

DP KONTAKT

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Představujeme členy dozorčí rady Dopravního podniku zastupující město

Rada Zastupitelstva hl. m. Prahy při výkonu působnosti valné hromady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, svým usnesením číslo 202 ze dne 9. února 1999 přijatým k personálním změnám v orgánech naší akciové společnosti vzala na vědomí rezignaci ing. Lubora Pavlíčka na funkci člena dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ke dni 9. února 1999 a k témuž datu odvolala z funkce členů dozorčí rady mgr. Rudolfa Blažka, JUDr. Jindřišku Janouškovou, ing. Vladimíra Janského, ing. Jiřího Paroubka a Petra Zajíčka a zvolila ke dni 10. února 1999 za členy dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, členy Zastupitelstva hl. m. Prahy: mgr. Rudolfa Blažka, ing. Vladimíra Göringera, ing. Martina Hejla, ing. Jiřího Paroubka, Tomáše Vrbíka a Petra Zajíčka.

Tyto personální změny se netýkaly zástupců pracujících v dozorčí radě, jimiž jsou pánové Jiří Sindelář (o. z. Metro), ing. Václav Procházka (o. z. Elektrické dráhy) a ing. Ladislav Špitzer (o. z. Autobusy), zvolení postupně shromážděním volitelů vždy na čtyřleté funkční období.

Dozorčí rada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, se v novém složení sešla poprvé 10. února 1999 a zvolila svého předsedu ing. Martina Hejla. Místopředsedou zůstává ing. Ladislav Špitzer.

V tomto čísle představujeme šest členů dozorčí rady, zastupujících Zastupitelstvo hl. m. Prahy.

Ing. Martin Hejl

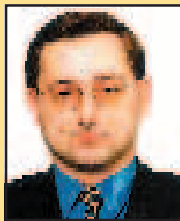


se narodil 21. srpna 1957. Po absolvování SPŠE a následně elektrotechnické fakulty Českého vysokého učení technického, oboru ekonomiky a řízení energetiky, pracoval od roku 1977 jako projektant u projektové organizace tehdejšího ministerstva průmyslu a od roku 1984 byl hlavním inženýrem projektové přípravy a realizace investičních akcí spotřebního průmyslu. V roce 1990 (a o čtyři roky později opětovně) byl zvolen do Zastupitelstva hlavního města Prahy. Dne 29. dubna 1993 byl zvolen do představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, a s. a 8. června téhož roku se stal předsedou představenstva. V této funkci setrval i po svém opětovném zvolení do představenstva 5. dubna 1995.

V komunálních volbách na podzim 1998 byl znovu zvolen do Zastupitelstva hl. m. Prahy a dne 26. listopadu byl zvolen náměstkem primátora s působností v oblasti dopravy. Z tohoto důvodu rezignoval na členství v představenstvu ke dni 9. února 1999 a stejný den byl valnou hromadou zvolen členem dozorčí rady, kde byl následující den zvolen předsedou. Je členem Vědecké rady Fakulty dopravní ČVUT.

Mgr. Rudolf Blažek

se narodil 22. ledna 1968 je ženatý a otcem tří



Ing. Vladimír Göringer



Ing. Jiří Paroušek



se narodil 21. srpna 1952. Je ženatý, manželka Zuzana, syn Jiří. V roce 1990 byl zvolen členem pražského zastupitelstva za ČSSD, kde od listopadu loňského roku působí jako ekonomický náměstek primátora hl. m. Prahy. Od roku 1995 je členem dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, a s.

děti. Členem Zastupitelstva hl. m. Prahy za ODS je od roku 1990, v současnosti pracuje ve funkci radního pro legislativu, právní a bezpečnostní agendu. Členem dozorčí rady naší akciové společnosti byl již minulým volebním obdobím (od května 1997).

se narodil 13. března 1959, je ženatý a má dvě děti. V listopadových volbách byl zvolen členem Zastupitelstva hl. m. Prahy za Unii svobody a působí jako předseda Výboru územního rozvoje hl. m. Prahy. Podílí se na řešení dopravy v Praze s dlouhodobým cílem preference MHD a pokládá za důležité dosažení vysoké úrovně hromadné dopravy, srovnatelné s jinými evropskými velkoměsty tak, aby se stala atraktivní pro občany i návštěvníky Prahy.

Tomáš Vrbík



se narodil 15. ledna 1973 v Litoměřicích. Od roku 1994 se věnuje komunální politice jako radní Městské části Praha 2. V loňském roce byl zvolen za Unii svobody členem Zastupitelstva hl. m. Prahy, kde v současné době vykonává funkci předsedy kontrolní komise rady ZHMP.

Petr Zajíček



se narodil 30. září 1948. Je ženatý a má dvě děti. V současnosti je služebně nejstarším členem Zastupitelstva hl. m. Prahy, nepřetržitě od roku 1986. Je členem KSČM. Dvacet let se zabývá kontrolou ve veřejné správě, zaměstnán je jako kontrolor v soukromé firmě. Členem dozorčí rady naší akciové společnosti je již druhé volební období. Zastává krédo: Prosazovat fungování kontrolních vazeb v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti s cílem zlepšení hospodárnosti při dodržování platných směrnic a pravidel. **-red-**



Dopravní podnik již má nové logo!

Před více než třemi lety, když začínal vycházet DP-KONTAKT, byl na první straně článek ing. Pavla Flajšhansse „Co nám chybí v záhlaví?“. Sděloval čtenářům, že hlavička podnikového měsíčníku bude obházena o nové logo. Krátce také zhodnotil dobu hledání nového podnikového znaku a všichni zaměstnanci, a nejen oni, ale i obec našich klientů, byli vyzváni k tomu, aby se zúčastnili soutěže o ideový návrh loga naší společnosti. Od té doby proteklo Vltavou mnoho vody a věříme, že mnohým zaměstnancům se již zdálo, že nové logo ani nebude. Jeho problematika jako by se vytratila.

Nový podnikový znak však procházel cestu do slova protkanou množstvím peripetii, ať již ze strany naší nebo výtvarníků, připravujících nové logo. A tak se čekalo. Při zmínce o něm panovala nedůvěra spojená s úsměvy, ale v polovině března jsme se ocitli téměř na konci cesty. Byla podepsána smlouva mezi

Dopravním podnikem a výtvarníky. Představenstvo schválilo logo již 7. září 1998, ale jednání o smlouvě byla velice komplikovaná a dlouhá.

Nyní bude logo registrováno, připravují se podklady pro zapsání ochranné známky, tvoří se manuál pro jeho používání (dokončen by měl být do dvou měsíců od podpisu smlouvy) a nastoupí poslední etapa dlouhé cesty, přímá aplikace. Začneme užívat nové hlavičkové papíry, budou jim označena vozidla, stejně jako propagační materiály reprezentující náš podnik. Jak jsme uvedli v úvodu článku, změnil se i hlavička DP-KONTAKTU.

Nyní můžete nové logo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti pocházející z autorské dílny Rudolfa Knedlhanse a akademického malíře Petra Kubína vidět poprvé. Nezbyvá než mu popřát, aby si získalo množství příznivců a provázelo nás úspěšně na naší cestě za našimi klienty. **-bda-**



Od Centrály ke Kobylisům

Ač má šedesátiny, patří mezi nejmladší tramvajové vozovny, je vlastně po té hloubětínské druhá nejmladší. „Nová vozovna elektrických drah v Kobylisích bude uvedena do provozu v neděli 30. dubna 1939,“ praví se v úvodu oběžníku č. 52 vydaném 26. dubna 1939. Tím byla završena snaha Elektrických podniků hlavního města Prahy vybudovat novou, tolik potřebnou tramvajovou vozovnu v severním sektoru města. Když jsme navštívili vedoucího provozovny Kobylisy, pana Zdeňka Ježka, došli jsme po několika minutách rozhovoru k zajímavému poznatku. „Vozovna Kobylisy se vyznačuje tím, že se v ní odehrálo od zahájení provozu až nečekaně málo změn, nebudeme-li počítat v administrativní budově občasně přistavení nějaké přičky či naopak její zbourání. Kolejště má vlastně původní podobu z roku 1939. Jedinou výjimkou je úprava původně kusé (čili »slepé«) manipulační koleje na objízdnu, familiárně přezdívanou vzhledem k její poloze »hřbitovní koleje.« (Pro ty, kteří to v Kobylisích neznají, připomínáme, že objízdna koleje vede podél zdi kobyliského hřbitova.)

To, že vozovna má poměrně klidnou historii, však neznamená, že by nebylo o čem psát.

Na počátku byla Centrála

Většina dnešních tramvajových vozoven má své předchůdkyně, například motolská na Smíchově a v Košířích, hloubětínská v Libni a Karlíně. Dnešní jubilatce předcházela slavná vozovna v holešovické elektrické centrále. Do provozu byla uvedena 2. července 1900 (za rok tomu bude sto let) a ve své době patřila mezi větší vozovny. Do tří lodí bylo možné umístit sedmdesát tramvajů, ale v pozdějších letech nebylo možné využívat všechny koleje, protože část si jich „přivlastnily“ pro odstavení opravovaných vozů ústřední dílny, které byly až do roku 1914 v těsném sousedství v samostatné budově. V areálu Centrály bylo od poloviny 20. let i zajímavé a rozsáhlé kolejště pro nákladní dopravu, pro kterém se dopravovaly především formátory. Nákladové koleje přežily o mnoho let i vozovnu a byly ještě do války i krátce po ní rozšiřovány. Ještě dnes můžeme v komplexu budov Pražské teplárenské akciové společnosti najít část někdejší vozovny. Jedna loď sice už úplně chybí a ostatní byly zkráceny na sklonku sedmdesátých let při výstavbě nové administrativní budovy, ale zatím stále stojí, jako zapomenutá památka na nejstarší období pražských elektrických tramvajů.

„...Provoz ve vozovně Centrála se proto dnem 29. dubna t.r. vůbec zastavuje, a všichni dopravní zřizenci, přidělení dosud výpravně Centrála, se překládají do Kobylis.“ V dubnu 1939 tedy skončila éra Centrály a svoji historii začala psát vozovna Kobylisy.

Hledání

Než však padlo rozhodnutí o stavbě kobyliské vozovny, hledaly Elektrické podniky místo pro novou vozovnu jinde. V roce 1919, kdy Elektrické

podniky vypracovaly Program pro budoucí síť elektrických drah v hlavním městě Praze a okolí, se v severní části (budoucího) pražského území uvažovaly dokonce vozovny tři. „Dalším pozemkem vyhrazeným pro stavbu remis jest pozemek přislíbený zemskou správou, když bude postavena elektr. dráha k ústavu pro choromyslné v Bohnicích.“ Je to pozemek přibližně mezi ulicemi Čimickou a Lindavskou. „Vzhledem k hustotě vozby a s tím spojené potřeby vozového parku, jeví se další nutnost postavit remisu u Dáblic, pro projektované trati ku hřbitovům Dáblickým.“ Vyhlednuté místo bylo přibližně mezi dnešní ulicí Dáblickou a Prácheňskou. A protože se současně s postavením nového Trojského mostu měla postavit i tramvajová trať do Podhoří, psalo se, že „na konci trati v Podhoří bylo by pamatovati také na remisu“. Program pro budoucí síť... se v pozdějších letech v mnohém změnil, zejména po zavedení autobusové dopravy do nových okrajových čtvr-



Foto: Jan Šurovský

tí. Výstavba tramvajových tratí na sever se uskutečnila v jiné podobě. Nevznikly ani tratě do Dáblic, ani do Bohnic ani do Podhoří. Nic to ale neměnilo na skutečnosti, že nová vozovna v této oblasti byla zapotřebí. Nový pozemek byl nakonec vybrán a zakoupen, byly zahájeny sondážní práce a rozběhla se projektová příprava. Tím místem, kde měla nová vozovna stát, byla nakonec Troja, hned za novým mostem přes Vltavu, mezi řekou a novou Povltavskou silnicí. Ještě v roce 1934 můžeme číst o projektové přípravě, v roce 1935 bylo „pracováno o kalkulacích nejlevnějšího způsobu založení nové vozovny v Troji.“ O rok později „pro novou vozovnu v Troji bylo provedeno posouzení staveniště po stránce výhodného založení a pro novou vozovnu v Kobylisích byly zhotoveny plány pozemků pro smlouvy a situační a výškopisný plán staveniště, načež se započala práce o projektu.“ Ejhle, už se mluví o Kobylisích, a dokonce to vypadá, že se budou stavět vozovny obě. V roce 1937 se však ve výročních zprávách už o trojské vozovně nemluví. To už bylo jasné, že jako první přijde na řadu vozovna Kobylisy. Pozemek si ale Elektrické podniky ponechaly a bylo na něm nějaký čas i hřiště SKEPu čili Sportovního klubu Elektrických podniků.

Trať k vozovně

Vozovna Kobylisy se nachází na samotném konci tratě a než byla postavena kobyliská smyčka, byla

nejsevernějším místem pražské tramvajové sítě. Poslední úsek mezi Veltěžskou ulicí a vozovnou se začal stavět v roce 1938 a 21. října 1938 povolilo ministerstvo železnice provoz pracovních nákladních vlaků podle postupu stavebních prací. Trať byla postavena v poměrně prudkém kopci a její podélný profil ve čtyřicetimetrovém úseku vykazoval dokonce stoupání 76,52 %. Tramvajová trať i s vozovnou byly zprovozněny současně. Abychom byli přesní, první tramvaj příslušné do nové vozovny tudy oficiálně projely už 29. dubna 1939 večer, aby bylo ráno možné provést první vypravení. O den dříve se konala technicko-policejní zkouška.

Vozovna Kobylisy

Vozovna Kobylisy má čtyři lodě po pěti kolejích (celkem 2,293 km krytých kolejí) a projektována byla pro 200 vozů (starých obousměrných). Uspořádání dílen, příslušenství a podsklepení bylo provedeno podobně jako ve vozovně Motol. Na dvoře vozovny bylo položeno celkem 1,245 km kolejí a 25 výhybek. Byla tu zřízena kruhová smyčka, jejíž zajišťovací výhybky zabraňovaly případnému samovolnému ujetí vozů z vozovny. Zároveň zde obracely vlaky linky č.3. Konečná ve vozovně vydržela velmi dlouho, teprve 18. srpna 1967 zahájila provoz nová smyčka na protějším pozemku bývalé pískovny. (Pokud by někoho zajímalo, co je to za nenapojený a pečlivě zadlážděný zbytek koleje u výstupní zastávky, tak je to pozůstatek koleje vedoucí od roku 1940 na okraj smetiště zřízeného v pískovně. Vyprazdňovaly se tu speciální tramvajové vozy, které čistily kolejové žlábků. Později, po zří-

zení smyčky, byla kolej upravena, napojena na smyčku a zkrácena, ale používala ji pak zejména vrchní stavba – byla tu jedna ze skládek použitých kolejí. Zřejmě aby se ušetřilo na stavebních pracích, kolej, odříznutá na obou stranách tu zůstala pro příští pokolení a přežila překvapivě i rekonstrukci smyčky v roce 1990.)

Ale vozovna má snad přece jen i „moderní historii“. Určitě se tedy něco děje, ptáme se vedoucího vozovny: „Neměnilo se sice kolejště, ale přibyla tu alespoň jedna budova. Výpravná a vrátnice tady jsou od devětatřicátého, zřejmě už za války nebo brzy po ní byl postaven dřevěný objekt závodní kuchyně a jídelny, který byl na konci 50. let nahrazen dnešní zděnou budovou. Někdy v 60. letech tu přibyl venkovní mycí stroj. V roce 1992 byla zrušena stará kotelna a nahrazena výměníkovou stanicí. Pochopitelně se rekonstruovaly i rozvodny tepla. V roce 1993 se uskutečnila oprava podpěr v hale a v letech 1993 – 94 byl postaven nový požární vodovod. V roce 1996 došlo k úpravě vrátnice, která se zvětšila a vrátil se jí původní podkovovitý půdorys (obestavěný při jedné z nevýznamných úprav). Proti ní vzniklo ve stejném architektonickém duchu stanoviště zaváděčů, takže za své vzala stará buňka. V letech 1996 až 97 se uskutečnila rekonstrukce střechy v hale, byly opraveny ocelové nosníky, vyměnily se dřevěné části a provedlo se zateplení haly.“

Víte, že vozovna Kobylisy má největší vypravení ze všech pražských vozoven? „V pracovní dny se dnes odtud vypravuje 62 vlaků, z toho 10 »šejdrů«, na linky číslo 5, 10, 14, 17, 25 a 26. Vyjíždí odsud i šest nočních vlaků na linky 53 a 54. V inventárním stavu je 151 provozních tramvajů (vč. čtyř tyristorových) a dále tu jsou 3 pracovní vozy.“

Jak vidíte, přece jen je o kobyliské vozovně co psát. Jen je škoda, že díky jejímu mládí existuje velmi málo fotografií z nejstaršího období. Ale kdo ví, třeba někde odpočívají v nějaké soukromé sbírce. Kobyliským tedy DP-KONTAKT přeje k jejím šedesátinám všechno nejlepší.

S vedoucím vozovny Kobylisy Zdeňkem Ježkem rozprávěl Mgr. Pavel Fojtík

Poděkování řidičům tramvajů

Vážení kolegové, obracím se na vás, řidiče tramvajů, s poděkováním za odpovědný a profesionální přístup k výkonu služby. Rozbor nehodovosti tramvajů v roce 1998 přinesl velmi příznivé výsledky. Ve srovnání s rokem 1997 byl snížen absolutní počet nehod o 127, tj. 8,2%, z toho zaviněných přímo řidiči tramvajů o 66, což představuje i absolutní snížení škod o 11,2 milionu Kč. Vzhledem k obecně vzrůstající nehodovosti, vyplývající z nárůstu počtu motorových vozidel, je tento stav velice pozitivní. Přes opatření, realizovaná vedením odštěpného závodu, jako je optimální stanovení jízdních dob, preferenční opatření, nadstandardní poučování a zpřísněné dodržování jízdních řádů, je vliv způsobu jízdy konkrétního řidiče, zvláště pak jeho předvídatost, na prvním místě.

Tyto výsledky kladně ovlivňují pohled cestujících veřejnosti na námi poskytované služby a i v rámci podniku přináší nezanedbatelné finanční úspory.

Chtěl bych proto ještě jednou poděkovat všem řidičům, kteří se o tyto výsledky zasloužili, a přát mnoho dalších tramvajových kilometrů bez nehod.

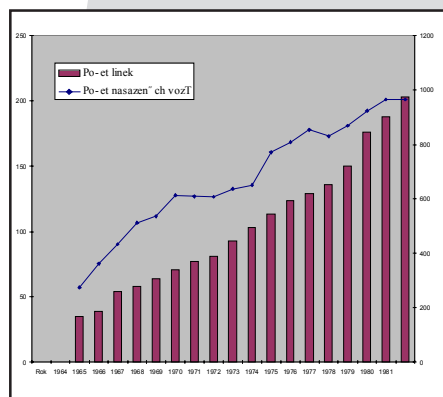
Ing. Karel Kebrle, dopravní náměstek o. z. ED

Vozový park autobusů – VI. díl

V předcházejícím díle jsme se seznámili s poválečným vývojem autobusové dopravy v našem hlavním městě až do roku 1963. V druhé polovině šedesátých a v sedmdesátých letech došlo k nevídanému rozvoji pražské autobusové dopravy, který nemá v Evropě obdoby. Příčiny je možné vidět ve dvou rovinách:

1. Zvětšení rozlohy hl. m. Prahy pro dopravní obsluhu.

2. Nízká vybavenost obyvatelstva osobními automobily pro individuální přepravu a preference dostupné MHD.



Výše uvedený graf názorně ukazuje obrovský nárůst počtu linek. Z 35 linek v roce 1964 na 203 linek v roce 1981. Počet nasazených vozů vzrostl z 274 v roce 1964 na 965 v roce 1981. Tento nárůst nebyl schopen Dopravní podnik zabezpečit vlastními prostředky, a tak od roku 1965 zajišťoval přepravu cestujících i s využitím vozů smluvních provozovatelů, kterým v této době byla ČSAD. Počet smluvních vozů se pohyboval od nuly a v této době nepřesáhl 48 vozů.

K rozvoji autobusové dopravy došlo proto, že je ze všech druhů městské dopravy **nejprůběhovější, nejoperativnější a nakonec i nejlevnější**. Autobusy nepotřebují speciální tratě, trolejové ve-



Foto: Archiv DP

Výhled hospodaření v provozní oblasti v roce 1999

Pravidelným čtenářům DP-KONTAKTU je jisté známo, že v nejbližších letech nedojde k výraznému navýšení dotace na provozování městské hromadné dopravy od hlavního města Prahy, ale v lepším případě zůstane dotace ve stejné výši jako v roce 1998. Vedení podniku tomuto faktu věnovalo a věnuje neustále vysokou pozornost. Byl vypracován „Strategický záměr Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost na období 1998 – 2002“.

Hlavním cílem společnosti je udržet objem dopravních výkonů ve stejné výši a ve stejné dobré kvalitě, jako dosud. Pro rok 1999 byla ke dni 19. března 1999 s konečnou platností uzavřena „Smlouva o zajištění dopravní obslužnosti na území hl. m. Prahy“, mezi organizací ROPID a Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciová společnost.

Pro bližší informaci čtenářů uvádíme i několik úse- sel. K zajištění potřeby finančních prostředků na provoz městské hromadné dopravy byla schválena Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. března 1999 do-

dení, měničny, kabelové rozvody elektrické energie. Jsou schopny objíždět operativně všechna místa vyjádřená z dopravy z jakéhokoliv důvodu.

Rok	Počet linek	Počet nasaz. vozů	Počet ujetých km (tisíc km)	Počet přepr. cestujících	Délka linky (km)
1964	35	274	16713	59333	260
1965	39	362	24162	76938	328
1966	54	433	30453	99906	392
1967	58	512	37613	124082	471
1968	64	536	39602	133533	526
1969	71	612	44310	145341	580
1970	77	610	46217	137137	626
1971	81	608	47525	151230	656
1972	93	636	48559	151230	744
1973	103	651	48101	162811	799
1974	113	772	52993	200429	905
1975	124	809	59636	249343	1006
1976	129	854	65244	337936	1038
1977	136	830	66091	380492	1061
1978	150	869	64884	391618	1145
1979	176	923	64516	389555	1405
1980	188	965	62509	432578	1409
1981	203	965	61258	421209	1616

Z tabulky je zřejmé, že počet přepravovaných osob v tomto období prudce vzrostl. Rovněž vzrostl počet linek i délka linek. V tomto období probíhala výstavba velkých sídlišť a došlo k připojení okolních obcí, čímž vzrostl počet obyvatel i rozloha hl. m. Prahy. Zatímco ještě v roce 1964 byla rozloha hl. m. Prahy 186 km², v roce 1974 to již bylo 496 km².

Autobusová doprava v tomto období přestala být pouhým doplňkem tramvajové sítě v řídké osídlených okrajových částech hl. m. Prahy a začala plnit mnohem širší a významnější přepravní vztahy. Od roku 1964 se po autobusových linkách lokálního významu a po linkách tangenciálních začaly opět zavádět i linky diametrální vedené napříč městem, které spojovaly nově vytvářená sídliště s centrem a sebou navzájem, a odlehčovaly přetížené tramvajové dopravě. Postupně vytvořily diametrální linky spolu s tangenciálními tzv. překryvnou autobusovou sítí.

O strmosti křivky rozvoje autobusové dopravy, která postupně přebírala i přepravní zátěž po rušených trolejbusových linkách, svědčí to, že v roce 1964 bylo v provozu 35 linek o celkové délce 160 km a v roce 1981 to už bylo 203 linek o celkové délce 1616 km. **K první výrazné úpravě vedení linek došlo od 9. května 1974 v důsledku zahájení provozu metra na lince C.** Linky autobusové dopravy byly upraveny tak, aby navazovaly na metro. Vznikl tak nový typ linky – **napáječ metra**.

Nyní si bližší všimneme vozů **značky ŠKODA ŠM 11**, která v těchto letech byla vedle autobusu ŠKODA 706 RTO nejvíce zastoupena v autoparku Dopravního podniku hl.m. Prahy.

Základní technické údaje	Škoda ŠM 11 1630	Evidenční stav vozů	
Max. celková délka mm	11135	1972	84
Šířka vozové skříně mm	2500	1973	221
Výška vozové skříně mm	3120	1974	429
Max. přední převis mm	2365	1975	668
Přední převis mm	2220	1976	905
Rozvor náprav mm	5500	1977	1131
Zadní převis mm	3265	1978	1246
Max. zadní převis mm	3270	1979	1104
Pneumatiky	eHD10,00-20	1980	911
Hmotnost vozu kg	7800	1981	711
Počet míst k sezení	29	1982	522
Počet míst k stání	67	1983	322
Celková obsaditelnost	96	1984	86
Motor	ŠKODA ML 634	1985	24
Počet válců	6	1986	3
Průměr vrtání mm	130	1987	-
Zdvih pístů mm	150		
Objem válců cm ³	11940		
Výkon kW/k	154,4kW/210k		

Výrobce: Karosa, n.p. Vysoké Mýto
Karoserie: Karosa, n.p. Vysoké Mýto

Motor Škoda ML 634 byl podpodlahový ležatý vznětový šestiválec s přímým vstřikováním paliva, s alternátorem PAL Magneton 28V/60A, spouštěčem PAL Magneton 24V/8k. Převodovka automatická dvoustupňová Praga 2 M 70 II. s hydrodynamickým měničem.

Samonosná karoserie byla sestavena z panelů a svařena s příhradovým roštem v jeden celek. Skládala se ze šesti sešroubovaných panelů zhotovených z ocelové elektricky svařené a oplechované kostry. Podvozkové skupiny, tj. motor, převodovka a nápravy, byly zavěšeny přímo v roštu karoserie, podlaha byla 885 mm nad zemí, odpružení vzduchové.

Stanoviště řidiče bylo odděleno částečně zasklenou mezistěnou. Troje skládací dveře byly ovládány elektropneumatikou. Sedadla měla latexové polštáře potažené PVC. U dodávek od podzimu 1974 byl použit nový typ sedaček z černé pěnové hmoty.

Přední náprava LIAZ byla rovnoběžníkové konstrukce s nestejně dlouhými rameny, zadní náprava tuhá RÁBA se stálým redukčním převodem v kolech. Obsah palivové nádrže 230 litrů
Maximální rychlost 65 km/hod.
Rozchod kol: vpředu 1910 mm, vzadu 1800 mm
Průměr otáčení 20 metrů

Parkovací ruční brzda akumulací na zadní kola. Provozní nožní brzda vzduchotlaková na všech nápravách. Nouzová brzda přetlaková na jeden okruh provozní brzdy.

-bus-

Zemřel František Kouba

Tragická smrt, která přerušila dne 12. února 1999 životní dráhu našeho spolupracovníka a kamaráda, neznámená jen rodinnou tragédií, ale je i velkou ztrátou pro všechny, kteří jej znali. Patřil do skupiny lidí získávajících si přirozenou autoritu svou skromností, pracovitostí a vědomostmi. Dopravnímu podniku zasvětil celý svůj život od vyučení přes dělnickou profesi až po vedoucího pracovníka opraven. Konec pracovní doby pro něho neznámal nikdy konec práce. Vždy byl ochoten pomoci při řešení problémů nejen pracovních, ale i osobních. Jeho jméno pro všechny, kdo ho znali, bude nezapomenutelně zapsáno v jejich paměti.

Kolektiv pracovníků opraven

Poznámka redakce: Nenadálá tragická smrt není překvapením, ale doslova šokem. Společně s Františkem Koubou zemřela i jeho manželka. Z ničeho nic se tedy dvojice dcer musí vyrovnat s odchodem rodičů. Proto odštěpný závod Elektrické dráhy přišel s iniciativou společně sbírkou pozůstalým děvcátům. Prokažme, že dokážeme pomoci lidem v nelehké životní situaci. Bližší informace o sbírce, vám podá sekretariát technického náměstka o. z. Elektrické dráhy, telefonní číslo 96 12 22 00.

-red-

Rychlá pomoc na trati je naším cílem a povinností

Přesné datum počátku „oprav na trati“ se nepodařilo přesně zjistit. Jisté je, že ještě před rokem 1969 byl na poradě vrchních mistrů – po analýze prostojů, navržen koncept vyčlenění vozidel, určených pro operativní opravy tramvajových vozů bez nutnosti jejich odstavení do depa. Tak vznikly 2 motorizované čtyři, které tyto opravy zajišťovaly, a současně byla určena obratiště (eventuelně i s montážní jámou), ve kterých by bylo možno provádět větší opravy. O zajištění pracovníků pro tyto účely se měly starat střídavě všechny provozovny.

V roce 1974 se pokusila vozovna Hloubětín vytvořit stálou posádku jednoho pohotovostního vozidla, ta však byla po těžké dopravní nehodě v únoru 1977 rozpuštěna. Druhým posádku vytvořila vozovna Střešovice, ta však nebyla vyčleněna jen pro tyto účely – tvořili ji podle potřeby pracovníci ve směně, kteří vyjížděli z depa po telefonické žádosti dispečinku.

Dnešní podoba pohotovostních čet se začala formovat v roce 1988, kdy byl ve všech vozovkách proveden nábor pracovníků. Pod záštitou vozovny Kobylisy byla sestavena osmičlenná četa, sestávající z elektromechaniků, zámečnicků kolejových vozidel a 3 řidičů. Ti byli rozděleni do směn nepřetržitého provozu. Pracovní náplní této skupiny byly opravy menších závad tramvajových vozů na trati a pomoc při likvidaci větších mimořádných událostí (železniční nehody a podobně). Pro neustálý pohyb v terénu byla skupina vybavena nákladním automobilem Avia s upraveným úložným prostorem pro uskladnění náhradních dílů, potřebných k opravám i řešení mimořádných událostí. Později, vzhledem ke stoupající intenzitě individuální dopravy, bylo toto vozidlo vybaveno zvláštním výstražným zařízením modré barvy.

Po restrukturalizaci Elektrických drah v roce 1993 došlo k převodu obou pohotovostních vozidel (označení KGX 51 a KGX 52) a pracovníků, kteří měli zájem pokračovat v této činnosti, z vozovny do technického úseku. Postupně se upravovalo pracovní zařízení až do dnešní podoby, kdy referát zaměstnává 16 elektromechaniků. Čtyři pracovníci, kteří jsou v pohotovostním vozidle KGX 51, mají právo technického kontrolora. Vymezení nového pracovního zařízení zvýšilo nároky na kvalifikaci – by-

la požadována znalost technických předpisů pro provoz tramvají, stavbu tratí, výměn a trakčního vedení i dopravní problematiky. Funkce řidiče byla zrušena a někteří pracovníci byli requalifikováni. Postupem času se zvyšovaly nároky na rychlost zásahů; proto byly vozy Avia nahrazeny automobily Škoda Forman. Z důvodu menší velikosti úložného prostoru těchto vozidel bylo redukováno množství převážných náhradních dílů a spřáhla, potřebná při likvidaci železničních nehod, byla uložena do speciálních vozíků, upravených pro snadnější manipulaci a převoz, deponovaných ve vozovnách Pankrác, Střešovice a Žižkov. Po dodání vozů T6 se však opět projevila potřeba zvýšit množství převážných náhradních dílů. Z toho důvodu, ale i pro zlepšení pracovních podmínek, bylo v roce 1997 zakoupeno vozidlo Ford Transít, které bylo pro potřeby mobilní čtyři částečně upraveno.

Prvořadým úkolem posádky prvního vozidla (KGX 51) bylo řešení mimořádných událostí technického charakteru a kontrola tramvajových tratí i činnosti pracovníků provozoven. Postupem času, se zvyšujícími se nároky, byly některé z těchto činností převedeny na pracovníky technické kontroly. Pracovníci ve druhém vozidle (KGX 52) se věnovali převážně odstraňování závad tramvají, vzniklých během provozu. Dnes jsou tak posádky obou vozidel využívány převážně k těmto technickým zásahům:

- Odstraňování drobných závad na tramvajových vozech (například výměny žárovek a přepínačů, opravy relé, stykačů a pantografů),
- výměny spřáhel při větších nehodách,
- odstraňování provozneschopných vozidel z tratě (včetně „neprovozních“ vozů a těch, u nichž je po nehodě uplatňována technická závada, pokud ji nelze zjistit na místě),
- zajištění bezpečnosti při povalení zastávkového sloupku nebo majáčku,

- odstraňování cizích a nežádoucích předmětů z průjezdního profilu tratí,
- posuzování kvality podloží kolejového svršku při výkopových pracích v blízkosti tratě,
- posuzování omezených rychlostí,
- technické prohlídky tratí, výhybek, vrchního vedení, signalizace a podobně.

K „úsměvnějším“ povinnostem patří i vyprošťování řidičů z uzamčených kabin v tramvaji i na sociálním zařízení a podobné zásahy.

Během měsíce se provede průměrně 450 zásahů, z toho 350 na tramvajových vozech. Z toho plyne, že nároky na psychickou i fyzickou kondici pracovníků referátu jsou značné, nejen pro množství zásahů, ale zejména pro nutnost okamžitého a kvalifikovaného rozhodnutí. Za každým vlakem, který není schopen další jízdy, se ihned hromadí dal-



Foto: Petr Malík

ší. V té době je potřeba (s dostatečnou znalostí) závadu identifikovat a rychle určit, zda je lepší nedostatek ihned opravit nebo co nejdříve odstranit vadný vlak z tratě. Každé rozhodnutí musí směřovat k obnovení provozu a eliminaci škod. Proto není hlavním úkolem konečné vyřešení závady, jak se mnozí domnívají a na posádkách vyžadují.

Závěrem chci poděkovat všem pracovníkům referátu mobilní čtyři technické údržby za jejich práci.

Restislav Horňák (redakčně upraveno)

Výluky v kolejové síti Elektrických drah

Stejně jako každý rok, tak i letos se na tramvajových tratích připravuje celá řada výluk, které budou v průběhu celého roku podstatnou měrou ovlivňovat pravidelný provoz tramvajových linek, a tím i přiměřeně zhoršovat úroveň kvality dopravy. Právě z těchto důvodů se výlukové činnosti ze strany všech zúčastněných pracovníků organizačně věnuje maximální pozornost. Realizace výluky není totiž jen záležitostí pracovníků Dopravního podniku, ale do přípravy i vlastní realizace mají co „mluvit“ i pracovníci jiných organizací a útvarů (Policie ČR, Magistrát hl. m. Prahy, ROPID, jednotlivé obvodní úřady, Ústav dopravního inženýrství, Technická správa komunikací, správci ostatních inženýrských sítí a podobně).

V rámci přípravy probíhá proto celá řada jednání, jejichž výsledkem je komplexní zpracování projektové dokumentace, která z dopravního hlediska obsahuje tyto základní údaje:

- Linkové vedení tramvají, popřípadě autobusů (odklony, zavedení zvláštních linek), včetně eventuelních změn situování zastávek;
- Stanovení trasy a zastávek případné náhradní autobusové dopravy;
- Úpravy signalizačních zařízení jak na trasách tramvajových linek, tak i v přilehlé komunikační síti;
- Dopravní opatření v nekojové dopravě, tj. uzavěry ulic, zúžení jízdních pruhů, změna přednosti v jízdě, preference MHD a podobně, včetně stanovení objížděných tras pro MHD i IAD;
- Dopravní značení a informace o změně do-

pravního režimu jak v místě výluky, tak i v přilehlé komunikační síti, a to jak pro vlastní provoz MHD, tak i pro ostatní účastníky silničního provozu.

Rozsah úprav a dopravních opatření je pochopitelně závislý na charakteru výluky – například výměna kolejí na samostatném tramvajovém tělese na čtyřpruhové komunikaci vyvolá maximálně zúžení jízdních pruhů nebo zrušení přejezdu přes kolejové těleso, naproti tomu uzavěra tramvajové tratě v centrální oblasti s nevyhovující komunikační sítí vyvolá vedle nutného odklonu tramvajové dopravy i rozsáhlé změny dopravního značení v celé přilehlé oblasti.

Paradoxem je skutečnost, že příprava dopravních opatření vůbec nezáleží na délce trvání výluky, například krátkodobá výluky v exponované oblasti vyžaduje mnohonásobně více přípravy než několikaměsíční výluky v jiné „klidnější“ lokalitě.

V průběhu roku 1999 bude v kolejové síti realizováno celkem 36 výluk s dobou trvání od dvou dní do několika měsíců. Proto se při sestavování harmonogramu výluk pro celé kolaudační období roku 1999 vycházelo z těchto základních předpokladů:

- Koordinační s investorskou činností jiných organizací (například při výluce Kolbenovy ulice pro stavebníka IDS není možno uzavřít Českomoravskou ulici pro opravy tramvajové tratě);
- Nerealnost vyloučení sousedních tratových úseků v jedné dopravní oblasti (např. nelze současně vyloučit tramvajový provoz na Smetanově nábrežní a v Karmelitské);

- Omezená kvóta vozů pro náhradní dopravu (například nelze současně zavést intenzivní náhradní dopravu do Modřan a v Plzeňské);

- Finanční zajištění (například z nedostatku financí byla výluky Koněvovy ulice zkrácena z původních 13 týdnů na 2 týdny, v nichž bude provedena jen část původně zamýšlených oprav);

- Realizace nejnáročnějších výluk v prázdninovém období (třeba realizace výluky na křižovatce Otakarova mimo prázdninové období by vyvolala neprůjezdnost tramvajových linek na okolních křižovatkách a kolapsy na okolních komunikacích pro nekojovou dopravu);

- Kapacitní možnosti dodavatele (naprostá většina oprav je prováděna vlastními silami DP).

Při pohledu na rozsah výlukové činnosti v r.1999 si uvědomíme tuto nemilou realitu: Pravidelný provoz v kolejové síti (bez výluk) trval jen do 28. ledna 1999 a obnovení pravidelného provozu bude až 23. listopadu 1999. Tedy deset z dvanácti měsíců běžného kalendářního roku není v kolejové síti ED pravidelný provoz (tj. 80% veskeré doby). Pokud budeme uvažovat se změnou přepravních vztahů při uzavěře stanic metra Malostranská a Náměstí Míru, je „úspěšnost“ narušování pravidelného stavu v síti tramvajových linek stoprocentní.

Při srovnání skutečnosti, že je v provozu 24 pravidelných tramvajových linek, že v průběhu roku je realizováno 36 dlouhodobých výlukových akcí a že každá výluky se průměrně dotýká 4 linek, lze pak

Výluky v kolejové síti Elektrických drah

jen konstatovat, že každá tramvajová linka změní do roka trasu šestkrát. A to se vůbec neberou v úvahu změny při krátkodobých nočních nebo sedlových výlukách.

Harmonogram investičních a rekonstrukčních akcí je materiál, který se v průběhu přípravných prací v závislosti na výše uvedených předpokladech průběžně mění. Například zásahy cizích investorů v oblasti Prahy 5 při výstavbě Strahovského tunelu a tunelu Mrázovka došlo k zásadní změně výlukové činnosti v této oblasti, z finančních důvodů nebude realizována oprava Čechova mostu a podobně. S touto skutečností se musí pracovníci Dopravního podniku, zabývající se přípravou a realizací výluk, neustále vyrovnávat, a proto je harmonogram plánu výluk pro letošní rok známý k 28. únoru 1999 již několikátou verzí harmonogramu původního.

V následujících řádcích seznámíme čtenáře DP-KONTAKTu s dlouhodobými zásahy do kolejové sítě v průběhu roku 1999.

1. Akce zajišťované cizími investory

a) Investor OMI (odbor městského investora)

Jedná se výhradě o stavební činnost vyvolanou budováním tunelu Mrázovka.

– od 1. dubna do 1. července 1999 je přerušen provoz v Radlické ulici mezi Ženskými domovy a Laurovou – nekolejová doprava bez omezení. Je zavedena náhradní autobusová doprava;

– od 3. června 1999 do IV. čtvrtletí 2000 bude přerušen tramvajový provoz v úseku Nádraží Smíchov – Hlubočepy. Uzávěra se týká i nekolejové dopravy. Autobusy i náhradní doprava vedeny ulicí Křížovou;

– v prázdninových měsících (konkrétní termín bude upřesněn následně) bude přerušen tramvajový provoz v Plzeňské mezi Radlickou a Andělem – autobusům bude umožněn provoz jen ve směru do centra, tramvaje budou objíždět ulicí Za Ženskými domovy;

b) Investor Technická správa komunikací

– od 20. března do 13. května 1999 je přerušen provoz tramvajů mezi Hostivařskou a Nádražím Hostivař z důvodu opravy zárubních zdí a mostů u tramvajového obratiště. Tramvaje č. 4 a 11 budou ukončeny u zastávky Hostivařská (na provizorním přejezdu), v prostoru vlastního obratiště dojde v závislosti na postupu výstavby ke změnám tras a ukončování autobusových linek;

– od 20. března do 8. května 1999 je z důvodu opravy mostů přerušen provoz tramvajů od Chodovské na Spořilov – tramvaj č. 11 bude ukončena na provizorním přejezdu „Californien“ u zastávky Chodovská;

c) Investor dopravních staveb

Kolbenova ulice (8. dubna – 8. května 1999) – vyloučení provozu v úseku Nádraží Vysočany – Starý Hloubětín z důvodu přeložky inženýrských sítí u budoucí stanice metra ČKD. Je zavedena náhradní autobusová doprava.

2. Akce zajišťované o. z. ED

K datu uzávěrky tohoto čísla DP-KONTAKTu již byly realizovány výluky:

Trojský most (28. 1. – 13. 2.) – oprava mostovky, Karmelitská (25. 2. – 11. 3.) – oprava trati, Vršovická (4. 3. – 7. 3.) – oprava trati, Ohrada – Palmovka (4. 3. – 11. 3.) – pravidelná revize mostu a trati,

Starostraňnická (11. 3. – 15. 3.) – oprava trati a výměna trakčního vedení, Radošovicická (15. 3. – 20. 3.) – oprava křížení a lokální oprava trati ve Švehlově ulici,

Nádraží Hostivař (15. 3. – 20. 3.) – montáž provizorního přejezdu u zastávky Radošovicická a lokální oprava trati ve Švehlově ulici.

V dalším období roku 1999 budou ze strany investora realizovány tyto akce (chronologicky seřazeno):

● Lanová dráha Petřín (15. března – 3. dubna) – pravidelná revize.

● Smyčka nádraží Smíchov (3 týdny v květnu)

– vyloučení provozu na smyčce z důvodu nezbytné opravy rozjezdové výhybky ve smyčce.

● Štefánikova (8. dubna – 13. května) – oprava tramvajové trati. Vyloučení provozu v úseku Újezd – Anděl při zavedení náhradní dopravy v těmže úseku. Provádění prací na křižovatce s Holečkovou po dobu 14 dnů změni částečně i trasu linky č. 176.

● Myslbekova (6. – 13. května) – oprava trati a výměna trakčního vedení. Vyloučení tramvajů v úseku vozovna Střešovice – Malovanka, bez náhradní dopravy.

● Koněvova (13. – 26. května) – oprava trati a výměna trakčního vedení v celém úseku. Vyloučení tramvajové dopravy v úseku Vápenka – Spojovací, zavedení náhradní autobusové dopravy v úseku Biskupcová – Spojovací.

Od 13. května do 22. května dojde rovněž k omezení dopravy na křižovatce Spojovací – Koněvova při změně tras pravidelných autobusových linek a nekolejové dopravy. O víkendech 15. – 17.



5. a 22. – 24. 5. dojde z důvodu opravy tramvajové trati k přerušení i tramvajového provozu v úseku Ohrada – Vápenka.

● Vítězná (13. – 20. května) – oprava tramvajové trati. Vyloučení tramvajů v úseku Národní divadlo – Újezd, náhradní autobusová doprava není zavedena.

● Sokolovská (26. května – 24. června) – oprava tramvajové trati. Vyloučení tramvajů v úseku Florenc – Palmovka, zavedení náhradní autobusové dopravy v těmže úseku.

● Českomoravská (24. června – 1. července) – oprava tramvajové trati. Vyloučení tramvajů v úseku Balaběnka – Harfa, v úseku Palmovka – Podkovářská zavedena náhradní autobusová doprava a v úseku Harfa – Lehovec zvláštní tramvajová linka.

● Vozovna Hloubětín (8. července – 21. září) – oprava kolejové harfy. Bez dopadu na provoz MHD.

● Plzeňská (8. července – 5. srpna) – oprava trati. Vyloučení provozu tramvajů v úseku Kotlářka – Sídliště Řepy při zavedení náhradní dopravy v těmže úseku.

● Smetanovo nábřeží (8. – 17. července) – vyrušení kolejového přejezdu. Vyloučení provozu tramvajů v úseku Národní divadlo – Staroměstská (respektive Malostranská a Čechův most). Náhradní autobusová doprava nebude zavedena.

● Badeniho (17. – 19. září) – oprava trakčního vedení. Vyloučení tramvajů v úseku Chotkovy sady – Hradčanská, náhradní autobusová doprava není zavedena.

● Otakarova (5. srpna – 1. září) – výměna kolejového křížení. Vyloučení tramvajového provozu ve všech přilehlých kolejových úsecích křižovatky, tj. ve směru od Bruselské, Albertova, náměstí Bratří Synků a od ulice Na Zámecké. Tramvajový provoz v ulici Na Zámecké (směr Nusle – Vršovice) zůstává zachován.

Pro nekolejovou dopravu bude umožněn přejezd pouze ve směru Bělehradská – Vršovická. Náhradní autobusová doprava bude zavedena v úseku I.P.Pavlova – Otakarova a Karlovo náměstí – Otakarova. Tramvaje ve směru od I. P. Pavlova budou

ukončeny na obratišti Zvonařka, zároveň bude změněno ukončení linky č. 193.

● Vyšehradská (1. – 6. září) – oprava trati. Vyloučení tramvajové dopravy v úseku Moravň – Albertov, náhradní autobusová doprava není zavedena.

● Klapkova (6. – 23. září) – oprava trati a trakčního vedení. Vyloučení tramvajové dopravy v Klapkové ulici mezi křižovatkou se Zenklovou a Sřelnicovou.

Jako při minulých výlukách v předchozích letech v tomto úseku bude zavedena zvláštní tramvajová linka v trase Sřelnicová – Sřelnicová – Vozovna Kobylisy, část tramvajových linek z centra města bude vedena jednosměrným objezdem po trase Zenklova – Trojská, druhá část opačně. V úseku Hercovka – Sřelnicová bude zavedena náhradní autobusová doprava.

● Vodičková (23. – 30. září) – oprava trati. Vyloučení tramvajové dopravy v úseku Lazarská – Senovážné náměstí. Budou zavedeny zvláštní linky (sloučení jednotlivých větvi linek č. 3 a 9), ostatní linky vedeny po odklonových trasách. V nočním provozu bude zavedena náhradní autobusová linka z Lazarské na Florenc, zavedení denní linky závisí od možnosti průjezdu ve Vodičkové ulici (v negativním případě by pak noční autobusová linka byla vedena přes I. P. Pavlova).

● Modřany (23. září – 23. listopadu) – rekonstrukce samostatného tramvajového tělesa. Vyloučení tramvajové dopravy v úseku Nádraží Braník – Sídliště Modřany, ve vyloučeném úseku zavedena náhradní autobusová doprava. Ze stavebního hlediska se jedná o pokračování započatých stavebních prací z minulého roku.

● Křižovatka Průběžná – V Olšinách (2. – 4. října) – výměna trakčního vedení. Bez provozu přilehlé kolejové úseky směrem k Radošovicím, Kubánskému náměstí a Vinici. Jedná se o víkendovou výlukou, tramvaje vyloučeny v úsecích Kubánské náměstí – Vinice a Průběžná – Nádraží Hostivař. Ve vyloučených úsecích budou zavedeny tři linky náhradní autobusové dopravy (Vinice – Nádraží Hostivař, Kubánské náměstí – Nádraží Hostivař a Vinice – Kubánské náměstí).

● Vinohradská (14. – 21. října) – bez tramvajového provozu úsek Želivského – Vinice, v úseku Olšanské hřbitovy – Vinice bude zavedena náhradní autobusová doprava.

● Lanová dráha Petřín (18. října – 6. listopadu) – periodická prohlídka.

● Černokostelecká (21. října – 2. listopadu) – oprava trati a výměna trakčního vedení. Vyloučení tramvajové dopravy v úseku Vinice – ÚD DP Hostivař při zavedení náhradní dopravy v těmže úseku (část spojí ukončena na Černokostelecké).

● Želivského (2. – 9. listopadu) – oprava trati. Vyloučení tramvajové dopravy v úseku Nákladové nádraží Žižkov – Želivského při zavedení náhradní autobusové dopravy v úseku Palmovka – Želivského – Olšanské hřbitovy (z důvodu koordinace je termín shodný s výlukou Ohrada – Palmovka).

● Ohrada – Palmovka (periodické prohlídky mostovky a trati) – Vyloučení tramvajů v úseku Palmovka – Ohrada, v úseku Palmovka – Olšanské hřbitovy zavedena náhradní autobusová doprava (koordinace s výlukou Želivského).

● Dvorce – Modřany (9. – 23. listopadu) – oprava trati. Vyloučení tramvajů v úseku Dvorce – Sídliště Modřany při zavedení náhradní autobusové dopravy v těmže úseku (koordinace s opravou tramvajové trati v Modřanech).

V roce 1999 budou probíhat i stavební práce na tratích metra, ovlivňujících zásadním způsobem provoz MHD:

● výluka stanice metra Náměstí Míru na trase A, skončení 23. dubna 1999,

● 1. července 1999 bude zahájena výluka stanice Malostranská na trati A s ukončením ve II. čtvrtletí roku 2000.

Ing. Vladimír Plecítý, odbor 90 110

Pro nás jako Evropany znamená Evropa, míra sjednocení, kterého již bylo dosaženo, a pravděpodobné pokračování tohoto procesu vzrušující pojem. Úspěch, kterého jsme dosud dosáhli, bude zřejmě pokračovat. Je to pravděpodobně poprvé v dlouhé historii Evropy, kdy se nám takto podařilo vytvořit velký, jednotný celek, aniž bychom se uchýlili k válce.

Zatímco je potěšující vidět domácí mír mezi národy Evropy a současně to, jak si uchovávají veškerou svou individualitu, můžeme také cítit pychu nad postoji, které přijaly naše společnosti, a nad naším společným souborem hodnot. Členské státy Evropské unie jsou země založené na právním řádu, země s demokratickými ústavami. Jsou uznávána občanská práva a svobody, je plně respektována hodnota jednotlivce a naše společnosti se plně vyrovnávají se svými sociálními povinnostmi. Nicméně toto všechno pouze velmi pomalu a váhavě povede k vývoji evropské politické jednoty, ke společné zahraniční politice a společné bezpečnostní politice.

Ekonomické základy Evropské unie – ekonomické společenství, společný trh a jednotná měna – se však ukázaly jako velmi úspěšné. Evropská unie byla předzvěstí bezprecedentního ekonomického vzestupu pro lidi v Evropě, jelikož jim přinesla značné bohatství. V tomto pojednání bych rád ilustroval, jak může být veřejná doprava v Evropě v budoucnu ovlivněna Evropskou unií.

Reakcí evropských podniků na rozvoj rozsáhlého evropského trhu, procesu, který se nyní téměř blíží k závěru, byla snaha rozšířit odpovídajícím způsobem své vlastní dimenze. Samozřejmě ne všechny podniky se o to snaží; jsou místa na trhu, která jsou schopny obslužit lépe malé nebo středně velké podniky. Mezinárodní společnosti však začínají produkovat a dodávat zvýšené množství zboží a služeb a tento trend se bude v budoucnu zvyšovat.

Můžeme pouze předpokládat, že trh nabízející služby hromadné dopravy také nezůstane nepoznamenán tímto vývojem. Začínáme již být svědky vzniku společností, které provozují systémy hromadné dopravy v několika zemích. Jedna z těchto společností již vytváří 60% svého obrátu v zahraničí. Takový vývoj bude v 21. století – až budeme mít jednotný evropský trh s jednotnou měnou, a v dlouhodobější perspektivě sladění daňové a legislativní systémy – téměř nevyhnutelný.

Doposud jsme hovořili o velikosti evropského trhu a vlivu, jaký by mohl mít na některé evropské účastníky působící na trhu hromadné dopravy, a tím na vlastnosti tohoto trhu. Když však uvažujeme o 21. století, musíme vzít také v úvahu interní právní situaci evropské ekonomiky.

Evropský ekonomický systém je založen na principu „prohibice diskriminace“. To znamená, že hranice mezi společenstvím a národními zákony nesmí dovolovat vytvářet bariéry pro obchod. Musí existovat volné obchodování a poskytování zboží a služeb „bez hranic“. Jakákoli osoba a jakýkoli podnik se mohou usadit a pracovat kdekoliv v rámci Unie. Podstatná část práce vykonané Evropskou komisí a radou v minulých čtyřiceti letech sledovala tento cíl a s výjimkou několika zbývajících mezních míst bylo tohoto cíle dosaženo. Některé věci jsou s tímto cílem neslučitelné, jako monopoly a státní pomoc podnikům, které slouží pouze k podporování takových monopolů. V zásadě je to právě volná soutěž, která určuje, kdo bude dodávat a produkovat zboží a služby. Kromě toho existuje zásada, že volná výměna zboží a služeb by neměla být vázána na sladění tržních podmínek, které Evropa nemůže ovlivnit. Evropa nemá co mluvit do toho, zda daně budou vyšší nebo nižší, ani nemá vliv na mzdy. To vytváří „konkurenční systémy“ vedle druhu konkurence týkající se kvality zboží a služeb. Jinými slovy vytváří konkurenci, která je založena na odlišných

systémech určování daní a mezd. Konkurence je tedy všudypřítomná. S nástupem jednotné evropské měny se bude ještě dále zvyšovat transparentnost trhu, konkurence bude tvrdší a deregulace budou rychle pokračovat. Není neodůvodněné obávat se, zda budou politici v 21. století nadále umožňovat ekonomice ještě větší nezávislost, a o odpovědi můžeme pouze spekulovat. Nevidím však v Evropě žádnou politickou sílu, která vážně zpochybňuje „acquis communautaire“ – získané výhody, kterých bylo dosaženo prostřednictvím evropského sjednocení.

Na základě toho budeme muset předpokládat, že současně ekonomické klima, vyznačující se konkurencí a deregulací, přetrvá do 21. století a bude určovat jak způsob, jakým lidé obchodují, tak i evropskou ekonomickou politiku.

V kolejovém sektoru, oblasti související s naším vlastním polem činností, se před pár měsíci stala zajímavá věc. Vedení Švédských státních drah převzal nový generální ředitel. Kontaktoval 8000 ze svých pracovníků, kteří jsou vybaveni e-mailem,

a informoval je o tom, že švédská železniční společnost v současné době realizuje téměř 100% nabízených služeb v privatizované železniční síti, a že toto není žádoucí stav. Vysvětloval, že by bylo lepší mít podíl na trhu nepřesahující více než 75%, protože jediný způsob, jak se stát inovativní a efektivní, je prostřednictvím konkurence. Uvedl, že se nebudeme snažit dosáhnout této 75% úrovně snížením vlastního dopravního objemu železniční společnosti, ale povzbuzením nových účastníků ke vstupu na trh.

To se může zdát jako neobvyklý nápad přicházející od vedoucího společnosti, ale kdybychom se my jako spotřebitelé měli pozitivně podívat na to, jak se nyní chovají telekomunikační společnosti operující na současném deregulovaném trhu, mohlo by to pro nás být pochopitelnější. Není pochyb, že to byl právě tento stejný základní postoj k ekonomické politice, umožněný duchem Evropské dohody, který v posledních letech přiměl evropské legislativce reformovat tržní pravidla řídicí různé národní systémy veřejné dopravy – nezávisle na politice Evropské komise. Kdekoliv byly v Evropě učiněny takové reformy, byla dána větší svoboda stimuluji moc konkurence. Domnívám se, že tento trend bude pokračovat.

Z hlediska obecných politicko-ekonomických vývoji, ne-li nevyhnutelností, vyplývajících z evropské integrace, budou situace ve veřejné dopravě v 21. století pravděpodobně charakterizovat dva základní scénáře: Na jedné straně uvidíme větší společ-

nosti mezinárodního kalibru operující na integrovaném evropském trhu, zatímco na druhé straně bude trh více deregulován a bude vystaven větší konkurenci než tomu bylo doposud.

Nakonec bude veřejná doprava v 21. století také ovlivněna politikami Evropské komise zaměřenými na cíle.

V počátečních desetiletích evropské dopravní politiky byla Komise zaměřena především na přepravu zboží a mezinárodní osobní přepravu a autobusům se dostávalo pouze menší pozornosti. Tehdejší cílem bylo vytvořit jednotný trh s volnou výměnou služeb, zejména v oblasti silniční nákladní dopravy.

Většina z těchto počátečních cílů evropské dopravní politiky byla dosažena před několika lety. Avšak od té doby začalo být zřejmé, že toto žádným způsobem nevyřeší všechny dopravní problémy. Místo toho mobilita (přemístování), která se neustále zvyšuje právě kvůli evropské integraci, vytváří drastické nové problémy svého druhu. Mobilita spotřebovává energii, znečišťuje životní prostředí a zasahuje do naší krajiny a ničí její krásu i naše kulturní dědictví. V důsledku toho si evropská dopravní politika stanovila soustavu nových cílů, například alespoň omezit negativní důsledky mobility.

Zejména současný evropský komisař pro do-



Jürgen Schuler (vlevo, ředitel Finanční kontroly EU) a Klaus Meyer (ředitel Euro-teamu UITP)

Evropa s novými velkými evropskými účastníky, kteří v poslední době vstoupili na trh



pravu, Neil Kinnock, udělal hodně pro to, abychom si tento problém uvědomili. Green Paper, Zelená kniha Evropské komise nazvaná „Občanská síť“, kterému se dostalo velké publicity, se skutečně zrodil z tohoto ducha. Vydáním této studie se Evropská komise poprvé zabývala otázkou městské hromadné dopravy a upozornila zejména na spojitost mezi přepravou osob a společenskými problémy. Současně je studie naléhavou prosbou o větší využívání veřejné dopravy s ohledem na řešení těchto problémů. V tomto smyslu přehodnotila Komise zásadně své priority.

Vlivy evropské politiky na budoucí vývoj

Cílem evropské dopravní politiky již není pouze společný trh – založený na čistě ekonomických zřetelích – pro dopravní služby či volnou přepravu cestujících nebo zboží. Bylo konečně uznáno, že dopravní politika musí být vypracována ve smyslu odpovědnosti za zdraví, jak současných, tak i budoucích generací, a že toto je nezbytné obzvláště v městských oblastech. Evropská dopravní politika v 21. století od těchto cílů neupustí, takže v důsledku toho v blízké budoucnosti uvidíme, že tato politika bude poskytovat silný impuls pro rozvoj a podporu veřejné dopravy.

To je již zřejmé na práci, která se realizuje při přípravě dalšího – pátého – Rámcového programu pro výzkum a vývoj Evropské Unie.

Například z hlediska kontroly existující dopravního systému:

- Měly by se vypracovat a zkoumat systémy zpoplatňování silnic ve městech.

- Budou se zkoumat plánovací projekty jak pro městská centra tak i residenční čtvrti, které integrují dopravní plánování, urbanistické plánování a regionální plánování, aby bylo dosaženo většího využití trvale kompatibilních forem dopravy.

Další skupina výzkumných projektů se týká koncepce „Rozvíjení a zlepšování alternativ k výhradnímu používání osobních automobilů“.

Třetí skupina projektů se bude zabývat plánováním a zaváděním opatření dopravní politiky. Vědci, skutečně každý, věří, že mají magickou formuli pro odstranění naší závislosti na automobilech. I přes tuto skutečnost jsou však tato smysluplná opatření pouze zřídka zaváděna. Proto Komise hodlá zahájit výzkumný projekt určený k tomu, aby se našly způsoby, jak pomoci politikům, kteří by rádi uvedli

tyto dobré myšlenky do praxe, a najít způsob, jak mohou přesvědčit své voliče o rozumnosti takových myšlenek.

Plánují se také demonstrační projekty, které by měly ilustrovat scénáře nejlepší praxe v městském a územním plánování s cílem snížit využívání individuální automobilové dopravy.

Nakonec bude Komise pracovat na otevření trhu veřejné dopravy, nejen z právních důvodů, ale i proto, že je přesvědčena, že konkurence má stimulační vliv.

Právním základem pro toto je Článek 90, část II, Evropské dohody, který stanovuje, že společnosti, kterým jsou svěřeny úkoly související s veřejnou dopravou by měly podléhat konkurenci a příslušným předpisům Evropského společenství, stejně jako jakékoli jiné obchodní podniky. Výjimky z konkurence jsou možné pouze tehdy, jsou-li nezbytné pro poskytování takových služeb. Na tomto základě bude zřejmě Komise tolerovat výhradní práva, kdy by určité společnosti měly zaručeno výhradní právo provozovat služby po specifické oblasti.

Právo exkluzivity je potřebné, máme-li dosáhnout rozumné struktury služeb veřejné dopravy. Tam, kde veřejný sektor udělí provozovateli výhradní práva, bude Komise v budoucnu pouze požadovat jistý stupeň publicity, až tato práva vyprší, aby ostatní provozovatelé měli také šanci předložit nabídku na tyto služby. O vyhlášení výběrových řízení v této oblasti se nehovořilo.

Věci budou posuzovány odlišným způsobem, pokud veřejný sektor učiní více, než že pouze zaručí dočasná výhradní práva. To vždy platí v případech, kdy má provozovatel dva zákazníky – ces-

tujícího a stranu, která platí tu část provozních nákladů, která nemůže být, nebo by neměla být, hrazena cestujícím z obecně politických, sociálních nebo ekologických důvodů. V takových případech považuje Komise vztah mezi provozovatelem a stranou hradící tyto dodatečné provozní náklady jako veřejný kontrakt. Předpokládá se, že trhy veřejných kontraktů budou otevřeny a budou se provádět výběrová řízení na udělení takových kontraktů po celé Evropě.

Závěry

Díky existenci evropského trhu, který se zvětšuje co do velikosti a roste co nejtěsněji v důsledku integrace, se nyní začínají objevovat velcí mezinárodní poskytovatelé služeb veřejné dopravy.

Z důvodu ekonomické nutnosti a díky vývojem na trhu dojde pravděpodobně k deregulaci a snížení státních příspěvků s tím výsledkem, že soukromí poskytovatelé veřejné dopravy získají větší podíl na trhu než tomu bylo doposud, a některým veřejně vlastněným společnostem se jistě podaří získat soukromý kapitál.

Evropská dopravní politika bude věnovat velkou prioritu ekologickým, na budoucnost orientovaným a lidským aspektům a bude intenzivně investovat do veřejné dopravy a podporovat ji v jejím rozvoji.

Na základě logiky Evropské dohody, ale i kvůli přání využít stimulační moc konkurence, bude Evropská komise prosazovat otevření té části trhů veřejné dopravy, která se kvalifikuje jako veřejný kontrakt.

Klaus – J. Meyer, ředitel EuroTeamu v UITP (převzato z časopisu Public Transport International č. 6/1998)

Statistika historické tramvajové linky č. 91 v posledním období

Linka historické tramvaje č. 91 byla v loňském roce provozována o sobotách, nedělích a svátcích od 1. dubna do 31. října v době od 13.00 do 20.00 hodin jedním pořadím v intervalu 60 minut po okružní trase: Výstaviště, Veletržní, Strossmayerovo náměstí, Nábřeží kpt. Jaroše, Čechův most, Malostranská, Malostranské náměstí, Heličova, Újezd, Národní divadlo, Národní, Lazarská, Vodičkova, Václavské nám., Jindřišská, Masarykovo nádraží, Náměstí Republiky, Dlouhá třída, Nábřeží kpt. Jaroše, Strossmayerovo nám., Veletržní, Výstaviště.

Na linku byl vypracován elektrický dvounápravový obousměrný motorový vůz s obousměrným vlečným vozem. Protože se snažíme, aby se na lince vystřídal všechny provozní historické vozy, objevil se zde několikrát i jednosměrný motorový vůz „ponorka“ či vlečný vůz „vamberák“ nebo vlak složený z motorového vozu a dvou vlečných vozů „plecháč“. V červenci a srpnu byl v některých dnech z důvodu snížené poptávky na linku vypracován pouze motorový vůz.

Výkony

výkon	1998	1997
vlakohodiny	529,00 hod.	486,67 hod.
vozohodiny	1066,00 hod.	855,25 hod.
vlakokilometry	5 178 504 km	4 792 290 km
vozokilometry	10 434 426 km	8 675 863 km
místokilometry	521 721 300 km	433 793 150 km
průměrná cestovní rychlost	9,789 kmh ⁻¹	9,847 kmh ⁻¹
tržba za jízdenky		
trž. DPH	154 934 Kč	136 282 Kč

Náklady na provoz

náklad (v Kč)	1998	1997
mimořádné náklady	0	402 827
opravy a údržba tramvají	36 677	39 700
mzdy vč. odvodů	178 783	145 000
elektrická energie	25 737	23 601
přímé náklady celkem	241 197	611 128

O tom, že projížďky v historické tramvaji jsou stále oblíbené mezi Pražany i návštěvníky Prahy, svědčí i vzestup tržeb za prodané jízdenky (v Kč):

1993	108 255
1994	118 855
1995	108 505
1996	113 375
1997	136 282
1998	154 934

Na provozování linky č. 91 je vystavena licence do roku 1999, proto bude i letos provozována od dubna do října v sobotu, neděli a ve svátky v intervalu 60 minut po změněné trase. Z Výstaviště se odjíždí v každou celou hodinu od 14 do 19 hodin. Jízdné je stanoveno na 20 korun pro dospělé a 10 korun pro děti.

Petr Čtvrtník

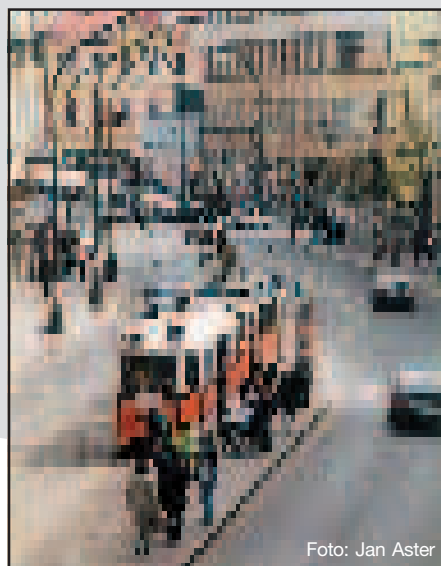


Foto: Jan Aster

Rekonstrukce budovy Centrálního dispečinku pokračuje

V roce 1999 bude v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti pokračovat stavební a rekonstrukční činnost probíhající již několik let. Dislokační opatření se dotknou prakticky všech pracovišť a podlaží. Na začátku roku byly zahájeny rekonstrukční práce na technickém dispečinku odstěpného závodu Metro. Předpokládán dokončení je plánováno právě na duben 1999. V měsíci lednu postupně začalo zprovoznování dispečinků ředitelství a autobusů. Přejímky byly ukončeny již v závěru minulého roku. Další akcí probíhající v prvním čtvrtletí letošního roku je rekonstrukce hlavní dopravní řídicí ústředny (HDRÚ). Podle dosavadního průběhu prací bylo konstatováno, že termín prací bude zkrácen a zprovoznění se předpokládá v letošním dubnu. Ve fázi připomínkového řízení je studie akce zabezpečení vstupu do budovy Centrálního dispečinku. Tato problematika řeší vstup do budovy, ale i do jednotlivých podlaží.

V průběhu ledna 1999 byla zahájena rekonstrukce elektroinstalace v budově. Předpoklad dokončení této poměrně rozsáhlé akce je v září 1999. Práce se dotknou zásuvkových obvodů, rozvaděčů a svítidel. Součástí této akce je výměna podhledů na chodbách a v kancelářích. Při rekonstrukci podhledů bude současně provedena výměna elektronické požární signalizace (EPS) včetně požárních klapek.

Po skončení rekonstrukce podhledů přijde v prostorách Centrálního dispečinku na řadu běžná údržba, představující výměnu podlahových krytin a malování. Během prvního čtvrtletí proběhne i další významná akce, která ovlivní chod budovy Centrálního dispečinku – objevil budou odprodány podzemní garáže, které jsou součástí komplexu budovy.

Navržený harmonogram prací se nesporně dotkne všech uživatelů budovy, z tohoto důvodu žádáme pracovníky Dopravního podniku hl. m. Prahy, a s., ale i všechny nájemníky využívající budovu, o shovívavost a trpělivost při vzniklých problémech. Postupná rekonstrukce, která bude pokračovat i v následujících letech, výrazně zlepší pracovní podmínky jednotlivých uživatelů.

Vladimír Šebek (redakčně upraveno)

Veřejná doprava je služba, na které se zak

Profesor Erazim Kohák, narozen v roce 1933 v Praze, odešel do exilu v březnu 1948. Působil v dělnických profesích, jako stipendista vystudoval filosofii a religionistiku na Yale University v New Haven. Přednášel na Boston University (profesorem od r. 1970), publikoval odborné i publicistické práce v anglických i českých zahraničních časopisech. Autor knih *Idea and Experience*, *The Embers of the Stars*, *Jan Patočka: His Thought and Writing*, *Národ v nás*, *Člověk, dobro a zlo*, *Průvodce po demokracii* a další. Od roku 1991 působil na Filosofické fakultě University Karlovy, od října 1998 v důchodu. V loňském roce mu vyšla publikace *Zelená svatozář*, zabývající se ekologickou etikou.

Filosof, vysokoškolský učitel, ekologický myslitel a aktivista – to je pan Erazim Kohák. Mnozí jej znají z celé řady knih a článků, vycházejících jak u nás, tak v zahraničí. Je to osobnost, jichž naše země rozhodně nemá na rozdávání. Proto jsme byli velmi rádi, že přijal nabídku podělit se s námi o své názory na hromadnou dopravu, k jejímž velikým příznivcům patří. Jak už to u rozhovorů s osobnostmi takového formátu a významu bývá zvykem, nezůstali jsme pouze u daného tématu, ale ptali se i na další neméně důležité a zajímavé věci. Až zpětně jsme zjišťovali, že se ani příliš o tématu neodchylujeme – tak velký má problematika veřejné dopravy přesah.

DP-K Je o vás známo, že jste velký zastánce veřejné dopravy. Jak vnímáte její současné soužití s individuálním automobilismem?

Automobilismus je něco jako rakovina. Je to rakovina civilizace, velice zlá nákaza. Je to rakovina automobilům, pamatují si, jak mě vezli do nemocnice se zánětem slepého střeva a já byl hrozně rád, že mě nevezou koňmi. Jako základní dopravní prostředek je to však hrozně zhoubná věc, protože to učí sobeckosti a bezohlednosti. Jakoby člověk měl nárok jet kamkoliv chce a kdykoliv chce a vůbec mu nevádí, že ostatním pošlů do obličeje jedovaté plyny. Když jsem byl ještě zaměstnan na Karlově univerzitě, tak jsem se za normální pracovní dobu nadýchal tolik škodlivin, jako kdybych vykouřil čtyři a půl krabičky cigaret. Každý výfuk je bambitka namířená na plíce. A když si pomyslím, že jsou lidé, kteří sednou do auta a bez rozmyšlení je nastartují, aniž by se starali o to, co se s výfukovým plynem dále stane, je mi smutno. Naopak hromadná doprava, to jsou tepny a žíly civilizace. Tam, kde se hrouťí veřejná doprava, tam se hrouťí celá kultura soužití. Hromadná doprava je základní potřebou kultury soužití.

DP-K V boji s automobilismem je však veřejná doprava do značné míry limitována finančním příspěvkem. Není lehké lidi přesvědčovat, že to skutečně musí stát tolik peněz.

Bylo by potřeba, aby se dostalo do vědomí lidí, kolik je stojí jeden řidič. Kdybychom zdaňovali všechno, co nás stojí automobily, kdyby automobilista musel platit všechny externality a nebo alespoň kdyby věděl, že na jeho automobil dopláčí daňový poplatník tolika a tolika tisícikorunami měsíčně – protože to znečišťuje ovzduší, způsobuje úrazy atd. – tak by se možná náklady na veřejnou dopravu nezdály tak vysoké.

DP-K V České republice – a v Praze zejména – se zdá být sřet automobilismu s veřejnou dopravou ještě mnohem zásadnější, než je tomu v západoevropských zemích. Svobodné poměry tu existují velmi krátkou dobu a řada lidí si je identifikovala právě s vlastnictvím a bezmezným využíváním osobních vozidel. Dá se tento fakt během dohledné doby změnit?

Zásadnější změna by mohla nastat, pokud by došlo k nějakému výraznějšímu otřesu s dosti viditelnými následky. Potom by se lidé možná chytli za nos. V Americe například velmi pomohlo zdražení pohonných hmot v roce 1974 – tehdy díky arabským státům.

DP-K Spojené státy představují zemi takřka závislou na automobilech. Jak jste v takovémto prostředí přišel k názoru, jenž jde proti tomuto trendu?

Bylo to právě proto, že nemám rád závislosti. A tak jsem tam zažil úplné zhroucení veřejné do-

pravy a viděl jsem, jaké to mělo následky – naprosté vyhniti vnitřních měst. Dnešní americká vnitřní města jsou slumy, jež z dlouhodobého hlediska představují obrovskou sociální výbušninu. Do vesnice, v níž jsem žil, vedly svého času tři železniční tratě a najednou to všechno zrušili, protože bylo výnosnější tu dráhu rozprodat na parcely a utržené peníze investovat. Zažil jsem velký výbuch sobectví a uvědomoval si, co to dělá s lidmi. V neposlední řadě mě názory ovlivnila láska ke zvířatům. Víím, kolik mrtvých jsem jich napočítal na sto kilometrů silnice. Mám také rád lidi a víím, kolik jich je díky automobilismu zmračených.

DP-K Dá se říci, že automobilismus je pouze otázka pohodlnosti, na kterou většina lidí slyší?

Automobilismus není ani tak věc pohodlnosti. Chce-li člověk zaplatit rozdíl mezi autem, které má okno na klíčku a které má elektrické otvírání, znamená to pro něj přeci nutnost odpracovat daleko větší počet pracovních hodin, protože ten cenový rozdíl není malý. A jsou ti řidiči skutečně tak zoufale unaveni těžkou fyzickou prací, že nestačí ručně vyhmotat okénko? Ze musí mít pohodlíčko toho tlačítka? Během života v Americe jsem neměl jinou možnost než mít vlastní automobil. Když si pomyslím, kolik námahy mě to stálo, kolikrát jsem musel dělat přesčas, abych tu věc zaplatil, co s tím bylo spravování – to není otázka pohodlí.

Spíše jde o otázku pasivity. Z velké části to způsobuje televize, neboť vytváří návyk pasivního pozorování. Dítě, které vyrůstá hrou nebo alespoň musí chodit pěšky, si vytváří návyky aktivity. Komerční kultura je založena na tom vytvářet v lidech návyky pasivity.

DP-K V Americe je život bez vlastního vozu nemožný. Jak je na tom Česká republika?

Nikdy jsem nechtěl vlastní automobil a po návratu do Čech jsem pocítil ohromnou úlevu, skutečnou svobodu od zátěže, kterou pro mě auto představovalo. Nesmírně si vážím toho, že se tu dá bez něj žít, že tu existuje dobrá železniční síť a kvalitní městská hromadná doprava. A to přesto, že tu po roce 1992 bohužel vznikla velice zlá představa, že veřejná doprava má být byznys.

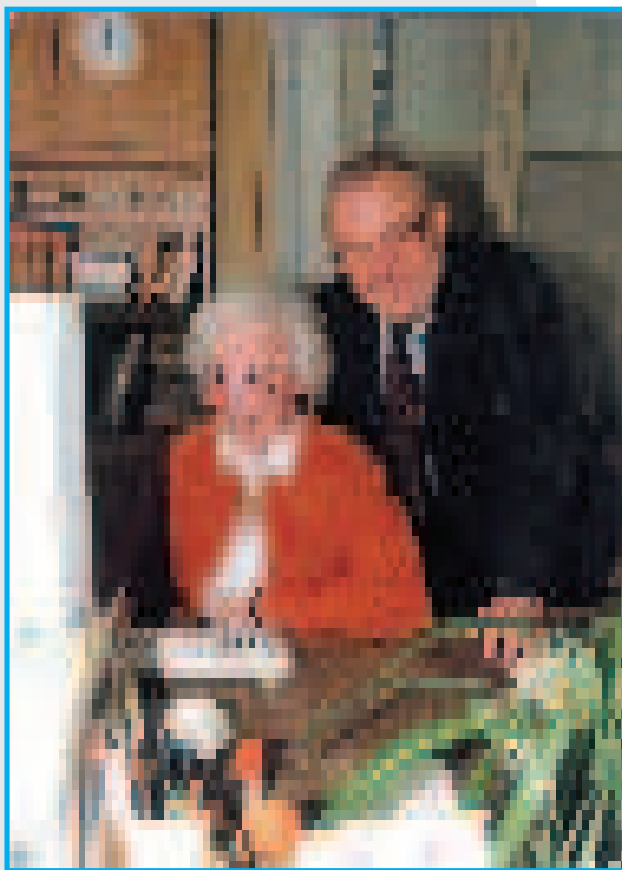
Zažil jsem rozpad ČSAD, sítě autobusové dopravy, jež byla skutečně výborná. Viděl jsem, jak se ten celý systém zhroutil, a jaký to mělo vliv na vesnici. Docházelo k vyliďování a snižovala se dopravní obslužnost se všemi samozřejmými následky. Chápat veřejnou dopravu tržně je nesmysl. Veřejná doprava je služba, na které se zakládá civilizace. Neptejme se, co se dá na tom vydělat, ptejme se, jakou chceme úroveň civilizace, a to znamená, jakou chceme zaručit dopravní obslužnost.

Česká republika je našťastí stále zemí, kde auto skutečně nepotřebují, takže bych byl dvojnásobně hloupý, kdybych si ho pořizoval a vyhazoval za ně peníze. Stačí mi přeci tramvajenka a kilometrická banka Českých drah.

DP-K Co má činit sama veřejná doprava, aby neztrácela, ale naopak získávala podporu obyvatel?

Ve veřejné dopravě je na jedné straně nutné všemožně zkvalitňovat služby, na druhé straně pak docílit toho, aby si lidé uvědomili, jak jsou ty služby kvalitní. A také jaká je jejich alternativa. Jak by to vypadalo, kdyby třeba při opravě Nuselského mostu nefungovala náhradní autobusová doprava? Možná by po jednom takovém dni lidem došlo, co pro ně hromadná doprava znamená. A nejde jen o hromadnou dopravu. Je velkým nebezpečím pro celou demokracii, když lidé nemyslí.

Základní úkol demokracie není informovat občany, ale podněcovat jejich myšlení, neboť demokracie je možná jenom tam, kde jsou myslící občané. Základní povinností občana demokracie prostě je „nebejt úplně blbej“. Možná je to ale vysoký požadavek.



Profesor Erazim Kohák s manželkou Dorothy Mills Kohákovou.

Foto: Archiv E. Koháka

DP-K Čtyřicet let komunismu na nás v tomto ohledu zanechalo hluboké stopy. Byl to bezesporu systém, který po lidech přímo vyžadoval, aby nemyslíli. Avšak dnešní masová kultura se v tomto ohledu od něj nijak neliší...

Masová kultura a globalizace jsou zhoubné, komerčně vyráběná kultura utlačuje. Není to ale americká kultura, je to komerční kultura, která vytlačila americkou. Když jsem se po komunistickém puči dostal v roce 1949 do Ameriky jako zemědělský dělník do jedné malé vesnice, zažil jsem tam kulturu jako u nás; kulturu, jež měla své pohádky, své mytické hrdiny jako je Rumcajs nebo Krakonoš. A to právě komerční kultura pomocí televize vytlačila. Pokud v ní žijete celý život, těžko se vám potom plní ta povinnost „nebejt úplně blbej“.

DP-K Nedávno jste – jako jeden z mála – podpořil veřejně názor, aby revizoři v hromadné

dopravě měli větší pravomoci. Proč si to myslíte?

Je velice dobře možné, že jednou dojdeme k tomu, že platit dopravu bude každý, kdo žije ve městě, ve formě daní a ne ve formě jednotlivých jízdých. Dnes to ale možné není a stávající systém si bez skutečně funkčních revizorů neumím představit. V Americe třeba revizory nemají, každý řidič tramvaje nebo autobusu tam vybírá vstupné, což je ovšem časově velmi náročné.

Myslím si, že systém namátkové kontroly je optimální a je nezbytné, aby revizoři měli odpovídající pravomoci. Samozřejmě by bylo ideální, kdyby každý revizor chodil spolu s policistou. Jsou ale lidi ochotní platit za tolik policistů?

DP-K Kdybyste měl srovnat pražský systém veřejné dopravy se zahraničními, jak bychom dopadli?

Na stupnici od jedné k deseti, kde deset je nejlepší, bych tomu pražskému udělal dvanáctku. Skutečně, znám málo měst, která by se ve tomto ohledu Praze vyrovnala. V Americe to není samozřejmě žádné, z těch evropských se s Prahou může srovnávat snad jen Vídeň. Ten systém je dobře vymyšlený a dobře také funguje. Podstatně se zlepšila i celková čistota dopravy, což mi zde po návratu začátkem devadesátých let chybělo. Rovněž cizinci komentují pražský dopravní systém bez výjimky pozitivně, všimají se ale některých drobností – například přeplněných odpadkových košů na zastávkách.

DP-K V naší zemi se pohlíží na ekology a lidi šetrné k přírodě vůbec stále spíše jako na podiviny. Jak snášíte fakt, že lidé na vás mnohdy hledí s despektem a že vaše myšlenky mají mezi nimi minimální odezvu?

Jsem evangelík a evangelici v tom mají praxi už od bitvy na Bílé hoře. Celou tu dobu jsme byli „ti divní“ a člověk se musí rozhodnout, na čem mu nejvíce záleží. V jedné své knížce jsem poukázal na rozdíl mezi dvěma skupinami lidí. Jedni se orientují jakoby radarem, hlídají, co si kdo myslí, a honem se přizpůsobí. Ti druzí mají v sobě gyroskop a drží si svůj směr, ať se to kolem kývá jakkoliv. Myslím si, že demokracie potřebuje lidi, pro které je základní otázkou „co je dobré“ a nikoli „co si o tom myslí druzí“. Učíme se být občany a ne stádem. Tu stádnost v nás podporoval minulý režim a dnes ji v nás podporují všechny ty nadnárodní koncerny, tvořící páteř masové kultury.

DP-K Ekologické problémy této planety volají po řešení, jež musí přijít dnes – zítra by již mohlo být pozdě. Výchova člověka v odpovědného občana může ovšem trvat tak dlouho, až již nebude co zachraňovat. Myslíte si, že je v zájmu záchrany životního prostředí možné postupovat i protidemokraticky, proti momentálním zájmům občanů?

Problém je v tom, že tam, kde chybí občanská vůle, jsou každé jiné kroky marné. Krásný příklad na ilustrování této teze nám poskytli komunistický režim v této zemi: abychom šetřili chlebem a nevyhazovali ho, dostávali kdysi děti v pionýru hvězdičku za to, kdo přinesl nejvíce starého chleba. Protože byl chleba dotovaný, tak ho otcové kupovali a nechávali vyschnout, aby jejich ratolesti dostaly tu hvězdičku... Myslím si, že je potřeba vychovávat nejenom „okcečávání“, ale také tím, že stanovím pravidla.

Koukněte se třeba na tu malou bariéru, která byla vybudována mezi kolejemi a vozovkou na Národní třídě. To je přesně takový účinný způsob výchovy. Nebo recyklace. Není možné o tom jenom mluvit, ale musíte poskytnout kontejnery a také znevýhodnit směšný odpad. Chcete-li však prosazovat dobro pevnou rukou proti vůli občanů, tak se obávám, že vám to nevyjde. Jeden velmi chytrý pán, Karl Kautsky, to formuloval přesně: „co není možné demokraticky, to není možné“. Rovněž ale není možné činit bezhlavě a přesně to, co si právě teď lidé přejí. Demokracie je ta střední možnost, ve které se snažím vytvořit předpoklady, že zvýhodňuji dlouhodobě dobro před krátkodobým zájmem.

S Erazimem Kohákem si o dopravě, filozofii a ekologii povídal Marek Šebeš a Petr Malík

Po čtrnácti výlukách byly ukončeny rozhodující práce na opravě ocelového roznášecího roštu v tu-busu Nuselského mostu. O ukončení prací o víkendových výlukách bylo rozhodnuto na základě technické prohlídky, která byla provedena po skončení výluky v neděli 7. března 1999 za účasti dodavatele, projektanta, inženýrské organizace a provozovatele metra.

Ze závěrů technické prohlídky vyplynulo, že rozhodující práce byly provedeny v požadovaném rozsahu a kvalitě a dokončovací práce je možno provádět pouze v nočních přepravních výlukách metra. Z toho vyplynulo, že dodavatel stavby zkrátí základní opravu z původně plánovaných dvaceti víkendových výluk na čtrnáct.

Důvodem opravy ocelového roznášecího roštu Nuselského mostu bylo objevení únavových trhlin v ocelových podélnicích, které zjistila při podrobné prohlídce na konci roku 1997 odborná firma Pontex s. r. o. Ta okamžitě doporučila snížení rychlosti na 40 km/hod a navrhla provizorní opatření, která o. z. Metro okamžitě realizovalo. Realizace těchto provizorních opatření zajišťovala bezpečný a plynulý provoz do doby ukončení definitivní opravy.

Pro zajištění opravy ocelového roznášecího roštu byla firmou Pontex s. r. o. zpracována projektová dokumentace obsahující technické řešení opravy ocelového roštu. Zároveň Metroprojekt a s. zpracoval projektovou dokumentaci řešící technická opatření nutná pro vlastní realizaci opravy ocelové-



Foto: Petr Malík

stavu, definitivní urovňování geometrické polohy koleje a přírodní kolejnice do tolerancí stanovené normou včetně geodetického zaměření, provedení hlavní mostní prohlídky opraveného roštu a demontáž zařízení zajišťujících provoz metra v době víkendových výluk a náhradní autobusovou dopravu.

Ukončení všech prací na rekonstrukci ocelového roznášecího roštu Nuselského mostu zakončené přejímkou předpokládáme do konce března nebo v prvním týdnu dubna letošního roku. Po tomto datu bude možno pojedždět most maximální traťovou rychlostí 80 km/hod.

Víkendové výluky provozu metra na Nuselském mostě v předstihu ukončeny

ho roštu v oblasti zabezpečovacího zařízení, napájení přírodní kolejnice, dopravních opatření v provozu metra a plán organizace opravy a současně zpracoval oblast náhradní autobusové povrchové dopravy v době víkendových výluk v provozu metra.

Všechny záležitosti spojené s přípravou a vlastní realizací akce zajišťoval Inženýring dopravních staveb, a s. ve spolupráci s pracovnicí o. z. Metro. Ve výběrovém řízení byla vybrána firma Metrostav a s., která před zahájením prací vypracovala ve spolupráci s firmou Pontex s. r. o. realizační dokumentaci. Zpracování projektové a realizační dokumentace bylo pravidelně konzultováno s pracovnicí ČVUT a špičkovými odborníky v oblasti ocelových konstrukcí.

Vlastní práce na výměně všech 1076 kusů poškozených podélniců započaly víkendovou výlukou 21. a 22. listopadu 1998 a byly ukončeny dne 6. a 7. března 1999.

Právě první březnová výluka byla poslední, protože dokončovací práce budou probíhat pouze v pravidelných nočních výlukách metra. Jedná se především o zpětnou montáž zabezpečovacího zařízení Matra včetně odzkoušení, uvedení nepřeklenutelných dělení přírodní kolejnice do původního

I když nejsou dosud provedeny všechny dokončovací práce, lze k dnešním dnům říci, že podrobná a svědomitá příprava rekonstrukce počínaje projekty a konče vlastní opravou se plně vyplatila. Byla především zkrácena doba víkendových výluk z dvaceti na čtrnáct. Rovněž lze konstatovat, že práce na vlastní rekonstrukci ocelového roštu i zajištění náhradního provozu proběhly bez podstatných závad.

Vzhledem k tomu, že se jednalo o velmi náročnou a složitou opravu s řadou netypických pracovních operací, která u nás dosud nebyla prováděna a tudíž s ní nebyly žádné zkušenosti, musíme vysoce ohodnotit profesionální přístup všech organizací a jednotlivců podílejících se na uvedené rekonstrukci. Jedná se o dodavatele stavby Metrostav a s. včetně subdodavatelů, projektční organizace Pontex s. r. o. a Metroprojekt a s., pracovníky ČVUT a odborníky v oblasti ocelových konstrukcí a v neposlední řadě organizace, které zajišťovaly inženýrskou, organizační a provozní činnost tj. Inženýring dopravních staveb a s., Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s. především odstředivé závody Metro a Autobusy.

Ing. Jan Hrazdír, o. z. Metro, Ing. Ivan Zimola, IDS a. s.

Proč bude letos otevřeno muzeum MHD později?

Provozovna Střešovice, a tím i muzeum MHD změnilo v roce 1998 druh vytápění. Uhelná kotelna byla zrušena a nahrazena ekologičtější plynovou kotelnou.

Ekonomické důvody, vyvolané nutností snížit náklady na spotřebu plynu, vedly k další investicím,

neboť objekt bylo nutné co nejvíce zateplit. Jelikož střešní haly depa je tvořena unikátní prkennou stropní vazbou, památkáři vnitřní zateplení nepovolili. Z toho důvodu bylo v roce 1998 započato s vnější rekonstrukcí střeš od 20. do 11. koleje včetně úžlabí mezi střešemi. Byl odstraněn starý plech i lepenka, vyměněna ztrouchnivělá prkna a položena třívrstvá izolační střeška, uzavřená posypem. Dveře na 20. až 11. koleji byly z izolovány dřívě.

Počátkem listopadu byl sestaven harmonogram stejných prací i pro 1. až 10. kolej (přímě nad expozici muzea) a práce byly ihned započaty. Následoval přesun vozů a demontáž expozice z důvodu častého otevírání střeš a světlíků v podzimním a zimním období. Harmonogram je plněn a předpokládá dokončení akce k 30. červnu 1999. Vše zatím nasvědčuje tomu, že práce budou dokončeny v předstihu, takže by muzeum MHD mohlo být otevřeno už počátkem června.

Petr Čtvrtník



Foto: Josef Karel



Foto: Jan Šurovský

Jen letmý pohled do pražských ulic stačí, a hned vidíme, že vozový park autobusů prodělal v posledním období výrazných změn. Tentokrát vás chceme seznámit s tím, jak bude obnova vozového parku autobusů pokračovat v příštím období. Realizována bude nákupem nových vozů se zvýšenou životností, zvýšením kvality pro cestující z hlediska zvýšené bezpečnosti, pohodlí, kultury cestování a nízkopodlažnosti nástupu (podíl nákupu nízkopodlažních vozů závisí na finančních možnostech Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.).

Na základě materiálu „Rozbor potřeb investičních a provozních prostředků pro léta 1998 až 2002 pro zachování současné úrovně obsluhy hlavního města“ byl zařazen do plánu obnovy vozového parku autobusů pro rok 1999 nákup 50 kusů kloubo-

Obnova vozového parku autobusů v roce 1999

vých autobusů. Smlouva na dodávku vozidel typu B 941E se sníženou podlahou již byla podepsána v prosinci 1998 s firmou Karosa, a.s. Celkem 30 autobusů bude vybaveno motory Renault, 20 vozidel bude vybaveno motory Liaz a plnění bude uskutečněno v několika dílčích dodávkách nejspíše do konce června 1999. Realizací tohoto nákupu bude dokončena obnova kloubových autobusů Ikarus 280.08,

kteří jsou morálně zastaralé a na jejichž provoz, vzhledem ke špatnému technickému stavu, zejména na korozí nosných částí karoserie, byly vynakládány nepřiměřené finanční prostředky.

Obnova standardních autobusů je pro rok 1999 řešena plánovaným nákupem 50 kusů nízkopodlažních autobusů typu City-bus a 20 kusů autobusů typu B 931E se sníženou podlahou od firmy Karosa, a.s. s předpokládaným termínem dodání ve druhém pololetí 1999. Celkový finanční objem dodávek autobusů v roce 1999 činí přibližně 600 miliónů Kč.

Na tomto objemu se podílí:

● Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.	52,5 %
● Příspěvek hl. m. Prahy	25,0 %
● Příspěvek státu	22,5 %

Řada vozů Karosa 900 se letos poprvé dočká výraznější modernizace. Na pohled nejvýraznější změnou bude snížení podlahy v přední části vozu o 100 mm. Tím se tyto vozy sice v jednoduchozosti a rychlosti nástupu a výstupu cestujících nevyrovna-jí nízkopodlažním vozům, avšak toto malé snížení podlahy umožní alespoň splnit předpis o výšce schodů. Přitom toto zlepšení nemá prakticky vliv na cenu vozu, která tak stále zůstává proti nízkopodlažním vozům výrazně nižší.

Další méně viditelné, ale podstatné změny prováděl podvozek. Tradiční přední náprava s nezávislým zavěšením kol bude nahrazena nápravou tuhou s kotoučovými brzdami. Od této nápravy očekáváme delší životnost a jednodušší údržbu. Zcela nová je také brzdová soustava – jsou použity membránové brzdové válce na obou nápravách a vzhledem k zákonem předepsanému použití ABS nebudou nadále montovány automatické zátěžové regulátory. Těmito změnami se brzdová soustava autobusů řady B 900 dostává na úroveň obvyklou u renomovaných světových výrobců, což by opět mělo vést k lepší funkci a nižší poruchovosti.

Obnova vozového parku autobusů v letech 2000 až 2003 předpokládá nákup 200 kusů standardních, 185 kusů standardních nízkopodlažních, 69 kusů kloubových a 55 kusů kloubových nízkopodlažních autobusů.

Ing. Svatoslav Lorenc, vedoucí odboru investic (redakčně upraveno)

Obnova vozového parku v o. z. Elektrické dráhy

Obnova vozového parku v odštěpném závodě Elektrické dráhy je pro zachování dopravní obslužnosti Prahy nezbytná a všemi zúčastněnými stranami schválená. Přijetí strategie obnovy bez finančních prostředků však postrádá svoji účinnost. Nelze ale říci, že dílčí obnova neprobíhá. V letech 1995 až 1997 bylo nakoupeno 150 tramvajových vozů typu T6A5, které po počátečních obtížích spolehlivě nahradily část nejstarších vozů T3. Nízkopodlažní tramvaje typu RT6 N1, dodané v počtu 4 kusů a deponované ve vozovně Pankrác, však nelze považovat za významný přínos do obnovy vozového parku, neboť jejich provozní spolehlivost je nízká a vozy nejsou proto pro časté poruchy plně využívány. Vzhledem k omezeným finančním možnostem Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. byla přijata koncepce obnovy vozového parku tramvajů cestou modernizace, která by měla vozy typu T3 přiblížit současnému technickému standardu a přispět ke zlepšení komfortu pro cestující.

Hlavní oblasti modernizace:

1. skříň vozu – nákup nových nebo oprava stávajících
2. podvozky – dvoji vypružení, ekologické převodovky
3. elektrická výzbroj – přechod na tyristorovou výzbroj
4. bezpečné dveře – ovládání cestujícími
5. kabina řidiče – ruční ovládání řízení
6. interiér vozidla – nové sedačky.

Potřebu této modernizace lze doložit stářím provozovaných tramvajů, kdy 200 vozů jezdí přes 30 let a průměrně stáří vozů T3 je přes 28 let. Údržba takto starých vozů je finančně náročná a z technického hlediska často problematická.

Probíhající přestavba Ústředních dílen v Hostivaři ve svém projektu po-

čítá i s možností přestavby vozů vlastními kapacitami, kdy finanční náklady na jeden modernizovaný vůz činí přibližně 50 % z ceny nově nakoupené tramvaje. Vzorově modernizovaný vůz 8205, který byl v ÚD přestaven z vozu T3 č. 6329, je ve stadiu schvalovacího řízení pro uvedení do provozu a je předpoklad, že svými parametry bude splňovat požadavky na modernizaci dle stanovených kritérií. I přes tento vstřícný přístup ze strany o.z. ED nebylo dosud o zahájení modernizace rozhodnuto, i když všechny zpracované výhledy a strategie s variantou modernizace počítají. Odsouvání zahájení těchto prací z finančních důvodů však neuměrně prodlužuje udržování dožitých vozů v provozuschopném stavu a nepříznivě ovlivňuje náklady na opravy a údržbu.

Nebude-li závazná koncepce s jasně určenými finančními prostředky přijata v nejbližší době, je reálné nebezpečí, že nutné počty vozů, které budou splňovat z provozního hlediska nároky na přepravu cestujících, nebude možno zajistit. Dojde tak k ohrožení plánovaného vypravení a snížení již dnes veřejností kritizované úrovně a kulturnosti přepravy cestujících.

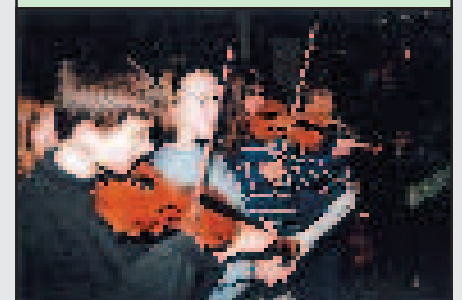


Foto: Archiv DP

Ing. Jan Doubek (redakčně upraveno)



Metrem zněla hudba



Tradice se mají ctít, zvláště jsou-li životaschopné. Velkou oblibu si mezi našimi klienty získaly vánoční a velikonoční koncerty. Potvrdily to i dva pondělky a středy v poslední dekádě března, kdy ve stanicích Muzeum, Mústek a Florenc zpívali žáci z Fakulturní základní školy PedF Univerzity Karlovy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Umělecké ulici v Praze 7.

Vždy několik desítek Pražanů, od těch nejmenších sotva odrostlých kočárkům, po ty nejstarší se scházeli ve vestibulech stanic, aby vyslechli nepřilíh známý repertoár. Kdo přišel slyšet skladby Masopust držíme, Vrby se nám zelenají, Špaček, Nebeští Kavalérové a mnohé další.

Pokud jste nestihli ani jeden z koncertů v prvních jarních dnech, musíte si počkat až na začátek prosince, kdy v čase předvánočním se stanicemi metra opět rozezní hudba již při IV. ročníku předvánočních koncertů.

–bda–

Dispečink ředitelství se přestěhoval

Dne 14. prosince 1998 byla po několika měsících rekonstrukce uvedena do provozu první část rekonstruovaných prostor 8. patra budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti.

Jedná se o dispečink ředitelství společnosti – oddělení koordinace a řízení provozu a k němu náležející technologické a administrativní prostory. Toto oddělení, jak už z názvu vyplývá, má za úkol zastřešení jednotlivých dispečinků a koordinaci jejich činnosti s mimopodnikovými složkami, a to jak při mimořádných stavech neplánovaných (nehody, nepřijezdné komunikace z jakéhokoliv důvodu) tak i plánovaných, které si vyžadují dispečerské řízení (kulturní a sportovní akce, státní návštěvy a podobně). Zvláštní skupinou mimořádných stavů v dopravě jsou akce celopražského významu typu **smog, povodeň, stav ohrožení**, kde dispečink ředitelství spolupracuje s Magistrátem, složkami civilní obrany a jednotného bezpečnostního systému.

Vlastní místnost dispečinku je vybavena dvěma dispečerskými stanicemi, které umožňují sledování radioprovozu, jak pozemních trakcí, tak i metra. Radiové spojení umožňuje i případné přímé vstupy do hovorů a tím i lepší následnou koordinaci s mimopodnikovými složkami při likvidaci mimořádných událostí většího rozsahu. K té též přispívají přímé telefonní linky na Policii, Záchranou službu, Hlavní řídicí dopravní ústřednu (HRDÚ), Technickou správu komunikací a další.

Svoji roli při řešení mimořádných provozních stavů hraje také možnost sledovat pomocí policejního kamerového systému vybrané křižovatky a důležité dopravní uzly. Osm monitorů na zvláštní stěně umožňuje službu konajícímu dispečerovi komplexní pohled na místo mimořádné události a okamžitou možnost rozhodnutí o případných opatřeních ještě

před příjezdy likvidujících složek. Několik desítek kamer má též možnost otáčení, některé jsou vybaveny transformátory. Povrchový kamerový systém doplňuje systém Metra, ve kterém je možno sledovat situaci ve vestibulech, nástupišťích a obrátových kolejích, na trase IV.B i na nástupišťích autobusů.



Foto: Petr Malík

Na vlastní monitorovací systém je napojeno záznamové zařízení, které umožňuje nahrávání záběrů z kterékoli obrazovky na pomaloběžný videorekordér, jenž má „kapacitu“ 168 hodin. Nahrávají se i veškeré telefonické hovory i hovory v rámci radioprovozu.

Nový dispečink je též vybaven velkou nástěnnou mapou hlavního města, která je uzpůsobena svému specifickému použití, tj. sledování aktuálního stavu linek MHD – plánovaných výluk, posunutí či zrušení zastávek atd. Tato mapa je doplněna dalšími třemi rolovacími mapami, které jsou určeny pro zakreslování momentálních havarijních stavů.

Další důležitou součástí nového sálu je moder-

ní počítačové vybavení, které mimo jiné umožňuje sledování pravidelnosti a přesnosti provozu v síti ED. Výpočetní technice a dalšímu technickému zařízení je přizpůsobeno i vnitřní vybavení – atypický nábytek, bezprašné prostředí (regulovaná teplota místnosti – chlazení, vytápění) a záložní zdroj pro případ energetického výpadku.

Zatím nedořešený zůstává v současné fázi pouze problém modernizace radiosítě v rámci celého Dopravního podniku (změna frekvence, nákup nových radiostanic atd.). Po jeho úspěšném zvládnutí (závisí zejména na vyčlenění finančních prostředků, uzavření výběrového řízení a následném zahájení modernizace), bude možné tyto změny provést už bez podstatného omezení provozu dispečinků DP.

Na provizorních dispečincích v prvním suterénu budovy bude následně provedena částečná rekonstrukce, která bude spočívat ve vybudování jednoduchých, ale funkčních záložních pracovišť všech dispečinků Dopravního podniku. Z těchto pracovišť bude možno řídit provoz MHD v případě mimořádné události v objektu budovy Centrálního dispečinku.

Obecně lze říci, že po úplném dokončení rekonstrukce (stále ještě probíhá dolaďování a dokončovací práce v rámci „testovacího provozu“)

bude dispečerská ústředna v osmém patře na úrovni, za kterou se nebude muset Dopravní podnik v žádném případě stydět. Důkazem je i uznání několika prvních exkurzí a návštěv na tomto pracovišti a porovnání s jinými evropskými městy. Z tohoto porovnání vyplývá, že za vyspělými státy Evropy (alespoň co se operativního řízení provozu MHD týká) rozhodně příliš nezaostáváme.

Jan Cibulka, 90 142

Zkušební trať v depu Zličín

První zkušební trať byla zprovozněna v depu Kačerova v roce 1974 v délce 1,4 km. Po 13 letech spatřila světlo světa zkušební trať v depu Hostavice v délce 2 km. Koncem minulého roku dostaly „zkušebky“ dalšího sourozence.

Zkušební trať v depu Zličín byla původně zařazena do 2. etapy výstavby depa Zličín. Vzhledem k nutné potřebě jejího dřívějšího zprovoznění byla dohodnuta její dřívější realizace v omezeném rozsahu s provizorním zabezpečovacím zařízením. Vzhledem k řadě objektivních problémů a zejména nedostatku finančních prostředků byla realizace zkušební trati ukončena až ve IV. čtvrtletí roku 1998. Souběžně bylo realizováno i vlečkové propojení zkušební trati s kolejištěm ČKD Dopravní systémy.

Rozhodnutím Odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 14. ledna 1999 bylo povoleno prozatímní užívání zkušební trati v depu Zličín a stanoven zkušební provoz do 31. prosince 1999. Provoz na zkušební trati bude zahájen ihned po obdržení změny úředního povolení pro budování speciální dráhy v Praze (doplnění úředního povolení o zkušební trať).

Zkušební trať depa Zličín je jednokolejný úsek trati o délce přibližně 1 800 metrů s maximálním sklonem 25 promile. Je vybavena jednoduchým mechanickým zabezpečovacím zařízením, jehož součástí jsou výměnové zámky, výkolejky, pevné mechanické autostopy a pevné sklopné mechanické autostopy. Nejsou zde kolejové obvody ani návěstidla.

Pevné skoby autostopu jsou instalovány na obou koncích zkušební trati na zábrzdovou vzdálenost 60 km/h, na zábrzdovou vzdálenost 80 km/h jsou na obou koncích zkušební trati instalovány pevné sklopné skoby autostopu. V km 1,726 zkušební trati je vložena výhybka na spojovací kolej do areálu ČKD.

Ing. Slavičková, technický úsek o. z. Metro

Vůz 8205 v pražských ulicích

Historie vozu 8205 se začala psát v říjnu 1994, kdy se původní vůz 6329 řady T3 z roku 1964 začal demontovat a poté rekonstruovat dle návrhu architekta Patrika Kotase. Záměrem bylo ověřit nových progresivních prvků, komponentů a technologických možností pro budoucí plánované rekonstrukce vozů řady T3. Závěrečné práce proběhly v srpnu roku 1998. Na základě dohody s dodavatelem byly použity bezplatné komponenty v hodnotě přibližně 1,4 miliónu Kč.

Vůz má srovnatelné ovládání a vybavení jako vůz T6A5. Pro ovládání vozu je použit 7 stupňový řadič Secheron pro jízdu i brzdu. Hlavní rozdíl oproti vozu T6A5 je v použití původních podvozků z vozů T3, které jsou vybaveny čtyřmi 40 kW trakčními motory (TM), chlazenými motogenerátorem (MG). MG je zde pouze pro chlazení TM a částečně pro pulzní měniče, které pracují do maximální frekvence 600 Hz a jsou osazeny tyristory, s použitím vypínatelných tyristorů GTO, které umožňují rekuperační brzdění. Proud do brzdíčů, které ovládají čelistovou brzdou, je regulován vlastním regulátorem s hodnoty cca 35 – 40 A, na hodnotu 20 – 22 A. Pro snížení hluku jsou otáčky MG časově řízeny vlastním regulátorem. Dynamo MG není využito, neboť je použit statický měnič o jmenovitém výkonu 8 kW, který poskytuje při výstupním jmenovitém napětí 26,1 V proud 300 A. Rekuperační brzdění řadí vůz 8205 k nízkopodlažnímu vozu RT6N1. Očekává se, že se vlastní rekuperační vrátí zpět do sítě více jak 20% elektrické energie. Vůz je vybaven třemi elektromagnetickými pískovači, které jsou automaticky ovládány regulátorem či ručně nebo nožně řidičem. Salón vozu je osvětlen zářivkovými tělesy napájenými 24 V palubním napětím a je temperován třístupňovým topením o celkovém výkonu 9 150 W z trakční-

ho napětí 600 V, přičemž srovnatelný vůz T3SU má výkon 6 000 W a původní vůz T3 pouze 4 800 W. Použitá sedadla cestujících jsou od firmy Fainsa s barevným polstrováním. Na podlaží je použita svařovaná krytina ALTRO, olistovaná nerezovými profily. Dveřní křídla a jejich pohony jsou od německé firmy BODE. Dveře používají ovládací logiku známou z dveří IFE, či podobných dveří od ČKD v úpravě DVC. Dveře jsou samozřejmě vybaveny proudovou ochranou proti sevržení cestujících. Každé dveře mají své nezávislé nouzové otevírácí, které při použití za jízdy aktivuje nouzovou (kolejnicovou) brzdou.

Kabina řidiče byla vypracována podle ideového návrhu architekta Kotase s drobnými změnami dle připomínek řidičů, jezdcích na vozech T6 a KT8 a byla mimo jiné vybavena malým zářivkovým tělesem na 24 V. Byl použit jednoramenný stěrač od firmy Bosch, který umožňuje stírání i při vypnutém voze. Drobných změn doznaly také dveře kabiny. Vůz je vybaven poloautomatickými spřáhly Secheron, jejichž redukce na pražská spřáhla je uložena ve schránce pod levou předposlední sedačkou cestujících, když v posledním stojanu sedačky je umístěn odpojovač baterie. I tyto změny odlišují tento jedinečný vůz od tovární přestavby ČKD pro Dopravní podnik města Brna.

Vybraná technická data:

Délka vozu přes spřáhla: 15 900 mm
Šířka vozu: 2500 mm
Výška vozu: – bez sběračem proudů: 3 058,5
– se složeným sběračem proudů: 3 888,5 mm
– s maximálně zvednutým sběračem proudů: 6 188,5 mm
Počet míst k sezení: 24

Vlastimil Čáp

Znovu o systému PA 135

K rozsáhlému článku ing. Jaroslava Jakla z březnového čísla je nutno publikovat několik oponentních názorů či vysvětlení dalších souvislostí, aby nevznikl klamný dojem, že více jak půldruhamiliardová investice se zdařila zcela na výbornou.

1. „Režimy jízdy volí stroje“ – Dodatečné úpravy mobilní části znemožňují akceptovat v režimu automatického vedení (RAV) pomalé jízdy na trati. Před každým úsekem s omezením rychlosti (díky bezpražcovému upevnění kolejnic se jich jen tak nezbavíme,) musí strojvedoucí absolvovat fyzický dost náročnou obsluhu „Sélecteuru“ pro přechod do režimu RVZ. RAV nyní neumožňuje ani využití grafikonem stanovených tzv. dlouhých jízdních dob v provozních sedlech – ovladač k zadání výběhu byl vyřazen z běžného užívání. (Proto se nechtě, že souprava třeba v neděli v pět ráno jede jako o život a v každé stanici pak stojí neuměrně dlouho: strojvedoucí totiž aplikoval RAV, neboť je k tomu v rámci zkušebního provozu neustále nabádán!)

2. „Vynikající spolehlivost funkce stacionární části systému“ – neuvažují se občasné vlivy dalších aspektů. Snadná mechanická zranitelnost programového pásu v kolejisti či výpadky napájení staniční skříně (ty si vynutily dodatečné rozšíření funkce ASDŘ – ve fázi zpracování projektu opakovaně zamítnuté, ač byly požadovány).

3. „Úpravy stacionárního zařízení PA 135 na konečných stanicích“ – nikoliv „zvýšení výkonnosti stanic při obrazech vlaků“, ale odstraňování chyb v parametrech zadání pro dodavatele.

4. „Mechanická aplikace výsledků TBZ“ – opravdu není možná. Stať ale nevyšvětluje důvod. Při jízdách vlaků s PA 135 jsou jízdní doby v jednotlivých úsecích dost odchýlené od jízdních dob vlaků s ARS – jejich prostý součet (či průměrování), jak se naznačuje na straně 5, není při konstrukci grafikonu možný = z důvodů propustnosti trati se musí uvažovat vždy horší dosažená hodnota. Pak ale neplatí, že „výsledná hodnota průměrné cestovní rychlosti se nesníží“ – nicméně, systém je v delším časovém horizontu projektován jen k provozování jediného zabezpečovače PA 135.

5. „Subjektivně menší realizovaná hodnota zpomalení při cílovém brzdění ve stanicích.“ – rozumí nedodržení provozovatelem požadovaných a dodavatelem garantovaných hodnot vjezdové rychlosti do některých stanic.

6. „Uplatnění požadavku priority úspor trakční energie“ – nešťastné řešení, neumožňující na úsecích rozjezdu s klesáním ani variantně (například při ručním řízení v režimu RVZ, případně na povel z vlakového dispečinku) překročit vypočtenou rychlost, ačkoliv maximální traťová rychlost v daném úseku je nepoměrně vyšší.

7. „Bezhlavé doždění časů plánovaného grafikonu za každou cenu.“ – důvodem snahy co nej přesněji dodržovat grafikon je doba proběhu jedné vlakové soupravy typu 81-71, výrobce stanovil povinnost odstavit soupravu k prohlídce 1. stupně po 8 hodinách provozu, maximálně lze tolerovat 12 hodin. Z toho vyplývá nutnost precizně dodržet – při omezeném počtu souprav, které jsou k dispozici – plán prohlídek i oprav vyšších stupňů. (Problém souprav od jiných výrobců se zpravidla pohybuje v řádu týdnů, někdy i měsíců; proto prohození výkonů jednotlivých souprav např. pařížského metra není žádným problémem.)

8. Nezprovoznění „ovládání jízdních dob... zadáváním tzv. chodů“ pro možnost krátit jízdní doby – nad maximální rychlost, pevně zakódovanou v systému, se není možno dostat žádným způsobem, tedy ani volbou chodů. Pro pražské metro byly v rámci kontraktu s firmou Matra Transport International zakoupeny pouze tři chody, ačkoliv v zemi vzniku tohoto systému se provozuje 11 (!) chodů, umožňujících automatické a velmi jemné řízení provozu počítačem včetně samočinné eliminace nepravidelností.

9. „Trakční obvody vlakových souprav 81-71 nejsou přizpůsobeny pro jakékoliv automatické ovládání“ – dříve zkušební systém ACB II. dokázal trakční obvody stejných souprav ovládat docela dobře; v dané situaci je nutno hodnotit ne přizpůsobivost soupravy, ale ovládacího systému!

10. „Ovlivnění průběhu automatické regula-

ce lidským činitelem“ – po dodatečné amputaci ovladače maximální rychlosti a zaplombování ovladače výběh prakticky nemožné.

Bohužel je nutno konstatovat, že systém PA 135 byl už v době platnosti nabídky svým provedením zastaralý a překonaný, zejména v kombinaci s rovněž zastaralou koncepcí užívaných ruských vozů; navíc již tehdy bylo nutno uvažovat dopady dlouhodobé potřeby smíšeného provozu vlaků s různými vlakovými zabezpečovacími (ARS, PA 135) – ta se nyní podstatně prodlouží díky brutálnímu zpoždování dodávek nových vozů řady M1 i praktickému zastavení plánovaných rekonstrukcí vozů stávajících. Výskyt problémů při zprovoznění i v průběhu zkušebního provozu tohoto vlakového zabezpečovače, jakož i v dopadu na ostatní provozy a služby metra navozuje otázku, zda při samotném výběru systému PA 135 byla vzata v úvahu některá související fakta, jako:

- Nutnost projektovat systém na kratší interval než stanovený minimální z důvodu jisté provozní flexibility (tj. umožnění dojíždět do plánovaných časů – viz bod 7);

- Krátkodobé závady vozů nebo jejich trakčních obvodů (provozně velmi častý a běžný jev!);

- Snížení kultury cestovníků, když většinu anomálií v provozu řeší systém zadáním nouzové brzdy;

- Nutnost obsluhy i údržby traťových částí zabezpečovacího zařízení;

- Potřeba rozsáhlých změn technologií traťového hospodářství, vyvolaných instalací tzv. informačního koberce v kolejisti (dodnes není např. uspokojivě vyřešena technologie podbíjení kolejí ve šterkovém loži).

A způsob, jakým se systém dostával do provozu? Většina požadavků ještě ve stádiu projektové přípravy končila konstatováním „to systém neumí“, obsluhující profese byly postaveny před hotovou věc bez možnosti alespoň pokusit se o korektury uplatněním provozních zkušeností. Nedá se říci, že při řešení celků i jednotlivých detailů byly realizovány ideální varianty.

Vlastní zahájení zkušebního provozu bylo motivováno zřejmě dodržáním nasmlouvaných krajních termínů, takže např. provozně velmi důležité vazby na dálkové ovládání prakticky nebyly odevzdány, ostré spuštění přímo do špičkového provozu připomínalo strojvedoucími i dispečerům vhození neplavce do hluboké vody. Řešení zjištěných nedostatků ještě teď naráží na zdouhavou korespondenci s francouzským dodavatelem a většinou končílo a končí řadou kompromisů. V článku zmiňované nasazení PA 135 na nové vozy je zatím v nedohlednu, realizace na rekonstruované soupravě 81-71M má nyní již roční skluz.

V průběhu zkušebního provozu se objevily i další nevýhody zvoleného systému:

- a. Trvalé zakódování rychlosti, znemožňující přizpůsobit stacionární část vlakového zabezpečovače dlouhodobým pomalým jízdám (viz Nuselský most).

- b. Porucha jednoho kolejového obvodu se promítne nutností jízdy v režimu RTB (= jízda sníženou rychlostí s použitím tlačítek výluky) vždy minimálně v jednom celém úseku mezi dvěma stanicemi.

- c. Strojvedoucímu je znemožněno přiměřeně reagovat na vyskytnuvší se anomálie za jízdy při zvoleném režimu RAV (například nutnost mimořádně snížit rychlost či zcela zastavit na nepředpokládaném místě).

- d. Ztížená orientace strojvedoucího při řízení vlaku v režimu RVZ vzhledem k hodnotě vlakovým zabezpečovačem momentální povolené rychlosti, zejména při špičkovém intervalu nebo při mimořádnosti v provozu.

- e. Nevhodné reakce systému na vybrané bezpečnostní prvky staničního a traťového zabezpečovacího zařízení (bezpečnostní tlačítko „Nouzové zastavení vlaku“, ztráta kontroly TZ v otevřené poloze).

- f. Vlakovým dispečerům při řešení běžných provozních mimořádností obsluha prvků dálkového ovládání nadstavby systému výrazně komplikuje rutinní postupy a vytváří nežádoucí prostor pro tzv. možnost selhání lidského činitele; samotná nadstav-

ba ve spojení s ASDŘ nevykazuje požadovanou spolehlivost automatických činností.

g. Nemožnost alternativní zadání více typů jízdních dob jinak než nevhodným celkovým snížením maximální dosažitelné rychlosti o zvolené procento – u vlaků s odporovou regulací má za následek např. při jízdě do stoupání opakované vypínání a zapínání trakčních motorů, což vzhledem k původnímu úspornému záměru působí zcela kontraproduktivně.

Proč se tak obsáhle zaobírá tímto systémem, o němž většina zasvěcených soudí, že se již nezmění? Protože v nejbližší době se bude rozhodovat o výběru vlakového zabezpečovače pro trať A. Pokud nemáme do budoucna očekávat, že vítězná nabídka podobným stylem poznamená jak vlastní řízení souprav či provozu, tak i další související činnosti na další trati, je třeba se umět ze všech etap systému PA 135 v Praze náležitě poučit. Své stanovisko by rozhodně měli k předloženým nabídkám při konečném výběru říci i zástupci provozních pracovníků.

Zpoždování v dodávkách nových vozů pro metro je v tomto případě paradoxně výhodou: skluzem dodávek ať už nových nebo rekonstruovaných vozů se otevírá prostor pro pečlivý, zodpovědný a všestranně připravený výběr!

Zdeněk Rampa,
vedoucí vlakového dispečinku o. z. Metro

Turnaj v mariáši měl úspěch



Odborová organizace odštěpného závodu Autobusy v garáži Dejvice uspořádala již VI. ročník Velikonočního turnaje ve voleném mariáši. U stolu se sešlo 24 borců z celého závodu. Domácí garáž reprezentovala desítka hráčů, z Hostivaře jich dorazilo sedm, z Klíčova tři, stejně jako z Vršovic. Pouze jediného vyslanec měly Řepy.

Turnaj přinesl dramatické bitvy a o celkových výsledcích se rozhodlo až závěrečném, čtvrtém kole tohoto tradičního měření sil.

Z vítězství se mohl radovat František Brázda, sedmdesátiletý domácí hráč, který obdržel zlatou medaili a džbán na tučet piv. Druhá příčka připadla Bohumilu Hyhlíkovi, jedinému zástupci Řep a bronzoovou medaili převzal pan Melinger z Klíčova. Nejlepších osm hráčů obdrželo keramické džbánky na zlatistý mok, naopak poslední obdržel ručník s mýdlem.

Se šestým ročníkem panovala spokojenost, a tak už se všichni těší na další již VII. ročník turnaje v mariáši.

Z podkladů Miroslava Marka
zpracoval Petr Malík

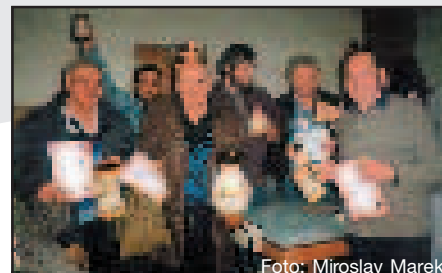


Foto: Miroslav Marek



Foto: Jan Šurovský

Nehodová místa

Ve třetí části našeho seriálu se z úseku, který jsme rozebírali minule (Vodičková – Jindřišská), nepřesuneme zase tak daleko – vlastně jen o jednu zastávku blíže k Žižkovu. Mezi Hlavním nádražím a Husineckou bylo zaregistrováno do poloviny loňského listopadu 16 dopravních nehod. Na křižovatce Seifertova – Italská to bylo 7 nehod (6 ve směru do centra), k ostatním 9 došlo na jiných místech.

Typickým pro celý úsek, zvláště pak pro jeho část mezi podjezdem dráhy a Italskou ulicí, je nedostatečná šířka vozovky a velmi silná hustota individuální dopravy. Ovšem ani tramvají zde nejždí nejméně – linky č. 5, 9 a 26 tu mají tratový interval ve špičce všedního dne (která je stále delší) 2 minuty. To vše sečteno vytváří podmínky pro vznik dopravních nehod.

Oproti dosud popisovaným místům zde není třeba hlubších znalostí, abychom se dopátrali hlavních důvodů: nedodržování ustanovení pravidel silničního provozu řidiči automobilů při odbočování vlevo ze Seifertovy do Italské ulice, nerespektování vodorovného značení a porušování zásad o jízdě v jízdnicích pruzích. Řidiči vozidla, odbočujícího vlevo, je povinen dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům a tramvajím v obou směrech. Toto pravidlo jistě všichni znají,

ovšem v praxi mnohdy nedodržují. Obvykle se zapomíná na pohled do zpětného zrcátka a pokud proti nic nejede, stáčejí ruce volant doleva; ihned nato se tramvajové spřáhlo dostává do interiéru automobilu. Ne, rozhodně nechceme nic zlehčovat, naopak – poukazujeme na fakt, že tyto nehody patří k nejnebezpečnějším z pohledu řidiče automobilu a jeho zdraví. Jeho jednání je tedy minimálně nelogické, vždyť sedí ve voze vlevo, je tedy první „na ráně“ a měl by dávat o to větší pozor. Bůh ví, proč tomu tak není. Naštěstí řidiči tramvají, kteří již vědí svoje, odvrátí denně velké množství možných nehod, k nimž by došlo právě popsaným způsobem. Dalším

problémem je jízda v zúženém profilu. Kdepak zastavit za tramvajovým vlakem a počkat, až odjede, vždyť by „utekla zelená“. Takže se raději kolem něj pomalu sunout. Pak stačí nerovnost vozovky a neštěstí je hotovo. Pravdou je, že ani všichni řidiči tramvají někdy neodhadnou, kam „se vejdou“. Zde jistě pomáhají zábrany, o jejichž prospěšnosti není třeba diskutovat, ovšem ty se mohou umístit jen tam, kde vedle nich zůstane jízdní pruh, umožňující jízdě i rozměrnějších vozidel. Tam, kde tomu tak není, je opravdu lépe počkat.

Tyto zásady platí jednoznačně obecně, nejen pro úsek, jemuž se dnes vztahujeme. Ale takový už je pražský provoz. Město nemá – a ani v dohledné době nebude mít – dostatek prostředků na zkapacitnění všech úseků, které nevyhovují současně dopravní zátěži. A tak je na nás, jako profesionálech, abychom rozvahou a znalostí problémů zabránili vzniku nehody i tam, kde by byla vina jednoznačně u protivníky. Nemám čemu zabraňovat, pokud stojím s vlakem u světelné signalizace a větší vozidlo se kolem snaží projet, i když to je skoro nemožné, a tak dojde k nehodě. V těch ostatních případech už je to ale trochu jinak.

Na jiném místě tohoto čísla DP–KONTAKTu děkuje dopravní náměstek o. z. ED všem, kdo mají zásluhu na dalším poklesu nehod v loňském roce. Pochopitelně se k tomuto poděkování připojujeme. A věříme, že bude za co děkovat i v dalších letech.

–zjs–

Působila u nás letošní chřipková epidemie?

Přestože každoročně lékaři nabádají, aby se občané chránili před chřipkou včas, málokdo z nás na tuto nepřijemnost pomyslí až do chvíle, kdy nás většinou nečekaně, silně a naráz přepadne. Přitom letos vlnu nemocných napadl virus A, který řádl i vloni, takže včasná obrana proti tomuto chřipkovému viru nebyla zase až tak překvapivá.

Nemocnost celostátně vyvrcholila na přelomu ledna a února, kdy řada škol vyhlásila mimořádné školní prázdniny a řada zdravotnických zařízení byla pro návštěvy uzavřena. V době chřipkových epidemií se prostě musíme vyhýbat místům, kde se shromažďuje více osob. Lékaři většinou marně doporučují, aby nemocní v případě, že nemají žádné komplikace, při útoku chřipky ulehli do postele, pili hodně tekutin, zvýšili přísun vitamínu C a užívali běžné léky proti nachlazení. Nebude-li jim po dvou třech dnech lépe, pak je nutné vyhledat lékaře. V čekárnách lze totiž „chytil“ nemoce, nemáme-li chřipku a jsme pouze nachlazení, můžeme si ji odtud i přinést. Přitom z chřipkového onemocnění, banálního na první pohled, se skutečně může vyklubat mnohem těžší a bohužel někdy i trvalé postižení.

Většina našich provozních pracovníků přichází do styku s cestující veřejností i v době epidemie, kdy ve veřejných dopravních prostředcích, v dopravních prostorách i na pracovištích se dokáží chřipkové viry rozšířit s neuvěřitelnou rychlostí. I v Dopravním podniku Praha letos v měsíci lednu a únoru se proti předchozím měsícům (kromě prosince 1998) zvýšila nemocnost z celoročního průměru roku 1998 ve výši 5,4% na 6,9% v lednu a v únoru na 7,6% (podíl „nemocenských“ hodin ku odpracovaným hodinám). Statistika ukazuje, že nejvyšší nemocností byl postižen odštěpný závod Autobusy, potom Elektrické dráhy, po té následují zaměstnanci ředitelství a nakonec s nejnižší nemocností Metro (viz tabul-

ka). Je skutečností, vyplývající z charakteru práce a „ochrany“ provozních zaměstnanců před kýčavými veřejnostmi, že pořadí odštěpných závodů a ředitelství (až na malé výjimky) se prakticky nemění. Na ředitelství se dostávají do přímého styku s cestujícími především pracovníci přepravní kontroly, informátoři z Informačních středisek, pracovníci dopravního dozoru a dispečeri. I když ukazatel nemocnosti nemusí přesně vypovídat o počtu nemocných, přesto je varující, protože řada zaměstnanců si místo malých nemocenských dávek z finančních důvodů čerpá raději dovolenou.

Proto na některých odštěpných závodech bojují s chřipkami preventivně. Svým zaměstnancům zdarma podávají v inkriminované době vitamínové přípravky, v o. z. Autobusy dokonce zajišťují očkování proti chřipce. Na ředitelství se, kromě zaměstnanců uvedených v kolektivní smlouvě, poskytovaly díky odborové organizaci vitamínové přípravky všem zaměstnancům. I tato preventivní opatření mohla mít kladný vliv na dopad letošní chřipkové epidemie v Dopravním podniku hl. m. Prahy.

Zaměstnanecký odbor ředitelství

		o. z. M	o. z. ED	o. z. A	Ř	celkem DP
1997	leden	6,4	8,9	11,1	9,5	8,8
	únor	7,6	9,3	10,4	9,4	9,1
	prosinec	4,2	6,8	8,5	6,9	6,4
	% celorok	5,1	7,0	7,9	6,7	6,6
1998	leden	4,0	5,4	6,8	5,3	5,4
	únor	4,0	6,1	6,7	7,9	5,7
	prosinec	3,8	7,1	7,9	7,6	6,2
	% celorok	3,8	5,8	6,7	5,5	5,4
1999	leden	4,8	7,9	8,2	7,5	6,9
	únor	5,5	8,6	9,0	8,1	7,9
	% 1. a 2. měsíc	5,2	8,8	8,9	7,8	7,4

Dopravní nehody v metru

Počátek každého roku je obdobím, kdy se ohlížíme zpět, hodnotíme a porovnáváme dosažené výsledky v rozhodujících oblastech hospodaření a práce o. z. Metro. Součástí hodnocení je i podrobný rozbor mimořádných událostí včetně těch nejzávažnějších s klasifikační nehoda. Nehody jsou zpracovány v přehledu o statistice dopravní nehodovosti, který odštěpný závod Metro pravidelně předkládá nadřízeným složkám k dalšímu zpracování a hodnocení.

Jako každá statistika je i ta naše souborem přesného porovnání čísel s různou vypovídací hodnotou. Jejich pouhý strohý výčet může být nezákonný. Proto se na něj pokusíme podívat z poněkud jiného úhlu.

Metro má oproti povrchové dopravě tyto zvláštnosti:

- Je jediným metrem v ČR, řadou charakteristických znaků se přibližuje k provozu osobní železniční dopravy, takže nelze nenásilně hodnotit porovnáním stejných ukazatelů.

- Eskalátory (jsou používány k přepravě cestujících v parametrech pro Českou republiku jedinečných) nejsou podle definice zákona o dráhách „drážním vozidlem“ a tudíž nejsou předmětem statistického hodnocení.

- Metro nedává přednost v jízdě na křižovatkách, prakticky nemusí řešit problémy se stavem vozovky (koleje) v důsledku povětrnostních vlivů či cizího poškození, nemůže zde dojít jako na přechodu/přejezdu ke střetu vozidla s chodcem nebo autotomobilem a podobně.

Z uvedených důvodů a i proto, že mi to nepřislouší a nemám ve zvyku být neobjektivní, nebudu porovnávat, byť statisticky, nehodovost metra s nehodovostí povrchové dopravy.

Závěrem k vlastním číslům. Odštěpný závod Metro registruje za rok 1998 – 11 nehod, za rok 1997 to bylo 6 nehod. Ve všech případech šlo o kontakt cestujícího s osobním vlakem, z toho 9x v kolejišti a 2x na nástupišti stanice. Osoby utrpěly ve 3 případech lehká zranění, v 5 případech těžká a 3 případy skončily smrtí na místě. Události nastaly opakovaně (2x) ve stanicích Radlická, Malostranská, Budejovická a Nádraží Holešovice. Postižené osoby měly v 6 případech pražské bydliště, v 5 případech bydliště mimopražské (1 cizinec). Nejvíce případů vzniklo v pátek (3x).

Příčiny vzniku lze charakterizovat takto:

7x – sebevražedný úmysl, 3x – podnapilost, 1x – nevolnost.

V metru je nastolen vysoký trend odpovědnosti za plnění stanovených povinností v oblasti zajišťování základního úkolu podniku, tj. bezpečné i plynulé přepravy cestujících. Tento trend nese své ovoce. Metro opětovně neporušilo dlouholetou tradici. Vlastně od svého vzniku a zahájení provozu v roce 1974 nezaregistrovalo mimořádnou událost, klasifikovanou jako dopravní nehoda podle zákona o dráhách, která by měla za následek smrt nebo těžkou újmu na zdraví cestujícího zaviněnou činností zaměstnanců nebo stavem či provozem zařízení metra. Na tuto skutečnost, ačkoliv možná není dostatečně známá v laické i odborné veřejnosti, jsou zaměstnanci metra právem hrdí.

Jiří Korpoš,

odbor provozně technologický 11 120

Poznatky ze závodní jídelny „Bojiště“

Od ledna 1999 začala provozovat závodní jídelnu v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti nová společnost Aramark, která ji převzala po firmě Eljar. Tato společnost provozuje, kromě dalších stravovacích zařízení, také závodní jídelnu Dopravního podniku Brno. Prostředí této jídelny značně vylepšila, především po estetické stránce. Zmizely dlouhé řady stolů, kde strážníci seděli proti sobě. Navíc při plném obsazení se mezi řadami stolů s plným táčem dalo jen velmi těžko projít. Nyní jsou stoly situovány daleko lépe, jsou prostřeny jednotně červenými ubrusy a dá se kolem nich daleko lépe procházet.

Inovován a modernizován byl i pult kantýny. Zboží v kantýně je na stejné úrovni, jako u přešlé firmy. První týden zde měli „zaváděcí ceny“, které byly velmi přijatelné, nyní je však cenová úroveň obdobná, jako dříve. I sortiment zboží se vcelku nezměnil, v době oběda jsou zde opět ohřívána hotová jídla v mikrovlnné troubě. Nadále je nabízen široký sortiment studené stravy, nápojů a sladkostí.

Vzhledem k tomu, že většina personálu kuchyně, výdejny i kantýny zde zůstala, kvalita jídel se vcelku nezměnila. Jsou nabízena tři hlavní jídla (A, B, C), pak jedno racionální jídlo (D) a jedno jídlo „Výběr“. U jídla D došlo k změně, místo oběda se „soujou“ je střídavě nabízen studený talíř „Vegetarián“



Foto: Petr Malík

nebo „Racionál“. U jídla „výběr“ došlo také ke změně, místo stravy minutkového charakteru nyní vaří spíše jídla hotová, především se to týká přílohy. Dříve byly nabízeny především bramborové hranolky, nebo krokety, výjimečně rýže. Dnes jsou podávány vařené brambory, opečené brambory, rýže i knedlíky. V ceně oběda je polévka, hlavní jídlo a čaj. Nabízen je zde velký výběr zeleninových salátů a dále studené nápoje, oboje je však nutno doplatit u pokladny.

Celkově se dá říci, že došlo k mírnému zlepšení, především ve vzhledu jídelny a ve větší nabídce sortimentu.

Zdeněk Kačena, 90 121

Poznámka redakce: Nemáme možnost se Na Bojišti stravovat pravidelně, a tak posoudit kvalitu podávaných jídel by bylo velice neseriózní. Co nás však při naší návštěvě zaujalo bylo daleko lepší a estetičtější prostředí než tomu bývalo v minulosti. V tomto směru patří jídelna Na Bojišti k nejlepším v celém Dopravním podniku, chce jen jediné, vydržit.

—red—

Pracovní úrazovost v Dopravním podniku v roce 1998

Opět nadešla doba, kdy hodnotíme výsledky dosažené v uplynulém období. V oblasti pracovní úrazovosti došlo v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 1998 ke zvýšení počtu pracovních úrazů oproti roku 1997. Počet úrazů se zvýšil o 65, což představuje nárůst o 13,5 %. Rovněž v počtu zameškaných kalendářních dnů pracovními úrazy došlo ke zvýšení o 3 501 dní, což činí ve srovnání s rokem 1997 nárůst o 19,5 %.

Jak vyplývá z níže uvedených tabulek nejvíce pracovních úrazů se přihodilo na pracovištích odštěpného závodu Autobusy, který se tak na celkovém počtu nepřijemných událostí podílí 46 %.

	o. z. Metro		o. z. ED		o. z. A		ředitelství		celkem	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997
Průměrný počet zaměstnanců	4.131	4.187	3.636	3.559	3.981	3.962	569	521	12.317	12.229
Počet pracovních úrazů	77	55	180	150	253	232	35	43	545	480
Počet zameškaných kalend. dnů	3.296	3.372	7.488	5.572	9.241	7.350	1.419	1.649	21.444	17.943
Četnost (počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců)	1,86	1,31	4,95	4,21	6,35	5,85	6,15	8,25	4,42	3,92
Závažnost (počet zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz)	42,80	61,31	41,60	37,15	36,52	31,68	40,54	38,35	39,35	37,38

V roce 1998 došlo ke třem těžkým pracovním úrazům, což je o dva více než o rok dříve. Jednalo se o hromadný pracovní úraz, ke kterému došlo při dopravní nehodě dispečerského vozu odštěpného závodu Elektrické dráhy jedoucícího k mimořádné události v provozu.

Z podrobného rozboru vyplývá, že ke zvýšení počtu pracovních úrazů došlo zejména u provozních zaměstnanců (řidiči autobusů zaznamenali – 164 úrazů, řidiči tramvají 88 a strojvedoucí metra 13), kteří se podílejí na celkovém počtu pracovních úrazů téměř šedesát procenty. Dále z rozboru vyplývá, že nejvíce úrazů je způsobeno pádem zejména při vystupování a nastupování do

vozidel a při činnosti v dopravních prostorách.

Potěšitelné je, že v roce 1998 nedošlo na pracovištích Dopravního podniku k žádnému smrtelnému pracovnímu úrazu. Dalším kladem je snížení počtu úrazů ovlivněných druhými osobami, jak je vidět v následující tabulce.

	o. z. Metro		o. z. ED		o. z. A		ředitelství		celkem	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997
Počet pracovních úrazů ovlivněných druhými osobami	5	3	11	19	21	22	21	27	58	71

Na odškodnění za škody způsobené pracovními úrazy byly v roce 1998 postiženým vyplaceny náhrady ve výši 7 173 433,- Kč což je o 1 425 723,- Kč více než před rokem.

Podrobné seznámení zaměstnanců s příčinami a zdroji pracovních úrazů, jakož i opatřeními přijatými ke snížování pracovní úrazovosti na jednotlivých pracovištích je náplní pravidelných školení o Bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

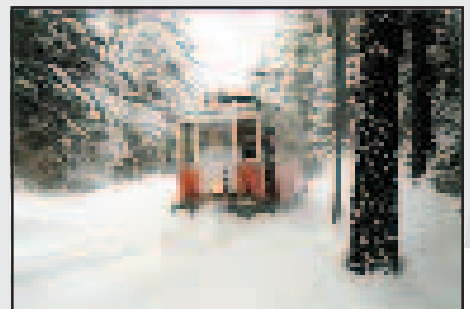
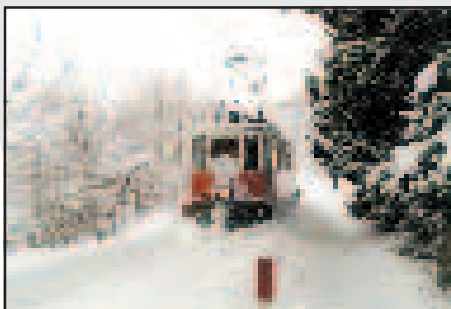
Jiří Koch, 90 013

Úsmívky s DP-KONTAKTEM



Spytihněv

Letošní zima přinesla sněhové záplavy v Rakousku

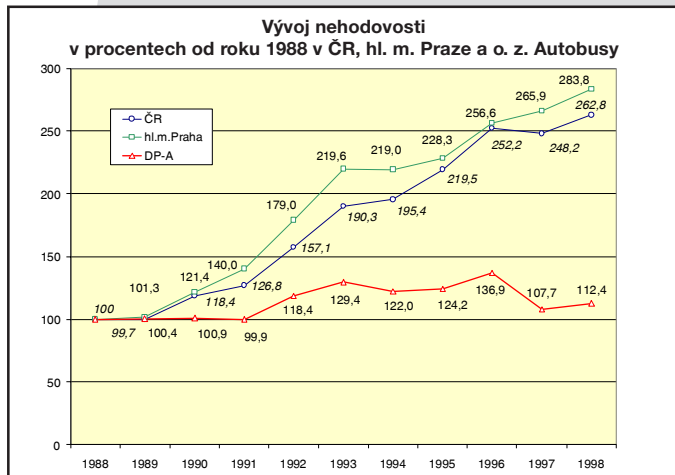


Zajímavostí innsbruckého dopravního systému je tramvajová trať do Fulpmesu. Jedná se o přibližně 18 kilometrů dlouhou jednokolejovou trať o rozchodu 1000 mm s výhybnami a několika mosty a tunely. Je provozována společností Stubaialbahn GmbH a byla dána do provozu v roce 1904. Tříčlankové tramvajové vozy o délce 27 metrů a kapacitě 154 cestujících jsou obousměrné. Konečná zastávka ve Fulpmesu je tvořena kolejovou harfou se třemi kolejemi a řidič v této zastávce přenáší výdejní zařízení na jízdenky na opačné stanoviště. V Innsbrucku tvoří tato linka, označovaná STB (!), součást městské hromadné dopravy a je ukončena formou průjezdné konečné zastávky v prostoru před nádražím ÖBB. Fotografie z 18. února letošního roku poblíž zastávky na znamení Raitis dokumentují zajišťování provozu po několikadenním (a nočním) nepřetržitém sněžení.

Text a foto: Ing. Jan Císavský

Vývoj nehodovosti v provozu autobusů

Z hlediska dlouhodobého vývoje nehodovosti můžeme konstatovat, že v roce 1990 začal rychle stoupat počet dopravních nehod v ČR a hl. m. Praze. V o. z. Autobusy byl vývoj nehodovosti podstatně příznivější, i když se rychle zhoršovaly provozní podmínky na komunikacích hl. m. Prahy. Zvyšoval se počet motorových vozidel na komunikacích a zhoršovala se průjezdnost komunikací. Na zhoršování provozních podmínek v hl. m. Praze se velkou měrou začala podílet i nekázeň řidičů osobních vozidel, kteří nerespektují pravidla silničního provozu a svým neohleduplivým, mnohdy až agresivním způsobem jízdy nebo nesprávným zaparkováním vozidla přispívají k vytváření kolizních situací a vzrůstu nehod.

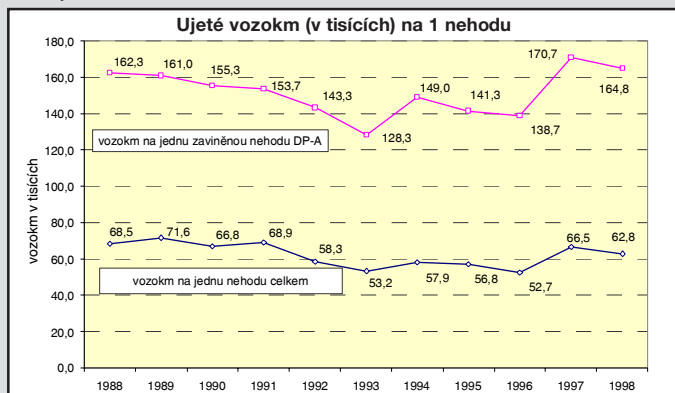


Graf uvádí vývoj nehodovosti v procentech od roku 1988 (rok 1988 = 100%). Z grafu je zřejmé, že vývoj nehodovosti v o. z. Autobusy je podstatně příznivější než v České republice a v hl. m. Praze. Jestliže se zvýšená nehodovost v hl. m. Praze projevila v roce 1990, tak nehodovost autobusů našeho odstěpného závodu se zvýšila až o dva roky později.

Počet nehod od roku 1988 v České republice, hl. m. Praze a o. z. Autobusy

Rok	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
ČR	79961	79717	94664	101387	125589	152157	156242	175520	201697	198431	210138
Praha	14 846	15 032	18 024	20 787	26 570	32 600	32 518	33 898	38 091	39 479	42 131
o. z. A	931	935	939	930	1 102	1 205	1 136	1 156	1 275	1 003	1 046

Následující graf znázorňuje vývoj ujetých vozokm na jednu nehodu. V roce 1997 ujele naši řidiči autobusů oproti roku 1988 o 8 400 vozokm více na jednu zaviněnou nehodu a v roce 1998 o 2 500 vozokm více. Vzhledem k citelně horším provozním podmínkám oproti roku 1988 můžeme hovořit o velké odpovědnosti řidičů autobusů a jejich snaze zajistit bezpečnou přepravu cestujících. Za příznivý vývoj ujetých vozokm na jednu zaviněnou nehodu patří svědomitým řidičům dík. Přejeme jim, aby i v nadcházejících letech ujele co nejvíce kilometrů bez nehody.



Posoudíme-li z dlouhodobějšího hlediska nejčastější příčiny nehod zaviněných řidiči autobusů zjistíme, že mezi ně patří neodhadnutí průjezdného profilu, nedodržení bezpečné vzdálenosti a nesprávný způsob jízdy. U příčiny neodhadnutí průjezdného profilu přibývá nehod vzniklých při odbočování autobusu v křižovatce vlevo, kdy řidiči protijedoucích vozidel neponechají dostatečně volný prostor v křižovatce pro odbočující vozidla, i když nemohou pokračovat v jízdě a tím vytváří kolizní situace.

Dalším, stále opakujícím se problémem přispívajícím k nehodám je nekázeň řidičů individuální osobní dopravy při parkování osobních vozidel v rozporu s pravidly silničního provozu. Nesprávně zaparkovaná vozidla znemožňují bezpečně zajet autobusy do zastávky a jeho vyjetí, bezpečný průjezd některých ulic, oboukú nebo křižovatek.

U nehod zaviněných ostatními účastníky provozu se v současné době častěji vyskytují jako příčina nehody nepřiměřená rychlost jízdy a neuvážený se řízení vozidla.

Odstěpný závod Autobusy věnuje vývoji nehodovosti a provozu autobusů stále pozornost. Opatření směřující k vývoji nehodovosti a zlepšení provozních

podmínek řeší v o. z. Autobusy pracovníci dopravního úseku, kteří neřeší pouze problematiku provozu na základě rozborů dopravních nehod, ale průběžně řeší operativním způsobem nedostatky denního provozu ohlášené řidiči nebo zjištěné dispečery.

Jako dlouhodobější opatření můžeme zahrnout např. požadavek na řešení nepříznivé dopravní situace na kruhovém objezdu Vítězného náměstí, křižovatky Na Jelenách – Kunratická spojka, zřízení vyhrazených jízdních pruhů v ul. Strakonická a ulice V Holešovičkách, ale i na opravy vozovek a dopravního značení nebo tzv. „pastí“ na řidiče, které ohrožují bezpečnost silničního provozu a mohou mít za následek nehodu.

Prováděná preventivní opatření dopravním úsekem o. z. Autobusy ve spolupráci s dopravním úsekem ředitelství a s. nepomáhají řešit pouze bezpečnost provozu autobusů, ale přispívají k zvýšení bezpečnosti provozu i ostatních účastníků silničního provozu. Například požadavek na odbor dopravy MÚ hl. m. Prahy (z června 1995) na řešení nepříznivé situace na křižovatce Na Jelenách – Kunratická spojka, kde docházelo k častým nehodám, přispěl k řešení dopravního opatření. Křižovatka byla do října 1996 označena dopravními značkami bez světelné signalizace. Koncem října 1996 byla křižovatka změněna na malý kruhový objezd, což se projevilo na snížené nehodovosti všech účastníků silničního provozu. Počet nehod v letech 1996 – 1998 je uveden v následující tabulce.

nehody	1995	1996	1997	1998
autobusů o. z. A	9	4	0	0
ostatních účastníků	49	35	7	6

Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu bude dopravní úsek o. z. Autobusy ve spolupráci s dopravním úsekem ředitelství, odborem dopravy MÚ hl. m. Prahy i Policií ČR pokračovat v preventivních opatřeních směřujících ke snížení nehodovosti a preferenci hromadné dopravy. Věříme, že i řidiči autobusů přispějí svým odpovědným přístupem k bezpečné přepravě cestujících a k zvýšení bezpečnosti silničního provozu, za což jim předem děkujeme.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrđý

Rekreační zařízení o. z. Metro

Součástí sociálního programu dohodnutého Kolektivní smlouvou je zajištění zejména dětské zimní a letní rekreace.

Zimní rekreace v termínech jarních prázdnin je zajišťována smluvně na horských chatách a zúčastňuje se jí okolo 200 dětí. Pokud to sněhové podmínky dovolují, věnují se převážně lyžování pod vedením zkušených instruktorů a výchovného personálu vybraného přednostně z řad zaměstnanců podniku. Program i terén jednoho ze středisek pamatuje i na nelyžaře.

Pro děti, které se lyžování nevěnují trvale, si mohou rodiče základní lyžařskou výstroj zapůjčit v půjčovně sportovních potřeb, která je rovněž součástí sociálního programu podniku. Ušetří tím nemalou finanční částku za nákup výstroje.

Letní dětská rekreace v období školních prázdnin je nabízena dětem zaměstnanců, případně dalším zájemcům ve dvou vlastních objektech a pro fyzicky zdatné děti v Tatrách v Dolním Smokovci, kde je ubytování zajištěno v základní škole. Tento tábor je zaměřen na vysokohorskou turistiku. Celková kapacita rekreačních objektů je téměř 400 dětí, účast se pohybuje kolem 320.

Letní tábor u Orlické přehrady je zaměřen na vodáckou turistiku a sportovní hry. Ve třech turnusech se zde může vystřídát až 270 dětí, ubytovaných ve stanech. Tábor má vlastní kuchyň s jídelním přístřeškem, hernu, ošetřovnu a další nezbytné vybavení včetně sprch s teplou vodou. K dispozici je 30 lodí, převážně kanoí a další sportovní nářadí.

Letní tábor Zvůle u Kunžaku na Jindřichohradce v chráněné krajinné oblasti Český Rudolec má kapacitu ve 3 turnusech až 120 dětí, využívány jsou 2 turnusy. Ubytování je ve 2 lůžkových stanech, pro případ špatného počasí slouží jako herna vojenský zdravotnický stan. Jedinou pevnou stavbou je hospodářský srub s jídelním přístřeškem. Obědy a večere jsou dováženy, snídaně a svačiny jsou připravovány v tábore. Tábor nemá elektrickou přípojku a je proto zaměřen na turistiku, hry a na poznávání základních funkcí přírody v lidském životě.

Jednoduchý tábornický život a romantika okolní přírody je pro děti velmi atraktivním zážitkem. Ke koupání je využíván nedaleký rybník, kde jsou k dispozici sportovní lodě. Tábor splňuje všechny hygienické normy a je pod přísnou kontrolou správních orgánů.

Ve všech táborech je připraven kvalitní všestranný program, na jehož přípravě celoročně pracují osvědčené kolektivy výchovných pracovníků převážně z řad zaměstnanců o. z. Metro.

Dětská rekreace je nabízena formou **Zpravodaje**, který je vydáván v dubnu a říjnu a je k dispozici i na elektronické poště.

Kromě dětské rekreace nabízí o. z. METRO svým zaměstnancům rekreační pobyt v malém středisku Těně Smolárna u Rokycan. Jedná se o chatky a objekt jídelny s kuchyní, kde si každý vaří sám podle své chuti. Součástí oploceného objektu je plastový bazén 6x3 m s čističkou vody. Okolní lesy jsou rájem pro houbaře a milovníky lesních plodů. Kapacita střediska je 20 lůžek.

Dále můžou zaměstnanci využít rezervování kapacity na střediscích Nimrod u Mariánských Lázní a Svoboda v Peci pod Sněžkou.

Všichni, kteří se na této bezesporu užitečné službě pro zaměstnance podílejí, musí vzhledem ke složité ekonomické situaci hledat stále nová řešení, jak zabránit růstu nákladů a zachovat cenovou dostupnost i pro zaměstnance s nižšími příjmy. Výchovný personál se musí smířit s tím, že na tuto činnost obětuje část své dovolené, neboť po snížení počtu zaměstnanců v uplynulých letech neubýly jenom děti, ale i rezervy pracovníků, kteří je mohli na pracovištích zastoupit.

Správa služeb a rekreace průběžně pracuje na minimalizaci nákladů na údržbu, opravy a provoz. Přes všechna úsporná opatření chce však zachovat bezpečnou funkčnost a hodnotu spravovaných objektů včetně důstojného prostředí pro účastníky rekreace.

B. Partl

Možnosti letní rekreace ve střediscích Dopravního podniku

Stalo se již tradicí, že začátkem jara za vámi s přícházíme s nabídkou rekreace v zařízeních Dopravního podniku, činíme tak i tentokrát, kdy se nám bohužel podařilo získat jen část nabídky. Ostatní subjekty nám do uzávěrky čísla nebyly schopny či ochotny poskytnout potřebné údaje.

Rekreace pro dospělé

Odštěpný závod Elektrické dráhy nabízí

Rekreační středisko Hlavatce

Chatový tábor je umístěn 12 kilometrů od Soběslavi v lese, na břehu rybníka Rytíř. V okolí je možnost koupání, výletů do lesů i okolí. Středisko rovněž nabízí možnost sportovního vyžití. Ubytování je ve čtyřlůžkových chatkách, které jsou vybaveny ledničkou, PB vařičem a základními kuchyňskými potřebami. K posezení i zábavě jsou k dispozici 2 společenské místnosti.

Volné jsou letos následující turnusy:

1. 19. 6. – 26. 6., 2. 26. 6. – 3. 7., 3. 3. 7. – 10. 7., 4. 10. 7. – 17. 7., 10. 21. 8. – 28. 8., 11. 28. 8. – 4. 9., 12. 4. 9. – 11. 9., 13. 11. 9. – 18. 9.

Ceny: 1. a 12. turnus 850,- Kč, 2. a 11. turnus 1150,- Kč, 3., 4. a 10. turnus 1650,- Kč, 13. turnus 800,- Kč. Uvedené ceny jsou za chatku na týden.

Zájemci o rekreaci se mohou hlásit u pana Eisenhutové (o. z. ED – provozovna Žižkov, telefon 96 12 48 02).

Rekreační stanový tábor „RAĐAVA“

Rekreační středisko se nachází na pravém břehu Orlického jezera v blízkosti vesnice Chrást v katastru obce Kovářov. Ubytování je poskytováno ve čtyřlůžkových stanech, které jsou vybaveny lůžkovinami, nádobím na vaření a stolování, vařičem a stolem. V areálu je chata Diana, která slouží jako občerstvovací základna.

Ceny:

zaměstnanci o. z. ED 800,- Kč za stan na týden
ostatní zaměstnanci 900,- Kč za stan na týden

Zájemci o pobyt se mohou přihlásit u pana Kureše (o. z. ED – Trakční vedení, telefon 96 12 50 38).

Stanový tábor Vrcovice

Tábor je umístěn v oddělené části veřejného tábořiště na břehu řeky Otavy, kde jsou dobré podmínky na koupání, rybaření a výlety do okolí. Ubytovat se lze ve čtyřlůžkových stanech s veškerým vybavením (mimo přibory), stravovat se můžete i v blízké restauraci. V době uzávěrky byly ještě volné termíny od 3. do 17. července a od 14. do 28. srpna.

Ceny:

pro zaměstnance DP 150,- Kč za stan denně
pro ostatní zájemce 170,- Kč za stan denně

Přihlašovat k pobytu se můžete u pana Tůmy (o. z. ED – Opravná tramvaj, telefon 96 12 37 05 mezi 6. a 9. hodinou ranní).

Rekreační středisko „VESNA“

Rekreační středisko Vesna je v krásném, klidném prostředí Jizerských hor, asi 6 km od Jablonce nad Nisou v malebné horské vesničce – Nové vsi nad Nisou. Toto středisko vám nabízí netušené možnosti pro turistiku a výlety, ať již přírodou (Černá Studnice, Smržovka) po velkém množství značených cest, nebo do okolních měst – Liberec se ZOO, botanickou zahradou a lanovkou na Ještěd, Jablonec nad Nisou s nádhernou přehradou i krytým bazénem a sklářským muzeem. Ideální rodinná rekreace s možností grilování, pečení selských a kuřat, ruským kuželníkem, kulečnickem atd.

Zájemci se mohou hlásit přímo v penzionu Vesna u paní Papouškové na telefonním čísle (0428) 31 23 28.

Odštěpný závod Autobusy nabízí

Rekreační středisko Lučanka

Penzión Lučanka se nachází v lesnaté krajině Jizerských hor nedaleko Jablonce nad Nisou, blízko známé rozhledny Bramberk. Patnáct minut chůze od střediska se nachází koupaliště, možnost koupání je i na přehradě v Jablonci nad Nisou. V re-

kreačním středisku je možnost vypůjčení horských kol.

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



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

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

Ceny za den v Kč:

Plná penze	Dospělí		Děti do 10 let	
Pokoj č.	Zaměstnanci	Cizí	Zaměstnanci	Cizí
1	340,-	390,-	290,-	340,-
2 až 10	320,-	360,-	270,-	310,-
11 až 13	300,-	340,-	250,-	290,-
Polopenze:				
1	300,-	350,-	260,-	310,-
2 až 10	280,-	320,-	240,-	280,-
11 až 13	260,-	300,-	220,-	260,-
1. Mateřské školy			200,-	Kč
2. Školy v přírodě a lyžařské výcviky pro ZŠ			230,-	Kč
3. Školy v přírodě a lyžařské výcviky pro střední školy a učňovská střediska, včetně pedagog. dozoru			250,-	Kč

Zájemci se mohou hlásit na telefonním čísle 02/96 13 33 20-21, fax: 02/96 13 33 35

Rekreační středisko Soutice

Rekreační středisko Soutice je umístěno v krásném prostředí na soutoku řek Želivky a Sázavy, vhodném pro rybolov a sběr lesních plodů. Ubytování je v dvoupodlažních chatkách pro 2 rodiny. V každém podlaží je 1 pokoj se 4 lůžky. V přízemí je společná kuchyň s nádobím, remoskou a 2 vařiči na propan-butan. Naplnění bomby není v ceně. V ceně jsou lůžkoviny včetně povlečení.

Doprava na rekreační středisko je individuální.

Ceny za ubytování v sezóně od 12. června do 26. června 1999 a od 28. srpna do 18. září 1999 (Ceny za ubytování jsou včetně DPH).

Nájem 1 pokoje do 3 dnů	280,- Kč / 1 den
Nájem 1 pokoje do 7 dnů	270,- Kč / 1 den
Nájem 1 pokoje nad 7 dnů	260,- Kč / 1 den
Při nájmu celé chaty získáte cenovou výhodu:	
Cena do 3 dnů	390,- Kč / 1 den
Cena do 7 dnů	380,- Kč / 1 den
Cena nad 7 dnů	370,- Kč / 1 den
Ceny za ubytování v sezóně od 26. června do 28. srpna 1999 (Ceny za ubytování jsou včetně DPH)	
Nájem 1 pokoje do 3 dnů	380,- Kč / 1 den
Nájem 1 pokoje do 7 dnů	370,- Kč / 1 den
Nájem 1 pokoje nad 7 dnů	360,- Kč / 1 den
Při nájmu celé chaty získáte cenovou výhodu:	
Cena do 3 dnů	490,- Kč / 1 den
Cena do 7 dnů	480,- Kč / 1 den
Cena nad 7 dnů	470,- Kč / 1 den

Zájemci se mohou hlásit na o. z. Autobusy, U vozovny 6,108 56 Praha 10, telefon: 02/96 13 33 20, fax: 02/96 13 33 35

Rodinná rekreace v rekreačním středisku Červený mlýn Nuzice

Ubytování je ve čtyřlůžkových chatkách, které mají malou verandu. Chatky jsou vybaveny dvouvařičem na propan-butan a kempingovým nábytkem. Na dvě chatky je jedna malá lednička, ostatní lednice a mrazničky jsou ve společenské místnosti. V chatkách jsou i topná tělíska pro případné chladné počasí.

V ceně poukazu je započítáno zapůjčení lůžkovin včetně povlečení a jedna láhev na propan-butan o váze 2 kg k vařiči na jeden týden.

Cena za chatu je v době od 31. května do 30. června 1999 a v době od 1. září do 25. září 1999 **180 Kč/den/chatu.**

Cena za chatu v době od 1. července do 31. srpna 1999 je **190 Kč/den/chatu.**

Volné termíny jsou ještě v době od 31. května do 17. července 1999 a v době od 22. srpna do 25. září 1999.

V případě zájmu o pobyt v našem rekreačním středisku se obraťte na PV-OS o. z. Autobusy pana Soukupa nebo pana Čadu. Telefon: 96 13 30 08, 96 13 30 04. V případě nepřítomnosti můžete zanechat vzkaz na záznamníku.

Rekreace pro děti

Odštěpný závod Elektrické dráhy nabízí

Plavecký letní dětský tábor „BŘASŮ“

Pokud chcete, aby se vaše dítě o prázdninách naučilo plavat, nebo se v plavání zdokonalilo, zajistěte mu pobyt na „plaveckém letním dětském táboře“ v Břasech u Rokycan, který je umístěn v zeleném údolí u velkého koupaliště.

Turnusy:

I. od 1. 7. do 22. 7. 1999

– hlavní vedoucí paní Ilona Šandová

II. od 22. 7. do 12. 8. 1999

– hlavní vedoucí pan Ivan Rajtr

Kapacita a ubytování:

60 dětí ve dvou lůžkových stanech

Stravování zajišťuje

5 x denně nedaleká školní jídelna

Cena poukazu: děti zaměstnanců o. z. Elektrické dráhy 3 100,- Kč, ostatní děti 3500,- Kč. Platba musí být provedena v hotovosti do 31. května 1999! Věk dětí: 7 – 15 let

Doprava je zajištěna autobusem

Přihlášení nutno odevzdat do 26. dubna 1999 (čím dříve, tím lépe – již kvůli jistotě) paní Hamralové – oddělení sociálních služeb v Charvatově 9, 2. patro, č. dv. 209, telefon (96 12) 22 51.

Odštěpný závod Autobusy nabízí

Letní dětský tábor – Dopraváček Nuzice

Odštěpný závod Autobusy nabízí letní tábor pro děti ve věku od 6 do 15 let v rekreačním středisku v Nuzicích.

Tábor se nachází v překrásné krajině jižních Čech, mezi Bechyní a Týnem nad Vltavou na břehu řeky Lužnice obklopené lesy. V táboře je 30 čtyřlůžkových chatiček s možností postavení dalších 50 stanů, které máme k dispozici. Dále jsou v táboře k dispozici lodě a další sportovní potřeby. Strava je zajištěna přímo na místě a to 5x denně. Celková kapacita střediska je při plném obsazení 150 dětí. O děti se během jejich pobytu starají zkušení vedoucí s dlouhodobou praxí, včetně lékaře.

Odborová organizace o. z. Autobusy zajišťuje tábor ve třech turnusech po 20 dnech.

Termíny turnusů jsou následující:

1. turnus: 7. až 23. července 1999

2. turnus: 23. července až 11. srpna 1999

3. turnus: 11. až 30. srpna 1999

Cena poukazu pro děti zaměstnanců o. z. Autobusy 3200,- Kč, pro ostatní děti 3850 Kč.

V ceně je zahrnuto stravování 5x denně, doprava, ubytování a pojištění dětí.

V případě zájmu o pobyt na táboře o. z. Autobusy se obraťte na pana Soukupa nebo pana Čadu, telefonní číslo: 96 13 30 08, 96 13 30 04. V případě nepřítomnosti můžete zanechat vzkaz na záznamníku.

Daňový odpočet „úroků z úvěrů“ – dokončení

Aby mohl zaměstnanec uplatnit nárok na daňovou slevu, musí kromě podepsání „Doplňku k Prohlášení“ předložit mzdové účtárny doklady předepsané zákonem. Jedná se především o:

● **Smlouvu o úvěru** – nutno předložit ve všech případech odpočtu, platí trvale.

● **Potvrzení stavební spořitelny nebo banky o předpokládané částce úroků snížených o státní příspěvek** – nutno předložit ve všech případech odpočtu do 30 dnů po nástupu do zaměstnání a pak každoročně do 15. února.

● **Potvrzení stavební spořitelny nebo banky o částce úroků zaplacených v uplynulém kalendářním roce** – nutno doložit ve všech případech odpočtu a pak každoročně do 15. února.

V následujícím textu uvedu jednotlivé typy bytových potřeb tak, jak jsou definovány v zákoně č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZDP) a k nim příslušná potřebná potvrzení:

a) **Výstavba bytového domu, rodinného domu, bytu ve vlastnictví podle zvláštního předpisu, nebo změna stavby (nástavba, přístavba nebo stavební úprava, při nichž se zachovávají vnější půdorysná i výšková ohraničení stavby).** Vše za předpokladu, že kolaudační rozhodnutí nabude právní moci do 4 let od okamžiku uzavření smlouvy.

Doklady: **Výpis z listu vlastnictví** (originál nebo ověřená kopie), který dokazuje existenci nemovitosti a vlastníka. Vlastnictví předmětu bytové potřeby lze prokázat rovněž např. smlouvou darovací, kupní, kolaudačním rozhodnutím apod., ale toto je možné pouze u správce daně při podání daňového přiznání.

Pravomocné kolaudační rozhodnutí – předkládá se do 4 let od uzavření úvěrové smlouvy na výše uvedených bytových potřebách.

b) **Koupě pozemku, pokud na něm bude postavena stavba uvedená v písmenu a) s využitím úvěru na financování bytových potřeb za předpokladu, že na pozemku bude zahájena výstavba bytové potřeby podle písmene a) do 4 let od okamžiku uzavření úvěrové smlouvy.**

Doklady: **Výpis z listu vlastnictví**
c) **Koupě bytového domu, rodinného domu včetně rozestavěné stavby těchto domů nebo bytu, nebo bytu podle zvláštního právního předpisu, tzn. na základě kupní smlouvy, kterou je získáno vlastnické právo k nemovitosti.** Nevylučuje se ani koupě ideálního dílu rodinného domu.

Doklady: **Výpis z listu vlastnictví**
d) **Úhrada členského podílu právnické osobě, která byla založena za účelem výstavby a koupě domu nebo bytu, tj. zpravidla platba za získání práva užívat družstevní byt (ne však úhrada za užívání družstevního bytu zaplacená jinému členovi družstva).**

Doklady: **Potvrzení právnické osoby o trvání členství a užívání jejího bytu** – Předkládá se jen poprvé při uplatnění odpočtu v případě úvěru na složení členského podílu právnické osobě (např. bytovému družstvu).

e) **Údržba a změna stavby bytového domu, rodinného domu nebo bytu ve vlastnictví. (bytem ve vlastnictví se rozumí byt, k němuž se právní vztahy řídí zákonem 72/1994 Sb.) a bytů v nájmu nebo v užívání.**

Patří sem i údržba a modernizace rodinného domu nebo bytu provedená na vlastní náklad jejich nájemcem, modernizace provedená členem družstva vlastníků bytů, členem bytového družstva v družstevním bytě.

Doklady: **Výpis z listu vlastnictví** (nepředkládá se v případech, kde se nejedná o vlastnictví bytové potřeby, tj. při údržbě nebo změně stavby bytu pronajatého nebo v užívání).

Nájemní smlouva – předkládá se poprvé při uplatnění odpočtu v případech údržby nebo změny stavby pronajatého bytu.

Doklad o trvalém bydlišti – slouží k ověření shody trvalého pobytu a bytu, v němž je prováděna údržba nebo změna stavby. Předkládá se, jde-li o byt

v užívání nikoli ve vlastnictví nebo pronajatý

Co se rozumí bytem v užívání uvedu na příkladu. Ve většině případů je nájemní smlouva uzavřena na manžela a manželku. Jsou tedy nájemci, mohou uplatňovat odečet. Ale bydlí s nimi i např. syn, který je uživatelem, a podle původního znění zákona nemohl odečet uplatňovat. Nyní podle poslední novely může odpočet uplatňovat i tento uživatel.

f) **Vypořádání bezpodílového spoluvlastnictví manželů nebo vypořádání spoludědiců, v případě, že předmětem vypořádání je úhrada podílu spojeného se získáním bytu, rodinného domu nebo bytového domu.**

Jde o případy, kdy nemovitost je ve vlastnictví více osob. Ti se mohou dohodnout na zrušení spoluvlastnictví a vzájemněm vypořádání. Dohoda, pokud se týká nemovitosti, musí být písemná a musí být vložena do katastru nemovitostí. Nebo může spoluvlastnictví zrušit soud na základě návrhu jednoho ze spoluvlastníků. Na tyto případy, kdy tzv. „jeden vyplácí druhého“, je možno si vzít hypoteční úvěr a úroky uplatňovat jako odečitatelnou položku.

Doklady: **Výpis z listu vlastnictví**
g) **splacení jiného úvěru poskytnutého stavební spořitelny nebo bankou v souvislosti s úvěrem ze stavebního spoření nebo s hypotečním úvěrem a použitých poplatníků na financování bytových potřeb uvedených v písmenech a) až f).**

V této souvislosti jde o úvěr, který poskytne peněžní ústav na splacení dříve poskytnutých úvěrů

Důchodová problematika

Vzhledem k velkému množství telefonických i písemných dotazů z oblasti důchodového zabezpečení, které stále docházejí, vybírám další, které budou určitě zajímat i ostatní čtenáře DP-KONTAKTU.

1. Co znamená, že je důchod dvousložkový?

Podle zákona č. 155/1995 Sb. v platném znění se důchod skládá ze základní výměry (první složka důchodu) a z procentní výměry (druhá složka důchodu). Základní výměra je pro všechny druhy důchodů stejná a od července 1998 činí 1 310 Kč měsíčně, výše procentní výměry závisí na počtu pojištěných roků.

2. Náleží základní výměra ke každému důchodu? Pobírám starobní důchod a nyní jsem ovdovělá?

Obecně platí, že při souběhu starobního nebo například plného invalidního důchodu s vdovským důchodem náleží vyšší důchod v plné výši a z druhého polovina jeho procentní výměry. Základní výměra (nyní 1 310 Kč) náleží jen jednou, tedy k vyššímu důchodu.

3. Byla jsem s dítětem do 6 let doma. Do důchodu půjdu za 5 měsíců, kdy dovrším důchodový věk. V jaké výši se mi započte doba péče o dítě, 3 nebo 4 roky a nebo jen 80%, když je dítě již dospělé?

Zápočet doby péče o dítě se prodloužil ze tří na čtyři roky, i pokud je tato péče před 1. lednem 1996. I když některé náhradní doby se s účinností od 1. července 1998 skutečně započítávají pro důchod jen z 80 %, tato náhradní doba péče o dítě mezi ně nepatří. Budou se vám tedy započítávat plné 4 roky. Plně, tedy 100%, se započítává též doba péče o dítě ve věku do 18 let, je-li dlouhodobě těžce zdravotně postižené a vyžadující mimořádnou péči. Mezi náhradní doby, které se započítávají pouze z 80%, patří například: doba pobírání nemocenských dávek po ukončení výdělečné činnosti, doba pobírání plného invalidního důchodu, doba vedení v evidenci uchazečů o zaměstnání a podobně.

4. Kolik nyní činí částka, kterou si mohu vydělat, když pobírám starobní důchod a ještě neuplynula doba dvou let od vzniku nároku na tento důchod?

Můžete si vydělat maximálně 6 860 Kč hrubého. Částky životního minima stanovila vláda naposledy dne 23. února 1998, a to nařízením č. 42/1998 Sb. s účinností od 1. dubna 1998. Podle tohoto nařízení činí částka potřebná k zajištění živý a ostat-

překlenovacích a předhypotečních.

Všechny výše uvedené doklady platí trvale, nebyla-li jejich platnost časově omezena. Platnost smlouvy o úvěru jako dokladu je podmíněna tím, že zaměstnanec každoročně ve stejné lhůtě a při každé změně výše stanovených úroků předloží „Potvrzení stavební spořitelny nebo banky o zaplacených úrocích“, a to do 15. února následujícího roku po uplynutí zdaňovacího období. Pokud toto potvrzení nebude mzdové účtárně dodáno, bude provedeno zpětné dodanění za celé uplynulé zdaňovací období. Toto potvrzení musí přinést i ti, kdo nebudou žádat o roční zúčtování daňových záloh, i ti, kdo podávají daňové přiznání, ale u zaměstnavatele uplatňují odečet „úroků z úvěrů“. Mzdové účtárně je třeba předložit vždy **originál dokladu nebo notářsky ověřenou kopii.**

Zákonem taxativně určené doklady se předkládají zaměstnavateli jen tehdy, pokud **zaměstnavatel provádí odečet.** Pokud poplatník podává daňové přiznání, a daňový odečet „úroků z úvěrů“ si uplatní až v něm, zmíněné doklady se **k daňovému přiznání nepřikládají.** Teprve na výzvu finančního úřadu musí poplatník prokázat splnění podmínek pro odečet v daňovém přiznání.

Počínaje zdaňovacím obdobím roku 1999 bude poplatník, který uplatňoval u zaměstnavatele odečet úroků z **hypotečního úvěru od banky**, popřípadě z jiného úvěru poskytnutého bankou v souvislosti s **hypotečním** úvěrem, bude **povinen podávat daňové přiznání.** Tato úprava se nevztahuje na poplatníka, který uplatňuje odečet úroků z úvěru ze stavebního spoření nebo z jiného úvěru poskytnutého v souvislosti s úvěrem ze stavebního spoření.

Ing. Alena Vaňková,
zaměstnanecy odbor ředitelství

ních základních osobních potřeb pro jednotlivce 2 130 Kč měsíčně a částka potřebná k zajištění nezbytných nákladů na domácnost pro jednotlivce 1 300 Kč. měsíčně, t. j. celkem 3 430 Kč měsíčně. Dvojnásobek částky životního minima platné pro jednotlivce činí tudíž 6 860 Kč měsíčně. Hrubý příjem z výdělečné činnosti, při němž náleží výplata starobního důchodu do 2 let od vzniku nároku nesmí tedy překročit částku 6 860 Kč.

Vývoj částek životního minima je třeba stále sledovat, neboť pro nárok na výplatu starobního důchodu v kalendářním měsíci je rozhodná částka životního minima platná k prvnímu dni kalendářního měsíce.

Chcete-li znát odpovědi na některé další otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecy odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a s. – ředitelství. Adresa je Bubenská 1, 170 26 Praha 7.

Helena Bajerová,
odbor 90 340, ☎ 96 19 33 61

Staneme se adoptivními rodiči?

Tak to byl titulěk článku na šestnácté straně únorového DP-KONTAKTU. Vyzývali jsme k vytvoření sbírky na sponzorování jednoho ze zvířat v pražské zoo, se kterou je náš podnik spojen asi nejvíce lanovou dráhou přepravující desítky návštěvníků zahradu.

Dnes už můžeme na otázku z titulku odpovědět kladně. Výzva se setkala na některých pracovištích s kladným ohlasem, a tak s radostí oznamujeme všem zúčastněným, že do uzavěrky dubnového DP-KONTAKTU se nám podařilo vybrat částku 19 727 korun a další symbolické obnosy jsou na cestě. A tak věříme, že se nám podaří dosáhnout dvaceti tisíc. Začátkem dubna vstoupíme do jednání s vedením pražské zoo o tom, kterého jedince budeme sponzorovat.

Všem, kteří přispěli na sponzorování živého tvora patří dík a bližší podrobnosti o celé akci přinese květnový DP-KONTAKT. **-bda-**

31. část Zličín

„Zličín jest prastará ves, kdež kníže Břetislav I. dal r. 1045 klášteru Břevnovskému k šibenici odsouzeného člověka Keynu s jeho potomstvem, přidá k tomu potřebnou roli.“ Tak začíná zatím známá historie Zličína. Moc nechybí, aby byl Zličín nejzápadnější městskou částí, ale Praha 6 ji katastrálním územím Ruzyně o něco málo předstihla. Městská část Praha – Zličín vznikla v roce 1990,

protože její území, i když už bylo od roku 1974 součástí Prahy, stále spravoval místní národní výbor. Tvorí ji dvě katastrální území, Zličín a Sobín. Zličín, jak jsme již uvedli, je poprvé doložen v roce 1045 a jeho pojmenování je dáváno do souvislosti se slovem zlý. Má-li jméno souvislost s oním Keynem odsouzeným k smrti, se můžeme jen domnívat. Musíme ale upozornit, že listina, ve které se



o Zličínu hovoří je snad padělkem ze 13. století. Majitelů se tu během staletí vystřídal mnoho a jejich jména většinou nepatřila k nejznámějším rodům. Z těch zajímavějších si uvedme alespoň Žďárské ze Žďáru (v 16. a 17. století), v r.1699 se ves dostala k tachlovickému panství a později se vlastníky Zličína stali majitelé vsutku urozeného původu – v r.1732 toskánská vévodkyně Marie Anna Františka, 1741 ovdovělá vévodkyně bavorská Marie Anna Karolina a v roce 1805 Zličín od bavorských vévodů odkoupil rakouský arcivévoda Ferdinand, po kterém ho zdědil jeho syn Leopold. Po zavedení obecního zřízení 17. března 1849 se stal Zličín samostatnou obcí, v letech 1864 – 1891 byl spojen ještě s Třebonicemi a s Chaby. Sobín má historii mladší a první zmínka o něm pochází z roku 1288 a vyplývá z ní, že předtím patřil plaskému klášteru. I tady se střídali majitelé, patřil také klášteru sv. Kateřiny na Novém Městě, Hospřidovi z Hostivice, Zikmundovi Chrtínovi z Chrtínova a Žďárským ze Žďáru a býval pak i součástí tachlovického panství. Po vzniku moderních obcí se stal samostatnou katastrální obcí, příslušnou do místní obce Hostivice. Později (zatím nemáme doloženo přesně kdy) se stal samostatnou místní (politickou) obcí a své postavení si udržel až do roku 1960, kdy byl připojen ke Zličínu a v jeho rámci v roce 1974 i ku Praze. K Sobínu patří i samotná Sobínka, bývalý hostinec, ležící v ostré zatáčce, kde se Hrozenkovská ulice mění v Hostivickou. Ve Zličíně bychom marně hledali nějakou významnější architektonickou historickou památku, a tak jedinou je barokní výklenková kaple z roku 1776 v Sobíně. Sobín byl přifařen k blízkému hostivickému chrámu sv. Jakuba, zato Zličínští museli až do vzdáleného libockého kostela sv. Šebestiána a Fabiána. Také

ostatní úřady vlastně Zličín i Sobín po mnoho let spíše oddělovaly než spojovaly. Sobínští měli poštu v Hostivici (zřízena 1869) a Zličínští v Řepích (1909). Na přelomu století měl Sobín sídlo politického okresu na Kladně a soud v Unhošti, Zličín měl okresní hejtmánství i soud na Smíchově. V té době žilo ve Zličíně 526 obyvatel ve 44 domech a už stálo i prvních 7 domků pro 113 obyvatel osady zvané Radost. V Sobíně na počátku století jen 14 domů a žilo v nich 139 lidí (včetně samoty Sobínka). V moderní době vyrostlo ve Zličíně i menší sídlíště. Zatímco Sobín si dodnes ponechal charakter zemědělské vsi, Zličín se v průběhu let proměnil v průmyslovou obec. Zejména ve východní a později i jižní části katastru vyrostla řada průmyslových podniků.

Zličín těžil z poměrně výhodné polohy v blízkosti plzeňské státní silnice. Už v polovině 18. století tudy jezdily poštovní spoje. Moderní hromadnou dopravu ale pochopitelně přinesla, podobně jako v jiných částech Prahy, až železnice. Od roku 1872 západním okrajem zličínského katastru projížděla větve Buštěhradské dráhy a ve Zličíně byla manipulační zastávka. Teprve 16.9.1872 se stala řádnou železniční stanicí (staniční budova byla postavena až v roce 1898), uváděnou ovšem v jízdních řádech pod jménem Řepy. Železniční správa totiž při pojmenování stanic a zastávek příliš nedbala, na kterém katastru leží a názvy volila zejména podle blízkosti zastávky. A podle tohoto kritéria zvítězily Řepy. Teprve v roce 1924 byl zaveden kompromisní název nádraží: Řepy – Zličín, v roce 1937 se dráhy vrátily k samotnému jménu Řepy a teprve v roce 1951 byla stanice pojmenována podle katastrální příslušnosti – Zličín (od r.1976 Praha–Zličín). Příliš mnoho vlaků ale dnes spojení s Prahou už nezajišťuje (4; většina spojů jezdí v úseku Zličín – Hostivice). V roce 1937 jezdilo v úseku Zličín – Smíchov 7 párů vlaků, nejvíce vlaků tu jezdilo v roce 1949 (10 párů). Zato autobusová doprava Zličínským zajišťovala celkem slušné spojení. Už v roce 1927 je doložena soukromá autobusová linka z Košíř přes Řepy a Zličín do Sobína. Zanikla zřejmě v roce 1930. V té době už bylo možné dojet si k Bílému Beránku na autobus stodůlecké obce či na autobus Autodopravní společnosti, jezdící do Prahy z Mořiny přes Ořech, Řeporyje a Bílý Beránek do Košíř. Pozadu ne-

zůstaly ani Československé státní dráhy, které zřídily hned dvě autobusové linky z Kladna a obě mohli Zličínští použít. Obě končily na Staroměstském náměstí, jedna jezdila přímo přes Sobín a Zličín (č.906d), druhá po Plzeňské přes Hořelice. Podobnou trasou jezdila i soukromá linka J. Müllerové (č.2032). Kromě těchto spojů tudy jezdily linky do Berouna a Plzně. O koncesi k provozování autobusové linky alespoň na Radost se ucházely v roce 1930 také Elektrické podniky, ale Zemský úřad jejich žádost zamítl. Jezdily jen na lince N v úseku Zámečnice – Motol, později alespoň k Bílému Beránku, od r.1933 jen do zastávky Háje. Petici o prodloužení na Radost v roce 1935 podepsalo 320 lidí. Marně. V souvislosti s prodloužením tramvajové tratě k motolské vozovně jelo „enka“ 30. listopadu 1937 naposledy. Z této doby jsou známy i některé statistické informace o spojení Zličína (ze zastávky Radost) s Prahou. ČSD zajišťovaly 7 spojů na své lince Beroun – Praha a 5 spojů na lince Kladno – Praha (přes Sobín). Kromě toho jezdilo 8 spojů soukromé linky Beroun – Praha, jejímž koncesionářem byl Josef Brabec. Jízdné na všech linkách z Radosti na Zámečnici stálo 2 koruny. Stejnou částku zaplatili i ti, kteří jeli stodůleckou linkou Autodopravní společnosti od Bílého Beránka. Z mnoha poválečných linek ČSAD uvedme alespoň linku zavedenou v roce 1952 pod číslem 01115, která jezdila ze smíchovské Stroupežnického ulice, tedy od Anděla, přes Motol, Zličín a Řepy na Bílou Horu ke konečné tramvaje, některé spoje až k ruzyňskému letišti. Tato linka vlastně tvořila základní dopravní obsluhu vlastního Zličína až do roku 1970. Zličín v té době patřil mezi několik málo obcí, které obsluhoval pražský Dopravní podnik, i když ležely za hranicemi města. Dne 30. června 1969 vyjela poprvé zdejší typická linka č. 164, tehdy v trase Bílá Hora – Řepy – Zličín – Motol. Svůj směr několikrát částečně změnila, dnes končí u stanice metra Nové Butovice. Druhou typickou linkou Zličína byla „dvětřicetadešátsedmička“. Začala jezdit v roce 1981 a jejím úkolem bylo zajis-

tit dopravu do Sobína. Několikrát změnila trasu a z někdejšího směru Sobín – Bílá Hora dnes zbyl jen úsek Sobín – Zličín, znamená však pro sobínské obyvatele přímou vazbu na metro. V roce 1983 vznikla linka s neobvyklým označením X700 a zajišťovala spojení mezi stanicí metra Hradčanská a podnikem Stavební stroje Zličín. Měla specifický charakter, a proto byla v roce 1984 zařazena mezi účelové linky pod číslem 456. O dva roky později se změnila v běžnou špičkovou linku č.260 a byla současně prodloužena až do zastávky Sídliště Zličín. V roce 1988 byla zrušena. Dnes Zličín obsluhuje i několik linek příměstské dopravy v rámci systému Pražské integrované dopravy. Nej důležitějším dopravním prostředkem Zličína je dnes ale metro. Od 11. listopadu 1994 tu má konečnou stanicí jeho linka B a na zličínském katastru vzniklo i důležité třetí depo. U stanice metra vznikl důležitý terminál autobusových linek.



Foto: Josef Karel

Na závěr ještě připomeňme, že ve Zličíně dnes stojí nový závod na výrobu tramvají, původně ČKD Tatra, dnes ČKD Dopravní systémy, a.s. V něm vznikají nejen tramvaje, ale kompletují se i první největší vlaky pražského metra M1. Pro úplnost dodáme, že na území tohoto podniku je i krátká zkušební tramvajová trať, takže vlastně i ve Zličíně jezdí tramvaje. První tramvaje se tu montovaly v roce 1993.

Na závěr ještě připomeňme, že ve Zličíně dnes stojí nový závod na výrobu tramvají, původně ČKD Tatry, dnes ČKD Dopravní systémy, a.s. V něm vznikají nejen tramvaje, ale kompletují se i první největší vlaky pražského metra M1. Pro úplnost dodáme, že na území tohoto podniku je i krátká zkušební tramvajová trať, takže vlastně i ve Zličíně jezdí tramvaje. První tramvaje se tu montovaly v roce 1993.

P. S. Touto 31. částí končí náš seriál o obcích připojených ku Praze v roce 1974 a o jejich dopravě. S tematikou dopravní obsluhy městských částí se však neloučíme. Od příštího čísla DP-KONTAKTu zahájíme druhou řadu, věnovanou obcím připojeným v roce 1968.

Máte příležitost zvýšit si kvalifikaci

Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště otevírá pro pracovníky s ukončeným učením oborem večerní tříleté nástavbové studium v oborech:

- dopravní provoz,
- provozní elektrotechnika.

Ke studiu oboru dopravní provoz se mohou hlásit pracovníci vyučení v oborech: zámečnick, nástrojář, obráběč kovů (univerzální obrábění, soustružení, frézování, broušení), strojný kovář, klempíř (strojírenská výroba, stavební výroba), strojný mechanik (stroje a zařízení, ocelové konstrukce), strojný mechanik (vrtné soupravy, energetická zařízení, stavební stroje, traťové stroje, lodní doprava), mechanik opravář (lesní stroje a zařízení, silniční moto-

rová vozidla) a mechanik (zdvihací zařízení, chladicí zařízení, stroje a zařízení).

Ke studiu oboru provozní elektrotechnika se mohou hlásit pracovníci vyučení v oborech: mechanik (vážící zařízení, zdvihací zařízení, chladicí zařízení, stroje a zařízení, elektrotechnika, měřicí přístroje a zařízení, administrativní technika), elektrikář (slaboproud, silnoproud), elektromechanik (sdělovací a zabezpečovací technika, rozvodná zařízení, stroje a zařízení), mechanik elektronických zařízení a autoelektrikář.

Potřebné informace o studiu vám budou zodpovězeny na telefonních číslech 22 51 24 69 a 231 79 92.

Termín k podání přihlášky k večernímu nástavbovému studiu je pátek 30. dubna 1999! -red-

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 2: První díl naší soutěže v roce 1999 vás zavedl na pravý břeh Vltavy, přesně na dvoukolejnou smyčku Braník – Lomy, která byla zprovozněna v roce 1929. Zmíněná smyčka sloužila do roku 1933, kdy byla trať prodloužena k Ledárnám.

Podle počtu odpovědí se nejednalo o náročný úkol. Do konce února jich přišlo na naši adresu více než tři desítky. Drtivá většina odpovědí byla správných, a tak muselo přijít ke slovu losování. Na redakční radě 11. března se usmálo štěstí na trojici František Zahnáš, Jaroslav Veselý a Karel A. Friedrich, kteří od nás obdrželi knihu Stanislava Linerta „Vozidla pražské tramvajové dopravy“. Všem zúčastněným děkujeme za zaslání odpovědí a výhercům srdečně blahopřejeme!

A máme před sebou další historickou fotografii. Bude to zřejmě tvrdší oříšek než v únorovém čísle, ale my věříme, že si s nástrahami snadno poradíte a poslat správnou odpověď nebude neřešitelný problém. Na vaše odpovědi budeme čekat do 30. dubna letošního roku. Trojici správných a zároveň šťastných řešitelů odměníme skutečnou dopravníčkou la-

hůdkou. Není to tak dávno, co se na knihkupeckých pultech objevily „Tramvaje v České a Slovenské republice aneb Od koňky k nízkopodlažnímu vozu“ od kvarteta autorů, Gerharda Bauera, Pavla Fojtíka, Ludvíka Losose a Ivo Mahela. K výše zmíněné knížce přidáme drobné propagační předměty Dopravního podniku.

Pokud již víte nebo alespoň tušíte, kde v Praze byla pořízena uveřejněná fotografie, neváhejte a pošlete nám odpověď do konce dubna. Adresu pravidelní čtenáři již znají, ale raději připomínáme: DP-KONTAKT, Bubenská 1, 170 26 Praha 7. Čekáme na vaše korespondenční lístky, pohledy či dopisy označené slovem „SOUTĚŽ“. Pokud nechcete utráčet za poštovné, využijte vnitropodnikovou poštu, která je zdarma, stačí pouze vaši zásilku označit DP-KONTAKT, 90 014, Drahobejlva 48. Také můžete využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti označenou DP-KONTAKT (v sousedství vrátnice).

Již poosmnácté vám pokládáme otázku – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

Napsali o nás

MF Dnes (9. 3. 1999)

Lidé v petici nesouhlasí s pruhem určeným jen pro městské autobusy

Město podle svých zásad dopravní politiky prosazuje preferenci městské hromadné dopravy před dopravou individuální, ale konkrétní kroky většinou narážejí na odmítavý postoj lidí z okolí. Například obyvatelé a podnikatelé z Vrchlického ulice se obávají toho, že by kvůli jízdnímu pruhu vyčleněnému pouze pro městské autobusy přišli o parkovací místa pro své automobily. Na podporu svých požadavků proto sepsali i petici adresovanou magistrátnímu odboru dopravy. Dopravní odborníci však oddělení veřejné a individuální dopravy vítají, protože autobusy nemusí stát v kolonách vozů a jezdí plynuleji.

MF Dnes (9. 3. 1999)

Nuselský most je opravený, výluky provozu metra končí

Tubus Nuselského mostu, kterým projíždějí vlaky metra, je po čtrnácti víkendových výlukách opravený. Cestující na trase C se už nemusí obávat o sobotách a nedělích nepříjemného přestupování na náhradní autobusovou dopravu mezi stanicemi I. P. Pavlova a Pražského povstání. Uvnitř mostu budou vlaky metra jezdit ještě nějakou dobu omezenou rychlostí, ale přestupování vynucené výměnou poškozených nosníků pod kolejnicemi již definitivně skončilo. Metrostav sice původně počítal s tím, že bude ocelový rošt uprostřed Nuselského mostu opravovat celkem dvacet sobot a nedělí, rekonstrukce by v takovém případě skončila až v červnu, ale nakonec se podařilo délku opravy výrazně zkrátit.

MF Dnes (10. 3. 1999)

Při opravě mostu to všem klapalo

Chtěl bych se vyjádřit k akci Dopravního podniku hlavního města, a to k výluce na Nuselském mostě. My Pražáci málokdy máme důvod chválit Dopravní podnik, ale v tomhle případě si myslím, že je tady jasný případ výjimky, protože ta výluka byla pro každého, kdo pravidelně tu linku používá, nepřijemná, ale na druhou stranu byla skvěle zvládnutá. Fungovalo to, klapalo po všech stránkách – chytře, inteligentně.

Vybral ing. Jan Urban

MHD ve světě

SANTIAGO (Chile): GEC Alsthom zvítězil ve výběrovém řízení na dodávku šesti sedmivozových vlaků metra. Vozový park v Santiagu tak vzroste od zahájení provozu v roce 1978 na 438 jednotek.

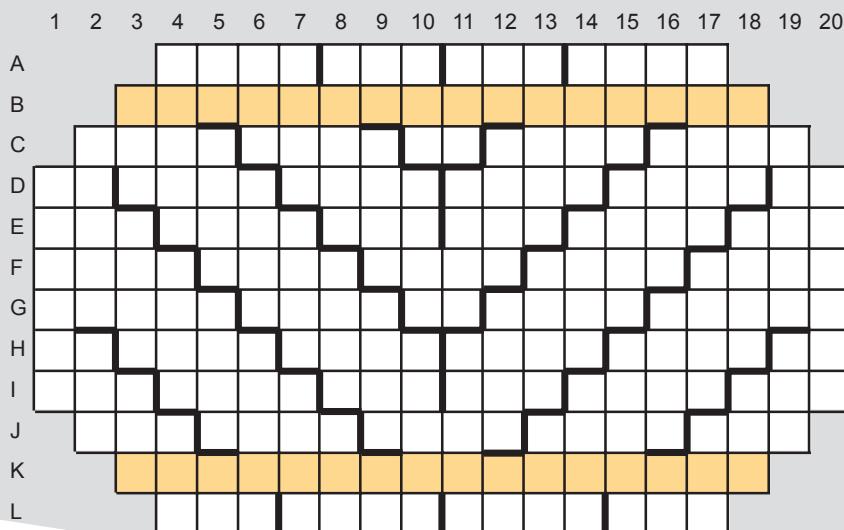
-paf-

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

Tajenka z čísla 3: Láska nám musí chutnat, nikoli nás jen dráždit. (G. D'Annunzio)

VODOROVNĚ: A. Japonský zápas; předložka; čajová růže; mořský korýš. – B. 3. díl tajenky. – C. Náš PZO; zkouška; značka india; ansámbl; hyření. – D. Značka miliampéru; náradí (slangově); řídké tkanivo; důmysl; čínský peníz; značka niklu. – E. Úřad (zastarale); italské město; usazenina; hubovat; šumivé víno; oděv. – F. Průběh; italská měna; 2. díl tajenky; šprým; druh lososa. – G. Asiat; bojové vozidlo; značka arsenu; jihoamerický hlodavec; asijský jelen. – H. Iničiály zpěvačky Pilarové; mužské jméno; přirozený úbytek; komoutnice; druh nápoje; iničiály herce Kaisera. – I. Oddělená část; druh pásovice; část utkáni; číslovka; senoseč; pouze (slovensky). – J. Část dne; dravec; německý filozof; malý dámský klobouček; spodek nádoby. – K. 1. díl tajenky. – L. Označení dálkové nákladní přepravy; antická hra v kostky; ryba; Olga (domácky).

SVISLE: 1. Talek. – 2. Pražský ostrov; Kartaginec. – 3. Nový měsíc; otec; solmizační slabika. – 4. Světová strana; umělecký směr; smysl. – 5. Dovednost; dravec (slovensky); slaná minerálka; 501 (římsky). – 6. Šachová prohra; záblesk světla; nehoda. – 7. Ojezdít; pálenka z rýže; starší značka vaty. – 8. České město; rádce Mohameda; žlutavý prášek. – 9. SPZ Rokycan; nápor; poloha cvičence; citoslovce podivu. – 10. Části hlavy; český básník; druhá tráva. – 11. Ukazovací zájmeno; střední část kládi; kobylka. – 12. Název písmene; studijní pobyt; potřeba pytláka; značka vápníku. – 13. Ochoz; teskná píseň; puls. – 14. Citoslovce klepání; chyby (obecně); pražský herec. – 15. Čapkov drama; japonský kláš-



ter; místo věčných trestů. – 16. Zkratka abvoľtu; skutečnost; trhací nálož; SPZ Ústí nad Labem. – 17. Vízitka; opojný nápoj; číslovka. – 18. Litinový plát; slabé světlo; jiní (slovensky). – 19. Bájný český kníže; tibetský kultovní objekt. – 20. Evropanka.

Pomůcka: apar, obo, tael, tela

PaedDr. Josef Šach

Maturanti SPŠ dopravní a SOU roztančili Lucernu

Večer v úterý 23. února 1999 patřil velký sál pražské Lucerny maturitnímu plesu žáků a studentů SPŠ dopravní a SOU.

V tomto školním roce ukončí maturitou svá studia 36 žáků SPŠD, kteří studují v oborech elektronické počítačové systémy a management v dopravě a přepravě. V SOU bude maturovat 28 žáků čtyřletého studijního oboru mechanik elektronik a 97 žáků dvouletého denního nástavbového studia oborů dopravní provoz, provozní elektrotechnika a propa-

kenrolu od dvou dvojic na vysoké evropské úrovni.

V dubnu všechny maturanty čeká písemná část jejich maturity, v květnu pak ústní zkoušky.

Přejeme všem úspěch a šťastné vykoření do života.

Redakční poznámka na konec: Při srovnání s předšestými ročníky se nejen zvětšily rozměry plachty na chytání peněz, ale také počty kuřáků především mezi mladými, letos kouřil skoro každý.

–sou– (redakčně upraveno)

Maturitní ples ve verších

Jak vnímali plesovou atmosféru, ti, jejichž to byl ples? Studenti ze třídy PD2 to sdělují dokonce ve verších. Takže exkluzivně pro DP-KONTAKT **Velký den**

Sešli jsme se všichni tady,
stejně v sále mezi davy.
Léta jsme se těžce dřeli,
učili se, zpitoměli ...
Teď máme ten pocit pravý,
na hrudích nám šerpy vlají.
Z rukou našich profesorů dostalo se nám té pocty,
za to s nimi tanec dáme, nepolámeme jim kosti.
Později to zpečetíme láhvi **skotské whisky**,
aby se nám u maturit nelepiły pysky.
S „plachtami“ pak obešli jsme sál,
děkujeme každému, kdo nám prachy dal.
A až škola skončí, milí lidé,
za ty „drobné“ půjdeme pit,
zavzpomínat na ty chvíle,
kdy museli jsme – nebo mohli – jenom
touto školou žít.

Poté sólo pro rodiče,
každý toho svého k tanci vzal...
Zábava se rozproudila,
začal pro nás pravý bál.
Všechno skvělé jednou skončí,
skončil i náš velký den.
Kalendář se rychle točí,
přijde jiný „velký den“.
Víme, že ten také skončí ...
doutáme, že vyhrajem.

Za přispění třídního kolektivu si zaveršovali

Honza Dolejší a Jirka Napravil



Foto: Marie Vrancíková

gace. Předznamenáním maturit je pro žáky končících ročníků již tradiční maturitní ples. Nejinak tomu bylo na „průmyslovce“ a „učňáku“ letos. Plesalo se tradičně v Lucerně, která se zaplnila plesově oděnými a svátečně naladěnými maturanty, jejich rodiči i přáteli. Samozřejmě nechyběli jejich učitelé a přišli se podívat i představitelé Dopravního podniku hl. m. Prahy, a s.

A jaký to byl ples? Hezký! Vše proběhlo jak mělo – slavnostní předtančení, stužkování maturantů, sólo pro kantory i pyšné rodiče, jejichž dcery či synové končí v letošním roce svá studia. Ještě kytice pro třídní učitele a pak nezbytná sprcha drobných, ale i papírových peněz pro štěstí házených do připravených plachet, které jsou rok od roku větších rozměrů. Ještě společná fotografie na památku a už se začalo tančit. A tančilo se až do druhého dne, parket byl zaplněn až do 1 hodiny po půlnoci. Kolem 23 hodiny bylo zpestření, neboť na taneční ploše proběhly velmi zdařilé ukázky sportovního ro-

Vlastníma očima Co je všechno možné?

Každý měsíc přináší situace, nad kterými doslova zůstává rozum stát. Vždy se sám sebe ptám, kdo nebo co je na vině tohoto stavu. Hledání je dlouhé a odpověď nebývá jednoznačná. Vždyť posuďte sami.

Sobotní dopoledne, ostré jarní slunce dokazuje, že se blíží všeobecně oblíbenější část roku a stojím na jedné železniční stanici v okolí Prahy. Známi ji dobře, neboť jsem zde strávil několik dlouhých chvil při pracovních či studijních povinnostech. Asi pět minut po pravidelném příjezdu hlásí výpravčí, že vlak do Prahy bude asi patnáct minut opožděn. Pro ty, co situaci znají, nic zvláštního. Za nějaký čas se ozve, že se zpoždění zvýšilo na třicet minut. Mnoho případných cestujících se vydalo na cestu k domovu, ti co vydrželi půlhodinové martyrium byli šokováni další zprávou, vlak nepojede pro poruchu soupravy, náhrada žádná, musíte si počkat dalších třicet minut na příští spoj. Hlášení zakončila omluva. Člověku se honí hlavou myšlenky, zda situace byla vyřešena ideálně. Mnozí z těch, co chtěli využít veřejné dopravy, mají zase o jeden důvod více, proč s ní nejezdí.

Páteční pražský večer, využívám služeb tramvajového polonočního provozu a na Senovážném náměstí jsem překvapen. Z tramvaje zastavující na pár chvil z niče nic vyskakují dva mladíci. Od zastávky minulé to máme jen pár desítek metrů, v rychlosti vzpomínám, kolikrát jsem již tento úsek šel pěšky a jak dlouho mi to trvalo. Pro mladého a zdravého člověka, jako byli ti dva mladíci ani ne pětminu-

tovka. Skutečně žijeme v tak hektické a úspěšné době, že musíme uspořit i jen několik desítek sekund?

Možná uplynula půlhodina nebo něco málo více a sedím v autobuse, blížícím se k zastávce. Divka, která chce opustit téměř liduprázdný vůz, vstane a postaví se ke dveřím. Řidič zajede do zastávkového prostoru, ale neotevře dveře a vydá se na další cestu. Ptám se, proč, vždyť dívka chtěla vystoupit na normální zastávce a svůj úmysl jasně projevila. Z následující zastávky se vydává zpět, její cesta k domovu je o několik stovek metrů delší. Zajímavé je sledovat i její reakce. Ani nehne brvou. Ani nepřemýšlím, jak by se zachovala dvojice mladíků, se kterými jsem cestoval před chvílí.

Stanice metra Florenc je jak známo přestupní, linky A a C jsou spojeny poměrně dlouhým eskalátorem, v poslední době se mi dvakrát stalo, že nefungoval, a tak velké množství našich klientů bylo vystaveno zkoušce fyzické kondice. Jsme je, ale téměř zkouškám, oprávněně vystavovat? Myslím, že nikoliv. Čekal jsem, že se za několik málo okamžiků eskalátor rozběhne, ale chybá. Stačím vyjít až nahoru a eskalátor stále stávkuje, hrozen lidí stojící dole se stále zvětšuje... Opět se mi honí hlavou slovíčko proč, vždyť eskalátory jsou sledované a oprávněný pracovník může v několika sekundách zasáhnout. Bohužel při mých cestách se tak nestalo.

Nezbývá než popřát krásné jaro a co nejméně popisovaných situací.

–bda–

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V dubnu 1999 oslavuje 84. narozeniny:

Josef Sehnal – Ř, odbor staveb (59).

V dubnu 1999 oslavuje 76. narozeniny:

Josef Barták – A, garáž Kačerov (28).

V dubnu 1999 oslavuje 69. narozeniny:

František Lhoták – A, odbor správní (34).

V dubnu 1999 oslavuje 66. narozeniny:

Karel Bláha – A, garáž Řepy (30).

V dubnu 1999 oslavuje 65. narozeniny:

Vlasta Exnerová – M, služba elektrotechnická (16).

V dubnu 1999 oslavují 60. narozeniny:

Václav Bukovaz – A, DOZ Hostivař (35),
Jaroslav Hazuka – A, garáž Dejvice (27),
Jiří Jandera – A, úsek ředitele o. z. (34),
Josef Kalaš – ED, provozovna Hloubětín (20),
Josef Mrštík – ED, prov. opravná tramvaj (33),
Karel Ott – A, garáž Kačerov (30),
Bohumil Šimůnek – ED, provozovna měřírny (30),
Pavel Šatal – M, služba staveb a tratí (10),
Milan Štěpanovský – ED, prov. Hloubětín (31),
Emilián Zajíček – M, služba elektrotechnická (25).

V dubnu 1999 oslavují 50. narozeniny:

Pavel Arnet – M, technický úsek (22),
Václav Bělík – M, služba ochran. systému (21),
Adolf Bouček – M, služba staveb a tratí (25),
Lubomír Červený – ED, odbor provozu (18),
Jan Douša – A, garáž Vršovice (24),
Alena Fialová – ED, odbor obch. zásobovací (30),
Marcela Hájková – M, sl. technolog. zařízení (10),
Václav Havlík – ED, provozovna Žižkov (32),
František Hejl – M, služba technolog. zařízení (25),
Zdeněk Jakoubek – M, sl. ochran. systému (20),
Anna Jiráňková – M, služba staveb a tratí (19),
Matěj Kolpek – A, dopravní úsek (14),
Hana Křížová – M, ekonomický úsek (13),
Vratislav Linhart – M, úsek dopravní (26),
Danuše Mitterbachová – A, dopravní úsek (31),
Václav Petr – M, služba elektrotechnická (25),
Pavel Píza – M, úsek dopravní (11),
Václava Pravdová – ED, odb. ekonom. informace (15),
Jiří Přibáň – M, sl. sdělov. a zabezpečovací (17),
Václav Pscheidl – ED, odd. údržba a služby (32),
Karel Řejha – ED, provozovna Hloubětín (15),
Miroslav Sáček – A, garáž Vršovice (21),
Petr Skramuský – M, služba elektrotechnická (21),
František Šima – ED, odb. provozně technický (32),
František Šima – Ř, odbor přepravní kontroly (31),
Ladislav Šindelář – M, sl. technolog. zařízení (29),
Zdeňka Šišpelová – ED, odb. obch. zásobovací (24),
Zdeňka Vacková – ED, odb. ekonom. informace (25),
Jiří Vondrouš – M, služba vozov. hospodářství (15),
Josef Zámýslický – ED, prov. opravná tramvaj (30).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slavi stejné jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Eliška Bubníková – M, služba staveb a tratí (12),
Ludmila Hořejší – ED, prov. opravná tramvaj (29),
Josef Kábrt – ED, provozovna měřírny (34),
Jaroslav Kouba – M, služba elektrotechnická (24),
Karel Obermajer – A, garáž Dejvice (30),
Zdeňka Pavlíčková – ED, odbor prov. technický (29),
Schleifová Jana – ED, provozovna Motol (32).

Do invalidního důchodu odešli:

Petr Cmero – ED, provozovna vrchní stavba (10),
Vladimír Lorenc – ED, prov. vrchní stavba (12),
Zdeněk Šedina – ED, odbor prov. dispečink (24).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

4. února 1999 nás ve věku 55 let opustil pan Josef Harazín – M, služba staveb a tratí, který u DP pracoval 18 let.

12. února 1999 nás náhle ve věku 48 let opustil pan František Kouba – ED, provozovna opravná tramvaj, který u DP pracoval 30 let.

25. února 1999 nás ve věku 50 let opustil pan Miroslav Kučera – A, DOZ Hostivař, který u DP pracoval 18 let.