér a zámečnick. Mířtři odborného výcviku i učitelé odstraňovali nánosy bahna ze zaplavených prostor, vyklízeli zničený materiál, vysoušeli zdvivo. Objekt na Rohanském ostrově bude mimo provoz patrně do prosince. Všem pracovníkům, kteří pomáhali v kritických dnech po záplavách na Rohanském ostrově, patří dík.

Ostatní budovy školy žily od konce srpna svým běžným školním životem. Žáci, kteří neuspěli na konci minulého školního roku, doháněli chybějící známky, při doklasifikacích a reparátech zažívali mnohokrát pořádné horké chvílky, aby mohli pokračovat ve studiu vyššího ročníku.

16. září začal školní rok - tak jako v mnoha jiných školách v Praze i jinde - oficiálně, tedy podruhé.

Žáci i kantóři musí dohnat chybějících 14 dní, bude zapotřebí většího úsilí a pílě. Jedna budova chybí a po dobu její provozneschopnosti musí nastoupit mnohdy nepopulární náhradní řešení, takže bude zapotřebí i trpělivosti. Vše se však zcela určitě podaří a na oslavu 50.výročí školy zcela také jistě dojde.

-sou-

Rekonstrukce stanovišť kontrolních prohlídek ve vozovně Vokovice

Celková rekonstrukce páté haly vozovny Vokovice byla provedena v období leden až srpen 2002. Investorem stavby byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, inženýring zajišťoval IDS, a. s., projektovou dokumentaci vypracoval Metroprojekt Praha, a. s., a zhotovitelem byl Navatyp, a. s.

Předmětem rekonstrukce bylo zejména zřízení nových stanovišť kontrolních prohlídek (KP), přičemž místo již nevyhovujících stanovišť KP byly na kolejích č. 26, 27 a 29 vybudovány nové železobetonové kanály s podpěrnými sloupky pro uchycení kolejnic. Dále bylo na kolejích č. 29 v zadní části haly zřízeno pracoviště vybavené zvedáky na opravu a výměnu podvozků a na konci haly byl vybudován manipulační prostor v šířce

Celkový pohled na stanoviště kontrolních prohlídek.



9 metrů s osazením jeřábu, točny a odstavnou kolejí pro podvozky tramvají. Mezi pátou a čtvrtou halou byla stávající oddělovací příčka nahrazena novou z polykarbonátu, upevněnou na ocelovou konstrukci a volný prostor nad zadní částí haly byl uzavřen sádko-kartonovou přepážkou.

V celé hale byla provedena výměna původních kolejnic NP3 zčásti za nové NT1 a zčásti za již užité. Kolejnice byly upevněny přes žebrové podkladnice na nové základy i na stávající kozlíky. Rovněž byla zrekonstruována kolejová spojka mezi 29. a 30. kolejí. V části haly mimo stanoviště KP byla provedena výměna dřevěné podlahy. Ostatní betonové podlahy ochozů a montážních jam byly zbroušeny a opatřeny novým povrchem z plastbetonu. Všechny schody (pevné i pojízdné) a přechodové můstky jsou nové ocelové z pororoštu.

V celé hale jsou vyměněna stropní osvětlovací tělesa za nová. V prostoru KP jsou osazena nová naklápací osvětlovací tělesa a jsou provedeny nové elektrické rozvody včetně zásuvek pro montážní nářadí. Zároveň je v prostoru KP vybudován nový rozvod ústředního vytápění včetně nových deskových topných těles. Stanoviště KP jsou dále vybavena rozvody stlačeného vzduchu,

jehož součástí je rovněž instalace nového kompresoru, a centrálního odsávacího systému včetně nového zdroje podtlaku (vysavače). Další výbavou haly je vybudování dálkového ovládání odpojovačů trolejového vedení s přemístěním úsekových děličů před halu. Veškeré práce završují povrchové úpravy stěn a podlah v jednotném ladění barev zelené a šedé.

Z uvedeného popisu provedených prací je zřejmé, že se jedná o první komplexní rekonstrukci celé haly jedné z vozoven, a to včetně veškerého strojního vybavení.

Text a foto: Jiří Eliáš, technický úsek ředitelství
Pohled na zadní část haly.



KULTURNÍ TIPY NA ŘÍJEN

KINO

Z připravovaných říjnových premiér v našich kinech vybíráme:

Psí dny

Snímek Psí dny byl s úspěchem uveden na letošním MFF v Karlových Varech v sekci Horizonty - oceněné filmy (získal hlavní cenu poroty na loňském festivalu v Benátkách), kde se setkal s velkým diváckým ohlasem.

Jedná se o ambiciózní celovečerní debut zkušeného a uznávaného rakouského dokumentaristy Ulricha Seidla. Děj se odehrává během jednoho víkendu na anonymní periferii Vídně. V jakési zemi nikoho mezi dálnicemi, hypermarkety a skladišti sledujeme monotónnost víkendových prací a činností, jež lidé vykonávají bez jakékoli známky radosti či potěšení. Je strašně horko a lidé, kteří na sobě mají jen málo oblečení, se postupně obnažují nejen fyzicky, ale i psychicky. Teplota stoupá, atmosféra víkendového podvečera houstne. Režisér nás konfrontuje s osudy několika lidí, které se různě protínají. S jejich zoufalou

touhou po lásce a s téměř beznadějnou nemožností ji nalézt a udržet.

V kinech od 10. října 2002.

Hollywood v koncích

Možná by stačilo jenom napsat - nový film Woody Allena. Protentokrát by se dokonce dalo říct, že ve své nové komedii tak trochu karikuje sama sebe. Hraje totiž neurotického režiséra Vala Waxmana. Kdysi to byl pan režisér, ale od té doby se mnoho změnilo a Val teď může být vděčný za sebemenší druhořadý kšeftík v televizi. Dostane ale od své exmanželky nabídku režirovat velkorozpočtový „mainstreamový film“. Je to skvělé, jenomže... - Val dočasně oslepně následkem své chronické paranoi. Jde o velký balík peněz, a tak skupinka jeho pěti kamarádů dělá vše pro to, aby se šéfproducent o režisérovi slepotě nedozvěděl.

Mimořádně (jen tak pro pořádek), tento americký snímek otevíral letošní festival v Cannes.

V kinech od 3. října 2002.

DIVADLO

Na repertoár Národního divadla se vrací opera

Wolfganga Amadea Mozarta **Don Giovanni**. Premiéru bude mít 10. října ve Stavovském divadle. Inscenace je koncipována jako replika legendární inscenace opery Národního divadla z roku 1969, která byla dílem scénografa Josefa Svobody a režiséra Václava Kašíka.

HUDBA

Miro Žbirka

Ve středu 16. října by se měl ve velkém sále Lucerny představit Miro Žbirka v rámci svého „Modrého turné“, které ho po více jak deseti letech znovu přivádí na koncertní pódia spolu s živou doprovodnou kapelou. Jeho zatím poslední deska Modrý album, která vyšla na podzim roku 2001, se dodnes drží v první třicítce žebříčku nejprodávanějších alb v České i Slovenské republice. V poslední době koncertoval Miro Žbirka jen za doprovodu své kytary nebo společně s kytaristou Honzou Ponocným. Výjimečnost letošního turné spočívá v tom, že je to po delším čase opět regulární hraní s doprovodnou kapelou, protentokrát sestavenou z muzikantů, kteří se podíleli na realizaci Modrého alba. Jako host vystoupí zpěvačka Martha. -mis-

Povodňové dary a daň u fyzických osob

Ti z vás, kteří jste nějakou formou přispěli na pomoc při likvidaci škod způsobených záplavami, máte možnost následně uplatnit slevu na dani z příjmů fyzických osob z titulu odpočtu daru.

Aby byl dar uznatelnou odpočitatelnou položkou od základu daně, musí splňovat určité podmínky.

Komu lze poskytnout daňově uznávané dary a na jaké účely:

1. obcím, krajům, organizačním složkám státu, právníkům osobám se sídlem v ČR a právníkům osobám, které jsou pořadatelé veřejných sbírek podle zvláštního zákona na financování:

- účelů sociálních, zdravotnických a ekologických, humanitárních, charitativních,
- požární ochrany,
- ochrany zvířat,
- vědy a vzdělání, výzkumných a vývojových účelů,
- kultury a školství,
- policie,
- účelů náboženských pro registrované církve a náboženské společnosti,
- tělovýchovné a sportovní činnosti,
- podpory a ochrany mládeže,
- politických stran a politických hnutí na jejich činnost.

2. fyzickým osobám s bydlištěm na území ČR provozujícím:

- školská a zdravotnická zařízení na financování těchto zařízení,
- zařízení na ochranu opuštěných zvířat nebo ohrožených druhů zvířat, rovněž na financování těchto zařízení.

Minimální a maximální limit daru

V kalendářním roce musí souhrnná hodnota daru minimálně dosáhnout částky, která překročí 2 % ze základu daně (základ daně = příjmy minus výdaje, u zaměstnanců je výdajem pouze zaplacené pojistné) anebo činit alespoň 1000 Kč.

V praxi to znamená, že poplatník při základu daně vyšším než 100 000 Kč může poskytnout dar v minimální výši 1000 Kč a poplatník s nižším základem daně má možnost poskytnout dar menší, tj. v minimální hodnotě 2 % ze základu daně, tzn. že při základu daně 30 000 Kč stačí věnovat dar ve výši 601 Kč.

Maximální limit pro odpočet je 10 % ze základu daně. Je-li souhrnná hodnota darů větší než tento stanovený limit, nelze částku nad 10 % základu daně odečítat.

Zásady při uplatňování

Dary lze uplatnit jako odpočitatelnou položku až po skončení zdaňovacího období.

Dar může mít několik forem, může být peněžní

i nepeněžní. Mohou být darovány věci, peníze, služby, jiné majetkové hodnoty. Dary v nepeněžní podobě musí být oceněny. Není-li jejich cena známá, je nutné je ocenit cenou zjištěnou podle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku.

Prokazování daru – doklady

Zaměstnanec prokazuje u zaměstnavatele dar na vymezené účely v žádosti o roční zúčtování daňových záloh (do 15. února kalendářního roku) předepsaným dokladem, kterým je potvrzení příjemce daru nebo pořadatele veřejné sbírky o jeho výši a účelu.

Z potvrzení musí být patrné, kdo je příjemcem daru, účel na který byl dar poskytnut a datum darování.

I bez potvrzení se uzná dar, pokud poplatník doloží (například příkazem k úhradě a výpisem z bankovního účtu, podacím potvrzením poštovní poukázky, příjmovým dokladem), že finanční prostředky byly poukázány na povodňový bankovní účet, zřízený k účelu veřejné sbírky, která je zaevidována v centrální evidenci veřejných sbírek vedené podle § 26 odst. 2 a 3 zákona č. 117/2001 Sb., o veřejných sbírkách, Ministerstvem vnitra.

Podrobnější informace o veřejných sbírkách konaných v souladu se zákonem o veřejných sbírkách ve prospěch postižených povodněmi zveřejnil Ministerstvo financí pro potřebu daňové veřejnosti a finančních orgánů v závěru roku 2002 ve Finančním zpravodaji.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství
telefon 296 192 359, e-mail: vankovaa@r.dpp.cz

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Bude v letošním roce valorizace důchodů?

Podle posledních informací mají být zvýšeny důchody o 4 až 5%. Návrh valorizace důchodů předložilo již ministerstvo práce a sociálních věcí vládě, která jej musí projednat a schválit. Valorizace by po schválení měla platit pro všechny druhy důchodů od ledna 2003. Pro letošní rok 2002 se s valorizací důchodů nepočítá.

Lze již vypočítat starobní důchod pro rok 2003 včetně nových koeficientů?

Koeficienty pro přesný výpočet důchodů pro rok

2003 budou známy až po uplynutí tří čtvrtletí roku 2002, tedy po 30. září 2002. Většinou bývají uveřejněny ve Sbírce zákonů koncem měsíce října. Po tomto termínu lze důchody pro rok 2003 zcela přesně vypočítat.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2002 a dále, případně i o přepočítání vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě, pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2001 včetně vyložených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25). Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Důchod lze vy-

počítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně příznávným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Pro výpočet důchodu pro rok 2003 je třeba ještě předložit výdělky za leden až září 2002.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. - ředitelství. Najdete nás v budově Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon 296 193 361.

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

Klub seniorů ředitelství změnil platformu

Na ředitelství naší akciové společnosti má dlouholetou tradici Klub seniorů – důchodců. Je to dobrovolné sdružení bývalých zaměstnanců ředitelství společnosti, jehož účelem je udržet kontinuitu členů mezi sebou a bývalým zaměstnavatelem. Zvolený výbor každoročně organizuje zejména předvánoční setkání seniorů s vedením společnosti, poznávací zájezdy a při příležitosti významného životního jubilea také poskytuje malý dárek.

Doposud Klub seniorů provozoval svou činnost v rámci odborové organizace. Pro posílení vazeb mezi bývalými zaměstnanci a zaměstnavatelem převezme nyní činnost klubu zaměstnanecký odbor ředitelství. K této změně dochází na základě podpisu Dohody mezi vedením ředitelství a Klubem seniorů v září letošního roku.

Cílem Dohody bude zajistit v rámci vzájemné spolupráce takovou činnost Klubu seniorů, aby se všichni seniori ředitelství společnosti vždy rádi těšili na společná setkání a vždy rádi vzpomínali na chvíle strávené v našem Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Zaměstnanecký odbor ředitelství

Na výstavě InnoTrans v Berlíně byla představena nová série vozů metra

Ve dnech 24. až 27. září se v Berlíně konala dopravní výstava InnoTrans. Jde o jednu z největších dopravních výstav, která každé dva roky do Berlína přiláká tisíce dopravních odborníků i nadšenců. Firma Siemens Transportation Systems využila této příležitosti a ve středu 25. září uspořádala na volné ploše výstaviště Den Prahy, na kterém představila první vozy z nové série pro pražské metro (vozy z 23. soupravy M1). Tyto vozy jsou, kromě dalších vylepšení, již vybaveny smíšeným uspořádáním sedadel, sedadla jsou tedy umístěna jak příčně, tak i podélně. Vnitřek soupravy díky tomu působí prostornějším dojmem a cestující si mohou vybrat, jaký typ sezení jim lépe vyhovuje. Nová série vozů pro pražské metro budila v Berlíně zaslouženou pozornost a patřila k nejzajímavějším exponátům z oblasti kolejových vozidel.

-jau-

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Po zájímavém „telekomunikačním entré“ dnes pokračujeme ve zcela standardním informačním servisu stran zajímavých internetových adres. A protože se nám v redakci opět nakupily zajímavé webové odkazy s dopravní tematikou, budeme se s vřelou radostí věnovat až do konce roku právě jim. Dnes si na své přijdou především příznivci železnic.

Když jsme kdysi s internetovým putováním na stránkách DP-KONTAKTu začínali, jedním z prvních navštívených míst byly stránky Českých drah na adrese www.cdmail.cz. Po letech se na ně opět vracíme, neb zub času nahodlavá internet s nebyvalou rychlostí. Celý server Českých drah prošel rekonstrukcí a nutno hned předeslat, že první i veškeré následné dojmy z jeho současné návštěvy jsou pozitivní a příjemné. Stránky jsou promyšlené a zpracované, vyvážený obsah si notuje s vkusnou grafikou, která se nebojí využívat moderních prvků, které internet nabízí. Zajímala nás také nová internetová služba Českých drah: aktuální informace o poloze vybraných vlaků. Tato služba se týká vlaků SC, EC, IC, EX, R a Sp a opravdu funguje! Stačí zadat jméno nebo číslo vlaku a hned se dozvíte, kde se váš spoj právě nachází a zda má nějaké zpoždění. Ptáte se, zda nejde o poněkud nadstandardní, ba snad i zbytečnou

službu cestujícím? Nenechte se mýlit. Jen se koukněte kolem sebe: spousta věcí jsme kdysi nepotřebovali a dnes si bez nich nedokážeme žít pořádně představit. Je-li internet naší budoucností, budou podobné služby brzy zcela běžnou součástí naší každodennosti a ani nás nenapadne pozastavovat se nad tím, když si někdo bude na síti zjišťovat, zda jeho spoj má či nemá zpoždění, a zda se tedy má už vypravit na nádraží nebo si ještě pohovět v lenošce.

Doporučenou četbu ke studiu nového kabátu webových stránek Českých drah představují stránky německých Deutsche Bahn a francouzských SNCF. Dalo by se říci, že svým pojetím a zpracováním stojí stránky ČD někdy mezi těmito dvěma giganty. Na jedné straně www.bahn.de – úžasné podrobné stránky, kde se dozvíte vše od osudu slepého železničáře kdesi ve Švábsku až po fotografie jídel, která si můžete objednat v jídelním voze. Preciznost, tematická pestrost, obsahová propracovanost. Na straně druhé www.sncf.com a především půvabné stránky o francouzském rychlíkovém zázraku www.tgv.com, připravované rovněž SNCF – elegance, lehkost, hravost, grafika pro fajnšmekry.

A nyní si představte některý z dnes již klasických internetových portálů, jako je třeba Seznam nebo Yahoo,

jehož veškeré sekce by byly věnovány železnici. Pod jednou střechou by tak přebývaly modely mašinek, pracovní místa na dráze, živé webkamery na železničních, odkazy na železniční společnosti, magazíny, diskuzní fóra, fanouškovská sdružení, pohlednice, fotografie, videozáběry, mapy železnic, stavby a atrakce podél tratí, tisíce odkazů na kdejakou drezínu... A přesně tohle najdete na dvojici velkých železničních a železničářských portálů, sídlících na adresách www.traiweb.com resp. www.railservice.com. Pozor však na předávkování železniční tematikou, klikteje opatrně a s rozvahou!

Na závěr jedna rarita s nemalým symbolickým významem: nejkratší mezinárodní železnice na světě, spojující šumavské Nové Údolí s bavorským Haidmühlem. Železnice je dlouhá pouhých 105 metrů, postavená na bývalém náspu mezinárodní tratě Volary – Pasov a ručně poháněná drezína ji „prosvítí“ za 27 sekund. Železnici postavilo, provozuje a zajišťuje nadšenecké sdružení Pošumavská jižní dráha. Stránky k této „atrakci“ najdete na adrese www.geocities.com/pkosmata. Vedle podrobného popisu celého projektu si můžete přečíst řadu dalších zajímavých textů a prohlédnout projekty, plány a fotografie historické i současné.

-mš-

18. část Malá Chuchle

Podruhé se v našem seriálu vracíme do Chuchle, tentokrát Malé. Historie Malé Chuchle je prakticky stejná s minulostí Velké Chuchle. Připomeňme tedy jen to, že od roku 1292 bývala majetkem zbraslavského kláštera a dvakrát se během staletí objevily snahy zdejší majetek církvi zabavit. Poprvé to bylo za husitských válek, po druhé v roce 1620. Vždy však vesnici klášter získal po čase zpět. V roce 1785 byl zbraslavský klášter zrušen a jeho majetek, včetně Malé Chuchle, připadl náboženskému fondu. Když byl v roce 1849 přijat zákon, který zaváděl obecní zřízení, byly katastrální obce (území) Velká a Malá Chuchle spojeny v jednu obec pod jménem Velká Chuchle. S účinností od roku 1922 byla zákonem o vytvoření Velké Prahy Malá Chuchle připojena ku Praze, zatímco Velká Chuchle zůstala dál samostatnou obcí (do roku 1968). V rámci hlavního města Prahy se Malá Chuchle nejdříve stala součástí městské části (od roku 1947 městského obvodu) Praha XVI. a v roce 1960 byla zahrnuta do nového obvodu Praha 5. V roce 1990 byly obě Chuchle po 68 letech opět spojeny a vytvořily samostatnou městskou část Praha-Velká Chuchle.

Malá Chuchle patří mezi nejmenší katastrální území Prahy. V současné době má nejméně obyvatel ve své moderní historii - pouhých 113 k 31. prosinci 2001. Nejvíce lidí zde žilo v roce 1950 - 688. Podíváme-li se dál do historie, zjistíme, že při sčítání lidu v roce 1869 (prvním, kdy byla Malá Chuchle uváděna jako samostatná statistická jednotka) měla 254 obyvatel.

Malá Chuchle se ve své době dostala do povědomí Pražanů především jako oblíbené výletní a především lázeňské místo. Pramen vyvěrající nad vsí měl prý léčivé účinky a byl potrubím sveden do obce, kde byly zřízeny lázně. Lázně jsou doloženy už v roce 1760. Mezi oběma světovými válkami význam lázní v Malé Chuchli klesal, až zanikly zcela. Jejich slavnou éru dodnes připomínají mnohé zdejší domy. Vzhledem k charakteru terénu, který je z velké části ve svahu a kde i dnes 62 ze 142 hektarů tvoří les, se v Malé Chuchli nikdy významněji nerozvinulo ani zemědělství ani průmysl.

Studánka, ze které pramen vyvěral, mívala název Mariánský pramen, je tedy logické, že i zdejší kostel byl zasvěcen Narození Panny Marie. Je raně gotického původu a v roce 1774 byl barokně přestavěn.

Malá Chuchle neměla po staletí šťastnou polohu pro spojení s Prahou. Do hlavního města bylo povozem či kočárem možné cestovat jen velkou oklikou přes Velkou Chuchli a Slivenec, protože zdejší skály sahaly až k samému toku Vltavy. Teprve v roce 1742 francouzská vojska vylámala výhodnější cestu z Prahy do Zbraslavi a ta se stala v roce 1810 ební silnicí. Touto silnicí je dnešní ulice Zbraslavská, která původně ve směru do Prahy pokračovala přímo do hlubočepské ulice Na Zlíchově. Při její stavbě byl odkryt významný geologický profil.

Nového prostoru bylo využito i při stavbě České západní dráhy - železniční tratě, která jako první prostředek veřejné hromadné dopravy zajistila spojení Malé Chuchle s Prahou. Provoz na železnici byl slavnostně zahájen 14. července 1862 a od následujícího dne se jezdilo pravidelně. V Malé Chuchli byla vzhledem k jejímu charakteru a silné přepravní poptávce zřízena železniční stanice. Trať byla původně jednokolejná, druhá kolej byla položena v roce 1908. Zřejmě v té době byla stanice přeměněna na zastávku. V roce 1892 odtud jezdila silniční koněspřežná linka do Zbraslavi. Zrušena byla až v roce 1912. Provoz na významné železniční trati postupně vzrůstal. V roce 1924 trvala jízda vlakem z Wilsonova nádraží do Malé Chuchle 24 minut a o pět let později v Chuchli zastavovalo už 19 párů vlaků ve všední dny. Železnice začala brzy narušovat plynulost provozu na zbraslavské silnici, protože v Malé Chuchli bylo jejich úrovněové křížení. V roce 1935 zde byl postaven podjezd. S úpadkem chuchelského lázeňství v meziválečném období klesl i význam zdejší železniční zastávky a po zprovoznění nové zastávky ve Velké Chuchli byla časem (asi v roce 1942) malochuchelská zastávka trvale zrušena.

Druhým dopravním prostředkem, který zajišťoval pravidelnou dopravu mezi Malou Chuchlí a Prahou, byly parníky Pražské paroplavební společnosti, která zahájila provoz 26. srpna 1865. Jízda lodí od Palackého mostu do Malé Chuchle trvala v roce 1918 jen 33 minut.

Také Malé Chuchli, podobně jako dalším povltavským obcím, vždy chyběl silniční most, který by zajistil spojení s druhým břehem řeky, kde se naskýtal další pracovní příležitost.

Proto i zde vznikly přívozy. Od devadesátých let 19. století je uváděn přívoz z Malé Chuchle do Hodkoviček, který se nacházel přibližně proti ústí dnešní Zbraslavské ulice do Strakonické. Jeho poloha se nejméně jednou změnila. Patřil obci Hodkovičky a v roce 1950 byl jeho provozovatelem podnik Lázeňská a rekreační služba. V roce 1956 umožňoval tzv. povolený přechod mezi zastávkami městské dopravy Malá Chuchle a Černý kůň nebo nádraží Braník. Povolený přechod zanikl s novým tarifním systémem 9. května 1974. Dnes už přívoz neexistuje.

Druhý přívoz ležel u severní hranice katastrálního území a byl obvykle označován jako „přívoz z Malé Chuchle do Braníka“. O převozní koncesi požádaly v roce 1912 obě obce společně, 29. května 1913 byl zkolaudován a povoleno jeho užívání. K dispozici byla pramice pro 12 osob a 2 plavce. Už po pěti letech chuchelské obecní zastupitelstvo konstatovalo, že přívoz není zapotřebí a c. k. místodržitelství dalo pokyn k jeho vymazání z vodní knihy. Zřejmě se však brzy ozvaly hlasy proti jeho zrušení a časem byl obnoven (doložen je opět nejspíše od roku 1927). V roce 1950 byla i jeho provozovatelem Lázeňská a rekreační služba. Zanikl pravděpodobně kolem roku 1955 po výstavbě Branického mostu.

Vrátme se ale na pevninu. Už v závěru 19. století se objevily projekty na stavbu elektrické dráhy z Prahy do Chuchle, případně na Zbraslav. O koncesi se zajímali především František Křížík a pražské Elektrické podniky. Ty v roce 1898 vypracovaly dokonce podrobný projekt jednokolejné tratě s výhybnami, na které mělo provoz zajišťovat 10 tramvajových vlaků v intervalu 15 minut, který bylo možné vsunutými vozy o nedělich a svátcích zkrátit na polovinu. Nevýhodou projektu bylo, že tramvajová trať měla třikrát křížovat železniční trať. Zda to byl hlavní důvod, proč z realizace sešlo, není známo.

O historii autobusové dopravy na zbraslavské silnici jsme již na stránkách DP-KONTAKTu několikrát psali. Konkurovaly si tu autobusy Československých státních drah i soukromých provozovatelů a zájem jezdit na Zbraslav měly i Elektrické podniky. Jako první přes Malou Chuchli jezdil od 25. června 1927 podnikatel Vladimír Nedoma, později se přidali další soukromníci, například Zdenka Karpíšková a Jaroslav Paulů. Autobusy ČSD zahájily ve směru na Zbraslav provoz nejspíše 30. května 1929.

Elektrické podniky získaly koncesi na autobusovou linku Praha - Velká Chuchle po mnoha průtazích až

v roce 1932. Do provozu ji uvedly 11. prosince 1932 a obyvatelé Malé Chuchle se mohli za 3 koruny svést až na Václavské náměstí. V Malé Chuchli byly dvě zastávky - u úřadu potravní daně a před domem čp. 31. Radost zdejších obyvatel ale neměla dlouhé trvání. Autobusy linky S jely 12. února 1933 naposledy, protože nevyhovně daňové zákony značně prodražovaly provoz za hranice města. Provozovat linku jen do Malé Chuchle pro Elektrické podniky také nebylo ekonomické. Jen o nedělich za hezkého počasí tudy projížděly autobusy linky M na chuchelské závořiště, to ale pro každodenní cestování nemělo žádný význam.

Podruhé se autobusy Elektrických podniků v Malé Chuchli objevily od 1. června 1936 na lince z Karlova náměstí na Zbraslav. Také této lince osud moc nepřál - zrušena byla z úsporných důvodů po vypuknutí druhé světové války, když nastal katastrofální nedostatek pohonných hmot. Obyvatelé Malé Chuchle tak byli opět odkázáni na cestování autobusy jiných dopravců, případně na přívoz do Braníka a tamní tramvaje.

Po druhé světové válce se začaly realizovat starší představy o moderní výpadovce z hlavního města směrem na Zbraslav. Kolem roku 1952 byla dána do provozu první část moderní čtyřproudé silnice v úseku Zlíchov - Malá Chuchle (Strakonická), 13. července 1961 byla dána do užívání polovina dalšího úseku a přikročilo se k likvidaci staré silnice a výstavbě druhé poloviny nové.

Do podoby Malé Chuchle v padesátých letech 20. století zásadním způsobem zasáhla výstavba nového železničního mostu, známého pod lidovým názvem „most inteligence“, který se stal výraznou dominantou zdejší krajiny. Má 15 železobetonových oblouků o rozpětí 53,3 m a vede 19 m nad Vltavou. Byl dokončen v roce 1955, kdy se uskutečnila zkušební jízda a zatěžkávací zkouška. Do pravidelného provozu byl uveden až 10. května 1964 (!) po dokončení celé železniční jižní spojky na vršovické seřadovací nádraží. Ačkoliv byl postaven pro dvoukolejnou trať, leží na něm jen jedna kolej. Je určen jen pro nákladní dopravu a osobní vlaky jsou na něm jen vzácnou výjimkou při některých výlukách. Snad jediným přínosem pro obyvatele Malé Chuchle se stala skutečnost, že po mostě vede cesta pro pěší, umožňující přechod do Braníka na tramvaj.

O obnovení městské hromadné dopravy se na území Malé Chuchle postarala až trolejbusová linka č. 59 zavedená 18. dubna 1954 po nové výpadovce. Chuchelská trolejbusová trať měla k překvapení všech jen krátkou historii. Od 3. ledna 1960 byl na ní pro stavbu nové silnice dočasně (ale dlouhodobě) přerušena provoz a trolejbusy se sem nakonec už nevrátily. Náhradní autobusová linka č. 59 byla od 1. ledna 1962 přechíslována na 129 a zůstala zde trvale. V roce 1971 přes Malou Chuchli začala jezdit linka č. 172 a na sklonku sedmdesátých let přibývaly linky zavedené do Zbraslavi, Lipenců a dalších obcí.

V současnosti přes jedinou zastávku Malá Chuchle projíždí 6 linek městské dopravy a 9 dalších regionálních linek, všechny autobusové, zahrnuté do systému Pražské integrované dopravy a ukončené u stanice metra Smíchovské nádraží. Další cestování do centra města v letošním roce bohužel zásadním způsobem negativně ovlivnila na mnoho měsíců katastrofální povodeň. To už však není jen problém cestování z Malé Chuchle, ale celé sítě pražské MHD. Samotná Malá Chuchle byla při povodni téměř 14 dní odříznuta od světa.

-pf, -fp-

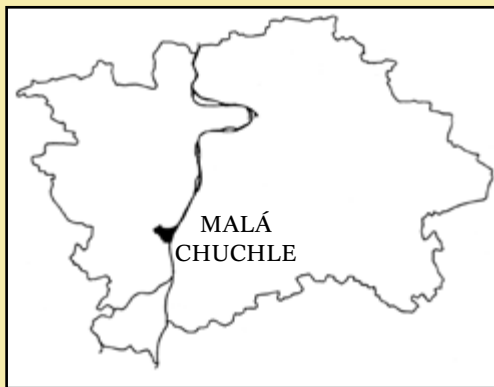


Foto: Petr Malík



Správná odpověď z čísla 8/2002: Ani tentokrát neporušíme tradici a k rozluštění srpnové otázky použijeme odpověď jednoho ze soutěžících. „Jedná se o Bělohorskou třídu v lokalitě Malý Břevnov. V úrovni strojní podbíječky je vpravo známá kaplička, nyní přesunutá

do úrovně domů kvůli rozšíření komunikace. Domky na levé straně stojí, poněkud přestavěny, dodnes.“

Vzhledem k času dovolených a také povodní se srpnového kola soutěže zúčastnilo „pouze“ 17 čtenářů a jedna odpověď byla špatná. Všechny správné byly za-

řazeny do slosování a ve čtvrtek 19. září se usmálo štěstí na trojici Jaroslav Veselý, Vladimír Matoušek a Zdeněk Hakl. Všichni od nás dostali novinku vydanou naším podnikem z pera Stanislava Linerta, Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

S přicházejícím podzimem se prodlužují i večery, a tak bude dostatek času na řešení říjnové fotografie, která patří k těm obtížnějším z těch, co se v našem seriálu objevují. Během více než šesti let trvání kvízu jste už osvědčili dostatečnou dávku důvtipu a historických znalostí, proto věříme, že si i s touto fotografií poradíte. Pro trojici úspěšných a zároveň šťastných řešitelů bude opět připravena kniha Stanislava Linerta Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy, která je od začátku září k dostání i ve střediscích dopravních informací.

Jsmo přesvědčeni, že už víte nebo alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, proto neváhejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Můžete také využít vnitropodnikovou poštu: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Můžete také využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Při příštím vydání budeme slavit, neboť tentokrát se vás ptáme už podevátátřicáté – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

NAPSALI O NÁS

Večerník Praha (23. 9. 2002)

Řidičům MHD patří výborná

V této době plné stížností a nářků bych rád poděkoval Dopravním podnikům hl. m. Prahy. DP se snaží zvládnout současnou situaci v dopravě a ulehčit život ve městě. To se ovšem nedá říci o bezohledných řidičích osobních automobilů, kteří tvoří dlouhé kolony na kolejích před tramvajemi a v trasách autobusů, a zdržují nejen sebe, ale hlavně všechny v MHD. Také jsem majitelem automobilu a normálně ho používám, ale mnoho mých přátel i já se snažíme městu ulehčit tím, že po povodních svým autem nejezdíme. Chci poděkovat všem řidičům MHD, všem, kteří tento systém náhradní dopravy vymysleli a řídí. Milou pozorností jsou i informátoři,

kteří ochotně a mile poradí bezradným, jak a kam se dostat, přičemž to skvěle zvládají. Kéž by měli pochoopení a ohleduplnost i všichni obyvatelé Prahy!

Právo (21. 9. 2002)

Zelená tramvaj

Praha 3 omezila parkování po celé délce Seifertovy ulice. Kolem dopravní tepny tak dočasně zanikne řada parkovacích míst, v její horní části navíc budou umístěny dopravní značky se zákazem zastavení mezi pátou a devatenáctou hodinou. Všechna zastupitelstvem přijatá opatření mají usnadnit hladký průjezd tramvají. Neukázněnost částí řidičů osobních vozidel, vjíždějících na koleje s cílem předjet

kolonu, již před časem vyřešily zhotovené betonové bariéry vedoucí podél tramvajové jízdní dráhy.

MF Dnes (21. 9. 2002)

Velmi milý šok!

V pátek 6. září po 20. hodině jsem byl mile šokován: cestu z Barrandova na Prosek, která „normálně“ s přestupem na metro trvá skoro hodinu, jsem zvládl za 30 (slovy třicet) minut. Použil jsem kyvadlovou dopravu na hlavní nádraží – mimochodem krásnou novou soupravou. Možná jsem měl i štěstí a ti, kdo ve špičce jezdí do centra, mají jiné zkušenosti, ale podle mého názoru zaslouží uznání průmyslený systém náhradní dopravy i nasazení zaměstnanců Dopravního podniku a Českých drah. Také orientační systém a informovanost jsou na výtečné úrovni.

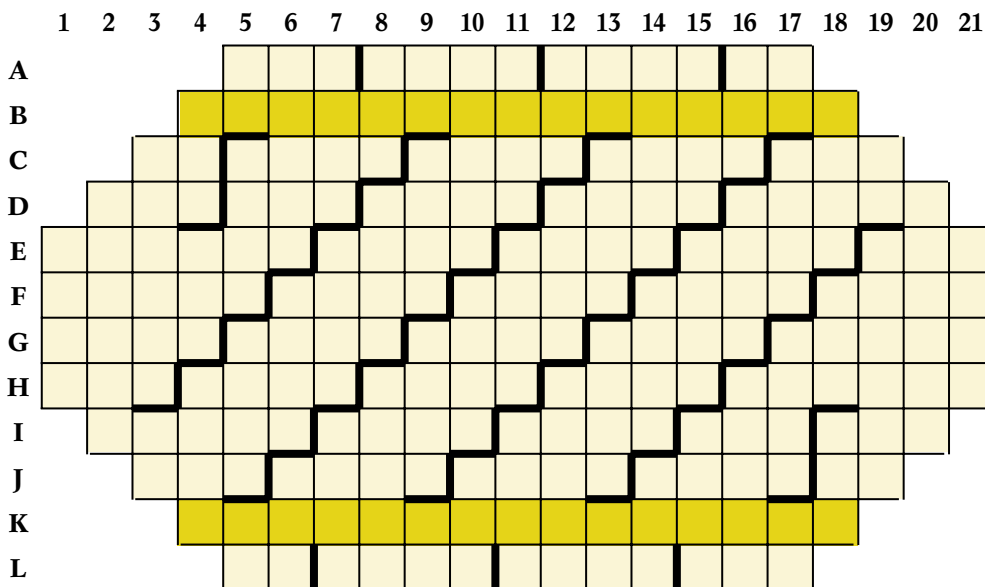
Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Cestovní doklad; přespolní běh; úlomky hornin; předložka. – B. 2. díl tajenky. – C. Předložka; zuřivost; útvar druhohor; trojice; zpěvný pták. – D. Spojka; leník; opuštěna; mongolský rolník; velký ořech. – E. Usedlost; trutnovský podnik; závit šroubu; jednoduchý stroj; český zpěvák. – F. Tyran; egyptská bavlina; soubory; pěnivý mok; dílčí údaje. – G. Kuličkové počítadlo; jítro; lemur; spojovací zákop; klobouk (z maďarštiny). – H. Ukazovací zájmeno; vada čoček; bomba; časopis pro ženy; nová zpráva. – I. Ocas spárkaté zvěře; druh plavidla; jméno literáta Gardnera; mámení; osobní zájmeno. – J. Skupina stromů; nouze; jinak; posvátný zákaz; přitakání. – K. 1. díl tajenky. – L. Evropan; světaří; stepní hlodavec; pás ke kimonu.

SVISLE: 1. Karetní hra. – 2. Náčelník Tatarů. – 3. Listnatý strom; název písmene. – 4. Biblická postava; nejinak; druh borovice. – 5. SPZ Pelhřimova; konec; tvrdý bonbon; značka lithia. – 6. Chanát; členka rodiny; chemický prvek. – 7. Spěch; parková květina; listnatý strom. – 8. Kulovitý mikrob; krátký kabát; poděšenec. – 9. Hrčivý zvuk; roční období; tažné zvíře; SPZ Karviné. – 10. Ošumělec (zastarale); peněžitá částka; částí vozů. – 11. Nekomový prvek; koupací nádoba; jenom (nářečně). – 12. SPZ Semil; Verdiho opera; vytýčení tratě. – 13. Starosumerské město; ostrny; bavlněná látka; setina hektaru (slovensky). – 14. Žvanit (nářečně); panečku; opak světla. – 15. Jeřabinový cukr; velká americká žába; druh potravy. – 16. Oč; druh nápoje; pyšný nadutec. – 17. SPZ Berouna; kukačkovitý pták; pádová otázka; značka bizmutu. – 18. Silná černá káva; zástup; ta i ona. – 19. SPZ Sokolova; červený jedlý plod. – 20. Klerika. – 21. Srbská čepice.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 9: Stáří je parazit vlastního mládí.



Pomůcka: idit, muna, Ur.

PaedDr. Josef Šach



Všechno zlé je pro něco dobré...

tramvajovou trať, mrazilo mne v zádech. Vzpomněla jsem si, jak v prostorách bývalého archivu vzlínala voda z kanalizace jen při větším dešti, tenkrát byla jen mokrá podlaha a písemnostem se nic nestalo. V pátek 16. srpna, po opadnutí vody jsem znovu šla fotit a opět jsem zašla i na Vltavskou. Neodolala jsem

a v Kulturním domě Vltavská jsem se zeptala paní vrátné, jak dopadli. Její odpověď překonala všechny mé nejčernější představy – velký sál byl po balkon pod vodou! A velký společenský sál byl v suterénu, kde býval i archiv. Kdybychom zůstali v Bubenské, jak si moje konzervativní dušička tak trošku přála, neměli

...jak často jsem slyšela tuto větu nejdříve od své babičky, pak od své maminky, později jsem sama někdy měla pocit, že by na tom něco mohlo být, ale nic mne tak nepřesvědčilo o pravdivosti těchto slov jako srpen letošního roku. Už jsem psala víckrát o tom, že se náš archiv před pěti lety přestěhoval (pochopitelně ne sám, dost jsme mu při tom pomáhali) do lepšího prostředí, které by nám leckterý podnikový archiv mohl závidět. K čemu jsem se ale nepřiznala, bylo, že jsem z budovy v Bubenské ulici odcházela dost nerada. Nepřipadalo mi totiž správné, že historický archiv Dopravního podniku opouští historickou budovu našeho podniku. Vždyť byla postavena v roce 1935 pro Elektrické podniky - předchůdce naší organizace!

A teď dochází za mamčiná slova, a maminka má vždycky pravdu. Nevím, kolik z vás bylo v archivu v Bubenské ulici, ale byl umístěn tradičně tak, jako mnoho jiných podnikových spisoven a archivů, tedy v suterénu. Když jsem ve středu 14. srpna na vlastní oči viděla zatopenou stanici metra Vltavská a také



Senioři nezůstali stranou

Tradičně před koncem roku nebo na začátku nového vás informujeme o dění v klubech seniorů jednotlivých odborových organizací našeho podniku. Tentokrát velice rádi učiníme výjimku, neboť Klub seniorů ředitelství přispěl částkou 15 tisíc korun na konto pomoci postiženým Člověk v tísni u Československé obchodní banky.

„Vzhledem k povodňové katastrofě, která v uplynulých dnech zasáhla naši zemi a mnoho našich spoluobčanů, rozhodl se náš výbor z etických důvodů zrušit tradiční podzimní zájezd a na něj plánovanou částku věnovat na pomoc postiženým,“ sdělil předseda Klubu seniorů ředitelství Adolf Lebeda.

-red-

bychom v archivu ani jeden papír suchý – kromě pár šanonů, které jsem mívala v kanceláři ve druhém patře. Celá historie pražské hromadné dopravy by byla pryč, spousta listin z druhé poloviny 19. století by byla nenávratně ztracena. Díky vedení organizace, která si své historie opravdu váží, nedošlo k žádným škodám a písemnosti, dokumentující bohatou historii městské hromadné dopravy v Praze, budou i nadále k dispozici všem zájemcům. Takže – všechno zlé ...

Text a foto: Marie Jílková

PREFERENCE VLASTNÍMA OČIMA

Několik jízď městskou hromadnou dopravou v posledních dnech mě opět přivedlo do vod, ve kterých už jsme se pohybovali několikrát. Preference je tématem, kterému se věnujeme pravidelně, a tak už zní i názory, že všeho moc škodí. V případě preferování vozidel městské hromadné dopravy si však myslím, že tomu tak není a poslední dny, kdy povrchová doprava hraje opět významnější roli v našem životě, se o tom přesvědčujeme snad každým okamžikem.

S jednoznačně kladnou odezvou ze strany našich klientů se setkává vyhraněný jízdní pruh pro autobusy na magistrále, pro mnohé je cesta v současné době kratší než tomu bylo za pravidelné dopravy. Cestujícím ze severní části města odpadá přestup ve stanici Nádraží Holešovice a autobusy v jejich pouti na Pražského povstání téměř nic nebrzdí.

Poněkud jiná je situace například na Strakonické, kde je všechno provoz sveden do dvou pruhů oproti pravidelným čtyřem. Autobusy tam i v okrajových ob-

dobích dne či týdne, například v sobotu večer, postávají v dlouhých kolonách aut a čekají na to, než se zařadí do jednoho pomalu jedoucího pruhu. Nešlo i v tomto místě nechat vozidlům městské hromadné dopravy větší přednost? Spokojenost cestujících s našimi službami by se zcela jistě zvýšila.

Jako starý flašinetář se starým obehnaným songem si připadám v případě světelné signalizace na křižovatkách s tramvajovou dopravou. Repského sídliště se velká voda ani nedotkla, ale pro zajištění lepší obsluhy v centru i tam došlo ke zhoršení dopravní nabídky. Je to pochopitelné, ale rozum zůstává stát nad tím, proč na několika křižovatkách, a co jich po cestě k Andělu je, naplněná tramvaj na několika místech zbytečně na desítky sekund zastaví. Stejná situace se poté odehraje v Lidické ulici, kde svého času bývala preference pro tramvaje.

Jedno je jasné, povrchová doprava nikdy metro nenahradí, ale můžeme se alespoň snažit o to, aby

cestování v obtížných podmínkách bylo co možná nejrychlejší. V některých případech (jako magistrála) se nám to daří, a proč to tedy nejde i jinde? Vždyť křižovatek s tramvajovým provozem a světelnou signalizací je po Praze necelých dvě stě. Jiný řečnický dvěstovkový míst, to je neřešitelný problém. To už je však jiná písnička o úhlu pohledu.

Cíl máme však všichni jeden, spokojeného cestujícího, vždyť jak o tom svědčí příklady ze zahraničí, při preferenci městské hromadné dopravy není bita ani doprava individuální. Tak proč musíme vstupovat stále do stejné řeky, a to se raději vyhybáme preferenci autobusů v běžném provozu.

Snad se po letošním podzimu budeme na preferenci dívat jinou optikou než tomu bylo do poloviny srpna. Když se toto přání vyplní, bude na tom městská hromadná doprava zase o něco lépe.

Ať se i vám vyplní některá přání a příjemný podzim!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Pravidelnou rubriku tentokrát začínáme omluvou dlouholetého zaměstnanci naší společnosti panu Boleslavu Láskovi – ED, odd. technická kontrola (30), který v září letošního roku oslavil šedesáté narozeniny, ale administrativní chybou jsme ho v minulém čísle nezařadili mezi oslavence.

V říjnu 2002 oslavuje 65. narozeniny:

František Sláma – Ř, odb. odbytu a tarifů MHD (37)

V říjnu 2002 oslavují 60. narozeniny:

Václav Babovák – M, sl. elektrotechnická (10),

Vlasta Bucková – A, garáž Řepy (18)

Pavel Bureš – ED, prov. vrchní stavba (27),

Rudolf Hercog – M, služba ochran. systému (23),

Václav Jonáš – ED, provozovna Pankrác (12),

František Petřík – ED, provozovna měnirny (17),

Milan Švácha – ED, prov. opravna tramvaj (43).

V říjnu 2002 oslavují 50. narozeniny:

Jiří Hajný – M, technický úsek (23),

Václav Hlaváček – M, sl. elektrotechnická (27),

Miloslav Husar – ED, odbor prov. dispečink (31),

Zbyněk Chrastný – M, dopravní úsek (28),

Vladimír Kalaš – ED, provozovna Vokovice (26),

Jiří Lavička – ED, provozovna Strašnice (28),

Martin Pašuth – ED, prov. vrchní stavba (11),

Miloslav Polák – ED, odd. údržba a služby (30),

Jaroslav Rejšek – M, služba ochran. systému (22),

Milan Souček – M, sl. elektrotechnická (24),

Jaroslava Vachtová – M, technický úsek (27),

Vítězslav Vaníček – A, garáž Kačerov (11).

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

Do starobního důchodu odešli:

Miloslava Králová – ED, odbor obch. zásob. (21),

Josef Svoboda – ED, prov. opravna tramvaj (44).

Do invalidního důchodu odešli:

Karel Bednář – ED, provozovna Žižkov (39),

Jana Borková – ED, provozovna Hloubětín (19),

Miloslav Procházka – ED, provozovna Motol (40).

Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.