



Vážení spolupracovníci,

máme před sebou poslední dny roku, se kterými k nám přichází sváteční a oboustranně příjemná atmosféra. V kruhu svých nejbližších oslavíme vánoční svátky, pro mnoho z nás jedny z nejhezčích okamžiků v roce.

Městskou hromadnou dopravu a její služby vyhledávají naši zákazníci nepřetržitě, a tak všem našim pracovníkům není umožněn sváteční odpočinek. Proto mé upřímné poděkování směřuje především těm, kteří ve svátečních dnech obětují část svého soukromí ve prospěch spokojenosti našich klientů.

Mé poděkování však patří všem pracovníkům naší společnosti za vykonanou práci v právě končícím roce 2001. Věřím, že váš poctivý a iniciativní přístup k plnění povinností bude samozřejmostí i v následujícím období, kdy budeme postaveni před ještě náročnější úkoly.

Vám i Vašim blízkým chci popřát jménem představenstva, vedení společnosti i jménem svým, spokojené a klidné prožití vánočních svátků a do roku 2002 mnoho zdraví, spokojenosti a osobních i pracovních úspěchů.

*Ing. Milan Houfek, předseda představenstva a generální ředitel
Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti*

Obnova vozového parku metra v nejbližších letech

Obnova původního vozového parku metra, který donedávna tvořily výhradně vozy ruské výroby typu 81-71, probíhá dvěma způsoby. Jednak jsou to rekonstrukce vozů typu 81-71, které po najetí stanoveného počtu kilometrů jsou vyřazovány z provozu, jednak je to nákup nových vlaků metra typu M1.

Rekonstrukce

Tento proces byl zahájen přibližně v polovině devadesátých let, kdy bylo rozhodnuto o výrobě prototypového vlaku 81-71M. Výsledkem několikaletého snažení bylo schválení změny na drážním vozidle v roce 1999. Schválení prototypu umožnilo zahájit výrobu prvních sedmi sériových rekonstruovaných vlaků (výroba ve Škodě Dopravní technika), které byly jedinou alternati-

vou obnovy v době, kdy nastaly vážné problémy s výrobou nových vlaků M1. Na jaře letošního roku byl předán poslední, sedmý vlak. Všechny vlaky z této první série jsou určeny pro trať metra C. Po instalaci zabezpečovacího zařízení Matra PA135 byl Drážním úřadem povolen zkušební provoz s cestujícími se třemi vlaky, který je v současnosti v závěrečné fázi. Po jeho úspěšném ukončení se předpokládá schválení změny na drážním vozidle a zařazení všech sedmi vlaků do běžného provozu bez omezení.

Rekonstrukce dále pokračují, s tím rozdílem, že budou upravovány pro zabezpečovací zařízení SOP-2P, kterým bude vybavena trať A. Rekonstruované vlaky tak postupně nahradí všechny vlaky 81-71 na této trati. Ani

tím rekonstrukce neskončí.

Bude pokračovat náhrada stávajících vlaků 81-71 po najetí limitního počtu kilometrů i na trati B. Rekonstruované vlaky na této trati budou vybaveny příslušným zabezpečovacím zařízením, jehož modernizace bude i zde podmínkou pro nasazení moderních vozů s pulzním řízením. Na trať B se pak postupně, po příslušných úpravách, přesunou i rekonstruované vozy z tratí A a C, kde je nahradí vozy nové. Rekonstrukce by měly podle současných předpokladů pokračovat i po roce 2005.

Nové vlaky M1

Na základě kupní smlouvy na dodávku 22 pětivozových elektrických vlaků metra, která byla podepsána

122	Trasa	PRÁVNÍKOVÉ ČASY (h)	ČASOVÝ ÚKON	MOŽNOSTI
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	06:00 - 06:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	06:15 - 06:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	06:30 - 06:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	06:45 - 07:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	07:00 - 07:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	07:15 - 07:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	07:30 - 07:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	07:45 - 08:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	08:00 - 08:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	08:15 - 08:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	08:30 - 08:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	08:45 - 09:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	09:00 - 09:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	09:15 - 09:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	09:30 - 09:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	09:45 - 10:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	10:00 - 10:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	10:15 - 10:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	10:30 - 10:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	10:45 - 11:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	11:00 - 11:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	11:15 - 11:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	11:30 - 11:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	11:45 - 12:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	12:00 - 12:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	12:15 - 12:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	12:30 - 12:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	12:45 - 13:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	13:00 - 13:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	13:15 - 13:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	13:30 - 13:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	13:45 - 14:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	14:00 - 14:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	14:15 - 14:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	14:30 - 14:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	14:45 - 15:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	15:00 - 15:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	15:15 - 15:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	15:30 - 15:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	15:45 - 16:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	16:00 - 16:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	16:15 - 16:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	16:30 - 16:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	16:45 - 17:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	17:00 - 17:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	17:15 - 17:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	17:30 - 17:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	17:45 - 18:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	18:00 - 18:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	18:15 - 18:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	18:30 - 18:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	18:45 - 19:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	19:00 - 19:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	19:15 - 19:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	19:30 - 19:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	19:45 - 20:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	20:00 - 20:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	20:15 - 20:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	20:30 - 20:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	20:45 - 21:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	21:00 - 21:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	21:15 - 21:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	21:30 - 21:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	21:45 - 22:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	22:00 - 22:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	22:15 - 22:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	22:30 - 22:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	22:45 - 23:00	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	23:00 - 23:15	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	23:15 - 23:30	12	
122	Černý Větvík - Praha hl. n.	23:30 - 23:45	12	
122	Praha hl. n. - Černý Větvík	23:45 - 00:00	12	

Tvorba jízdních řádů novým softwarem

4

Modernizovaná tramvaj T3P

11



Zajímavé pracoviště o. z. ED

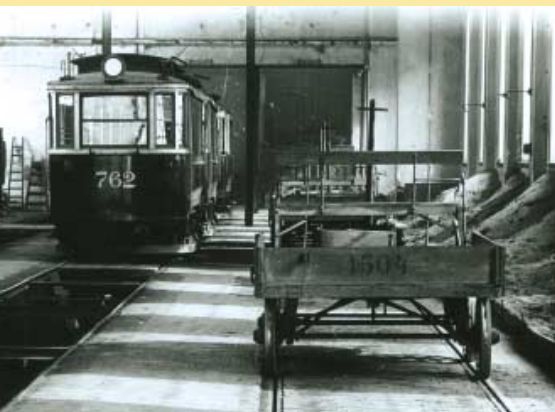
12

Doprava o Vánocích a na Silvestra 2001

17



Po celou svoji historii tramvaje opravdu potřebovaly ke své jízdě písek. Důvod je jednoduchý. Zejména pamětníci starých tramvají (a pochopitelně i dnešní cestující) si jistě nejdnou všimli, že při jízdě do kopce kola tramvají na hladkých kolejničních občas prokluzovala, a to nejen v zimních měsících, kdy bývají koleje namrzlé. I spadané listí nebo velká voda dokáže vykonat své. „Nastane-li za vlhké povětrnosti nebo za náledí klouzání kol, má řidič mírně pískem koleje posypati a kdyby tím dostatečně pomoci nebylo, má kliku regulační stavěti nazpět, po případě až na prvý stupeň a potom opět pomalu až na onen stupeň zapínací postupovati, na kterém kola ještě pořádně zabírají,“ psalo se ve Služebních instrukcích pro službu při elektrické dráze královského hlavního města Prahy z roku 1897.



Na tomto snímku z karlínské vozovny je dobře vidět starý způsob skladování a sušení písku. Docela obyčejná hromada u zdi.

Při jízdě z kopce (ale někdy i na rovině) existovalo nebezpečí, že se tramvaj při brzdění dostane do smyku a nezastaví tam, kde to měl řidič v úmyslu. Dopravních nehod způsobených smykem bylo v historii víc než dost. V obou případech pomáhá zlepšit přílnavost kola ke kolejničnímu prysypávání písku ze zvláštních zásobníků v tramvajových vozech. Písek se do nich doplňoval vždy při denní údržbě ve vozovně. Protože především v zimním období bývala písku poměrně velká spotřeba, bylo ho nutné do sypačů doplňovat průběžně. Samozřejmě u výstavby konečných zastávek tramvají se proto staly dřevěné bedny naplněné pískem, ze kterých si osádka vlaku mohla zásobu doplnit. Používání ručních či mechanických sypačů řidičem bývalo jednou ze dvou možností, jak potřebné posypání kolejí zajistit. V zimním období se v pražských ulicích objevovala zvláštní skupina zaměstnanců – sypači kolejí, kterým v případě potřeby pomáhali také tzv. kárkaři – čističi kolejí. Podle výnosu Generální inspekce rakouských drah č. 701 z 27. března 1907 byla především na sypačích kolejí hlavní tíha zajišťování sjízdnosti tratí při nepříznivém stavu kolejí, což pocho-



Bedna na písek ve vozovně Smíchov kolem roku 1922. Z takových (ale tvar není podmínkou) se doplňovaly zásoby v sypačích písku ve vozech. Ve srovnání se zařízením, o kterém jsme psali v minulém DP-KONTAKTu, se tu zcela jistě hodně prašilo.

Tramvaj potřebuje k jízdě písek

pitelně nezbavovalo řidiče povinnosti v případě potřeby sypat si sám. Vedení Elektrických podniků proto každoročně oběhákem nebo jiným interním nařízením vyhlášovaly termíny, od kdy se sypači kolejí na tratích objeví, či kdy jejich služba končí.

Sypači a kárkaři byli přidělováni na konkrétní linky a měli přesně vymezeny své úseky. Například v roce 1911 se o sjízdnost tratě pro linku č. 2 staralo 18 kárkařů a 18 sypačů kolejí. Délka linky byla 9 kilometrů a na jednoho pracovníka tak připadal teoreticky úsek v délce 250 metrů. Nesypala se ovšem celá trať, ale podle zmíněného nařízení Generální inspekce jen úseky se stoupáním větším než 35 promile.

Zvláštní postavení mezi tramvajovými tratěmi vždy zaujímal úsek z Klárova Chotkovou silnicí na Hradčany, kde ministerstvo železnic nařídilo celoroční přítomnost sypačů, a také po roce 1930, kdy bylo toto nařízení zrušeno (vzhledem k tomu, že všechny vozy na Hradčany byly vybaveny mechanickými sypači písku), zde byla „zimní sezóna“ vždy z bezpečnostních důvodů o něco delší.

Sypači kolejí vykonávali velmi náročnou práci a „svůj“ písek měli uskladněn ve zvláštních bednách podél tratě. Pokud jste navštívili naše střešovicé muzeum, všimli jste si patrně skleněné vitríny, ve které je právě figurína sypače písku, či jak se jim později říkalo – „pochůzkáře na trati“. Můžeme si zde odcitovat z popisku vitríny, jak jejich práce vypadala: Neustále protahoval „dloubákem“ kolejový žlábek, který se zanášel pískem, blátem a smetím. Při správném nastavení „dloubáku“ se písek ze žlábků dostal



Dnes poněkud nezvyklý pohled na písková sila ve vozovně Pankrác z tehdy ještě neexistující ulice Na Veselí.

na hlavu kolejničky. Pokud toto nestačilo, prováděl se posyp novým pískem ze zásobníku „ledviny“ lopatkou do kornoutu „cukřenky“. Zásobník měl pochůzkář zavěšený na zádech (plný vážil asi 40 kg) a pravou rukou nabíral písek a sypal ho do kornoutu. Ten držel levou rukou, kterou současně reguloval množství posypu, který padal na kolej. Pískem se muselo šetřit tzv. „od bedny k bedně“. Zatímco se protahovaly koleje obě, posyp byl prováděn jen na vnitřních kolejničkách, aby děle vydržel (zejména kvůli ojíždění automobily v pozdějších letech). Při čištění a sypání chodili pochůzkáři vždy proti příjíždějícím tramvajím, aby se s řidiči navzájem viděli.

Tato náročná profese zanikla definitivně v zimě 1973/1974. Skončili tedy současně se starými tramvajemi, protože nové už měly nezávislé kolejničové brzdy. To ovšem pochopitelně neznamenalo, že by skončilo sypání kolejniček řidičem.

Písek, který se k tomuto účelu používal, býval buď kopaný (ve dvacátých letech pocházel nejčastěji z pís-

kovny v Šutce), který se dovážel povozy přímo do vozoven, nebo šlo o písek říční, který se přivážel nákladními loděmi na pražské náplavky. Na počátku 20. let se vykládal z lodí na Výtoni, odkud jej odváželi povozníci před vyšehradskou radnicí, kam vedla opuštěná kolej (pozůstatek tratě provozované sem v letech 1898 až 1910), takže zde bylo možné bez problémů odstavit tramvajový nákladní vůz, „loru“. Odtud byl písek rozvážen do jednotlivých vozoven. Jen v roce 1927 bylo do tramvajo-



Tak vypadá dnešní sušení písku ve vozovně Hloubětín.

Foto: Petr Malík

vých vozoven rozvezeno 3020 krychlových metrů písku.

Písek určený k sypání na koleje musel být suchý, což dříve, především v zimním období, ve vozovně znamenalo určité potíže s místem. Sušil se běžně na podlaze a přehazoval se ručně. Při rozšíření vozoven Střešovic a Žižkov ve dvacátých letech se už pamatovalo i na uskladnění písku ve zvláštních, byť poměrně malých místnostech. V roce 1928 se uvažovalo o stavbě velkých provizorních skladů písku ve vozovně Strašnice, ale s blížící se přestavbou vozovny byl projekt odvolán.

Velkou novinkou v uskladnění písku přinesla vozovna na Pankráci v roce 1927. Byla v ní postavena dvě velká síla vybavená nákladními výtahy, dopravujícími písek do jednotlivých buněk síla. Každý výtah byl schopen do síla dopravit asi 7 krychlových metrů písku za půl druhé hodiny. Zřízení pankráckých sil uspokojivě řešilo skladování písku, ale zůstal problém s jeho sušením. Teprve v roce 1960 se začala stavět specializovaná sušička písku v areálu vozovny Hloubětín, dokončená v září 1961. Zahrnovala kryté prostranství pro skladování dovezeného mokrého písku, který se zde předsoušel vlastně stejným způsobem jako dříve ve vozovně. K vlastnímu sušení byla určena rotační pec. Celé zařízení fungovalo bez větších problémů tři desetiletí a sloužilo pro potřeby všech dopravních provozoven i pro doplňování zásobníků písku na konečných zastávkách tramvají.

Až v devadesátých letech bylo nezbytné sušičku rekonstruovat. V zimním období 1995–96 byly vyměněny elevátory suchého i mokrého písku, šnekový dopravník mokrého písku a pohon vlastního sušičkového bubnu. Byl instalován nový separátor suchého písku a nové odprašovací zařízení sušičky. Došlo tak k potřebnému snížení prašnosti při manipulaci a ke zvýšení kvality sušeného písku o zrnitosti 0,4 až 3 mm. Spotřeba sušeného písku v průběhu let stále stoupala, zvláště po zahájení provozu vozů KT8D5 a T6A5. V současné době spotřebují tramvaje kolem 1 400 krychlových metrů za rok. Výkon sušičky písku je přibližně 0,6 metrů krychlových za hodinu a její kapacita je tak plně vytížena. Pro zajímavost dodejme, že dnes je do hloubětínské sušičky dovážen kopaný praná písek z pískovny Sojovice. Dříve bylo samozřejmě, že písek do vozoven a na konečné rozvážely nákladní tramvaje, dnes se musíme spoléhat na nákladní automobily.

Mgr. Pavel Fojtík
Foto: Sbirka autora

Obnova vozového parku metra v nejbližších letech

v červenci 1995 s „Konsorciem Vozidla Metro Praha“, byl zahájen vývoj a výroba nového vlaku metra typu M1. Podle původního znění kupní smlouvy měl být provozuschopný prototyp předán Dopravnímu podniku v září 1998 a dodávka všech 22 vlaků ukončena v září 1999. Shodou různých okolností, z nichž rozhodující bylo vyhlášení konkurzu na výrobní závod ČKD Dopravní systémy, a. s., došlo k téměř tříletému skluzu ve výrobě. V současné době je však možné hodnotit situaci v ČKD Dopravní systémy jako stabilizovanou a výroba pokračuje v souladu se schváleným harmonogramem. Rozhodujícím momentem, který umožnil plný rozběh výroby, bylo vydání typového osvědčení pro vlak M1 Drážním úřadem v květnu letošního roku.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost již převzal 14 kompletně dokončených vlaků a do poloviny listopadu letošního roku 13 z nich zařadil do zkušebního provozu (jeden vlak byl poskytnut výrobcí pro zkoušky upravené ventilace).

Výdaje na tuto investiční akci mohou dosáhnout výše 4,95 miliardy Kč a v současné době tuto částku nelze přesně stanovit, protože tři pětiny ceny kontraktu jsou placeny v markách (respektive v eurech), jejichž hodnota je závislá na aktuálním kurzu v době platby faktury.

S blížícím se koncem výroby 22 vlaků metra (1. série) se stala aktuální otázka pokračování výroby (další série). Situace u výrobce ČKD Dopravní systémy se poněkud zkomplikovala několikrát odloženou koupí tohoto podniku Siemensem AG. Dopravní podnik po ujištění, že ke koupi dojde, proto oslovil jako budoucího výrobce právě Siemens AG a vyzval jej k podání nabídky na výrobu 20 pětizvozkových elektrických vlaků metra schváleného typu M1. Mezitím byla uzavřena mezi správcem konkurzní podstaty ČKD Dopravní systémy a společností Siemens AG kupní smlouva. Siemens AG na základě výzvy zaslal nabídku, kterou Dopravní podnik přijal a bylo zahájeno jednání o oboustranně přijatelném znění smlouvy o smlouvě budoucí. Tato smlouva byla dojedná-

na a začátkem října letošního roku připravena k podpisu. Na základě souhlasu představenstva naší společnosti a následně usnesení Rady hl. m. Prahy byla smlouva o smlouvě budoucí podepsána statutárními zástupci Dopravního podniku a Siemens AG ve čtvrtek 25. října 2001 v primátorském salonku pražské radnice. Vedení města této smlouvě přikládá velkou důležitost, o čemž svědčí místo podpisu a účast jeho zástupců při něm.

Smlouva o smlouvě budoucí zavazuje naši společnost uzavřít ve stanovené době a za dojednaných podmínek kupní smlouvu. Rozpracování podmínek kupní smlouvy je předmětem dalších jednání. Cena kontraktu je stanovena jako pevná (část plateb bude v korunách a část v eurech) a její výše se pohybuje kolem 4,5 miliardy Kč. Na zajištění financování tohoto kontraktu, vzhledem

Přehled nasazení nových a rekonstruovaných vlaků do provozu metra:				
trať	současný stav (listopad 2001)		předpokládaný stav ke konci roku 2004	
	poč. vlaků	typ	poč. vlaků	typ
Trať A	20	81-71	24	81-71M
Trať B	40	81-71	7 + 40	81-71M 81-71
Trať C	13 + 3 + 22	M1 81-71M 81-71	42	M1

Tento přehled dokumentuje předpokládané změny skladby vozového parku metra porovnáním stavu ke konci letošního roku a ke konci roku 2004 na základě



Foto: Petr Malík

k nedostatku jiných zdrojů (státní a městský rozpočet), je vypsaná obchodní veřejná soutěž. Po vyhodnocení nabídek zájemců bude pak rozhodovat hlavní město Praha o nejhodnější nabídce. Tato série 20 nových vlaků M1 by měla doplnit současně dodávané nové vlaky M1 na trati C, kde pak budou provoz zajišťovat pouze nové vlaky, a to včetně budovaného provozního úseku do stanice Ládví.

současných vědomostí. V letošním a příštím roce se bude o. z. Metro ještě vyrovnávat s nedostatkem provozuschopných vlaků. Teprve po roce 2003 se stavy doplní tak, že postupně bude možné omezovat pásmový provoz na tratích metra a vrátit se k intervalům před uvedením do provozu trati IV. B v roce 1998.

Zdeněk Krist, technický úsek ředitelství

Jaká je současná situace s novými soupravami typu M1?

Situace s novými soupravami se mění každý den, a tak raději hned v úvodu sdělujeme, že uvedené údaje byly platné ke 14. listopadu letošního roku. K tomu dni bylo na teritoriu odstěpného závodu Metro 18 nových souprav typu M1.

Soupravy ve zkušebním provozu s cestujícími:

Soupravy č. 1 až 13 byly již převzaty a připraveny nebo zařazeny do zkušebního provozu s cestujícími. Protože tyto soupravy jsou provozovány v tzv. konvoji pro 7 vlaků, je v současné době provozní potřeba pokryta a souprava č. 1 byla odstavena pro zkušební montáž konečné úpravy ventilace prostoru pro cestující, kterou v depu Hostivař provádí ČKD Dopravní systémy.

Souprava č. 14 měla 13. listopadu konečnou přejímku mezi Konzorcium Metro Praha (zhotovitel vozů) a Dopravním podnikem. O dva dny později již absolvovala plánovaný výkon podle grafikonu.

V polovině listopadu letošního roku bylo tedy pře-

vzato 14 souprav. Připraveno nebo zařazeno do zkušebního provozu s cestujícími bylo 13 souprav (1. souprava odstavena na úpravy ventilace).

Všechny soupravy, které již jsou, a i budou zařazeny do provozu s cestujícími, mají provizorní úpravu ventilace prostoru pro cestující.

Soupravy ve fázi zkoušek a zprovoznování:

Souprava č. 15 dokončila statické a dynamické testy a 8. a 9. listopadu splnila provizorní přejímku zabezpečovacího zařízení PA 135. Byla zpracována příslušná dokumentace, která bude předána Drážnímu úřadu pro následné vystavení průkazů způsobilosti zabezpečovacího zařízení. Potom bude provedena zkouška ověření technické způsobilosti. Předpokládaný termín zkoušky byl 21. listopadu. Do 30. listopadu měla být souprava připravena k nasazení do zkušebního provozu s cestujícími.

Souprava č. 16 dokončila zkoušky skupiny 4, 9. listopadu úspěšně splnila osmihodinovou spolehlivostní zkoušku a ověření zábrzdňných drah na zkušební trati depa Kačerov. Nyní probíhají procedury MATRA bez a pod napětím.

Souprava č. 17 ukončila zkoušky skupiny 3 a v týdnu od 12. listopadu byly zahájeny jízdní zkoušky skupiny 4 na zkušební trati depa Kačerov.

Souprava č. 18: z 9. na 10. listopadu byl proveden přetah z výrobního závodu do depa Kačerov, v týdnu od 12. listopadu byla prováděna montáž radiostanice, digitálního hlásiče, tachografu a povinné výbavy (provádí o. z. Metro), Konzorcium Metro Praha provede výchozí revizi elektro a zahájí zkoušky skupiny 3.

Soupravy ve výrobním závodě ČKD Dopravní systémy:

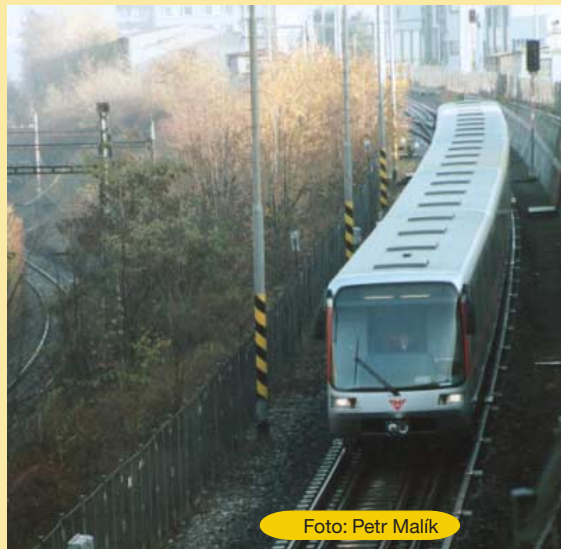


Foto: Petr Malík

Souprava č. 19 je montážně dokončena, provedeny jsou zkoušky skupiny 2 ve výrobním závodě, konzorcium požadovaný termín přetahu z výrobního závodu do depa Kačerov byla noc ze 16. na 17. listopadu letošního roku.

Souprava č. 20 – montážně dokončena, dokončeny zkoušky skupiny 1 (jednotlivé vozy), plánované dokončení zkoušek skupiny 2 bylo v týdnu od 12. listopadu 2001. Konzorcium signalizovaný termín přetahu z výrobního závodu do depa Kačerov byl v noci z 30. listopadu na 1. prosince.

Souprava č. 21 – montážně dokončena, jednotlivé vozy na zkouškách skupiny 1.

Souprava č. 22 – probíhá konečná montáž a v době uzávěrky bylo hotovo přibližně 90%.

Závěrem lze konstatovat, že harmonogram dodávek nových souprav je s přesností několika dnů plněn.

Ing. Vladimír Bílek, o. z. Metro



Foto: Petr Malík

Když jsme v roce 1999 při výběrovém řízení na nový ASW jízdní řády měli možnost shlédnout nabízené produkty přihlášených firem, nikdo z nás nevěřil, že tento původně jednoduchý software, spíše vhodný pro malé dopravní podniky, po roce a půl vzájemných konzultací a „bitev“ s vítěznou firmou CHAPS dozná takových změn, že bude pro konstruktéry a doufáme, že i pro ostatní uživatele, nabízet nové možnosti a větší uživatelský komfort.

Z pohledu konstruktéra grafikonů se jedná zejména o možnost současného otevření několika grafikonů, a to v každém ze tří pohledů – grafická verze, numerická verze a oběh vozidel. Novinkou přímo revoluční je funkce nazvaná „multigraf“. Tato funkce umožňuje pracovat v jednom okně s více grafikonů současně, čehož lze s výhodou využít při tvorbě grafikonů pro svazky linek v okrajových a příměstských oblastech města. V těchto svazcích totiž zpravidla vozy obsluhují více linek během jedné směny a jejich výkon je tak rozdělen mezi několik linkových grafikonů. Multigraf pak umožňuje v jednom okně sledovat tyto vozy, což je nezbytné pro řešení přestávek na jídlo a oddech, bezpečnostních přestávek, střídání a podobně. Uživatel má také možnost sle-

Nový vzhled zastávkového jízdního řádu:

122		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha			
Terminální jízdní řád		PRACOVNÍ DEN (1)	SOBOTA (2)	NEDĚLE (3)	PRŮBĚH LÁZDNÍ
1	ORHOV	4:30:30			4
2	Průmysl	5:30, 11, 21, 30, 39, 48, 57, 59			6
3	U Konečnického	6:30, 20, 30, 39, 47, 55, 63, 69			8
4	Voška	7:30, 15, 27, 42, 57			7
5	U Dávkov	8:11, 21, 30			8
6	Čestná	9:11, 21, 30			9
7	U Štěrbohova náměstí	10:11, 21, 30			10
8	Dělnická	11:11, 21, 30			11
9	K Otčenášské nábřeží	12:11, 21, 30			12
10	Nad Hřbitovem	13:11, 21, 30			13
11	Střelka	14:11, 21, 30			14
12	Hutěbová zastávka	15:11, 21, 30			15
13	Hutěbová	16:11, 21, 30			16
14	Náměstí Hrdinů	17:11, 21, 30			17
15	NÁPRAŽÍ HOŠŤOVÁ	18:11, 21, 30			18
16	Slavkov	19:11, 21, 30			19
17	V Černé	20:11, 21, 30			20
18	Měškov	21:11, 21, 30			21
19	Konec	22:11, 21, 30			22
20	Konec	23:11, 21, 30			23
21	LEČKA	24:11, 21, 30			24

Nový vzhled vozového jízdního řádu – u přejezdových linek lze pro tisk využít dvě varianty

Dopravní podnik Městská doprava Praha, ul. Vězeňská 15, Praha 10																																		
Číslo linky	Terminál	Směna	Dejvice	Pracovní den																														
101	122	1	Dejvice	Pracovní den																														
Typ vozu	Typ linky	Číslo linky	Číslo linky	Číslo linky																														
Typ vozu 14	Typ linky 2	Číslo linky 1128	Číslo linky 1128	Číslo linky 1128																														
<table border="1"> <tr> <th>Směna</th> <th>1128</th> <th>1128</th> <th>1128</th> <th>1128</th> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:00</td> <td>7:05</td> <td>1:45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:00</td> <td>7:10</td> <td>1:50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:00</td> <td>7:15</td> <td>1:55</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:00</td> <td>7:20</td> <td>2:00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:00</td> <td>7:25</td> <td>2:05</td> <td></td> </tr> </table>					Směna	1128	1128	1128	1128	Dejvice	1:00	7:05	1:45		Dejvice	1:00	7:10	1:50		Dejvice	1:00	7:15	1:55		Dejvice	1:00	7:20	2:00		Dejvice	1:00	7:25	2:05	
Směna	1128	1128	1128	1128																														
Dejvice	1:00	7:05	1:45																															
Dejvice	1:00	7:10	1:50																															
Dejvice	1:00	7:15	1:55																															
Dejvice	1:00	7:20	2:00																															
Dejvice	1:00	7:25	2:05																															

Dopravní podnik Městská doprava Praha, ul. Vězeňská 15, Praha 10																																		
Číslo linky	Terminál	Směna	Dejvice	Pracovní den																														
101	122	2	Dejvice	Pracovní den																														
Typ vozu	Typ linky	Číslo linky	Číslo linky	Číslo linky																														
Typ vozu 14	Typ linky 2	Číslo linky 1128	Číslo linky 1128	Číslo linky 1128																														
<table border="1"> <tr> <th>Směna</th> <th>1128</th> <th>1128</th> <th>1128</th> <th>1128</th> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:15</td> <td>7:20</td> <td>2:00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:15</td> <td>7:25</td> <td>2:05</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:15</td> <td>7:30</td> <td>2:10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:15</td> <td>7:35</td> <td>2:15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dejvice</td> <td>1:15</td> <td>7:40</td> <td>2:20</td> <td></td> </tr> </table>					Směna	1128	1128	1128	1128	Dejvice	1:15	7:20	2:00		Dejvice	1:15	7:25	2:05		Dejvice	1:15	7:30	2:10		Dejvice	1:15	7:35	2:15		Dejvice	1:15	7:40	2:20	
Směna	1128	1128	1128	1128																														
Dejvice	1:15	7:20	2:00																															
Dejvice	1:15	7:25	2:05																															
Dejvice	1:15	7:30	2:10																															
Dejvice	1:15	7:35	2:15																															
Dejvice	1:15	7:40	2:20																															

Tvorba jízdních řádů novým softwarem

dozat zpracovávanou oblast jako celek. Použití funkce multigrafu však musí předcházet vytvoření „linkového seznamu“, což je podle zadaných pravidel seřazený seznam všech zastávek, které jsou pořízeny linkami obsaženými v multigrafu.

Kladně hodnotíme i několik možností náhledu na grafikon a možnost nastavení jeho vertikálního i horizontálního rozměru – doživající software umožňuje změnu vertikální. Pomocí nastavení barevných schémat si každý uživatel může upravit prostředí tak, aby co nejlépe odpovídalo jeho představám. Prohlížení grafikonu je možné podle typu vozů, provozoven, kurzů, výkonů, nebo lze odlišit pouze jednotlivá pořadí. Novinkou je také možnost vypisování údajů o spoji (označeném nebo pod kurzorem – v závislosti na nastavení uživatele), na stavovém řádku je zde uvedeno pořadí, uzel a čas odjezdu a příjezdu a další údaje využitelné k usnadnění konstrukce. Dále je zde možnost zobrazit panel s názvy kontrolních bodů. Výhodným doplňkem většiny aplikací, zejména v numerické verzi, je možnost jejich převodu do MS Excelu, a tím i možnost předávání jednotlivých výstupů v elektronické podobě – po zplnění a uložení do databáze je možné zainteresované uživatele dohodnutým způsobem upozornit na tuto skutečnost a možnost přímo na svém pracovišti si pořídit potřebné výstupy.

Další nezanedbatelnou pomůckou je systém kontrol (reálnost pořízení, reálnost přejezdů, Zákoník práce, platné vyhlášky, kolektivní smlouva), který upozorní na chybu nebo přímo zabráni konstruktérovi ve vložení nekorektního grafikonu do databáze.

S novelou předpisu D 1/3 (změna tolerance) vyplynula potřeba uvádět vyrovnávací doby do vozového jízdního řádu v přímé závislosti na chronometrážním měření. Novinkou je proto zařazení vyrovnávací doby (časové rezervy) přímo do chronometráže a tím umožnění tisku této proměnlivé hodnoty do vozového jízdního řádu.

Novou funkcí je také možnost sledování průjezdů zvolených linek jednotlivými uzly – umožní okamžité ověření počtu vozidel ve zvoleném čase a uzlu.

Vyšší uživatelský komfort, který konstruktérovi práci ulehčuje, je vykoupení vyššími požadavky na kvantitu a přesnost zadávaných údajů. Máme nyní na mysli nejen údaje v chronometrážích (nově se přistoupilo k přiřazení zastávky přímo ke konkrétnímu sloupcům v uzlu), linkové údaje a parametry spojů, ale i změnu v definování a zadávání poznámek ke spojům a ke grafikonu. Mnoho nových voleb přibývá též pro tisk výstupů a výrazně se tak zvyšuje jejich mnohotvárnost. Přetrvávající určitou slabinou se nám však jeví forma zastávkového jízdního řádu, respektive jeho čitelnost, která se vzhledem k požadovaným rozměrům (daným počtem linek zastavujících u mnohých označnicků a velikostí skříní pro jízdní řády) nezlepšila tak výrazně, jak bychom si byli přáli. Na druhé straně jsou však uspokojivěji řešeny některé doplňkové informace v jízdním řádu – například o spojích zabezpečovaných nízkopodlažními vozy, nebo o polokružním provozu linek.

Taktéž pro uživatele, kteří data nepořizují, ale pouze prohlížejí, je k dispozici široká škála prohlížečských funkcí a náhledů, a to nejen pro data vlastního podniku, ale i všech ostatních, včetně ROPIDU.

Jako ukázky z nejzajímavějších výstupů pro širší okruh čtenářů přikládáme vzor zastávkového a vozového jízdního řádu. Samozřejmě jde o základní vzory, které jsou dále variabilní. U zastávkového JŘ je to například výběr šablon podle počtu spojů, u vozového JŘ pak i velikost písma a doplnění nebo potlačení dalších údajů podle přání uživatele.

V současné době probíhá v odštěpném závodě Autobusy tzv. zkušební poloprovoz, což vlastně znamená dvojí vedení databáze – v původní staré verzi i v novém systému CHAPS (je to nutné pro další návazné jednotné systémy, například informační střediska). V dnešní, stále se měnící a vyvíjející dopravě v našem hlavním městě, jde o velmi zatěžující dvojí zpracování. Nejen z tohoto důvodu bychom uvítali urychlené odzkoušení i u ostatních závodů a uvedení do rutinního provozu.

Magdaléna Hornová,
oddělení jízdních řádů
o. z. Autobusy

ASW JÍZDNÍ ŘÁDY – software s novými možnostmi

Právě před rokem, v loňském prosincovém čísle DP-KONTAKTu, jsme vás informovali o rozhodnutí vedení naší společnosti nahradit dosavadní vzájemně odlišná programová vybavení pro tvorbu jízdních řádů novou aplikací, která bude jednotná pro všechny odštěpné závody a plně kompatibilní s programovým vybavením organizace ROPID.

Pro nově vyvíjený software je charakteristická **jednotná podoba dat** pro všechny odštěpné závody, která mimo jiné umožní proklady grafikonů jízdních řádů jiných závodů, snazší manipulaci s daty pro celopodnikové systémy a usnadní exporty do celostátního informačního systému (CIS).

Nová aplikace současně představuje **společný program pro všechny odštěpné závody a ROPID**, aplikace pracuje pod MS WINDOWS a vedle jednotnosti umožní i jednoduše ovládání a snadnou aktualizaci.

Základem nového software Jízdní řády jsou **jednotné číselníky** uzlů, zastávek, obcí, okresů, linek, dopravců, provozoven, typů vozů, typů služeb, a celé řady dalších atributů. Správa těchto číselníků bude probíhat na úrovni dopravního úseku ředitelství naší společnosti.

Časová platnost uzlů, zastávek, tras, vyjížděcích, zahavovacích a přejezdových tras (VZP), chronometrů

a grafikonů nabídne možnost získání přehledu o provozu k jakémukoliv dni v historii.

Nový software disponuje **aparátém přístupových práv**, to znamená, že je zaručena ochrana údajů před zásahy nepovolaných osob (které mají pouze právo prohlížení) a rovněž **aparátém kontrol** v kategoriích:

Kontroly při otevření grafikonu: v okamžiku otevření grafikonu se hledá příslušná chronometrační karta, sféra, trasy, zastávky, a podobně; pokud některá z těchto položek chybí nebo ji k danému datu nelze korektně rozvinout, grafikon nelze otevřít a je nutné opravit chybná podkladová data nebo změnit hlavičku grafikonu.

Kontroly integrity: základní kontroly, které se vykonávají automaticky v okamžiku rozvojení grafikonu k zadanému datu a průběžně při editaci grafikonu; pokud některá z kontrol neprojde při otvírání grafikonu, lze s grafikonem dále pracovat pouze pomocí numerické editace.

Speciální kontroly: vykonávají se na požádání, vždy se ale vychází z aktuálně otevřeného grafikonu, ke kterému se kontroly převážně vztahují.

Provozní kontroly: celkové provozní kontroly, zahrnují výřez provozu, přičemž se již žádný z kontrolovaných grafikonů nejeví jako primární (tyto kontroly vždy budou pracovat k zadanému datu nad grafikonu aktuálně otevřené složky).

Nově vyvíjený software představuje významný krok v procesu **sjednocování provozně – ekonomických výstupů** jednotlivých odštěpných závodů.

Vytvářena aplikace dále umožní následující funkce a výstupy:

- Kompletní dráhu VZP s tiskem kontrolních bodů do vozových jízdních řádů (VJR).

- Konstrukci tzv. multigrafikonů, tj. společných (případně proložených) grafikonů různých linek jedné nebo více trasek.

- Využití funkcí grafikonů oběhu souprav (které známe z metra) i pro povrchovou dopravu.

- Velké množství informačních funkcí s následnou možností exportu a tisku, například Průjezdový uzlem, Seznam odjezdů ze zastávky, Dráha pořadí.

- Optimální využití plochy zastávkových a vozových jízdních řádů (ZJR, VJR).

- Tisk ZJR pro jednotlivé zastávky, to znamená souhrn jízdních řádů všech linek, které obsluhují zadanou zastávku.

- Novou podobu dispečerských jízdních řádů (DJŘ), vytvořenou v souladu s požadavky dispečerů.

- Automatické generování výstupů, které jsou v současné době vytvářeny manuálně, například linkové a srovnávací tabulky, seznam přejezdů.

- Archivaci ZJR a VJR včetně jejich distribuce v elektronické podobě.

- Elektronické předávání dat s možností úprav výstupů ve formě aplikace Excel.

V současné době zkušební provoz probíhá v o. z. Autobusy a připravuje se v odštěpných závodech Metro a Elektrické dráhy a v organizaci ROPID.

Zavedení nového softwaru bude znamenat významný krok v integraci a zkvalitnění tvorby jízdních řádů a navazujících dopravních úloh nejen v Dopravním podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti, ale i v rámci celé Pražské integrované dopravy.

Zpracoval dopravní úsek ředitelství, oddělení integrovaných dopravních systémů

Sčítání lidu 2001 a doprava

Pamatujete si ještě na začátek letošního roku, kdy se v médiích rozvířila debata na téma ochrana osobních dat při sčítání lidu? Rozruch skončil stejně rychle jako začal. Důležitější je, že vlastní sčítání lidu proběhlo v klidu a v současné době se intenzivně pracuje na vyhodnocování získaných dat.

Vraťme se na chvíli ještě do roku 2000, kdy vrcholily přípravy na sčítání lidu. V té době probíhala složitá jednání s Českým statistickým úřadem. Výsledkem bylo, že se podařilo prosadit do sčítacích formulářů některé údaje, které následně umožní získat podklady pro analýzu současného stavu dopravy i pro dopravní prognózy. Úspěšně byly uplatněny i požadavky na vyhodnocení údajů a skladbu databáze, která je pro práci s dopravními údaji nutná. Formulace vstupních údajů i požadavků na vyhodnocování probíhala pod vedením zástupců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za aktivní účasti zástupců odboru dopravy magistrátu, ÚDI, ROPIDu a ÚRM. Český statistický úřad na závěrečném jednání potvrdil, že vyhodnocení údajů i databází je možno poskytnout v požadovaném rozsahu, a to:

vyhodnocení údajů

- vyhodnocení cest – za prací a do škol – na území hl. m. Prahy zdrojově i cílově na úroveň urbanistického obvodu,
- vyhodnocení cest – za prací a do škol – ze Středočeského kraje do Prahy zdrojově i cílově na nejnižší územní jednotku,
- vyhodnocení cest – za prací a do škol – z ostatních území republiky (mimo Středočeský kraj) do Prahy na úrovni obcí,
- vyhodnocení cest – za prací a do škol – z Prahy do ostatních míst republiky (mimo Středočeský kraj) na úrovni obcí.

skladba databáze

- věk • pohlaví • druh pobytu • vzdělání • ekonomická aktivita • bydliště • pracoviště respektive škola
- použité dopravní prostředky • frekvence dojížděky • doba trvání dojížděky.

Výše uvedené údaje budou zpracovány i v souboru po jednotlivých osobách tak, aby uvedená databáze byla k dispozici pro potřeby organizací zabývajících se dopravní problematikou.



Foto: Petr Malík

Kódování sčítacích archů bude dokončeno do konce roku 2001. Požadované údaje a databáze budou k dispozici podle současných předpokladů ve druhé polovině roku 2002. Pro následné využívání získané databáze bude nutno na úrovni města stanovit správce této databáze, který ji bude poskytovat orgánům a organizacím města k pracovním účelům.

O konkrétních výsledcích získaných ze sčítání lidu pro dopravní účely vás budeme na stránkách DP-KONTAKTu informovat.

Ing. Marie Hosnedlová a Ing. David Dohnal, odbor strategie ředitelství

Představenstvo projednalo

Předposlední měsíc letošního roku přinesl jedno jednání představenstva naší společnosti, a to v pondělí 19. listopadu. Na programu byly následující body.

Problematika majetkoprávního vypořádání. Představenstvo na listopadovém zasedání projednalo a schválilo materiály v rámci majetkoprávního vypořádání pozemků a staveb, které se dotýkají investičních akcí naší společnosti, a to stavby stanice metra Depo Hostivař, dostavby depa Zličín, IV. a V. provozního úseku tratě B metra a tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov.

Konsolidovaná účetní závěrka za rok 2001. Bylo schváleno, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nebude vypracovávat konsolidovanou účetní závěrku za účetní období 2001.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů za tři čtvrtletí 2001. Statutární orgán nejprve projednal a následně schválil zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů za devět měsíců letošního roku.

Informace o uspořádání sedadel v nových vozech metra typu M1. Bylo schváleno kombinované (podélné + příčné) uspořádání sedadel ve vozech metra M1 v rámci dodávky druhé série a v rekonstruovaných vozech 81–71M v průběhu roku 2002. Dále představenstvo schválilo úpravu sklonu sedadel, která zvětší prostor pro sezení.

Přehled výlukových akcí v síti městské hromadné dopravy v roce 2002. Přehled výlukových akcí na rok 2002 byl vzat na vědomí a generálnímu řediteli bylo uloženo, aby požádal o přesunutí některých akcí do roku 2003 z důvodu řady souběžných akcí v roce 2002.

Směrnice generálního ředitele – Uzavírání obchodních a závazkových vztahů. Členové představenstva schválili znění směrnice generálního ředitele upravující obchodní a závazkové vztahy naší společnosti. –red–

Intranet jako informační portál slouží pro potřeby ředitelství společnosti již od 11. listopadu 1996. Pro větší přehled je rozdělen do několika tematických sekcí:

Informační databáze

V současné době je systém vyhledávání přepracován dodavatelem firmou Ifec s. r. o. na výkonnější verzi. Systém obsahuje řady dalších dokumentů z obecné právní a legislativní oblasti. Zejména sbírky zákonů (od roku 1918), dokumenty EU, Judikaturu, finanční zprávy, celní sazebníky a řady dalších informací.

ve dvou formátech. První ve formátu PDF, kde je vždy v předstihu před distribucí vytisknuto kompletní číslo časopisu, a druhý formát jsou vybrané a nejzajímavější články jednotlivých čísel časopisu.

Ekonomické informace

Obsahují elektronické prezentace Dopravního podniku v grafech, přehledy hospodářských výsledků společnosti, platné tarify, tržby, plánování, kurzy devizového trhu. Zde naleznete též elektronické verze Ročenek. Výroční zprávy jsou zde bohužel aktuální jen v závislosti na poskytnutí podkladových materiálů.

Organizační diagramy

Obsahují organizační diagramy jak celé společnosti, tak jednotlivých odštěpných závodů v závislosti na termínech jejich platnosti.

Personální informace

Sekce obsahuje podsekcce Aktuality z ředitelství, Kolektivní smlouvy a nové informace o Svépomocném sdružení pracovníků DP – Úmrtním fondu. Zde je též možno nalézt týdně aktualizované jídelní lístky jídel

jekt, kancelář a elektronické adresy vybraného pracovníka. Najdete zde i odkazy na telefonní seznamy ostatních závodů. Nově je zde zařazena i možnost tisků aktuálních sestav telefonních seznamů ředitelství podle různých kritérií výběru. Aktualnost údajů je zajišťována pověřeným správcem dat útvaru 90 233.

Tiskové zprávy z informačních medií

Zde naleznete články z hromadných sdělovacích prostředků týkající se naší společnosti s týdenní aktualizací.

VTEI – knihovna

Zde naleznete aktuální informační přehledy technických zajímavostí a přírůstky technického knižního fondu, které jsou sestavovány ve spolupráci s oddělením technické knihovny.

Technické zajímavosti zde jsou ve formě anotací překládů článků převážně ze zahraničních časopisů. U zvláště zajímavých témat jsou zde k dispozici i plné překlady odborných článků včetně obrázků příslušných zařízení.

Přehledy jsou rozděleny do čtyř sekcí:

- Ekonomika a řízení,
- Autobusová doprava,
- Tramvajová doprava,
- Metro.

Tento systém Intranetu umožňuje vyhledávat i podle textu v anotaci článku a podle části hledaného slova s možností kombinací vyhledávacích podmínek.

SAP

Poslední sekce obsahuje, jak název napovídá, základní informace o informačním systému a dále podsekcí Přehled jednorázových služeb SAPu využívanou zejména ekonomickým odborem tarifů.

Intranet ředitelství poskytuje informace plně přístupné nejenom pro zaměstnance ředitelství, ale i pro všechny ostatní zaměstnance odštěpných závodů.

Pracovníci 90 301, kteří zajišťují technickou stránku tohoto informačního portálu, jsou kdykoliv připraveni zpracovat další náměty na rozšíření podle vašich požadavků.

Oddělení 90 301



Titulní strana intranetu ředitelství.

Dopravně technické informace

Zde jsou informace dopravně-technického charakteru zejména odkaz na aplikaci Jízdní řady a spojení, která je též provozována na internetových stránkách naší společnosti, linky MHD s detaily zastávek, počty dopravních prostředků podle podkladů k termínům likvidací z útvaru 90 211, střediska dopravních informací a základní informace o celé naší společnosti.

DP-KONTAKT

Elektronické verze podnikového časopisu jsou nyní

Centrálního dispečinku a Sokolovské včetně obecných informací o těchto jídelnách.

Podpora uživatelů

Obsahem jsou odbornější informace k otázkám software a hardware. Naleznete zde rady, doporučení a odpovědi na nejčastější otázky a problémy, se kterými se můžete setkat v oblasti počítačů.

Telefonní seznamy

Zde naleznete kromě telefonních čísel zaměstnanců i další potřebné údaje, například útvar, funkci, fax, ob-

Intranet v odštěpném závodě Metro

Od jara 1998, které znamenalo začátek vývoje Intranetu v odštěpném závodě Metro, uběhly necelé 4 roky. Za tuto relativně krátkou dobu se podařilo zprovoznit interní počítačovou síť představující nepostradatelnou součást pracovního dne řady zaměstnanců.

Téměř všichni využijí hledání v obecných informačních nabídkách – například „Telefonní seznam“, „Jízdní řady“, „Jídelní lístky“. Významným kvalitativním posunem z hlediska organizace práce se v poslední době stává využití řady možností čerpat z tohoto zdroje specifická data, týkající se určitého okruhu pracovníků. Mezi ně patří především: „Denní hlášení“, „Plán přepravní výluky“, „Souhlas dle Os 3/1“, „Obchodní rejstřík“, „Přehled spotřeby materiálu“, „Nákup materiálu výpočetní techniky“ (také operativní řešení problémů – výměny tonerů a další), „Seznamy pracovníků“ (možno využít řady třídicích kategorií ve spolupráci s personálním softwarem), „BOZP“ (včetně výsledků a průběhu řešení ročních prohlídek), „Volná místa“, „Rozpis turnusů“ a další.

Intranet o. z. Metro vychází také vstříc zaměstnancům s nabídkou „Inzerce“, prezentace „Vědecko-technického klubu o. z. Metro“, představuje tipy na volný čas v rubrikách „Rybáři“, „Spráhe Country“ a „Volejbal“. V tomto roce se také podařilo zprovoznit aktualizované propojení s několika externími servery, a proto je dostupné „Zpravodajství ČTK“, „Kulturní přehled“ v celé ČR, „Počasí“, „Sportka“. K dispozici jsou také zdánlivě drobnosti jako „Moje dovolená“ (přehled nároku a čerpání dovolené). Samozřejmostí je množství informací z různých oblastí výpočetní techniky a mobilní komunikace.

Důležitou součástí se stává zpětná vazba mezi autory intranetu a jeho uživateli. V tomto směru je na prv-

ním místě složka „Otázky a odpovědi“, ve které je možné reagovat na obsah „webu“, případně diskutovat jiná zajímavá témata. S kladnou odezvou se také setkalo umístění aktuálních novinek (podnikového i společenského charakteru) na vymezeném místě „titulní strany“.

Od loňského roku se počet přispívajících autorů zvýšil o polovinu – na 15. Také to má za následek zvyšující se četnost přihlášení k Intranetu o. z. Metro a několik set tisíc uživatelů načtených stránek za měsíc.

Jiří Pytelka, 11 010



Titulní strana intranetu o. z. Metro.

Revizorům se v celostátní soutěži dařilo

19. říjen letošního roku opět potvrdil vysoké teoretické a odborné znalosti našich revizorů, kteří dosáhli vynikajícího úspěchu při neoficiálním mistrovství České republiky revizorů. V tento den byly vyhlášeny výsledky Celostátní soutěže revizorů, kterou zorganizoval v letošním roce Dopravní podnik Ústí nad Labem pod záštitou Sdružení dopravních podniků ČR v nádherném prostředí lesního penzionu Žandov.

Historie prestižní soutěže zaznamenala již její V. ročník a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v něm obstál na výbornou. Třetí, čtvrté a páté místo v soutěži jednotlivců a první místo v soutěži družstev je více než výmluvné.

Pořádající Dopravní podnik Ústí nad Labem se zhostil role organizátora s maximální profesionalitou a během soutěže nedošlo k žádným problémům, které by ji mohly negativně ovlivnit. Po zkušenostech z minulého ročníku probíhalo celé klání v naprosté anonymitě. Na začátku si jednotliví soutěžící vylosovali startovní čísla, ke kterým byla teprve v závěru soutěže přiřazena jejich

jména. Nezávislá porota rozhodčích tedy nehodnotila konkrétní dopravní podnik nebo jméno jednotlivce, ale hodnotila anonymní čísla. I když samotné složení poroty dávalo záruku objektivitu v rozhodování, toto opatření jistě jenom přispělo k regulérnosti celé akce.

Soutěže se zúčastnilo 10 dopravních podniků z České republiky a o mety nejvyšší tak bojovalo 30 soutěžících. Během dvou dnů revizoři řešili 5 základních úkolů, ve kterých nechyběl test z odborných předpisů, o které se opírá činnost přepravních kontrol, ale i písemné a ústní řešení náročných modelových situací, se kterými se během výkonu služby revizoři setkávají. Velice zajímavé byly i písemné testy, které připravili odborníci z oboru psychologie. Někteří ústní řešení modelových situací vyvolávala pobavený úsměv nejen na tváři hodnotících poroty, ale i přihlízejících. Až do vyhlášení konečných výsledků však nikdo netušil, jak si kdo stojí, a již vůbec se nedalo předvídat umístění družstev. O to radostnější byly pro nás chvíle vyhlášení výsledků, které hodnotili pražští zástupci jako nejlepší, s nejvyrovnanějšími výsledky v celé historii sou-

těží. Dodatečný pohled na výsledkovou listinu toto hodnocení jen potvrzuje.

Při výběru našich reprezentantů jsme vsadili na zkušené revizory, kteří velice dobře reprezentovali v minulém roce ve Zlíně a Otrokovicích, a toto rozhodnutí se ukázalo jako správné.

V závěru nezbyvá než poděkovat těm, kteří se v Ústí nad Labem o dobrou organizaci soutěže postarali, zajistili doprovodný program a měli na starosti regulérnost celé soutěže. Poděkování patří nejen našim revizorům, kteří náš podnik dobře reprezentovali, ale i těm, kteří je na soutěž připravili. Samozřejmostí byla setkání s revizory jiných dopravních podniků, výměna zkušeností a poznatků, které je možné využít v naší budoucí práci.

Celkové výsledky:

Jednotlivci: 1. Milan Máchala (Zlín), 2. Marcela Vlková (Brno), 3. Jiří Fiedler (Praha), 4. Miroslav Turek (Praha), 5. Michal Prchal (Praha), 6. Josef Horák (Brno), 7. Eva Kotková (Ústí nad Labem), 8. Jindřich Brabec (Ústí nad Labem), 9. Marie Holubcová (Brno), 10. Pavla Opolzerová (Brno).

Družstva: 1. Praha, 2. Brno, 3. Ústí nad Labem, 4. Zlín–Otrokovice, 5. Most–Litvínov, 6. České Budějovice, 7. Olomouc, 8. Pardubice, 9. Ostrava, 10. Tábor.

Josef Hocek,
vedoucí odboru přepravní kontroly

Zastávky „vídeňského“ typu v povrchové dopravě

V našich článcích o preferenci městské hromadné dopravy před dopravou individuální jste se již setkali s pojmem „zastávka vídeňského typu“. Tento typ zastávky, podobně jako „zastávkový mys“ nebo „časový ostrůvek“ patří do oblasti těch preferenčních opatření, která řeší prioritu zájmů cestujícího tramvajové dopravy při jeho výstupu a nástupu do vozidla a v době bezprostředně před nástupem.

Cílem opatření a hlavním hlediskem při zřizování „vídeňských“ zastávek je zajistit bezpečný a pohodlný nástup a výstup do/z tramvaje s vyloučením kolize se souběžnou individuální automobilovou dopravou.

Zastávky se zřizují zpravidla tam, kde není dostatečná šířka pro nástupní ostrůvek (nebo pro dostatečně kapacitní, tedy široký nástupní ostrůvek) a kde cestující vstupují z chodníku do vozovky těsně před příjezdem tramvaje. Aplikace tohoto typu zastávky na komunikacích s vysokou intenzitou automobilové dopravy a v místech s častým zásobováním přilehlých obchodů je problematická, zejména s ohledem na často velmi složité a obtížné jednání tohoto záměru.

Podstata stavební úpravy v místě zastávky spočívá ve zvýšení nivelety vozovky na úroveň chodníku. Automobily přijíždějí do tohoto prostoru přes nájezdový práh ve sklonu přibližně 1:7. Obdobná úprava je i na konci zastávkového prostoru. Úprava předpokládá výrazné označení hrany mezi chodníkem a zvýšenou úroveň vozovky pro správnou orientaci cestujících a řádné udržování vodorovného dopravního značení, aby nedocházelo ke špatné orientaci řidičů. Vodorovné značení je vhodné doplnit oddělovacími sloupky v okrajích chodníku. V úseku přibližně 20 až 50 metrů před koncem zastávky se doporučuje osazení betonových oddělovacích tvarovek podél kolejí, které navedou automobilovou dopravu na zvýšenou část vozovky a zabrání v jízdě po tramvajovém pásu. V místě zastávky je vhodné zvýraznění zákazu zastavení.

V síti pražské tramvajové dopravy existují zatím pouze dvě zastávky „vídeňského“ typu. Jedná se o zastávku „Vodičkova“ směr Lazarská, zřízenou v roce 1996, a o zastávku „Letenské náměstí“ směr Kamenická, vybudovanou v roce 1999. Dosa-



Foto: Petr Malík

Zastávka „vídeňského“ typu ve Vodičkově ulici.

Seriál o dopravních končích

Začátkem roku 2000 jsme začali na stránkách našeho měsíčníku uveřejňovat seriál o dopravních, kteří společně s námi zajišťují systém Pražské integrované dopravy. Cílem bylo v krátkosti představit všechny společnosti kooperující na systému, který slouží především našim zákazníkům, Pražanům a obyvatelům v obcích a městech v sousedství Prahy.

Vždyť ke kontaktům našich řidičů s kolegy od jiných dopravců zcela jistě dochází. Setkávají na společných konečných zastávkách a zcela jistě diskutují, jaké problémy právě hýbou naší společností a kolegové zase dají nahlédnout pod pokličku radosti a strasti života u soukromých dopravců. Stačí jen namátkou připomenout stanice Černý Most, Českomoravská, Smíchovské nádraží či Zličín, kde se setkávají linky různých dopravců.

Většinu dopravců jsme měli možnost během téměř dvou let představit, ale bohužel zástupci společnosti Hotliner, s. r. o., ČSAD POLKOST, s. r. o., ČSAD Praha Vršovice, a. s. a ČSAD Benešov, a. s. neregistrovali na několika výzvev adresovaných organizátorem systému Pražské integrované dopravy, společností ROPID.

Není dobrou vizitkou redakce končit seriál pokud plně nevyčerpá téma, ale v tomto případě musíme udělat výjimku. Bez spolupráce se subjekty, o kterých měly pojednávat zbylé čtyři díly seriálu, nemůžeme naše dílo úspěšně završit, a tak končíme.

Děkujeme za pochopení a pokud by se nám v budoucnosti podařilo zjistit nějaké novinky o našich partnerech v systému Pražské integrované dopravy, rádi je uveřejníme.

-bda-

vadní nízký počet vídeňských zastávek úzce souvisí jednak s obtížným prosazováním návrhů na zřízení (střet zájmů), jednak s limitovanými finančními prostředky. V případě je zřízení zastávky vídeňského typu „Nádraží Vysočany“ ve směru z centra, umístěné na Sokolovské ulici u vstupu do západního vestibulu stanice metra „Vysočanská“. Před touto zastávkou budou osazeny betonové oddělovací tvarovky a zastávka bude navíc vybavena i tzv. časovým ostrůvkem, tj. světelnou signalizací umístěnou před koncem zastávky k zamezení vjezdu automobilů do nástupního (výstupního) prostoru v době pobytu tramvajové soupravy v zastávce.

Zaváděním dopravních opatření a režimů ve prospěch souladu a zatraktivnění hromadné dopravy osob v souladu s „Projektem preference MHD v Praze“ i mimo jeho rámec jsou postupně naplňovány „Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy“, schválené Zastupitelstvem hl. m. Prahy v roce 1996.

Oddělení integrované dopravní systémy, 90 103

V letošním roce realizoval, pro potřebu projektování dopravy na území hlavního města Prahy i přilehlých regionech a pro nutnost pravidelného sledování a vyhodnocování přepravní poptávky ve vztahu k přepravní nabídce, dopravní úsek ředitelství naší společnosti ve spolupráci s ROPIDem následující komplexní přepravní průzkumy:

■ **dne 25. dubna 2001** na 55 autobusových linkách obsluhujících jihozápadní část Prahy (Smíchov, Nové Butovice) a na regionálních „třístovkových linkách“ v oblasti Hostivice, Mníšku pod Brdy, Jinočan a dalších.

■ **dne 17. října 2001** na 51 linkách včetně vybraných regionálních linek obsluhujících severní část Prahy (Bohnice, Kobylisy, Letňany, Prosek, Hloubětín, Černý most, Čakovice, Zeleneč, Měšice a další).

Průzkumy se jako obvykle uskutečnily v pracovním dnu (středa) v době od 5.30 do 18.30 hodin a byla použita metoda zápisu počtu cestujících v jednotlivých vozzech mezi zastávkami a skutečného času odjezdu z jednotlivých zastávek.



Foto: Petr Malík

Kolik lidí jezdí MHD?

Přepravní průzkumy v roce 2001

Personálně byly tyto akce zajištěny pracovníky dopravních úseků ředitelství, o. z. Autobusy a žáky Středního odborného učiliště dopravního a Střední průmyslové školy dopravní.

Výsledky jarního průzkumu v jihozápadní části Prahy byly použity:

- k ověření využití linek obsluhujících sídliště Barrandov, které byly posíleny již v lednu letošního roku;
- pro změny jízdních řádů linek č. 165, 172, 241 a 243 v souvislosti se vznikem nového správního obvodu Prahy 16 – Radotín;
- pro projednávání opatření v oblasti Radotína a Zbraslavi, kde se hledají rezervy tak, aby nedošlo k překročení limitu vozových a místových kilometrů stanoveného smlouvou mezi Dopravním podnikem a ROPIDem.

Výsledky podzimního průzkumu severní části Prahy se zpracovávají a budou sloužit především jako podklad pro dopravní opatření v souvislosti s postupující výstavbou metra IV. C a též pro projektování budoucí návazné dopravy k budované stanici metra Ládví.

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

- využívání vybraných autobusových a tramvajových linek v požadovaných obdobích jak pracovního dne, tak sobot a nedělí;
- ověřování počtu nasazených vozů náhradní autobusové dopravy při výlukových akcích;
- ověřování počtu přestupujících cestujících ve stanici metra Muzeum A v důsledku výluky přestupních eskalátorů a pohybu cestujících ve stanici metra Můstek A jako podklad k plánované rekonstrukci této stanice v příštím roce;
- opakování průzkumů obsazenosti lanové dráhy na Petřín s rozborem složení cestujících, včetně použití

tarifu (leden, březen, srpen, září) – jako podklad pro uvažované vyčlenění lanové dráhy ze systému Pražské integrované dopravy;

- sledování nástupu cestujících na příměstských linkách PID na vybraných nástupních zastávkách s cílem zjistit dobu k odbavení cestujících (otevírání předních dveří);

- sledování obratu cestujících na vybraných zastávkách u zdravotnických zařízení v oblasti Vídeňské ulice v souvislosti s přípravou výstavby metra tratě I. D.

Komplexní oblastní průzkumy jsou zpracovány v požadovaném rozsahu na osobních počítačích a výsledky jsou vydávány formou „Sborníku“. Zpracovaná data jsou uložena v oddělení dopravních průzkumů ředitelství naší společnosti, kde je možnost získání detailních výsledků podle časového, kvantitativního a kvalitativního dělení. Výsledky z průzkumů jsou rovněž předávány zainteresovaným organizacím a jsou také za úhradu poskytovány ostatním zájemcům.

V příštím roce bude v jarním období (duben) realizován komplexní autobusový průzkum linek obsluhujících východní část Prahy a v podzimním období (listopad) celosíťový tramvajový průzkum.

Na závěr mi dovoluji poděkovat všem pracovníkům, kteří se zúčastnili přepravních průzkumů a svým odpovědným přístupem nám umožnili získávat potřebné reálné údaje.

Ing. Zdeněk Mikula, 90 111,
oddělení dopravních průzkumů

K čemu slouží „panák“ ve Spálené ulici?

Pokud vás osud zavál v posledních týdnech do Spálené ulice před obchodní dům Tesco, možná jste si povšimli asi metr vysokého sloupku s dvojicí červenobílých ramen, připomínající rozpačeného panáka. Někdy měl „ruce“ skutečně rozpažené, jindy je měl svázané k sobě v neutrální poloze. Ale byly i chvíle, kdy zmizel úplně. Prý se nešel občerstvit do jednoho z blízkých stánků s pochutinami, ale byl odvezen na další úpravy, aby lépe sloužil svému účelu, preferenci tramvajového provozu.



Foto: Petr Malík

Na stránkách různých médií se horečně diskutovalo, k čemu „panák“ vlastně slouží. Měl zabránovat jízdě automobilů v místech, kde nemají co dělat.

Ale pražští řidiči si občerstvit našli, buď dokáží zábrou otčit nebo ji objíždějí po chodníku, což je z pohledu pěších velice nebezpečné. S úplným souhlasem se „panák“ nesetkal ani u záchranné služby a hasičů. A tak se chceme ptát, co bude dál?

Podářilo se nám zjistit, že do konce roku bude probíhat zkušební provoz a po jeho vyhodnocení by měl být „panák“ rozmístěn na více místech Prahy.

Věříme, že se i na stránkách DP-KONTAKTu dovíme, jaký bude další osud této zábrany automobilům.

—bda—

Sdružení dopravních podniků se představuje



Sdružení dopravních podniků ČR

Sdružení dopravních podniků České republiky (SDP ČR) bylo založeno v roce 1994 jako sdružení právnických osob. Předmětem jeho činnosti je zabezpečení a provádění prací, výkonů a služeb v oblasti organizace, řízení a ekonomiky městské hromadné dopravy na území České republiky a jejího materiálně technického, dopravně provozního a legislativního zajištění.

Členy SDP ČR jsou dopravní podniky a společnosti, které zabezpečují a provádějí městskou hromadnou dopravu drážní (tramvajovou, trolejbusovou, případně lanové dráhy) a městskou autobusovou dopravu. Jedná se o tyto subjekty:

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Dopravní podnik města Brna, a. s., Dopravní podnik Ostrava, a. s., Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s., Plzeňské městské dopravní podniky, a. s., Dopravní podnik města České Budějovice, a. s., Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s., Dopravní podnik města Pardubic, a. s., Dopravní podnik města Liberce, a. s., Dopravní podnik města Olomouce, a. s., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a. s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a. s., Dopravní podnik města Děčína, a. s., Dopravní podnik města Jihlavy, a. s., Dopravní podnik města Opavy, a. s., Dopravní společnost Zlín–

Otrokovice, s. r. o., Dopravní podnik Teplice, s. r. o., Dopravní podnik Karlovy Vary a. s. a Dopravní podnik Mariánské Lázně, a. s.

V čele SDP ČR stojí **správní rada**, složená z ředitelů jednotlivých dopravních společností, dalšími orgány jsou **předsednictvo** (předseda správní rady, dva místopředsedové a výkonný ředitel) a **sekretariát**, v jehož čele stojí výkonný ředitel.

V rámci SDP ČR pracuje 10 **odborných skupin**, které se zabývají různými oblastmi činnosti a soustřeďují odborníky nejen z dopravních společností, ale i z jiných firem, zabývajících se danou problematikou. Tyto firmy jsou tzv. **ostatními členy** SDP ČR a v současné době je jich 97. Odborné skupiny jsou: tramvajová, trolejbusová, autobusová, tramvajových tratí, dopravně–provozní, přepravní kontroly, ekonomická, obchodně–technická, personální a pevných trakčních zařízení.

Kontaktní údaje:

Sídlo: Drahobejlova 6/2215, 190 00 Praha 9
telefon: 02/66310571
fax: 02/66310579
e-mail: sdp-cr@sdp-cr.cz
Internet: www.sdp-cr.cz

Antonín Macháček, výkonný ředitel SDP ČR

Pro dárek můžete i do středisek dopravních informací

Nákupní horečka stoupá, každý chce koupit co nejoriginálnější vánoční dárek, kterým by potěšil své blízké pod vánočním stromečkem. Kromě mnoha nákupních center nabízející své služby téměř nepřetržitě, můžete zajímavý dárek koupit i ve střediscích dopravních informací naší společnosti (**Muzeum, Můstek, Anděl, Černý Most, Nádraží Holešovice a Letiště Ružyně**) zvláště, když je někdo z příbuzných fandou městské hromadné dopravy nebo se zajímá o historii Prahy.

Od října už je na pultech k dostání výpravný nástěnný kalendář na rok 2002 **Detaily v městské hromadné dopravě**, nabízející netradiční pohledy na každodenní realitu. Kalendář formátu A2 vás přijde na **200 Kč**. Druhým kalendářem seznamujícím se zázémím Dopravního podniku prostřednictvím jeho zaměstnanců je stolní vydání, které můžete zakoupit za **85 Kč**.

Někomu dokáže udělat radost i nové vydání **Jízdních řádů** celého systému Pražské integrované dopravy (metra, tramvají, autobusů) včetně vlaků Českých drah zapojených do PIDu. Brožura, vydaná ROPIDem, za velice atraktivní cenu **39 Kč**, obsahuje všechny změny ke kterým došlo na přelomu měsíců září a října.

K jízdním řádům se vyplatí zakoupit nový **plán Prahy**, který připravil Dopravní podnik ve spolupráci s Geodézií ČS, obsahující linkové vedení metra, tramvají a autobusů, a také kompletní seznam zastávek a schéma nočního provozu v Praze. Aktuální plán Prahy s městskou hromadnou dopravou stojí **39 Kč**.

Publikace **Po kolejích na Petřín**, vydaná u příležitosti 110. výročí zahájení provozu lanovky na Petřín letos v červenci, seznamuje na sto stranách s množstvím zajímavostí o pozemní dráze nejen v textu, ale i na fotografiích, mnohé z nich jsou poprvé publikovány na veřejnosti. Výpravná kniha připravená Pavlem Fojtíkem vás přijde na **120 Kč**.

Již od června je v prodeji publikace popisující zatím málo známou historii lanové dráhy v pražské ZOO. Publikace **Lanovka v pražské ZOO** autora Marka Šebeše vás



na dvaceti osmi zajímavě graficky zpracovaných stranách seznámí se zajímavostmi trojské atrakce a koupíte ji za **46 korun**.

Pokud se chcete podrobně seznámit s bohatou historií MHD, je pro vás připravena druhá, doplněná verze publikace **Historie městské hromadné dopravy v Praze** autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta. Kniha velice podrobně mapuje bohatou, 125 letou historii městské hromadné dopravy v našem městě a navazuje na úspěšnou před šesti lety vydanou publikaci, která se na pultech obchodů neobjevila. Vydání ve zdařilé grafické úpravě si můžete zakoupit za **390,- Kč**. Na 360 plnobarevných stranách je kombinován text se 405 vyzobrazeními, ať již dobovými fotografiemi, plánky sítě, historickými jízdenkami nebo náčrtů historických, ale i současných vozidel. O publikaci je velký zájem, více než polovina prodejného nákladu již byla rozebrána.

Pražský dopravní zeměpis – svazek 1 (69,- Kč) na sto stranách seznamuje s historií, nejen dopravní, obcí připojených ku Praze v roce 1974.

Druhou knihou vydanou v závěru června je druhý svazek **Pražského dopravního zeměpisu (85,- Kč)**, který na 112 stranách mapuje nejen dopravní historii obcí připojených ku Praze v letech 1960 a 1968. Zajímavě pojata

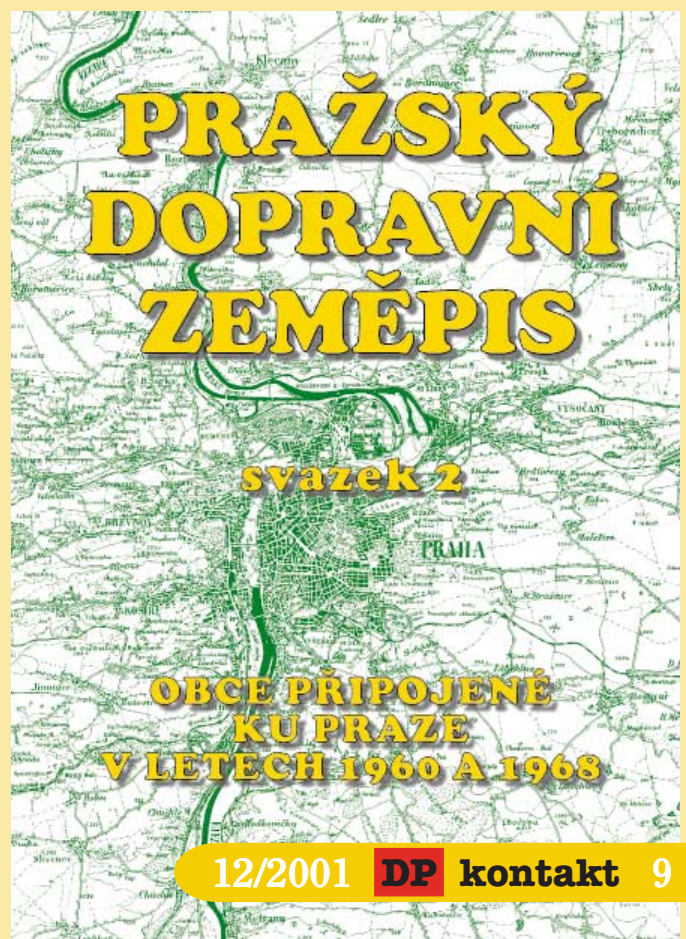
publikace by neměla chybět především všem milovníkům pragensií.

Kniha **Sto let ve službách města (250,- Kč)** seznamuje čtenáře především s historií Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, nejvýznamnějšího tuzemského dopravce v oboru městské hromadné dopravy.

Brožura **Jízdní řády nočních linek tramvají a autobusů (15,- Kč)** nabízí kromě jízdních řádů 8 tramvajových a 12 autobusových nočních linek i schéma noční dopravy a odjezdy prvních a posledních vlaků metra. Pro lepší orientaci v systému pražské městské hromadné dopravy slouží **Schéma linkového vedení elektrických drah a metra (12,- Kč)** se seznamem tramvajových linek a noční dopravou.

Především dětem je určena skládanka **puzzle (59,- Kč)** s motivem nové soupravy pražského metra M1 a **Pexeso MHD v Praze (18,- Kč)**, o které je velký zájem mezi návštěvníky středisek.

Upozornění: Některé tituly jsou k dispozici už jen v omezeném množství! **-red-**



Před více než dvěma roky by si mnozí klepali významně na čelo. Skutečnost, že by se ve vozzech metra objevovaly básničky místo reklam, vůbec nepřicházela na mysl a podobný nápad by byl považován za hodně velké sci-fi z jiné planety. Dnes je však projekt Poezie pro cestující každodenní realitou a mnozí z nás při nástupu do vozu podzemní dráhy v rychlosti zkontrolují rámečky, jestli se neobjevilo nějaké nové dílko v nenásilné grafice s převažující bílou doplněnou šedou a červenou.

Poezii známou, ale i současnou jsme přijali za sobě vlastní, jak o tom svědčí i zjištění reklamní agentury Ren-

car, která je společně s Dopravním podnikem významným partnerem celého projektu. Poezie je druhou nejvýznamnější „kampaň“, objevující se ve vozzech metra.

Jako tradičně 16. listopadu, v den kdy si připomínáme výročí narození Karla Hynka Máchy, se konal už 3. ročník Dne poezie tentokrát s podtitulem – Poezie vedle nás. Stejně jako v předchozích letech jsme se mohli setkat se čtením či recitováním básní na místech klasičtějších, jako jsou kluby či kavárny, ale také na místech netradičtějších, například na přístavišti na Klárově nebo v restauracích Bohemia Bagel na Újezdě a v Masné ulici.

Cestující městskou hromadnou dopravou se v letošním roce mohli setkat s básněmi ve vestibulu stanice metra Náměstí Republiky v blízkosti Masarykova nádraží. Již ve čtvrtek 15. listopadu se u východu z vestibulu objevila vizuální poezie studentů gymnázia Ch. Dopple-
ra, která přitahovala pozornost několika desítek překvapených. O den později v odpoledních hodinách proběhlo vyhlášení soutěže Poezie cestujících, inzerované v letních měsících v deníku Metro. Zájem byl veliký a do uzávěrky soutěže přišlo 222 děl autorů různého věku. Dvoučlenná odborná porota ve složení Renata Bulvová a Vladimír Křivánek po několika kolech určila trojici nejlepších básní – Ing. Jitka Weinbergerová – Manželské kompromisy; Michal Engler – Mea culpa a Jan Otto – Vozovna Střešovice. Se všemi oceněnými díly se budeme po novém roce setkávat i ve vozzech metra.



Nejen vyhlášení výsledků, ale i recitace vlastních děl příchozích autorů a rytmická hudba skupiny Shamanic orchestra doplnila program ve vestibulu stanice metra Náměstí Republiky, které sledovalo několik desítek cestujících.

„Naším záměrem je zapojovat do akcí pořádaných během Dne poezie stále více lidí,“ sdělila jedna z iniciátorek celého projektu Bernie Higgins z pedagogické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Právě Angličanka Bernie Higgins společně s Renatou Bulvovou v roce 1997 založily Klub 8 a daly si za cíl přiblížit to nejlepší z literární a kulturní tvorby co nejširšímu publiku.

„Devadesátá léta dala prostor velkému množství autorů, nejen starých, ale i mladých plných života, k prezentaci svých děl. Tolik děl s poezií před tím nikdy nevyšlo. A právě aktivity Klubu 8 dokázaly poezii dostat k co nejširšímu okruhu čtenářů. Myslím, že se jedná o významný počín alternativní kultury,“ hodnotil dosavadní snažení Klubu 8 literární historik PhDr. Vladimír Křivánek.

Snahou Klubu 8 do dalších let je vytvoření Dne Poezie v České republice stejně jako se slaví například na Novém Zélandě, ve Velké Británii, Nizozemí nebo v exotickém Trinidadu a Tobagu.

—bda—

Foto: Petr Malík



Jedna z vítězných básní projektu Poezie cestujících

Jitka Weinbergerová
Manželské kompromisy

On řekl, že by šel do kina.
Ona řekla, já bych raději do divadla.
A tak zůstali doma a dívali se na televizi.

Ona řekla, k večeři budou špagety.
On řekl, zase špagety, nemůžeš jednou uvařit brambory?
A tak měli rýži.

On řekl, nekřič pořad na děti.
Ona řekla, vždyť ty jim všechno dovolíš.
A tak se hádali a děti zlobily.

Ona řekla, s tebou je to těžké.
On řekl, buď alespoň chvíli zticha.
A tak se milovali a pokud se nerozvedli, milují se dodnes.



Modernizovaná tramvaj T3P

Jak jsme již psali v březnovém čísle DP-KONTAKTu, v lednu roku 2001 vyjely poprvé do ulic modernizované tramvaje, které dostaly označení T3P. Kromě změn, které jsou viditelné (a upoutají nás na první pohled), je hlavní změna v ovládání vozu, které je řešeno s pulzní regulací IGBT (TV-PROGRESS ALSTOM) rozjezdu i brzdění a se skluzovou a smykovou ochranou, které pracují na bázi porovnávání rozdílu frekvence zubů převodovek. Regulace umožňuje snížit ztráty energie nejméně o 30 % a zvýšit provozní spolehlivost snížením počtu stykačů. Akumulátorová baterie je dobijena statickým měničem. Odpadní teplo je možno využít pro vytápění vozu. V současné době je již v provozu 30 vozů modernizovaných šumperskou firmou PARS – Nova a. s. (evidenční čísla 8211 až 8240) a dále přibývají vozy, rekonstruované v o. z. Elektrické dráhy – Opravna tramvaj (zatím vozy evidenčních čísel 8301 až 8307 a 8309).

Ridiči si na těchto vozech velmi oblíbili velké a prostorné kabiny z vozů T3M2 a moderní, pohodlné sedačky Kahovec s opěrkou pro ruce. Příjemná je též možnost využití namontovaného cyklovače stěračů spolu s tlačítkem pro jeden cyklus. V neposlední řadě je přínosem též elektronická skluzová ochrana, která je účinná spolu s elektricky ovládanými sypači písku, jejichž počet byl zvýšen ze dvou na tři. Elektrické ovládání je nejen snazší, ale zejména pomáhá při zhoršených adhezních podmínkách tím, že jsou současně v činnosti sypače na obou vozecích soupravy, čímž se zkracuje vzdálenost potřebná k uvedení vlaku do normálního režimu.

Při rekonstrukci se pochopitelně myslelo hlavně na cestující, ať už vyšším nainstalovaným výkonem topení ve voze, nebo výměnou vnějších tlačítek ovládání dveří za typ EAO Amtek, která jsou větší, lépe prosvětlená, s nižší výškou zdvihu a vyšší provozní spolehlivostí.



Foto: Petr Malík

Ve spolupráci s odborem 12 120 se podařilo odstranit většinu drobných problémů s informačním systémem pro cestující APEX, který slouží k plné spokojenosti řidičů i cestujících. Systém je velmi přehledný, za snížené viditelnosti transparenty BUSE „září“ na velkou vzdálenost a transparent uvnitř vozu (přezdívaný „teploměr“) skvěle informuje cestující o příští zastávce, 8 následujících a o konečné. Nutno zdůraznit, že se jedná zatím o nejlepší elektronický systém v oblasti informací pro cestující, který je v rutinním provozu. Pomáhá i pracovníkům údržby ve vozovně Pankrác ke snadnějšímu rozmístění vozů v depu, neboť díky digitálním orientacím není nutno tyto vozy před výjezdem tzv. převlékat při jejich zařazení na jinou linku.

V současné době se řeší problémy s kalorifery (teplovzdušné vytápění kabiny řidiče tramvaje), které díky nevhodné regulaci teploty výstupního vzduchu nedosahují vždy dostatečného výkonu k vyhřátí rozměrné kabiny. Částečně se tento nedostatek snaží pracovníci provozovny řešit zateplením kabiny pomocí montážní pěny, ale v blízké době budou kalorifery doplněny regulátorem a novými čidly.

Do konce roku 2001 by mělo být v provozu celkem 35 vozů od šumperské firmy PARS – Nova a. s. a 20 z Opravny tramvaj. Ta by měla v příštím roce provést 40 rekonstrukcí, pro něž již bude použita digitální mikroprocesorová výzbroj TV Progressm, která je spojitelná s analogovou, použitou u předchozích rekonstrukcí. Bude zde zároveň vyzkoušen nový typ sedaček pro cestující, neboť současné sedačky FAINSA se (na rozdíl od laminátových v původních vozech) hůře udržují a ze strany cestujících snáze znečišťují. Proto budou nahrazeny dřevěnými ze speciálních překližek v antivandalském provedení.

Nezbývá než si přát, aby rekonstruovaných vozů bylo čím dál tím více, protože se osvědčily v provozu a jsou oblíbeny jak řidiči, tak cestujícími.

–zjs– podle podkladů P. Hlocha a J. Nováčka

Hodnocení tramvaje T3P

Přibližně po roce používání tramvajů typu T3P je možno provést první shrnutí zkušeností s jejich provozem, a to jak z pohledu řidiče, tak z pohledu cestující veřejnosti. Vycházíme z neformálních rozhovorů s řidiči vozovny Pankrác a z názorů cestujících, sdělených v několika případech řidičům. Veškeré připomínky k vozům T3P jsme rozdělili na skupinu ohlasů pozitivních a kritických.

A. Jízdní vlastnosti (či vlastnosti důležité v provozu)

➕ plusy ➕

1. Plynulost jízdy, srovnatelná s vozy typu T3M, na rozdíl od nich účinnější brzda.
2. Oproti tramvajím T3 a T3SU mnohem menší hluk.
3. Při skluzu či smyku okamžitá reakce a následné převedení do normálního režimu.
4. Nemožnost tzv. roztržení dveří.

● minusy ●

1. Nepříjemné šubání při smyku či skluzu.
2. Při nepříznivých povětrnostních podmínkách nutnost častější kontroly sypačů.
3. Nepříjemné pískání při jízdě.

B. Ovládací prvky řízení a informační prvky

➕ plusy ➕

1. Ovládání kompatibilní s ovládáním vozu T3.
2. Snadno ovladatelné páčky směrových světel a světlometů.
3. Odpadnutí nutnosti „obracet ceduli“ na konečných.
4. Jasně a srozumitelně informace pro cestující o směru jízdy, následujících zastávkách a konečné zastávce, a to i v případě zatahování či výjezdu.
5. Odpadnutí nutnosti přepínat vnitřní osvětlení.

● minusy ●

1. Tlačítka „Výhybka 0“ a „Výhybka 1“ nad sebou, nepříjemná manipulace při jízdě přes 2 výhybky za sebou (na rozdíl od vozů T6A5).
2. Páčka pro přepínání směrových světel vadí při dávání signálu dálkovými světly tlačítkem (příliš velká).

3. Nutnost používat při zavírání dveří tzv. „dvojhmat“ – obě ruce (stejně jako u klasických vozů T3).

C. Interiér (kabina řidiče a prostor pro cestující)

➕ plusy ➕

1. Velmi příjemná sedačka s opěrkami rukou, všechny prvky snadno seřiditelné do požadované polohy.
2. Větší kabina – v kombinaci s bodem 1) odpadly problémy pro osoby většího vzrůstu.
3. Výkonný větrák s tišším chodem.
4. Lepší možnosti nastavení ventilace v kabině podle individuálních potřeb.

5. Příjemné sedačky pro cestující bez ukotvení na podlaze.
6. Lepší topení – topnice v boku vozu.
7. Lepší rozvržení madel pro držení.

● minusy ●

1. Nesnadná manipulace s větrákem při jeho provozu.
2. Nemožnost nastavení opěrky hlavy.
3. Látkový potah sedaček pro cestující náchylný ke znečištění tekutými nečistotami.

Závěrem je ještě možno zmínit občasné stížnosti řidičů na častý výskyt různých poruch u tohoto typu vozu. To je však dáno zejména uváděním nového typu do provozu a přirozenou nechtí (hlavně starších řidičů) k novinkám. Navíc v poslední době jak závad, tak stížností ubývá. Na trakční výzbroji vozů nevznikla žádná závada za celou dobu provozu.

Petr Hloch, vedoucí dopravní provozovny Pankrác

Úsměvy s DP-KONTAKTem



Proboha, strážmistře, říkal jsem, že už povolila dopravní zácpa...

Na jaře příštího roku uplyne 10 let od chvíle, kdy vrcholily „boje“ o zřízení střešovického muzea. Názor na jeho vznik nebyl tehdy úplně jednotný. Odpůrci přesunu depozitáře, tehdy umístěného ve vokovické vozovně, argumentovali zejména polohou provozovny ve Střešovicích, která, ač menší, byla (a je) strategicky velmi dobře umístěna, zejména s ohledem na neexistenci obdobné dopravně technické základny na břevnovské trati. A tak padaly návrhy na jiná řešení, například na využití historicky prvé vozovny v Karlíně, na zřízení muzea přímo ve Vokovicích, dokonce na výstavbu nového objektu ve Stromovce a podobně. Žádný z nich se nakonec neuskutečnil a od září 1992 přestaly být ze Střešovic vypravovány vlaky na trať. Objekt byl vyčleněn pro potřeby muzea. Dnes, po bezmála deseti letech, můžeme říci, že to rozhodnutí zase nebylo až tak nešťastné, protože Muzeum MHD právě ve Střešovicích je pýchou celé akciové společnosti.



Předpokládám, že všichni, kdož čtou tyto řádky, už alespoň jednou v Muzeu MHD byli. Není proto třeba popisovat, co všechno je tu k vidění, jak přehledně a účelně je vybudována celá expozice, zkrátka proč se máme čím chlubit. Ale každý postřehne, že střešovický objekt má dvacet kolejí a běžný návštěvník si prohlíží exponáty pouze na deseti. Na konci 10. koleje si pak ti všímavější přečtou na dveřích, že jimi není průchod dovolen. Co je za nimi?

Ještě než odhalíme toto tajemství, řekněme si, že na šestnácté až dvacáté koleji jsou deponovány vozy pro komerční jízdy, provádějí se zde vyšší stupně prohlídek i opravy vozů, které musejí zatáhnout s technickou závadou z trati (to je dáno právě tou strategickou polohou celé provozovny, jak jsme se o tom již v úvodu zmínili). A zbývá tedy již pouze ona „třináctá komnata“, tedy kolej jedenáctá až patnáctá, nebo třetí loď, jak chcete. Co zde je a co se zde děje?

Nebuďte vás již déle napínat. V daném prostoru jsou soustředěny zejména vozy, které čekají na svoji kompletní opravu, aby z nich byly krásné a historicky věrné exponáty, nebo vozy pro komerční jízdy. Je jich čtrnáct a je jenom otázkou času (a peněz), kdy se tak stane. Na jednu stranu je škoda, že tento prostor není, zejména z bezpečnostních důvodů, přístupný. Nevěřili byste, v jakém stavu jsou dnes vozy, kterými se budeme za několik let chlubit. Prozevřelě, shnilé, neúplné. Není divu. Ty „šťast-

Zajímavé pracoviště o. z. Elektrické dráhy aneb Střešovice trochu jinak

nější“ z nich sloužily jako kurníky, králíkárný, malé sklady. Děs, ale sloužily a majitel dbal alespoň na to, aby do nich moc neteklo. Ty „méně šťastné“ pak byly ponechány svému osudu, nikdo je nijak nevyužíval, natož aby se o ně staral; podle toho také vypadají. A víte, že i takový vůz, lépe řečeno dohoda s majitelem, aby jej za rozumnou cenu odprodal či přímo věnoval muzeu, je předmětem svízelných a dlouhodobých jednání? Naše dopravní srdce i chápání tomu často nemůže věřit. Přitom se jedná o něco, co vozem zase nazveme jenom my. Jiní v tom vidí pouze materiál do šrotu či na topení. Ale třetí střešovická loď slouží i jinému účelu. Exponáty pochopitelně časem chátrají a je nutná jejich údržba, ať již například oprava laků či jejich technické prohlídky, protože, i když (jako kulturní památky) nejsou využívány pro komerční jízdy, jsou všechny provozuschopné podle přísných předpisů. I to se děje zde.

Hovoříme zde o „komerčních vozzech“ a „exponátech“. V čem je rozdíl? Velmi zjednodušeně lze říci, že exponát je vozidlo, které je ve stavu k příslušnému historickému období, ve kterém bylo vyrobeno či bylo vypravováno na linky. Komerční vozidlo je vlastně něco podobného, ovšem je upraveno podle dnešních požadavků na provoz s cestujícími a vyhovuje současným provozním podmínkám. Tím ale není nijak „méněcenné“, protože rozdíl pozná jen odborník – pochopitelně kromě těch do očí bijících (například s neupraveným tyčovým sběračem by jízda dnes nebyla možná). I tak dá ovšem rekonstrukce takového vozu mnoho práce – oprava vlečného vozu trvá běžně jeden rok, motorového čtyři. Ve třetí lodi se tyto práce konají běžně s výjimkou těch, které zde dělat nelze – motory a osy. Ale jinak všechno; ta-

kový vůz se rozebere až na kostru a pak se skládá zpět, díl po dílu. Včetně kontrolérů a třeba odporových systémů (každý z nich se skládá zhruba z pěti set odporníků). Zásnete? Já taky. Je fakt, že některé neopravitelné díly je nutno vyrobít znovu, protože dnes již není možnost je obstarat jinak. Zde se osvědčila spolupráce s Krnovskými opravami a strojírnami, spol. s r. o. A výsledek? V současné době je k dispozici pro komerční jízdy 7 motorových a 9 vlečných dvounápravových vozů, 1 vůz T3 (druhý je momentálně nepojízdný), 1 vůz T4 a v krátké době přibude 1 vůz T1 (ev. č. 5002) a další vůz T3 (ev. č. 6102), upravené do původního stavu.

Tak jsme si zhruba řekli, co že je za pracoviště v třetí střešovické lodi. Ale doposud jsme si neřekli, kdo zde pracuje. Nelze v první řadě nezmínit pana Lubomíra Kyselu, který celé středisko vede. Jsem známý větou: Nebýt Kysely, není muzeum. On sám ji velmi nerad slyší, ale dosud mě ani on, ani nikdo jiný nepřesvědčil, že není pravdivá. Pochopitelně, že na to není sám. Je nutné zmínit i další pracovníky – např. pana Luďka Vidíma, pana Jana Gottwalda a bratry Nováčky. A úplně nakonec (nebo v první řadě?) vedení o. z. Elektrické dráhy a celého Dopravního podniku, které činnost Muzea MHD umožňuje a podporuje.

Ale bez té duševní a hlavně manuální práce ve třetí střešovické lodi by nebylo nic. A jsem rád, že o ní dnes víte už i vy.

–zjs–

Foto: Petr Malík



Ohlédnutí za Radlicemi

V pondělí 1. října 2001 jsme se mohli naposledy svezít tramvají v Radlické ulici před dlouhodobou výlukou, vyvolanou postupující výstavbou tunelu Mrázovka. Tramvaje by se sem měly vrátit až 31. prosince 2003 (ale- spoň takové datum bylo zatím formálně vyhlášeno tramvajovým oběžníkem). Už jednou Radličtí zažili dlouhodobou výlukou – to když se Radlická ulice od 5. července 1971 rekonstruovala a rozšiřovala. Provoz byl tehdy obnoven až 3. září 1973, tedy po více než dvou letech.

Provoz na tramvajové trati v Radlické ulici byl zahájen 23. března 1913. Od té doby se tu ale pochopitelně ledacos změnilo. Ulice byla podél nádražního areálu podstatně užší než dnes. Byla široká jen 11 metrů, z toho na vozovku připadalo pouhých 8 metrů. Chodník byl jen na straně zástavby. Asi 80 metrů před křižovatkou s Křížovou ulicí (tedy u prvního domu za dnešním stavenišťem tunelu ve směru z centra) začínala jednokolejka. Trať pak pokračovala ještě asi 220 metrů do Křížové ulice a končila v zastávce Kouřka, před kterou byla výhybna. V letech 1914 až 1915 byla Radlická ulice rozšířena. V roce 1925 byla celá trať zdvoukolejněna. Teprve v roce 1927 byl dán do provozu nový úsek Radlickou ulicí, jehož součástí byla i 155 metrů dlouhá jednokolejka. Před radlickou školou byla koncová smyčka. Úsek ke Kouřce zůstal ještě nějaký čas z manipulačních důvodů zachován, ale nakonec byl zrušen.

Napojení tratě do Plzeňské třídy bylo původně provedeno jen směrem k Anďelů. Oblouky od Košíř byly zřízeny až v roce 1931.

V roce 1983 byl zrušen koncový jednokolejný úsek

a tramvaje od 21. listopadu 1983 obracely na kolejovém trojúhelníku v zastávce Laurová.

V pokladně historii radlické tratě přesto najdeme několik zajímavostí. U dnešních Ženských domovů odbočovala dvoukolejná tramvajová trať na Santošku, postavená současně s radlickou tratí. V provozu se udržela až do roku 1938, a to přes dlouhé stoupání dosahující hodnoty téměř 65 promile. Zrušena byla především proto, že ji nebylo možné prodloužit kolem Václavky na Malvazinky, i když byl připraven a dokonce i schválen potřebný projekt. Elektrické podniky se patrně nakonec zalekly stoupání až 95 promile u Václavky.

Dnes si už patrně nikdo nepamatuje, že asi 125 metrů od křižovatky s Plzeňskou vedl pod Radlickou ulicí (tehdy se tato část jmenovala Divišova) krátký tunel propojující dvě části Ringhofferovy továrny. Byl široký 6,60 m a vysoký 2,50 m. Vedla jím kromě chodníku jedná normálně rozchodná kolej a také jedna o úzkém rozchodu. O něco jižněji tramvajové koleje křížovaly železniční vlečku vedenou z Klicperovy ulice rovněž do Ringhofferovy továrny na západní straně ulice.

Další zajímavostí byla třetí kolej u křižovatky s Plzeňskou třídou, položená v roce 1923. Odstavovaly se na ní vlečné vozy, aby je motorové vozy nemusely tahat do stoupání na Santošku a v případě slabého provozu ani do Radlic. Kolej se přestala používat po zrušení tratě na Santošku.

V roce 1938 Elektrické podniky postavily spojovací trať v dnešní ulici Za Ženskými domovy, aby se usnadnilo vyjíždění z motolské vozovny ke smíchovskému nádraží a do Hlubočep. Střední část této manipulační tratě

byla až do roku 1980 jednokolejná. V roce 1948 zde bylo zřízeno kolejové propojení s vlečkou do Ringhofferovy továrny a právě tudy se od té doby až do roku 1980 dopravovaly na pražskou kolejovou síť nové tramvaje. (Dnešní oblouk do areálu nádraží existuje od roku 1981.) Oblouky z ulice Za Ženskými domovy do Radlic byly zřízeny až při rekonstrukci tratě v roce 1973.



S přerušením dopravy do Radlic skončilo v Praze v pravidelném provozu obracení tramvají na vratném kolejovém trojúhelníku.

Radlické koleje tedy osířely 2. října 2001. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, počítá s obnovením provozu, v optimistické variantě i s prodloužením tratě kolem radlické školy ke stanicí metra Radlická. Doufáme, že se do Radlic tramvaje opravdu vrátí a ekologický dopravní prostředek neustoupí individuální automobilové dopravě. Snad se nebude opakovat případ tratě na Ryšánku, kde z důvodu výstavby mostu přes stanici metra byla doprava přerušena na jeden rok, ale nebyla už nikdy obnovena.

Mgr. Pavel Fojtík

Foto: PhDr. Marie Jílková

Nový záchod pro řidiče tramvají na náměstí OSN

V polovině října proběhla úspěšná kolaudace nové toalety na náměstí OSN. Vzhledem k umístění tramvajové smyčky přímo na komunikaci náměstí, byl záchod řešen jako přenosný s připojením na vodu a kanalizaci. Situován je na zvýšeném ostrůvku, zvětšeném o jedno parkovací stání, za dodržení průjezdného profilu tramvají.

Temperování objektu je pomocí sálavých stropních panelů, ohřev teplé vody je řešen průtokovým ohřívacím vlnem. Vnitřní zařízení bylo zvoleno v provedení vzdorujícím případnému vandalismu tak, aby sloužilo co nejdéle, bylo hygienické a snadno udržovatelné.

Vedle vstupních dveří objektu je provedena příprava na montáž elektronického zabezpečova-



Foto: Petr Malík



cího zařízení se čtečkou a elektromagnetickým zámekem pro budoucí náhradu „klikček“ za čipové karty pro zaměstnance.

Opláštění objektu je z nerezových plechů, které jsou ošetřeny silikonovým olejem, jako alespoň částečná ochrana proti sprejům.

Věříme, že se řidičům tramvají bude nové sociální zařízení líbit, a že uvítají jeho podstatně vyšší hygienickou úroveň oproti doposud používanému.

Na podzim také začaly práce na výstavbě další moderní toalety, tentokrát řešené jako pevná stavba na náměstí Jiřího z Lobkovic.

Svatava Demartini,
technický úsek ředitelství

Nové stanoviště dozorčího ve stanici Malostranská

Prochází-li cestující okolo stanovišť přepravních manipulantů či dozorčích stanic při své cestě do zaměstnání, nemá mnoho času postřehnout změny, kterými jejich stanoviště prochází.

Dlouhá léta byla tato stanoviště pouhou součástí systému rychlého cestování Prahou a jen nutným pracovním zázemím provozních pracovníků. Anonymní „kukaně“ přeplyněné různou technikou sloužící kontrole mnoha zařízení nebyly často oním místem, kde cestující mohl získat informace spojené s jeho jízdou, a kam se mohl s důvěrou obrátit s problémy, které ho mohly při jízdě metrem potkat.

Snaha eliminovat tato negativa, trend přiblížení se cestujícím, našim zákazníčkám, vyústil především v posledních letech ke změnám a zlepšením, která jsou vidět

a se kterými se zcela jistě mnoho cestujících setkává či potkalo.

Jedno z takových stanovišť na trati A najdete ve stanici Malostranská.

Prostorná místnost dozorčího stanice, zapadající vzhledem i účelností do vestibulu stanice, splňuje již většinu možných nároků na pracoviště, kde zaměstnanec dopravce může „svému“ zákazníkovi poskytnout takovou „službu“, která valnou většinou uspokojí jeho potřebu a poskytne mu pocit pohody, klidu a jistoty při cestování metrem. A projdete-li okolo tohoto stanoviště, nebude složité ony změny postřehnout. Místnost ze skla zajímavého tvaru, příjemně osvětlená, vybavená pultem, kam byly zcela účelně umístěny všechny technické ovládací a kontrolní prvky potřebné k provozu, funkčně upravené pracovní stoly, počítač, telefony, vše doplněno vhodným nábytkem. Malé zázemí s umyvadlem, lednicí, mikrovlnnou troubou či varnou konvicí, kde lze bez větší ztráty času uvařit kávu či vypít limonádu. Moderní prostor pro komunikaci s cestujícím s „prodejním okénkem“, kde cestující získá mnohé informace včetně možnosti nákupu jízdenek, byť jde jen o doplňkový prodej, vše příjemně sladěno a poskládáno. Pro cestujícího jasné a viditelné. A naši „dozorčí“? V příjemném prostředí se cítí lépe, a to se v práci projeví vždy. Příjemně vystu-

pování, snaha pomoci či vyhovět, mnohde již základní komunikace v němčině či angličtině s cizinci, pro Malostranskou stanici tak typickými, to jsou atributy zvyšování kvality naší práce ve vztahu k cestujícím, našim zákazníkům.

O tom, že došlo ke zlepšení kvality cestování pražským metrem, se můžete ve stanici Malostranská přesvědčit sami. K její návštěvě vás srdečně zveme.

Karel Kratochvíl, vedoucí provozu trati A

Foto: o. z. Metro



Vzpomínání na první pražské kloubové autobusy – II

Pro mě idylické období trvalo pouze do 12. února 1980, kdy v souvislosti s rozsáhlou rekonstrukcí tramvajové trati na *Třídě Sboru národní bezpečnosti* ve Vršovcích a s následnými změnami trvalého charakteru v autobusové dopravě došlo k přeorganizování vypravování Ikarusů v jihovýchodní části Prahy. Vršovická provozovna se svými nejstaršími Ikarusy začala od tohoto dne zabezpečovat linku číslo 213 (*Vršovice, Čechovo náměstí – Sídliště Jižní Město*) v poněkud pozmeněné trase. Snad právě kvůli změně vypravovaných vozidel přestala obousměrně jezdit strmou ulicí *U Slavie* a *U Vršovického hřbitova*, a přestěhovala se do sklonově příznivější trasy ulicemi *Moskevskou* a *Bohdaleckou*. Díky tomu musela být kačerovskými Ikarusy doplněna linka číslo 190, kterou od téhož dne přestali vršovičtí vypravovat. Potřebné „kloubáky“ však byly získány nejen z nadbytečné rezervy (vzniklé zřejmě nižším správkovým procentem těchto spolehlivých vozů), provozované občas na linkách číslo 113, 114, 118, 170, 187, 204 a takřka pravidelně na linkách číslo 171 a 178, ale bohužel i z tehdy pravidelně „ikarusové“ vypravovaných linek číslo 196 a 198. Linku číslo 189 v té době už prostým stažením kloubových vozů kapacitně oslabit nešlo. Je důležité připomenout i další skutečnost, že na lince číslo 190 bylo za Vršovice třeba nahradit nejen „šejdry“ a „zatahováky“, ale i „tůráky“. Proto bylo nutné v kačerovském inventárním stavu zvýšit počet vozů pro tento typ služby na úkor vozů dělených směn. K této změně postupně došlo u vozů 4063, 4070 a 4076. V následujících dnech, týdnech a měsících se kačerovské Ikarusy kromě „předepsaných“ linek číslo 189, 190 a 206 objevovaly někde jinde už jen sporadicky. Jako téměř pravidelně nasazování Ikarusů mimo tři výše uvedené linky lze snad považovat pouze vypravování „zatahováku“ 196/4 nebo „tůráku“ 171/3 v pracovní dny.

Další významná změna v provozu velkokapacitních autobusů nastala s dodávkou nové série Ikarusů v létě roku 1980. Nových pětáctýřicet vozů pro Prahu si rozdělily garáže Klíčov (4088–4117) a Kačerov (4118–4132). Laicky zpozorovatelnou změnou od vozů dodaných o rok dříve bylo snad jen přidání třetí svislé konzole předřzné tyče pod zadním oknem, aby se přešlo jejímu prohýbání uprostřed, nepatrně odlišný vzhled plechové, ale stále ještě krémově nastrákané kabiny řidiče s tvarově jinak zpracovanými madly pro cestující a použití jiného obtisku omezení rychlosti na 65 km/h na zádi vozidla (loňské vozy měly uvedenu maximální rychlost 60 km/h!). Klíčovská provozovna začala od 20. června 1980 novými autobusy zabezpečovat provoz na linkách číslo 126 (*Sídliště Ďáblice – Nusle, Kloboučnická*), 200 (*Sídliště Bohnice – Sokolovská*) a 210 (*Prosek, Průjezdní – Sokolovská*). U dvou linek posledně jmenovaných zpočátku ve smíšeném provozu s autobusy ŠM–11, ale v jakém poměru už bohužel nevím. Pamatuji si, že v září tohoto roku, kdy jsem začal k cestám do prvního ročníku střední školy denně používat linku číslo 126, byly vozy inventárních čísel 4088–4093, 4111 a 4117 „tůrové“, vozy 4094–4110, 4112–4114 a 4116 „šejdrové“ a vůz 4115 nebyl vůbec zařazen do provozu. Objevil se až mnohem později, poskládaný z nejrůznějších ikarusových dílů i staršího ročníku výroby (což by svědčelo o tom, že byl používán jako zásobárna náhradních dílů), a to jako „tůrový“. Zajímavostí u tohoto vozu byly například plastové kryty vnitřního osvětlení interiéru pro cestující, které pocházely z autobusů ŠM–11. Ze stran byly pouze přizřizny na rozměr originálního podkladu svítidla a z boků provizorně a dost příšerně zaslepeny. Osvětlení točny rovněž pocházelo z tuzemských zdrojů. Bylo použito obých svítlen s čirými stínítky, které se standardně montovaly například jako obrysová světla nebo ukazatele směru na tramvaje T3. Samostatnou kapitolou byl vůz inventárního čísla 4104, který byl dodatečně vybaven jakýmsi speciálním měřicím zařízením. Kdy to přesně bylo a k proměřování čeho ono zařízení vlastně sloužilo, však nemám potuchy. Klíčov s tímhle autobusem operoval později i na ikarusových linkách provozovny Kačerov a těsně před příchodem prvních kloubových vozidel do garáží Řepy v roce 1983 i na lince číslo 174 (*Špejchar – Motol*), která byla jako první v oblasti Prahy 6 Ikarusy obsazována. Z těchto poznatků by šlo teoreticky odvodit, že zařízením buď měřilo spotřebu nebo fungovalo jako takzvané „exmedo“, čili cejchovaný přístroj pro kilometrické a časové měření chronometráže. Ostatně svou logiku by to mělo, protože chronometráže se klíčovským vozem proměřují dodnes. Kačerovské vozy nové série se poprvé objevily v provozu o letních prázdninách, a to překvapivě na lince, kde by to asi málokdo čekal. Vyvoleno se stala linka číslo 192

(*Kačerov – Braník, Přístaviště*, okolo krčského nádraží a Branickou ulicí). Linka tehdy měla v pracovní dny dva „tůráky“ a jednoho „šejdra“, o volných dnech dva „tůráky“ a nové Ikarusy jezdily ojediněle během několika dní nespíš všechna pořadová čísla (vzpomínám si konkrétně na vozy inventárních čísel 4123 a 4126). Jejich dalším působištěm se během prázdnin staly linky číslo 178 (*Krč, Zemanka – Sídliště Jižní Město*), 203 (*Krč, Tempo – Sídliště Jižní Město*) a bez záruky zřejmě i kačerovská část „stošestadvacítky“. S příchodem poprázdninových jízdnic řádů od 1. září 1980 byla „stošestadvacítka“ už se zárukou v Ikarusech celotýdenně celá. Podle tehdy platného grafikonu měla v pracovní dny ráno 21 vozů v intervalu 4 až 5 minut, dopoledne 6 vozů v intervalu 15,5 minuty (později 7 vozů v intervalu 14 minut), odpoledne 13 vozů v intervalu 7 až 8 minut a večer 5 vozů v intervalu 17 minut. V sobotu a neděli platil grafikon pro 5 vozů v intervalu 18 až 19 minut (později pro 6 vozů v intervalu 16 až 17 minut). Poměr mezi klíčovskými a kačerovskými vozy v jednotlivých grafikech už si bohužel nepamatuji. Rozložení na obě garáže v souladu s oběžnou dobou linky ovšem asi nebylo. Praxe byla taková, že ranní přepravní špička byla z Nuslí příliš dlouhá (pamatuji si, že po 5 až 7 minutách se jezdilo až někdy do půl deváté, přičemž pracovní doby tehdy začínaly převážně od sedmé hodiny ranní). Odpoledne se zase z Ďablic začínalo se špičkou až někdy okolo půl třetí, a tudíž linka po čtrnácté hodině z Vysočan

muto druhu přepravy dvou výše uvedených polookružních linek. Jako nápad na papíře to není nezajímavé, ale aby to celé mělo naději na úspěch, nesměly by obě linky být obsazovány pro tento účel těžkopádnými kloubovými Ikarusy s takovou četností spojů a bez jakékoliv časové návaznosti na vlaky metra, že místní chodili spíš po svých. Po nějaké době se obě nevydařené linky začaly omezovat a trasově zkracovat, až byly koncem listopadu roku 1982 už za provozu standardních autobusů úplně zrušeny. Škoda, že se tehdy myšlenka tak špatně zrealizovala, a že nakonec stejně průjezdné tranzitní linky dodnes vozí místní frekvenci jednu, dvě nebo tři zastávky po sídlišti...

Zbylé kačerovské Ikarusy byly nově projektově přeepsány pro prodloužené linky číslo 171 (*Primátora Vacka – Výzkumný ústav A. S. Popova*) a 178 (*Primátora Vacka – Krč, Zemanka*). Nepředepsané zůstaly na lince číslo 203 a opět se začaly ve větší míře objevovat na „stosedmdesátce“ a poprvé také na linkách číslo 127 (*Nový Hloubětín – Nusle, Kloboučnická*) a 182. Nesměle a prozaitím jen o vikendech se občas vyskytl některý ze starších „tůráků“ na lince číslo 106 (*Vršovice, Čechovo náměstí – Modřany, Baba III.*). Jmenovitě si pamatuji vůz 4060. Dne 20. prosince 1980 bylo zprovozněno prodloužení tratě A metra do stanice *Želivského*. Na kačerovské Ikarusy to nemělo naprosto žádný vliv a jediná vršovická ikarusová linka číslo 213 byla pouze prodloužena k nové konečné stanici metra. Daleko podstatnější změna se udála na Klíčově. K nové stanici metra *Jiřího z Poděbrad* byla z *Ohrady* prodloužena dělnická špičková linka číslo 140 (*Nový Hloubětín – Jiřího z Poděbrad*), jež od tohoto data jezdila celá v Ikarusech, s výjimkou poločasných přejezdů k odvozu druhých pracovních směn z Hloubětína a Vysočan. Další rok 1981 byl na Kačerově ve znamení změn v rámci vyhodnocení úprav linkového vedení k uvedením tratě II. C metra do provozu a ve znamení další letní minidodávky šesti Ikarusů inventárních čísel 4133 – 4137 a 4163. Vůz číslo 4133 byl jako jediný z této série „šejdrový“. Zbylých pět vozů bylo „tůrových“ a ty začaly nejprve jezdit linku číslo 242 (*Jižní Město – TOS Hostavař*). Linka byla zavedena k 8. listopadu 1980 a od 7. prosince 1981 zabezpečovala základní celodenní a celotýdenní přepravní obsluhu (tehdy společně se špičkovou linkou číslo 212) nově budovaného sídliště Koškov.



Foto: Archiv autora

(ukončení dělnických pracovních dob) a z Jarova (ukončení vyučování ve středních školách a odborných učilištích) naprosto „nepobírala“. Všechna patnáct nových kačerovských vozů patřilo mezi „tůráky“ a na lince číslo 126 moc nejezdily. Stále se objevovaly spíš na „stosedmdesátosmičce“ a „dvěstětrojce“, kde se příliš neopotřebovávaly a „stošestadvacítka“ byla spíš doménou starších „kloubáků“. Od 13. října roku 1980 se ale přece jejich akční rádius rozšířil. Vznikla nová linka číslo 215, která zpočátku měla celotýdenně pouze dvě „tůrová“ pořadová čísla a jezdila od pondělí do neděle, špička–nešpička, stále v intervalu 28 minut. Se zásadnějšími změnami se čekalo až na přelom podzimu a zimy, kdy mělo být prodlouženo metro na Jižní Město a na Vinohrady.

K třiašedesátému výročí Velké říjnové socialistické revoluce byla uvedena do provozu trať II. C metra, tedy prodloužení stávajícího úseku do sídlištního celku Jižní Město. V pátek 7. listopadu 1980 byl v odpoledních hodinách provoz slavnostně zahájen a pokračoval s cestujícími až do jeho denního ukončení. Silně napajecové linky číslo 190 a 206, kterých se tato událost týkala nejvíce, však ukončily tento provozní den beze změny. Podstatné změny v autobusové dopravě se konaly až od soboty 8., respektive pondělí 10. listopadu 1980. Pro Ikarusy to znamenalo rozsáhlé přesuny. Linka číslo 206 byla zrušena a linka číslo 190 byla společně s nově zřízenou linkou číslo 253 degradována do polookružní místně obslužné trasy po Jižním Městě. Vznik těchto dvou lokálních pseudonapajecových stanic metra *Družby* a *Kosmonautů* vycházel z poměrně zajímavého, leč však v praxi nedotaženého návrhu autobusového linkového vedení v tomto sídlišti. Jeho základní ideou bylo z hlavních spádových komunikací vymístit co možná nejvíce tranzitní dopravu, aby nedocházelo k narázovému obsazování průjezdných linek místní frekvencí na jednu, dvě nebo tři zastávky a zřízení k to-

Nové Ikarusy se od loňských lišily v několika laicky postřehnutelných detailech. Méně podstatnou změnou byla další úprava žluté plechové kabiny řidiče, tentokrát s černými plastovými madly pro cestující. Poněkud zásadnější byla změna vymezení nouzových východů. Jako nouzové východy byly nyní určeny jednak dvě větrací klapky ve střeše vozidla (vždy po jedné v předním a v zadním článku vozidla, konkrétně v úrovni nad druhými a nad třetími dveřmi), které byly pro tento účel rozšířeny a bylo upraveno jejich uchycení tak, aby kryt mohl být pomocí čtyř přivařených páček červené barvy zcela vyklonen vně vozu. Jednak byla určena jako nouzové východy i boční okna proti druhým a třetím dveřím autobusu, u kterých došlo k úpravě uchycení skla do dvojitého pryžového rámu. Ten bylo možno zatáhnutím za zaplombované plastové madlo oranžové barvy (v originálním maďarském překladu na samolepce návodů se nazýval „drždka“) v případě nebezpečí uvolnit a celá okenní sklo tak vypadlo ven z vozu. Díky tomu však už nemohly být autobusy dílensky dovybavovány přídržnou tyčí přes okno proti druhým dveřím v prostoru pro dětský kočárek. Poslední mnou zpozorovanou změnou byla jiná povrchová úprava plastových krytů mechanismů otevírání dveří, které na rozdíl od dříve dodaných vozů nebyly hladké, ale vroubkované. Vývoj úpravy těchto „beden nade dveřmi“ u jednotlivých sérií vozů byl následující. Od prvních Ikarusů počínaje vozem číslo 4000 až po inventární číslo 4132 byly „bedny“ hladké a měly šedou barvu. Od inventárního čísla 4133 do inventárního čísla 4193 (rok dodávky 1982) byly „bedny“ vroubkované a ještě šedé. Počínaje vozy od inventárního čísla 4194 (rok dodávky 1983) do 4593 (rok zařazení do provozu 1991) byly „bedny“ vroubkované, ale barva se změnila na černou, stejně jako u všech přídržných tyčí pro cestující a „budníků“ orientací.

Rudolf Maren
(Pokračování příště)

Nové autobusy v naší společnosti

V současné době se realizuje dodávka 50 kusů nízkopodlažních autobusů City-bus v výrobního závodu Karosa. Protože k dnešnímu dni je předáno 21 kusů těchto vozidel



Foto: Petr Malík

a můžete se s nimi již setkat v provozu, myslím, že je vhodné tento autobus alespoň v kostce představit.

Jde totiž o nový model splňující již zprísněnou exhalční normu EURO 3, který vychází z již ověřeného modelu City-busu v provedení EURO 2. Je však vybaven zcela novým motorem IVECO Cursor F2B o objemu 7,8 litrů a výkonu 180 kW, alternativně 213 kW. Tento motor se vyznačuje velmi příznivým průběhem momentové charakteristiky (kroutící moment je konstantní ve velkém rozsahu otáček). Důležitou změnou je, že motor je uložen nastojato, ale je otočen o 180 stupňů oproti původnímu řešení, což umožňuje vypustit dosud používaný sestupný převod. Jsme přesvědčeni, že tato skutečnost spolu s uvážení moderní koncepce řešení motoru povede ke snížení spotřeby pohonných hmot oproti dosud provozovanému typu v provedení EURO 2. Poprvé je též na tomto vozidle použit systém elektrické instalace **Multiplex**, kde odpadají kabelové svazky a jednotlivé spotřebiče a ovladače spolupracují přes řídicí počítače po sběrnici CAN. Toto řešení je již dnes obvyklé u osobních vozidel vyšších tříd a přináší obecně zvýšení spolehlivosti elektroinstalace ve vozidle. Samozřejmě klade vyšší požadavky na odbornost opravárenského personálu a vybavení diagnostickou technikou.

Také pro cestující přináší tento nový typ autobusu určité novinky, z nichž nejdůležitější je odstranění nástupního schůdku i v oblasti zadní plošiny, takže v prostoru všech dveří nenaleznete u tohoto provedení ani jediný schod. Samozřejmě zůstávají veškerá vybavení, která se v provozu osvědčila a jsou cestujícími kladně hodnocena, například nájezdová plošina pro vozíky, eventuálně kočárky, elektronické orientační systémy. Novým prvkem standardní výbavy je oboustranný boční elektronický transparent, kterým je cestující uvnitř vozidla informován i o názvech následujících zastávek, což zejména mimopražským cestujícím umožní snadnější přehled o trase a pohybu vozidla.

Kompletní dodávka těchto vozidel má být ukončena 15. prosince a poté bude následovat dodávka kloubového nízkopodlažního autobusu odvozeného od výše popsaného vozidla, se kterým vás chceme seznámit při některé z dalších příležitostí.

Ing. Jiří Pilař, technický náměstek o. z. Autobusy

Z novinek uveřejněných v říjnovém čísle časopisu „Transport public“, vydávaným francouzským Svazem veřejné dopravy, přinášíme kromě zajímavosti z New Yorku i zprávu inspirovanou článkem o neštěstí, které postihlo dopravní podnik SEMVAT v Toulouse.

Soupravy metra proměněné v útesy

New York našel originální způsob, jak se zbavit obstarožních souprav metra: hodit je do oceánu, aby se z nich staly umělé útesy. 27 prvních souprav série 400 bylo na konci srpna 2001 vrženo do Atlantiku u Cap May (220 kilometrů jižně od New Yorku).

Tyto umělé útesové hráze umožňují rozvoj podmořského života. Ponořit soupravy do oceánu místo jejich recyklace umožnilo uspořit 10 až 13 milionů dolarů. Před tím byla odstraněna sedadla a veškerý materiál, který by mohl kontaminovat vodu. V současnosti probíhají diskuze s dalšími státy na východním pobřeží o dodávce dalších starých souprav, které jsou v současnosti v New Yorku nahrazovány novými.

SEMVAT v šoku

Je 10 hodin 17 minut, pátek 21. září letošního roku. „Nevzpomínám si na nic jiného než na výbuch, potom je to černá díra“ svěřuje se Francis Grass, ředitel SEMVAT – Dopravního podniku města Toulouse z jižní Francie.

Hrozný výbuch, který vyhodil do povětří chemickou továrnu AZF v centru Toulouse a jehož tlaková vlna smetla vše v okruhu 2 kilometrů, stál život 29 lidí, více než 2 400 zraněných, z nichž je několik desítek ve vážném stavu. Hmotné škody jsou odhadovány na 7 miliard franků.

Autobusová garáž, opravná a hlavní sídlo SEMVAT, ležící přímo naproti továrně, necelých 300 metrů od hangáru, který vybuchl, byly zcela zničeny.

Hustý červenohnědý mrak zakryl oblohu a zaměstnanci v panice běží do svých kanceláří pro plynové masky. „Měla jsem mnohem větší strach z toxického mraku než ze samotného výbuchu,“ říká Véronique Bürki, zaměstnaná jako mluvčí SEMVATU. „Když jsem nabyl vědomí, necítil jsem čpavek, který továrna AZF vyrábí. Říkal jsem si, nic necítím, tak je to vážné,“ doplňuje Francis Grass. Ze tří továren chemické základny dvě vyrábí nebo používají fosgen, smrtelný plyn bez zápachu, který má stejné vlastnosti jako „hořčičný plyn“, který byl vhnán do zákopů během první světové války.

Po několika chvílích strachu se ukazuje, že vybuchla AZF, jediná ze tří továren, která fosgen neuvádí. Venku panuje hrůza. Ulice jsou posety vozidly roztrhanými tlakovou vlnou, na okružní komunikaci, která vede kolem továrny, se zastavil provoz. Všude šokovaní zakrvácení lidé.

První záchranná vozidla dorazila do SEMVATU až po dvou hodinách. Zaměstnanci nečekají a Yves Descons, jeden řidič a mechanik nastartovali jeden z méně poškozených autobusů, naplnili jej zhruba 80 zraněnými lidmi a odvezli je na kliniku do malého sousedního města Muret. V SEMVATU bylo zraněno 167 zaměstnanců. Na začátku října jich ještě 30 bylo hospitalizováno, z toho 2 ve velmi vážném stavu.

K fyzickým zraněním se přidává psychický šok. Pro to, aby lidé lépe překonávali svá traumata, byla v podniku zavedena buňka psychologické pomoci. „Někteří lidé ztratili vše, místo kde pracovali, byt i auto. Abychom jim pomohli, zavedli jsme buňku pro organizaci společného využívání automobilů a též jsme zaměstnancům dali k dispozici naše advokáty, aby jim pomohli řešit všechny jejich problémy“.

Telefonicky, dopisy nebo po Internetu – ten byl v SEMVATU znovu v provozu od druhého dne po katastrofě – adresovaly tisíce Toulousanů věty obdivu a poděkování zaměstnancům SEMVATU.

Následující den po explozi, v sobotu v půl šesté ráno, ve městě opět jezdily autobusy. Ne na všech linkách, autobusy, které přestály neštěstí, byly rozděleny na nejfrekventovanější linky tak, aby bylo cestujícím nabídnuto co nejlepší pokrytí města.

Aktuality ze světa

Automatické metro plně obnovilo provoz až v neděli. „Tlaková vlna výbuchu vnikla do tunelů a poškodila bezpečnostní stěny s dveřmi na nástupištích ve dvou stanicích situovaných nejbližší chemickému závodu. Trvalo nám 48 hodin, abychom ověřili elektronický systém řízení,“ upřesnil Francis Grass.

SEMVAT se přestěhoval do prostor zvaných Atlanta, kde se nachází garáž s opravami a „kempuje“ zde, jak jen to jde. Podnik „Francouzské jižní dálnice“ dal SEMVATU k dispozici terén, kde může garážovat na 40 autobusů. SEMVAT ze 430 autobusů, tvořících vozový park, ztratil 96 vozidel.

Hned druhý den nabídl svoji pomoc řada podniků – z Bordeaux přijelo 20 autobusů, další následovaly z Paříže, Lyonu, Marseille, Montpellieru, Grenoblu, Valenciennes a dalších. Materiální škody dosahují minimálně 300 milionů franků. Experti zakázali přístup do zhroutených budov hangáru, které byly zničeny kovovými sloupy z rozmetané sousední továrny.



Svaz veřejné dopravy v Toulouse uvolnil nouzovou půjčku ve výši 10 milionů franků a vydal mandát o řízení v situaci vyvolané pohromou.

SEMVAT podal trestní oznámení proti Totalu, majiteli továrny AZF. Tato procedura mu umožní lépe hájit své zájmy a zájmy svých zaměstnanců. Jako mnoho obyvatel Toulouse, SEMVAT žádá přemístění chemické základny. „Nebudeme rekonstruovat na stejném místě, zůstane-li chemická základna tam kde je,“ zdůrazňuje ředitel Dopravního podniku Toulouse.

Nyní se hledá přechodné místo pro zajištění provozu závodu. Existuje 5 alternativ, definitivní rozhodnutí bude učiněno po důkladné diskusi se zaměstnanci. Vlastní rekonstrukce se odkládá na později. „Bude to příležitost postavit závod, kde lidské hodnoty budou důležitější než hierarchie, a ve kterém bude prostor pro iniciativu a autonomii. Začali jsme již přípravy, ale narážíme na síly setrvačnosti. Zítřka zrekonstruuje me podnik, který bude odpovídat našim hodnotám,“ uzavírá Francis Grass.

–zded–

Dál jezdíme a závodíme v Trabantkrosu

Naposledy se o nás psalo v červencovém DP-KON-TAKTu loňského roku. Tehdy jsme vás, čtenáře, informovali o tom, jak začínáme závodit v Českém poháru Trabantkrosu.

Nyní máme za sebou první celý rok soutěže. Všichni členové družstva již velmi dobře vědí, jak jsou začátky těžké. Pro nezásvečené jen připomínáme: znamená to každý měsíc nastoupit s opraveným a naladěným autem.



Připravit v našich podmínkách auto na jednotlivé závody není jistě velký problém. Velkým problémem je však čas. Mezi závody máme přibližně tři týdny „volna“, takže se opravuje o sobotách i nedělích. Ovšem „naladěné“ auto lze rádně otestovat až při vlastních závodech, protože zatím nikde nelze navodit pro vlastní trénink a zkoušku auta stejné podmínky jako při vlastním závodě. Při extrémním provozu, což jednotlivé závody jistě jsou, dokáže „trabantík“ i přes důkladnou přípravu pozlobit. Za své vezme náprava, synchron převodovky, šoupě motoru, plasty nepočítaje.

V tomto ročníku jsme se zaměřili na tzv. dojetí každého závodu, i přesto, že nám soupeř ulomil zadní osu, upadlo nám kolo..., neboť s touto strategií jsme mohli více bodovat v celkovém pořadí. Pro celý realizační tým to znamenalo, že i nadále musíme dělat maximum pro jezdce i auto.

Celý den závodu je velmi vyčerpávající – budík zvoní už ve čtyři ráno, nakládáme auto včetně náhradních dílů a vyjíždíme na místo určení, tam všechno vyložit, následuje technická převíčka vozidla a příprava na vlastní trénink na závodní dráze. Závod pak spočívá v několika samostatně bodovaných rozjížděcích, které vedou až do finále.

Někdy mezi čtvrtou a pátou odpolední závod zdánlivě končí. Opět je však nutné auto i s „vybavou“ naložit a vyráží se domů, do Prahy. Cestou se již probírá nejen nový závod, ale i to, jak získané „šrámy“ co nejlépe opravit. A příští měsíc stejný kolotoč vypukne nanovo.

Je více než jasné, že se Trabantkrosu nelze účastnit

jinak než z fandovství a velkého nadšení všech zúčastněných včetně podpory rodin všech členů týmu. Těší nás, že se našel dostatek lidí, kteří Trabantkrosu propadli a dokážou nám i sponzorskou výpomocí. Bez jejich účasti si nelze dnes již žádný sport představit. Co nás však těší dvojnásob, jsou výsledky, které se nám podařilo dosáhnout na závodních tratích i přes naše otukávání a sbíraní zkušeností v soutěži:

- rok 2000 – 16. místo z celkové počtu 21 závodníků v kategorii juniorů a
 - rok 2001 – 6. místo v téže kategorii.
- Závěrem bychom rádi poděkovali sponzorům, bez jejichž podpory by se závody neuskutečnily, firmě GATES – M. Gajda – dodavatel garážové techniky, a firmě VIDO stroje s. r. o. – dodavatel strojů.



Mezinárodní projekt Leonardo da Vinci

Leonardo da Vinci II – projekt, ve kterém jde o třítydenní stáž 18 žáků oborů automechanik a elektromechanik v dráždanském učilišti, které je součástí Dopravního podniku města Drážďany, je ve fázi konečných příprav. Jednáni managementů obou stran jsou již ukončena, konkrétní náležitosti jsou projednány.

Zástupci našeho učiliště se byli v Drážďanech seznámit nejen s pracovišti, na kterých bude stáž probíhat, ale i s ubytováním žáků a s programem, který je pro naše žáky připraven. Vedení dráždanského učiliště navštívilo Prahu, bylo seznámeno se systémem výuky u nás, navštívilo školu i odborná pracoviště. V současné době probíhá pod vedením dlouholetého pracovníka Dopravního podniku ing. Pavla Flajšhansa intenzivní kurz němčiny pro zúčastněné žáky, který je zaměřen na zkonání konverzace a zejména na odbornou terminologii. Ing. Flajšhans bude také tlumočnickem při samotném průběhu akce, která proběhne v březnu příštího roku.

–sou– Foto: Archiv SOU



Doprava o Vánocích a na Silvestra 2001

V předvánočním, vánočním a novoročním období se každoročně upravuje provoz městské hromadné dopravy podle očekávaných přepravních požadavků. Koncem prosince 2001 a počátkem ledna 2002 dojde na linkách pražské MHD provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akcíovou společností k následujícím změnám.

V sobotu 22. a v neděli 23. prosince se u linek č. 14 a 24 zkracují od 8.30 do 18.00 hodin intervaly na 7 až 8 minut, linky č. 9 a 11 jezdí v neděli 23. prosince podle sobotních jízdních řádů.

O vánočních prázdninách od 22. prosince do 2. ledna 2002 včetně nebudou v provozu všechny školní autobusové linky (č. 551 až 573).

V pondělí 24. prosince pojedou všechny denní linky MHD podle sobotních jízdních řádů.

V metru budou od 19.00 hodin do ukončení provozu na všech linkách intervaly 20 minut.

Denní provoz tramvajových linek bude 24. prosince postupně omezován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 16.30 hodin včetně) a ukončen mezi 18. a 19. hodinou. Na linku č. 19 budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen od 19.00 hodin, aby byla zajištěna návaznost na přestupních bodech, a ukončen přibližně v 7.00 hodin 25. prosince (první přestup u uzlu Lazarská bude v 19.00 hodin, poslední v 6.45 hodin). Na všechny noční linky budou nasazeny vlaky 2xT.

Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen v 17.00 hodin (poslední jízda v 16.45 hodin).

Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (kromě linek níže uvedených) bude dne 24. prosince ukončen mezi 18. a 19. hodinou (do 18.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Přibližně od 0.30 hodin budou v provozu tyto linky:

- 102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (interval 40 minut), 107 Dejvická – Suchbátka (20 minut), 114 Kačerov – Šeberák (40 minut), 118 Dvorce – Koleje Jižní Město (40 minut), 126 Smíchovské nádraží – Pražská čtvrť (20 minut), 131 Hradčanská – Bořislavka (40 minut), 137 Na Knížecí – U Waltrovky (40 minut), 139 Kačerov – Na Beránku (20 minut), 152 Nádraží Holešovice – Sídliště Čimice (40 minut), 154 Koleje Jižní Město – Skalka (40 minut), 158 Českomoravská – Čakovice (40 minut), 177 Chodov – Skalka (40 minut), 187 Nádraží Holešovice – Palmovka (20 minut), 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (40 minut), 207 Staroměstská – Ohrada (40 minut), 213 Jižní Město – Želivského (40 minut), 215 Kačerov – Sídliště Libuš (40 minut), 230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (40 minut), 233 Palmovka – Červený mlýn (40 minut), 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20 minut), 241 Smíchovské nádraží – Lipence

Doprava o Vánocích a na Silvestra 2001

(60 minut), **244** Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60 minut), **250** Černý Most – Sídliště Rohožník (40 minut), **259** Českomoravská – Vinoř (60 minut), **267** Háje – Uhřetěves (40 minut), **271** Skalka – Háje (40 minut), **273** Hloubětínská – Ve Žlábku (40 minut).

Provoz těchto linek bude ukončen tak, aby navazovaly na poslední vlaky metra. Linky č. 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511 a 512 pojedou podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 19 hodin v intervalech 60 minut. Na linku č. 509 budou nasazeny kloubové vozy.

Ve dnech 25. a 26. prosince pojedou všechny linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linky č. 21 a 143 nebudou v provozu. Denní provoz tramvajových linek bude 25. prosince zahájen přibližně v 7.00 hodin.



Foto: Petr Malík

Ve dnech 27. a 28. prosince pojedou metro podle jízdních řádů pro pracovní den, tramvaje podle prázdninových jízdních řádů. Linka č. 21 nebude v provozu, linka č. 7 bude celodenně ukončena na Kotlářce, linka č. 12 bude celodenně ukončena na Palmovce. Autobusové linky pojedou podle upravených jízdních řádů pro pracovní den nebo podle prázdninových jízdních řádů. Linky č. 127, 140, 143, 156, 157, 168, 184, 204, 238, 240, 242, 260 a 277 nebudou v provozu.

V sobotu 29. prosince pojedou všechny linky MHD podle sobotních jízdních řádů, v neděli 30. prosince pojedou všechny linky MHD podle nedělních jízdních řádů. Linky č. 21 a 143 nebudou v provozu.

V pondělí 31. prosince pojedou metro do 20.00 hodin podle upravených sobotních jízdních řádů, na linkách A a B budou v ranní špičce zkrácené intervaly ze 450 vteřin na 225 vteřin, na lince C budou v ranní špičce (od 6.30 hodin) zkrácené intervaly z 600 na 300 vteřin. Od 20 hodin bude na všech linkách metra provoz v intervalech 20 minut, prodloužený přibližně do 1.00 hodiny s těmito posledními odjezdy z konečných stanic: Dejvická (1.01), Skalka (1.14), Zličín (1.16), Černý Most (1.03 do stanice Zličín; 1.20 do stanice Smíchovské nádraží), Nádraží Holešovice (1.05), Háje (0.55).

Tramvaje pojedou 31. prosince podle sobotních jízdních řádů, denní provoz tramvajových linek bude postupně omezován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 17.30 hodin včetně) a ukončen mezi 20. a 21. hodinou, linka č. 21 nebude v provozu. Na linky č. 14, 16 a 19 budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen od 21.00 hodin tak, aby byla zajištěna návaznost na přestupních bodech, a ukončen bude přibližně v 7.00 hodin 1. ledna 2002 (první přestup v uzlu Lazarská bude ve 21.00 hodin, poslední v 6.45 hodin). Na všechny noční linky budou nasazeny vlaky 2xT.

Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen v 18.00 hodin (poslední jízda v 17.45 hodin).

Autobusové linky pojedou 31. prosince podle upravených jízdních řádů pro pracovní den nebo podle prázdninových jízdních řádů. Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (kromě linek níže uvedených) bude ukončen mezi 20. a 21. hodinou (do 20.30 h včetně) budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů. Linky č. 117, 127, 140, 143, 145, 149, 150, 156, 157, 168, 183, 184, 199, 204, 238, 240, 242, 260 a 277 nebudou v provozu. Přibližně do 2.00 hodin 1. ledna 2002 budou v provozu tyto linky:

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (interval 20 minut), **107** Dejvická – Suchbátka (20 minut), **114** Kačerov – Šeberák (40 minut), **118** Dvorce – Koleje Jižní Město (40 minut), **126** Smíchovské nádraží – Pražská čtvrt (20 minut), **131** Hradčanská – Bořislavka (40 minut), **137** Na Knížecí – U Waltrovky (40 minut), **139** Kačerov – Na Beránku (20 minut), **152** Nádraží Holešovice – Sídliště Čimice (20 minut), **154** Koleje Jižní Město – Skalka (20 minut), **158** Českomoravská – Čakovice (40 minut), **177** Chodov – Skalka (20 minut), **187** Nádraží Holešovice – Palmovka (20 minut), **198** Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (20 minut), **207** Staroměstská – Ohrada (40 minut), **213** Jižní Město – Želivského (20 minut), **215** Kačerov – Sídliště Libuš (20 minut), **230** Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (40 minut), **233** Palmovka – Červený mlýn (20 minut), **235** Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20 minut), **241** Smíchovské nádraží – Lipence (60 minut), **244** Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60 minut), **250** Černý Most – Sídliště Rohožník (40 minut), **259** Českomoravská – Vinoř (60 minut), **267** Háje – Uhřetěves (40 minut), **271** Skalka – Háje (20 minut), **273** Hloubětínská – Ve Žlábku (40 minut).

Provoz těchto linek bude ukončen tak, aby navazovaly na poslední vlaky metra. Provoz linek č. 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511 a 512 bude zahájen přibližně v 1.30 hodin 1. ledna podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 21.00 hodin v intervalech 60 minut. Noční provoz bude ukončen podle pravidelných jízdních řádů. Na linku č. 509 budou nasazeny kloubové vozy.

V úterý 1. ledna pojedou všechny linky MHD podle nedělních jízdních řádů, denní provoz tramvajových linek bude zahájen přibližně v 7.00 hodin, linka č. 21 nebude v provozu.

Ing. Jan Přivora,
dopravní úsek ředitelství

Pražská strojírna na veletrhu Transport a Logistika 2001



Pražská strojírna a. s. se poprvé ve své krátké historii představila na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně v sekci Transport a Logistika. Cílem prezentace bylo představit největší novinky v současné době vyráběné v našem závodě v Karlíně.

Největším lákadlem pro návštěvníky, zejména odbornou veřejnost, byla nově

zkonstruovaná tramvajová výměna typu „euro“. První kus této výměny již bezproblémově funguje v nové kolejové konstrukci na Kotlářce a dalších 6 kusů je již nainstalováno na nově zrekonstruované křižovatce Újezd. Tento typ výměny je vyztužen podtlakovým plechem, který jí dodává větší tuhost a prodlužuje její životnost. Změn a vylepšení je v konstrukci této výměny samozřejmě více. Představena byla také nová verze výhybkové skříně ZZK-75, která zaručuje větší bezpečnost a rychlejší nastavování. Fungování této skříně zabudované ve výhybkovém systému VSP-1-K si mohli návštěvníci prohlédnout zapojené přímo ve výměně. S tímto výhybkovým systémem se nám v současné době podařilo proniknout až do Melbourne v Austrálii.

Dalším cílem naší účasti na veletrhu byla přátelská setkání a jednání se zaměstnanci dopravních podniků z celé České republiky a Slovenska. Na výstavu za námi přijelo i mnoho návštěv ze zahraničí, jako například obchodní partneři z Bulharska, Německa, Švédska, Itálie, Řecka, Rumunska i USA.



Nyní je předčasné hodnotit naši účast na Mezinárodním strojírenském veletrhu, přesto již dnes víme, že se Pražská strojírna v Brně neztratila a její expozice byla zajímavá pro obchodní partnery i pro každodenní laické návštěvníky. Těšíme se na vaši návštěvu na brněnském veletrhu příští rok.

Zdeněk Millek,
vedoucí marketingu Pražské strojírny a. s.

Už několikrát jste se na stránkách DP-KONTAKTu setkali se skupinou Spráhlo, skupinou kačerovských strojevodoucích, které uchvátí country hudbu. Mnozí z vás je slyšeli při jejich pravidelných vystoupeních, někdo je mohl slyšet u příležitosti významného výročí městské hromadné dopravy, kde také pravidelně vystupují. Spráhlo se na scéně objevuje už dvanáct let, o jeho dalších plánech, ale i dosavadní kariéře jsme si povídali s kapelníkem, jak jinak než strojevodoucím Jiřím Koubou.

DP-K Vraťme se na začátek, jak vaše kapela vznikla?



Začalo to tím, že se občas po práci chodilo na pivo. Jednou tam přišla jedna kytara, podruhé přišla druhá, pak k tomu přibýlo nějaké banjo. Vzniklo takové sdružení. Kdo přišel, tak zahrál a zazpíval, a časem už bylo lidí tak moc, že jsme si museli hospodu nebo salónek zamířovat dopředu, a pak to dospělo do takového stádia, kdy už to přestalo být sdružení, ale stal se z toho uzavřený kroužek lidí. Pod názvem Spráhlo hrajeme už dvanáct let.

DP-K Proč jste se pojmenovali právě Spráhlo?

Spráhlo je zařízení pro spojování vozů k sobě. Je to symbolické pro tu naši profesi strojevodoucího. Z několika návrhů, jako třeba Akustičtí krčci nebo Chlapci z Mytišči, jsme vybrali Spráhlo jako nejpřijatelnější.

DP-K V jakém složení hrajete v současné době?

Momentálně je to kytara, steel kytara, basová kytara, banjo, housle, a pak jsou tu ještě hráči, kteří hrají na víc nástrojů, takže máme ještě druhou kytaru, mandolinu, foukací harmoniku a bonga. Kromě toho všichni zpíváme.

DP-K Je Spráhlo skupinou složenou pouze ze strojevodoucích, nebo najdeme i jiné profese?

V převážné většině se jedná o strojevodoucí nebo lidi, kteří tuto profesi vykonávali v minulosti. Momentálně máme jenom basistu, který nepracuje v o. z. Metro. Dohromady je nás šest, kteří hrají, a pak máme dva zvukaře a někdy nám vypomáhá třetí.

DP-K Jaký je váš repertoár, je to jen country hudba nebo i jiné žánry?

Hrajeme taneční country. Je to proto, aby si lidé zapívali, aby si zatancovali. Například v Krči vystupujeme v jedné restauraci, máme tam i různé soutěže, tomboly a podobně, prostě aby byla všeobecná legrace. Nehrajeme ale jen klasickou country, kvůli větší rozmanitosti i ostatní příbuzné žánry nebo občas i staropražské písně.

Hudba je pro nás aktivním koníčkem

DP-K Najdeme ve vašem repertoáru i nějakou písničku o pražské podzemní dráze?

Měli jsme asi dvě o metru, ale to bylo k příležitosti nějaké akce metra, takže to byla jednorázová záležitost. Písničkami o metru jsme se zatím nezabývali.

DP-K Jaká panuje ve Spráhlu atmosféra a jak jste spokojeni s vašimi spoluhráči?

Je to otázka více méně kamarádství. V podstatě to jsou lidé, kteří si navzájem nevdají. Nehrajeme jen pro veřejnost, ale děláme akce i pro sebe. Nejsme žádná koncertní kapela, která by musela sama sebe uživit, takže případné přebyteky, které nepoklnou režijní náklady, zprovodíme společně ze světa.

DP-K Existuje kromě hudby nějaká společná aktivita všech členů kapely?

Máme svoje víkendové akce, jedna je v létě a jedna na konci roku, kdy si rozdáváme i vysvědčení, jak se kdo činil – samozřejmě s nadsázkou. Do takových příležitostných akcí bereme i rodiny, abychom žili pohromadě jako kolektiv. Také si vypomáháme na chatách a samozřejmě je to opět spojeno s takovým večírkem pro sebe.

DP-K Kde vás naši čtenáři mohou spatřit, poslechnout si písničky a zatancit?

Pravidelně ve čtvrtek jednou za čtrnáct dní střídáme Harmony saloon v Krči s country klubem Rikatódo na Palmovce. Kromě toho hrajeme nepravidelně na různých akcích, jako svatby, country bály a snažíme se, aby to bylo pojeté jako výlet. Letos v zimě jsme byli například v Krkonoších. Vzali jsme to tak, že jsme si tam jeli také zasáňkovat a zalyžovat, aby to nebylo jen o té nutnosti něco zahrát, ale aby se bavili posluchači i my.

DP-K Většina z vás dělá strojevodoucí metra. Není trochu problém sejt se všichni pohromadě, když potřebujete? Turnusová práce má přece jen jiné zákonitosti?

Máme turnusovou práci, takže scházet se často moc nejde a o víkendech lidé jezdí třeba na chaty.

Teď už ale problémy se scházením se nemáme, když někdo chybí, tak jen kvůli nemoci. Je to díky pochopení našich nejbližších nadřízených, kteří se personálně snaží naše požadavky plnit, jak to jde.

DP-K Jaké máte se Spráhlem plány do blízkého i vzdáleného budoucna?

Myslím, že je to otázka vývoje. My si nestavíme žádné vzdálené cíle, nám jde hlavně o zdraví, jak fyzické, tak duševní, a myslím si, že je to dané tím, že je to pro nás koníček. Je to takový aktivní koníček, doporučoval bych každému něco podobného jako je pro nás muzika.

Vždyť vidíme plno takových neukojených povah, které se dávají do různých sekt a spolků, které jsou v podstatě jako škůdci společnosti, kde potřebují projevít své já. Myslím, že je to škoda pro tuto společnost a čím více bude těch aktivnějších spolků, jako je hudba, třeba dobrovolní hasiči nebo myslivci, tím lépe. U nás v o. z. Metro fungují i další spolky. Jsou u nás rybáři, v podstatě kdokoliv přijde a zapíše se nějakým úlovkem, tak je mezi nimi. Nebo u nás jsou filmaři a cyklisté. Je to o tom, že ti lidé chtějí k sobě tihnout a v kolektivu je daleko větší zábava. Ale je to i výchova dalších generací, máme už mezi sebou i lidi, kteří jsou o generaci mladší a zapojili se. Je to, řekl bych, i vzájemná výchova těch lidí.

DP-K Chystáte se nahrát nějakou desku?

Chystáme se už léta, ale toho času nemáme moc. Takže máme jen pracovní nahrávky. Ale chystáme se. Dneska jsou možnosti, kdy nemusíme píseň nahrávat společně, ale mohou se nahrávat jednotliví členové samostatně a pak se to dá všechno dohromady.

DP-K Zpíváte si při jízdě pražským podzemím?

Nejenom, že zpívám, já si i řvu. Hlavně si tím ty písničky opakuji. Naštěstí mám takové zaměstnání, kde se mohu takhle projevovat a nikdo to neslyší v tom hluku v tunelu. Možná uvnitř za kabinou je něco málo slyšet. Nebo když si člověk zapomene zapnutý mikrofon, to se taky stane. Mě se to stalo, sice jsem u toho nezpíval, ale měli jsme v kabině takové zvláštní debaty, jak to tak mezi chlapy bývá, takže to slyšet bylo.

S kapelníkem Spráhla Jiřím Koubou si povídali Josef Koupil (redakčně upraveno)

Úsměvy s DP-KONTAKTem



To víte, teta, chce jít jednou k Dopravnímu podniku, a tak se musí už od mládí trénovat...

Torzo

Navštívíte-li na některé z jarních procházek Běchovice, najdete tu v Richterově ulici jeden z pozůstatků grandiózního projektu na tramvajovou trať Černý Most – Říčany – Velké Popovice.

Tento projekt vznikl koncem osmdesátých let, kdy se předpokládala výstavba velkých sídlišť na okraji Prahy, zejména v prostoru kolem Kolovrat a Říčán, a bylo nutné zajistit dostatečně kapacitní dopravní spojení. To měla v návaznosti na metro zajistit tato jednokolejná tramvajová trať s vyhybnami, po níž měly v třicetiminutových

intervalech projíždět vlaky spřažené ze tří až čtyř tramvajů KT8D5. Napojením Velkých Popovic na tuto trať se zároveň sledovala možnost zajistit rychlou dopravu známého piva do všech restaurací v blízkosti pražských tramvajových tratí, aby bylo možno nahradit nevyhovující železniční vlečku ze Strančic. Výhledově pak měla být na tuto trať ještě napojena větev severovýchodním směrem, určená především pro rychlé spojení léčebných ústavů v Bohnicích a Dolních Beřkovicích.

Panely BKV byly v běchovické Richterově ulici položeny v délce asi 200 metrů už před několika lety v předstihu v souvislosti s opravou vozovky této místní komunikace; kromě toho byla ještě při nedávných rozsáhlých výkopových pracích v Počernické ulici vybudována část podpovrchového úseku centrem Horních Počernic. Pro-

tože podstatná část trasy vedla po samostatném tělese mimo komunikace, nastaly v důsledku změn ve vlastnických vztazích po roce 1990 velké obtíže s výkupem potřebných pozemků. Proto byly nakonec další práce do odvolání zastaveny.

Dočkáme se někdy dokončení tohoto zajímavého projektu? -apr-



Vánoční křížovka

Pomůcka: Aza, koko, rebab	Pst	1. díl tajenky	Sarmati	Pryskyřice	Iniciály herce Vojana	Tmel		Autor Malého Bobše	Jasně fialový	Značka america	Nervový záškub	Napodobena		Šachty	Druh pštrosa	Esquymácký člun	Vězení
Hojivé pletivo							Velké podnosy						Houně				
Jezy							Krajní mez Přijmení Vergilia						Arabský chalífa Plášť beduína				
Popruh (zastarale)					Dluž Evropanka					4. díl tajenky Plevelné byliny							
	Biblická postava Had					Vymřelý kočovník Nemoc kloubů					Spojka Oddělení nemocnic			Snad Dvojice čísel			
Domácí hlídači				Evropský veletok List s pečetí					Část atlasu Mlhovitý opar				Jednání Tropický strom				
Značka lithia			Moravské město Japonský chrám					Psací potřeby Obruby obrazů					Značka thulia Roleta			3. díl tajenky	Přítěž
Povrch kurtu							Jitro České město						Staré strunné nástroje Údaje				
Úplně						Pohřební nosička Šachová figura					Kolem Oří						
	Domácky Irena Stupeň kambria				Vada čoček Přísada do vápna					Svatební květina Norek americký					Název písmene Druh ptáka		
Staroar- měnské město			Chomáče Okamžitě						Heslo Panečku					Hlas žáby Obuv			
SPZ Karviné			Zvučet Glycerid					Druh borovice 2. díl tajenky					Značka lihovin Sibiřská řeka				
Trhavina							Samice jelena Prkenné stropy					Český hrad Řídké bláto					
Peněžní tiseň						Cisterna Posila					Mužské jméno Vozkův povel						Osetí
	Utrech Zbytek				Listnatý strom Vědro					Potupa Výklenek ve zdi					Nuže Kocouň (nářečně)		
Víření				Protiklad Otcové (knižně)					Ibsenovo drama Pořádek					Oddělená část Šachová prohra			
Název písmene			Čidlo zraku Značka astatu				Skořápka pižů						Má SPZ To- poččan				
Část elekt- romotoru							Kterak				Stojan						
Šňůra luku							Domácky Eduard				Respektive						PaedDr. Josef Šach

Metro ve Vídni podruhé

Koncem října jsem opět navštívil hlavní město Rakouska, abych si znovu prohlédl systém podzemní dráhy a zveřejňoval údaje, které jsem poskytl v posledním článku, uveřejněném v letošním květnovém čísle DP-KON-TAKTU:

počet linek: 5 (U-1 až U-4, U-6),

počet stanic: 87, z toho 47 s kolejovým rozvětvením,

typy vozů: U, U1, U2, E6 a T,

depa: Erdberg (U-3), Ottakring (U-1), Hütteldorf (U-4), Heiligenstadt (U-4) a Alterlaa (U-6),

centrální dispečink: Karlsplatz,

provozní intervaly jednotné s výjimkou trati U-6: špička pracovního dne 3 minuty, sedlo, dopoledne a odpoledne v sobotu a neděli 5 minut, ráno a večer 10 minut.

Na lince U-6 je ve špičkách pracovního dne pásmový interval, kdy je každý druhý vlak ukončen ve stanici „Alterlaa“ a interval je zkrácen na 2 minuty.

V pracovní den jezdí na všech linkách metra šestivozové soupravy, které se podle potřeby rozpojují a přebytečné vozy odjíždějí do dep. Ve dnech snížené přepravní poptávky jsou šestivozové soupravy používány jen na linkách U-4 a U-6.

Nejmodernější vozy z loňského roku jsou v provozu v sobotu a neděli na lince U-3, naopak, nejstarší vozy řady E-6 jsou v provozu jen v pracovní den. Ve vozovně „Alterlaa“ jsou i za jízdy dobře viditelné pracovní vozy.

Je smutné konstatovat, že se graffiti a poškozování skel rytím dostalo i do metra ve Vídni, ale zatím není



Vůz 3114 ve stanici „Kaisermühle“ pod vídeňským obchodním centrem na lince U-1.

v takové míře jako u nás. Druhou skutečností, která mě zarazila, a které jsem si při první návštěvě nestačil všimnout, je fakt, že vídeňské metro má zcela odlišný systém řešení nejtěžších mimořádných událostí (evakuace cestujících ze stojící soupravy), kdy vlaky jsou viditelně vybaveny jen skládacími žebříky a není jasné, zda existují pochozí stezky, ani jak je řešeno nouzové osvětlení tunelů. Možná to ale souvisí s krátkými mezistaničními vzdálenostmi a existencí povrchových úseků.

Nakonec se zmíním o nabídce kvalitních videokazet o provozu podzemní dráhy, které si můžete koupit přibližně za 400 šilinků ve všech informačních centrech (Kundenzentrum) dopravního podniku. Prezentují nejen nové trasy a vozidla, ale i počátky provozu. Na úplný závěr bych uvedl na pravou míru popis z knihy „Všechna metra světa“. V barevné příloze nejde o „vlakový dispečink vídeňského metra“, ale o stanoviště dozorcůho stanice.

Text a foto: Aleš Karlovský

Podnikové odznaky



malé ploše natrvalo zachycena neopakovatelná událost dokumentující vývoj určitého odvětví, výročí založení podniku, případně další události související s podnikem, který vydal ke slavnostní události zpravidla soubor odznaků stejného motivu odlišných velikostí a barvou.

Dokladem jsou odznaky s tematikou provozu městské hromadné dopravy, případně odznaky profesionálních řidičů za ujetý počet kilometrů bez nehod.

Zde předkládané odznaky jsou pouze malou částí celkové kolekce odznaků s tematikou městské hromadné dopravy.

Ing. Jaromír Verner, technický úsek ředitelství



Nedílnou součástí každého většího podniku jsou různé propagační a dekorační předměty. Zvláštní oblibě se mezi sběrateli těší odznaky. Byly zpravidla vydávány k určitému výročí podniku, případně k zahájení nebo ukončení nějaké významné stavby nebo druhu dopravy. Výtvarný motiv zobrazený na odznaku symbolizuje zpravidla logo podniku, případně je stylisticky zobrazen slavnostní den (rok) zahájení – ukončení provozu průmyslového nebo dopravního zařízení. Tímto způsobem je na

Ústřední technická knihovna informuje

V zimním období nebudou v technické knihovně dodržovány výpůjční hodiny vzhledem k tomu, že místnost není vybavena topením. Každý zájemce se může spojit s pracovníci knihovny Dr. Stegurovou telefonicky na čísle 9619 2305 a dojednat si individuální návštěvu nebo přijít v době od 9.00 do 14.00 do kanceláře č. 629 v Sokolovské ulici. V případě, že se tento systém osvědčí a toto řešení bude pro čtenáře zajímavější, bude zavedeno po celý rok. Pište nebo telefonujte nám svůj názor!

Důležitou součástí činnosti knihovny je zajišťování meziknihovní výpůjční služby. Ta umožňují daleko efektivnější uspokojování požadavků čtenářů. Nejrychlejší způsob je domluvit se telefonicky na svých požadavcích s knihovnicí. Díky propojení knihoven na internetové síti lze snadno zjistit, kde se požadovaná kniha nachází a ihned zajistit její vypůjčení.

Dr. Marcela Stegurová

Kulturní tipy na prosinec

Kino

Z prosincových premiér v našich kinech vybíráme:

Mach, Šebestová a kouzelné sluchátko

Pokud jste zvědaví, jak vypadají legendární animované postavky z dílny Adolfa Borna v podání živých herců, máte právě nyní tu správnou příležitost. Ve filmu režiséra Václava Vorlíčka podle scénáře Miloše Macourka uvidíte kromě představitelů titulních dětských rolí Roberta Hájka a Kristýny Květové i Ivu Janžurovou, Stellu Zázvorkovou, Jiřího Lábusa, Janu Švandovou, Petra Narožného a další. Kdo hraje psa Jonatána, se zatím tají.

Belphegor – Fantom Louvru

Francouzský film režiséra Jeana-Paula Salomé (mimo chodem, začínal jako asistent slavného Claua Le-louché) se Sophií Marceau v hlavní roli. Tajemný hororový příběh, v němž přízrak pocházející z doby egyptských faraónů náhle začíná terorizovat největší muzeum na světě chráněné technologií třetího tisíciletí. Nikdo zprvu netuší, že děsivé události souvisejí s nedávným otevřením sarkofágu, v němž byla překvapivě zachovalá mumie vysokého starověkého hodnostáře.

Koncerty

Vanessa Mae

Ve středu 5. prosince od 20 hodin by se na pozvání agentury Pragokonzert měla v pražské Paegas Areně objevit populární houslistka Vanessa Mae. Narodila se v Singapuru, ale od svých čtyř let žije v Londýně. V pěti letech se začala věnovat hře na housle a jako desetiletá poprvé koncertovala s filharmonickým orchestrem. Zpočátku se zaměřovala výhradně na díla klasických autorů (Mozart, Čajkovskij), postupem času však přidala i verze písní Beatles a dalších autorů ze sféry populární hudby. Od letošního července má na kontě novinkové album nazvané Subject to Change, na kterém se prezentuje již vesměs vlastními kompozicemi, v nichž se snoubí tzv. vážná hudba s popem a rockovým nábojem. Ve svých skladbách stále častěji i zpívá, ale nutno podotknout, že je nesrovnatelně lepší houslistka než zpěvačka. Každopádně její vystoupení může být zajímavý zážitek.

Richard Müller

Představovat charismatického a osobitě slovenského zpěváka Richarda Müllera je asi zbytečné. Pamětníci ho mají možná zafixovaného z období skupiny Banket a federálních hitů jako byla třeba píseň Po schodech. Další zase například v souvislosti s projekty Petra Hapky a Michala Horáčka (mj. skladba Štěstí je krásná věc). No a nakonec, není to zas až tak dávno, kdy byla tato místy kontroverzní osobnost hojně probírána v tisku bulvárnějšího ražení. V jaké formě je Richard Müller právě teď, po vydání desky nazvané '01, se můžete přijít přesvědčit do velkého sálu Lucerny, kde by se Richard měl objevit poprvé ve své poměrně bohaté umělecké kariéře, v neděli 16. prosince za doprovodu skupiny vedené Ivanem Táslerem z I. M. T. Smile.

Divadla

Se zajímavým počinem přichází Státní opera Praha. Ve čtvrtek 13. prosince představí v premiéře operu **Don Giovanni** v prokomponovaném večeru dvou verzí tohoto díla pod režijním vedením Petra Tyce. Nepochozně známější je ta z dílny W. A. Mozarta, ale už osm měsíců před premiérou Mozartova provedení se v Benátkách hrála jednoaktovka se stejným názvem na stejné téma z pera Mozartova současníka G. Gazzanigy. Dodnes se neví, zda Mozart Gazzanigovu verzi znal, faktem je, že se obě opery v určitých momentech téměř shodují.

Divadlo ABC se chystá v prosinci vkřísit legendární „koňskou operu“ Jiřího Brdečky **Limonádový Joe**. Těžko předpokládat, že by se našel někdo, kdo by neznal stejnojmenný film režiséra Oldřicha Lipského. V inscenační úpravě dramaturgyně Kateřiny Fixové a uměleckého šéfa Milana Schejbal, režiséra inscenace, zazní samozřejmě všechny slavné písničky a přibudou i některé z původní divadelní předlohy, které z filmu nemůžete znát. A co víc, v hereckém obsazení naleznete mnohé pamětníky filmové verze. V titulní roli uvidí diváci Z. Hrušku, v dalších rolích K. Fialovou, K. Fialu, L. Lipského, J. Brudera, V. Gajerovou, O. Víznera, S. Fišera a další.

—mis—

Důchodová problematika

Prinášíme další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Nechal jsem si k datu 30. června letošního roku vyměřit předčasný starobní důchod, ale nepobírám ho, protože dále pracuji a do důchodu chci odejít až v příštím roce. Od 1. prosince 2001 byla schválena valorizace všech důchodů o 8%, jak jste psala v minulém DP-KONTAKTU. Na můj důchod se to ale asi nevztahuje, protože jsem z důchodového úřadu nedostal žádné oznámení o zvýšení. Moje manželka, která předčasný důchod od 30. června letošního roku pobírá a již zaměstnána není, dostala oznámení, že se jí od prosincové výplaty zvyšuje důchod o 8%. Prosim o vysvětlení, jak to tedy je?

Zvýšení důchodů (valorizace) od 1. prosince 2001 ve smyslu nařízení vlády č. 345/2001 Sb., ze dne 17. září 2001 se týká všech důchodů, tedy starobních (rádných i předčasných), plných i částečných invalidních, vdovských, vdovečských a sirotčích. Znamená to tedy, že se zvýšení o 8% vztahuje samozřejmě i na váš předčasný starobní důchod. Ovšem vzhledem k tomu, že váš dů-

chod je pouze vyměřen, ale není vyplácen, nemůže vám být ani zasláno oznámení o zvýšení od České správy sociálního zabezpečení. O valorizaci samozřejmě nepříjmete. Ale až ode dne, kdy do starobního důchodu skutečně odejdete, bude vám předčasný starobní důchod přepočten – bude vám dopočtena doba, po kterou jste po 30. červnu 2001 pracoval, tedy sníží se krácení již vyměřeného předčasného důchodu. Budete-li pracovat dále i po vzniku nároku na váš rádný starobní důchod, náleží vám procentní zvýšení za každých 90 dní odpracovaných po vzniku nároku o 1,5%. Toto vše se dopočítá, vypočte se důchod a pak se navýší o 8%. Nový výměr o starobním důchodu bude samozřejmě vycházet z již vypočtených vyměřovacích základů, které máte na svém původním „Rozhodnutí“ ze dne 30. června 2001, ale procentní výměra bude jiná – vyšší, a samozřejmě zvýšená o 8%.

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 před-

chozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci apod.) + hrubý výdělek za leden až říjen, případně listopad roku 2001 včetně vyloučených dob, a celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, máte-li jej. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod), lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně priznaným 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 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 9619 3361.

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

Jaké příjmy musí být oznámeny finančnímu úřadu a kým?

Blíží se konec roku a budeme bilancovat své daňové povinnosti. Může se stát, že nějaké příjmy opomenete uvést a přitom finanční úřad o nich ví, tudíž vám vyměří vyšší daň plus penále odpovídající sazbou zatajeným příjmům.

V zákoně o správě daní a poplatků (337/1992 Sb., § 34 odst. 5) existuje ustanovení, ve kterém je vymezeno, kdo oznamuje, jaké úhrady komu provedl.

Oznámení (lidově zvané „hlášenka“, „práškačka“ a podobně) se posílá jednou ročně, vždy nejpozději do 15. února po uplynutí kalendářního roku, k němuž se oznámení vztahuje. Obsahuje jméno, bydliště, místo podnikání osoby, která úhradu přijala, důvod úhrady, vyplacenou částku, den úhrady a identifikační údaje toho, kdo tyto úhrady poskytl. Oznamují se úhrady, které převyšují v kalendářním roce u fyzické osoby, na niž se vztahuje, 40 000 Kč za kalendářní rok a z této úhrady nebyla srazena konečná (srážková) daň.

Kdo musí oznamovat:

- všechny právnické osoby,
- fyzické osoby podnikající, fyzické osoby mající příjmy z jiné samostatné výdělečné činnosti nebo mající příjmy z pronájmu.

To znamená, že pokud máte jen příjmy ze závislé činnosti – zaměstnání nebo z kapitálového majetku, nemáte povinnost nic oznamovat, i když provádíte nějaké úhrady.

Na koho se oznamuje (jaké úhrady):

- a) Oznamují se úhrady realizované fyzickým osobám za jejich jinou samostatnou výdělečnou činnost

(§ 7 odst. 2 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů – ZDP), což jsou pouze příjmy – podléhající autorskému zákonu,

- z výkonu nezávislého povolání (architekti, profesionální sportovci),
- příjmy znalců a tlumočnicků, zprostředkovatelů kolektivních sporů a rozhodců,
- příjmy z činností předběžného konkursního zastupce správce a vyrovnávacího správce.

Neoznamují se tedy úhrady provedené právnické osobě, a dále fyzické osobě, která má příjmy z podnikání (tj. ze zemědělství, lesnictví nebo má živnostenský list nebo je společníkem VOS a komplementářem nebo má příjmy z podnikání podle zvláštních předpisů – například advokáti, daňoví poradci).

b) Dále se oznamují úhrady realizované fyzickým osobám za pronájem nemovitostí nebo bytů a příjmy z pronájmu movitých věcí.

Příklady:

1. Společnost SPOL s. r. o. má pronajaty prostory od občana K a uhradila mu za rok 50 000 Kč – podléhá oznamovací povinnosti, protože jde o úhradu fyzické osobě za pronájem.
2. Společnost SPOL s. r. o. má pronajaty prostory od společnosti COM a. s. za 90 000 Kč – nepodléhá oznamovací povinnosti, protože úhrada není provedena fyzické osobě.
3. Fyzická nepodnikající osoba, si pronajala od občana K garáž za 70 000 Kč ročně – úhrada nepodléhá oznamovací povinnosti, protože byla hrazena osobou, která

nemá příjmy z podnikání a ani jiné samostatné výdělečné činnosti.

4. Soudní znalec má pronajatou kancelář od občana K za 60 000 Kč ročně – úhrada podléhá oznamovací povinnosti, protože ji provádí osoba mající příjmy z jiné samostatné výdělečné činnosti.

5. Fyzická nepodnikající osoba, která má příjmy ze zaměstnání a pronájmu bytů, si pronajala nebytový prostor od občana K za 45 000 Kč ročně – úhrada podléhá oznamovací povinnosti, protože úhradu provádí osoba mající příjmy z pronájmu a provádí jí jiné fyzické osobě za pronájem.

6. Fyzická podnikající osoba provádí na základě smlouvy o dílo nějaké práce jiné fyzické podnikající osobě za 250 000 Kč – úhrada nepodléhá oznamovací povinnosti, protože nejde o úhrady za jinou samostatnou výdělečnou činnost nebo pronájem (fyzické osoby mají živnostenské listy).

Za nesplnění oznamovací povinnosti může finanční úřad uložit opakovaně pokutu až do celkové výše 2 milionů Kč, přičemž se přihlíží k závažnosti, době trvání a následkům protiprávního jednání.

Podle trestního zákona může být potrestán odnětím svobody na 6 měsíců až 3 roky ten, kdo způsobí škodu většího rozsahu (minimálně 40 000 Kč) a odnětím svobody na 1 rok až 5 let ten, kdo způsobí škodu značnou (minimálně ve výši 200 000 Kč).

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství, telefon 9619 2359

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Poslední letošní díl putování světem internetu věnujeme knihám a knižkám. Ptáte se proč? Inu důvodů je hned několik. Vánoce máme takřka jako „na krku“ a nevíte-li, čím své blízké obdarovat, je kniha vždy nejlepším řešením. Také nám začala zima, dny se krátí a nastávající doba temnoty a chladu lze nejlépe trávit opět s knížkou v ruce. A navíc vždy a bezvýtku platí, že kdo čte, nemráhá časem, nýbrž rozvíjí svou fantazii a procvičuje mozkové závity (a kazí si oči, dodali by škarohlídi...). Takže dost vřelých doporučení a vzhůru za světem literatury na internet.

Webový svět knih a knížek lze velmi schematicky rozdělit na dvě základní skupiny. V první z nich se nacházejí servery, věnující se knihám „papírovým“, tedy těm, které dostanete v knihkupectvích; v druhé pak servery nabízející knihy v digitální podobě. Z obou skupin jsme pro vás vybrali několik zajímavých tipů

Internetová knihkupectví nabízející běžnou knižní produkci jsou v lecčems podobná klasickým obchodům s knihami, některé věci zde však chodí trochu jinak. Nemůžete třeba knihami listovat a radit se s prodávací,

zato však máte před sebou kompletní katalogy veškeré nabídky a sehnat k vybraným knihám recenze a komentáře je záležitostí několika málo minut a kliknutí. Po koupi sice nemáte knihu hned v ruce, nákup vás však obvykle stojí méně peněz a ušetříte si i čas. A vybírat a nakupovat můžete dnem i nocí.

Na českém internetu je takovýchto virtuálních knižních domů jako hub po dešti. Jedním z nich je například server www.knihy.cz, nabízející více jak 12 000 titulů ze všech oblastí (od krásné literatury přes kuchářky až po technické knihy). Knihy jsou zde o 10 % levnější než v běžných obchodech, připočítat však musíte poštovné a balné. Rovněž v knihkupectví na adrese www.vltava.cz máte na všechny knižní tituly slevy: obvykle 6 %, ovšem u vybraných knih i 20 %! Vyplatí se tedy porovnávat nabídky. Dalšími velkými servery s bohatými katalogy jsou například www.knihyvan.cz, www.skippy.cz, www.kosmas.cz nebo www.dumknihy.cz. Posledně jmenovaný provozuje knihkupectví Kanzelsberger a je výborně provázaný pomocí klíčových slov. Pokud máte zájem o knihy ze

zahraničí, nabízí se obří server www.amazon.com; informace o jeho špatné finanční situaci se zatím na poskytovaných službách neprojeví.

Servery nabízející knihy v digitální podobě jsou různého druhu. Některé se věnují spíše začínajícím autorům a nabízejí jim publikační prostor, jiné se orientují na zavedená jména. Mezi ty první uvedené patří například www.neknihy.cz. Knihy v digitální podobě jsou zde v ceně kolem 50 Kč, najdete zde údaje o autorech, ukázky z nabízených knih a samozřejmě tu můžete i sami publikovat a třeba tak vydělat nějaký peníz. Ze serverů orientovaných na známé literární veličiny lze doporučit projekt České Texty Elektronicky na adrese www.cuni.cz/cte. Nabízí velké množství knih řady renomovaných a již klasických autorů (namátkou Čapek, Kafka, Komenský atd.), které si můžete celé a zdarma (!) stáhnout na disk. Sami jsme to vyzkoušeli a funguje to perfektně. Mimoto zde naleznete odkazy na podobné servery poskytující zdarma texty v elektronické podobě, a to jak tuzemské, tak zahraniční. **mš**

8. část Hodkovičky

Nejjíznější obcí, která byla připojena v roce 1922 ku Praze, byly **Hodkovičky**. Jejich jméno pochází z osobního jména Hodek. Jsou známé asi od 11. století. V roce 1245 je daroval král Václav I. vyšehradské kapitule, které s výjimkou období husitských válek patřily až do 16. století, kdy se dostaly nejdříve do majetku Nového Města a posléze novoměstského špitálu sv. Bartoloměje. V rámci jeho správy byly v 18. století spojeny se statkem Horní Krč. V roce 1831 získal Hodkovičky Karel Půlpán z Feldštejna, ale už v roce 1849 byla ustavena samostatná politická obec. Její součástí se stalo i katastrální území **Lhotka**, které bylo sice svojí rozlohou poměrně velké, ale také s nepatrným počtem obyvatel. Obě vsi neměly dohromady ani tři stovky obyvatel. Lhotka (její jméno snad připomíná, že kdysi bylo toto místo osvozeno na určitou dobu – lhůtu – od daní) se připomíná také jako majetek vyšehradské kapituly, a to od roku 1368. Za husitských válek byla pustá a v držení kapituly byla až do vzniku moderních obcí. Zástavba byla původně omezena jen na asi deset domů v okolí Lhoteckého dvora, který se nacházel přibližně u dnešní křižovatky Mariánské a U Kamyku a byl zbořen v roce 1981, ačkoliv byl zapsán v seznamu památek. Ve druhé polovině 19. století začal na katastru Lhotky vznikat nový soubor domků nazvaný **Nové Dvory**. Tzv. Nový dvůr stával na nárožích dnešních ulic Novodvorské a Durychovy.



K 1. lednu 1922 se součástí Hodkoviček stala také osada **Zátiší**, která byla oddělena od Modřan. Je mladého data, její vilová zástavba začala vznikat až v devadesátých letech 19. století k rekreaci majetných Pražanů. Původně se této osadě říkalo Klánov. V době připojení ke hlavnímu městu se Hodkovičky začaly poměrně rychle rozrůstat směrem od modřanské silnice do „vnitrozemí“. Také nová zástavba byla vilová a začala bývalou zemědělskou obec přeměňovat ve čtvrť rezidenční. Přesto si zde udrželo tradičně významné postavení zelinářství.

V meziválečném období začaly na lhoteckém katastru vznikat další dvě vilové čtvrtě – tzv. kolonie Tempo a severně od ní Nová Praha. (Je zajímavé, že toto pojmenování se zřejmě příliš neujalo, v průběhu desetiletí se zcela vytratilo z plánů hlavního města a dnes je prakticky zapomenuto.) Zásadní proměnu pro Lhotku znamenala výstavba sídliště. V letech 1964 až 1969 bylo na rozhraní Lhotky a Braníka postaveno sídliště Novodvorská pro 12 tisíc obyvatel a ve stejné době na sousedním kráském katastru na hranicích Lhotky vyrůstalo sídliště Krč. V letech 1972 až 1986 vznikalo rozsáhlé sídliště Lhotka – Libuš (23 760 obyvatel) a v letech 1973 až 1977 se zrodilo také malé sídliště Lhotka – Tempo. Pro úplnost dodejme, že sídliště Novodvorská bylo „dostavováno“ ještě další etapou v letech 1976 až 1982. Značný přírůstek domů a obyvatel vedl od 1. ledna 1989 k zásadním správním opatřením, spočívajícím ve vyčlenění sídliště Lhotka – Libuš ze správy Obvodního národního výboru v Praze 4 a jeho spojení s územním obvodem Místního národního výboru v Modřanech. Současně bylo z této podstatné části Lhoteckého katastru zřízeno nové katastrální území **Kamyk** (pojmenované podle blízkého lesa; samo území *kamyk* ve staročestině označovalo malý kámen, skalku), ke kterému byly připojeny i části katastrů Libuše a Modřan. Od roku 1990 tedy z bývalé obce Hodkovičky patří stejnojmenné katastrální území a zbytek Lhotky do městské části Praha 4 a katastrální území Kamyk je součástí městské části Praha 12.

Na území bývalé obce Hodkovičky nenajdeme téměř žádné památky. Malá kaplička sv. Bartoloměje připomíná někdejší špitální správu a dále ve Lhotce vzpomeňme klasicistní kapli sv. Petra a Pavla (z první poloviny 19. století) a především kostel Panny Marie Královny míru, jeden z nejmladších pražských kostelů, vysvěcený 3. listopadu 1937. V roce 1973 v něm byla instalována u příležitosti milénia pražského biskupství křížová cesta, která brzy získala celoevropský vzhlas.

Hodkovičky ležely na břehu Vltavy, která v minulosti byla důležitou dopravní cestou. Mnoho let měl velký význam přívoz z Hodkoviček do Malé Chuchle. Prokazatelně existoval v roce 1893 a v roce 1906 je doložen jako majetek obce Hodkovičky. V letech 1956 až 1974 byl zastaven, podobně jako některé jiné přívozy na území hlavního města, do systému pražské MHD jako tzv. povolený přechod. Hlavní silniční spojení představovala důležitá modřanská silnice. Zato Lhotka ležela stranou jakýchkoli významných cest a komunikace spojující Modřany s Krčí byla velmi nevalitná a dlouho neumožňovala zavedení žádné veřejné silniční dopravy.

Přínosem se pro Hodkovičky stala železniční trať Nusle – Modřany, kterou uvedla do provozu 1. března

1882 společnost České obchodní dráhy. Nádraží sice leželo na katastru Braník, ale až do roku 1937 se jmenovalo Braník–Hodkovičky. Železniční trať sice vznikla především pro potřeby modřanského cukrovaru, ale když uvážíme, že obyvatelé Hodkoviček měli faru a poštu v Modřanech, okresní soud v Nuslích a okresní úřad na Královských Vinohradech, je patrné, že propojovala nejdůle-

žitější úřady. Na sklonku 19. století po trati jezdily ve všední dny jen dva páry spojů, v neděli pět. Jízda na nádraží Vršovice–Nusle trvala 26 minut, na vinohradskou zastávku o sedm minut déle a pokud vlaky jezdily až na dnešní Hlavní nádraží, trvala celá cesta vlakem 37 minut. Teprve v dalších letech význam této železnice vzrostl. Z katastru Hodkoviček vede ještě jedna železniční trať. Jde o spojení Radotín – Krč, které se začalo stavět na počátku padesátých let. Součástí této stavby se stal i známý Branický most, tradičně přezdívaný *Most Intelligence*, protože se na jeho budování podíleli nedobrovolně lidé z této společenské třídy. Zatěžkávací zkouška mostu se uskutečnila v roce 1955, kdy od Radotína přijel první vlak. Stavba ale byla v té době téměř k ničemu, protože zbývající úsek do Krče se ještě nestavěl a do provozu byl dán až 10. května 1964! Do té doby most sloužil jen pěším. Ani dnes není využit podle původních představ, je na něm stále položena jen jedna kolej, ačkoliv je určen pro dvoukolejnou trať, a jezdí po něm jen nákladní vlaky.

Ve druhé polovině dvacátých let 20. století se v Praze začala rozvíjet autobusová doprava, a protože se do nedalekých Modřan začal soustřeďovat průmysl, stala se tato lokalita i předmětem zájmu různých dopravních podnikatelů. Prvním zájemcem o dopravu se stal hoteliér František Jiroušek, který už v prosinci 1926 požádal o koncesi pro linku Braník – Hodkovičky, hotel Zátiší – Sociální ústav v Krči, a aniž by čekal na vyřízení úřadů, zahájil v únoru 1927 provoz jedním autobusem Praha MO v úseku od branické konečné tramvaje ke svému ho-

telu v Zátiší. Zbývající úsek nebyl zatím realizovatelný pro špatný stav silnic. Koncesi pro linku obdržel až 21. března 1929. V listopadu 1927 začal jezdit z Karlova náměstí do Modřan a na Slapy Jan Radník (také bez koncese) a teprve v roce 1929, zřejmě pod vlivem vcelku úspěšné Jirouškovy linky, začaly projevovat zájem o tuto oblast také pražské Elektrické podniky. Ty zavedly 18. října 1929 autobusovou linku L od branické konečné tramvaje do zastávky Hodkovičky, náměstí (jde prakticky o dnešní zastávku Černý kůň). Později byla linka prodloužena do Modřan, ale už v roce 1933 na ní musely EP zastavit provoz pro příliš vysokou daňovou zátěž a dopravu do Modřan začaly od roku 1933 zajišťovat Československé státní dráhy. Na stránkách DP–KONTAKTU jsme již zmínili také soukromé autobusové linky do Modřan, provozované Vladimírem Nedomou a jeho švagrem

Janem Holubem v letech 1930 a 1931.

Autobusového spojení se dočkala i oblast Lhotky. Přes zdejší katastr sice jezdila už od roku 1924 soukromá linka Karla Svědínka do Netvořic, ale nezastavovala tu. Od 9. října 1932 Elektrické podniky zavedly novou větev kunratické autobusové linky B, vedenou od kačerovské konečné tramvaje ke Lhoteckému dvoru. V únoru 1933 Lhoteckým katastrem začala projíždět i třetí větev linky B do Libuše. Tím získala spojení i zahajovaná výstavba rodinných domků Nová Praha a Tempo. Lhotecká větev byla od 22. dubna 1934 označena písmenem L. Pro slabou frekvenci, danou především souběhem s libušskou větví, byla linka 22. srpna 1935 zrušena. Provoz tu byl sice 27. října 1935 obnoven, ale už 8. listopadu 1936 opět zastaven. Lhotka ale bez dopravy nezůstala, protože současně byla zavedena nová linka (opět L) od branických ledáren ulicemi Údolní a Klánovou ke Lhoteckému koupališti na křižovatku se Lhoteckou silnicí. Protože od 1. června 1936 zahájily EP opět autobusovou dopravu do Modřan, získaly také Hodkovičky kvalitní spojení s tramvajovou konečnou u ledáren. Pomineme-li válečná omezení, staly se autobusové linky X a L, od konce roku 1951 označené čísly 117 a 121, tradičními v této části Prahy. V roce 1954 byla linka 121 prodloužena na Kačerov. V té době byla Lhotecká ulice stále velmi úzká a mezi kostelem a křižovatkou s Novodvorskou ulicí se nesměly potkat dva protijedoucí autobusy. Poslední linkou „klasického období“ zdejší dopravy se stala v roce 1961 „stošestka“ (Nádraží Braník – Klánova – Novodvorská), v následujícím roce prodloužená na Kačerov a převedená do Novodvorské ulice. V roce 1970 byla linka 121 převedena z Údolní do ulic Na Lysinách a Na Výspě a obsloužila tak další část zástavby Hodkoviček.

Výstavba sídliště znamenala vznik nových komunikací i rekonstrukce stávajících cest. V roce 1966 získalo sídliště Novodvorská přímé spojení s centrem města linkou 144 a po roce 1970 začaly přibývat četné další autobusové linky pro obsluhu sídliště Tempo, Krč a Lhotka – Libuš. V roce 1972 autobusy opustily Sulickou ulici a byly převedeny do Štúrovovy a od roku 1975 je obsloužena oblast podél dnešních ulic Durychovy, U Kamyku a Lhotecké. V roce 1988 se dočkala dopravy i část Novodvorské ulice se zastávkou Čachtická. Také v Modřanské ulici začaly přibývat průjezdné autobusové linky z modřanské oblasti.

Zahajování provozu na tratích metra C (1974) a B (1985) přineslo přímá spojení k novým terminálům MHD a zkvalitnění dopravní obsluhy starých Hodkoviček znamenalo i zprovoznění tramvajové tratě Braník – Modřany se zastávkou Černý kůň a výrazné rozšíření Modřanské ulice.

Bývalá obec Hodkovičky (dnes tedy katastrální území Hodkovičky, Lhotka a Kamyk) měla v době svého připojení ku Praze necelých 1200 obyvatel. V závěru 20. století na tomto území bydlelo téměř 34 tisíc lidí, využívajících širokou nabídku linek MHD do mnoha částí hlavního města.

—pf—, —fp—

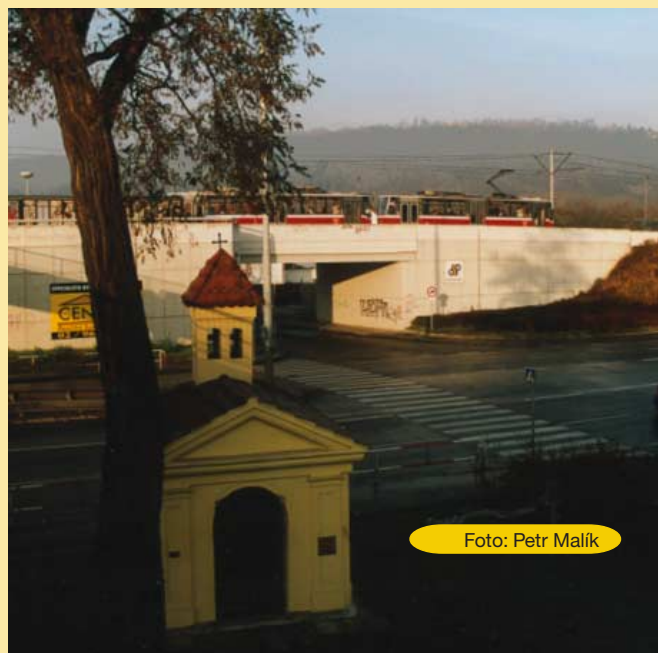


Foto: Petr Malík

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 10/2001: Ani tentokrát nebudeme příliš originální a odpověď očitujeme z dopisu jednoho z výherců. „Na fotografii je výjezd z Libeňského mostu do ulice Rudé armády. Bez opravy tramvajové trati by tramvaj vyjízděla ze zastávky Libeň dolní nádraží.“

Ríjnová fotografie patří k těm nejmladším, které jsme v historii naší soutěže uveřejnili, a tak vyvolala velký zájem vás, našich čtenářů. Do konce října jsme v re-

• dakci shromáždili přes čtyři desítky odpovědí, z nichž
• byly téměř všechny správné. V pondělí 19. listopadu se
• při losování usmálo štěstí na trojici Michal Babický, Pa-
• vel Lamberský a Vladimír Procházka. Všichni od nás ob-
• drželi publikaci Historie městské hromadné dopravy
• v Praze od autorů Fojtíka, Proška a Linerta a také kalen-
• dář na rok 2002.

• Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědi

• a výhercům srdečně blahopřejeme!
• Pokud najdete čas v předvánočním shonu na řešení
• prosincové hádanky, budete muset zřejmě zalistovat
• v dobových publikacích, neboť stáří této fotografie se po-
• hybuje okolo devadesáti let, ale nápovědu skrývá i tento
• DP-KONTAKT. Tak nevěšte hlavu a pusťte se do řešení
• poslední letošní hádanky. Do 31. prosince čekáme na va-
• še odpovědi. Pro trojici úspěšných a šťastných řešitelů je
• připravena opět Historie městské hromadné dopravy od
• pánů Fojtíka, Proška a Linerta, ale také brožury Po ko-
• lejích na Petřín a Lanovka v ZOO. Tradičně přidáme ně-
• co málo propagačních předmětů.

• Pokud víte nebo alespoň máte představu o tom, kde
• byla fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svůj
• názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označ-
• te heslem „Soutěž“. Adresu, na kterou směřujete své zá-
• silky asi znáte, ale raději ji připomeneme: DP-KON-
• TAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo neradi
• zbytečně utrácejí za poštovné, mohou využít bezplatné
• vnitropodnikové pošty a na zásilku napíší: DP-KON-
• TAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Také můžete použít
• schránku v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti (v
• sousedství vrátnice).

• Tato fotografie je třicátou čtvrtou, u které se váš
• ptáme – poznáváte místo na fotografii?

–bda–

NAPSALI O NÁS

Pražské slovo (16. 11. 2001)

Jízdní řády integrované dopravy jsou v prodeji

Lidé si již mohou koupit jízdní řády hromadné dopravy v Praze a okolí. Brožuru za 39 korun vydala společnost ROPID, která integrovanou dopravu organizuje. K dostání jsou jízdní řády v souhrnné podobě v předprodeji časových jízdenek v metru a v informačních střediskách Dopravního podniku. Publikace obsahuje jízdní řády metra, tramvajů a lanovky i řády městských a př-

• městských autobusů a vlaků zapojených do systému
• Pražské integrované dopravy.

Blesk (13. 11. 2001)

Autobusem jezdí nejméně lidí

• Kolik lidí se vlastně vozí městskou hromadnou do-
• pravou? Za rok autobusy, tramvaje a metro svezou stej-
• ný počet lidí, kolik jich žije například v Číně – tedy jednu
• miliardu. Nejvíce lidí přitom k cestám do zaměstnání či

• za zábavu využívá metra, nejméně osob se vozí v auto-
• busech. Pokud by jediný den nefungovalo metro, dopra-
• va by se totálně zhroutila. Podzemkou totiž jezdí nejvíce
• lidí, zhruba 41 procent z celkového počtu cestujících.
• Druhým nevytíženějším dopravním prostředkem v me-
• tropoli jsou tramvaje. Vozí se jimi přibližně 30 procent
• všech cestujících. Autobusů sice jezdí po Praze nejvíce
• a také délka jejich sítě je nejdelsí, přes osm stovek kilo-
• metrů, ale Pražané je používají nejméně. Na celkovém
• počtu cestujících se podílejí jen 28,5 procenty.

Vybral ing. Jan Urban

Končí váš syn nebo dcera základní školu?

Jestliže na otázku z titulku odpovídáte ano, pak jsou tyto řádky určeny právě jim a pochopitelně také vám, jejich rodičům. Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s., jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vám chce být touto cestou nápomocna při důležité volbě budoucího povolání.

Po ukončení základní školy nabízíme studium na Střední průmyslové škole dopravní, a to v oborech:

1. **Elektronické počítačové systémy** – absolventi tohoto oboru mají možnost se uplatnit v průmyslové a podnikatelské sféře. Studium získají dovednosti a vědomosti o funkci, konstrukci a provozu elektronických počítačových systémů, programovacích jazycích a operačních systémech i návazných slaboproudých elektro-technických zařízeních.

2. **Elektrotechnika** – absolventi tohoto oboru umí aplikovat poznatky z elektrotechniky v praxi. Dokáží se orientovat v ekonomice řízení a plánování podniku.

3. **Provoz a ekonomika dopravy** – příprava v tomto studijním oboru vytváří předpoklady pro orientaci v rozložení dopravní soustavy světa a zvládnutí odborné terminologie pro jednotlivé druhy dopravy. Absolvent umí používat výpočetní techniku a sdělovací prostředky. Dovede zabezpečovat odbornou, správnou a ekonomickou problematiku, kde může využít i znalosti dvou světových jazyků.

Škola má 3 počítačové učebny, odborné učebny pro elektrická měření a elektrotechniku, učebnu pro techniku administrativy, jazykovou učebnu a učebnu fyziky.

Studium na Střední průmyslové škole dopravní je čtyřleté – ukončené maturitní zkouškou. Žáci přispívají na výuku školným ve výši 1000,- Kč měsíčně, škola však poskytuje slevy na školném podle dosaženého prospěchu až do výše 100%.

Podrobně se můžete se školou seznámit při trojici dnů otevřených dveří konaných vždy ve středu. V letošní roce 12. prosince, v příštím roce v lednu 9. a 30. Vždy nás můžete přijít navštívit od 14.30 do 17.00 hodin. Rádi vás přivítáme v prostorách školy v Praze 5, Plzeňská 102/219 – areál vozovny Motol.

• Další potřebné informace získáte na telefonním čís-
• le 232 63 65 a na internetové adrese www.sps-sou.cz/spsd.

• Střední odborné učiliště nabízí možnost vyučit se
• v následujících oborech:

a. **Čtyřleté studijní obory ukončené maturitní zkouškou:**

1. **Mechanik silnoproudých zařízení** – výroba, montáž, seřizování, opravy a zkoušení elektrických strojů, přístrojů a elektrické výzbroje všeho druhu, navjedení elektrických strojů a jejich zkoušení, údržba a opravy dopravních prostředků se složitou technologií.

2. **Mechanik elektronik** – výroba, montáž, opravy elektronických zařízení všeho druhu, zajištění a odstranění běžných mechanických závad. Orientace v číslíkové technice a jejich aplikacích. Žák zná principy automatizace a její použití v práci. Je seznámen se samočinnými počítači, možnostmi jejich uplatnění a uživatelsky je ovládá.

b. **Třileté učební obory ukončené závěrečnou učňovskou zkouškou:**

1. **Elektrikář pro siln proud** – veškeré elektro-
• montážní práce při opravách bytových a průmyslových ob-
• jektů. Výroba, montáž, seřizování a zkoušení elektrických
• částí strojů a přístrojů a elektrické výzbroje všeho druhu.

2. **Autoelektrikář** – žáci se připravují pro údržbu, se-
• řizování a opravy elektrického a elektronického příslu-
• šenství silničních motorových vozidel. Orientují se
• v číslíkové technice a jsou seznámeni se samočinnými
• počítači a možnostmi jejich uplatnění v automobilové
• technice.

3. **Mechanik elektronických zařízení** – výroba, opra-
• va a montáž celků zařízení spotřební a investiční elek-
• troniky, včetně znalosti použití integrovaných obvodů,
• elektronických zařízení a číslíkových systémů.

4. **Automechanik** – opravování silničních motoro-
• vých vozidel a jejich funkčních celků. Provádění funkčních
• kontrol pro provedené opravy. Používání a obsluha dia-
• gnostických zařízení pro kontrolu technického stavu
• vozidel a jejich částí. Součástí vzdělání je i získání řídic-
• kého oprávnění skupiny C.

5. **Klempř pro strojírenskou výrobu** – žáci se sezná-
• mují s ručním a strojním zpracováním jemných plechů,
• dělením, tvarováním a spojováním, s výrobou, s oprava-
• mi a sestavováním jednotlivých dílů karosérií.

6. **Malíř pro interiéry** – příprava povrchu pod ná-
• stěnné malby, opravy složitějších a náročných maleb
• běžnými technikami na různých podkladech, tapeto-
• vání.

7. **Lakýrník** – žáci získávají znalosti prací písmoma-
• lířských a dekoratérských, míchání a tónování barev,
• opravy hotových lakovaných výrobků, provádění nápisů.

8. **Instalatér** – montáž, udržování a opravování vo-
• dovodních, odpadních, plynvodních a topných rozvodů
• a zařízení. Spojování různých materiálů svařením, lepe-
• ním a jinými technikami.

9. **Aranžér(ka)** – aranžování výloh a výstavních pro-
• stor za účelem nabídky a propagace zboží a služeb. Vý-
• zdoba interiérů, úprava ploch, malba písma a výroba
• prostorových a aranžových doplňků expozice.

Výuka čtyřletých studijních oborů probíhá ve škole
• v Praze 5, Motole, sídle Střední průmyslové školy do-
• pravní. Teoretická výuka ostatních tříletých učebních
• oborů (s výjimkou stavebních profesí) probíhá ve škole
• v Moravské ulici v Praze 2. I tato škola je vybavena počí-
• tačovými učebnami a elektrolaboratorii.

Odborný výcvik je prováděn ve vlastních dílnách, je-
• jichž vybavení je zaměřeno podle příslušných učebních
• oborů. Dílny pro autoobory jsou vybaveny diagnostický-
• mi přístroji pro zjišťování závad (například od firmy
• Bosch a Hermann), elektrodílny jsou vybaveny měřicími
• přístroji a počítači.

c. **Dvouleté učební obory:**
1. **malířské a natěračské práce,**
2. **technické služby v autoservisu.**

Dny otevřených dveří pro Střední odborné učiliště
• se konají v úterý 11. prosince, ve čtvrtek 10. a v úterý 29.
• ledna 2002 na adrese: Praha 8, Pobeřzání 37/619 (poblíž
• stanice metra linky B – Kržižkova).

Podrobnější informace můžete získat na telefonním
• čísle 232 63 65, nebo na internetové adrese: www.sps-sou.cz/sou

Prodej časových jízdenek na rok 2002 už byl zahájen!

Dnešní den mohl vypadat úplně jinak ...

Neustrácejte čas čekáním v dlouhých frontách!

Prodej časových jízdenek MHD na rok 2002 začíná 3. prosince!

Prodejní místa:
 • Centrální dispečink DP v ulici na Bujlůvce, Praha 1
 • 14 předprodejních míst ve stanicích metra
 • 3 střediská zápravních informací – Masaryk, Můstek, Anáří, Černý Most a Národní divadlo
 • Nové prodejní místa ve stanicích metro K. Dvořák
 • 104 poboček České pošty na území Prahy
 • Trafiky, které časové jízdenky prodávají rovněž
 • 9 telefonických stanic na území Prahy

Středeční výstavba kašny - výstavba dokončena 2.20.02. 18.02.02.
 v sobotu a v neděli od 8.00.18.02.02.

104 poboček České pošty na území Prahy
 Trafiky, které časové jízdenky prodávají rovněž
 9 telefonických stanic na území Prahy

Nálep jízdenek přes internet a počítačové informace na www.dp.praha.cz



SOUTĚŽ!
 Vybírejte si
 30 zajímavých cen

Začátek školního roku, ať na základních a středních školách začátkem září, nebo na vysokých školách v říjnu, nedopadl pro Dopravní podnik nejlépe. Dlouhé fronty na předprodejních místech dobrému jménu naší společnosti moc nepomohly.

Proto je velký důraz kladen na bezvadné zvládnutí prodeje jízdenek na přelomu roku, kdy si časovou jízdenku na další období kupuje půl milionu Pražanů. Přibližně tolik zákazníků pravidelně využívá našich služeb.

Již od poloviny listopadu jsou v předprodejních místech ve stanicích metra propagovány jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti, slangově nazývány klouzavé. Od středy 28. listopadu je propagován prodej časových jízdenek na rok 2002, který byl zahájen v pondělí 3. prosince. Časové jízdenky jsou v prodeji nejen v tradičních místech ve stanicích metra, ale i v pěti střediskách dopravních informací (kromě letiště Ruzyně), ve 104 pobočkách České pošty na území Prahy, v devíti železničních stanicích a také v trafikách, které tento sortiment pravidelně nabízejí.

První den předprodeje bylo otevřeno i nové kapacitní předprodejní centrum ve stanici metra Roztyly, kde je pravidelně otevřeno sedm okének nabízejících všechny druhy časových jízdenek.

Pro naše zákazníky, kteří si časové jízdenky na rok 2002 zakoupí od 3. do 23. prosince, je připravena zajímavá soutěž o tři roky cestování zdarma a dalších 30 zajímavých cen. Vybírní místa soutěžních kartiček jsou ve stanicích metra Florenc, Muzeum a Můstek.

Loni ke zdárnému zvládnutí prodeje časových jízdenek pomohla tvář muže a heslo „Už je máte? Já ano!“, letos se snaží o včasném nákupu jízdenek přesvědčit naše zákaznicky trojice rybář, mladík a zaměstnaná žena pod heslem „Dnešní den mohl vypadat úplně jinak...“. Snad se jim podaří Pražany přesvědčit o včasném nákupu a médii tak nedáme šanci ke zveřejnění fotografií s dlouhými frontami u předprodejních okének začátkem ledna.

Pokud si někdo z vašeho okolí pravidelně kupuje časové jízdenky, upozorněte ho, že jízdenky na rok 2002 prodáváme již od 3. prosince! **-bda-**

STEJNÁ PÍSNÍČKA VLASTNÍMA OČIMA

Zcela jistě tu postavu znáte z filmů. Dlouhý černý plášť, tvář poznamenaná vážným zraněním, postava většinou shrbená nad skříňkou hrající stále stejnou písničku. Flašinetář.

Stejně jako tito lidé v naší minulosti si připadám i já při psaní posledních „očí“ v tomto roce. Stejně jako populární flašinetář mohu spustit tu několikrát obehnanou písničku a začít se ptát, proč je něco jinak než by mělo být podle laického názoru. Možná nepřesného, ale často používaného nejen cestující veřejností.

Stačí si vzpomenout, jak jsem na jaře letošního roku lamentoval nad délkou tramvajových výluk. Jednu, u Národního divadla, se podařilo zkrátit. Ostatní zůstaly ve své plánované délce, asi proto, abychom neměli krátkodobým pravidelným stavem naše zákazníky. Zcela jistě chvalyhodná myšlenka. Ale pokud vámi používaná tramvajová zastávka byla dotčena některou ze čtyřdenních listopadových výluk, zaznamenali jste určitě chaos v poskytovaných informacích. Není divu.

Minimálně čtyřadvacet hodin před začátkem výluky byly na sloupcích informace o výlukovém provozu,

ale o tom současném ani čárka. Při návratu do původního stavu to bylo stejné. Okolo zastávky byl ještě celý pracovní ruch, ale informace již avizovaly provoz tramvajů.

Krátká čtyřdenní výluka znamenala dvě změny jízdních řádů a cestující vlastně ani nevěděli, kdy se podle vyvěšených jízdních řádů může řídit a kdy je to jen zbytečná ztráta času.

Stačilo však jedině, informace na zastávkách neměnit, ale pouze po krátkou dobu výluky je doplnit přechodnými jízdními řády a výraznou tabulkou, že některá z linek má změněnou trasu nebo nejezdí. Několik dní by byly na sloupcích nadbytečné informace, ale to cestující veřejnost jistě promine za skutečnost, že v každém okamžiku přesně ví, kdy přijede jimi vybraný spoj.

Vraťme se ještě k délce výluk. Ty delší jsou plánovány tak, že zpětně zadláždění trati a závluka asfaltem se provádí ještě za vyloučeného provozu. Na Moráni tyto dvě činnosti probíhaly za provozu tramvajů a jak se každý může přesvědčit, vše proběhlo ke všeobecné spokojenosti.

Proč tedy ty dlouhé výluky musí být o několik dní delší, když jde o zvládneme za provozu? Není právě tady možnost několika denní úspory?

Zřejmá odpověď druhé strany bude znít nikoliv, a proč vlastně výluky zkracovat? Museli bychom operativně měnit jízdní řády, celé by to jen přineslo problémy s vypravením, rozpisem služeb a dalšími návaznými úkony.

Možná trochu tvrdohlavě a stejně jako flašinet tvrdím, že zkracování výluk má svou cenu. Na prvním místě jsou totiž naši zákazníci. A oni budou moći dříve příjemněji cestovat, jak jsou zvyklí a navíc budou moći říkat, že se Dopravní podnik opravdu snaží každou nepřijemnost minimalizovat, co mu okolnosti dovoli.

A dobré mínění veřejnosti o nás všech by mělo být naším cílem.

Jedině tak se nám podaří tu kasičku plnit stále více, nebo jste jiného názoru?

Přeji příjemné vánoční rozjímání a důstojné oslavy nového roku!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V prosinci 2001 slaví 68. narozeniny:

Miroslav Trýska – Ř, odbor staveb (24).

V prosinci 2001 slaví 60. narozeniny:

Jiří Křeček – A, DOZ Hostivař (12),
 Jaroslav Povešil – ED, prov. trakční vedení (42),
 Slavomír Svoboda – M, sl. sdělov. a zabezpečovací (28),
 Josef Šimand – A, garáž Vršovice (36),
 Vladimír Štěch – ED, odbor prov. dispečink (10),
 Oldřich Šustek – A, garáž Dejvice (10).

V prosinci 2001 slaví 50. narozeniny:

Zdeněk Blecha – Ř, zaměstnanecký odbor (28),
 Miroslav Borový – M, dopravní úsek (16),
 Jaroslav Branšovský – M, služba ochran. systému (19),
 Petr Česenek – ED, prov. opravná tramvaj (31),
 Otakar Fiala – ED, provozovna Motol (25),

Karel Harbich – M, služba elektrotechnická (28),
 Zdeněk Hošek – M, služba sděl. a zabezpečovací (23),
 Antonín Hübschman – A, garáž Klíčov (13),
 Petr Král – A, DOZ Hostivař (22),
 Jiří Lazar – M, služba elektrotechnická (31),
 Jaroslav Ludvík – ED, provoz. trakční vedení (30),
 Karel Marek – M, technický úsek (15),
 Vilém Matuška – ED, provoz. vrchní stavba (12),
 Karel Míšek – A, garáž Řepy (26),
 Jiří Novotný – A, garáž Vršovice (17),
 Dagmar Otradovcová – ED, provozovna Hloubětín (31),
 Jiří Pravda – M, dopravní úsek (21),
 Věra Říhová – M, služba ochran. systému (21),
 Jan Sekal – ED, provozovna Žižkov (31),
 Ivan Slabihoud – ED, provozovna Žižkov (13),
 Bedřich Soukup – M, služba staveb a tratí (20),

Eva Štichová – ED, prov. opravná tramvaj (25),
 František Štrupl – M, dopravní úsek (23),
 Jan Tancl – ED, provozovna Kobylisy (31),
 Vladimír Toufar – A, garáž Dejvice (20),
 Petr Vítek – ED, oddělení údržba a služby (31).
 Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být uvedeni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešel:

Josef Kincl – A, garáž Kačerov (10).
 Jmenovanému děkujeme za práci vykonanou ve spěchu Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

1. října 2001 nás ve věku 57 let opustil pan Jaroslav Křivka – ED, provozovna Strašnice, který u DP pracoval 40 let.