

## Vnitřní rezervy musíme hledat s větší intenzitou

Dobré tradice se mají dodržovat. Listopadové číslo v několika posledních letech přineslo rozhovor s představenstvem a generálním ředitelem naší společnosti ing. Milanem Houfkem a ani letošní rok nebude výjimkou. Uplynulé měsíce přinesly mnoho zajímavých událostí, a tak témat k rozhovoru je hned několik.

**DP-K** **Koncem září loňského roku byl rozestavěn čtvrtý provozní úsek tratě C metra ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví. Během několika návštěv jsme se mohli přesvědčit, že stavba má velmi dobré tempo a rychle pokračuje. V posledních týdnech se však objevují zprávy, že dojde stejně jako u čtvrtého provozního úseku tratě B k finančním problémům. Jaká je tedy současná situace na stavbě a v oblasti financí?**

S postupem stavby můžeme být skutečně spokojeni, navíc před několika dny byla úspěšně dokončena instalace „plaveného“ tunelu, nové technologie, která byla poprvé úspěšně použita.

V oblasti financí je situace horší. Polovina prostředků na výstavbu pochází z půjčky od Evropské investiční banky, kterou bude splácet město 15 let, a druhou polovinu musí zajistit česká strana, ať ze státního či městského rozpočtu nebo našich odpisů. V minulém roce zajistil státní rozpočet finance ve výši 912 milionů, ale pro příští rok je v něm navrhováno pouze 400 milionů, a proto se snažíme najít další prostředky.

Pokud se totiž nepodaří zajistit finance v potřebné výši, dojde ke zpoždění stavby, což je nepříjemné především pro obyvatele Severního města, kteří na rychlou a kapacitní dopravu, jakou poskytuje metro, čekají dlouhé roky. Doufám, že se nám prostředky podaří zajistit tak, aby zpoždění stavby bylo co nejmenší.

**DP-K** **Méně prostředků na výstavbu metra však není jediným problémem posledních týdnů. Hovoří se také o snížení investiční dotace na prostou obnovu základních prostředků v roce 2002 a zachování provozní dotace ve stejné výši jako v roce letošním. S jakou částkou se počítá pro nadcházejících dvanáct měsíců a co to bude znamenat pro naši společnost?**

Výše investiční i provozní dotace naší společnosti se odvíjí od možnosti městského rozpočtu a jeho celkový objem bude v roce 2002 o dvě miliardy nižší než v roce letošním. Budou se tak muset uskromnit všichni, kteří z rozpočtu peníze dostávají, což se týká i naší společnosti. Už nyní je na nás při přípravě městského rozpočtu logicky vyvíjen daleko větší tlak než v minulosti. Musíme s větší

intenzitou hledat vnitřní rezervy tak, aby kvalita a rozsah našich služeb zůstaly alespoň stejné, ale my jsme potřebovali méně peněz z městského rozpočtu. Doufám, že výška provozní dotace bude v roce 2002 mírně zvýšena, ale navýšení ani nepokryje míru inflace, a tak se budeme muset vypořádat se sedmi miliardami korun.

Před vedení společnosti budou postaveny náročné úkoly, které musíme splnit co nejlépe ke spokojenosti našeho akcionáře, hlavního města Prahy.

**DP-K** **Pojďme k snadra- dostnější věci. V závěru října byla slavnostně zahájena stavba tramvajové tratě z Hlubočep na Barrandov, která by měla přinést novou kvalitu do tramvajové dopravy v Praze. Jak to vypadá s touto stavbou?**

Ve středu 24. října byl „poklepán“ základní kámen a v nejbližším období se rozběhne výstavba na plné obrátky tak, abychom první cestující mohli vozit v závěru roku 2003.

Tramvajová trať na Barrandov je financována z městského rozpočtu, lépe řečeno z výnosu emise obligací, které vydalo město.

**DP-K** **Dlouhou dobu bylo metro sužováno nedostatkem vozů, v letošním roce se dodávka vozů ze Zličína rozjela. Jak vypadá současná situace?**

Dlouhou dobu se diskutovalo o prodeji ČKD Dopravní systémy zahraničnímu investorovi, což se začátkem podzimu letošního roku podařilo. Novým vlastníkem se stala společnost Siemens.

Výroba nyní pokračuje v tempu, jaké bylo dohodnuto. Poslední z dvaceti dvou souprav nasmlouvaných v roce 1995 bychom měli obdržet v dubnu příštího roku.

A před několika dny byla podepsána smlouva o smlouvě budoucí na dodávku dalších 20 souprav, které bychom měli dostávat od konce roku 2002 do konce roku 2004. K dispozici máme rovněž 7 rekonstruovaných souprav, z nichž tři byly nasazeny do pravidelného provozu a zbývající by měly být nasazeny do konce letošního roku.



Generální ředitel Ing. Milan Houfek při poklepu základního kamene tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov.  
Foto: Petr Malík



**Problematika čištění čalouněných sedadel ve vozidlech MHD**

5



**Řídící výbor UITP zasedal v Praze**

14 až 15



**REHA-CARE International 2001**

16



**První tunel pro trať metra IV. C1 byl vysunut do dna Vltavy**

17

Z obsahu

„Na stále opěťovaná přání se strany obecnstva rozhodla se správní rada prodloužit provoz od 1. května t. r. na všech tratích elektr. drah tak, že po 10. hod. večerní počnou vozy z konečných stanic zatahovatí do svých vozovek,“ četli v oběžníku č. 46 z roku 1918 zaměstnanci Elektrických podniků. Znovu byly obnoveny i divadelní vozy, protože ale musely od divadel odjíždět nejspíše o 22. hodině, neměly v případě delších představení větší význam a teprve později se odjezd divadelních vozů odložil alespoň o půl hodiny. I když se tak provoz alespoň v omezené míře vrátil do běžného válečného rozsahu (až do roku 1919 ale trvalo zastavení provozu v některých traťových úsecích), obnovení „nočního provozu“ se Pražané dočkali až v roce 1921. Mezitím několikrát zažili chvíle, kdy pro nedostatek uhlí v elektrárně tramvaje nejezdily vůbec, natož v noci. Takové „beztramvajové dny“ nastaly každoročně v zimních měsících v letech 1917 až 1920 a když se podařilo zajistit alespoň nějaké uhlí, jezdilo se do čtyř odpoledne, šetřilo se i o některých nedělních, kdy první vozy vyjízděly až v 8 hodin ráno. Takové nepříjemné dny ale byly z hlediska celkové koncepce do-

## Celých čtyřadvacet hodin

zy městských elektrických drah, jest dostatečně postaráno autodrožkami, jejichžto stanoviště byla ve vnitřním městě značně rozšířena a pro něž v poslední době zřízení byla stanoviště nová i na blízkých a místy i vzdálenějších čtvrtích Prahy. “Zatím nemáme k dispozici přesnější údaje, ale zdá se, že patrně skutečným důvodem bylo úvahy Elektrických podniků o zavedení noční dopravy. Nešlo ale o linky tramvajové, nýbrž o autobusové.

Od 27. listopadu 1932 se Pražané mohli svěřit poprvé třemi linkami, které už můžeme označit jako celonoční (či lépe snad „klasické noční“). Byly označeny písmeny A, B a C, ale se stejnými značkami denními autobusovými linkami neměly vůbec nic společného. Zajímavé je, že Elektrické podniky začaly v noci jezdit bez koncese, protože teprve 1. prosince 1932 se magistrátní senát usnesl, že vyhoví žádosti obce pražské (tj. Elektrických podniků) o koncesi pro periodickou dopravu autobusy v nočních hodinách (tedy podobné žádosti, která byla zamítnuta Vladimírem Holanovi), ale že koncesní dekret bude vydán až po vyjádření ministerstva obchodu.

Autobusové noční linky měly svoje společné centrální stanoviště na náměstí Republiky, odkud vyjízděly po tramvajových tratích – A do Strašnic, B do Vysočan a C do Košíř. Elektrické podniky na každou linku nasadily dva vozy v intervalu 20 minut. Noční linky jezdily ve všední dny z náměstí Republiky od 0.40 do 2.40 h, ze soboty na neděli až do 3 hodin. Později se ukázalo, že v letních měsících je ve všední dny zájem o noční linky menší, a tak byl interval redukován na 40 minut, nedělní spoje omezeny nebyly. Podle dosavadních poznatků odjížděly autobusy v roce 1933 z okrajových konečných zpět do centra naposledy ve 3 hodiny, později byly zřejmě tyto spoje zrušeny.

Celonoční autobusový provoz se v uvedené podobě osvědčil, a tak byly v noci z 1. na 2. května 1938 dány do provozu další dvě autobusové linky, D na Bořislavku a E na Pankrác.

Slibný vývoj autobusové noční dopravy nejdříve přerušila na více jak měsíc mobilizace. V té době byly omezeny i tramvajové spoje – denní provoz končil už kolem půl desáté večer a „noční“ spoje jezdily jen do 23. hodiny. Definitivní zánik noční dopravy přineslo zásadní válečné omezení autobusové dopravy od 1. října 1939, kdy bylo všech pět nočních linek zrušeno. U tramvajů jejich dosavadní rozsah provozu přibližně do 1 hodiny zůstal zatím zachován, ale v únoru 1942 byl redukován tak, že centrum projížděly poslední vlaky přibližně půl hodiny před půlnocí. Důvodem bylo, že „u většiny cestujících v noci jde o jízdy za zábavou“, což ve válečném období

zřejmě nebylo dostatečným důvodem k zajišťování veřejné dopravy.

Časem se ale ukázalo, že Pražané a lidé z blízkého okolí hlavního města noční dopravu potřebují i k cestě do a ze zaměstnání, a proto byla od 30. listopadu 1942 přijata nová zásadní opatření. Běžný denní provoz tramvajových linek byl zkrácen o další hodinu, aby přibližně kolem půl jedenácté projížděly poslední spoje centrem (ale od 22 hodin platila noční sazba). Pak do pražských ulic vyjízděly poprvé opravdu celonoční tramvajové linky. Pro odlišení od denních linek byly označeny písmeny A až F a jejich trasy byly voleny tak, aby pokrývaly alespoň nejdůležitější části kolejové sítě, jezdily jen „v omezeném rozsahu“, tj. v intervalu 40 minut. Všechny linky se potkávaly v uzlovém bodě u Hyberského (Masarykova) nádraží. Tramvajový noční provoz se po zbyvajících válečných letech nezměnil a byl zrušen až z úsporných důvodů 18. ledna 1945.

Znovu se nočního (teď už opravdu celonočního) provozu Pražané dočkali 17. prosince 1945. Provozní období dne bylo u tramvajů rozděleno na tři části. Normální denní provoz probíhal v době od 4.30 do 22.30 hodin. Druhé období, pro které se později ujal název polonoční provoz, bylo mezi 22.30 a 24.00, kdy zůstalo v provozu 12 linek v intervalu 20 minut. Pět linek mělo proti předchozímu období částečně modifikovanou trasu. Třetí časové období zahrnovalo klasický noční provoz v intervalu 40 minut. Zůstávalo v něm v provozu pouze 8 linek (1, 5, 9, 11, 14, 17, 18 a 19). Noční jízdné se platilo už od 22.30 hodin, tj. i na polonočních linkách. Od roku 1947 se v jízdních rádech nočních linek objevuje interval 43 minut. Další období bylo poměrně stabilní pokud jde o princip a organizaci nočního provozu. Čas od času došlo k dílčí úpravě linkového vedení a od 15. ledna 1962 byl interval nočních linek zkrácen znovu na 40 minut.

V té době už byly tramvaje posíleny také dvěma nočními linkami autobusovými. Měly čísla 201 a 202 a jezdily ve dvacetiminutovém intervalu z Václavského náměstí do Průběžné ulice a k hotelu International. Snad proto, že na nich byl zaveden nepřestupný tarif, nebyly příliš využívány a po krátké době byl jejich provoz omezen jen na noc ze soboty na neděli. V roce 1966 byly zrušeny úplně.

Nové požadavky na noční provoz začala klást výstavba sídlišť a připojování některých okolních obcí. V roce 1966 byla zavedena první noční autobusová linka, č. 244, která spojovala Václavské náměstí se sídlištěm Novodvorská (ve stejné trase jako denní 144). Po roce 1970 začal vznikat systém nočních autobusových linek navazujících na tramvajovou síť a koordinovaných s nočními tramvajovými linkami. Na počátku roku 1974 už jezdilo 6 celonočních a 3 polonoční autobusové linky. (V té době byly číslovány ve „třístovkové“ řadě.)

Po zahájení provozu metra v roce 1974 zanikly prakticky polonoční linky, protože v závislosti na rozsahu provozu nového dopravního prostředku se konec denního provozu posunul přibližně do půlnoci. Důležitým bylo zrušení nočního jízdného. Ti o něco starší si možná ještě pamatují, že „osudné“ přechodové noci z 8. na 9. května 1974, kdy současně zanikla funkce průvodčích, se až do půlnoci platily tehdy obvyklé noční 3 koruny. O půlnoci průvodčí odstranili kryty z nových označovacích strojků a cestující si od té doby „cvakali“ korunové jízdenky.

V roce 1985 byl provoz tramvajových linek reorganizován tak, že bylo zavedeno osm samostatně číslovaných linek (51 – 58, krátce se v letech 1990 – 1991 objevily i dvě čisté polonoční linky č. 59 a 60). Připomeňme jen, že autobusové linky jsou číslovány v řadě 500 už od roku 1974.

O moderní historii nočního provozu by se dalo napsat mnohem víc. Vycházíme ale ze skutečnosti, že poslední léta si většina z nás dobře pamatuje, a že jsme alespoň orientačně chtěli připomenout to složitější období dávného hledání. A tak na závěr můžeme jen zdůraznit, že současně zkrácení intervalů většiny nočních linek na 30 minut je v historii pražské MHD vskutkem historickým činem. U celonočních tramvajových linek je to nejkratší interval v jejich dosavadní historii.

Mgr. Pavel Fojtík



Foto: Archiv DP

pravy jen mimořádnou a nežádoucí záležitostí.

Teprve 19. dubna 1921 správní rada EP povolila, aby divadelní vozy čekaly na návštěvníky u divadel i za předpokladu, že představení skončí po půl jedenácté, „...ať je konec představení kdykoliv“. To byl signál, že válečná omezení dopravy jsou definitivně minulostí. Do kanceláře správní rady EP už beztak přicházely stále častěji naléhavé žádosti na prodloužení provozu do nočních hodin, případně i na zavedení časnějších ranních spojů. Výsledkem bylo od 1. července 1921 zavedení, respektive obnovení nočního provozu v době od 22.30 do 1 hodiny po půlnoci. V nočním provozu zůstávaly všechny linky s výjimkou 8 a 12. Jezdilo se v prodlouženém intervalu 16 až 18 minut a na rozdíl od předválečného období za zvláštní noční tarif 4 koruny. Na „nočních“ linkách neplatily žádné předplatní jízdenky denního provozu. Nejdéle byla v nočních ulicích vidět „pětka“, jejíž poslední spoj přijížděl do konečné na Palmovku dokonce až 9 minut před půl druhou. Současně byl zahájen prodloužený provoz i ráno, kdy první vozy vyjízděly na trať kolem půl páté. Ty ale nebyly tak využívány jako vozy noční, a tak byl v srpnu 1921 časný ranní provoz omezen jen na neděle a svátky po zbytek letní sezóny, pravděpodobně se takové časně rekreační ranní spoje objevily i v dalších letech (prokazatelně v roce 1924). Rozsah provozu se tak na mnoho let vcelku ustálil.

Zatím se udržely v provozu i nerentabilní divadelní spoje. Jejich význam se ale změnil – už šlo opravdu jen o zajištění jistého pohodlí návštěvníků divadel, kteří tak měli u divadla přistavený vůz i v době, kdy ostatní tramvaje ještě jezdily.

Postupem doby se ukázalo, že i ve velmi pozdní noční hodině vzrůstá zájem o městskou dopravu. Počátkem roku 1932 požádal živnostenský referát pražského magistrátu podnikatel Vladimír Holan o udělení „koncese periodické dopravy osob autobusy v obvodu Velké Prahy v nočních hodinách“. Magistrát žádosti nevyhověl s odůvodněním, že „místní potřeba dosud nevyžaduje zřízení podobných živností, neboť o dopravu osob v hodinách nočních, tj. od hod. 1. do hod. 5., kdy nejezdí vo-



Foto: Petr Malík

## Vnitřní rezervy musíme hledat s větší intenzitou

**DP-K** Vozový park autobusů prochází v poslední době zásadní proměnou, která podstatně zlepšuje možnosti cestování především osobám se sníženou možností pohybu. Jaké budou další kroky a s jakými novinkami se setkáme ve vozovém parku tramvají?

Do konce roku obdržíme dalších padesát nízkopodlažních autobusů a také jsou objednány první tři kloubové nízkopodlažní vozy. Téměř pětina vozového parku autobusů budou tvořit nízkopodlažní vozy, čímž se přibližujeme městům na západ od našich hranic. I do budoucna počítáme s nákupem těchto moderních vozidel, která kromě své nízkopodlažnosti splňují i velice tvrdé normativy EURO III, které jsou opět šetrnější k životnímu prostředí.

Co se týče tramvají, stále více jsou v ulicích vidět rekonstruované vozy T3 a do konce roku vypišeme výběrové řízení na nové vozy, které by si měly odbyť premiéru na trati na Barrandov.

**DP-K** Letní měsíce byly ve znamení určitých nersrovnalostí mezi vedením společnosti a nově založenou odborovou organizací, Federací řidičů tramvají. Jak se na tento v médiích často propíraný spor díváte s odstupem několika týdnů?

Záhy po vzniku nových odborů došlo k určitým nersrovnalostem v jejich vztahu k vedení podniku. Ve svých proklamacích Federace řidičů tramvají hovořila o vstřícném přístupu k vedení společnosti, ale skutečnost zpočátku připomínala konfrontaci, která se objevila i v médiích. Na sklonku prázdnin jsem se sešel s předsedou nových odborů a vyjasnil jsem si, že o problémech je třeba hovořit nejprve na úrovni odštěpného závodu Elektrické dráhy. V případě, že se na tomto fóru přijatelné řešení nenajde, pokusíme se najít schůdný postup na úrovni akciové společnosti.

Poté byly vytvořeny pracovní skupiny za účasti nové, ale i stávající odborové organizace, kde se ve vzájemné diskusi problémy řeší.

Myslím, že letní zkušenosti pouze potvrdily starou pravdu, že každý problém se nejlépe vyřeší, když o něm budeme věcně hovořit a nikoliv hledat konfrontační metody.

**DP-K** Stále se velmi hlasitě hovoří o preferenci městské hromadné dopravy. Na mnoha místech jsme

však svědky, že preference spíše stagnuje, než aby byla rozvíjena. Jaké jsou v současné době podnikány kroky?

Bohužel, zejména preference na křižovatkách se světelnou signalizací se nám nedaří realizovat tak rychle, jak bychom si představovali. Naopak potěšitelně se rozrůstá počet úseků, kde jsou tramvajové koleje odděleny od pruhu pro automobily betonovým dělicím pásem.

Preference městské hromadné dopravy však zůstává oblastí, které se pravidelně věnujeme. V současné době se snažíme jít trochu jinou cestou než v minulosti, a to vytvořením projektu pilotní linky, která by v celé své trase jela po samostatném, případně odděleném tělese a na křižovatkách by byla preferována světelnou signalizací. Postupně, v dlouhodobém horizontu bychom chtěli tato opatření zavést v celé tramvajové síti.

**DP-K** Před několika týdny Praha hostila zasedání řídicí komise UITP. Účastníky jednání bylo pražské zasedání hodnoceno velice kladně. Jaká je pozice Prahy a potažmo Dopravního podniku v mezinárodních strukturách?

Podle mne opět platí staré rčení, že doma není nikdo prorokem. Všichni zahraniční účastníci náš systém městské hromadné dopravy hodnotili velice kladně, i když doma jsme velice často kritizováni.

Proto mohu říci, že pozice Prahy je v mezinárodním kontextu velmi dobrá, mnoho účastníků oceňovalo naši městskou hromadnou dopravu a myslím, že nejen my se můžeme učit od našich zahraničních kolegů, ale i my nabízíme kolegům mnohá zajímavá řešení, která jsou pro ně vítanou inspirací.

**DP-K** Můžete v krátkosti naznačit, jaké nejdůležitější úkoly kromě každodenního bezproblémového pro-

vozování městské hromadné dopravy nás čekají v následujících týdnech a měsících?

Jak už jsem naznačil v předchozích odpovědích, v nejbližších týdnech se budeme muset vyrovnat s nižším objemem finančních prostředků. Naš zákazník však nesmí nic pocítit, spíše naopak. Naše služby musí být kvalitnější, aby s námi cestovalo více osob než automobily. Musíme se snažit přilákat i nové uživatele městské hromadné dopravy.

Jednou z největších priorit pro nás musí být prodej našeho produktu. Nejen prodej jízdenek, ale také seznamování našich klientů s tím, co děláme a na jaké úrovni. Bohužel ani Dopravní podnik ani firma Šoch, která pro



Foto: Petr Malík

nás předprodej jízdenek zajišťuje, nezvládl dobře výměnu průkazek na začátku měsíců září a října, i když nové doklady má už více než 160 tisíc klientů. Proto musíme zabezpečit na kvalitativně jiné úrovni předprodej na přelomu roků. Když se nám podaří předprodej dobře zvládnout, můžeme opět zlepšit jméno naší společnosti v očích veřejnosti, ale také utřít více prostředků, které budeme v příštím roce velmi potřebovat.

Děkují za rozhovor a přeji mnoho úspěchů do následujícího období.

Petr Malík

## Stavba tramvajové trati na Barrandov byla slavnostně zahájena

Už před rokem jsme vás na stránkách DP-KONTAKTu podrobně seznámili s projektem tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, která významným způsobem zlepší dopravu v jednom z nejmladších pražských sídlišť. První fáze rozsáhlé stavby, jakýsi předkrm, přestavba současné hlubočepské konečné, byla dokončena už v minulém roce, ale na zahájení vlastní stavby se stále čekalo. Ve středu 24. října se však stavba nové tramvajové trati světových parametrů stala skutečností.

Krátce před polednem podmráčeného a chladného dne pražský primátor Jan Kasl, náměstek primátora pro dopravu Martin Hejl, předseda představenstva a generální ředitel Dopravního podniku Milan Houfek společně s dalšími významnými hosty poklepali základní kámen

stavby, která by měla začít sloužit cestujícím veřejnosti na přelomu roků 2003 a 2004.

„Stavba je financována pouze z prostředků města, stát stále nepřikládá městské hromadné dopravě patřičnou důležitost,“ zmínil ve svém slově primátor Kasl. Více než dvě miliardy korun, které si stavba vyžádá, získalo město z emise obligací.

Již v roce 1994 schválila rada Zastupitelstva hl. m. Prahy přípravu realizace nové tramvajové tratě. Přípravu stavby zajišťoval Inženýring dopravních staveb. 22. září 1999 nabylo právní moci rozhodnutí o umístění stavby a o tři měsíce později byla dokončena dokumentace pro stavební povolení.

V roce 2001 se vítězem veřejné obchodní soutěže stalo sdružení firem Subterra a. s. a ŽS Brno a. s. s názvem „Tramvajová trať Hlu-

bočepy – Barrandov, Praha,“ jehož lídrem je Subterra.

Kromě výstavby vlastní tramvajové tratě bude postaveno náhradní parkoviště a současně nadzemní garážové objekty u budoucí zastávky Ateliéry, které jsou podmínkou zásadního rozvinutí prací v oblasti sídliště.

„Doufám, že vše půjde podle předpokladů, bude dostatek finančních prostředků, aby první cestující mohli jet po nové trati na přelomu roků 2003 a 2004,“ zdůraznil ve svém vystoupení generální ředitel Dopravního podniku.

-bd-

### Základní údaje o stavbě tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov

<b>Investor:</b>	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
<b>Zhotovitel:</b>	Sdružení zhotovitelů Subterra a. s. a ŽS Brno, a. s. s názvem „Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov, Praha“, zastoupené Subterra a. s.
<b>Projektant:</b>	Metroprojekt Praha, a. s.
<b>Obstaravatel:</b>	Inženýring dopravních staveb, a. s.
<b>Zahájení stavby:</b>	srpen 2001
<b>Zprovoznění:</b>	prosinec 2003
<b>Ukončení:</b>	srpen 2004
<b>Celkové investiční náklady:</b>	přibližně 2,1 miliardy Kč
<b>Celková délka tramvajové tratě:</b>	3,6 km
<b>z toho dvě estakády:</b>	1 200 metrů
<b>z toho dva podjezdy:</b>	355 metrů
<b>počet stanic:</b>	6



Foto: Petr Malík

## Když Prahou jezdily „té jedničky“

„Věc: nápravový vůz/svolání porady.

V dohodě s firmou EVIKA, n. p. svoláváme na středu 21. listopadu t. r. ve 13,30 hod. do zasedací síně v Praze XVI, Kartouzská 200, poradu komise pro jednotný 4nápravový vůz.

Program:

1) Úkoly komise a stanovení podrobného pracovního plánu.

2) Zásadní konstrukční prvky jednotného vozu.

PS. Členové komise zúčastní se dne 22. 11. t. r. předání prototypu vozu PCC do provozu DP Praha“

Toto je text historické pozvánky rozeslané v roce 1951 Ústředním inspektorátem komunálních podniků. Světlo světa spatřila první tramvaj typu T1 (či jak se tehdy psalo – T1). Před padesáti lety jsme začali pražské tramvaje rozlišovat na staré a nové. Ne, že by se před tím v Praze nové tramvaje neobjevovaly, vždyť třeba taková „ponorka“ nebo „mevra“ byly zásadně jiné, než tehdejší obousměrné vozy, ale přece jen... Nástup prvních „téček“ znamenal v pražské tramvajové dopravě opravdu

● revoluci, a tak není divu, že výrazy „starý“ a „nový“ měly opravdu něco do sebe.

● Často udávaný údaj, že 22. listopadu 1951 byl zahájen zkušební provoz nového vozu, ovšem berme s časovou rezervou. Tramvaj zcela určitě nebyla ještě v takovém stavu, aby se mohla bezpečně rozjet do pražských ulic. Zajímavá je rukopisná poznámka na zmíněné pozvánce: „Vůz byl předveden poč. ledna 1952“. Co se opravdu v listopadu odehrálo, to zatím v této chvíli ještě přesně nevíme. Možná se účastníci komise jen podívali na novou tramvaj, možná se s ní i krátce svezli. Přesto se zmíněné datum tradičně slaví jako zahájení provozu nových vozů řady T a není důvod tuto tradici porušovat. ● Připomeňme jen, že „té jednička“ č. 5001 byla přivezena z Tatry Smíchov už 8. listopadu 1951, ale oficiálně ji Do-

● první podnik hlav. města Prahy převzal až 31. prosince 1952 společně s druhým prototypem č. 5002. „Pětisícjedička“ vykonala technicko-bezpečnostní zkoušku 4. března 1952 a 17. března byla poprvé zařazena do provozu. Celkem Dopravní podnik obdržel 133 tramvají typu T1.

● Nechejme stranou technické parametry (zájemci se mohou podívat do různých odborných publikací) i další podrobné provozní údaje, protože by vydaly na celou knihu a vzpomeňme jen, že poslední vůz T1 (č. 5115) jel naposledy oficiálně s cestujícími 25. ledna 1983 na lince č. 23.

● Připomeňme si vozy typu T1 alespoň několika fotografiemi.

–př–



Tak vypadala ta úplně první tramvaj typu T1 (č. 5001). Snímek byl pořízen ve vozovně Motol a jistě každého zaujme tyčový sběrač, kterými byly „té jedničky“ původně vybaveny.

Foto: Archiv DP



Opravdu typickou linkou pro tramvaje T1 byla „čtyřka“. Dnes jsou minulostí nejen vozy T1, ale i smyčka u zličovského lihovaru.

Foto: J. Titz, 1957



Hodně roků vozy T1 najezdily také na lince č. 17. Ačkoliv se jim říkalo „velkoprostorové“, nezdá se, že byly v sólu provozu velmi přeplněné. Tramvaje T1 jezdily krátce i spráženě – zkušebně jeden měsíc na lince č. 5 v létě 1964 a pak od listopadu 1964 do února 1965 na lince č. 15. Je zajímavé, že na tuto epizodu si mnoho pamětníků vůbec nevzpomíná.

Foto: Archiv DP



Další historický snímek. Neexistuje ani most se splátkou na Zličově, ani domy v pozadí. V této podobě si tramvaje T1 určitě lépe vybavíme. Nové provedení linkových číselných orientací i pantografy byly zavedeny postupně v letech 1964 – 66.

Foto: J. Čermák; 9.8.1970



Tato fotografie vozu T1 na lince č. 27 nám zároveň klade otázku. Pamatujete si, jak to vypadalo před vršovickým nádražím?

Foto: Ing. I. Mahel, 25. července 1974



V letech 1972 – 1977 jezdily tramvaje T1 také na lince č. 14 přímo před „budovou“ v Bubenské ulici. Četní zaměstnanci DP tady do nich nastupovali.

Foto: J. Hussarová, přibližně v roce 1973

## Problematika čištění čalouněných sedadel ve vozidlech MHD

Na poradě vedení 23. března letošního roku byla předložena a projednána problematika čištění čalouněných sedadel ve vozidlech městské hromadné dopravy. Vzhledem k rozdílné technologii čištění, kterou používají úklidové firmy v jednotlivých odštěpných závozech bylo doporučeno, aby byl sestaven pracovní tým, který by konzultoval a testoval jednotlivé postupy čištění a následně by doporučil optimální způsob čištění čalouněných sedadel.

Jmenovaný tým, složený z pracovníků technického úseku ředitelství a jednotlivých odštěpných závodů Metro, Elektrické dráhy a Autobusy, se v měsíci dubnu seznámil s technologií čištění sedadel v jednotlivých odštěpných závozech.

V o. z. Metro, v depu Kačerov, byl pracovnímu týmu předveden parní způsob čištění. Používaný přístroj pracuje jako vyvíječ páry o teplotě až 140 °C, která je pod tlakem aplikována na povrch sedadla. Uvolněné nečistoty jsou zachycovány do textilního návleku nástavce a současně jsou ničeny i případné bakterie a mikroby. Výhodou tohoto způsobu čištění je, že se používá pouze čistá voda a sedadla jsou po čištění do 40 minut suchá.

Při testování tohoto přístroje v o. z. Autobusy, v garáži Kačerov, se na znečištěném sedadle potaženém plyšem tato technologie neosvědčila, neboť skvrny nebyly odstraněny a sedadlo zůstalo prašné z důvodu chybějícího odsávání. Dále se zde pracovní tým seznámil s technologií používanou na sedadla autobusů, tzn. čištění pomocí kartáče a saponátového roztoku s následným vysátím nečistot. Tato technologie sedadla vyčistí, ale nevyhodou je neúměrná doba schnutí – až 24 hodin.

V o. z. Elektrické dráhy, ve vozovně Motol, byl předveden způsob čištění vysavačem s klepací hubicí za použití čistící saponátové pěny ve spreji. Tuto technologii zhodnotil pracovní tým vzhledem ke kvalitě čištění a kratší době schnutí (8 hodin) jako nejvýhodnější. Byla

zkoušena i suchá pěna, která by odstranila nutnost odstavení vozu na vysušení, ta se ale vzhledem ke konstrukci čalounů neosvědčila, neboť výsledkem čištění byly nevzhledné skvrny.

V červnu 2001 se kompletní pracovní tým seznámil v Dopravním podniku města Hradce Králové s novou stanicí denní údržby, kde společnost WISTA, s. r. o. předvedla technologii úklidu vozů pomocí stacionárního odsávacího systému, který v předvedeném provedení umožňoval odsávání až na 12 místech najednou. Využití obdobného zařízení je pro centrální vysávání nečistot z vozidel plánováno v budované hale denního ošetření autobusů v DOZu Hostivař.

Na jednání pracovní skupiny v červnu byl dohodnut následující optimální způsob čištění čalouněných sedadel včetně vysávání podlahy.

### Technologie čištění

Ve shodě s výrobcem látek a zkušenosťmi v o. z. Elektrické dráhy doporučujeme následující postup čištění sedadel:

- vysávání sedadla vysavačem s turbocleanem (klepací hubicí) – technologie LUX,
- nanesení saponátové pěny ve spreji na potah sedadla a její vetření do látky speciálním vibrátorem,
- po zaschnutí pěny, která na sebe váže nečistoty, opětovně vysátí sedadla pomocí klepací hubice.

Cena čištění jednoho kusu sedadla při použití saponátové pěny ROYAL činí celkem 30,60 Kč, potřebná doba čištění je 9 minut, schnutí sedadel je přibližně 8 hodin.

### Četnost čištění

- Vysávání podlahy vozidla – minimálně 1 x za 3 dny.
- Použití průmyslového vysavače – minimálně 1 x za měsíc.
- Suché vysávání sedadel – minimálně 1 x za měsíc.
- Použití vysavače s turbocleanem.
- Čištění sedadel saponátovou pěnou – minimálně 1 x za 2 měsíce. Použití vysavače s turbocleanem.

Pro vyloučení dopadu zvýšené četnosti čištění na správkové procento je jedním z řešení plánování a zajištění těchto prací v jednotlivých odštěpných závozech v sobotu a v neděli.

Na poradě vedení 19. července generální ředitel konstatoval, že navržený postup bude základem pro údržbu čalouněných sedadel ve vozidlech městské hromadné dopravy a požádal o zapracování tohoto postupu do technologie údržby vozidel v jednotlivých odštěpných závozech.

Ing. Jiří Pavlíček,  
technický úsek ředitelství (90 220)



Foto: Josef Karel

Od uzávěrky říjnového čísla se představenstvo naší společnosti sešlo na dvou zasedáních, a to vždy v pondělí, 1. a 22. října. Následující řádky mapují jednotlivé projednávané body.

**Problematika majetkoprávního vypořádání.** Na úvodním říjnovém zasedání představenstvo schválilo další vykupy pozemků v souvislosti se zajišťováním stavby zařízení návazné autobusové dopravy k trati metra IV. C1, respektive s vypořádáním pozemků trvale zastavěných stavbou „Depo Hostivař“ a pozemků pro stavbu stanice metra „Hostivař“.

Další projednávané body:

**Zpráva k vyhlášení veřejné obchodní soutěže na nákup nových tramvají.** Bylo schváleno vyhlášení mezinárodní obchodní soutěže na nákup nových tramvají v počtu 20 kusů pro rok 2004 a v počtu 5 až 10 kusů v letech 2005 až 2008.

**Zpráva o provozu zastávkového informačního systému v zastávce tramvají Malostranská.** Technický ředitel naší společnosti ing. Jílek informoval členy představenstva o dosavadním provozu zastávkového informačního systému a za hlavní problém systému označil přesnou detekci průjezdu tramvaje, kde dochází k odchylkám mezi zobrazovanými údaji na panelu a skutečností, neboť se tramvaj může od průjezdu kolem posledního detekčního majáku do průjezdu do stanice zpozdit až o několik minut. V současné době byly podle slov technického ředitele instalovány další detekční majáky, díky nimž došlo ke zlepšení, a hledá se nové řešení, které by mohlo tuto problematiku vyřešit tak, že bude možné rozšíření v celé síti.

**Plán investic na rok 2002.** Členové představenstva projednali a následně vzali na vědomí první návrh plánu investic pro rok 2002 s tím, že se jedná o pracovní materiál, neboť ještě nebyl schválen rozpočet hlavního města Prahy, na kterém je bezprostředně závislá

## Představenstvo projednalo

dotace pro Dopravní podnik, respektive plán investic. Vzhledem k předpokládané omezené výši investiční dotace bude v roce 2002 zahajováno minimum nových akcí.

**Zpráva o přípravě smlouvy o smlouvě budoucí na další dodávku nových souprav metra.** Vrcholný orgán naší společnosti schválil záměr uzavření smlouvy o smlouvě budoucí se společností Siemens AG na dodávku dalších 20 pětičlenných souprav metra v ceně maximálně 225 milionů Kč za vlak, s termínem dodání do konce října roku 2004. Materiál bude předložen ke schválení na jednání Rady hl. m. Prahy v působnosti Valné hromady Dopravního podniku.

**Informace o postupu bezbariérového zpřístupnění přestupních stanic metra.** Představenstvo schválilo další postup realizace bezbariérového zpřístupnění přestupních stanic metra. V první etapě bude v roce 2002 vybudován výťah ve stanici Muzeum na trati A. Ve druhé etapě v roce 2003 bude zpřístupněna stanice Florenc na tratích B a C. Stanice Můstek bude řešena v rámci rekonstrukce obchodního domu Diamant, která je však v současné době přerušena.

**Informace o řešení aplikačního programového vybavení „Jízdní řády“.** Dopravní ředitel ing. Blažek společně s vedoucím odboru výpočetní techniky ing. Hromádka informovali o tvorbě a implementaci softwaru na tvorbu jízdních řádů.

**Zajištění elektrické energie pro rok 2002.** Vzhledem k tomu, že je o. z. Metro od 1. ledna příštího roku zařazen do kategorie „oprávněný zákazník“ s možností volby dodavatele elektřiny, schválilo představenstvo uzavření smlouvy o smlouvě budoucí se společností PRE, a. s. na dodavatele elektrické energie pro rok 2002, ve které ga-

rantuje PRE, a. s. stávající nadstandardní podmínky a cenu pod 1,50 Kč/kWh.

**Zpráva o návrhu tisku akcí společnosti.** Na své druhé říjnové schůzi představenstvo schválilo předložený návrh tisku akcí naší společnosti a uložilo obchodně ekonomickému řediteli zajistit tisk akcí a předat je akcionáři – zastupcům hl. m. Prahy.

**Informace o změně postupu realizace stavby – rekonstrukce zařízení průmyslové televize.** Technický ředitel ing. Jílek informoval členy představenstva o změně v postupu, ke kterému došlo vzhledem ke zrušení soutěže na výběr systému průmyslové televize na tratích A a C. V roce 2001 bude provedena pokládka optických kabelů v úseku stanice Dejvická – Centrální dispečink a stanice Háje – Centrální dispečink. Na zhotovitele rekonstrukce vlastního zařízení průmyslové televize bude vypsána obchodní veřejná soutěž.

**Informace o účasti DP na 12. Mezinárodním veletrhu REHACARE v Düsseldorfu.** Členové představenstva byli informováni o velice úspěšné prezentaci Dopravního podniku na veletrhu rehabilitačních a kompenzačních pomůcek pro postižené občany.

**Zpráva o potřebě obnovy vozového parku DP do roku 2010.** Představenstvo zahájilo projednávání tohoto bodu. Bod byl poté přerušen s tím, že materiál bude doplněn o požadované informace.

V závěru jednání 22. října představenstvo přijalo rezignaci mgr. Otakara Lohynského na funkci vedoucího právního odboru ředitelství společnosti k 1. listopadu letošního roku. Vedením odboru, do doby než bude jmenován nový vedoucí, představenstvo pověřilo JUDr. Jana Štipla.

—red—

Záříjový Den otevřených dveří nebyl jen prostorem pro seznámení veřejnosti se zázemím naší společnosti, ale také bylo rozhodnuto využít přítomnosti stovek návštěvníků k získání reprezentativního názoru. Ve spolupráci s renomovanou agenturou Taylor Nelson Sofres Factum bylo položeno vybraným návštěvníkům několik otázek a v polovině října byly prezentovány výsledky.

Jedním takovým byly nové soupravy pražského metra M1. V létě se o nich velice často hovořilo a psalo v médiích, a tak bylo rozhodnuto využít přítomnosti stovek návštěvníků k získání reprezentativního názoru. Ve spolupráci s renomovanou agenturou Taylor Nelson Sofres Factum bylo položeno vybraným návštěvníkům několik otázek a v polovině října byly prezentovány výsledky.

Hoďně se mluvilo o tom, které uspořádání sedaček je v nových soupravách výhodnější. Za více než čtvrtstoletí existence pražské podzemní dráhy jsme si zvykli na podélné sezení, s příchodem nových souprav M1 a rekonstruovaných souprav se objevilo i sezení příčné. Zaznělo mnoho hlasů pro jednu nebo druhou variantu, ale jaký je skutečný objektivní názor? Přibližně polovina (48 %) návštěvníků se vyslovila pro příčné sezení, protože je příjemnější, přirozenější a soukromější. Pro stávající podélné uspořádání se vyslovila čtvrtina respondentů a pětina se staví za kombinaci obou variant.

Druhou otázkou, na kterou návštěvníci odpovídali, byla „Kterou z možností uspořádání sedadel byste vybral pro nové soupravy?“ Dodávka prvních 22 souprav bude dokončena v prvním pololetí příštího roku s příčným uspořádáním, ale na spadnutí je podpis druhého kontraktu na 20 souprav M1, které by měly být dodány v letech 2003 a 2004. „O uspořádání sedadel v nových vozzech zatím ještě rozhodnuto není, ale velmi se blížíme k představě kombinovaného sezení, tedy napříč i podél.“ nastínil výsledky průzkumu Milan Houfek, generální ředitel Dopravního podniku.

Pro kombinovanou variantu se totiž vyslovilo 61 % dotázaných. 20 % preferuje příčné umístění sedadel a 16 % podélné umístění. Nejčastěji uváděným důvo-

dem pro výběr kombinovaného sezení je, že si každý může vybrat podle svého a dalším důvodem bylo lepší využití prostoru. Jediným důvodem pro výběr podélného sezení bylo lepší využití prostoru a více místa pro stání.

Další oblastí, kterou jsme si přáli prozkoumat, byl sklon sedadel. Drtivě většině cestujících se sedí v nových sedadlech pohodlně. Pouze 5 % dotázaných se vyslovilo, že jsou nové sedačky nepohodlné. Dále Dopravní podnik testuje sklon opěradel u sedadel, v budoucnu by měl být sklon menší než v současnosti. 45 % odpovědí neshledalo rozdíl ve sklonu opěradla, 25 % se sedělo lépe a 30 % hůře. Když se respondenti dozvěděli, že menší sklon umožní větší rozestupy mezi sedadly, a tím i pro nohy cestujících, vyslovilo se pro instalaci nových sedadel 71 % návštěvníků Dne otevřených dveří.

Zajímavý je i názor cestujících na potahy ve vozidlech. Potah používaný v nových soupravách metra, ale i v nových tramvajích a autobusech vyhovuje 78 procentům respondentů. Kůže ze stávajících sovětských souprav vyhovuje 14 %, plastická hmota 4 % a 2 % dává přednost dřevěným sedadlům.

Látkové potahy si získávají svou oblibu pro svoji pohodlnost a estetičnost, ale také příjemnost, domáckost a pohodlnější sezení v letních měsících.

Výše uvedené údaje bude naše společnost využívat zejména při specifikaci podmínek smlouvy na dodávku 20 souprav M1 v letech 2003 a 2004. Celkově se dá říci, že na nových soupravách cestující nejvíce oceňují modernost, řešení interiéru, design a lepší barevnost.

## Ankety přinesly zajímavé názory

Ve všech třech provozovnách, Zličíně, Řepích a Vokovicích, se mohli návštěvníci zapojit do dobrovolné ankety, kterou obdrželi společně s informačními materiály. Pátý ročník Dne otevřených dveří přišlo navštívit přibližně 6 000 Pražanů a 237 jich využilo možnosti podělit se s námi o své názory.

Z výsledků vyplývá, že Den otevřených dveří je typickou ročníkovou akcí, do našich provozoven směřují celé rodiny, jejichž cílem je navštívit všechny otevřené provozovny. Proto i při dalších edicích Dne otevřených dveří by mělo být vzato toto přání v úvahu.

Pro někoho překvapivým, ale neočekávanějším požadavkem drtivě většiny našich klientů jsou jízdní řády. Nejen při Dni otevřených dveří je o ně velký zájem. I většina návštěvníků našich internetových stránek je navštěvuje především proto, aby si zjistila jimi požadovaný a využívaný jízdní řád.

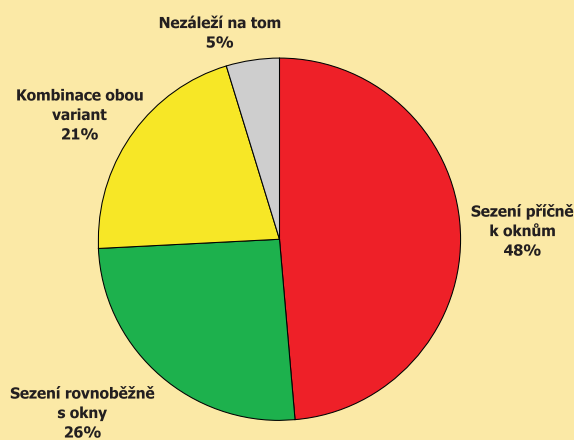
Pro nás velmi zajímavá informace vyplynula z otázky „Jak získáváte informace o MHD?“ Návštěvníci mohli vybrat z několika možností, ale podle odpovědí je nejvíce oslovení hlášení v metru a letáky ve vozidlech a na zastávkách povrchové dopravy.

Z opakujících se námětů pro následující akce podobného typu stojí za zmínku možnost posprejování souprav metra nebo tramvají, návštěva řídicího dispečinku, možnost svezení se v kabině metra a více soutěží.

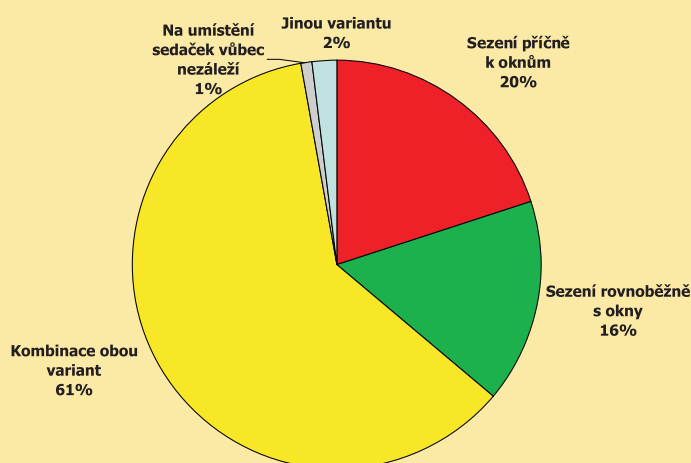
Podle ohlasu však respondenti odcházeli ze Dne otevřených dveří spokojeni, což je tím nejlepším vysvětliváním pro všechny, kteří se na přípravě této akce podíleli.

-bda-, -jh-

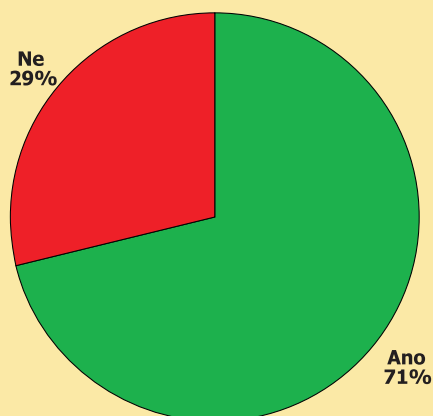
**Graf 1: Která z uvedených možností sezení vyhovuje Vám osobně nejvíce?**



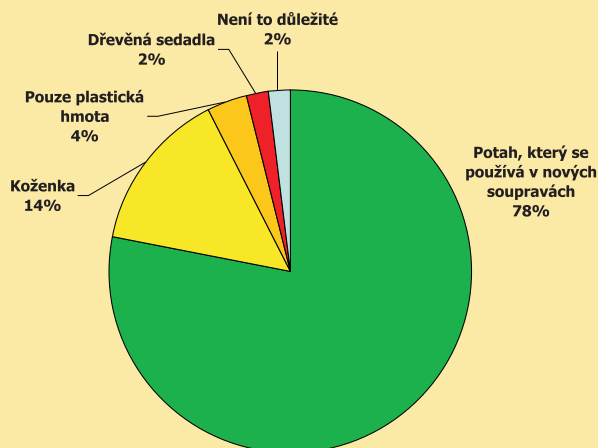
**Graf 2: Kterou z možností uspořádání sedadel byste vybral?**



**Graf 3: Měl by být tento typ sedaček instalován?**



**Graf 4: Který druh potahu sedadel by vám osobně nejvíce vyhovoval?**



# Napojení tunelů městského okruhu na Strakonickou ulici v Praze 5

V současné době vstoupila do další fáze výstavba mimoúrovňové křižovatky v napojení úseku Městského okruhu Zlíchov – Radlická na Strakonickou ulici pod Zlíchovským kostelíkem.

Stavba Zlíchov – Radlická bude napojena na severu přes také rozestavěnou stavbu Radlická – Strahovský tunel (nazývanou také „tunely Mrázovka“) na provozovaný Strahovský tunel. Na jihu bude stavba napojena na již dříve dokončený jihovýchodní úsek Městského okruhu, tzv. Jižní spojku přes upravenou část Strakonické ulice, která tvoří předpolí Barrandovského mostu.

Křižovatka v napojení městského okruhu (dále jen MO) na Strakonickou řeší mimoúrovňové křížení hned několika druhů dopravy. Ve své severní části podchází

- trasa MO pod upravenou městskou komunikací Na Zlíchově s automobilovým i tramvajovým provozem. Dále pokračuje trasa MO pod čtyřkolejnou železniční trať Praha Smíchov – Radotín a konečně podchází pod větví B vlastní křižovatky, která umožňuje napojení z centra na okruh ve směru k Barrandovskému mostu.

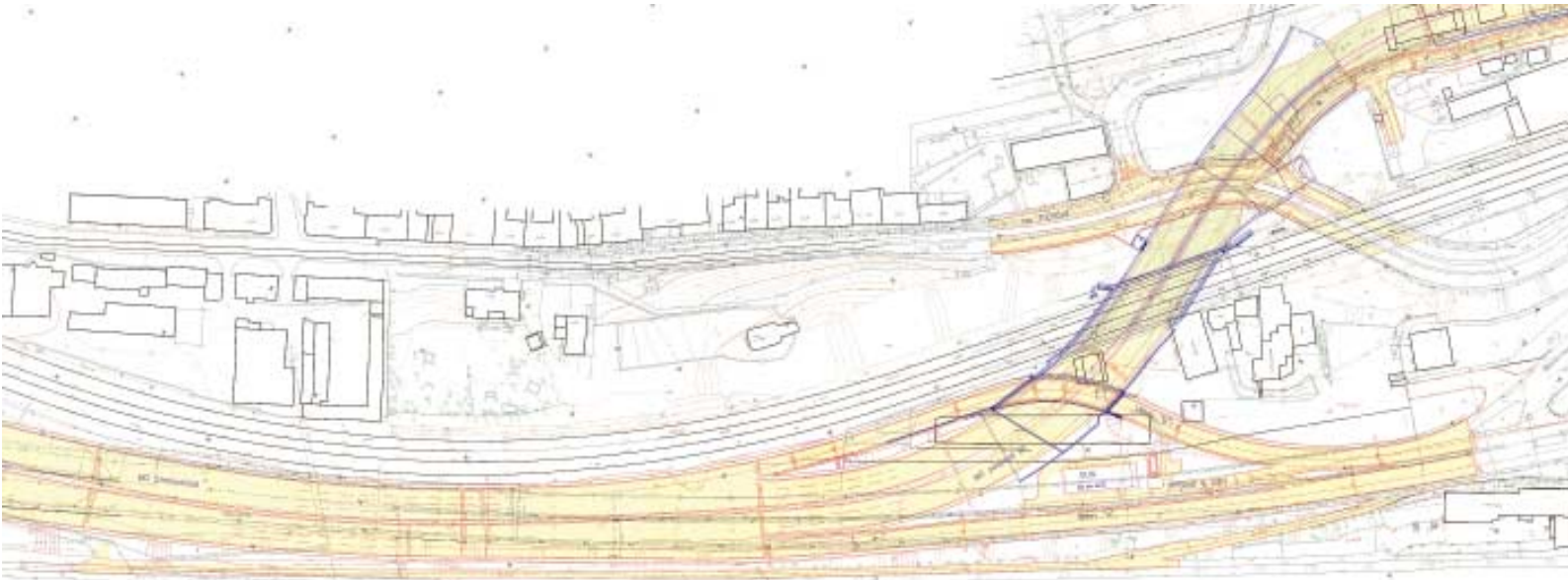
- Křížení bude umožňovat pohyby ve směru po MO tzn. Strahovský tunel – Radlická – Barrandovský most tam i zpět a dále připojení z centra po Strakonické na MO ve směru Barrandovský most a opačně. Nebude zde tedy umožněn nájezd a výjezd ze Strakonické z centra na MO ve směru Radlická – Strahovský tunel. (Tento pohyb je výhodněji umožněn v napojení na Plzeňské ulici před Strahovským tunelem.) Řešení křižovatky Nádraž-

- ní – Strakonická a Nádražní – Na Zlíchově se nemění. Rovněž zůstává řešení napojení směrů ze Strakonické na výstupní Barrandovskou a na pokračování Strakonické do Chuchle (silnice I/4).

- V současné době je zprovozněna větev B, tj. směr Strakonická z centra – Barrandovský most. Stavební činnost probíhá na jižní části křižovatky na rampě A uprostřed mezi rampami A a B (v místě bývalé Strakonické ulice).

- Práce jsou dále naplánovány tak, aby byla na konci roku 2001 zprovozněna ulice Na Zlíchově včetně tramvajové trati, na jaře příštího roku pak budou v celém šíři ukončeny úpravy v místě napojení na bývalou Strakonickou pod Zlíchovským kostelíkem včetně rampy A. Celá stavba MO v úseku Zlíchov – Radlická by měla být zprovozněna v samotném závěru roku 2002, dočasně bez napojení do tunelů Mrázovka. MO bude do dobudování tunelů, přibližně do roku 2004, veden v obou směrech Radlickou ulicí ke Strahovskému tunelu.

**Podle podkladů projektanta PŮDIS a.s. zpracoval Ing. Milan Jindra, Inženýring dopravních staveb, a. s.**



Od 20. října 2001 bylo v oděvním skladu naší společnosti zprovozněno výdejní místo (okno č. 1) pro výdej stejnozkrojových součástí **bez objednání, ovšem pouze do výše 2000 bodů!** Otevřeno bude až do konce roku, přesně do 28. prosince 2001, v rozsahu návštěvní doby:

den	dopoledne	odpoledne
po, út, čt	7.15 – 11.30	12.00 – 14.00
středa	7.15 – 11.30	12.00 – 16.30
pátek	7.15 – 11.30	12.00 – 13.00

Toto opatření se nedotkne objednávkového systému, který bude probíhat dosavadním způsobem.

V období od 1. do 28. prosince letošního roku bude v případě chybějících velikostí jednotlivých oděvních součástí vystaveno v oděvním skladu potvrzení, které

## Opatření v oděvním skladu na konci roku 2001

- bude opravňovat k převedení potvrzeného počtu bodů do roku 2002.

- Žádáme všechny zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, kteří mají povinnost či oprávnění používat stejnozkroj, aby neodkládali návštěvu oděvního skladu na závěr roku 2001 a využili současných možných termínů k objednání a odběru stejnozkrojových součástek.

**Ing. Josef Dalešický, o. z. ED**



Foto: Petr Malík

## Prodej jízdních dokladů na vysokých školách

S ohledem na minimalizaci front při nákupech jízdních dokladů v předprodejně síti metra byl od 10. září 2001 zahájen pro studenty Českého vysokého učení technického prodej časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti přímo ve výdejní studentských legitimací ve Výpočetním a informačním centru ČVUT v Praze 6. Zde mají studenti ČVUT možnost nákupu časové jízdenky s volitelnou dobou platnosti 30 nebo 90denní přímo na průkaz studenta ČVUT, tj. odpadá vystavování průkazky MHD.

- Do poloviny měsíce října bylo na ČVUT prodáno 2 913 kusů časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti, přes 90 % z toho jsou jízdenky s 90denní dobou platnosti.

- V případě většího zájmu studentů počítá ČVUT s rozšířením prodeje časových jízdenek na průkazky studentů do dalších svých lokalit (Strahovské koleje, menza Dejvice), neboť se jedná o přibližně 20 tisíc studentů.

**Oddor odbytu a tarifů MHD**

Tak nevím. Článek o lince č. 17 jsem se snažil psát více „osobně“, reagoval jsem tím na připomínku o sklouzávání do schématismu. A teď jsem dostal novou, která mi vyčítá pravý opak – že jsem zas příliš osobní, což není dobře. Takže usuzuji, že jediným řešením je volba „zlaté střední cesty“, o kterou se pokusím. Jak se to povede, posuďte sami. Jinak mě ale těší, že tentokrát nedošlo upozornění na nějaké věcné či stylistické chyby, což je fajn. A tak se můžeme bez dlouhých úvodů pustit do „osmnáctky“. Ale hned teď podotýkám, že na závěr dostanete „domácí úkol“. Dalo by se říci, že to není nic nového – v minulém článku jsem si posteskl, že nevím, kde byla konečná v Nových Strašnicích a vyjádřil jsem naději, že se někdo ozve. A ozval. Pan ing. Jiří Cimrhakl, dlouholetý pracovník DP, mne poučil, že za současnou zastávkou Nové Strašnice ve směru z centra vedly koleje k dnešní křižovatce s Úvalskou a Limuzskou ulicí, na nich byl přejezd a prostě se tam „kuplovalo“. Takže je to potvrzené – konečná Nové Strašnice nemá s obratištěm Černokostelecká nic společného. Jenže ten „domácí úkol“ se nebude týkat mých, ale vašich vědomostí.

## Trochu historie

U linek č. 16 a 17 jsem si líboval, že neměnily výrazně svoji trasu a tak popis jejich „vývoje“ byl poměrně jednoduchý. Posuďte teď se mnou, jak to bylo u linky č. 18. Začala jezdit 29. července 1923 z Holešovic přes zastávky (dnešní názvy) Pražská tržnice – Vltavská – Těšnov – Masarykovo nádraží – Václavské náměstí – Karlovo náměstí a Albertov do Nuslí; ukončena byla u Fričovy ulice, tedy přibližně u železniční tratě z Hlavního nádraží na Vyšehrad. Dovolte mi malé odskočení, ale k Fričově ulici se již nedostaneme: leží celá na katastru Vinohrad a od svého vzniku v roce 1896 nikdy nezměnila svůj název, přestože Josef Václav Frič, básník a revolucionář (v tom dobrém slova smyslu), který žil v letech 1829 – 1891, nebyl jistě mnoha režimům příliš po chuti. A ulice byla pojmenována skutečně po něm – ne po cestovalech stejného příjmení. Ale vraťme se k linkovému vedení. Až do roku 1932 stojí za zmínku snad jen prodloužení na Pankrác v roce 1926 a Kačerov v roce 1930. Ovšem hned na začátku roku 1932, přesně 3. ledna, dochází k výrazné změně – z Karlova náměstí jede linka č. 18 k Andělu a do Radlic. Ve třicátých letech minulého století změnila 3x konečnou na holešovické straně (Uranie, Zátory, Argentinská), aby nakonec Holešovice opustila úplně – od 1. dubna 1937 jede z Hlávkova mostu na Strossmayerovo náměstí a přes Letnou a Dejvice do Podbabý (tehdejší označení „Podbabská silnice“ je jistě přesnější – konečná byla a je na katastru Dejvic). V této trase ji nacházíme, s drobnými úpravami, až do 5. července 1971, kdy opouští Radlice a končí u Lihovaru.

## Provozní parametry

linka č. 18	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	15	12	15	8	8	8	8	
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							47	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							13 613	
sestava vlaků							2 x T	

Ovšem k daleko výraznější změně dochází hned půl roku nato – „osmnáctka“ se stěhuje z levého břehu Vltavy na pravý (kam jinam) a z Moráně jede zase, jako za starých časů, Nuselským údolím a na Pankrác s ukončením na Budějovickém náměstí. Když bylo uvedeno 9. května 1974 do provozu metro, existovala (z nezkoušenosti nebo záměrně?) teorie, že všechno, co má shodnou trasu na povrchu, musí pryč. A věřím, že nebyť pankrácké vozovny, přestala by existovat i trať z náměstí bratří Synků kolem Nuselské radnice. Naštěstí se tak nestalo, ale linka č. 18 byla za náměstím Hrdinů z ulice Na Pankráci „zkroucená“ po v podstatě manipulační trati do konečné zastávky Vozovna Pankrác. Trochu ironii osudu zůstala v této lokalitě, do které zájžděla z tehdejších 4 linek nejméně, jako jediná. Než se vydáme na její opačný konec, připomeňme si ještě, že v roce 1973 ji 28 dní posilovala v centru města linka X–18, jezdící v meziin-

tervalu. Po čtyřech letech, tedy v roce 1978, se vlivem různých činností objevuje linka č. 18 v „zajímavé“ trase: Nádraží Braník – Výtoň – Národní divadlo – Staroměstská – Strossmayerovo náměstí – Výstaviště (tehdy Park kultury) – Dělnická – Vltavská (tehdy Dopravní podnik) a pak již přes Hlávkův most „klasicky“ k vozovně Pankrác. Bezpochyby jedna z nejdelších linek. Ale po půl roce je vše jinak, u dnešní Vltavské odbočuje ve směru z Pankráce vlevo a přes Letnou a náměstí té revoluce (dnes Vítězného) jede do Vokovic. V roce 1985 ji čeká poslední změna mezi konečnými – opouští Letnou a jede z Hradčanské na Karlovo náměstí po současné trase – a o necelý rok později se do ní dostává úplně, když vymění Vokovice za Petřiny. Teď mě tak napadá: není to zatím prvá linka, která je k dnešnímu dni tak dlouho beze změny? Nechci se přít, nemám ani čas to hledat, ale myslím, že to tak je.

## Současná pravidelná trasa

Petřiny – Obchodní dům Petřiny – Větrník – Vojenská nemocnice – Bateria – Orechovka – Sibeliova – Vozovna Střešovice – Pražský most – Hradčanská – Chotkovy sady – Malostranská – Staroměstská – Karlovy lázně (T) – Národní divadlo (Z) – Národní divadlo – Národní třída – Karlovo náměstí – Moráň (T) – Botanická zahrada – Albertov – Ostrčilovo náměstí – Svatoplukova – Divadlo Na Fidlovačce – Náměstí bratří Synků – Nuselská radnice – Palouček – Pražského povstání – Na Veselí – Vozovna Pankrác.

Z Petřin už vyjždíme potřeby (a naposled), takže až ke střešovické vozovně, kde je dnes Muzeum MHD, otevřené o sobotách, nedělích a svátcích (mimo zimní období) už máme trasu zažitou. Já vím, že až na Hradčanskou, ale Muzeum MHD jsem zde zmínil proto, že pokud jste tam delší dobu nebyli (neříkejte mi, že ještě vůbec ne), tak byste se tam měli velmi rychle vypravit – pořad se tam něco děje a letošní sezona končí v neděli 18. listopadu.

Teď tedy sjedeme na Hradčanskou a (jako jediní v denním provozu) odbočíme vpravo do Badenihy ulice. Ta se jmenovala dlouho (1951 – 1990) Mičurinova po

slavném ruském a později sovětském přírodovědci (1855 – 1935). Ale dnešní název už měla od svého vzniku v roce 1905 až do roku 1940, kdy byla přejmenována na Reithovu. V letech 1945 – 1951 měla opět dnešní název. Dodejme, že Beneš Rejt (psal se i německy Reith) z Pístova žil v letech 1451 – 1534 a do naší historie se zapsal jako stavitel Vladislavského sálu na Pražském hradu, který známe třeba z voleb prezidenta republiky či udělování státních vyznamenání. Nu a konečně Kazimierz hrabě Badeni (1846 – 1909) byl, jak křestní jméno napovídá, polského původu a proslul jako významný rakouský politik. Na konci ulice zastavíme v zastávce Chotkovy sady, která se jmenuje podle parku, ležícího mezi Chotkovou silnicí a Královským letohrádkem – či letohrádkem Královny Anny, jak chcete, stejně je známější pod názvem Belveder. O něm si povíme, až pojedeme linkou 22 či 23, dnes si pouze řekneme, že sady byly



Foto: Petr Malík

založeny nejvyšším purkrabím Království českého hrabětem Karlem Chotkem, který žil v letech 1783 – 1868. Od svého vzniku 1833 byly běžné přístupné veřejnosti, což tehdy tak běžné nebylo. Také se původně jmenovaly Obecní sady, nesly i označení Lidová zahrada. Teprve, když vešlo obecně ve známost, že do nich může každý, obdržel roku 1841 dnešní název, který se nikdy nezměnil. A do třetice (první byla Fričova ulice) neměnný název, pokud se vám bude zdát dost dlouhé období od roku 1920: Mánesův most.

Linka č. 18 jev jako jediná přežijící, tak si připomeňme, že stojí na svém místě od roku 1914 a prvních šest let se jmenoval po následníkovi Rakousko-uherského trůnu, jehož zavraždění v Sarajevu bylo záminkou k rozpoutání 1. světové války – Františkovi Ferdinandovi d'Este. Josef Mánes žil mezi lety 1820 a 1871. Pro úplně nevědomé: byl to český malíř a měl moc rád ženy. S podotknutím, že na téměř stejném místě stála od roku 1868 železná lávka, sjedeme na náměstí Jana Palacha a chvíli budeme mít trasu společnou s linkou č. 17, o níž byl minulý článek. Před budovou Národního divadla odbočíme na Národní třídu, ale stejnojmenné zastávky dosáhneme až po dalším odbočení vpravo do Spálené ulice. Předtím ovšem pochválíme moudré rozhodnutí o instalaci podélných prahů na Národní třídě – bohužel nehod tu je stále dost. Nu a pak uděláme velký skok až na náměstí bratří Synků v Nuslích – to proto, abychom se neopakovali či si nechali něco i na další díly. Centrální nuselské náměstí neslo od svého vzniku v roce 1903 až do roku 1940 název Riegrovo, do roku 1945 Metodějovo, do roku 1948 opět Riegrovo a od té doby dodnes bratří Synků. JUDr. František Ladislav Rieger (1818 – 1903) byl významným českým politikem, který se silně zasloužil o rozvoj národního cítění i český stát vůbec. Sv. Metoděj byl – společně se svým bratrem Cyrilem – slovanským věrozvěstem. Můžeme si o nich povědět více, až pojedeme Karlínskem s linkou č. 24 kolem kostela, který je jim zasvěcen a o němž jsme mluvili při cestě linkou č. 8. Bratři Synkové – Otto a Viktor – byli novináři (Otto za první republiky i poslanec), popravení v roce 1941. Na náměstí samotném, ačkoliv se jeho zástavba zdá honosná, nestojí žádný cennější dům (majitelé prominou) a dnes je známé více chováním některých našich spoluobčanů, kvůli nimž se musí zakládat občanské sdružení Bezpečné Nusle, než historickými památkami.

Ovšem hned na začátku Nuselské ulice stojí Národní dům, kde se, krátce po ustavujícím sjezdu, sešli v srpnu



# Jízda zručnosti řidičů tramvají

1921 čeští komunisté s ostatními národnostmi, hlásícími se k jejich straně. Dohodli se zde, že vytvoří jednotnou KSČ. Ne, že by se tu nestalo nic jiného, ale opravdu jsem netušil, že KSČ byla hned od počátku rozdělená a slučovala se až později. Ostatně my z Nuselské ulice hned odbočíme vpravo do Vladimírový a hned opět vpravo do Táborské ulice, abychom zastavili u Nuselské radnice, s níž je to stejné, jako s domy na náměstí: vypadá pěkně, ale historická hodnota žádná. Cennější budovy tak objevíme až na náměstí Hrdinů – z našeho pohledu je tou nejvýznamnější pochopitelně vozovna Pankrác (ale stále jsme v Nuslích a linka č. 18 z nich nevyjede) z roku 1928, pražensie si však všimají více tří budov: Centrotexu, Pankrácké věznice a bývalého Nejvyššího soudu ČSSR. Ta první je z roku 1977 a stvořili ji architekti Hlinský a Jurenka; je opět dokladem, že i v době prefabrikace mohly vznikat pohledné, moderní stavby. Ta druhá má pohnutou historii, neboť kromě těch, kteří si to skutečně zasloužili, zde nedobrovolně pobývali a někdy i byli popraveni ti, kterým nesaháme ani po kolena. Objekt samotný byl postaven na sklonku 19. století náhradou za Svatováclavskou věznicí u Karlova náměstí. Třetí budova je monumentální stavba z let 1928 až 1930 a kromě například K. H. Franka a jiných zde byla k smrti odsouzena například i Dr. Milada Horáková. A tak má „osmnáctka“ tak trochu smutný konec.

## Nehodová místa

V předcházejícím článku jsme si libovali nad 4. místem popisované linky. Dneska si libovat nemůžeme, i když 15. místo není zdaleka nejhorší. Projevuje se tu jistě průběh trasy centrem města – viz povzdech v předcházející části. V minulém roce ujely vlaky linky č. 18 935 384,7 vlakokilometrů a byly účastny 55 nehod, takže na jednu nehodu vychází průměr 17 007 vlakokilometrů, což je hodnota, odpovídající onomu 15. místu mezi ostatními denními linkami. Ve střetech s motorovými vozidly jednoznačně „vedoucí“ úseky mezi Staroměstskou a Karlovými lázněmi a na Perštýně, kde se odehrálo více než 15 dopravních nehod v každém. Jen o něco méně nehod bylo zaznamenáno na křižovatce Spálená – Lazarská. Malá kolečka, která na topografické mapě vyznačují místa s 6 až 9 nehodami, vyznačují křižovatky na Klárově (pro ty, kteří tento pojem již neznají: Malostranská), u Národního divadla a na Karlově náměstí. Tedy nic potěšitelného, vidíte? Ale pohled na mapu železničních nehod je už podstatně příjemnější – na celé trase „osmnáctky“ došlo k jediné – v zatáčce Čotkovy silnice. Střetů s chodci ale napočítáme šest: na Národní třídě, Karlově náměstí, Moráň, Paloučku, náměstí Hrdinů a před vjezdem do obratiště u vozovny Pankrác; to je opravdu nezvykle mnoho, hlavně ty tři v okrajové části tramvajové sítě. Alarmující údaj uvádí i poslední mapa s vykolejeními a vjetím do nesprávného směru – osmkrát! Malostranská, Staroměstská, Národní třída, Moráň, Albertov a křižovatka Nuselská – Vladimírová. Opravdu za všechno mohou jen neukáznění řidiči aut a chodci? Kdo vykolejil? Kdo vjel do nesprávného směru? Teď mě napadá, že není týden, aby nepřišlo do provozovny (jedné!) služební hlášení na sjetí z trasy. A čím to sjetí začne? Je to vždy jen neznalost správné cesty?

## Závěr

Linka č. 18 jednoznačně potvrzuje teorii, že nelze zrušit povrchovou dopravu tam, kde se dostává do souběhu s tratí metra, protože nelze logicky požadovat od kapacitního dopravního prostředku, aby suploval i místní dopravu. Zmiňují se o tom proto, že tato zásada nebyla vždy respektována a mnohdy muselo dojít až k úsměvným příhodám, kdy se dokazovalo například časem, potřebným k cestování mezi stanicemi či zastávkami Malostranská a Staroměstská, zda je vhodnější využívat metro nebo tramvaj. Nu, ty časy jsou našťastě za námi. A teď ten slibovaný „domácí úkol“: víte, na kterém zastávkovém sloupku jsme mohli číst čísla čtyř linek, jedoucích v číselné řadě za sebou, a žádná jiná? Napovím, že to z historického hlediska netrvalo tak dlouho, že 18 bylo v té řadě poslední číslo, že to bylo jenom v jednom směru a že zastávka musela být posunuta (hlavně z politicko-bezpečnostních důvodů), takže v onom místě již není. Kdyby byla tenkrát na dnešním místě, jedno z těch čísel by vypadlo, zato jiná by přibyla. A tím by už nešla za sebou.

Úplně poslední věta – vlastně prosba: dopřejte mi, prosím, chvilku oddechu a počkejte na vyprávění o lince 19 až do lednového čísla roku 2002. Děkuji vám.

–zjs–

Další Mezinárodní soutěž v jízdě zručnosti řidičů tramvají se konala 15. září 2001 v Dopravním podniku měst Mostu a Litvínova, a. s. v rámci oslav 100. výročí existence MHD. Od poslední soutěže, která proběhla v Ostravě 4. května 2001 (a skončila pro nás podstatně lépe), uběhlo něco málo přes 4 měsíce. Ovšem „kulaté“ výročí je nutno oslavit, a to se organizátorům jistě povedlo. V té souvislosti je nutno již úvodem poděkovat za perfektní přípravu akce i ubytování.

Naši společnost reprezentovalo na soutěži družstvo ve složení:

Ing. Karel Kebrle, dopravní náměstek ředitele o. z. ED (vedoucí družstva), Ing. Petr Reindl, vedoucí odboru kontroly provozu o. z. ED (kapitán družstva), Josef Cikán, dopravní kontrolor (rozhodčí), Tomáš Kostelník, řidič ED z provozovny Strašnice (soutěžící) a Renata Páková, řidička ED z provozovny Kobylisy (soutěžící).



Soutěže se tradičně zúčastnila družstva ze všech měst, ve kterých je v provozu tramvajová doprava, tedy z Brna, Liberce, Mostu a Litvínova, Olomouce, Ostravy, Plzně a Prahy. Zahraničí reprezentovala družstva Bratislavy a Košic. Organizační výbor soutěže, složený ze zástupců pořadatele, vedoucích a kapitánů jednotlivých družstev, zvolil klasické schéma soutěže – jedno smíšené družstvo z každého města a soutěž rozdělená na teoretickou (testy) a praktickou (jízda) část. Každý soutěžil za sebe i za družstvo, protože se zvlášť hodnotil výkon jednotlivců a družstva jako takového. Před startem si pan Kostelník vylosoval pořadové číslo 6 a paní Páková 10. To ještě nikdo netušil, jaká pohroma přijde – shodou okolností si Renata vylosovala svoje umístění a Tomáš by dal neví, co za to, kdyby na tom byl stejně. Ale nepředbíhejme. Teoretickou část zvládli soutěžící dobře, počasí celkem přálo (nepřšelo) a tak po obhlídce trati mohla začít praktická část soutěže. Ta sestávala z následujících disciplin:

- start (rozjezd),
- přesné dojetí k překážce vpředu i vzadu,
- sunutí vadného tramvajového vozu,
- odhadnutí průjezdového profilu,
- zastavení v zastávce,
- dodržení stanovené rychlosti,
- přejezd úsekového dělice,
- průjezd kolem překážky,
- cíl (dojezd).

Již z názvů jednotlivých disciplin je zřejmé, o co šlo – snad jen na vysvětlenou: průjezd kolem překážky byl řešen tak, že na závoře, která byla postavena tak, aby se jí projíždějící vůz musel dotknout, byly nastaveny plechovky. Při pomalé jízdě zůstaly na svém místě, pokud jel řidič rychleji, spadly, což bylo pochopitelně špatně. Projetí celé přehledné tratě trvalo přibližně 12 minut.

A teď se dostáváme k tomu, proč mluvíme o pohromě, i když tak zlé to zase nebylo – v rámci soutěžního

zápalu, snad i při troše trémy a hlavně při snaze o co nejlepší výsledek si Tomáš neuvědomil, že místo, na kterém se připravoval „vadný“ vůz k sunutí, není zcela na rovině. Ten tedy zákonitě odjel sám, aniž by jej bylo nutno sunout. To se pochopitelně stát nesmí a družstvo bylo diskvalifikováno. Budiž nám útechou, že nebyl sám – obdobnou chybu udělali i reprezentanti Olomouce, Ostravy a Plzně. Takže jsme neskončili poslední, ale na 6. – 9. místě. Diskvalifikace se týkala logicky i soutěže jednotlivců; tak lze vypočítat, že Tomáš Kostelník se umístil na 16. – 18. místě. Renata Páková doplatila na ne zkušenost v obdobných soutěžích a skončila

desátá, i když si počínala velmi dobře. Výsledek není lichotivý, není třeba větš hlavu. Připomeňme si, že tyto soutěže se pořádají již bezmála dvacet let a vždy jsme se umísťovali ne-li přímo jako první, tak na předních místech. Je tedy jasné, že se jedná o ojedinelý „výpadek“, a že naši reprezentanti naváží v následujících soutěžích na dobrou tradici.

–zjs– podle podkladů ing. Petra Reindla  
Foto: Ing. Petr Reindl



## Registrace

Dne 6. dubna 2001 byl doručen na Ministerstvo vnitra České republiky návrh na evidenci odborové organizace s názvem „Federace řidičů tramvají“, která vznikla na základě zákona č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů ve znění novel č. 300/1990 Sb., 513/1991 Sb. a 68/1993 Sb. Organizaci bylo následně přiděleno identifikační číslo. Federace řidičů tramvají chce být nezávislou profesní odborovou organizací, která bude prosazovat a hájit práva svých členů – řidičů tramvají ve vztahu nejen k zaměstnavateli, ale i k orgánům státní správy a k jiným organizacím. Aby tohoto cíle mohlo být dosaženo, je prvořadým úkolem Federace řidičů tramvají (dále FRT) přesvědčit řidiče o smyslu profesních odborů. Neméně důležitým cílem je odstranit individualitu a sjednotit řidiče v prosazování svých práv a sociálních jistot. Struktura organizace je navržena tak, aby mohli do federace vstupovat i řidiči z jiných tramvajových provozů v České republice.

Přípravný výbor vytvořilo pět řidičů z vozovny

# Federace řidičů tramvají se představuje

vitelů FRT a vedení o. z. ED s tím, že FRT předloží okruh otázek, na které se sestaví pracovní skupiny pro jejich řešení.

Schůzka byla svolána na 24. srpna do budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti. Za hospodářské vedení o. z. ED byli přítomni ing. Kebrle – dopravní náměstek, pan Jetel – vedoucí dopravní provozovny (VDP) Vokovice, pan Uhlík – VDP Hloubětín, pan Kaprálek – VDP Žižkov, pan Čeněk – vrchní výpravčí z vozovny Pankrác, pan Ježek – VDP Kobylisy, JUDr. Vondrák – VDP Strašnice, pan Pelda – vedoucí oddělení jízdních řádů, ing. Reindl – vedoucí odboru kontroly provozu, pan Stůj – vedoucí odboru provozního dispečinku, ing. Vítek – asistent GR, pan Barnet – VDP Motol. Federaci řidičů tramvají zastupovali: ing. Dub – předseda FRT, pan Feigel – vozovna Hloubětín, pan Ďuran – vozovna Strašnice, pan Fejkl – vozovna Strašnice, pan Klouda – vozovna Žižkov a pan Bouda – vozovna Strašnice.

Po krátkém úvodním představení FRT předložila připomínky a požadavky, které byly rozděleny dle tématických okruhů:

1. Přestávky
2. Služební hlášení a stížnosti cestujících
3. Pracovní podmínky
4. Jízdní doby
5. Nástěnky
6. Tolerance měření rychlosti a tolerance Dorisu a Mypolu
7. Prémiový řád
8. Smlouva o vzájemné spolupráci FRT a podniku

Výsledkem jednání byla dohoda, že při vysokých teplotách se budou tolerovat otevřené dveře kabin vozů T3 kvůli nedostatečnému větrání. Dopravní náměstek ing. Kebrle následně České televizi sdělil, že „kontroly zaměřené na otevřené dveře kabiny nebudou mít za následek prémiový postih“. Na schůzi bylo oznámeno, že od začátku roku 2001 bylo na otevřené dveře podáno jen 8 služebních hlášení. I přesto přišlo vzápětí na dva řidiče z vozovny Strašnice služební hlášení za otevřené dveře kabiny, protože se kontrolujícím pracovníkům nezdála teplota dostatečně vysoká. Proto na další schůzi FRT iniciovala vznik definice pro možnost otevření dveří.

Nakonec bylo sestaveno 7 pracovních skupin v následujících složení (bod číslo 5 byl vyřešen na schůzi):

### Pracovní skupiny

Do pracovní skupiny **Přestávky** byli jmenováni (tučně je vyznačen vedoucí skupiny): **pan Ehlen** – vedoucí odboru dopravy a jízdních řádů, pan Pelda – vedoucí oddělení tvorby jízdních řádů, pan Pindl – vrchní výpravčí z vozovny Vokovice, pan Sedláček – vedoucí oddělení přípravy řízení provozu ED, pan Ďuran – zástupce FRT, pan Navrátil – předseda komise PEK, pan Polák – zástupce PEKU.

Do pracovní skupiny **Služební hlášení a stížnosti cestujících** byli jmenováni: **ing. Reindl** – vedoucí odboru kontroly provozu, pan Barnet – VDP Motol, JUDr. Vondrák – VDP Strašnice, pan Klouda – zástupce FRT, pan Navrátil – předseda komise PEK, pan Polák – zástupce PEKU.

Do pracovní skupiny **Pracovní podmínky** byli jmenováni: **ing. Doubek** – technický náměstek, pan Kaprálek – VDP Žižkov, pan Fejkl – zástupce FRT, pan Navrátil – předseda komise PEK, pan Polák – zástupce PEKU.

Do pracovní skupiny **Jízdní doby** byli jmenováni: **pan Ehlen** – vedoucí odboru dopravy a jízdních řádů, pan Dyk – pracovník oddělení jízdních řádů, pan Houška – instruktor školy řidičů ED, pan Sedláček – vedoucí oddělení přípravy řízení provozu ED, pan Růžicka – zástupce FRT, pan Šedivý – neorganizovaný ve FRT, ale

FRT delegovaný, pan Navrátil – předseda komise PEK, pan Polák – zástupce PEKU.

Do pracovní skupiny **Tolerance měření rychlosti a tolerance Dorisu a Mypolu** byli jmenováni: **ing. Doubek** – technický náměstek, pan Červený – zástupce dopravní kontroly ED, pan Stůj – vedoucí odboru provozního dispečinku o. z. ED, ing. Dub – předseda FRT, pan Navrátil – předseda komise PEK, pan Polák – zástupce PEKU.

Do pracovní skupiny **Prémiový řád** byli jmenováni: **ing. Kebrle** – dopravní náměstek o. z. ED, ing. Reindl – vedoucí odboru kontroly provozu, pan Barnet – VDP Motol, pan Koloničný – pracovník technického úseku ED, mgr. Kotrbová – právnická ED, JUDr. Vondrák – VDP Strašnice, ing. Dub – předseda FRT, pan Navrátil – předseda komise PEK, pan Polák – zástupce PEKU. Tato oblast byla označena za klíčovou pro kolektivní vyjednávání na rok 2002.

Do pracovní skupiny **Smlouva o vzájemné spolupráci FRT a podniku** byli jmenováni: **ing. Pokorný** – ředitel o. z. ED, pan Pírk – obchodně ekonomický náměstek, pan Hloh – VDP Pankrác, ing. Dub – předseda FRT, pan Slanina – člen Rady předsedů ZV, pan Ježek – předseda ZV, pan Kadlec – člen ZV, pan Hájek – člen Rady předsedů.

### Zhodnocení činnosti pracovních skupin

Dne 7. září 2001 se uskutečnila opět schůze FRT s vedením o. z. ED, tentokrát i za účasti většinové odborové organizace. Na této schůzi byla zhodnocena činnost jednotlivých pracovních skupin.

V pracovní skupině **Přestávky** podle sdělení pana Ehlena nedošlo ke shodě mezi většinovou odborovou organizací a FRT a následně ani s hospodářským vedením. Stanoviska obou odborových organizací jsou odlišná. FRT předložila několik návrhů řešení. Jedním z nich je návrat ke stavu, který platil do konce roku 2001, to znamená z 10minutových přestávek návrat k 15minutovým. Většinové odbory označily současný stav za dostačující a hospodářské vedení oznámilo, že pro požadavek FRT chybí 82 vozů a 130 řidičů. Dále FRT navrhla střídací místa, podobně jako už to funguje v vozovny Strašnice nebo na Palmovce pro řidiče autobusů. Celkem by stačilo 8 střídacích míst, aby bylo možno vystřídat na svačinu všechny řidiče všech linek. Například u vozovny Strašnice, Štřešovice, Motol, Žižkov, Vokovice nebo na jiných místech jako I. P. Pavlova (pro linky 4, 6 a 23), Podolská vodárna (3, 16, 17, 21). Podmínkou je, že na místech mimo vozovny zajistí podnik místnost se sociálními zařízeními. Například na I. P. Pavlova je možné využít budovu CD Na Bojišti. Tento návrh se nesetkal s velkým ohlaselem, přestože si myslíme, že je toto nejlepší řešení jak pro řidiče, tak i pro podnik. Zároveň toto řešení plně vyhovuje zákoníku práce. Od 17. září 2001 se zkušební prováděly svačiny na I. P. Pavlova na lince 6.

V pracovní skupině **Služební hlášení a stížnosti cestujících** došlo ke shodě a pracovní skupina byla rozpuštěna. Bude inovován formulář služebního hlášení, aby měl řidič lepší možnost odvolání se. Podobně se budou řešit i stížnosti cestujících. Řidič na požádání musí dostat kopii služebního hlášení nebo stížnosti.

V pracovní skupině **Pracovní podmínky** došlo k částečné shodě. Technický náměstek ing. Doubek uvedl, že většina problémů vyžaduje dlouhodobé řešení. Důležitá je podle jeho slov vzájemná informovanost o postupu a způsobu řešení. Řešení problémů převzeme nová skupina sestavená z členů FRT a většinových odborů v rámci samostatné TEK pro řidiče tramvají nebo v rámci PEK. Než se naleznou vhodné technické řešení ventilace kabin vozů T3 při vysokých teplotách, je povoleno otevření dveří kabiny. Aby nedocházelo k různým výkladům ze strany řidičů a kontrolních složek, byla definována mezní teplota v kabině řidičů na 22 °C. Podmínkou je vypnuté topení. Pracovní skupina byla rozpuštěna.

V pracovní skupině **Jízdní doby** došlo k dohodě. FRT bude ve spolupráci s většinovou organizací předkládat společné návrhy na jízdní doby. Činnost této skupiny je ukončena a problematika převedena na jednání PEK.

Za pracovní skupinu **Tolerance měření rychlosti**



Foto: Petr Malik

Strašnice: Ing. Antonín Dub, Petr Fejkl, Miloslav Kadlec, Ing. Miroslav Špišek a Radovan Urban. V současné době má organizace bezmála 130 členů, polovinu z toho tvoří řidiči vozovny Strašnice. V současné době probíhají volby do výborů provozoven v Hloubětíně, Motole, ve Strašnicích a na Žižkově. Během prázdnin proběhla ve výše jmenovaných vozovných podpisová akce, kde řidiči vyjádřili svůj nesouhlas zejména s nedostatečnými přestávkami. Za první týden podepsalo petici 300 řidičů. Další podpisové archy byly později předány zástupcům i ostatních vozoven.

### První jednání s vedením podniku

Počáteční bariéra ve vzájemné komunikaci mezi vedením podniku a vedením FRT byla prolomena 16. srpna 2001, kdy došlo k jednání na ředitelství společnosti za účasti generálního ředitele ing. Milana Houfka a předsedy FRT ing. Antonína Duba. K jednání byl přizván i dopravní náměstek odstředného závodu Elektrické dráhy ing. Karel Kebrle. Schůzka trvala přes tři hodiny a vzbudila značný zájem médií. Obě strany se dohodly na vzájemné spolupráci při řešení problémů, které FRT předložila. Na závěr schůzky bylo dohodnuto setkání předsta-

**a tolerance Dorisu a Mypolu** technický náměstek ing. Doubek konstatoval, že bylo necitlivě zasaženo do změny tolerance měření rychlosti radarem a doporučuje do kolektivní smlouvy zakotvit tolerance měření rychlosti takto:

- do 30 km/h je tolerance 7 km/h (například: postih za rychlost 38 km/h a vyšší při stanovené rychlosti 30 km/h),
- do 40 km/h je tolerance 8 km/h (například: postih za rychlost 49 km/h a vyšší při stanovené rychlosti 40 km/h),
- nad 40 km/h je tolerance 9 km/h (například: postih za rychlost 60 km/h a vyšší při stanovené rychlosti 50 km/h).

U systému OIS bylo konstatováno, že řidič může být při odjezdu z konečné postižen, pokud výpis z počítače ukáže odchylku zpoždění 71 vteřin a více (tolerance systému 10 vteřin). Na předjetí je tolerance 3 – 4 vteřiny zahrnuta v systému vyhodnocování nadjetí. Činnost skupiny byla ukončena.

Pracovní skupina **Prémiový řád** se poprvé sešla 26. září 2001. Za zásadní považuje FŘT zrušení mimořádného přezkoušení za 5 služebních hlášení. FŘT dále požaduje mimo jiné větší pravomocí pro vedoucí pracovníky při řešení přestupků řidičů s tím, aby bylo možné

při náhodném výskytu přestupku neohrožujícího bezpečnost provozu řidiči přestupek prominout. FŘT dále požaduje vyšší tresty za nástup do služby pod vlivem alkoholu jednak proto, aby méně závažné přestupky nebyly postihovány přísněji a dále proto, aby ochránila ostatní řidiče před nehodou.

Pracovní skupina **Smlouva o vzájemné spolupráci FŘT a podniku** byla rozpuštěna, neboť došlo k jednoznačné shodě. Reditel podniku ing. Pokorný zhodnotil průběh schůzky a stanovil:

- po dohodě s většinou odborovou organizací připraví FŘT do 14 dnů návrh dodatku ke stávající Kolektivní smlouvě na rok 2001,
- v dopravní provozovně Strašnice bude upravena místnost pro činnost FŘT, její úprava bude provedena do konce září.

#### Ostatní činnost FŘT

FŘT se zabývá i problémy ve vztahu ke státním institucím. V polovině srpna poslala stížnost Policii ČR ohledně dopravního značení na Pohořelci a kolem Pražského hradu. Stížnost byla postoupena vedoucímu dopravního inspektorátu Správy hl. m. Prahy plk. ing. Zdeňku Bezouškovi a nyní čekáme na odpověď. FŘT připravuje dále jednání vedoucí ke změně světelných návěstí pro tramvaje, neboť současnou úpravu považuje za

nejen nedostatečnou, ale na dynamicky řízených křižovatkách za nebezpečnou.

V minulých dobách utrpěla tramvajová doprava v Praze nejen šrám, ať už se jednalo o hromadné rušení tratí v centru města nebo pohled obyvatel na řidiče tramvají jako na ševce a nebo negativní postoj Policie ČR k tramvajové dopravě. Ukazuje se, že zrušením tramvajové dopravy přes Václavské náměstí došlo k dopravnímu rozdělení města a pak nehoda na Karlově náměstí znamená dopravní kolaps. FŘT bude aktivně podporovat stavbu nových tramvajových tratí a návrat tramvajové dopravy na Václavské náměstí a do ulice Na Příkopě.

#### Hlavní cíl FŘT

FŘT si klade za hlavní cíl navrátit prestiž profesi řidič tramvaje. Proto při kolektivním vyjednávání na rok 2002 bude FŘT požadovat rozdělení mzdových prostředků tak, aby se odstranil rozdíl mezi mzdou řidiče autobusu a řidičem tramvaje. FŘT nevidí sebemenší důvod této diference. Řidiči tramvají vozí mnohem větší množství cestujících, mají několikanásobně větší hmotnou zodpovědnost, každý den jezdí s jiným vozem, jezdí častěji dopravně náročnějšími úseky, jezdí s vozy, jejichž zábrzdňá dráha je podstatně delší a hlavně špatný odhad průjezdného profilu už nelze opravit.

Ing. Antonín Dub

## V Motole je doplňován písek moderní metodou

Na jaře letošního roku, konkrétně 1. března, bylo uvedeno v dopravní provozovně Motol o. z. ED do provozu technologické zařízení na dopravu a doplňování písku do tramvajových vozidel. Toto zařízení – jako první v České republice – umožňuje doplňovat písek do zásobníků tramvajových vozidel automatizovanou cestou, což značně ulehčuje práci, zlepšuje pracovní prostředí a zvyšuje produktivitu práce i její bezpečnost.

Tato progresivní technologie (od německého výrobce – firmy Klein) je v západní Evropě známa a řadu let využívána. Svědčí o tom i referenční listy této firmy, které uvádějí, že tato zařízení pracují již ve 128 podnikcích Evropy, Asie i Ameriky.

V čem spočívá? V celkem jednoduchém principu – vytvoření vzduchopískové směsi, která je pak posouvána v potrubí pomalými rychlostmi k místu určené spotřeby nebo uskladnění. Hovoříme o vzduchopískové směsi. Co to je? Je to v podstatě písek, do kterého je natlakováno velmi malé množství vzduchu. Tento přetlak, který ve směsi vznikne oproti atmosférickému tlaku, umožňuje písek posouvat do požadovaných míst. Princip jednoduchý – fyzika složitá, tak lze vidět tuto technologii. Základem je tzv. komorový podavač, který pojme určité množství (v našem případě 370 litrů) písku, což představuje přibližně 500 kg. Po jeho nadávkování se natlakuje stla-

čeným vzduchem pod tlakem přibližně 5 atmosfér. Pak se otevře zvonový uzávěr, který umožní uvolnění tlaku z komorového podavače a přepuštění vzniklé vzduchopískové směsi buď do sila nebo do pískovacích stanic. Záleží na tom, která cesta je zrovna nastavena. Po vyprázdnění komorového podavače se opět zvonový uzávěr zavře, nadávkuje dané množství písku, natlakuje vzduchem, otevře zvonový uzávěr a tak to funguje stále dokola, než obsluha systém zastaví, nebo než ho zastaví program z řídicího rozvaděče, který na základě informace z hladinového čidla zjistí, že písku je dost v pískovacích stanicích nebo v silu. Doba jednoho cyklu trvá 3 minuty. Složení písku, přivezeného jedním vozidlem LIAZ (3 – 4 m<sup>3</sup>), tak trvá 20 minut včetně přípravy. Systém vždy přednostně naplňuje pískovací stanice a přebytek posílá do sila. Celá technologie je řízena mikroprocesorovým řídicím systémem od firmy Siemens.

Pro naplnění pískovače ve vozidle slouží pistole podobná těm, které známe od benzinových pump. Ve skutečnosti je však zcela jiná. Společně mají pouze to, že plynule sypají či nalévají a po naplnění se zastaví. Těto vlastnosti lze výhodně využívat pro naplnění pískovačů tramvají, které jsou upraveny pro vnější doplňování. Tyto tramvaje však zatím v Praze nejsou k dispozici a tak musí obsluha vstupovat z hadicemi do vozu, pistole držet, čekat na naplnění pískovače a pak pistoli uzavřít. Doba naplnění zcela prázdného pískovače činí přibližně 50 vteřin. Odsávací zařízení u pistole umožňuje odsávat vzduch z již uložené vzduchopískové směsi a zároveň



*Prašnost dřívě používaného písku vyžadovala zkonstruování, vyrobení a používání plechového nástavce, díky jemuž se do vozu neprašilo a pracovní prostředí v hale bylo přijatelné. Tento nástavec se dnes již nepoužívá.*

odnímat zvířený prach (součástí celé technologie je i odlučovač prachu a jeho zásobník).

Technologie pískování je instalována v nové hale denního ošetření a mytí, kterou procházejí všechny vozy, vracějící se z tratí; písek je tak doplňován pravidelně. Tím je zaručeno, že řidič má při výjezdu vždy plně zásobníky písku.

Od 1. ledna 2001 přešel o. z. ED na nový druh písku, který vyhovuje Evropským normám a neobsahuje hlinité příměsi, které jsou zdrojem prašnosti při manipulaci; vhodnost této změny vynikne, uvědomíme-li si, že roční spotřeba písku je v o. z. ED přibližně 1 400 až 1 500 m<sup>3</sup> (asi 400 nákladních automobilů LIAZ).

Text a foto: Jiří Barnett, vedoucí provozovny Motol o. z. ED (redakčně upraveno)



*Naplnění pískovače tramvaje je dnes, díky novému druhu používaného písku, snadnou a fyzicky nenáročnou záležitostí.*

*Celkový pohled do haly denního ošetření a mytí. Hadice s pískem jsou zavěšeny tak, aby se daly lehce stáhnout a snadno dosáhly k místu plnění.*





Foto: Petr Malík

Ano, je to tak. Už pět let jezdí pražské tramvaje s uhlíkovými kontaktními lištami na pantografových sběračích proudů.

V létě roku 1996 tak bylo dovršeno mnohaleté úsilí Elektrických drah o přechod na tento typ lišty. Tento článek berte jako malé ohlédnutí pro ty, kdo tuto akci nezažili.

Od roku 1971, kdy byl ukončen provoz s uhlíkovými smykadly na tyčových sběračích dvounápravových vozů, se opět objevil tento progresivní materiál na našich pantografech, a tím se Elektrické dráhy vrátily k evropskému standardu.

Již tehdy, před blízkým ukončením provozu dvounápravových vozů, byl učiněn první pokus o přechod na uhlík, který však ztroskotal na armaturách pro tyčové sběrače, tzv. vzdušných výhybkách a křížovatkách; a křížených tramvajových a trolejbusových trolejí. (Pamatujete také přes metr dlouhé dřevěné „odskoky“ pro pantografy, na kterých se v rušném provozu dalo tak krásně uváznout?)

Výměna hliníkových sběračích lišt pantografů za uhlíkové v roce 1996 sledovala snížení opotřebení troleje, ukončení jejího přimazávání, zlepšení přechodu proudu mezi pevnou a pohyblivou částí, a snížení hluku, způsobeného pohybem lišty.

Proč vlastně uhlík? Ten svým filmem na aktivní ploše troleje snižuje její opotřebení tak, že se projevuje její delší využití. Původně se trolej v centru (souběh několika linek v intervalu 5 až 8 minut) měnila v průměru za 7 let. Při kvalitním materiálu je možné uvažovat o trojnásobku. Životnost troleje v místech méně namáhaných nadále neskončí opotřebením, ale stárnutím a zhoršením mechanických vlastností přibližně po 18 až 24 letech podle kvality materiálu (zvýšená lámavost a podobně). Opotřebením troleje je vyšší jen v místech těžkých rozjezdů – zvýšené tepelné namáhání.

Konstrukce sběrače pantografu se dvěma lištami byla zvolena proto, že zajišťoval lépe pojižděcí rovinu uhlíku po troleji a lepší rovnoměrné opotřebení uhlíkové vrstvy. S jednou lištou byly ponechány pouze pomalé historické vozy. Pro zahájení provozu byla vybrána kontaktní lišta Hoffmann šířky 60 mm na upevňovacím lichoběžníkovém profilu (SK 649).

Vlastní příprava se skládala z několika technologických etap.

V první etapě (od konce roku 1995) to byla rekonstrukce na dvojitý sběrač u nejstaršího typu pantografu KE 13 na vozech T3 s tím, že bude pokračovat provoz se shodnými hliníkovými lištami jako na KE 23 vozů KT8 D5.

Ve druhé etapě byl vyhodnocen zkušební provoz s několika typy uvažovaných lišt, na jeho základě proběhlo výběrové řízení pro dodavatele. Zvítězila firma Hoffmann. V této době (leden – březen 1996) bylo průměrné opotřebení uhlíku 3,5 – 5 mm/1000 km. To však byla uhlíková kapka v hliníkovém moři, jezdila jediná dvojice tramvají T3M 8065 – 8091, a na stále přimazávané troleji.

## Pět let provozu uhlíkových kontaktních lišt

Ve třetí etapě (duben až červen 1996) byla podrobně zkontrolována měřicí tramvaj 5521 trolejová síť z hlediska možného poškození uhlíkových lišt a seznam závad byl předán provozovně Trakční vedení 12 830 k odstranění. Větší část závad byla odstraněna, některé problémy se řešily s obtížemi (nepovolení přesazení kotv na soukromých domech, slabé stožáry pouličního osvětlení a další), a dotáhly se až při následných velkých rekonstrukcích tratí v uplynulých pěti letech.

U vozů KT8D5 byl (květen – červen 1996) na pantografu KE 23 zaměněn původní sběrač (dvojlišta) za modernizovaný, stejného provedení jako KE 13, protože provedení původního sběrače upevnění nových lišt neumožňovalo. Konstrukce pantografu Fb 500.54 (s hliníkem) a Fb 500.67 (dodávka 2. a 3. série už s uhlíkem Ringsdorf) na T6A5 žádnou přípravu nevyžadovala. Pro pantograf KE 14 na historických vozech byly vozovnou Střešovice vyrobeny malé redukce k upevnění uhlíkové lišty.

Čtvrtá etapa znamenala záměnu hliníkových lišt za uhlíkové. Byl nutný co nejkratší možný souběh obou druhů, aby se co nejvíce snížilo následné opotřebení uhlíku.

Kritický stav s pantografy v měsíci červnu vznikl přírůstkem dvojitých lišt v provozu po rekonstrukcích pantografů, které již nebyly plněny mazivem a pozvolna se zvyšovalo jejich opotřebení suchým třením. Jediná mazací tramvaj 5523 nebyla schopna ošetřit celou pražskou trolejovou síť. Tak se v červnu dokonce na troleji vytvořila vrstvička hliníku, která a tím i hloučnosť

níkové vrstvičky z troleje jsme se zbavili asi po třech měsících provozu, kdy na čas opotřebení mírně vzrostlo.

Ke stabilizaci povrchu troleje v následném provozu docházelo postupně v průběhu let, opotřebení uhlíku zvolna klesalo. Mnohé špatné tratě přitom prošly rekonstrukcí, trolej na nich je s napínáním. Každý podzim po krátkou dobu došlo ke zvýšení oteřer, zapříčiněnému změnou počasí. V zimě se projevovaly námrazy, zvláště na náběžních tratích. Při současném systému upevnění troleje a provedení armatur jsme dosáhli minimálního opotřebení, které bude kolísat už pouze podle počasí. Uhlíkovými lištami jsme dosáhli vysokých proběhů, dotykáme se proběhu až do další prohlídky ve středisku 12 700, kde se pantografy dají důkladně změřit a nastavit.

Malým opotřebením se snížilo i znečištění střech uhlíkovým popraškem.

Úsporou je nejen vysoká životnost troleje, úspora mazacího vozu a několikanásobný proběh lišty, ale i snížení hloučnosti provozu pohybem lišty, zlepšení přechodu proudu i zhašení oblouků. Uspořené finance je možné vložit do zlepšování trakčního vedení.

Fakt, že podobná univerzální lišta pro všechny provozované typy tramvají jako SK 649 Hoffmann nebyla dosud nalezena, trvá. Měkký uhlík do sebe výborně absorbuje případné rázy na nerovné troleji a rychle zaceluje všechny nerovnosti troleje. Byly případy, kdy se ze strženého pantografu použily bez problému nepoškozené lišty jinam díky jejich masivnímu hliníkovému nosnému profilu.



Foto: Petr Malík

ještě zvýšila. Staré, mnohokrát opravované pantografy KE 13 nevydržely nadměrné namáhání a padaly po desítkách. Proto se záměna lišt přesunula ze srpna o měsíc dříve.

Souběh obou druhů se organizačně a mimořádným pracovním nasazením pracovníků vozoven podařilo co nejvíce zkrátit, aby se pokud možno snížilo následné opotřebení uhlíku neustálé opalovanou a odíranou trolejí od hliníku. Vozovny začaly s přeměnou 27. června 1996, dokončena byla již 1. července 1996. V polovině července 1996 se konala kontrola troleje a její hliníkové vrstvy. Trolej byla shledána s výborně vyleštěným povrchem a uhlíkovým filmem na aktivní ploše, podle předpokladu. Všechno zlé je k něčemu dobré – rozetřený hliník důkladně zatmelil všechny jizvy na povrchu troleje a tak ji vlastně ideálně připravil na uhlíkový provoz. Hli-

Z dosavadního provozu vyplývá, že pro rok 2001 je opět využita dodávka kontaktních lišt z množství určeného pro přechod, kdy se rozhodně neuvážovalo s takto optimistickými výsledky.

Součinností všech složek podniku bylo dosaženo výsledků, které nás řadí mezi lepší evropský průměr, který je přibližně 80 000 km na jednu lištu Hoffmann, což byl cíl našeho přechodu.

Typ vozu	Proběh km v roce 2001	průměr měření mm/1000 km
T3	140 000 – 160 000	0,03 – 0,05
T3M	120 000 – 140 000	0,03 – 0,07
KT8D5	100 000 – 120 000	0,04 – 0,10
T6 A5 sólo	80 000 – 110 000	0,08 – 0,12
T6 A5 vlak	70 000 – 100 000	0,10 – 0,14

Jiří Nováček, technický úsek o. z. ED

# O tom, jak nouze naučila Dalibora housti

Snad již od počátků provozu elektrické tramvaje platí, že starší vozy sloužily po vyřazení z osobní dopravy pro služební a pracovní potřebu provozovatele. Vznikla tak nespočítatelná řada vozidel určených, a často i upravených, pro nejrůznější účely, Bohužel však s rozchodem 1000 mm, pro normální rozchod tedy nepoužitelné. První pokus o získání pracovního vozu nedopadl dobře. Z Plzně byl v roce 1957 převzat motorový vůz č. 35. Jeho rozchod byl, pravda, v pořádku, byl tu však zcela jiný háček. Mostecká rychlodráha byla projektována pro čtyř-

nápravové vozy, čemuž odpovídaly i poloměry oblouků. Dvounápravový vůz z Plzně měl přirozeně větší rozvor, proto v obloucích vypadal z kolejí. Jeho využití bylo tedy jen mizivé. V roce 1966 byly proto zakoupeny dvě skříňové vozy T1 z Prahy (evidenční číslo 5016, 5017), které byly s po-

užitím vlastních podvozků upraveny na pracovní. Oproti všem vžitým stereotypům se ukázalo, že vozy PCC jsou docela dobře schopné sloužit jako tažné pro malé nákladní vozíky, případně jako tlačné pro sněhový pluh. Po těchto vozech (ev.č. 280/I, 281/I) následovaly již vlastní T1 (ev.č. 281/II, 281/III), pak T2 (ev.č. 281/IV), posléze i T3 (ev.č. 206, 263).

Jeden problém tak byl vyřešen, vyvstal však další: kde vzít potřebné vlečné vozy? Původně používané dva malé železniční nákladní vozíky nebyly příliš vhodné. Cesta byla nakonec stejně jednoduchá a originální. Dopravní podnik si postavil vlastní vlečná nákladní vozidla, jejichž základem byly vyřazené podvozky z vozů řady T. Nejprve vznikl vlečný vůz č. 1 s poměrně velkou korbou, po něm následovala cisterna č. 2. Evidenční číslo 3 obsadila majestátní dvoupodvozková konstrukce pro přepravu kolejnic, a zatím posledním je rovněž dvoupodvozkový výsypný vůz na šterk s číslem 4. Všechna tato vozidla jsou přepravována pomocí vozů T3.

Určení jednotlivých vlečných vozů není pro naše poměry zrovna typické, je však vyvoláno především charakterem sítě. Ta je totiž ve více než polovině délky tvořena železničním svrškem na nezakrytém samostatném tělese. Poučná je i posloupnost určení jednotlivých vozů. Nejprve všeobecný vlečný nákladní vůz, pak cisterna pro postřik tělesa, a celý tento park uzavírají zatím poslední dva vozy potřebné při plošné rekonstrukci tratě.

Možná by nebylo od věci, kdyby se i Praha nechala inspirovat těmito vozy. Je vůbec dost s podivem, že v pražském vozovém parku se v současnosti vyskytuje opravdu jen minimum kolejových pracovních vozidel. Kromě dvou posunovacích vozů (ev. č. 5550, 5551) v hostivaňských dílnách je to patrně již jen měřicí vůz č. 5521. V současnosti neexistuje dokonce ani použitelný kolejový brus.

Možná by nebylo od věci, kdyby se i Praha nechala inspirovat těmito vozy. Je vůbec dost s podivem, že v pražském vozovém parku se v současnosti vyskytuje opravdu jen minimum kolejových pracovních vozidel. Kromě dvou posunovacích vozů (ev. č. 5550, 5551) v hostivaňských dílnách je to patrně již jen měřicí vůz č. 5521. V současnosti neexistuje dokonce ani použitelný kolejový brus.

Možná by nebylo od věci, kdyby se i Praha nechala inspirovat těmito vozy. Je vůbec dost s podivem, že v pražském vozovém parku se v současnosti vyskytuje opravdu jen minimum kolejových pracovních vozidel. Kromě dvou posunovacích vozů (ev. č. 5550, 5551) v hostivaňských dílnách je to patrně již jen měřicí vůz č. 5521. V současnosti neexistuje dokonce ani použitelný kolejový brus.

Jiří Čermák, foto Jan Šurovský

Obrat „...pro nové tisíciletí“ byl v poslední době značně devalvován, v případě tramvaje Sirio je však víc než vhodný. Tento dopravní prostředek může být totiž bez nadsázky považován za vrchol designérského umění v celé historii tramvajové dopravy. Není překvapující, že neapolská firma Ansaldo uzavírala kontrakty na dodávky již v době, kdy prototyp „Siria“ byl ještě bez podvozků a stál „na špalcích“. Jiní evropští výrobci sice vyrábějí rovněž tramvaje a lehká rychlodrážní vozidla s nevhodně řešenou karoserií, jejich celkový design však ještě svou koncepcí „věží“ v minulém století. Sirio naproti tomu svým exteriérem a zejména interiérem připomíná spíše kreaci z vědeckofantastického filmu než budoucí běžnou tramvaj. Firma zvolila též velkorysou marketingovou strategii a hodlá maximálně využít období, kdy se celá Evropa – a v podstatě celý ekonomicky vyspělý svět – postupně vrací ke kolejové osobní i nákladní dopravě. Tramvaje zavádějí – nebo o jejich zavedení uvažují – i města, kde dříve kolejová doprava vůbec nebyla.

Rychlost vývoje „Siria“ lze doložit těmito údaji: nepojízdná maketa vozidla byla novinářům předvedena v srpnu 2000. Jízdní zkoušky probíhaly v Miláně již v dubnu 2001 a prototyp byl předveden na výstavě UITP „Mobilita a městská doprava“ v Londýně v květnu 2001. V polovině téhož roku byly uzavřeny kontrakty na dodávky nejméně 119 vozidel pro čtyři italská města a na 47 vozidel pro Francii; v jednání jsou rovněž dodávky pro Švédsko (Stockholm, případně Göteborg).

Tramvaj Sirio je podle slov svých konstruktérů „neomezeně“ modulární. Může být dodávána v tří- až pětičlankové verzi a v jedno- nebo obousměrném provedení, s možností spřahování do vícevozových souprav. Je plně nízkopodlažní (350 mm nad kolejnicemi) a je dodávána v délkách 19,5 metru (Neapol), 25 metrů (Milán), 27,5 metru (Sassari), 31,9 metru (Toulon), 35,3 m (rovněž Milán). Také šířka je libovolná od 2,3 do 2,65 metru – tento zdánlivě obtížně řešitelný problém objasňují konstruktéři tak, že přizpůsobení šířky vozidla požadavkům zákazníka je pouze věcí změny délky příčných prvků karoserie. Také rozchod je plně přizpůsobitelný požadavkům objednatele – od 950 mm (Sassari, pravděpodobně také Cagliari – obě města na Sardinii) až po normální rozchod.

Pohon je řešen asynchronními třífázovými motory (vždy dva v každém hnacím podvozku) přes mechanický diferenciál s uzávěrem – toto řešení propůjčuje vozidlu

## Sirio – tramvaj pro třetí tisíciletí

dobré vlastnosti tuhých náprav na rovných traťových úsecích i polonáprav s diferenciálem v obloucích s malými poloměry. Tramvaj je při svém „futurologickém“ designu vhodná jak pro tratě s rychlodrážními úseky (všechny podvozky jsou hnací), tak i pro úseky vedené historickými centry měst (malá šířka skříňe, obousměrné provedení, schopnost projíždět i oblouky s poloměrem pouhých 15 metrů). Tyto vlastnosti plně odpovídají současnému trendu projektování tramvajových tratí, které mohou konkurovat individuální automobilové dopravě jen tehdy, pokud budou dopravovat cestující velkou rychlostí z větších vzdáleností (i z příměstských oblastí) bez přestupů (a přecházení z většinou nevhodně umístěných původně železničních zastávek) přímo do městských center.

Přívod trakčního proudu je u „Siria“ řešen z troleje, firma však sází na systém spodního napájení Stream, který provozně ověřuje na své zkušební trati v Terstu. Tento systém je jedním z řešení napájení tramvaj „kolejnicí“ pod úrovní vozovky, tedy koncepce „bezdrátové tramvaje“, která jsou v současné době ve stadiu provozních zkoušek (je vhodné připomenout, že spodní přívod trakčního proudu zkoušel František Křížík již v roce 1896 a „bezdrátová“ tramvaj jezdila po Karlově mostě v letech 1907 – 1908). Podstatou systému Stream je podélně dělená napájecí „kolejnice“ zapuštěná pod úroveň vozovky, která je připojována na trakční napětí pružným ferromagnetickým páskem, jenž je k této „kolejnici“

zvedán magnetem na spodní části vozu, takže pod napětím jsou vždy jen ty sekce „kolejnice“, které jsou pod vozidlem. Pokud se tento systém, případně jiný systém spodního napájení (například Aliss – alimentation statique par le sol – statické napájení ze země), provozně osvědčí i v „extrémních“ – pro tento systém elektrické trakce – podmínkách (dešť, sníh, posypové soli) a prokáže se dostatečně „elektricky“ bezpečným při přiměřené provozní spolehlivosti a únosným z hlediska nákladnosti údržby, padne jeden z nejzávažnějších argumentů proti tramvajím v historických městech v celé jejich historii. „Bezdrátová“ tramvaj je zřejmě také součástí obchodní strategie firmy Ansaldo.

Firma Ansaldo u tramvaje Sirio kladě mimořádný důraz na provozní spolehlivost. V konstrukci vozidla jsou používány výhradně takové materiály, konstrukční prvky a principy, které se plně osvědčily v předchozích typech tramvaj. Karoserie je svařovaná převážně z nerezových profilů a plechů, její přední a zadní díl je z kompozitních materiálů.

Počty vozidel Sirio, objednaných popřípadě zčásti dodaných v polovině roku 2001, i variabilitu jejich provedení dokládá následující tabulka.

město	Neapol	Milán	Sassari	Toulon	Milán
délka (m)	19,5	25	27,5	31,9	35,3
Počet článků	3	4	4	5	5
Počet vozidel	22	35	4	47	58

Dr. Jaroslav Závada



Foto: Archiv DP

Zasedání Řídicího výboru UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy v Praze ve dnech 3. až 5. října 2001 bylo specifickou prověrkou organizačních schopností hostitele, Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti a nejen z tohoto hlediska bylo účastníky hodnoceno jako velmi úspěšné.

O spokojenost nejvyšších představitelů národních svazů veřejné dopravy a největších provozovatelů veřejné dopravy měst z celkem 21 zemí a čtyř kontinentů, kteří byli v Praze přítomni, je třeba usilovat především perfektní logistikou, počínající naším vlastním řemeslem, kterou je hromadná doprava. Z pečlivě popsaných možností dopravy z ruzyňského letiště do hotelu Renaissance v samém centru Prahy u Masarykova nádraží dala značná řada účastníků zasedání přednost autobusové lince 119 a linkám A a B metra před taxíky Airport Cars či minibusy firmy ČEDAZ. Rovněž nízkopodlažní City Buses zajišťující dopravu z hotelu na místo středního slavnostního přijetí primátorem Prahy v Brožíkově síni Staré radnice, zájezdové autobusy v programu pro doprovázející osoby, ale především celá naše síť metra, tramvají, autobusů a lanovky, byly po dobu zasedání k dispozici účastníkům, aby si půlhodinovou prezentaci pražského dopravního systému, zahajující čtvrtletní program, doplnili o vlastní zkušenosti. Jen pro dopravu na čtvrtletní slavnostní večeři v Obecním domě bylo využito nejstaršího dopravního prostředku, kterou je chůze a i zde bylo teoreticky možno využít infrastrukturu stanice metra Náměstí Republiky mezi jeho dvěma vestibuly.

Hodnocení našich hostů bylo jednoznačné: Praha disponuje výkonným systémem veřejné dopravy provozovaným na vysoké profesionální úrovni, s velkým potenciálem dalšího dynamického vývoje. Vyzdvížena byla i role představitelů města, které významnou část svého rozpočtu každoročně směřuje na provoz systému, jeho údržbu a rozvoj a přispívá cílevědomě ke zlepšování této základní funkce nezbytné pro kvalitu života obyvatel a návštěvníků města.

K umocnění dojmu všech účastníků přispěl i svatý Petr: od úterka 2. října, kdy začali přijíždět první účastníci, se zvedla zářijová šedá a sluníčko babího léta umožnilo Praze předvést se ve své nejnádhernější podobě.

Zasedání Řídicího výboru předcházela schůze nově založeného výboru pro evropskou integraci, jehož cílem bude příprava členů UITP z kandidátských zemí pro vstup do EU a dalších zemí ucházejících se o integraci do Evropské unie, především prostřednictvím jejich zapojování do činnosti v dalších výborech a komisích UITP. Účastníky zakládající pražské schůze byli zástupci dopravců, dopravních svazů, měst či ministerstev z Estonska, Maďarska, Polska, Rumunska, Slovenska a České republiky. Předsedou tohoto nového regionálního výboru byl na schůzi zvolen generální ředitel budapeštského BKV pan Botond Aba a místopředsedou předseda představenstva a generální ředitel naší společnosti ing. Milan Houfek.

Kandidátské země se tak prosadily v regionálním uspořádání UITP vedle dlouhodobě existujících výborů pro Evropskou unii a pro Asii – Pacifik. Stejně tak na letošním londýnském kongresu UITP schválený euroasijský výbor pod vedením ge-

## Řídicí výbor UITP

nerálního ředitele Metro Moskva pana Dimitrije Gajeva, sdružující země bývalého Sovětského svazu, byl zastoupen na pražském zasedání osobou pana Vasily Tichonova, rovněž z moskevského metra. Ten pozval vedení UITP k účasti na příštím zasedání sdružení měst nynějšího Svazu nezávislých států provozujících systémy metra.

Z kontinentů byla na pražském zasedání Řídicího výboru nejvíce zastoupena Evropa: kromě Portugalska, Irské republiky a Lucemburska všechny členské země Evropské unie a Česká republika a Maďarsko. Asii zastupovali pan Martin Brown z Hongkongu a pan Hup-Foi Tan ze Singapuru, Afriku pan Philippe Attey z Pobřeží slonoviny. Ten využil cesty do České republiky i k návštěvě Karosy – Renault ve Vysokém Mýtě, aby dojednal další dodávku jejich výrobků pro Abidjan. Jižní Amerika nebyla zastoupena, vzhledem k neúčasti pana Jannini Neto z brazilského Sao Paula a za Severní Ameriku se zúčastnil pouze pan Richard Ducharme, generální ředitel kanadského Toronto Transit Commission. Oficiální zástupce Spojených států se omluvil vzhledem k nešťastným zářijovým událostem. Blízký východ reprezentoval pan Micha Brenner z izraelského Tel Avivu. Alespoň symbolicky pak byly Spojené státy zastoupeny v osobě pana Jay Waldera, nového ředitele pro finance a plánování Transport for London, do této funkce z USA přizvaného panem Bobem Kiley, komisařem TfL.

Vlastní program jednání byl zahájen projednáním pracovního plánu UITP pro rok 2002, zahrnujícího strategické cíle a akce k jejich plnění v rámci jednotlivých výborů a komisí. Za klíčové vlastnosti nového UITP jsou v tomto plánu uváděny:

- celosvětový záběr,
- zastupování všech aktérů mobility,
- aktivní propagování veřejné dopravy,
- přizpůsobování se trhu.

Představeny byly prioritní body činnosti všech výborů a komisí pro období od podzimu 2001 do jara 2003. Ze zprávy o vývoji členství vyplývá, že členy UITP v roce 2001 je celkem 1178 podniků a organizací, příjmový členský rozpočet 2001 činí téměř 3 miliony euro. Stručná zpráva byla věnována závěrům z květnového londýnského kongresu, kde dobrou zprávou byla spokojenost 81 % vystavovatelů a z něhož některé zkušenosti budou využity pro organizaci kongresu 2003 v Madridu. Jako hlavní téma tohoto madridského kongresu bylo přijato:

„Výzvy integrace: rozvíjet multimodalitu směrem k ‚bezešvé‘ mobilitě“.

Předmětem dalšího jednání byly záležitosti s přímým dopadem na politiku veřejné dopravy. Mezi hlavní body patří:

- Bílá kniha o společné evropské dopravní politice,
- Zelená kniha „Život ve městech, dopravní dimenze“,



Botond Aba, ředitel BKV Budapešť a nový předseda Výboru pro evropskou integraci.

Před přípitkem v rezidenci primátora.



Proslov primátora Jana Kasla při slavnostním přijetí na Staroměstské radnici.

Britští zástupci a pan Attey z Pobřeží slonoviny.



# zasedal v Praze

- Iniciativa CIVITAS, do které vstupuje 14 evropských měst, a ve které bude užším způsobem spolupracovat Praha se Stockholmem a Lille,
- Nařízení o požadavcích na veřejnou službu v osobní dopravě.

Vedle těchto bodů existuje celá řada dalších programů včetně záležitostí s přímým dopadem na provozovatele veřejné dopravy. Namátkou citujeme pouze Evropský sociální dialog s pracovními podmínkami v sektoru dopravy, direktivou pro výcvik řidičů, satelitní navigační systém Galileo, elektronické jízdenkové systémy, požadavky na vozidla, zavádění EURO a rozšíření EU.

Za účelem koordinované práce na prioritních bodech činnosti výborů a komisí zřídilo UITP desetičlenný programový výbor. Prioritními pracovními body jsou:

1. Globalizace & liberalizace
2. Integrace & „bezešvá“ doprava
3. Kvalita pro zákazníka
4. Udržitelná mobilita
5. Infrastruktura & vozový park
6. Informační technologie

K existující sérii 5 dokumentů FOCUS, ve kterých UITP zaujímá svá oficiální stanoviska k nejdůležitějším otázkám dopravní politiky je připravován další „FOCUS Paper“ s názvem „Veřejná doprava pro udržitelnou mobilitu“. Dokument bude vycházet z databáze 100 světových měst „Miléniová databáze měst pro udržitelnou dopravu“, kterou UITP sestavil ve spolupráci s dr. Kenworthy z Murdochovy univerzity v Perthu, Austrálie.

Praha byla též zahrnuta do této výběrové kolekce, umožňující každému uživateli zhodnotit výkonnost struktury dopravního systému jeho města, měřené prostřednictvím 230 ukazatelů, a vytvořit argumentaci odpovídající specifickým okolnostem. Jde též o významný nástroj pro studie ekonomiky městské mobility a studie vazeb mezi městským plánováním, použitím různých druhů dopravy a výkonností dopravního systému. Málokdo může tušit, jak ve skutečnosti heroickou práci pro UITP odvedli Australané po tom, co jiné konzultační firmy vzdaly bitvu o vydobytí 230 nejrozdílnějších údajů ze 100 měst celého světa. Databáze „The Millenium Cities“ je na CD-ROMu k dispozici v útvaru VTEI Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Dalším připravovaným FOCUSem je „Autobusová síť osvobozená od zácp“, který hodnotí dopady dopravních zácp na provozovatele a přináší doporučení jak postupovat na příkladu úspěšných „Quality Bus Corridors“.

Myšlenka nového prezidenta UITP pana Wolfganga Meyera využít síť UITP pro přípravu mladých manažerů, o které jsem se zmínil v minulém čísle DP-KONTAKTu, nabývá obrysů v návrhu předloženém v Praze pod názvem „Školící program UITP pro manažery ve veřejné dopravě“. Cíli tohoto programu jsou:

- zlepšovat chápání globálních otázek mobility,
- prezentovat „horké“ body veřejné dopravy,
- přibližovat problémy veřejné dopravy z mezinárodního úhlu pohledu,
- usnadňovat výměnu zkušeností mezi členy.

Školení má být určeno pro manažery působící v provozu a v údržbové činnosti a pro střední management podniků, které jsou členy UITP. Školiteli budou vrcholoví manažeri z podniků provozujících veřejnou dopravu či blízké realitě v sektoru mobility. První modul školení „Organizace a ekonomie veřejné dopravy“ má zahájit již v říjnu 2002, modul 2 „Management veřejné dopravy“ v lednu 2003 a modul 3 „Důsledky nových technologií“ v dubnu 2003, tak aby první vyhodnocení tohoto cyklu mohlo být provedeno pro kongres v Madridu v květnu 2003. Jistě se jedná o příležitost i pro manažery naší společnosti.

Projednávalo bylo i **Nařízení o regulované konkurenci ve veřejné osobní dopravě**. V Evropském parlamentu byla projednávána tzv. „Zpráva Erika Meijera“ k tomuto nařízení, obsahujícího 486 pozměňovacích návrhů k původnímu předkladu Evropské komise. Ústředními problémy je segregace trhu a zrušení přímého udělování smluv k provozování. 10. října 2001 bylo o Nařízení hlasováno ve Výboru pro regionální politiku, energii a dopravu Evropského parlamentu. Závěrečné hlasování o Nařízení proběhne na plenárním zasedání Evropského parlamentu v listopadu či prosinci 2001.

UITP je otevřeno všem aktérům veřejné dopravy a již v současnosti jsou jeho členy akademici a výzkumníci, kteří se zabývají veřejnou dopravou a mobilitou všeobecně. Ačkoli někteří tito členové slouží jako pozorovatelé v komisích, dosud neměli ve svazu specifické forum pro tento

sektor. Proto se UITP rozhodlo vytvořit v roce 2002 „Akademickou síť UITP“, která má členům z tohoto prostředí nabídnout příležitost ke společné práci a výměně informací.

Jako nástroj výzkumu k usnadnění příštího vývoje evropské veřejné dopravy byl představen na pražském zasedání UITP projekt VOYAGER (cestovatel). Jeho cílem bude vytvořit srozumitelnou vizi systémů veřejné osobní dopravy, jaké budou vyžadovány v budoucnosti, a identifikovat kritickou cestu rozvoje, který umožní tyto nároky uskutečnit. Má hledat řešení současných problémů jako jsou zácpy, znečišťování, nehody a ekonomická neefektivnost a též měnících se modelů mobility, rostoucí urbanizace a živelného růstu měst. Rozpočet Voyageru představuje 2 miliony euro a je plně hrazený Evropskou komisí. Je strukturován do 6 pracovních skupin zaměřených na specifickou tematickou oblast. Konzorcium Voyageru je tvořeno UITP jako koordinátorem a dále POLIS – Svazem měst a obcí a konzultačními společnostmi z Německa, Portugalska, Francie, Holandska, Itálie, České republiky a Velké Británie. Dopravní podnik hl. m. Prahy na vyzvání UITP přislíbil svoji aktivní účast na tomto významném projektu.

Zasedání vysokých představitelů světové městské a regionální veřejné dopravy jsou nejen odborná jednání, ale příležitost k jejich vzájemnému setkání a setkání s představiteli hostitelského města. Slavnostní přijetí účastníků obou zasedání – Řídicího výboru a Výboru pro evropskou integraci primátorem Janem Kaslem na Staroměstské radnici a poté v jeho krásné rezidenci na Mariánském náměstí představovalo působivý a důstojný úvodní moment celého zasedání. Poděkování prezidenta UITP pana Meyera za přijetí panu primátorovi bylo velmi srdečné a obsahovalo i vyjádření obdivu k významu a kráse našeho hlavního města. I v dalších projevech na zahájení a závěr zasedání, stejně tak jako při proslovu na závěr slavnostní večere v Obecním domě za přítomnosti představitelů hlavního města Prahy, pana Martina Hejla, náměstka pro dopravu a pana Radovana Šteinerja, místopředsedy představenstva a předsedy finanční komise města, pan Meyer ocenil, že Praha se v nečekaně krátké době opět zařadila mezi nejvýspěšnější města světové civilizace. Vzpomněl při této příležitosti svého blízkého přítele Prof. Vukana Vuchiče z Pennsylvánské univerzity, velkého obdivovatele Prahy a jeho filozofii potřeby vyvážených dopravních systémů pro dobře obyvatelná města.

Páteční odpolední technická exkurze do rozvojového území navazujícího na terminál linky metra B Černý most představovalo důstojnou tečku za oficiálním programem zasedání. Význam silné páteřní dopravy pro rozvoj nových území přiblížil účastníkům exkurze architekt Patrik Kotas, který měl i příležitost podrobně osvětlit záměry architektonické koncepce stanice Rajska zahrada. Doslova v němém údivu přijali účastníci předvedení povelové soupravy ve stanici Černý most a jejich komunikace s autobusovými spoji na návazném autobusovém nádraží, zvláště pak po vysvětlení jejich dotazů, že se nejedná o zřejivou prezentaci experimentální stanice a linky, ale o komplexní opatření v rozsahu celé sítě.

Úplně na závěr:

Nedělní dopoledne 7. října mělo být pro paní Jaroslavu Žilkovou ze zahraničního referátu naší společnosti, která spolu se svou spolupracovnicí paní Evou Dvořákovou nese největší zásluhu na úspěšném průběhu zasedání, příležitost pro relativně klidné doznívání hektického týdne. Že tomu tak zcela nebylo, zapříčinila skupina účastníků zasedání a nejdůležitějších průzkumníků systému pražské dopravy. Při ranním zastavení v hotelu s cílem ověřit, že se našim hostům dostává patřičné péče i na závěr jejich pobytu, byla oslovena s naléhavou prosbou o zorganizování návštěvy střešovického Muzea MHD. Obětavě se úkolu ujala a pravděpodobně tuto epizodu můžeme považovat za skutečnou tečku za pražským zasedáním Řídicího výboru UITP.

Pánové Albert Holger, ředitel Hamburger Hochbahn s paní, Martti Lund, ředitel Helsinky City Transport s paní, Hugo Van Wesemael, ředitel největšího vlámského národního dopravce De Lijn a prezident Výboru pro EU UITP, Peeter Maspanov, ředitel Tallin Tram&Trolleybus Company, Koit Kaevats, ředitel Tallin Bus Company a Jürg Zehnder, ředitel Alusuisse Road&Rail Ltd ze Švýcarska by během dvouhodinové návštěvy muzea údajně nejraději každý exponát rozebrali a znovu sestavili do posledního šroubečku. Významně k jejich spokojenosti přispěl i profesionální přístup znalosti technické problematiky i historie, a v suverénní němčině, ujal neplánovaně role průvodce nečekané návštěvy, stejně tak jako závěrečný společný oběd v restauraci střešovického depa.

Zájem našich vzácných hostů nejen o současnost ale i minulost pražské veřejné dopravy, a z toho nepřímou plnou skutečnost, že UITP je tvořen lidmi nejen hlavou, ale i srdcem spojených s veřejnou dopravou, je tou nejlepší zprávou o zasedání Řídicího výboru UITP v Praze.

Ing. Zdeněk Došek



Poděkování prezidenta UITP, pana Wolfganga Meyera, za přijetí v důstojném rámci historické Brožíkovy síně.



Místopředsedové pan Schwebel z Paříže, pan Tortajada z Barcelony a pan Kaper z Den Haagu.



Soustředění u předsednického stolu, pánové Houfek, Meyer a Rat a paní Severyns, ekonomická manažerka UITP.  
Foto: Petr Malík

12. mezinárodní veletrh rehabilitačních a kompenzačních pomůcek pro postižené lidi se konal ve dnech 2. až 5. října 2001 na výstavišti v Düsseldorfu a jeho účastníkem byl také Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Autobus naší společnosti a informační materiály o dopravním systému v Praze a o aktivitách, které dělá Dopravní podnik pro osoby s omezenou pohyblivostí, byly součástí společné expozice Sjedenocené unie nevidomých a slabozrakých (SONS), na které se spolupodílela firma APEX – výrobce radiokomunikační techniky, včetně speciálních vysílaček pro nevidomé, a firma Svárovský, která vyrábí skládací a teleskopické hole pro nevidomé.

Účelem účasti zástupců Dopravního podniku a linkového městského autobusu bylo v realu předvést **unikátní český systém**, který umožňuje hlasovou komunikaci mezi vozidlem městské hromadné dopravy – tramvají nebo autobusem – a nevidomým. Provozním pracovníkům o. z. ED i o. z. A je tento systém dobře znám a pro ostatní rádi připomeneme alespoň základní principy.



Možnost komunikace mezi zrakově postiženým cestujícím a tramvají nebo autobusem byla v roce 1994 součástí zadávacích podmínek pro nový informační a odbavovací systém v Praze. Vítězem výběrového řízení na nový informační a odbavovací systém se stal MYPOL, v. o. s.

V úzké spolupráci se SONS a podle jejich potřeb byl způsob komunikace vyvíjen a upravován ve vazbě na řídicí systém tramvají s jedním ze společníků MYPOL, v. o. s., a to firmou APEX.

Systém funguje na principu radiové vysílačky, kterou má nevidomý, a přijímače, který je zabudován do dopravních prostředků vybavených systémem se sběrníci IPIS (Integrovaný palubní informační systém). Ve skutečnosti to znamená, že zrakově postižený cestující, stojící na zastávce, má ve své holi zabudován vysílač se třemi tlačítky, nebo má samostatnou vysílačku v krabičce s tlačítky. Při příjezdu vozidla do zastávky stiskne tlačítko tři a aktivuje vnější reproduktor vozidla s hlášením čísla linky a směru jízdy. V případě, že má zájem nastoupit, stiskne tlačítko dvě a vnitřní reproduktor i digitální displej u řidiče potvrdí nástup nevidomého.

Od poloviny roku 1996 jsou tímto zařízením vybaveny všechny tramvaje v Praze a od poloviny roku 1999, v návaznosti na obnovu vozového parku autobusů, rovněž všechny autobusy.

V současné době systém funguje v dalších šesti městech České republiky a v pěti se připravuje. Zaříze-

## REHA-CARE International 2001

ním je vybaveno více jak 3500 dopravních prostředků veřejné dopravy v republice.

Systém vysílačka a přijímač slouží i v metru, kde tlačítko jedna aktivuje akustické navědění majáčky, případně informace o směru jízdy u nově rekonstruovaných eskalátorů nebo informace pro navědění nevidomých při přestupu mezi metrem a návaznou dopravou ve stanici Černý most v obou směrech.

Že se jedná o zcela výjimečné řešení, které zásadním způsobem zlepšilo podmínky pro přepravu zrakově postižených cestujících v prostředí prostředků veřejné hromadné dopravy, a které přispělo k jejich samostatnosti, dokazoval zájem, s jakým se stánek a „mluvící“ autobus na veletrhu setkal. Informace ve vozidle byly namalovány v němčině, zrakově postižení návštěvníci si půjčovali demonstrační slepeckou hůl a sami, prakticky bez jakéhokoliv tréninku, nastupovali předními dveřmi do autobusu. Snadnost, s jakou mohli tyto netrénovaní zrakově postižení nastoupit do autobusu, nám vidícím v plné šíři ukázala, jak tento systém přispívá k samostatnosti zrakově postižených.

Komplex péče o postižené doplňovala mechanická rampa pro vozíčkáře, kterou jsou dnes vybaveny všechny nízkopodlažní City-busy Karosa. Toto zařízení s nesmírnou ochotou předváděl vozíčkářům všech věkových skupin pan Jaroslav Kovář, řidič autobusu z garáží Vršovice. Ten nejen že autobus na veletrh v naprostém pořádku přivezl a zase zpátky dovezl do Prahy, také neúnavně poskytoval v němčině informa-

ce všem zájemcům. Snad nejlepším hodnocením pro všechny, kteří se na prezentaci služeb pro postižené podíleli, byla nejčastěji opakovaná otázka návštěvníků „A proč to nejde v Německu, když je to možné v České republice?“

Stánek byl v popředí zájmu nejen návštěvníků veletrhu. Byli jsme populární i mediálně a oceňování odborníky z řad postižených i úřadů a institucí, které řeší projekty komplexní péče o osoby s omezenou pohyblivostí.

Německá televize zažádala náš autobus a jeho vybavení do pořadu o veletrhu REHA-CARE 2001, který byl vysílán na DSF 27. října letošního roku v pořadu Normal od 11. 45 do 12.15 hodin. Westdeutscher Rundfunk přinesl ve svém vysílání informace o „mluvícím“ autobusu a již se přihlásili první zájemci o podrobnější podklady.

V této souvislosti mě napadá otázka, zda je celý systém dostatečně znám v Praze. Myslím si, že by bylo vhodné opakovaně seznamovat veřejnost i s pomocí médií s tímto skutečně unikátním a jednoduchým způsobem, který přispívá k samostatnosti pohybu zrakově postižených. Snad budou mít média zájem o tuto „pozitivní“ informaci.

V závěru je na místě poděkovat všem, kteří se na přípravě veletrhu i prezentaci v Düsseldorfu podíleli. Děkujeme rovněž panu Mgr. Viktoru Dudrovi ze Sjedenocené organizace nevidomých a slabozrakých. Ten svými náměty na zlepšování podmínek pro orientaci zrakově postižených v prostředí dopravních prostředků a přístupem ke způsobu jejich realizace je hnacím motorem celého systému a má osobní zásluhu, že systém úspěšně funguje, vylepšuje se a dále rozšiřuje po celé České republice.

Věřím, že účast na veletrhu byla dobrou prezentací systému veřejné dopravy v Praze a služeb, které Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost poskytuje svým zákazníkům.

### Základní údaje o veletrhu

Veletrh se koná každoročně na výstavišti v Düsseldorfu. Letošního, již 12. ročníku, se zúčastnilo celkem 868 vystavovatelů z 28 zemí. V šesti halách na celkové výstavní ploše téměř 34 tisíc m<sup>2</sup> byla k vidění pestrá nabídka služeb, prostředků, vybavení a přístrojů pro postižené.

Stánek SONS, Dopravní podnik, APEX, Svárovský – byl jediným zástupcem ČR a náš autobus byl jediným veřejným dopravním prostředkem, usnadňujícím pohyb postižených občanů. Veletrh navštívilo celkem 48 700 návštěvníků ze 35 států.

Ing. Marie Hosnedlová, 90 210  
Foto: Jaroslav Bárta





# První tunel pro trať metra IV. C1 byl vysunut do dna Vltavy



Během pátku 12. října letošního roku se pracovníkům Metrostavu a. s. podařilo při podchodu koryta Vltavy úspěšně zvládnout jednu z posledních a také nejnáročnějších fází stavby prvního ze dvou tunelů metra trati IV. C1. Holešovický a trojský břeh byl propojen během operace, jež trvala 9 hodin.

Tunel dlouhý 168 metrů a vážící 6 700 tun byl přesunut ze stavební jámy v Troji do předem vyhloubené rýhy ve dně řeky za pomoci pontonu a speciálního systému tažných a brzdných zařízení. Na přesnost vysouvání dohlížela na obou březích Vltavy geodetická stanoviště. Konečnou fázi včetně usazení a ukotvení sledovali pak přímo pod vodou potápěči. Stejně bedlivě musela být po celou dobu přesunu sledována i stabilita tunelu. Tunelový tubus je totiž poměrně vysoký, a k tomu ještě směrově i výškově zakřivený, takže jeho případnému vychýlení či převrácení bylo nutno předejít za pomoci systému propojených vyvažovacích nádrží. Potřebné množství vody v jednotlivých nádržích umístěných uvnitř tunelu bylo předem propočítáno a do nádrží dopraveno ještě před tím, než se s vysouváním začalo.

Po dosažení holešovického břehu a ověření přesnosti polohy tubusu byl tunel zakotven a dále podbetonován, aby se bezpečně zajistil v konečné poloze. Vzhledem k tomu, že je postaven ze speciálního vodonepropustného betonu, nebude jej třeba dále upravovat a izolovat.

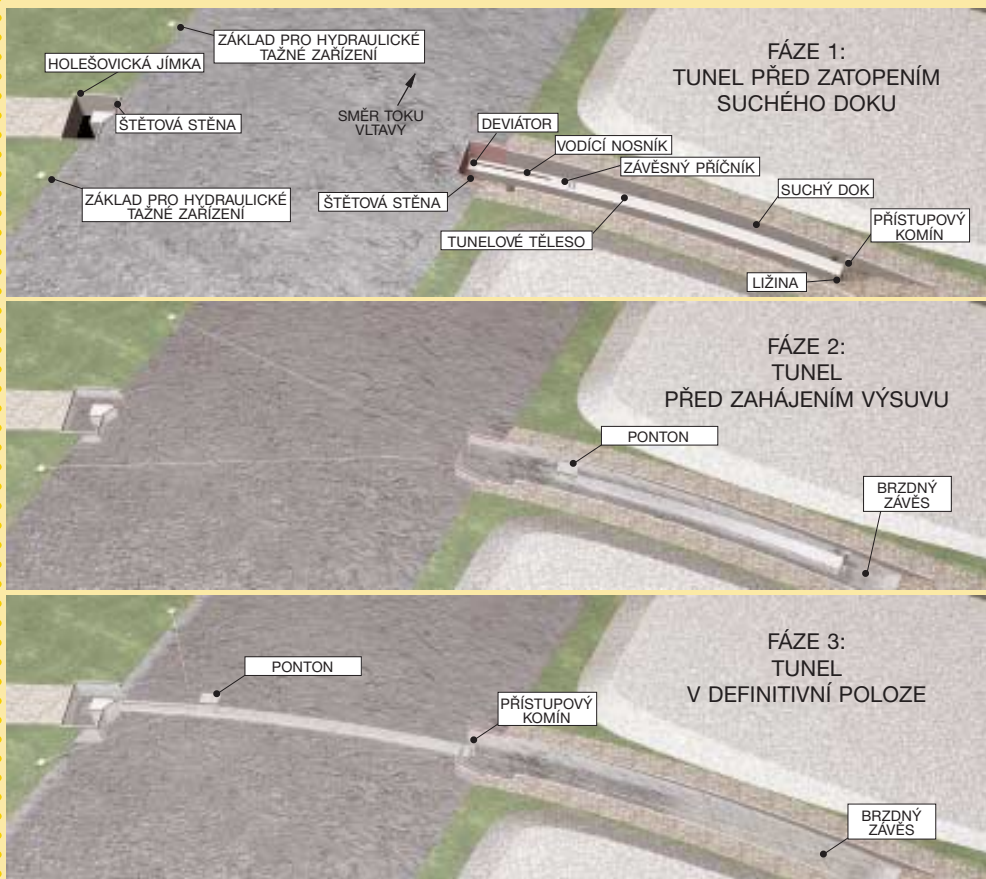
Technologie vysouvaného tunelu byla nejen v České republice, ale také v zahraničí pro stavbu tunelu takových parametrů použita vůbec poprvé a dodavatel stavby, Metrostav a. s., se pro ni po dohodě s investorem rozhodl proto, že v daném úseku tratě metra byla vhodnější než technologie běžně používané při stavbách tunelů

- pod vodou (ražení a jímkování).
- Stavba prvního tunelu byla zahájena koncem loňského roku a tunel bude průchozí koncem prosince 2001. Druhý tunel bude postaven stejným způsobem a dokončen bude v srpnu 2002.

**Technické údaje**

Délka tunelu	168 m
Průřezové rozměry vně	6,48 x 6,48 m
Průřezové rozměry uvnitř	5,02 x 5,08 m
Poloměr zakřivení směrového oblouku	750 m/670 m
Poloměr zakřivení výškového oblouku	3 800 m
Hmotnost tunelu	6 700 tun
Maximální rychlost (okamžitá) výsuvu	10 mm/s
Doba výsuvu	9 hodin

**Text a kresby: Metrostav a. s.**



Vývoj kolejového svršku je předmětem širokého zájmu jak dopravců, tak i konstruktérů, výrobců a dodavatelů zařízení prakticky na celém světě. Vzhledem k rozsáhlosti problematiky i k nejednoduchosti jejího postihu je obecně platnými technickými normami, je vyvinuta a aplikována celá škála nejrůznějších konstrukčních řešení. Tento vývoj, postihující všechny druhy kolejové dopravy, je v posledních letech dynamičtější u podzemních kolejových drah. Zde je totiž situace navíc komplikována celou řadou specifických omezujících podmínek vyplývajících nejen z požadavků na směrové a výškové vedení tras, ale hlavně a především na nutnost jednoduché účelné údržby prováděné v krátkodobých nočních technologických přestávkách.

**Kolejový svršek**

Koleje a výhybky tvoří jízdní dráhu pro kolejová vozidla, která bezpečně nesou a vedou. Přírodní kolejnice plynule přivádí energii elektrickým vozidlům. Pro splnění těchto požadavků je kolejový svršek vybudován ze schválených typizovaných součástí takových technických parametrů a vlastností, aby tvořily pevnou a při tom pružnou konstrukci koleje. Jejimi hlavními prvky jsou dva souběžné kolejnicové pásy složené z jednotlivých kolejnic určité délky, vzájemně spolehlivě spojených v podélném směru kolejnicovými spojkami nebo svary a v příčném směru prostřednictvím podkladnic a upevňovačů.

Rozchod koleje je 1435 mm, v obloucích o polomě-

## Po jakých kolejích se jezdí v pražském metru?

ru menším než 300 m je rozchod koleje zvětšen o hodnotu rozšíření.

Směrové oblouky hlavních kolejí na tratích metra jsou o poloměru minimálně 300 metrů. Podélný sklon koleje na trati v tunelu je maximálně 40%, na povrchu maximálně 25%. Zakružovací oblouky mají hodnotu minimálně 2000 m.

Kolejový spodek a kolejový svršek pražského metra svým uspořádáním dovoluje u traťových kolejí, spojovacích kolejí do dep a zkušebních kolejí rychlost nejméně 80 km/hod., u ostatních kolejí 40 km/hod.

Kolej se buduje jako bezстыková, tzn. kolejnice se svařují elektrickým stykovým způsobem odtavením nebo aluminotermickým svařováním v dlouhé pásy.

Ke kolejovému svršku v metru patří kromě kolejí, přírodní kolejnice a výhybek, ještě jiné, případně konstrukce, nezbytné k jeho bezpečné funkci v určitých speciálních podmínkách, například dilatační zařízení na dlouhých mostech, přejezdy, přesuvny, zarážedla na konci kusých kolejí, prohlížeč lávky a jiné účelové konstrukce.

Volba soustavy kolejového svršku je ovlivněna především největší hmotností na nápravu, maximální dovolenou rychlostí jízdy vlaků a provozní intenzitou, jimž musí vyhovovat svou únosností a konstrukcí.

V pražském metru jsou použity tři základní typy konstrukcí kolejového svršku:

- na pražících ve šterkovém kolejovém loži (depa, zkušební tratě, most IV. B a V. B, výhybky a výhybkové komplexy v tunelech metra, uvedené do provozu do roku 1984 tj. po III.C).
- na dřevěných pražících v betonovém kolejovém loži (trati I. C a I. A)
- bezpražcové pružné upevnění (počínaje trati II. C – od roku 1980).

Základem všech tří typů konstrukcí kolejového svršku je kolejnice tvaru S 49 a žebrová podkladnice S 4 s úklonem 1:20.

**Konstrukce s upevněním na dřevěných pražících**

U obou typů kolejového svršku s upevněním na dřevěných pražících je kolejnice k podkladnici připevňována pomocí svrsek ŽS 1 a podkladnice připevňována 4 vrtulemi

S 1 k dřevěnému pražci. Pražce tvaru IA s rozdělením „d“ jsou zabetonovány v kolejevém loži z prostého betonu B 20, nebo uloženy do šterkového lože. V současné době jsou tuhé svěrky ŽS1 nahrazovány pružnými svěrkami HR-2 a Skl 12. Tyto konstrukce kolejevých svršků byly s drobnými úpravami převzaty ze vzorových listů Železničního svršku ČD.

### Konstrukce bezpražcového upevnění

Bezpražcové pružné upevnění bylo vyvoláno nutností odstranit dřevěný pražec jako nejslabší konstrukční místo původně používaného systému. Jednoznačnou nevýhodou dřevěného pražce v betonovém kolejevém loži bylo kromě nemožnosti podstatného výškového a směrového dorovnání koleje reálné nebezpečí uvolnění pražce z betonového lože vlivem značného dynamického namáhání spojeného s postupným sesycháním.



Výše uvedený problém, především z hlediska dlouhodobé údržby – maximální životnost původního pražcového systému je 30 let – nejlépe řeší bezpražcové upevnění. Jde o konstrukci, která přináší nesporné výhody v prakticky všech aspektech – ať již jde o vlastnosti použitých materiálů, jednoduchou montáži a údržbu či funkční vlastnosti za provozu.

Na základě dlouhodobě získaných zkušeností jsou v současné době používány dvě konstrukce bezpražcového upevnění kolejevých svršků. První konstrukce je masivní s využitím podkladové desky a je používána v oblocích o poloměrech 600 metrů a druhá je subtilnější (tzv. Standard) s maximálním využitím pružících prvků a je používána v oblocích o poloměrech větších než 600 metrů a v přímé. Obě konstrukce používají rozdělené (tj. osivo vzdálenost podpor) „c“ = 675,68 mm.

### Konstrukce bezpražcového upevnění s využitím podkladové desky

Konstrukce je tvořena kolejnicí tvaru S 49, která je upevněna ke zkrácené žebrové klínové podkladnici S 4 prostřednictvím dvou pružných svršků Skl 12 firmy VOSSLOH a dvou svěrkových šroubů RS 80 se samojistnými maticemi. Mezi patou kolejnice a podkladnicí je umístěna pryžová podložka o tloušťce 5 mm. Zkrácená žebrová podkladnice je pružně uložena v podkladní desce. Zkrácená podkladnice a podkladní deska jsou ukotveny k betonovému podkladu pomocí dvou pružných

# Po jakých kolejích se jezdí v pražském metru?

svrsek AEKp firmy VOSSLOH a dvou kotevních šroubů M 24/30–235 mm s podložkami a samojistnými maticemi. Kotevní šrouby jsou ukotveny do podkladních betonů epoxidovými pryskyřicemi. Mezi čela každé podkladnice a boční opěry podkladní desky jsou osazeny polyamidové vymezovací vložky, které stabilizují podkladnici v horizontálním příčném směru a dovolují regulaci rozchodu do + 5 mm. Mezi podkladnicí a podkladní deskou je umístěna pryžová podložka tl. 15 mm. Vyrovnávací vrstva je vytvořena z plastbetonu o tloušťce 15 – 40 mm.

### Konstrukce bezpražcového upevnění typu „Standard“

Konstrukce je tvořena kolejnicí tvaru S 49, která je za patu přichycena dvěma svěrkami k upravené žebrové klínové podkladnici S 4. Mezi patou kolejnice a podkladnicí je pryžová podložka tl. 5 mm. Zvonkové svěrky ŽS-3 nebo pružné svěrky HR-2, Skl 12 jsou přitisknuty k patě kolejnice a podkladnici pomocí svěrkových šroubů a matic. Podkladnice je upevněna k betonové nosné vrstvě 2 kotevními šrouby průměru 24/30–230, které procházejí otvory podkladnice. Na horní části kotevních šroubů je navlečena a do otvoru podkladnice nasunuta excentrická vložka z polyamidu o výstřednosti 4 mm (rektifikace rozchodu + 8 mm). Nad excentrickou vložkou je spirálová pružina chráněná krytem, kterou předpíná matice M 24. Pod podkladnicí S 4 je dvouvrstvá podložka o celkové tloušťce 17 mm, složená z pryžové podložky o síle 15 mm a separační polyetylenové podložky tloušťky 2 mm. Kotevní šrouby jsou zakotveny v závrtu betonové nosné vrstvy pomocí plastbetonové záhlívky. Prostor mezi podkladnicí a betonovou vrstvou je vyplněn plastbetonem.

V současné době se dokončují provozní zkoušky na inovovaném bezpražcovém upevnění typu „Standard“. Inovovaný typ je oproti stávajícím výhodnější, protože lépe přenáší statické a dynamické namáhání, je jednodušší, zrychluje údržbu a prodlužuje životnost základních prvků. Nejpodstatnější rozdíl spočívá v náhradě kotevních šroubů novým způsobem ukotvení podkladnice k podkladním betonům pomocí pružného systému vrtule – hmoždinka.

### Konstrukce bezpražcového upevnění s kotvicím systémem PLASTRAIL firmy VAPE

Konstrukce je tvořena kolejnicí tvaru S 49, která je upevněna k upravené klínové žebrové podkladnici tvaru S 4 prostřednictvím dvou pružných svršků typu Skl 12 VOSSLOH a dvou svěrkových šroubů RS 80 se samo-

jistnými maticemi. Pod patu kolejnice je umístěna pryžová podložka o tloušťce 5 mm. Podkladnice tv. S 4 je upevněna k betonovému podkladu prostřednictvím dvou vrtulí a hmoždinek PLASTRAIL francouzské firmy VAPE. Pod podkladnicí se vkládá pryžová podložka o síle 15 mm a v případě použití vyrovnávací vrstvy z plastbetonu navíc polyetylenová podložka o tloušťce 2 mm.

S použitím této konstrukce je uvažováno na nově budované trati IV. C.

### Výhybky

Dalším důležitým zařízením kolejevého svršku jsou výhybky, které umožňují přechod vozidel z jedné koleje na druhou kolej, vložené na určených místech v kolejích. V metru se používají převážně výhybky poměrové, tvaru S 49, jednoduché s různými úhly odbočení.

Z jednoduchých výhybek jsou sestavovány dle provozních požadavků jednoduché nebo dvojité koleje spojky, zprostředkující vzájemné spojení dvou sousedních souběžných směrů.

Výhybky mají hákový závěr, který postupně nahrazujeme čelistovým závěrem. Závěry zabezpečují správné přilehání jazyků k opornici a tím i bezpečnou jízdu po výhybce.

Výhybky jsou buď smontovány na dubových pražcích ve šterkovém loži, nebo jako bezpražcové, s upravenými základovými deskami zakotvenými do betonového kolejevého lože pomocí kotevních šroubů.

### Přívodní kolejnice

Přívodní kolejnice je určena ke spodnímu odběru elektrického proudu sběrači vozů. Umísťuje se zpravidla na levé straně koleje ve směru jízdy vlaků. Kolejnice speciálního tvaru je osazena v izolátorech na konzoly upevněné na pražce či podkladní beton v předepsané poloze vůči ose koleje. Je opatřena elektricky nevodivým, nenasadno hořlavým a tuhým krytem žluté (dříve oranžové) barvy. Dosud užívaná přívodní kolejnice byla vyráběna z měkké oceli s vysokou vodivostí, váha 1 m byla 51,79 kg. Pro trať IV. C se připravuje užití lehké hliníkové přívodní kolejnice o váze 15,74 kg/m s naváženým chromolybdenovým plátkem tloušťky 5 mm na spodní odběrové ploše.

### Závěr

Vývoj konstrukcí upevnění kolejnic a konstrukcí kolejevých svršků nekončí realizací nového typu. Proto se dále snažíme zlepšit vlastnosti konstrukcí, případně vyvinout nové, které by lépe využily moderní materiály a technologie.

Ing. Jan Hrazdira, o. z. Metro

Foto: o. z. Metro

# Jirko, děkujeme!

Poslední zářijový den letošního roku se stal i posledním dnem profesní dráhy v o. z. Autobusy pro našeho dlouholetého zaměstnance a kolegu pana Jiřího Kouteckého.

Rozhodl se odejít do důchodu a předat štafetu činnosti na poli vedení technického úseku o. z. v době přípravy řady změn včas, na vrcholu a způsobem, který umožní novému technickému náměstkovi být u přípravy a realizace od počátku. Ne každý by to dokázal.

Milý Jirko,

měl jsem možnost setkat se s Tebou většinu z let, která jsi strávil v „Autobusech“, a bylo jich letos v létě právě 30. Myslím si, že se Ti podařilo, jak na Kačerově, tak i v pozici technického náměstka, posunout výš latku v mnoha oblastech souvisejících především s řešením technické základny a zájemů našich zaměstnanců. Myslím si, že bez fandovského přístupu by se to dalo jen těžko dokázat.

Věř mi, že v takové chvíli se těžko hledají ta správná slova, která by dostatečně vyjádřila mé poděkování za Tvoji poctivou práci, za Tvoji příznačnou dobrosrdečnost a člověčenství, které Tě po uvedených 30 let v naší firmě vždy provázely. Ubezpečuji Tě, milý Jiří, že si toho všichni velmi vážíme a budeme rádi a v dobrém vzpomínat.



Všichni – já i Tví nešetní kolegové a přátelé – jsme šťastní, že se tohoto významného životního okamžiku dožíváš v plné svěžesti a síle.

Dovol mi, milý Jiří, abych Ti při této významné příležitosti popřál do dalšího života jménem vedení firmy, jménem Tvých kolegů a také jménem svým mnoho zdraví, spokojenosti, radosti a neutuchajícího životního elánu.

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o. z. Autobusy

Foto: o. z. Autobusy

## Nedostatečné větrání nových vlakových souprav M1

Problémy s větráním nových souprav metra M1 se v plném rozsahu projeví až v letních měsících v době, kdy začalo být nasazováno do pravidelného provozu 5 vlakových souprav. Ve zkušebním provozu (do konce května tohoto roku) se tato závada v podstatě neprojeví.

Řešitel části projektu „větrání“, Výzkumný ústav kolejových vozidel, potvrdil svým měřením, že hodnoty výměny vzduchu v salonu pro cestující i v kabině strojvedoucího splňují zadané technické podmínky a v té době nebyl důvod ze strany naší společnosti něco zpochybňovat.

Praktické zkušenosti z dalšího provozu však prokázaly nedostatečnou funkci větracího systému a zásadní nedodržení hodnot výměny vzduchu, které předepisují technické podmínky. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost jako objednatel nových souprav M1 a Drážní úřad (DÚ) jako orgán státní správy pověřený schvalováním drážních vozidel, proto požádaly výrobce „Konsorcium Vozidla Metro Praha“ o neprodlené zjednodušení nápravy.

Můžeme konstatovat, že na řešení definitivní úpravy větrání všichni zainteresovaní usilovně pracují. Bude to však určitou dobu trvat, než se navržené úpravy zrealizují a odzkoušejí. Pokud vyhoví předepsaným kritériím, bude Drážní úřad požádán o schválení změny na drážním vozidle. V souladu s takto schválenou změnou budou upraveny všechny soupravy. Aby se z důvodu prováděných úprav větrání souprav M1 nezastavilo využívání výrobních souprav v provozu metra, bylo s Drážním úřadem dohodnuto, že dokončené soupravy s úpravou větrání budou zatím provozovány v režimu zkušebního provozu s cestujícími při splnění předepsaných podmínek a po omezenou dobu, která je pro jednotlivé soupravy určena. Realizace úpravy větrání v souladu se schválenou změnou na drážním vozidle musí být zahájena nejpozději do konce doby platnosti povolení zkušebního provozu.

Těmito úpravami nebude dotčen konečný termín splnění dodávky 22 souprav typu M1 do konce května roku 2002.

Je pravdou, že se naše společnost v důsledku nevyhovujícího větrání nových souprav, v tomto případě jako

- provozovatel dopravy, dostala ne vlastní vinou do role kritizovaného (stížnosti cestujících, tisk) za poskytování nekvalitní služby. Věříme však, že nové soupravy, po překonání dětských neduhů, budou sloužit k plné spokojenosti cestujících.

Zdeněk Krist, technický úsek ředitelství (90 222)

Foto: Petr Malík



## Výměna kabelových vedení v provozu pražského metra

Pro zajištění požární bezpečnosti pražského metra byly zpracovány a vydány zásady požární ochrany, které stanovují podmínky, jimiž se řídí projektant, provozovatel, investor a organizace zajišťující výstavbu a rekonstrukce pražského metra. V části týkající se elektrických zařízení je stanoveno, která kabelová vedení se provádějí jako bezhalogenová ohniodolná s funkční schopností při požáru podle IEC 60 331. Závěrečné přechodné ustanovení zásad stanoví úpravu stávajících kabelových vedení na zvýšenou odolnost proti šíření plamene do 31. prosince 2005.

Stávající kabelová vedení byla projektována a realizována podle předpisů a norem platných v době výstavby. Veškerá kabelová vedení do zprovoznění trati IV. B v roce 1998 byla realizována v celoplastovém provedení a při hoření produkují v omezené míře jedovaté a korozivní dýmy.

Na nově budovaných tratích a při rekonstrukcích a opravách stanic a tunelů se veškerá kabelová vedení (silnoproudá, slaboproudá, vedení pro přenos dat a podobně) navrhují a provádějí jako bezhalogenová se zvýšenou odolností proti šíření plamene, která nevylučují při hoření halogenové plyny. Kabelová vedení zajišťující funkci technologických zařízení nutných pro bezpečnost osob se navrhují a provádějí z kabelů ohnivzdorných bezhalogenových s funkční schopností 180 minut. Právě tato kabelová vedení s 3 hodinovou funkční schopností budou na tratích A a C postupně vyměněna a na

- trati B opatřena protipožárním nástřikem. Jedná se o následující druhy kabelových vedení:
  - pro osvětlení tunelů a elektrických stanic,
  - pro nouzové a únikové osvětlení v prostorech metra,
  - pro pomocné osvětlení ve veřejných prostorech,
  - pro zdroje nepřetržitého napájení a staničních akumulátorových baterií,
  - pro ovládací a signalizační obvody v elektrické stanici,
  - pro hlavní větrání dopravního systému a ochranného systému metra,
  - pro napájení a ovládání pohyblivých schodů,
  - pro dálkové ovládání technologie metra,
  - pro čerpací stanice nutné pro zachování trvalého provozu, aby nevzniklo nebezpečí zatopení.

Vlastní realizace výměny kabelového vedení bude na tratích A a C zahájena v roce 2002. Dokončení se předpokládá v roce 2005. Veškeré práce budou probíhat bez dopadů na dopravu v metru pouze v nočních výlukách. Pro minimalizaci pracovních míst a umožnění ostatních údržbových a rekonstrukčních prací budou práce probíhat na lince ve stejném časovém období ve třech tunelových úsecích postupně v prvé a druhé traťové koleji, aby zbývající kolej byla průjezdná pro ostatní služební vlaky.

- V příštím roce se budou na **trati A** realizovat úseky:
  - Dejvická–Hradčanská, včetně obrátových kolejí ve stanici Dejvická,

- Hradčanská–Malostranská,
  - Malostranská–Staroměstská;
- na **trati C** úseky:
- Muzeum – I. P. Pavlova,
  - I. P. Pavlova – Vyšehrad,
  - Vyšehrad – Pražského povstání.

Pro každý provozní úsek bude nutné zajistit nezávislý trakční prostředek s pracovním lešením a plošným vozem a po ukončení prací změřením průjezdného průřezu šablonou. Doba trvání prací tunelového úseku podle délky tunelu se předpokládá 6 až 8 měsíců.

Pracovní činnosti jsou ztíženy nutnou likvidací azbesto–cementových korýtek, v nichž jsou kabelová vedení uložena, a je nutné před započetím vlastní výměny kabelů tato demontovat a ekologicky likvidovat.

Veškeré práce spojené s výměnou kabelů jsou velmi časově náročné. Dodavatelé musí splňovat příslušnou kvalifikaci a znát předpisy metra, aby nedocházelo ke komplikovaným situacím při ukončování noční výluky a byly zajištěny podmínky ranního výjezdu souprav a spolehlivý a bezpečný provoz během dne.

Výběrem spolehlivého a kvalitního dodavatele a odborným dozorem provozních pracovníků jsou dány předpoklady k bezproblémovému průběhu prací a splnění požadovaných termínů realizace.

Ing. František Kučera,  
vedoucí služby elektrotechnické o. z. Metro

## Vzpomínání na první pražské kloubové autobusy – I

V červenci tomu byly už dva roky, kdy jsme měli možnost se naposledy svést kloubovým autobusem Ikarus 280.08 v pravidelném provozu pražské MHD. První prázdninový den roku 1999 se uzavřela era těchto legendárních maďarských vozů ve službách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Rádky následujícího vzpomínkového seriálu jsou určeny všem z vás, kteří jste „ikary“, „čabajky“, „ihároše“, „žebříňáky“, či jak jinak se jim říkalo, měli alespoň trošku rádi.

Chtěl bych se s vámi podělit o některé své vzpomínky z doby, kdy v Praze jezdily na první trase metra z Kačerova na Sokolovskou zánovně čistě vymydlené soupravy Ečs bez ohavných a ponižujících výtvorů sprejerů a kdy tramvaje a autobusy MHD denodenně vozily spousty lidí, aniž by je obtěžovala přítomnost zapáchajících

bezdomovců nebo v horším případě strach z vyhořelých individuů z řad omladiny. Zkuste si tedy představit, že máte v kapse předplatní jízdenku „žakovská–učňovská“ s měsíčním kuponem za 35,- Kčs, je vám nějakých čtrnáct let a jezdíte každou středu odpoledne dejme tomu do Lidové školy umění na „výtvarku“. Píše se totiž rok 1978...

Právě jedné takové jarní středy mě jakožto dopravního koničkáře praštilo přes nos něco, co jsem až doposud znal jenom ze svých prázdninových cest do Německé demokratické republiky. To něco byl kloubový Ikarus 280 a já měl tu čest se s ním poprvé setkat na dnes už neexistujícím Bratislavském náměstí na Spořilově, když jsem přestupoval ze „stosedmdesátjednicky“ na „devatenáctku“. Byla to zkrátka láska na první pohled. Od následující středy už jsem nechal jinak mou velice oblíbenou linku číslo 171 (Sídliště Spořilov–Výzkumný ústav A. S. Popova) linkou 171 a začal se na Spořilov krkolomně dopravovat ze sídliště Novodvorská přes Kačerov a Budějovickou jenom proto, abych vychutnal jednu zastávku jízdy Ikarusem. Jaké to pak bylo zklamání, když po nějaké době byla na „rychlíkových“ linkách číslo 190 a 206 zastávka na Spořilově zrušena a já si musel začít vymýšlet cesty ke svému strejdovi na Jižní Město nebo k pratetě do Hostivaře přes Jižní Město (?) jenom proto, abych se mohl vozit Ikarusem. Každá taková cesta ale trvala poměrně dlouho, protože se na Ikarusy muselo čekat. Na obou linkách se jich tehdy vyskytovalo jenom třináct a zbytek byly „šimly“, jak se slangově říkalo autobusům ŠM–11. Kloubové Ikarusy byly vypravovány z garáží na

Bohdalci a z garáží na Kačerově. Vršovické vozy měly inventární čísla 4007–4012 a jezdily na lince číslo 206 (Křč, Budějovická–Sídliště Jižní Město, skrz sídliště dnešní Hviezdoslavovou ulici), kačerovské byly označeny 4013–4019 a točily linku číslo 190 (Křč, Budějovická – Sídliště Jižní Město, přes starý Chodov po dnes už MHD nepoužívaných komunikacích a dnešní Opatovskou ulicí v sídlišti). Byly to vozy z první dvacetikusové série (vozy čísel 4000 – 4006 byly na Klíčově, který s nimi v kombinovaném provozu s „ešenkami“ zajišťoval linku číslo 177) dodané do Prahy v roce 1977, ještě s původními maďarskými slabými motory a bez uzavřených kabin řidiče. Kačerovské se od ostatních už tehdy lišily v úpravě interiéru prováděné v garážích. Jednalo se především o úpravu původních světelných transparentů a držáků pro pražské orientace, kde si provozovna Kačerov udržela odlišnosti až po vozy dodané v roce 1983. Do světelných transparentů byly obyčejnou pilkou uprostřed vyříznuty otvory velikosti původní, tzv. „krátké“ orientace o rozměrech 450 x 210 mm, na Klíčově a ve Vršovících jak vpředu, tak v obou bočních transparentech, na Kačerově pouze v bočních.

Pro upevnění orientace používaly klíčovské dílny rukodělně vyrobené kolejničky nýtované do horní a spodní části „budníku“ transparentu, do kterých se z interiéru vozu tato orientace zasouvala. Nevýhodou řešení byla skutečnost, že orientace se za provozu mohla posouvat (a taky se posouvala!), takže v lepším případě byla její část zvenčí skrz vyříznutý otvor nečitelná, v horším případě mohla úplně vypadnout cestujícím sedícím pod ní na hlavu, což jsem však nikdy nezažil. Vršovické a kačerovské řešení bylo inteligentnější. Na boční „budníky“ transparentu se nýtovaly krátké zobáčky vždy dva zespodu a po jednom zprava a zleva po obvodu vyříznutého otvoru a orientace se zasouvala shora. Držela pevně za jízdy, nedrnčela a neposouvala se. Upevnění orientace v předním „budníku“ transparentu bylo ve Vršovících shodné, na Kačerově však odlišné a méně praktické. Orientace se vkládala přímo do „budníku“ transparentu, takže z vnitřku vozu byla schovaná a tudíž nečitelná. Kromě toho odklápění transparentu na přítláčcích pérových držáčích od skla čelního okna do interiéru šlo poměrně ztuhla. Pro umístění zadní orientace upravovala (zkracovala) klíčovská a kačerovská dílna standardně dodávané hliníkové rámečky přimontované k plošině pod zadním oknem na rozměr pražské orientace. Pro mladší čtenáře je třeba se zmínit, že tehdejší orientace měly jednotné provedení z hlediska rozměru a co do obsahu bylo na všech uvedeno číslo linky i s textem zastávek průběhu trasy. Tisk orientací byl modrý na bílém poli jak pro text tak pro číslo, čili žádné negativní uspořádání jako je tomu dnes. Ve Vršovících se původní držák orientace úplně odstraňoval a nahrazoval bytelným bočním meziokenním orientačním rámečkem z vozů ŠM–11, do kterého byla u některých vozů pevně přivařena bílá plechová deska rozměrů orientace a na které bylo skrz šablony (předlohou byly obtisky venkovně používaných zlatých inventárních čísel) modře nastříkáno pouze číslo linky 206 bez doplňujícího textu. Takové řešení nebylo příliš šťastné, protože později počátkem osmdesátých let, kdy vršovické vozy byly provozovány na lince číslo 213 od stanice metra Želivského a kdy tato linka měla společný nástup s linkou číslo 206



Foto: Archiv DP

v nové trase Želivského – Sídliště Zahradní Město, západ, docházelo k problémům v identifikaci cestujícími při dohánění autobusu zezadu od výstupů z metra, protože zadní linková orientace zasouvaná přes „dvěstěšestkový pevný plech“ občas prostě chyběla. Další úprava interiéru spočívala v odstranění dvou až tří sedadel (dodnes nevíme jakého klíče se počet sedadel odstraňoval) proti druhým dveřím vozu a odstranění střední vymezovací ohnuté světlé tyče uprostřed těchto dveří tak, aby se vytvořil prostor a přístupová cesta pro dětský kočárek. Ten se totiž v tomto typu autobusu dle výrobce měl přepravovat na zadní plošině, ale v podmínkách MHD v Praze bylo určeno místo u druhých dveří. Vozy byly navíc vcelku rozumně dovybaveny vodorovnou přídržnou tyčí přes okno proti těmto dveřím (u autobusů dodávaných na Kačerov až do roku 1984). Tyto přídržné tyče potažené sedou vroubkovanou pryží byly získávány z vyřazených vozů ŠM–11. Obdobně, ale naohýbané tyče byly na Kačerově montovány i do prostoru druhých dveří po okrajích (podobně jako u dnešních Karos B741 a 941), aby vymezovaly přístupový prostor pro kočárek a zároveň sloužily pro držení se cestujících stojících při plném obsazení vozidla na dveřních schůdcích. Pro ty mladší z nás je opět třeba připomenout, že linky číslo 190 a 206 po celou dobu své existence v uvedených trasách v letech 1977 (resp. 1978) – 1980 fungovaly jako napáječé budovaného komplexu Jižního Města na linku C metra a jako takové vykazovaly značné vytížení až přetížení. Takto upravené první pražské Ikarusy jezdily v podstatě po celou dobu svého provozu až do roku 1987, kdy byl poslední vyřazen.

V létě roku 1979 se pražská ikarusová rodina rozrostla o další přírůstek. Byly dodány vozy inventárních čísel 4020 – 4032 na Klíčově a 4033 – 4062 na Kačerově. Současně byly všechny „staré“ Ikarusy převedeny do garáží na Bohdalci a bylo změněno vypravování na linky. Klíčově nadále jezdily pouze linku číslo 177 a Vršovíce si s Kačerovem

vzájemně vyměnily „stodevadesátku“ a „dvěstěšestku“. Souhrnný počet kloubových vozidel už umožnil odstranit kombinované provozy s autobusy ŠM–11. Nově dodané vozy se od starších v lecčems odlišovaly. Zásadní technickou změnou byla náhrada původního motoru za silnější, licenčně vyráběný německý motor MAN a výměna pětistupňové převodovky za šestistupňovou. Také interiér doznal z mého laického pohledu dílčích změn. Boční umakartové desky podokenního obložení byly opatřeny kruhovými mřížkami větrání a přibyla uzavřená plechová, krémově nastříkaná kabina řidiče. To však byl dar vpravdě danajský, protože se prostor pro cestující přestal rázem vytápět a Ikarusům se začalo přezdívat mimo jiné „pojíždě ledničky“. Zároveň došlo opět k dílenským úpravám na garážích. Klíčovské úpravy byly totožné s úpravami vozů inventárních čísel 4000–4006. Na Kačerově zůstali u osvědčených úprav bočních „budníků“ transparentů a přídržných tyčí přes okno proti druhým dveřím a zdokonalili uchycení čelní orientace. Výřez se od této série až po vozy dodané v roce 1982 velice chytře prováděl při pravém okraji „budníku“ transparentu. To mělo tu výhodu, že orientace byla výborně čitelná z interiéru vozu skrz horní okénko uzavřené kabiny řidiče (u klíčovských vozů byla naopak díky výřezu uprostřed „budníku“ schovaná za sloupkem kabiny). Od této dodávky se vozy jednotlivých garáží začaly od sebe odlišo-

vat ještě v jednom detailu, konkrétně ve vnitřním označení inventárních čísel. U všech prvních Ikarusů série 4000 – 4019 byla inventární čísla uvnitř vozu umístěna vpředu na pravém okraji krytu protisluneční roletky a uprostřed vozu buď na umakartové desce ukončující čelní náčelník autobusu nebo na umakartové desce naopak začínající zadní náčelník autobusu. V obou případech však vždy v levém horním rohu ve směru jízdy, u výřezu do prostoru točny. Bez rozdílu provozovny byla čísla vylepena obtisky jednotlivých červených číslic na průsvitném podkladu čtvercového rozměru. U nově dodávaných vozů se však provedení označování na Klíčově a na Kačerově začalo od sebe lišit a jako rozdílné pokračovalo až do roku 1990, kdy byly naposledy souběžně dodány Ikarusy zároveň po obě tyto provozovny. Umístění inventárního označení vpředu se nezměnilo a uprostřed se ustálilo do prostoru umakartové přepážky ukončující přední náčelník vozu. Klíčově pokračoval nadále v praxi vylepování obtisků, avšak poněkud větších a co do proporcí číslic i vyšších. Kačerov se vydal cestou stříkaní tvarovaných číslic přes šablony. Oba způsoby označování vnitřních inventárních čísel od sebe odlišovaly a klíčovské a kačerovské autobusy typu ŠM–11 a později Karosa C734, B731 a B732 a bylo aplikováno i u dodávaná ještě používaného číselného označení provozovny pod pražským znakem zvenčí autobusů.

Rok 1979 byl na dodávky Ikarusů vůbec bohatý. Koncem letních prázdnin byly ještě zařazeny vozy inventárních čísel 4063 – 4077 na Kačerov a 4078 – 4087 na Klíčově. To umožnilo, že se od 3. září 1979 kačerovské Ikarusy k mému potěšení už dostaly i k nám do sídliště Novodvorská a došlo k jejich zařazení do diagramů podle linek a rozdělení na vozy „túrové“ a „šejdrové“. Vozy série 4033 – 4062 byly převážně nasazovány na linky číslo 190 a 206, které byly mezitím v souvislosti s osídlováním Jižního Města posíleny.

Vozy série 4063 – 4077 jezdily od tohoto data výhradně na tehdy pouze špičkových linkách číslo 189, 196 (Kačerov – Braník, Přístaviště) a 198 (Kačerov – Libuš, Masokombinát, přes starou Libuš). Protože však linka číslo 189 měla v té době 7 „šejdry“ a linky číslo 196 a 198 po třech „šejdrech“ a jednom „zatahovák“ na každé, musel být provoz na těchto třech linkách doplnován „šejdrovými“ vozy ze série 4033–4062.

Na přelomu let 1979 a 1980 se začaly kačerovské Ikarusy ojedinelé objevovat i na linkách číslo 113, 114, 118 (Sídliště Spořilov – Podolí, Dvorce), 170 (Nusle, Kloboučnická – Nádraží Braník), 171 (Sídliště Spořilov – Výzkumný ústav A. S. Popova), 178 (Křč, Zemanka – Sídliště Jižní Město), 187 (Chodov – Malesice, Perlit přes staré Petrovice a sídliště Hornoměřolupská) a 204 (Chodov – Hostivař, Lčičva taktéž přes staré Petrovice a sídliště Hornoměřolupská). To znamenalo ve třech tehdejších diagramech (113 + 114, 118 + 171 a 170 + 187 + 204). Do sídliště Novodvorská jezdily Ikarusy kromě celé linky číslo 196 (ráno 4 vozy v intervalu 11 – 12 min., odpoledne 3 vozy v intervalu 15 min.) především na lince číslo 171, a to v podstatě celotýdně. Tento ve své době zajímavý oboustranný napáječ sídliště Spořilov a Novodvorská k lince C metra ve stanici Kačerov vznikl 9. května roku 1974 a velice rychle si získal řadu svých cestujících i v tranzitním směru. V pracovní dny ráno sem bylo vypravováno podle různých grafikonů 7 až 9 vozů v intervalu 6 až 8, respektive 5 až 7 minut, dopoledne a večer 3 vozy v intervalu 15 minut (pořadová čísla 1, 3, 5, podle jiných grafikonů 1, 3, 6), a odpoledne 6 vozů v intervalu 8 až 10 minut. O volných dnech tedy jezdily 3 vozy v intervalu 17 minut, později byl přes poledne v některých grafikonech zapracován čtvrtý vůz na interval 14 min. Ikarusy sem byly nejprve nasazovány o sobotách a nedělích („túrové“ vozy z diagramu linek číslo 190 a 206 a na „céděčko“ vozy „šejdrové“), později i v pracovních dnech a to opět zpočátku na „túrová“ pořadí. Pamatují si, že občas byla linka s výjimkou „zatahováků“ složena celá z Ikarusů. Další linkou potom byla „šejdrová“ 170, která se vyznačovala velkým nepoměrem mezi počtem vypravovaných vozů ráno a odpoledne (ráno 7 vozů v intervalu 9 – 11 minut, odpoledne 4 vozy v intervalu 15 minut). Tady Ikarusy jezdily nejčastěji pořadové číslo 7 („zatahovák“) a pak 1 – 4 („šejdry“).

Rudolf Maren  
(Pokračování příště)

## Klíčovští obhájili vítězství v dramatickém souboji

Pouhý půlbod rozhodl celoroční soutěž dobrovolných hasičů odštěpného závodu Autobusy. Stačilo několik rychlejších pohybů, možná rychlejší reakce při jedné z mnoha činností nejdůležitějších soupeřů z Kačerova v závěrečném požárním útoku a pohár pro vítěze se mohl stěhovat. Zůstává však na Klíčově. Kačerovské dělilo od druhého místa, které jim zajišťovalo celkové vítězství, v závěrečné šesté disciplíně 55 setin vteřiny. I tak zaznamenali reprezentanti garáže s kačerem ve znaku největší pokrok. Z pátého se vyhoupli na druhé místo.

Poslední zářijový týden se údolím Lužnice opět rozléhal pronikavý zvuk hasičských aut. Dobrovolní hasiči z pětice autobusových garáží (Dejvice, Kačerov, Klíčov, Řepy a Vršovice) se sjeli k pravidelnému podzimnímu cvičení, které také rozhodlo o vítězství v ostře sledované celoroční soutěži.

Maximální zaujetí a snaha doslova čísla z každého účastníka, který se postavil k jednotlivým úkolům. Jako tradičně rozhodovaly maličkosti. Už několik desítek vteřin po dokončení úkolu se hodnotilo, co se povedlo a co nikoli.

Jarní část zápolení vyšla nejlépe vršovickým, ale ti na podzim prožívali krušné chvíle. V akceschopnosti CAS (cisternové automobilové stříkačky) jim připadlo pouze čtvrté místo a ve štafetě skončili třetí. I to jim stačilo na průběžné vedení v soutěži před závěrečnou disciplínou, ale při požárním útoku udělali chybu při napojování hadic a voda do hadic přišla později než bylo zapotřebí a bylo po nadějích. Páté místo v útoku je odsoudilo na bronzovou příčku v celkovém hodnocení.

To kačerovští šlapali jak dobře namazaný stroj a nabízenou příležitost obratně využili. V útoku nadělili svým soupeřům propastných více než pět vteřin. Do stejného časového rozestupu se vešla zbylá družstva.

„Myslím, že rozhodl věk,“ sděloval spokojený klíčovský vedoucí Jiří Ruda. „Naše družstvo je přece jen mladší než kolegové, a to v rozhodujících okamžicích mohlo sehrát určitou roli.“

Na Klíčově je hasičství velice populární. „Se získáváním nových členů nemáme problémy. Je nás spíše více. Když někdo náhodou vypadne, okamžitě máme za něj

náhradu,“ prozradil Jiří Ruda, který se z obhajoby mohl radovat společně s Pavlem Hrušou, Martinem Šemíkem, Zdeňkem Šilingem, Tomášem Kučerou, Igorem Dremínou, Josefem Scheerem a Karlem Bláhou. Své vedoucí Elišce Bulkové radostnou zprávu okamžitě volali na dovolenou do Itálie.

Letos byl podniknut první krok k tomu, aby se počet soutěžících doplnil na šest, aby své družstvo postavila i hostivařská garáž. V rámci soutěžního dopoledne předal nestor vršovické garáže a tamního hasičského sboru Milan Kliment symbolické vozidlo pro kolegy z Hostivaře řediteli odštěpného závodu Ladislavu Špitzerovi. Umně vyrobený vozík s cisternou tažený koněm se stal obletovaným exponátem v sousedství velkých hasičských aut.

**Výsledky celoroční soutěže:** 1. Klíčov, 2. Kačerov, 3. Vršovice, 4. Dejvice, 5. Řepy.

**Líté boje v Nuzicích sledoval Petr Malík**



Snaha a zaujetí se zračily v každém obličejí.

Úkol je splněn, načiní je třeba pečlivě sbalit, nikdo neví, kdy bude potřeba.



Oheň hoří, štafeta se může rozběhnout.

První vozidlo sboru dobrovolných hasičů z Hostivaře vyrobené Milanem Klimentem.



Nastoupená družstva odleva: Vršovice, Řepy a vítězný Klíčov.



Úkol je splněn, plechovka leží, proud vody už směřuje do vzduchu.

Ředitel o. z. Autobusy předává Jiřímu Rudovi vítěznou trofej.





## Ocenění Hospodářskou komorou ČR

Uprostřed druhého říjnového týdne, ve středu 10. října se zúčastnil zástupce ředitele školy mgr. Bareš

• slavnostního vyhodnocení závěrečných učňovských zkoušek, které se konalo v prostorách Kaiserštejnského paláce na Malé Straně. Hospodářská komora ČR, sekce pro vzdělávání, deleguje své odborníky do škol. Ti z praxe při závěrečných učňovských zkouškách hodnotí úroveň znalostí a dovedností žáků. Stejně jako v minulém roce, tak i letos bylo naší škole uděleno **Čestné uznání** za vysokou úroveň praktické přípravy. Dále bylo jmenovitě oceněno 6 našich žáků: automechanici – Lukáš Kadlec, Stanislav Klír, Patrik Němec, David Křížek, Jaroslav Rada a mechanik elektronických zařízení Jan Šilhan.

• Hodnocení škol a žáků je velice prestižní akcí, o čemž svědčí reprezentativní účast ze strany organizátorů. Vyznamenávání předávali za Hospodářskou komoru ČR její viceprezident Ladislav Bechyně a ředitelka sekce pro vzdělávání ing. Jana Chárová. Ministerstvo práce a sociálních věcí zastupoval ředitel odboru PhDr. Miroslav Kostka.

## Opět sportujeme

• Nový ročník Pražské středoškolské florbalové soutěže je již v plném proudu. Naši školu opět reprezentují dva týmy, asi 40 žáků. Škola Moravská má za sebou v dosavadním průběhu 3 vítězná utkání, naopak zástupci Motolské školy 2x podlehli lepším týmům.

• Zájem je o florbal ze strany našich žáků velký, což nás těší, proto je paradoxem, že sportovní aktivity škol, respektive žáků, neměly v případě letošního florbalové soutěže podporu Magistrátu hl. m. Prahy. Projekt této soutěže pro žáky základních a středních škol byl několik let nedílnou součástí projektu protidrogové prevence, který financoval ze svého grantového rozpočtu právě pražský Magistrát. Jeho podíl pokryl zhruba polovinu celkových nákladů na tuto akci. V tomto roce nesou celkové náklady zúčastněná mužstva a účast jednoho týmu představuje startovné ve výši 4 000 korun. Naše škola tuto částku hraje z prostředků Rady rodičů, stejně tak jako startovné v jiných soutěžích.

• Zájem žáků o sport je a bude ze strany školy podporován. Uvědomujeme si, že je to důležitá součást rozvoje vhodných volnočasových aktivit této věkové skupiny naší mládeže.

## Druhé místo v přespolním běhu

• Říjen také přinesl závod v přespolním běhu, kde byla účast žáků limitována. Naše barvy hájilo 25 žáků a nejlepšího výsledku dosáhl Petr Nývlt, který v početné konkurenci obsadil velmi dobré druhé místo. Gratulujeme!

–sou–

# Střípek z podzemky

V denním tisku je občas uvedena výzva, abychom si dávali bedlivý pozor na kapesní zloděje, kteří se kumulují zejména tam, kde je hodně lidí pohromadě. Například v přestupních uzlech pražského metra v době dopravní špičky. Zdá se však, že je pryč doba, kdy drobní kapsáři „pracovali“ na vlastní pěst. Dobře zorganizovaná skupina je úspěšnější, protože má rozdělené dílčí úlohy, které samy o sobě nejsou trestným činem a navíc se jen málokdy podaří chytit pachatele právě v tom okamžiku, kdy zrovna vjíjí svou ruku s kořistí z vaší kapsy. Jak proběhla jedna z takových akcí v pražském metru, kdy se po okamžitě zásahu několika cestujících podařilo získat ukradenou peněženku zpět, popisuje jeden z nich takto:

Jel jsem metrem z práce dne 8. října letošního roku odpoledne kolem 17. hodiny směrem z Vysočan na Můstek, kde jsem chtěl přestoupit na linku A metra. Seděli jsme s kolegou na sedadle, které je naproti 2. a 3. dveřím, bavili se spolu o zážitcích z dovolené a cesta nám příjemně ubíhala. V odpolední dopravní špičce bylo metro plně obsazené. Ve stanici Můstek jsem se snažil vystoupit 2. dveřmi, ale pro mimořádný nával to šlo jen velmi pomalu. Když se ozvalo hlášení „Ukončete výstup ... dveře se zavírají“, byl jsem právě ve dveřích. Teprve teď jsem uviděl skutečnou příčinu problémů – těsně přede dveřmi drželi asi tři cestující jakéhosi snědšho chlapíka a nějaká slečna volala: „Pomozte nám držet toho kapesního zloděje, aby nemohl odjet! Teď právě ukradl tady tomu pánovi peněženku, my jsme ho při tom viděli!“ Chycený, asi pětadvacetiletý chlapík, drobnější postavy s černým prázdným silonovým baťůžkem přes rameno se pokoušel ze všech sil vytrhnout a dostat se do vozu metra. V takovém okamžiku mnoho času na pře-

• myšlení nezbyvá. Vystoupil jsem z již se zavírajících dveří na nástupiště, otočil se doleva a volnou pravou rukou (v levé jsem měl aktovku a ještě jednu tašku) jsem chytil toho chlapíka pevně zepředu za bundu a společnými silami jsme ho vytáhli ze dveří ven na nástupiště právě ve chvíli, kdy strojvídce na chvilku dveře soupravy pootevřel, a pak na druhý pokus zavřel.

• Metro odjelo. Chyceného chlapíka jsme drželi já a nějaký student, každý z jedné strany, ta slečna volala mobilu policii. Prohlásila, že to je tentýž zloděj, který ji zde se svými kumpány okradl před týdnem, kdy se mu podařilo utéci. K tomu je potřebí doplnit, že těsně před odjezdem soupravy, když se už dveře zavíraly, vypadla (nebo byla vyhozena?) na nástupiště před 1. dveřmi tohoto vozu peněženka. Někjaká slečna ji zvedla a předala okradenému. Ten zkontroloval její obsah, nic nechybělo. Vysvětlili jsme si to tím, že jiný člen bandy zlodějů, když uviděl, že jeho kumpán je chycený, honem tu peněženku vyhodil, aby chycený mohl dokazovat, že ji u sebe nemá a ani neměl. Přesto jsme čekali na příchod policie, aby chyceného identifikovala. Okradený byl anglicky mluvící turista, asi 65 let starý, vysoké postavy. Byl z té scény celý roztrěsený.

• Policisté měli již každou chvilku dorazit. Drželi jsme chyceného chlapíka dál. Tvrdil, že když peněženku u sebe nemá, tak to on nebyl a nemusíme ho tudíž držet. Podle jeho řeči a vzhledu to mohl být občan bývalé Jugoslávie. Odjelo 1., 2., 3. metro, přijelo 4. V okamžiku, kdy se ozvalo hlášení „Ukončete výstup ... dveře se zavírají“, vrhl se na nás komplik toho chyceného. Ten se snažil vyškubnout a zmizet v soupravě. Opakovala se tahanice ve dveřích, až se toho „našeho“ chlapíka podařilo znovu vytáhnout na nástupiště a souprava s jeho kom-

• plicem (asi 35 letý, světlollasý muž, přibližně 180 cm vysoký) odjela.

• Přemístili jsme poté „našeho“ chlapíka ke sloupu z vnitřní strany nástupiště a čekali dál na policii. Odjely další dvě, možná tři soupravy. V okamžiku, kdy stála další souprava ve stanici a cestující vystupovali, vrhlo se na nás „osvobozená“ komando – z každé strany dva statní muži. Použili na nás na oba současně sprej – tzv. „pepřák“ – do obličejů a úder pěstí do brady. „Náš“ chlapík se v tu chvíli úspěšně vytrhl a všichni zmizeli ve voze metra. Dveře přídržel otevřel další jejich kumpán.

• Policisté stále nepřicházeli.

• Student si otíral obličej, dostal dávku spreje do oka. Ta slečna mu pomáhala a jak se ukázalo, patřila k němu. Já jsem sprej neměl v očích, ale spíš na čele a na spánku, takže jsem i s tím rozechvělým Angličanem odešel k eskalátoru směrem k informačnímu středisku Dopravního podniku s tím, že tam se všichni sejdem a mezitím se pokusíme znovu přivolat policii, abychom jí poskytli popis některých členů bandy.

• Po několika minutách přišli dva policisté, student i slečna. Teprve nyní jsme se mohli domluvit o tom, jak to vlastně bylo: dva muži z bandy vystoupili z vozu metra na nástupiště, za nimi nic netušící Angličan. Ti dva záměrně zastavili těsně přede dveřmi. Další dva se na Angličana začali tlačit ze zadu a pořádně ho zmáčkli. Mezitím ho menší snědý okradl o peněženku tímž způsobem, jako to dělají například cikánky. Přes jednu ruku měl prázdný černý silonový baťůžek, který sloužil jako clona a druhou rukou ho okradl. Peněženku ihned předal jinému členu bandy. Jenže slečna si toho všimla a začala křičet, takže perfektně sehnaná akce byla prozrazena.

• Co dodat závěrem? Z pohledu toho okradeného občana to sice dopadlo vlastně dobře, avšak pověst našeho hlavního města a státu získala opět, bohužel, další šrám.

Iniciály autora jsou k dispozici v redakci

# Jaké jsou možnosti použití zaměstnanecké jízdenky MHD v systému Pražské integrované dopravy?

Na četné dotazy zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, jak budeme jezdit na jízdenku MHD pro rok 2002 v rámci Pražské integrované dopravy, odpovídáme:

Zaměstnanecké jízdenky se řídí Tarifem pražské integrované dopravy (čl. IX., bod 25.) a Tarifními zásadami pro poskytování jízdenky MHD. Jízdenka MHD zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí** na všech linkách Pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy, tj. v tarifních pásmech „P a 0“; zaměstnanecké jízdenky **neplatí ve vla-**

• **cích Českých drah.** Jízdenka MHD neplatí ve vnějších tarifních pásmech, tj. pásmech za hranicemi Prahy. Pro tato vnější tarifní pásma (pásma 1, 2, 3, 4 a 5) je nutno si koupit buď jízdenku pro jednotlivou jízdu nebo doplnkový kupon pro příslušný počet pásem.

• Jízdenka MHD zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků, důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí i při používání lanové dráhy** na Petřín (neplatí pro lanovou dráhu v ZOO).

• Na základě dohody uzavřené mezi Dopravními podniky ČR v rámci Sdružení Dopravních podniků ČR **platí**

• jízdenky MHD zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků při přepravě všemi dopravními prostředky účastníků dohody **v uvedených městech České republiky** včetně bezplatné přepravy zavazadel, kočárků, kol a psů. Jedná se o následující města: Brno, České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Chomutov a Jirkov, Jihlava, Liberec, Mariánské Lázně, Most a Litvínov, Olomouc, Opava, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Teplice, Ústí na Labem, Zlín – Otrokovice a Karlovy Vary.

Odbor odbytu a tarifů MHD

## Možnosti zimní rekreace ve střediscích Dopravního podniku

Zimní sezona už klepe na dveře, lyžaři už si připravují svá „prkýnka“, aby se mohli prohánět na bílých svazích nebo pláních. I letos přinášíme nabídku zimní rekreace ve střediscích Dopravního podniku.

### Rekreace pro dospělé

#### Odštěpný závod Elektrické dráhy nabízí

##### Chata Rustonka

Chata Rustonka se nachází ve Velké Úpě, v malebné krajině Krkonoš v bezprostřední blízkosti sedačkové lanovky na Portášky. Toto umístění dává vynikající podmínky zejména lyžařům a pro veškeré zimní sporty. Horská krajina vás přivítá čistým vzduchem a nabízí překrásné výhledy a sportovní vyžití.



Závodní výbor odborového svazu o. z. Elektrické dráhy uspořádal od 4. do 25. srpna letošního roku tradiční letní dětský tábor ve Východné na Slovensku. Děti byly ubytovány ve čtyřlůžkových chatičkách v překrásném prostředí Vysokých Tater. V prvním týdnu jsme si prohlédli obec Východnou a jednu z nejkrásnějších jeskyní, Važeckou.

Jako každý rok jsme pravidelně navštěvovali bazén s termální vodou ve Svitú. Začátkem druhého týdne jsme uskutečnili nádherný výlet do Slovenského ráje, kde si děti dokázaly, že umí překonávat náročné překážky, neboť kdo někdy byl ve Slovenském ráji, tak nám dá jistě za pravdu, že cesta z Čingova na Kláštorisko je jedna z nejhezčích, ale také nejnáročnějších. Na Kláštorisku byla malá pauza s občerstvením a cesta zpět vedla opět do Čingova přes Tomašovský výhled. Počasí nám přálo, a tak v nás všech zůstal nezapomenutelný zážitek.

V průběhu tábora probíhala celotáborová hra, spojená s táborovými dovednostmi a sportem. Ve čtvrtek ab-

Ubytování je v jedno- až čtyřlůžkových pokojích, teplá a studená voda v sociálních zařízeních, k dispozici je stylová jídelna, klubovna, bar, 2 televize a video. Stravování zajištěno 3x denně, možnost polopenze.

Je zajištěna doprava autobusem z Prahy a zpět, která je zahrnuta v ceně poukazu.

Děti do 10 let mají slevu. Pro zaměstnance o. z. ED je připravena dotovaná cena, navíc členové odborové organizace ZO OS o. z. ED a jejich rodinní příslušníci dostávají příspěvek odborové organizace.

**Ceny, bližší informace a přihlášky vám ochotně poskytnou sekretariát ZV o. z. ED, Sokolovská 217, Praha 9, 3. patro, č. dveří 319. Nebo se můžete informovat telefonicky na čísle 96 12 23 07 od 7 do 14 hodin u paní Zdenkové.**

##### Rekreační středisko Vesna

Rekreační středisko je umístěno v Jizerských horách 5 kilometrů od Jablonce nad Nisou, pod vrchem Černé Studnice v Nové Vsi nad Nisou. Středisko funguje celoročně.

V místě je sjezdová dráha s osvětlením a dvěma lyžařskými vleky i spousta běžeckých značených tratí, pro nelyžaře je k dispozici sánkařská dráha a mnoho dalších příležitostí k vyžití jak v penzionu, tak v nedalekém Jablonci nad Nisou či Liberci. Penzion umožňuje ubytování ve třech úrovních, od naprosto komfortního (Vesna I – dvě jídelny, bar, TC, SAT, video) přes bungalovy (TV, lednička) po standardní (Vesna II – vinárna, stylová restaurace).

**Zájemci se mohou hlásit přímo v penzionu Vesna, 468 27 Nová Ves nad Nisou 582, telefon 0428 72 10 05.**

#### Odštěpný závod Autobusy nabízí

##### Rekreační středisko Lučanka

Penzion Lučanka se nachází v lesnaté krajině Jizerských hor nedaleko Jablonce nad Nisou blízko známé rozhledny Bramberk. Nejbližší okolí umožňuje provozovat jak sjezdové lyžování (přibližně 200 metrů za chatou je vlastní vlek o. z. Autobusy), tak běh na lyžích (na hřebenech a v okolí jsou udržované tratě). Další možnost lyžování je na udržovaných sjezdovkách asi 5 kilometrů od chaty.

Kapacita střediska je 50 lůžek s možností přistýlek. Pokoje jsou rozděleny na jedno čtyřlůžkové apartmá a dvou- až pětilůžkové pokoje. Na pokojích se nachází umyvadlo s teplou a studenou vodou, sprchy a WC jsou umístěny na patře.



Stravování je zajištěno formou plné penze i polopenze ve vlastní jídelně. V objektu se dále nachází stylová vinárna s krbem, kde lze trávit příjemné večery.

Doprava na Lučanku je individuální. Příjezd k chatě je možný pro osobní vozy i autobusy v každém ročním období. Parkování je umožněno přímo u chaty.

Nástupy a odjezdy jsou vždy v sobotu!

Ceny se pohybují při plné penzi od 350,- Kč na osobu a den, děti do 10 let mají slevu!

**Bližší informace o rekreaci na Lučance se dovíte v o. z. Autobusy, telefon 96 13 33 20 – 21, fax 96 13 33 35.**

-bda-

## Dětský tábor ve Východné se vydařil

solvovaly děti i vedoucí druhý výlet na „plť“, tj. devadesátiminutovou jízdu po hraniční řece Dunajci (na vorech). Opět nám přálo počasí a na konci jízdy nás čekal oběd v chatě Pieniny.

Večery děti trávil u táborového ohně, při sportu, diskotékách a společenských hrách.

V posledním týdnu jsme vyrazili na celodenní výlet. Zdatnější šestnáctka zdolala horu Kriván, ze Štrbského plesa a zpět do tábora, a ti menší se prošli krásnou přírodou ze Štrbského plesa, přes Jamské pleso a „Tři studničky“ do tábora, kde jsme se všichni setkali.

Dalším vrcholem tábora byl dětský karneval, při kterém dostala zelenou dětská fantazie a představitost.

Masky byly překrásné. Naopak odvaha a samostatnost táborníků se ukázala při noční bojové hře.

Navíc nám po celou dobu pobytu přálo počasí a také mistři kuchyně si dali záležet, aby nikdo nezhubnul. Zkrátka tábor ve Východné 2001 se podařil.

Závěrem ještě poděkování všem, kteří se na zdárném průběhu podíleli: kuchařům pánům Čermákovi a Mojžíšovi, zdravotní sestře Martině Jůzové, vedoucím Kloubkovi, Slámové a Hamzovi, kolektivu praktikantů a hospodářů panu Knytlůvi. Díky patří rovněž závodnímu výboru odborové organizace za přípravu, vytvoření podmínek a administrativní zpracování tábora.

**Petr Fenik, hlavní vedoucí tábora, 12 760**

## Zajímavá nabídka peněžních služeb

Téměř na všech našich provozovnách se objevily plakáty nabízející půjčky a kreditní karty našim zaměstnancům. Zeptali jsme se proto přímo u zdroje o jakou akci se jedná a jaké jsou výhody pro naše pracovníky. Naším průvodcem byl Michal Vodička ze Citibank.

#### DP-K Co nabízí vaše banka pro naše zaměstnance?

Citibank nabízí velmi dostupné půjčky od 30 tisíc do 1 milionu korun. Stačí být zaměstnanec déle než 6 měsíců, mít plat alespoň 9 tisíc korun nebo 13 tisíc korun s manželkou dohromady a vlastnit pevnou nebo mobilní telefonní linku. V podstatě na základě velmi jednoduché dokumentace (občanský průkaz + druhý doklad, potvrzení o výši příjmu a doložení telefonních účtů) jsme ochotni

vám půjčit adekvátní částku peněz na splnění jakýchkoliv vašich přání. Půjčka je bezúčelová, nemusíte shánět ručitele a dokonce, a to je velice důležité, vám můžeme půjčku pojistit na život, invaliditu a dlouhodobou pracovní neschopnost. Stačí jen zavolat a náš bankéř se o vás postará. Peníze můžete mít na vašem účtu již za týden od dodání dokumentace.

**DP-K To je zajímavá možnost, která má šanci naše zaměstnance oslovit. Mohl byste nám ale vysvětlit, proč další kreditní karta? Každý máme už alespoň jednu kartu, čím nás můžete překvapit?**

I mně někdy dojdou peníze a tak moje debetní karta ztrácí význam, neboť když nemám peníze na účtu, ne-

mohu je ani utratit. Kreditní karta je něco úplně nového s čím se asi zatím málokdo setkal. Na základě dokumentace, která je obdobná jako u úvěru, vám Citibank vystaví kreditní kartu. Ta vás opravňuje čerpat finanční půjčku do určeného limitu od naší banky. Pokud tuto částku splatíte ještě ve lhůtě splatnosti (do 45 dnů) jsou vám tyto prostředky půjčeny zdarma. Můžete si ale svobodně zvolit, zda chcete splatit celou částku ve lhůtě splatnosti nebo si nesplacenou část převést do dalšího měsíce s úrokovou sazbou 2,2 %. Navíc je karta jištěna vaší fotografií a podpisem na její přední straně.

**DP-K Co nám můžete říci k účtům vašeho peněžního ústavu?**

Není účet jako účet. Kdo si dovede představit, že by už nikdy v životě nešel do banky a má přitom svoje peníze kdykoliv pod kontrolou pomocí počítače nebo telefonu; je na správné adrese: Citibank Praha, pan Michal Vodička, mobil: 6065 477 024, telefon: 24 19 03 37.

-bda-

## Vážený pane řediteli,

rád bych tímto poděkoval všem, kteří se zúčastňují na provozu noční dopravy v Praze. Dnes ráno jsem nastupoval ve 3.51 Na Strži na autobusovou linku č. 504, poté ve 4.07 na I. P. Pavlova na tramvaj č. 51, se kterou jsem jel do stanice Dejvická, tam jsem přestoupil na autobus směr Letiště Ruzyně, kde má cesta končila. Bylo pro mne velmi důležité dostat se tam velmi brzy, neboť z důvodu událostí v USA je odbavení našich cestujících letičích do Asie o 2 hodiny dříve. Děkuji konkrétním řidičům, administrátorům webových stránek a ostatním zaměstnancům za profesionální přístup a vynikající koordinaci noční dopravy.

Petr Husák

## Vážený pane řediteli,

dne 21. září letošního roku kolem deváté hodiny jsem se vracela z obchodu domů a poblíž zastávky Pod Sídlíštěm v Hornátecké ulici jsem upadla. Marně jsem se pokoušela sama vstát, ale nešlo mi to. Nikdo nebyl ani na blízku, a tak jsem zůstala ležet na zemi (je mi 91 let). Teprve poté, co projížděl linkový autobus č. 175 nebo 162 a jeho řidič zastavil a pomohl mi nejen na nohy, ale chtěl zavolat i lékaře. Pak mi ještě pomohl nastoupit i do auta, které mě dopravilo až domů. Prosím poděkujte Vašemu zaměstnanci za pomoc, kterou mi poskytl. Ještě jednou děkuji a jsem s pozdravem

Věra Šlechtová, Praha 8

## Vážená redakce, vážení čtenáři,

v poslední době zaznívá z různých článků DP-KONTAKTU, který považují za velice dobrý časopis a vždy se těším na každé nové číslo, spokojeně předem, jak se zvyšuje kvalita dopravy a co vše ještě uděláme, abychom ztraktivnili hromadnou dopravu proti individuální. Občas nabývám přesvědčení, že jejich autoři zdaleka nejsou závislí na přepravě prostředky MHD. Dovolte názor obyčejného cestujícího, který je shodou okolností i zaměstnancem DP, a to od svého prvního nástupu do zaměstnání, a pro kterého je MHD i koníčkem. Není mým zvykem rozesílat kolem sebe dopisy, grafomana ze mne udělala až rádnou cestu do práce 10. října.

Jezdím sedmičkou ze zastávky Otakarova do Ústředních dílen DP a už mnohokrát jsem byl nucen použít nepřilíš spisovné výrazy při různých vylepšeních jízdních řádů. Tak i v uvedený den: předtím jsem mohl použít spojený s odjezdem v 5.40, 5.45, 5.51 a využíval jsem prostřední. Tentokrát při příchodu ke stanici mi tramvaj zmizela před nosem a pohled na jízdní řady mi prozradil, že čísi hlava opět vymyslela geniální modernizaci: odjezdy v 5.42 a 5.55. Ujistil jsem sám sebe, že interval pouhých třinácti minut na začátku ranní špičky na jediné lince, která umožňuje moji jízdu do zaměstnání, je vlastně docela přijatelný, a trpělivě čekal do 6.01, tedy jen o šest minut déle oproti údajy v jízdním řádu, než souprava, zaplněná k neprůstřelnosti, opravdu dorazila do stanice. Na pracoviště jsem tak dorazil ještě s dostatečnou rezervou jedné a půl minuty před začátkem pracovní doby a mohl jsem být spokojen. Takto opravdu ziskáme mnoho dalších klientů!

Jsem velmi ráda, že mohu informovat všechny pracovníky Dopravního podniku a zejména technické provozny o. z. ED o tom, že nezůstalo u prvního přátelského fotbalového utkání mezi pracovníky provozovny Měnirny a kabelová síť a Železničního stavitelství Brno, o kterém jsem psala v srpnovém čísle DP-KONTAKTU. Tehdy skončilo utkáni těsnou výhrou Brna a jistě jste v závěru článku postřehli poznámku, že odvetla bude na podzim.

K ní opravdu v říjnu 2001 došlo, tentokrát v Brně. Za nás nastoupilo mužstvo pod vedením kapitána K. Dryáka se zkušeným brankářem T. Doubravou a hráči M. Tomečkem, P. Ledlem, P. Cibulkou, L. Černým, V. Svobodou, J. Potočnickem, M. Světletem, L. Slaninou, P. Smrčinou, J. Šmejkallem a P. Kloubkem. Počasí opět nepřálo, neustále drobně pršelo, ale hráče tato nepřízeň nebe nijak neodradila. Tým ŽS Brno nastoupil ve stejné

tečnou rezervou jedné a půl minuty před začátkem pracovní doby a mohl jsem být spokojen. Takto opravdu ziskáme mnoho dalších klientů!

No ale zkracujeme-li intervaly v nočním provozu, někde se to asi musí projevit. A to ani v internetových jízdních rádech nebyla tato změna uvedena.

Tento případ není první. Moje spokojenost s touto linkou se už po léta střídá v jakýchsi pravidelných jedno-ročných cyklech. Poprázdňinové vypravení je většinou uspokojující; následující úpravy potom dopravu jen zhoršují a vyvrcholením je vždy prázdninový provoz, který snad ani nepočítá s tím, že někdo musí jezdit do práce a z práce. O tom, že v této době každoročně probíhá různé výluky pro opravy tratí, už taktéž pomlčím, chápu, že jsou nutné. No a pak skončí prázdniny a kolo-toč se opakuje.

Někdy se ovšem povede zásah, který vyčaruje blažený úsměv na tvářích většiny cestujících. Bývaly časy, kdy k Ústředním dílnám jezdila nejen sedmička, ale i jedenáctka. Ač obě linky byly se začátkem i koncem pracovní doby dostatečně obsazené, jakýsi zlepšovatel dokázal, pravděpodobně vědecky, že dvě linky na jedné konečné jsou přepych, který si nemůžeme dovolit, a jedenáctku ukončil na Černokostelecké. Vždyť cestující si přece mohou přestoupit! A oni také přestupují a mohou se šťestím zbláznit, když díky dokonale postaveným jízd-ním řádům odjíždí jedenáctka ze zastávky Nové Straš-nice těsně před příjezdem sedmičky a oni radostně čekají dalších šest až sedm minut na další. Ale co je to proti věčnosti! Ale to by opravdu bylo tak obrovským problémem řešení, při kterém by jedenáctka odjížděla z konečné až po průjezdu sedmičky? Je zajímavé, že při dočas-ných změnách trasy to většinou jde. A když už podnik nedokáže zlepšit dopravní podmínky pro své zaměstnan-ce, tak pro koho tedy?

Při zavedení náhradní autobusové dopravy do dobu opravy Černokostelecké bylo nutno (a nejen letos) při přestupu z tramvaje na autobus přecházet přes značně frekventovanou komunikaci, navíc ještě narušenou opravami. Proč se nedá nastupovat v zastávce ve směru do centra? Takhle je div, že celá výluka proběhla bez úra-zu některého cestujícího.

S velkým halasem byly zavedeny moderní informač-ní systémy v tramvajích a autobusech. Je mi jasné, že dnešní doba vyžaduje vše moderní a moderní rovná se složitě, drahé a elektronické (vždyť bez aspoň jednoho mikroprocesoru se dnes neprodá snad ani nočník). Ale – aspoň z hlediska cestujícího – nebyly plechové, z venku i zevnitř čitelné tabule, na kterých byla heslovitě vyzna-čena celá trasa linky, mnohem praktičtější? A to si ještě pamatují dávnejší doby, kdy byly opatřeny šipkou, kterou průvodčí na každé konečné otáčel, a podle které se dal zjistit i směr jízdy – to přece nemělo chybu! Dnes, když neznám paměť trasy, kterou nejždím příliš často, musím prostudovat jízdni řád (pokud ho někdo neukra-dl) a mezitím mi ta moje linka často ujede, nebo nastou-pit a pak teprve zjišťovat, kam jedu. Dříve mi stačil jediný pohled na příjíždějící soupravu. Když už se obětují těžké peníze za moderní techniku, měla by být lepší snad ve všech ohledech. Mimochodem, je někomu platný vnitřní světelný informační panel, pokud jede v doprav-ní špičce v zadní části vozu?

Za kapitolu samu pro sebe považují naše slavné nízkopodlažní autobusy. Jejich jedinou výhodou (z hle-diska cestujícího) je skutečně pohodlnější nástup a vý-

stup. Kdo ale musí často používat tyto vozy v době, kdy jezdí plně obsazené, nutně skřípe zuby. Zdá se totiž, že tyto autobusy byly navrženy pro provoz, ve kterém se předpokládá obsazenost sedícími osobami a nejvýše tak deseti stojícími. Jinak ten chudák, kterého dav zatlačil do uličky v prostoru mezi druhými a třetími dveřmi, je-de až na konečnou nebo aspoň tak dlouho, než masa lidí kolem něho trochu prořídne. Ulička je úzká sama o sobě a pohyb v ní ještě zhoršuje zvýšená podlaha pod sedač-kami, která omezuje možnost chůze. Mám-li to štěstí, že zůstanu na plošině u třetích dveří, mám co dělat, abych udržel aspoň přibližně vertikální polohu – nápaditý kon-struktér totiž šetřil zadržovacími tyčemi tak, že není možno se kloudně držet. A to jsou ještě novější dodávky těchto autobusů rasantně vylepšeny sklopnými sedačka-mi snad všude, kde se vešly. Všiml jsem si, že skoro každý, kdo si chce sednout, se vrhá především na ně? Není snad výstup v pohodlnějším vystupování při zaplňeném voze? Tím ovšem jsou šance stojících jak k nástupu, tak i vý-stupu minimalizovány. A klasické Karosy novějších typů se sedačkami i na zadní plošině Renaultům začínají v tomto směru zdatně sekundovat.

Ale už jsem brečel dost dlouho, tak se pokusím vše shrnout. Nechci zpochybňovat vše dobré, co se za něko-lik posledních let udělalo – není toho málo. Obávám se však, že pokud se snad dnes jeví odliv od individuální dopravy směrem k hromadné, je to dané hlavně vysoký-mi náklady na pohonné hmoty. Představme si na chvíli, že výrazně poklesla cena benzínu (směšná myšlenka, že?). Udrží se současný poměr hromadné k individuální dopravě? Nevěřím tomu. Sám za sebe mohu říci, že i já bych asi dal přednost jízdě ve vlastním voze, i když nyní v něm jezdit po Praze jen mimořádně. Z hlediska obyčejného cestujícího – a nejenom mne, myslí si to hodně lidí aspoň z mého okolí – není zas tak důležité jezdit v posledním výkřiku techniky a být moderní za každou cenu. Hlavní je pohodlí, spolehlivost, čistota a zejména hustota provozu. A to by mělo být naším cílem.

Jan Jedlička, DOZ Hostivař

## MHD ve světě

**TURECKO:** V září minulého roku byla v Istanbulu otevřena nová linka metra mezi stanicemi Taksim v centru a obytnou čtvrtí Levent v severní části města. Linka je dlouhá 8,5 kilometru a má 4 stanice. Provoz zajišťuje 8 čtyřvozových souprav. Město Istanbul připravuje další čtyři prodloužení této linky směrem na jih k Marmarskému moři.

HO-ČI-MINOVO MĚSTO (Vietnam): Počínaje rokem 2002 mají být během 10 let vybudovány dvě trati metra za 1,5 miliardy USD, trať rychlodrážní tramvaje a zdokonalena síť autobusů. Navíc má být postavena trať vyvýšené dráhy spojující město s regionem.

JERUZALÉM (Izrael): Do roku 2005 má být dokončena již zahájená stavba první trati rychlodrážní tramvaje 13,5 km dlouhé za 400 miliónů USD včetně záchytných parkovišť a pěších zón v centru. Trať bude součástí systému osmi tratí v celkové délce přes 50 km.

-pař,-jau-

## Tradice pokračuje a bude pokračovat

silné sestavě jako na jaře a byl pevně rozhodnut podat na svém domovském hřišti co nejlepší výkon a vyhrát.

Přes velkou snahu našich hráčů, kteří byli daleko lépe sehraaní než v utkání na jaře v Praze, i přes některé obdivuhodné výkony jednotlivců a i přes výborné individuální akce Michala Tomečka se nám nepodařilo vyhrát a výsledek 3:4 hovoří sám za sebe. Ovšem nebyť dvou ostudných gólů do vlastní branky, asi bychom tentokrát zvítězili. Takto nezbylo než pogratulovat vítězům (i když

jsme jim tak trochu pomohli) a slíbit si, že pro zápasy II. ročníku, který se bude konat na jaře a na podzim 2002, budeme více trénovat, více promyšlet taktiku hry a samozřejmě i více věřit ve fotbalové štěstí.

Závěrem bych chtěla poděkovat všem, kteří se jakkoliv na utkání podíleli. I když jsme nezvítězili, dobře a prospěšně jsme reprezentovali náš podnik.

Zuzana Weinfurtnerová  
(redakčně upraveno a kráceno)



## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

**Na vaše četné dotazy, zda budou ještě v roce 2001 valorizovány starobní důchody, Vám mohu odpovědět, že valorizovány budou všechny důchody, tedy nejen starobní, a to od 1. prosince letošního roku na základě nařízení vlády č. 345/2001 Sb., ze dne 17. září 2001.**

Zvýšení důchodů (valorizace) je upraveno nařízením vlády č. 345/2001 Sb., ze dne 17. září 2001 a týká se všech důchodů, tedy starobních (rádných i předčasných), plyných i částečných invalidních, vdovských, vdoveckých a sирotčích.

1. Důchody, které jsou přiznány před 1. lednem 1996 (tedy za účinnosti „starého důchodového zákona“ č. 100/1988 Sb.) se zvyšují od prosincové splátky důchodu (tedy po 30. listopadu 2001) o 11%.

2. Důchody, které jsou přiznány od 1. ledna 1996 do 30. listopadu 2001 (tedy od účinnosti „nového důchodového zákona“ č. 155/1995 Sb.) se zvyšují od prosincové splátky o 8%.

3. Důchody, které budou přiznány od 1. prosince 2001 do 31. prosince 2001 se zvyšují ode dne přiznání též o 8%.

Zvýšení se týká pouze tzv. procentní výměry důchodu, základní výměra důchodu ve výši 1 310 Kč zůstává beze změny.

**Je asi výhodnější, požádat si o přiznání starobního důchodu ještě v listopadu nebo v prosinci 2001, abych měl započteno 8% valorizaci, než od ledna 2002, kdy už žádná valorizace není?**

Tato otázka se vyskytuje každoročně a znovu odpovídám pro ty, kteří ještě v minulém roce nebyli v důchodovém věku nebo se o důchodovou problematiku nezajímali. Výhodnost – rozumím tedy výši vašich důchodů – je možné určit zcela přesně až po výpočtu obou variant důchodu – jak pro rok 2001, tak pro rok 2002. Při výpočtech důchodů u našich zaměstnanců, kteří se na mne obrátili se žádostí o výpočet obou variant důchodu, jsem

zjistila téměř ve všech případech, že výpočet důchodu pro rok 2002 je příznivější. Slůvko téměř však znamená, že toto nemusí být příznivější u všech žadatelů. Rozdíly jsou řádově v desítkách Kč, samozřejmě v kladné či záporné podobě, a u každého zcela individuálně (podle jeho výdělků od roku 1986). Pro informaci ale uvádím, že sice pro všechny důchody přiznané v roce 2001 platí 8% valorizace, ale pro důchody přiznané v roce 2002 je 8% valorizace promítnuta do přepočítacích koeficientů. Znamená to tedy, že rozdíl mezi důchodem, který je přiznán do 31. prosince 2001 a důchodem přiznaným od 1. ledna 2002 je minimální.

**a: přiznání starobního důchodu (předčasného i řádného) ještě v roce 2001:**

Pro výpočet důchodů budou brány roční hrubé výděly od roku 1986 až 2000 – tedy 15 výdělkových roků – a redukce a koeficienty platné pro rok 2001, + 8% valorizace, která se vztahuje na všechny důchody přiznané do 31. prosince 2001. Výdělek roku 2001 se do tohoto výpočtu nezahrnuje, pojištěná doba v roce 2001 ano. Do důchodu tedy můžete odejít nejpozději k 31. prosinci 2001, to znamená že toto datum je dnem přiznání důchodu (samozřejmě i kdykoliv dříve). Například ukončíte pracovní poměr k 30. prosinci 2001, a od 31. prosince 2001 budete žádat o starobní důchod.

Výpočtový základ, tzv. redukovaný příjem – byl pro rok 2001 stanoven takto – z osobního vyměřovacího základu (průměrný hrubý měsíční výdělek za léta 1986 – 2000, tedy 15 let výdělkových roků) vč. koeficientů je následující krácení – redukce:

částka 6 600 Kč se započítává plně, nad 6 600 Kč do 15 300 Kč pouze 30 %, nad 15 300 Kč pouze 10%.

**b: přiznání starobního důchodu (předčasného i řádného) v roce 2002:**

Pro výpočet důchodů budou brány roční hrubé výděly od roku 1986 až 2001 – tedy 16 výdělkových roků – a redukce a koeficienty platné pro rok 2002.

Výpočtový základ, tzv. redukovaný příjem – byl pro rok 2002 stanoven takto – z osobního vyměřovacího základu (průměrný hrubý měsíční výdělek za léta 1986 – 2001, tedy 16 let výdělkových roků) vč. koeficientů je následující krácení – redukce:

částka 7 100 Kč se započítává plně, nad 7 100 Kč do 16 800 Kč pouze 30 %, nad 16 800 Kč pouze 10%.

Pro úplnost ještě uvádím, že výši všeobecného vyměřovacího základu a výši přepočítacího koeficientu pro výpočty důchodů v roce 2002 najdete ve Sbírce zákonů, částka 133 – nařízení vlády č. 346/2001 Sb., ze dne 17. září 2001, účinnost od 1. ledna 2002.

Přepočítací koeficienty pro výpočet důchodů pro rok 2002 již máme k dispozici. I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2001 i pro rok 2002, případně i o přepočet již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci apod.) + hrubý výdělek za leden až září, případně říjen roku 2001 včetně vyloučených dob, a celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Především výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. – ředitelství. Najdete nás v nové budově Dopravního podniku hl. m. Prahy a. s., Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný – 9619 3361.**

Helena Bajerová, zaměstnanecský odbor ředitelství, e-mail: BajerovaH@dp-praha.cz

## Nové životní minimum od 1. října 2001 – dopad do dávek státní sociální podpory

### Přídavek na dítě

Od 1. října letošního roku byly zvýšeny částky životního minima, od nichž se odvíjí výše dávek státní sociální podpory. Rozšiřuje se také okruh osob, které budou mít na tyto dávky nárok. (Konkrétní částky životního minima jsou uvedeny v naší rubrice v minulém čísle DP-KONTAKTU, tedy říjnovém.)

Přídavek na dítě je základní dlouhodobou dávkou, poskytovanou rodinám s dětmi, určenou na krytí nákladů spojených s výchovou a výživou nezaopatřených dětí. Za nezaopatřené dítě je považováno dítě do skončení povinné školní docházky a dále dítě, které se buď připravuje na budoucí povolání, nebo je zdravotně postižené, nejdéle však do 26 let.

Při poskytování dávky je testován příjem rodiny v předchozím kalendářním roce.

Měsíčně bude dostávat přídavek nezaopatřené dítě:

**a. ve zvýšené výměře** – ve výši 0,32 násobku částky životního minima (ŽM) na osobní potřeby dítěte, jestliže příjem rodiny nepřesáhá 1,1 násobek životního minima rodiny,

**b. v základní výměře** – ve výši 0,28 násobku ŽM na osobní potřeby dítěte, jestliže příjem rodiny převyšuje 1,1 násobek ŽM rodiny, ale není vyšší než 1,8 násobek ŽM rodiny,

**c. ve snížené výměře** – ve výši 0,14 násobku ŽM na osobní potřeby dítěte, jestliže příjem rodiny převyšuje 1,8 násobek ŽM rodiny, ale není vyšší než 3,0 násobek ŽM rodiny.

**Výše přídavku na dítě od 1. října v Kč měsíčně při rozhodném příjmu v násobcích životního minima:**

Věk*	do 1,1 ŽM	od 1,1 ŽM do 1,8 ŽM	od 1,8 ŽM do 3,0 ŽM
do 6 let	541	474	237
od 6 do 10 let	605	530	265
od 10 do 15 let	714	625	313

od 15 do 26 let 784 686 343

\* - nezaopatřené dítěte

**Hranice čistého příjmu v Kč měsíčně pro nárok na přídavek na dítě od 1. října 2001:**

Úplná rodina (oba rodiče) s počtem nezaopatřených dětí:	zvýšená výměra	základní výměra	snížená výměra
jedno do 6 let	10 131	16 578	27 630
dvě 5, 8 let	12 210	19 980	33 300
tři 5,8,12 let	15 048	24 624	41 040
čtyři 5,8,12,16 let	17 743	29 034	48 390

Rodiny s příjmem vyšším než je 3,0 násobek částky životního minima rodiny nemají na přídavek na dítě nárok.

Ing. Alena Vaňková, 90 310 – odbor financování, telefon 9619 2359, email: vankovaa@dp-praha.cz

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Život někdy chystá nemalá překvapení a souhry náhod. Vzhledem k tomu, že uzavěrka DP-KONTAKTU je vždy zhruba v polovině měsíce předcházejícího měsíci vydání, vznikl říjnový díl internetového seriálu v prvním zářijovém týdnu. Rozhodnutí věnovat zrovna tento díl domácím zpravodajským serverům bylo spíše dilem náhody než plánované strategie. O pár dní později byly všechny zde představené a popisované servery na pokraji kolapsu způsobeném enormním zájmem veřejnosti po informacích. Všichni víme proč. Dnes tak máme pádný důvod, abychom i náš druhý díl věnovali stejnému tématu. Ostatně, už naším původním zářijovým záměrem bylo rozvést „průvodce zpravodajskými servery“ do dílů dvou. Že tomu však bude za takových okolností, jež nastaly po jedenáctém dni zářijového měsíce, nikdo netušil.

Logickým navázáním na minulý díl bude poohlédnutí se po zpravodajských serverech v zahraničí. Mívají totiž více informací, často přímo od zdrojů a zpravidla daleko rychleji. Mnohdy právě jejich informací využívají tuzemská média a není špatné si občas porovnat různé verze mediální reality.

Začneme však nejdříve zemí nám nejbližší, Slovenskem. Lze-li zde něco doporučit k návštěvě, je to SME

online, zpravodajský server deníku SME na adrese [www.sme.sk](http://www.sme.sk). Jde o velmi kvalitní, graficky velmi slušně vyvedené a hlavně naprosto přehledné webové stránky s častou aktualizací. Pravda, po „rozbalení“ jednotlivých položek je obsah již poněkud strohý, ale celkový dojem je skutečně dobrý. Slušné jsou i stránky slovenské tiskové agentury TASR na adrese [www.tasr.sk](http://www.tasr.sk) – informace tu sice není přesnější a grafika je průměrná, ale jako zdroj informací to není špatné. Před čím je však nutné varovat, jsou stránky druhé ze slovenských tiskových agentur, agentury SITA, jež přebývá na adrese [www.sita.sk](http://www.sita.sk). Stránky jsou nepřehledné, grafika nepovedená a plná rušivých elementů, a to nedůležitější – tedy informace – zde vlastně není: po kliknutí na titulky kterékoliv ze zpráv se dozvíte, že jejich přečtení je placebnou záležitostí a vy že tedy máte smůlu...

Světovému zpravodajství dominují americké a britské servery, které jsou povětšinou spojeny se silnými médii klasického stříhu – tedy televizí, rozhlasem a novinami – anebo jde o stránky tiskových agentur. Velmi oblíbené jsou webové stránky americké zpravodajské televizní stanice CNN na adrese [www.cnn.com](http://www.cnn.com). Nutno říci, že právem. Dobrá grafika, výborná přehlednost, vyčerpávající obsah, neustálá aktualizace, možnost volit

zprávy podle částí světa, audio a video nahrávky – zkrátka maximálně precizní provedení. Říká se, že CNN je „strojem na zprávy“ a její server to jen potvrzuje.

Rovněž velmi oblíbené a velmi dobré jsou internetové stránky britské veřejnoprávní rozhlasové a televizní společnosti BBC. Její zpravodajský portál lze nalézt na adrese <http://news.bbc.co.uk>. Možná že vám svým provedením bude připomínat český server iDNEs. Mezi vyhledávané adresy patří také server deníku The New York Times na adrese [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com) a mezi ekonomy renomovaný list The Wall Street Journal – ten je ve své internetové podobě k máni na [www.wsj.com](http://www.wsj.com).

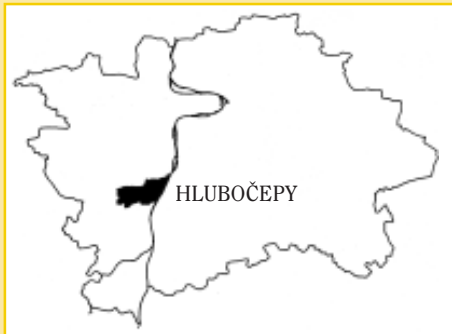
Z tiskových agentur stojí za návštěvu Reuters [www.reuters.com](http://www.reuters.com), méně podrobná zato však graficky odváznější francouzská AFP na adrese [www.afp.com](http://www.afp.com), a pokud vás zajímá Rusko, neopomenejte ani agenturu Interfax [www.interfax-news.com](http://www.interfax-news.com).

Nakonec jeden zajímavý tip. Na české adrese <http://upa.muweb.cz> naleznete odkazy na 3000 (!) online světových periodik (zpravodajských serverů, deníků, časopisů atp.). Stačí si zvolit určitý stát (figurují zde i pro nás velmi exotické země) a hned máte před sebou naprosto vyčerpávající seznam. —ms—

## 7. část Hlubočepy

Jméno **Hlubočepy** se v poslední době dostává do povědomí především díky připravované výstavbě nové tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov. Pestrá historie dopravy na tomto katastrálním území se tak v nejbližších letech obohatí o další kapitolu.

Hlubočepy se kdysi jmenovaly Hlubočerpy, což naznačuje, že název obce musíme hledat ve spojení „čerpat z hloubky“. Součástí katastrálního území jsou i bývalé vesnice **Zlíchov** (původně Zlechov, tedy Zlechův dvůr) a **Klukovice**. Hlubočepy jsou spolehlivě doloženy v roce 1257, kdy část vsi patřila vyšehradské kapitule a část strahovskému klášteři. Z dlouhé řady různých držitelů vesnice připomeňme alespoň ty nejznámější – Jáchyma Slavatu z Chlumu a Košumberka (od roku 1604), kterého po bitvě na Bílé hoře vystřídal Pavel Michna z Vacínova. Nějaký čas byly Hlubočepy také součástí tuchoměřického jezuitského panství a v roce 1773 případně náboženskému fondu. Klukovice jsou poprvé doloženy v roce 1342, kdy patřily k úřadu královského číšníka. Po



bělohorské bitvě už mají stejnou historii jako Hlubočepy. V polovině 19. století vznikla z uvedených vesnic politická obec Hlubočepy, která pak byla na počátku roku 1922 připojena ku Praze. Dnes je součástí městské části Praha 5. Katastrální území Hlubočepy zaznamenalo i dvě výraznější změny hranic. První se uskutečnila asi v roce 1946, kdy byla oddělena nejsevernější část Zlíchova (lihovar a Nový Zlíchov) a připojena část Jinonic. Druhá změna hranic souvisí s novou sídlištní výstavbou a byla provedena v roce 1983 (připojení části Holyně a úprava hranice se Slivencem).

V roce 1878 byly v Prokopském údolí otevřeny lomy na vápenc, a to znamenalo významnou proměnu především vlastních Hlubočep, kde vyrostly velké vápenky, které se v roce 1920 staly součástí Spojených pražských továren na staviva, pozdějšího Prastavu. Existovala zde i řada dalších podniků, některé na Zlíchově, jejichž činnost také převážně souvisela se stavebnictvím. Zpracování vápence se v Hlubočepích udrželo až do konce šedesátých let 20. století.

Mezi světovými válkami vyrostlo v Hlubočepích několik souborů rodinných domků, Žvahov, Na Srpečku, Pod Habrovou a V Bokách. Významným architektonickým přínosem pro hlavní město se stala výstavba „zahradního města“ **Barrandova**, pojmenovaného podle slavného francouzského geologa Joachima Barranda, který zde v 19. století prováděl cenné výzkumy. Součástí Barrandova se stal i známý restaurační komplex Terasy (dnes bohužel opuštěný a chátrající) a velmi známý je i areál zdejších filmových ateliérů, které zahájily činnost v roce 1932. V roce 1985 se začali první obyvatelé stěhovat také na Nový Barrandov, jak architekti pojmenovali zdejší rozlehlé sídliště.

Z hlubočepských památek je vhodné připomenout kostel sv. Filipa a Jakuba na Zlíchově, postavený na místě kaple sv. Štěpána z roku 1257 a přestavěný v roce 1713. Téměř skrytá před zraky veřejnosti je pod Barrandovem kaple Panny Marie Bolestné, zřízená z někdejšího skladiště stříelného prachu z roku 1742. Zajímavý je vilový zámeček Slovanka nebo klukovický Horův mlýn (čp. 301). Hlubočepy, ležící na okraji Prokopského a Dalejského údolí, jsou dnes vyhledávaným cílem nedělních procházek. Lidskou činností (těžba vápence, stavba silnic a železničních tratí) byly odkryty významné geologické profily. Také známé hlubočepské Jezírko vzniklo v roce 1905 po odstřelu slávy.

Hlubočepy kdysi ležely na důležité obchodní cestě do Bavor, která dál vedla do Slivence a Radotína. V roce 1742 vylámala francouzská vojska novou silnici podél Vltavy do Chuchle a cesta z Prahy se tak významně zkrátila. Dnešní ulice Na Zlíchově a Zbraslavská byly hlavní výpadevovou komunikací až do 17. července 1953, kdy byla dána do provozu nová moderní čtyřpruhová silnice pod Barrandovem, která pro ulici Na Zlíchově znamenala

značnou úlevu. Hlavní místní komunikací byla Hlubočepská ulice, pokračující dál jako Slivenecká a větvičky se na silnici do Holyně (Roblínská; zanikla při výstavbě sídliště) a do Slivence. Silniční spojení s Prahou bylo tedy poměrně kvalitní.

Protože Hlubočepy (míněna celá obec) leží na břehu Vltavy, překonat její tok do Braníka nebylo jednoduché. Jižně od Palackého mostu neexistoval žádný silniční most, a tak měli Hlubočepští k dispozici několik přívozů. Nejvýznamnější z nich, tzv. „branický“, zřídila v roce 1835 pražská obec a na jeho prámek se přepravovaly i povozy. Branický přívoz se v roce 1950 stal součástí tzv. dovoleného přechodu a umožňoval až do roku 1974 přechod mezi pravobřežními a levobřežními linkami MHD.

Zrušen byl kolem roku 1978 v souvislosti s výstavbou Barrandovského mostu.

Roli v hlubočepské dopravě sehrála také železnice. Byly zde postaveny tři tratě, patřící původně různým společnostem. Nejstarší z nich, Česká západní dráha, uvedená do provozu 15. července 1862, však pro Hlubočepy v zásadě neměla význam, protože na zdejších katastru nikdy nezastavovala. Ze smíchovského ná-

ražního areálu vede od 3. července 1872 také vedlejší větev Buštěhradské dráhy do Hostovic. Proslavila se dvojicí zajímavých železničních viaduktů vysokých 21 a 23 metrů, kterými překonávala hlubočepské údolí. Pro své zvláštní umístění ve zdejších složitém terénu bývá často nazývána Pražským Semmeringem. Teprve třetí železniční trať (Pražsko–duchovská dráha), zprovozněná 12. května 1873, znamenala pro obec velký přínos, protože na ní bylo zřízeno i železniční nádraží. Právě to se stalo významným dopravním uzlem pro vápenky Prokopského a Dalejského údolí. Železnice v roce 1920 poskytovala šest párů spojů ve všední dny a v roce 1960 dokonce 14 párů spojů. Od 1. srpna 1928 byla zřízena alespoň zastávka Hlubočepy i na Buštěhradské dráze u pře-



Foto: Josef Karel

jezdu dráhy přes Sliveneckou ulici. Zpočátku zde zastavovalo 6 párů spojů v pracovní dny, v roce 1949 dokonce 10, ale později význam této zastávky klesal, přesto se udržela až do roku 1989, kdy byla zrušena a místo ní byla zřízena nová zastávka na Žvahově. Na přání obyvatel byla zřízena od 1. dubna 1933 zastávka i v Klukovicích (na Pražsko–duchovské dráze), ale její význam byl tak malý, že už v roce 1942 byla zrušena.

Už na sklonku 19. století se přes Zlíchov navrhovala stavba tramvajové tratě na Zbraslav. Projekt nebylo možné uskutečnit, protože by tramvaj tehdy musela třikrát úrovně křížovat železniční trať. Teprve od 16. července 1925 jezdily tramvaje až za zlíchovský lihovar k železničnímu nadjezdu a o dva roky později byla trať prodloužena ulicí Na Zlíchově až k přejezdu Pražsko–duchovské dráhy. Přes Zlíchov jezdily i četné autobusové linky ve směru na Chuchli a Zbraslav, o kterých jsme v našem seriálu již psali. Z vlastních Hlubočep se obvykle k tramvajím chodilo pěšky, pokud nebyl zájem využít železnici. Přesto i zde se našel soukromý podnikatel, který zajistil autobusové spojení. Byl jím Jindřich Morstein ze Slivence, který 27. května 1930 získal kon-

cesi pro autobusovou linku Smíchov – Hlubočepy – Holyně – Slivenc. Provozoval ve všední dny 9 párů spojů, navíc jeden v sobotu a 3 – 4 v neděli. Morsteinova linka se udržela zřejmě i během války, naposledy je o ní zatím prokazatelná zmínka v roce 1946.

Nové požadavky na dopravu přinesla výstavba Barrandova. Od 31. března 1933 jezdila z Václavského náměstí k filmovým ateliérům linka S. Po krátkodobém přerušení provozu v období mobilizace byla obnovena ve zkrácené trase bez vnitroměstského úseku s přestupem na tramvajovou konečnou Hlubočepy. Zajímavostí byla „rychlíková“ linka Q bez zastávek z Václavského náměstí k Terasám, jezdící v roce 1939 na přání majitele restaurace Ing. Václava Havla, který se zavázal hradit Elektrickým podnikům i případný schodek. Během války byl provoz linky S postupně omezován a v říjnu 1943 byl zastaven. Na naléhání barrandovských ateliérů byla v roce 1946 sice obnovena, ale jako značně ztrátová byla v následujícím roce opět zrušena. Dopravu zaměstnanců si pak zajišťovaly ateliéry samy jedním autobusem koupeným od Dopravního podniku. Když byla linka S v roce 1948 opět obnovena, zavázala se správa Československého státního filmu hradit jednu polovinu případného schodku. Těto povinnosti byly ateliéry zbyveny až k 1. lednu 1952 po tarifní reformě. (Tehdy linka S získala číselné označení 105.) Linka S byla v roce 1949 nejkratší autobusovou linkou DP (2,47 km), a dosahovala vzhledem k nepříznivému stoupání nejmenší cestovní rychlosti (14,82 km/h).

Hlubočepské údolí získalo přímé spojení MHD až od 3. září 1951 linkou H (později 104), končící nejdříve u přejezdu do Hlubočepích, od roku 1962 na Slivenecké. Linky 104 a 105 se v průběhu let vystřídal také v zajištění některých spojů do Klukovic.

Přes Barrandov začaly v roce 1979 jezdít i další autobusové linky MHD, obsluhující území připojená ku Praze v roce 1974 (Slivenc, Holyně, Lochkov, Radotín atd.).

Velké změny v MHD přinesla výstavba barrandovského sídliště, Barrandovského mostu a tzv. barrandovské výstupní komunikace (ulice K Barrandovu). Výstavba komplikovaně mimoúrovňové křižovatky na hlubočepském předmostí si vyžádala nejen přeložky komuni-

kací, ale i železničních tratí a zboření domků na Křenkově, včetně Červeného mlýna. Zanikla část staré barrandovské silnice s betonovým mostem přes Zbraslavskou silnici i zdejší železniční přejezd. Barrandovský most (původně most Antonína Zápotockého) byl dán částečně do provozu 20. září 1983 (jižní polovina s provizorním napojením), definitivně byla celá stavba dána do provozu 3. listopadu 1988. Mezitím byla na konci října 1985 zprovozněna i nová silnice K Barrandovu, která dočasně plní funkci vnějšího dopravního okruhu a patří mezi nejzatíženější komunikace v Praze.

Zahájení provozu metra v roce 1985 znamenalo pro Hlubočepy především prodloužení zdejších autobusových linek ke stanici Smíchovské nádraží a tradiční přestupní uzel u hlubočepské konečné tramvaje zanikl. Současně byla zavedena první autobusová linka na barrandovské sídliště. Jejich počet v průběhu dalších let vzrostl, ale hlavní tíhu dopravní obsluhy sídliště by měly v budoucnu převzít tramvaje.

V současné době přináší Hlubočepským nesnáze dlouhodobá výluka na Zlíchově, vyvolaná stavbou návazných komunikací tunelu Mrázovka. V této souvislosti není možná bez zajímavosti připomenout některá dlouhodobá přerušení tramvajového provozu do Hlubočep. 11 měsíců trvala v letech 1967 – 68 rekonstrukce Nádraží, 12 měsíců se v letech 1969 – 70 přestavoval po havárii nadjezd na Zlíchově, 17 a půl měsíce trvala výluka vyvolaná v letech 1983 – 1985 různými pracemi na hlubočepském předmostí Barrandovského mostu, 16 měsíců byl přerušen provoz při stavbě nového nadjezdu na Zlíchově a současná výluka na Zlíchově už trvá 22 měsíců (od roku 2000). A prakticky 3 roky trvaly různé výluky Hlubočepské a Barrandovské ulice v letech 1982 – 1985.

–pf–, –fp–

## Tramvaj na Václavském náměstí

Jak by se v nějaké soutěži hodnotila odpověď na otázku – vrátila se tramvaj na Václavské náměstí? Správná odpověď by byla ano, byť se jedná o tramvaj historickou a ne pojízdnou. Tento návrat se uskutečnil po téměř 21 letech, neboť provoz tramvajů na Václavském náměstí byl ukončen v prosinci roku 1980. Historické tramvaje se zde znovu objevily v noci z 19. na 20. června letošního roku a připomněly Pražanům onu krásnou éru dvou-nápravových vozů a v mnohých vzpomínkách i romantiku jízdy v nich.

Nápad, i komerční využití jsou dílem JUDr. Břínka, který v těchto historických vozech provozuje restauraci pod názvem „Café tramvaj 11“. Číslo linky je rovněž historické, neboť „jedenáctka“ dlouhá léta právě zde projížděla. Co se týče samotných vozů – motorový vůz evidenčního čísla 2077 byl majitelem restaurace odkoupen z Dopravního podniku Plzeň, kde byl dlouhá léta depován, vlečný vůz evidenčního čísla 1429 byl zapůjčen

z depozitáře střešovicke vozovny a na náklady provozovatele občerstvení restaurován.

Dnes, již po tříměsíčním provozu je zřejmé, že podnikatelský záměr se nejen zdařil, ale že i touto formou je Pražanům a návštěvníkům Prahy připomenut provoz tramvajů v těchto místech.

Kromě toho je zde možné využít malé směnárny, prodejny upomínkových předmětů s tematikou historie dopravy a je zde i objednávkové místo pro okružní jízdy historickou tramvají. Je mnoho cest, kterých je dobře pro propagaci Dopravních podniků hl. m. Prahy, akciové společnostem využít. Tato je jedna z nich. Byť se jedná o soukromou záležitost, vždy je pražská tramvaj přiřazena k naší společnosti. Proto i z těchto důvodů byla při realizaci tohoto projektu úzká spolupráce především při renovaci vozů a dodržení původnosti jejich vzhledu.

Ing. Milan Pokorný, ředitel o. z. ED



Foto: Petr Malík

## Metrem bude opět znít hudba

Poštěstí budou znít ve stanicích metra v předvánočním čase známé vánoční písně a koledy. Dopravní podnik se tak snaží zpříjemnit našim zákazníkům cestování v předvánočním čase plným shonu.

Přijďte i vy, zaposlouchajte se do krásných melodií a případně si i zazpívejte!

První koncert se uskuteční ve středu 5. prosince od

11 hodin ve vestibulu stanice metra Florenc na trati C. O týden později bude více než půlhodinové pásmo k vidění ve vestibulu stanice metra B Můstek od 15 hodin a závěrečný koncert bude na programu 19. prosince od 11 hodin ve stanici Muzeum mezi vstupy na nástupiště tratí A a C.

Stejně jako v předchozích letech vás budou svým

zpěvem těšit děti různého věku ze Základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Umělecké ulici v Praze 7.

Každý účastník si podobně jako v minulém roce odnese z koncertů malý dárek, proto si přijďte poslechnout krásné písně.

Na neděli 2. prosince je připravována další edice Mikulášské tramvaje, ale podrobnosti se v době uzávěrky tohoto čísla ještě domlouvaly, a tak sledujte pozorně informační letáky!

-bda-

## NAPSALI O NÁS

Dnes (19. 10. 2001)

Lidé chtějí sedadla napříč i podél

Část sedadel napříč a část sedadel podél stěny, tak možná budou vypadat nové vozy metra. „Rozhodnuto zatím ještě není, ale velmi se této představě blížíme,“ řekl generální ředitel Dopravního podniku Milan Houfek. Nové uspořádání sedadel by připadalo do úvahy u dvaceti souprav M1. Ty má Siemens začít dodávat na konci příštího roku.

Dnes (18. 10. 2001)

Lanovka bude jezdit až do noci

Děle do noci by měla od příštího roku jezdit lanovka na Petřín. Současně však zřejmě podraží. Pražští radní rozhodli, že lanovka by měla mít prodlouženou jízdní dobu. Zatím však není známo, kdy se tak stane. Časem by se však mělo jezdit až téměř do půlnoci. V současné době vyjždí poslední spoje v 20.45. Představitelé města si od toho slibují, že se podaří snížit počet aut, kterých sem večer přijíždí značné množství.

Večerník Praha (18. 10. 2001)

Jízdní řád aneb Održení od reality

Jste jedním z obyvatel Jižního Města či Hostivaře a máte dospívajícího či čerstvě dospělého syna či dceru, vracející se někdy ze zábavy domů noční dopravou? Tak se připravte na to, že po nynější úpravě nočních jízdních řádů o své dítětko můžete přijít. Bude se totiž bezhlavě vrhat pod kola automobilů svištících po noční Legerově respektive Sokolské třídě, protože mu noční tramvaj č. 57 nyní přijíždí na I. P. Pavlova v 0.41 a navazující autobus č. 511 odjíždí 0.43 hodin, tedy dvě minuty poté, avšak z opačné strany náměstí. Čekat na zelenou je v takovém případě naprostý luxus.

Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ: A:** Osidla; hovězí dobytek; vědomí; potřeba malíře; ochrana zboží. – **B. 1. díl tajenky:** podbradek; podpora. – **C.** Žlab; asijský stát; jméno Edisona; druh nápoje; později. – **D.** Doušek; duchovní; protáhlé boční zdi; tropický strom; lahodný pokrm; značka křemíku. – **E.** Název sykavky; rodový svaz; plocha (knižně); koupací nádob; dvoukolák; ukazovací zájmeno. – **F.** Tykvovitá bylina; mořský koryš; slechtic; drobný motýl; volání do telefonu. – **G.** Střešní vazba; směnečný ručitel; bavlněná látka; autor Kmotra; kmenový symbol. – **H.** Říční koryš; ruský „ten“; červená; jednoduchý stroj; dobrá víla; přitakání. – **I.** Předložka; dlouhý plášť bez rukávů; Vernův kapitán; bodavý hmyz; španělská polévka; vření. – **J.** Perský koberec; část Prahy; pohřební nosítka; pojítka; příjmení Vergília. – **K.** Domek plžů; zpěvohra; **3. díl tajenky.** – **L.** Soubor; email; podnožník; pouzdro na šípy; pobídka.

**SVISLE: 1.** Kozlík lékařský; šafrán. – **2.** Jižní plod; Asiat; ženské jméno. – **3.** Kuličkové počítadlo; český bájný kníže; pokoj. – **4.** Žací nástroj; jméno norských králů; výkvět. – **5.** Který (knižně); opasek (zastarale); část molekuly; značka arzenu. – **6.** Turek (knižně); zvuk vydaný kvočnou; švédská kladina. – **7.** Vyrábět látku; mongolský rolník; druh usně. – **8.** Kartagíne; značka benzinových čerpadel; buřič. – **9.** Ruský „od“; spojka; obnos; rovnost (zkratka). – **10.** Stanový dílec; pobřežní hráze; leník. – **11.** Iničiály filozofa Kanta; **2. díl tajenky;** ruský souhlas. – **12.** Prkenné stropy; sady; zrození. – **13.** Značka radia; jednotka síly; pruhy; značka bizmutu. – **14.** Tramvaj (hovorově); velké bolesti; drnčivý zvuk. – **15.** Hesla; domácí zvíře; opláchnout. – **16.** Slovensky „jak“; trochu; horské jezero. – **17.** Iničiály herce Oliviera; kurz 1:1; bájný svy-

carský hrdina; předložka. – **18.** Divadelní závěs; vysoký kopec; gáza. – **19.** Obuv; francouzský komik; lékařská potřeba. – **20.** Oddělení nemocnic; mládě prasete; železný sud. – **21.** Druh textilie; africký stát.

**Pomůcka:** naras, Tell.

PaedDr. Josef Šach

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 10: Mnich milosrdný je dnes stejně jako kdysi. (La Fontaine)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					

# Nízkopodlažních autobusů stále přibývá

Zkuste se vžít do role Pražana, který posledních pět let strávil mimo svou rodnou metropoli a nyní se po dlouhé době opět těší z jejich krás. Nezajímáte se přitom pouze o historické klenoty, ale neméně bedlivě sledujete, co se na stověžatě matičce měst změnilo; který dům má novou fasádu a kde zeje špinavá proluka, jaké nové restaurace byly otevřeny, zda přibýly parky a trávníky a jestli jsou ulice stále tak rušné jako v polovině devadesátých let. Pokud budete jen trochu pozorní, nemůže vám uniknout jedna zásadní změna v městské hromadné dopravě: nástup nových nízkopodlažních autobusů.

Pravidelným, každodenním cestujícím tato změna možná natolik zásadní nepříjde, ale i oni s potěšením vychutnávají komfort těchto nových akvizic vozového parku autobusů Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti. A to nemluví o všech cestujících, jejichž pohyblivost je ať již dočasně nebo dlouho-

době omezená (invalidé, starší občané, maminky s kočárky) – těm nízkopodlažní autobusy nejen zpříjemňují, ale též usnadňují běžný život, a to měrou výraznou.

Nástup nízkopodlažních autobusů do pražských ulic byl zpočátku velmi pozvolný. První z těchto nízkopodlažních vozidel nakoupil Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, v roce 1994, o rok později k němu přibyla trojice a v roce 1996 pětice dalších. V následujících letech pak začaly nákupy utěšeně narůstat a počet nízkopodlažních autobusů v našem vozovém

parku se prozatím ustálil na vysokém čísle 175 (dalších 50 vozidel by přitom mělo přijít ještě v letošním roce)! Jde bezesporu o pozitivní trend, který je v souladu například s dopravní politikou německých dopravních podniků sdružených ve svazu VDV. Podle údajů tohoto svazu tvořily nízkopodlažní autobusy v roce 1993 17 % vozového parku členských dopravních podniků VDV, v roce 1998 to bylo již 47 %. Lze předpokládat, že podíl nízkopodlažních vozidel bude dále narůstat, neboť současný trend nákupů nových autobusů nízkopodlažní typy upřednostňuje – v roce 1999 bylo v rámci VDV více než 69 % nově pořízených vozidel nízkopodlažních, u čistě městských autobusů dosáhl podíl nově pořízených nízkopodlažních vozidel v roce 1999 dokonce rekordních 96,1 %.

Rovněž Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, se snaží tento trend, jenž přináší našim zákazníkům kvalitnější a pohodlnější možnosti cestování, zohledňovat: v posledních letech výrazně stoupl podíl nízkopodlažních vozidel jak při nákupu nových autobusů (v roce 2000 se dokonce nakoupily pouze nízkopodlažní autobusy), tak při vypravování spojů. Dnes je z celkového počtu stopětasedmdesáti nízkopodlažních autobusů (172 značky Karosa – Renault City Bus, 3 značky Neoplan), každý pracovní den garantovaně vypravováno 129 vozů. To znamená, že garantované spoje zajišťované nízkopodlažními autobusy představují dnes 18,5 % všech standardních (nekloubových) spojů vypravovaných pražským Dopravním podnikem v pracovní dny, jinými slovy, téměř každý pátý vypravovaný standardní autobus je nízkopodlažní!

Nízkopodlažní autobusy zajišťují provoz na jednadvaceti ze stonedapadesáti městských linek provozovaných Dopravním podnikem hlavního města Prahy, akciovou společností. Na jedenácti z nich (linky č. 102, 117, 130, 131, 135, 151, 166, 184, 193, 234 a 239) jezdí výhradně nízkopodlažní vozidla, na ostatních linkách jsou tyto autobusy nasazovány pouze na vybraná pořadí.

Foto: Josef Karel



## O VZDĚLÁNÍ VLASTNÍMA OČIMA

U většiny z nás uplynul delší nebo kratší čas od doby, kdy jsme opustili školní lavice. Mnozí se i po mnoha letech v zaměstnání věnují tomu, co vystudovali. Jiní naopak mírně změnili svou profesi tak, jak si s nimi pohrával životní osud. Je to běžná, dá se říci každodenní realita, se kterou se všichni setkáváme.

V žurnalistice platí jeden možná krutý, ale mnohdy pravdivý slogan: „Večer není nic staršího, než ranní noviny.“ U znalostí a vzdělávání není zastarávání informací tak rychlé, ale rozhodně ho nelze podceňovat. Pokud jsme školní škamna opustili teprve v nedávné době, porovnáváme teoretické znalosti s těmi praktickými a snažíme se nejnovější poznatky vědy uplatnit. Jak se ponoříme do každodenní reality, zabředáváme stále více do zavedených postupů a náš obzor se pomalu a jistě zužuje. Nic zvláštního, v odborné literatuře na toto téma zcela jistě najdeme mnohastránkové statě, které se naznačeným tématem zabývají ze všech stran.

Proto by každý člověk měl jednou za čas absolvovat školení, kde by se seznámil s novinkami ve svém oboru

a s tím, jaké jsou trendy nejen u nás, ale i v zahraničí. Nemělo by to být několik desítek minut nezáživné přednášky, která je pro účastníky nutným zlem, ale aktivní zapojení se do debaty a nastínění několika otázek, nad kterými bude účastník ještě několik dní přemýšlet a navedou ho změnit zaběhané stereotypy.

Bohužel, v naší společnosti se s uvedeným postupem téměř nesetkáváme. Ve spolupráci s „našimi“ vzdělávacími zařízeními jsou připravovány přednášky o novinách v legislativě, které se nás bezprostředně dotýkají. Vyškolení jsou pracovníci, kteří v této problematice pracují, aby nedělali chyby a nevystavovali naši společnost zbytečným postihům.

Školení, rozvíjející schopnosti a odbornou zaměstnanců, zcela absentují. Je to zvláštní, protože lidské zdroje jsou to nejzávažnější a nejdůležitější, co každá firma vlastní, bez ohledu na její postavení ve společnosti.

Kvalitní a moderní postupy a technologie zavedou jen ti, kteří se dokážou v dané problematice bez nejmenších problémů orientovat. Každá dnes zaváděná novinka zna-

mená vynaložení nemalých finančních prostředků, a proto okamžitě po dodání musí přinášet hmatatelné výsledky.

Druhou stránkou věci je hodnocení a motivace. Už i v našich krajích začíná být běžné, že pracovníci jsou pravidelně hodnoceni. S těmi nejlepšími je nadále pracováno na jejich rozvoji tak, aby co nejvíce přispívali ku prospěchu firmy. Je jim nabídnut rozvojový vzdělávací program. Pokud ho zvládnou a plní na výbornou své úkoly, mají zajištěn postup a jsou vystavováni novým výzvám. V tu chvíli se chce pracovník vzdělávat i sám, aby si se vším poradil.

Podle měho, většina pracovníků naší společnosti přijme tento příspěvek jako nepovedený článek z oblasti sci-fi. Já jen mohu namítnout, že už před patnácti lety v Československu vycházely knihy, které výše naznačený postup popisovaly. Někde zřejmě zůstaly zakázanou literaturou.

Co vy na to?

Přeji co nejméně plískanic na ulicích, ale i v duši.

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V listopadu 2001 oslaví 60. narozeniny:

Martin Konečný – M, správa o. z. (32),  
Štefan Pollák – M, služba technolog. zařízení (26).

### V listopadu 2001 oslaví 50. narozeniny:

Zdeněk Dítě – M, dopravní úsek (22),  
Jiří Hýnek – M, služba sdělov. a zabezpečovací (27),  
Jiří Kasal – A, garáž Klíčov (31),  
Vladimíra Konrádová – ED, provozovna Žižkov (31),  
Petr Ležatka – ED, provozovna opravna tramvají (30),

František Madron – A, garáž Kačerov (13),  
Jiří Malý – ED, provozovna opravna tramvají (31),  
Jan Olejár – ED, provozovna Strašnice (22),  
Alena Pazderníková – M, služba ochran. systému (16),  
František Plamínek – ED, odbor kontrola provozu (28),  
Jan Rejšek – A, garáž Kačerov (26),  
František Šimon – A, garáž Vršovice (29),  
Jaroslav Šimonek – A, DOZ Hostivař (31),  
Vlasta Šmolíková – ED, provozovna Vokovice (28),

Jiří Ulrich – A, garáž Vršovice (22),  
Pavel Zemánek – ED, odbor energetika (28).  
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být uvedeni) srdečně blahopřejeme.

### Do starobního důchodu odešli:

Marie Endrštová – ED, odbor doprava a JŘ (28),  
Vladimír Kalina – ED, provozovna Strašnice (43),  
Jaroslava Řezáčová – Ř, odbor přepravní kontroly (22).  
Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.