

Pohár zůstal po čtyřech letech opět v Hostivaři

Vyrovnané boje, tentokrát i ostré zákroky, které rozhodčí museli trestat žlutými nebo červenými kartami. To vše umocněno velkým finálovým dramatem, kdy o vítězi musely rozhodnout až střely ze značky pokutového kopu, ale také protest proti neoprávněnému startu jednoho z hráčů. Takový byl VI. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele, odehraný 16. června na hřišti v hostivařském areálu.

Největší radost se po téměř jedenácti hodinách litých bojů zračila v očích hráčů domácího týmu, Elektrických drah I. Po čtyřech letech mohli naplnit putovní pohár pěkným mokem a slastně vychutnávat pocit vítězů. Tentokrát v nových dresech, černomodrých, nápadně připomínajících barvy milánského Interu.

Při střelách z bílé značky vzdálené jedenáct metrů od brankové čáry měli zástupci Elektrických drah lepší nervy než jejich kolegové z Metra. Svůj triumf postavili domácí na výborné defenzivě, za 150 minut nedostali ani jednu branku, ve středu pole tvrdil muziku Robert Stehlík, který také neomylně proměňoval pokutové kopy v rozhodujících fázích vyřazovacích bojů. V útoku byl nejnebezpečnějším hráčem Josef Balužinský, střelec dvou gólů.

Tým Elektrických drah I je prvním týmem v nedlou-

hé historii turnaje, kterému se prestižní klání podařilo vyhrát třikrát. Po prvních dvou triumfem v letech 1996 a 1997 přišla hubená léta a letos opět suverénní cesta za vítězstvím.

Poražení finalisté, celek Metra I, potvrdili standardně výborné výkony, vždyť už potřetí si odnesli pohár za druhé místo, k tomu musíme přičíst jedno první, třetí a čtvrté místo.

Nejmenší pohár putoval do rukou nejmladší generace, zastupující Střední průmyslovou školu, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s., jak zní oficiální název vzdělávacího zařízení zřízeného naší společností. Oproti minulému roku chybělo mladíkům více osobností. Už podruhé nejlepší střelec turnaje Michal Vrbka na vše nestačil. Střelecké boty si pořádně nazul až v duelu o třetí místo proti neškodnému ředitelství, kterému nasázel čtyři branky a podruhé převzal z rukou generálního ředitele pohár určený nejlepšímu střelci.

Účastí mezi kvartetem nejlepších týmů překvapilo ředitelství, naopak více se čekalo od dvou týmů Autobusů, které v závěru bojovaly pouze o páté místo. Pro všechny týmy od čtvrtého místa níže bylo největším problémem vstřelit branku, a to podstatně snižovalo jejich ambice.

Šestý ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele je za námi, pomalu mohou začít přípravy na další vydání, už sedmé v pořadí, které bude odehráno v červnu roku 2002 opět v hostivařském areálu.

Konečné pořadí VI. ročníku fotbalového turnaje:

1. Elektrické dráhy I,
2. Metro I,
3. SOU,
4. ředitelství,
5. Autobusy I,
6. Autobusy II,
7. Metro II,
8. Elektrické dráhy II.

Podrobnosti z fotbalového turnaje připravili Martin Jágr, Milan Křiml a Petr Malík



Generální ředitel předává dvojici pohárů kapitánovi vítězného družstva.



Radost týmu Elektrických drah I po vítězství v turnaji.



Střelec Elektrických drah I proměňuje pokutový kop, vítězství domácích je na dosah.



Dopravní podnik a budova v Bubenské ulici

3



O co se stará služba technologických zařízení?

6 až 7



Kontrola kvality

14



110 let pražských elektrických drah

Příloha

Z obsahu

Pokud se v této době zajdete podívat do Hlubočep, spatříte zbrusu novou, avšak zatím nepoužívanou tramvajovou smyčku. Jsou do ní vloženy už také výhybky pro budoucí tramvajovou trať na Barrandov. Věřili byste tomu, že už to je šestá podoba zdejší konečné?

Z tohoto počtu se u prvních tří podob „kuplovalo“, jak se slangově říkávalo manipulaci s vlečnými vozy při obracení vlaků v místech, kde nebyla kolejová smyčka nebo trojúhelník. Nejstarší období si patrně už mnoho lidí nepamatuje, ale protože tady smyčka vznikla až v roce 1962, jistě alespoň třetí kapitolu zdejší historie mnozí z těch, co sem někdy zavítali, znají.

Až do osmdesátých let 20. století to tady vypadalo jinak. Ulice Na Zlíchově pokračovala přes závoary a měni-

„Kuplování“ v Hlubočepích? aneb Šestá podoba hlubočepské konečné

straně (jezdilo se vlevo) odpojila osádka vlečný vůz a motorový zajel za křížový přejezd a přes levé výhybky přešel na druhou kolej. Průvodčí pak spustili vlečný vůz také za přejezd a motorový se pro něj přes přejezd vrátil.

Zpočátku bylo místo za přejezdem zároveň nástupní zastávkou, ale protože se nastupováním cestujících blokovala druhá kusá kolej, která sloužila k odstavení rezervních vlaků, odehrávalo se později nastupování velmi nebezpečně často přímo na vozovce frekventované silnicí.

Druhá kapitola zdejší konečné se začala psát v listopadu 1936. Nepříznivý stav si vyžádal významnější rozšíření ulice na úkor zdejší skály, původní 25 metrů dlouhé vlastní těleso se prodloužilo na 100 metrů a vzniklo zde i dostatečně široké nástupiště. Koleje tu i nadále zůstaly dvě, ale původní křížový přejezd nahradily dva, pravý a levý. Výstupní i nástupní zastávka byly ještě před nimi, pravá kolej v koncovém úseku opět byla jen odstavná. Manipulace se změnila. Motorový vůz po odpojení vlečného (vlečných) přešel prv-

záchod. K autobusové konečné se chodilo po novém chodníku podchodem pod železniční trať. Zdálo by se, že na obyčejné smyčce, kde končí jediná linka, nemůže být už nic zajímavého. Přesto se i tady krátce prováděla manipulace, která se také dá nazvat „kuplováním“. A to s novými vozy!

Když byl od 24. srpna 1964 zaveden na lince č. 5 plný provoz spřažených souprav, byl na lince po celý den zaveden konstantní interval 5,1 minuty. Mimo dopravní špičku, tj. dopoledne a večer, byly tyto soupravy (celkem jich bylo 21) rozpojovány. Jedním ze dvou míst, kde se tato manipulace odehrávala, byla smyčka Hlubočepy. Protože vozy T3 ještě nebyly upraveny pro spřažený provoz (!), byl druhý vůz vlaku (vypravovaný z Motola) obsazen kromě průvodčího dalším řidičem, který v době spojení vozů ovládal dveře a dával návěsti. Po příjezdu do Hlubočep projel vlak vnitřní kolejí do nástupní zastávky a osádka ho rozpojila. První vůz odjel s cestujícími „na linku“, zatímco druhý čekal na další vlak. Jeho rozpojení se provedlo před rozjezdovou výhybkou smyčky. První vůz druhého vlaku jel vnější kolejí do nástupní zastávky, druhý jel vnitřní kolejí k předchozímu odstavenému vozu. Oba byly spřaženy do nového vlaku a odjely do vozovny Motol. Odpoledne se manipulace prováděla obráceně. Manipulační vlak přijel za prvním sólo vozem. V nástupní zastávce na vnější koleji se první vůz manipulačního vlaku „přepojil“ za dosavadní „sólo“ a vytvořil s ním opět spřaženou soupravu. Zbývající vůz čekal na svůj nový řidičí vůz, který celé dopoledne jezdil na lince. Ten projel smyčku po vnitřní koleji, zacouval si pro odstavený vůz a po spojení vyjel s cestujícími na trať. Situace se opakovala u všech „motolských“ vlaků. A pak že provoz s novými vozy už nebyl tak zajímavý! Uvedená manipulace se v Hlubočepích prováděla do 21. září 1964. Pak se s rozpojováním vlaků 2xT3 skončilo.

Pátou podobou konečné v Hlubočepích už všichni dobře známe. Je to téměř ta poslední. Dne 22. prosince 1983 začal celý prostor procházet svou největší přestav-



Pohled na starou výstupní zastávku na konci ulice Na Zlíchově před závoary. Jiný pěkný snímek hlubočepské konečné si můžete prohlédnout v knize *Historie městské hromadné dopravy v Praze* (2. vyd. strana 167) a další v publikaci *Sto let ve službách města* (strana 70).
Foto: Ing. V. Krátky

la se v tzv. „starou zbraslavskou“, jejíž zbytky tu pod barrandovskou skálou najdeme dodnes. Hned za přejezdem odbočovala doprava silnicí do Hlubočep, která pak klenutým podjezdem opět překonala železnici. Bývaly tu malé domky zvané Křenkov a také Červený mlýn. Když V. Havel stavěl luxusní kolonii rodinných domků na Barrandově, vznikla tady i nová strmá silnice, která po žele-

ním přejezdem na pravou kolej, osádka spustila samospádem vlečné vozy za druhý přejezd, přes který si prvně motorový dojel a po spojení vlaku a příslušném přestavení dveří, sběračů apod. zajel do nástupní zastávky. Po zavedení pravostranného provozu se tady manipulace na čas zkomplikovala, ale od 6. června 1939 už získala hlubočepská konečná svou třetí podobu.

Na této třetí konečné (právě tu ještě mnozí pamatují) už byl koncový úsek jednokolejný. Byl zde levý přejezd a za ním koncová levá výhybka na jednokolejku (konec trati byl do oblouku). Vozovka se mírně napřímila a pro bezpečnost cestujících byla manipulační část kolejíště oddělena od chodníku zábradlím. V té době se tudy chodilo na konečnou autobusu, jezdícího na Barrandov.

Manipulace tu v zásadě byla podobná té z roku 1936, ale zrcadlově obrácené a s tím, že tu nebyla rezervní kolej. Motorový vůz po vystoupení cestujících přešel na nesprávnou kolej, vlečné vozy ho samospádem objely až za koncovou výhybku a motorový k nim dojel. Spojení soupravy a provedení dalších nezbytných manipulací bylo už rutinou. Místo, kde se souprava spojila, bylo zpočátku nástupní zastávkou, teprve později, zřejmě až po válce, byla nástupní zastávka opět přeložena blíž k centru. V této podobě vydržela konečná až do počátku 60. let. 3. prosince 1962 se na ní obracelo napoleďy. Ráno následujícího dne začalo napojování nové smyčky.

Dne 8. prosince 1962 začala čtvrtá kapitola historie hlubočepské konečné. Dvoukolejná trať byla v místech původní konečné přeložena do středu ulice a těsně před závoary odbočila do prostoru zahrady usedlosti Perkutov. Obracení zpočátku sloužila jen vnitřní kolej a zastávky byly provizorně ve vjezdové části. Zbytek smyčky ještě nebyl dokončen a po pravdě řečeno, s prací se příliš nespěchalo, protože definitivní provoz tady byl zahájen až 1. května 1964(!). Zastávky byly přeloženy na definitivní místo a pravidelnému provozu sloužila vnější kolej. Cestující získali krytou čekárnu, řidiči a průvodčí



A to je dnešek. Jednou si možná řeknete: Pamatujete si, jak v Hlubočepích byly výhybky, které nikam nevedly? To bylo tenkrát, než se začala stavět trať na Barrandov.
Snímek: K. Hložek (přepis z videozáznamu)



Tak vypadala nástupní zastávka smyčky Hlubočepy v roce 1964: čekárna, záchody a příležitostně dispečerské stánoviště, ze kterého byl výhled i na autobusovou konečnou „za trať“.
Foto: sbírka autora

zobetonovém mostku mimoúrovňově vykřivovala zbraslavskou silnici. Dlouho tady bývalo velmi rušno, protože „stará zbraslavská“ bývala hlavní výpadovkou směrem na Dobříš. Když byl na počátku padesátých let dán do provozu první úsek dnešní Strakonické, velmi se ulici Na Zlíchově ulevilo.

První konečná byla v Hlubočepích v provozu od 20. července 1927. Vozovka tu byla široká jen 7 a půl metru a dvoukolejná trať končila kusem na kratičkém vlastním tělese. Před ním, ještě v běžné ulici, byl položen křížový přejezd. Po vystoupení cestujících na chodník na levé

bou a tramvaje se odtud na půldruhého roku ztratily – až do 4. června 1985. Zmizela část „staré zbraslavské“, byly zbořeny domky Křenkova, zanikla stará silnice na Barrandov. Komunikace do Hlubočep už nevedla „přes šraňky“, ale prostorem tramvajové smyčky, která se trochu zmenšila. Stará čekárna se záchodky se také stala minulostí.

S výjimkou tramvajových kolejí se tu nezměnilo na první pohled nic ani dnes. Ona ta šestá podoba je vlastně teprve na svém začátku a ani tramvaje tady zatím po rekonstruovaných kolejích nejezdí. Ale přece jen se tu něco děje.

Mgr. P. Fojtk

Dopravní podnik a budova v Bubenské ulici

„Snaha opatřit Elektrickým podnikům vhodnou budovu jest stará jako podniky samy. O této záležitosti bylo jednáno ve správní radě Elektrických podniků již v roce 1899 a dne 3. ledna roku 1900 bylo doporučeno technicko-finanční komisi EP, aby ke stavbě budovy pro ústřední kanceláře EP byl zakoupen potřebný pozemek v asanačním obvodu blíže mikulášského kostela. Tato myšlenka byla sledována až do roku 1906, kdy bylo od ní upuštěno pro značný náklad.“ (Ze zprávy o projektu Ústřední budovy Elektrických podniků ze 6. února 1930.)

Prvním sídlem nového obecního podniku – Elektrických podniků královského hlavního města Prahy se v roce 1897 staly 3 místnosti s příslušenstvím ve druhém patře Staroměstské tržnice, v polovině následujícího roku už měly Elektrické podniky k dispozici 5 místností ve třetím patře a 3 místnosti v patře čtvrtém. Po

i jednotlivá oddělení Elektrických podniků. Ředitelství elektrických drah zahájilo činnost v nové budově 14. prosince 1934 a dopravní oddělení D 19 v Ústřední budově sídlilo od 7. ledna 1935, ale teprve 30. dubna téhož roku v 16.00 hodin odpoledne byla Ústřední budova Elektrických podniků slavnostně předána pražské obci a následujícího dne byla během symbolického Dne otevřených dveří předána do užívání veřejnosti. Veřejnost projevila skutečně velký zájem, neboť přes nepříznivé počasí navštívilo budovu více než 10 000 osob. Navštívníci mohli projít všechny místnosti, kromě kanceláří viděli například přednáškovou síň se cvičnými kuchyněmi, zařízení veřejně přístupných léčebných lázní a závodní nemocenské pojišťovny EP, i její moderně vybavené ordinace. Živému zájmu se těšila účelně řešená knihovna a čítárna pro zaměstnance Elektrických podniků a odpočinkové místnosti s plně elektrizovanou kuchyní

a bufetem. V nižší části na severní „dráhové“ straně byly umístěny kanceláře a laboratoře psychotechnického oddělení a škola pro dopravní zřízence. (Pro vysvětlení dříve používaného pojmu „dráhová strana“ je třeba říci, že budova v Bubenské ulici byla postavena téměř symetricky – jižní strana byla vyhrazena hlavně agendě elektráren, severní pak agendě dopravní. Mnozí čtenáři tohoto článku si jistě pamatují, že toto uspořádání přetrvávalo až do nedávné minulosti, než jsme budovu definitivně opustili.)

Ústřední budova Elektrických podniků v Bubenské ulici byla na svou dobu velice moderní se všemi možnými dostupnými vymoženostmi. Vedle nejmodernějšího silno-

zakoupení koněspřežné tramvaje však bylo zapotřebí minimálně 13 místností. Byly vybrány místnosti ve druhém patře tzv. Staré rychty, která bezprostředně sousedila s tržnicí, a proto bylo možno spojit nové místnosti se stávajícími celkem jednoduchou stavební úpravou. Přesto některá oddělení, která souvisela s provozem a údržbou, byla umístěna ve vozovkách a v ústřední elektrické stanici.

Ačkoliv se Elektrické podniky královského hlavního města Prahy brzy staly největším a nejvýznamnějším obecním podnikem, postrádaly mnoho let vhodné kancelářské zázemí. Podle denních listů z roku 1909 slíbila správní rada Elektrických podniků deputaci úředníků tuto naléhavou situaci řešit. V dalších letech jednaly Elektrické podniky o koupi některých nemovitostí ve vnitřní Praze, například měly zájem o Ostermannův dům na rohu Jungmannovy a tehdejší Ferdinandovy třídy nebo o Ahrenthalovy objekty na Václavském náměstí. Jisté uvolnění nastalo po roce 1911, kdy byly zakoupeny objekty strojírný „Rustonky“ – vedle dílen elektrických drah sem byly totiž ve středu 7. srpna 1912 přemístěny veškeré kanceláře dráhového oddělení a referátu XV. I tak však bylo zřejmé, že se jedná o provizorní řešení a potřeba nové administrativní budovy nezaniká ani za první světové války. Po intenzivním hledání byl nakonec v roce 1925 zakoupen pozemek bývalé Böhmovy továrny u holešovického předmostí Hlávkova mostu. Dne 17. května 1926 zahájili stavbaři bourání starých továrních objektů a 8. října 1927 pražský primátor JUDr. K. Baxa slavnostním výkopem zahájil vlastní stavbu, která trvala 7 let. Od 1. června 1934 v dokončované budově začala úřadovat odbočka pražského magistrátu (referát XV) a následně se do ní začala postupně stěhovat

proudě i slaboproudého zařízení nelze pominout dopravu v budově, kterou obstarávalo 18 výtahů a různých dopravních zařízení, včetně našich známých „páternosterů“. Snad nejpůsobivějším bylo zařízení pro současné ústřední topení vzduchem a větrání podle amerického systému „Carrier“, které v tomto rozsahu bylo provedeno poprvé ve střední Evropě. V létě například dokázalo vzduch ochladit až o 7 stupňů proti venkovní teplotě. Také uspořádání místností pro úředníky bylo ovlivněno novým pohledem na tuto práci, kdy dosavadní administrativně-reprezenční účel budovy ustupuje novému typu administrativně-pracovnímu a kdy nebylo opomenuto kvalitní sociální zázemí zaměstnanců.

Pro styk se zákazníky byla vyhrazena dvorana v přízemí, dostatečně velká na to, aby byly požadavky veřejnosti splněny bez front a jiných zmatků.

Tak už jsme všichni v Sokolovské

Již od loňského roku bylo jasné, že do nové získané administrativní budovy v Praze 9, Sokolovské 217/42 se časem nastěhují všichni pracovníci ředitelství a o. z. Elektrické dráhy z objektů Bubenská, Drahobejlova a Charvátova.

Jak probíhalo stěhování v minulém roce, to máte jistě všichni ještě v živé paměti. Po celé akci jsme zcela opustili objekty Charvátova a Drahobejlova. V Bubenské zůstal ekonomický úsek ředitelství – důvodem byly nevyjasněné majetkové vztahy k tomuto objektu.

Po dořešení celé záležitosti bylo dohodnuto s majitelem objektu v Bubenské – Českou spořitelnou, a. s. – že do 31. května 2001 zcela vyklidíme všechny námi



Znárodnění energetické části Elektrických podniků v roce 1945 znamenalo zásadní zásah do užívání účelně vybudované budovy, která byla výměrem ministerstva paliv a energetiky ze dne 28. srpna 1952 znárodněna a přičtena n. p. Pražské energetické a rozvodné závody. Dopravní podnik získal jen právo užívat místnosti v dosavadním rozsahu bez časového omezení. Ředitelství Dopravního podniku sídlilo v Bubenské ulici do ledna roku 1995, kdy se přestěhovalo do části nového objektu v Drahobejlově ulici, a v ústřední budově zůstaly pouze obchodně ekonomické úseky ředitelství a odštěpných závodů, odbor výpočetní techniky, archiv, knihovna, sklady, pokladny a trezory pro ceny. Jednotlivé složky Dopravního podniku byly na různých místech Prahy, a proto myšlenka administrativní budovy nabyla opět na významu. Dne 4. září 2000 byla nová budova v Sokolovské ulici slavnostně předána k užívání a letos na jaře bylo definitivně dokončeno stěhování z Bubenské ulice. Tak skončila jedna kapitola v životě Dopravního podniku. Přesto, že pro nás, zaměstnance, je administrativní budova již u stanice metra Vysočanská, pro mnohé Pražany zůstává pojem Dopravní podniky svázán s kachlíkovou budovou v Holešovicích.

Ti, kteří by se chtěli dozvědět podrobnosti o dnes již bývalé ústřední budově Dopravního podniku, která je nádhernou ukázkou konstruktivismu, mohou navštívit podnikový archiv naší společnosti a přečíst si publikace, ze kterých jsme čerpali v tomto článku:

Ústřední budova Elektrických podniků hlavního města Prahy z roku 1935 a 100 let ve službách města (Fojtík, Jílková, Prošek) z roku 1997.

–MJ–
Foto: Archiv DP

užívané prostory. Proto se od 23. do 27. dubna začali postupně stěhovat pracovníci ekonomického úseku. Následně byla přestěhována odborová knihovna, která nyní bude umístěna v suterénu (v místnosti 0.104) a sklad sportovního vybavení. Předány byly také prostory pro bývalé závodní lékaře. Přestěhování všech útvarů proběhlo bez problémů, přestože to byla rozsáhlá a organizačně náročná akce.

Dnem 31. května 2001, kdy byly všechny prostory předány našimi zástupci České spořitelně, a. s., skončila éra našeho působení v historickém objektu Dopravního podniku v Bubenské.

Kolektiv pracovníků 90 233

Seriál o pražských tramvajových linkách dnes pokračuje linkou č. 12. Než se k ní dostaneme, musím reagovat na připomínku, že jsem v druhém dílu o „jedenáctce“ zapomněl na vysvětlení názvů zastávek. Napravím to, ale nebudu vás unavovat tím, že Italská má název jako stejnojmenná příčná ulice, která tak byla nazvána podle Itálie, což je stát na jihu Evropy. Tak začneme až Pod Karlovem; zastávka je pochopitelně nazvána podle Karlova, což je místo na severním předmostí Nuselského mostu, ale protože tam povrchová MHD v denním provozu nezajíždí, připomeňme si, že ono pojmenování připomíná Otce vlasti Karla IV., který zde založil roku 1350 klášter kanovníků sv. Augustina s kostelem Panny Marie a sv. Karla Velikého. Nuselské schody byly vystavěny již roku 1871, bratři Synkové – Otto a Viktor – byli popraveni roku 1941 za protinacistický odboj. Horky jsou místním názvem, vznikl díky kopcovitému terénu; Jezerka už je zajímavější. Pojmenování vzniklo vývojem původního staročeského názvu Ozerka, pak i Obezerka, ale nejednalo se o zemědělskou usedlost, jak bývá v Praze zvykem, nýbrž o studánku nad původní Šustrovou vinicí. Podle pověsti tu byla i Libušina lázeň a pitná voda odtud zásobovala starodávný Vyšehrad. Dál jsou názvy jasné – Chodov



Foto: Petr Malík

je dnes součástí Prahy (kolik obyvatel Jižního Města ví, že v něm bydlí?) a Špořilov je velmi půvabný název místní části Záběhlic, vzniklý tím, že zde stavěli rodinné domky občané, kteří si na ně naspasovali v zálohu; ta byla investorem celé akce. Najdeme zde nejen v Praze, ale i v Čechách naprosto netypické pojmenování ulic podle světových stran, doplněné římskou číslicí, která značí pořadí té které ulice od centrálního náměstí s obchody a kostelem svaté Anežky České, moderní stavby z let 1930 až 32, tedy z doby, kdy byla celá tato část Záběhlic budována. Tak to bychom měli a můžeme si začít povídat o „dvanáctce“.

Trocha historie

Poprvé se Pražané s tramvají, označenou číslicí 12, setkali v roce 1908. Již předtím však po trase bývalé (a dodnes známé i uznávané) Hlaváčkovy dráhy od Anděla do Košíř jezdily vozy bez čísel, jen s barevným rozlišením. Od roku 1910 jezdí linka 12 ze Staroměstského náměstí pod Letnou, po dnešní trase na Klárov, k Andělu a do Košíř. Ze Staroměstského náměstí je postupně prodlužována, v letech 1912 až 1913 ji vidíme až na Karlově u České dětské nemocnice. Začátkem 1. světové války je opět zkrácena na Staroměstské náměstí, na Klárov jede přes Mánešův most a poprvé jezdí kolem smíchovského nádraží. V roce 1920 opouští Staroměstské náměstí a již ji máme v Holešovicích, odkud jede kolem Hlávková a Čechova mostu po dnešní trase na Smíchov. Na začátku dvacátých let mění různé konce v Holešovicích, od 16. července 1925 jezdí od Uranie (už zaniklý kolejový trojúhelník na východním konci Ortenova náměstí), na druhé straně dosahuje smyčky Líhovar, dnes již rovněž zaniklé. O dva roky později začíná jezdít až do Hlubočep, ale jen na 4 měsíce; pak je opět zkrácena k Západnímu nádraží (Praha – Smíchov). Následující rok, tedy 1928, jezdí z Dělnické do Libně, od roku 1931 až na Vychovatelnou. Od 29. srpna 1940 jezdí po „klasické“ trase z Pelc–Tyrolky do Dělnické, k Hlávkovu a Čechovu mostu, na Klárov a přes Malou Stranu na Újezd, k Andělu a ke smíchovskému nádraží. Pak je na obou koncích různé zkracována nebo prodlužována, což není tak zajímavé. Mezi roky 1949 a 1960 objíždí rekonstruované nábržní přes Letnou a Špejchar, od 13. března 1961 opouští natrvalo Pelc–Tyrolku a jezdí z Vychovatelnou do Dělnické a na Smíchov. V sedmdesátých letech vystřídá všechny severní i jihozápadní konečné zastávky (kromě Sídliště Dáblce, kam se dostane až o dvacet let později), v osmdesátých letech se vrací na trať přes Osadní, ale pojíždí ji obráceně a na nábržní se dostává kolem Vystáviště a přes Strossmayerovo náměstí. Od

3. listopadu 1985 je již natrvalo ukončena v Hlubočepích, pokud současný stav chápeme jako výluku. Poslední velkou změnu vyčteme z 1. vydání Informací o PID z listopadu 1998, kde nacházíme linku 12 již v současné trase. Je tedy zřejmé, že Smíchovu byla linka č. 12 věrná po celou dobu své existence.

Současná pravidelná trasa

Starý Hloubětín – Nademlejská – U Elektry – Podkovářská – Harfa – Mostárna – Lokomotivka – Ocelářská – Balaběnka – Palmovka – Libeňský most – Maniny – Dělnická – Osadní – Nádraží Holešovice – Vystáviště – Veletřní – Strossmayerovo náměstí – Nábržní kpt. Jaroše – Čechův most – Malostranská – Malostranské náměstí – Hellichova – Újezd – Kinského zahrada – Arbesovo náměstí – Anděl – Na Knížecí – Plzeňka – Smíchovské nádraží.

Co co co? Myslí si teď již ti, kteří mají linkové vedení v malíku. Ne, nešidím vás, výluka Hlubočep je tak dlouhodobá, že dodatek Informací o PID z června loňského roku uvádí pravidelnou trasu opravdu jen ke Smíchovskému nádraží. Ale neošidím vás ani o zbytek trasy do Hlubočep se zastávkami ČSAD Smíchov, Líhovar, Na Zlíchovu a Hlubočepy. Už proto ne, že dnes mám poměrně snadnější práci – úsek až do Dělnické jsme již projeli s linkou

č. 3, takže začneme v ulici Komunardů po odbočení vpravo z Dělnické. Kromě holešovického pivovaru nás tu ale nemá co zaujmout. Vozovka je lemována stromy, které mají na podzim nepěknou vlastnost, že opadávají. Pak je umění zastavit i v zastávce, natož při nějakém nebezpečí. Po průjezdu Ortenovým náměstím máme po levé straně nájemní domy z období první republiky na místě bývalé plynárny, kterou připomíná již jen název ulice. Dáváme pozor při přejíždění magistrály – ani signál „Volno“ tu není zárukou bezpečnosti. Zastavíme u jižního vestibulu stanice metra Nádraží Holešovice a pamětníci zamáčknu slzu v oku při vzpomínce na staré Holešovice a jejich část Zátory. Tak asi někdy vypadala Poglarova Stínadla – staré domy, nezřídka přízemní, ohrady, tu a tam krámkův hospoda. Dávno již tomu. Opatrně (!) odbočíme vlevo a až na nábržní kpt. Jaroše jedeme s linkou č. 5, čili trasou již známou a popsanou. Tehdy jsme si postesklí, že projekt zde je opravdu obtížné až nebezpečné, bohužel se v tomto směru nic nezměnilo, spíš naopak. Po pravé straně máme rozsáhlý areál Vystáviště, postavený pro potřeby Všeobecné zemské jubilejní výstavy království Českého v roce 1891. Po ní se zde konaly další, například Národopisná výstava v roce 1895, Výstava architektů a inženýrů v roce 1898 a Výstava Obchodní a živnostenské komory v roce 1908. Po roce 1918 se Vystáviště stalo součástí podniku Pražské vzorkové veletrhy, který postavil i známý Veletřní palác, k němuž se dostaneme po podjetí dráhy Praha – Chomutov (120). Ale ještě moment – za zmínku stojí i Paegas aréna, dřívější Sportovní hala ČSTV, která vznikla v letech 1959 až 1962 přestavěním Strojnického výstavního paláce z roku 1932. Dnes je známá hokejcem, ale její možnosti jsou daleko větší – nejen sportovní, ale i kulturní. Za podjezdem jsou proti sobě opět dvě architektury – už jsme se o těchto kontrastech zmiňovali (Revoluční třída). Vlevo domy z období před prvou světovou válkou, čím dál k náměstí, tím logicky výstavnější, vpravo potom moderní architektura Parkhotelu a již zmíněného Veletřního paláce, dnes objektu Národní galerie

Provozní parametry

linka č. 12	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpolední špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	16	12	16	15	15	8	15	
interval (min.)	8	10	8	7,5	7,5	15	7,5	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							50	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							14 090	
sestava vlaků							2 x T	

se sbírkou moderního umění. Postaven byl jako samostatný uliční blok podle projektu architektů Fuchse a Tyla v letech 1925 až 28. Sloužil skutečně veletrhům – uprostřed s velkou výstavní halou a po stranách s několika-patrovými ochozy, z nichž se vcházelo do jednotlivých výstavních stánek. Po roce 1948 Praha o pořádání veletrhů přišla a do paláce se nastěhovaly podniky zahraničního obchodu, přízemní obchody pak obsadil jeden z nich – známý Tuzex. V roce 1974 budova do základů vyhořela, ale statické stavby požár neublížil. Palác se pak dlouhá léta rekonstruoval podle projektu architekta Masáka.

Za Strossmayerovým náměstím si můžeme letmo vpravo povšimnout kostela sv. Klimenta se hřbitovem,

původního duchovního centra Holešovic. Za dob totality byl tento malý kostelík trnem v oku tehdejšímu představitelům – konaly se v něm bez přerušení dětské mše svaté. Pod ním stojí zajímavá malá stavba Medicinského centra, vybudovaná v 19. století jako purné a vanové lázně. V zastávce Nábržní kpt. Jaroše si můžeme vzpomenout na vývoj jejího názvu – od Krále železnic (obchod s tímto názvem tam je, ale se železnicí nemá naprosto nic společného) po Státní plánovací komisi. Ta sídlila v monumentální budově, postavené na nábržní v letech 1926 až 29 pro Úrazovou dělnickou pojišťovnu. Je zajímavá jak svým členěním (střed horizontálně, postranní části vertikálně) i Mařatkovými sochami, znázorňujícími průmysl a řemesla, tak Pokorného reliéfy. Ale vraťme se k zastávce – když se Státní plánovací komise změnila na Ministerstvo národohospodářského plánování, její název se nezměnil. A když se ministerstvo opět vrátilo k původnímu názvu

a zastávka by tedy souhlasila, byla konečně přejmenována na Nábržní kpt. Jaroše. Stojíme na křižovatce před Letenským tunelem (před rozjezdem dáme pozor na automobily, odbočující vlevo; jejich řidiči bývají velmi agresivní), který byl vybudován v letech 1950 až 53 a spolu se Štefánikovým (tehdy Švermovým) mostem, otevřeným roku 1951, podstatně přiblížil Letnou k centru Prahy. Je dlouhý 423,33 m a má 9 m širokou vozovku. V té souvislosti bylo budováno i celé nábržní, po kterém jedeme až na Klárov. Při této výstavbě byla posunuta o několik metrů kaple sv. Maří Magdaleny u Čechova mostu, což v té době byla rarita a snad i generální zkouška na přesun kostela v Mostě.

Vlevo máme rozsohlou budovu někdejší Strakovy akademie, ve které dnes sídlí Předsednictvo vlády, a kde se buď nesmí kouřit vůbec, nebo naopak všude, to podle toho, jaký premiér je zrovna ve funkci. Údajně je tam i silně pohyblivá cena Karlovarské becherovky, což ovšem nemám ověřeno v odborné literatuře. Naopak mám ověřeno, že budova je novobaroční palác z let 1893 až 95, byla postavena z nadace hraběte J. P. Straky z Nedabylic jako gymnázium a internát šlechtické mládeže. V letech 1920 až 39 sloužil objekt jako Akademický dům vysokoškolského studentstva a pak byl přestavěn pro potřeby vlády. Máme-li štěstí a pevné nervy, podaří se nám odbočit vlevo do zastávky Malostranská.

Přeskočíme teď úsek k Újezdu (o čempak bychom si povídali při linkách 22 a 23?) a dojedeme až do zastávky Kinského zahrada, což je pojmenování jižní části Petřína (severní část je Seminářská zahrada a střední Petřínské sady; tak se také tato zastávka jmenovala až do doby, kdy dostala hrdy název Náměstí Sovětských tankistů). Nelze si nevšimnout, že zde již nestojí tank s číslem 23, ale hlavně si nelze nevšimnout velké budovy Justičního paláce, postavené v letech 1898 až 1902 jako kasárna Prokopa Holého. Dnes se snad již smí prozradit, že zde před jejím vyklizením a rekonstrukcí pro soudní účely sídlila 7. armáda protivzdušné obrany státu. Za zastávkou Arbesovo náměstí, rovněž vlevo, vidíme moderní bankovní budovu s Arbesovým knihkupectvím v přízemí, které sem přesídlo z protější strany ulice, kde bylo v podstatně horších podmínkách. Ale již v dobách, kdy soukromé podnikání bylo něco nepředstavitelného, nám v něm pan Ebr ukazoval, jak se také dají prodávat knihy. Rovněž vlevo nelze přehlédnout Portheimku, barokní letohrádek, který si po

stavil roku 1725 sám Kilián Ignác Dienzenhofer a nechal jej vyzdobit malíře Václava Vojtěcha Reinera. Pozdějšími majiteli byli Buquoyové (podle nich je někdy stavba nazývána Buquoyka) a Porgesové z Portheimu. Jedno křídlo letohrádku bylo strženo při výstavbě kostela sv. Václava, novorenesanční trojlodní baziliky z let 1881 až 85 s dvěma 50 m vysokými věžemi. Naproti je pak budova původní smíchovské radnice se věží, upravená ze staršího domu v roce 1874 arch. J. Schulzem.

A to jsme již u Anděla, o trase ke Smíchovskému nádraží jsme mluvili při jízdě linkou 6 a o té další, do Hlubočep, si malinko povíme teď, když už jsem to na začátku slíbil. Není zde však mnoho zajímavého – nádraží Praha

– Smíchov, funkcionalistická budova, stavěná postupně v letech 1953 až 65, spojená dnes se stanicí metra, o kus dál na protější straně velká budova někdejšího velitelství Pohraniční stráže, dále objekt ČSAD, ve kterém bylo autobusové nádraží, než se přestěhovalo k metru Na Knížecí, budova Lihovaru, kde se stáčely i limonády, most přes trať do Berouna, Zdic a Plzně, dnes již nový, ale dříve známý nejprve zákazem potkávání a pak kolejovou splítkou, před ním vlevo zaniklá kolejová smyčka Lihovar, za ním, také vlevo, pomníček k dosažení sta kilometrů elektrické dráhy (nedávno jsme o něm v DP-KONTAKTU psali), zhruba proti němu rodný dům Karla Hašlera, kterého není třeba nijak zvlášť představovat i díky televiznímu seriálu, ve kterém jej krásně ztvárnil pan Preis a nad tím vším na skále kostel sv. Filipa a Jakuba, postavený již v období gotiky ve 13. století a do dnešní podoby přestavěný v roce 1713. Před ním stojí socha sv. Jana Nepomuckého z poloviny 18. století. Obratiště Hlubočepy se nějaký čas jmenovalo Perkutov, což byl místní název podle majitelů nedaleko stojící vily. Když se však zjistilo, že za 2. světové války kolabovali s Němci, musel být název odstraněn ze všech orientací doslova ze dne na den. Ale místní lidé to tak neberou. Když už jsme u těch názvů, abych opět neměl dluh. Domnívám se, že v popisovaných úsecích není žád-

ný, který by nebyl jednoznačný. Tak jen pro připomenutí – kpt. Otakar Jaroš se narodil v roce 1912 a padl v bitvě u Sokolova (v tehdejší SSSR) 8. března 1943. Český básník Svatopluk Čech žil 1846 – 1908. Újezd je název osady ze 13. století, která byla pojata do městských hradeb, Kinského zahrady vybudoval pro svoji potřebu hrabě Rudolf Kinský roku 1825 (od roku 1901 je zpřístupněna veřejnosti), český spisovatel a novinář Jakub Arbes žil v letech 1840 – 1914 a Zlíchov je místní část čtvrti Hlubočepy.

Nehodová místa

V oblasti dopravních nehod představuje linka č. 12 průměr – v roce 2000 na ní došlo k 51 nehodě a ujela 20 130,9 vlakokilometrů na 1 nehodu, což ji řadí na 11. místo mezi ostatními linkami. Z topografických map vyčteme, že „nejnehodovějšími“ místy její trasy jsou křižovatky na Klárově (horní, nad zastávkami) a za zastávkou Anděl, vede však bezkonkurenčně Újezd. K železničním nehodám došlo na více místech od Palmovky přes zast. Nábřeží kpt. Jaroše, křižovatku u Letenského tunelu a na Újezdě až po přehledný a rovný úsek v Nádražní ulici mezi zastávkami Na Knížecí a Plzeňka. K jednomu střetu s chodcem, což jsou obvykle nehody tragické, došlo opět v zastávce Nábřeží kpt. Jaroše, dále mezi zastávkami

Hellichova a Újezd a nakonec mezi zastávkami Újezd a Kinského zahrada. A tak vlastně nejvíce varovná je mapa, na níž označují středně velké modré kroužky, což znamená 2 – 3 nehody, místa, kde došlo k vjetí do nesprávného směru a vykolejení. Po trase linky č. 12 jsou 3 – na Malostranském náměstí, Újezdě a u Anděla. Menší kolečka, znamenající 1 nehodu, jsou 2 – na Palmovce a Malostranské. Co k tomu dodat. Nechceme-li se opakovat, tak asi nic. Připomeňme si, že i když jsou dopravní nehody průvodním jevem dopravy, mnohatunový vlak, pohybující se v hustém provozu, představuje vždy nebezpečí. Jde o to, aby bylo co nejmenší.

Závěr

I když jsme linku 12 byli zvyklí léta vidat v Libni a Kobylisích, spojení Hloubětína se Smíchovem je jistě rovněž potřebné, včdyž je tak vedena i trať B metra. Linka obsluhuje i úsek Dělnická – Osadní – Nádraží Holešovice, který bylo od zrušení tratě přes Trojský most a Pelc-Tyrolku včdy obtížné zapojit do logického systému sítě a dále jezdí v trase, kde její nutnost prověřil čas. Hlavní je však její budoucnost – uvidíme, zda to bude i „dvánáctka“, která vyjede po zložitě trati až do sídliště na Barandově.

–zjs–

Bezkontaktní karty v Londýně

Nejnovější informace z Londýna uvádějí, že v londýnské podzemní dráze a v autobusové síti budou chytré bezkontaktní karty zavedeny na podzim roku 2002. Těto zásadní změně však předcházela důkladná příprava. Celý projekt nese název **Prestige** a oficiálně byl zahájen v srpnu 1995, kdy byl publikován v „Official Journal“ Evropské unie s cílem informovat potenciální zájemce o možnost spolupráce. Oficiální tendr byl vypsan v prosinci 1995.

autobusech. Chytré karty se budou prodávat na 2 300 místech a čtecích zařízeních bude dohromady 16 000. Počítá se s vydáním 5 milionů chytrých karet.

Součástí kontraktu je dodávka sítě počítačů s výkonným centrálním počítačem, výdejních a nabíjecích automatů, čtecích zařízeních pro revizory a dalších. Rozšíření systému bezkontaktních karet se připravuje i na Croydon tramvajovou linku, na Dockland Light Railway a na integrovanou síť železnic National Rail.

O tom, že se žádný nový systém neobejde bez těžkostí, svědčí skutečnost, že původně se se zavedením počítalo již o rok dříve, v roce 2001. Mě osobně překvapilo, že čtecí zařízení nezareagovalo na bezkontaktní kartu, kterou jsem držel přibližně 5 cm vzdálenou od čtecího čidla. Až když jsem bezkontaktní kartu použil téměř jako kontaktní, turniket se otevřel. Je zřejmé, že v provozu by takovéto opakované čtení zdržovalo, ale rovněž je zřejmé, že se jedná o vývojové, snadno odstranitelné nedostatky.

Systém pracuje na principu check-in check-out, to znamená, že cestující se prokazuje kartou při nástupu i při výstupu, ze získaných údajů se vypočte jízdné. Z diskuse vyplynulo, že systém má, oproti jiným zavedeným systémům, řadu zlepšení. Například na dotaz, zda se cestujícímu v autobusu započte maximální jízdné, pokud se při výstupu zapomene odhlásit, bylo vysvětleno, že pokračuje-li cestu-

jící dál například podzemní drahou, počítače to zaznamenají a vyhodnotí a cestující zaplatí autobusové jízdné jen do této stanice podzemní dráhy. Ne tedy maximální jízdné tak, jak je to běžné u jiných systémů.

Jiným z řady dalších vylepšení je, že pokud cestující vykoná za den více jízd, automaticky mu naběhne tarif zvýhodněné jednodenní jízdenky a další.



Obě strany londýnské bezkontaktní karty.

V srpnu 1998 byl podepsán dosud největší kontrakt na světě na dodávku systému automatického výběru jízdného, a to v přepočtu na naši měnu ve výši 8,6 miliard korun. Kontrakt byl podepsán s konsorciem firem s názvem TranSys, které se skládá ze čtyř firem:

- Cubic Corporation,
- Electronic Data Systems UK,
- International Computers Ltd (ICL),
- WS Atkins.

Kontrakt má dva zajímavé rysy. Zaprvé dochází ke sklovení státního a soukromého kapitálu, neboť TranSys je konsorcium soukromých firem, a tím dochází k rozdělení rizika mezi oba sektory. Dalším zajímavým rysem je, že kontrakt byl podepsán na 17 let. Po tuto dobu bude celý systém provozován, udržován a vyvíjen konsorciem TranSys, které bude rovněž jeho vlastníkem. Náklady kontraktu budou umořovány z vybraného jízdného a teprve až po ukončení kontraktu přejde systém do vlastnictví firmy Transport for London.

Elektronický systém bezkontaktních karet bude zaveden ve všech 273 stanicích podzemní dráhy a v 6 051



Čtecí zařízení v autobusu.

Předveden byl rovněž jeden z možných způsobů získání a dobíjení karty, a to přes internet. Cestující si může kartu objednat pomocí internetu, uvede pouze svoje základní data, tj. jméno a adresu. Nenabitá karta je mu zaslána poštou domů. Doma se pomocí internetu napojí na svoji banku a dá jí příkaz k dobíjení karty na jím zvolenou peněžní hodnotu, přičemž musí zadat číslo chytré karty, které je na ní vytištěno. Při prvním použití veřejné dopravy přejede cestující kartou kolem nabíjecího čidla a karta je dobíta a ihned připravena k použití.

Na automatický výběr jízdného pomocí bezkontaktních karet přechází řada světových velkoměst, ale i města menší, a to i v naší republice. Problém je prozatím s jednorázovým jízdným, a to zejména u měst s vysokým počtem turistů. Bezkontaktní karty pro jednotlivou jízdu byly prozatím drahé a tím neekonomické. V Londýně se jednorázové jízdné pro turisty řeší prozatím ponecháním jednorázových magnetických lístků, ale například v Paříži se již od podzimu začínají na letišti Orly prodávat levné jednorázové chytré karty na papírovém podkladě a s jednoduchým a levným čipem.

Jiným možným řešením jednorázových jízd u turistů hojně navštěvovaných měst je jejich propojení pomocí internetu a používání jednotlivých chytrých karet, platných ve všech zúčastněných městech. Chytré karty je přitom možno využívat i v celé řadě dalších služeb.

Projekt takového propojení měst se v rámci Evropské unie připravuje a je potěšitelné, že k účasti na něm byl přizván i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Jiří Šubrt, o. z. Autobusy
Foto: Archiv autora



Turniket pro čtení bezkontaktních karet.

Úvod

Služba technologických zařízení je výkonou provozní jednotkou odstěpného závodu Metro. Zajišťuje údržbu a opravy dopravních zařízení, t.j. pohyblivých schodů, výtahů a lanové dráhy v ZOO Praha. Služba odpovídá zejména za provozuschopnost všech těchto dopravních zařízení a zajišťuje tak po technické stránce dopravní obsluhu jednotlivých stanic a dep metra a návštěvníků ZOO.

Organizační členění služby je profesního charakteru. Technologické činnosti zajišťují odborné útvary vedoucího služby, t.j. odbor ekonomický a odbor hlavního inženýra. Vlastní provozní činnosti zajišťují provozy transportních zařízení tratí A, B, C, provoz oprav strojního zařízení a provoz údržby a oprav elektro.

Za koordinaci provozu dopravních zařízení služby, organizaci při odstraňování jejich poruch a šetření mimořádných událostí zodpovídá dispečink – operativní řízení provozu.

Specializované činnosti zajišťuje služba pro celou společnost v oblasti prohlídek a zkoušek určených technických zařízení dopravních a zdvihacích ve smyslu Zákona č. 266/1994 o drahách a zastává funkci podnikového odborného technického dozoru při plnění požadavků revizní činnosti na dopravních a zdvihacích zařízeních služby.



Celkový pohled na trojici pohyblivých schodů typu Schindler ve stanici Muzeum.

Pohyblivé schody

Služba technologických zařízení zajišťuje v současné době provozuschopnost celkem 226 pohyblivých schodů, většinu z tohoto počtu vlastními zaměstnanci, částečně u nových typů servisními dodavatelskými organizacemi.

Při postupném uvádění jednotlivých úseků metra do provozu od 9. května 1974 byly dodávány do jednotlivých stanic metra pohyblivé schody s přepravní výškou do 15 metrů typu PSTN a PSTV firmou Transporta Chrudim a následně začínaje uvedením do provozu tratě I. A pohyblivé schody s přepravní výškou nad 15 metrů typů LT a ET výrobem z města Leningradu bývalého Sovětského svazu.

Od roku 1993 jsou na nové úseky metra nebo náhradou za původní typy dodávány pohyblivé schody od dalších světových výrobců, jako jsou firmy Thyssen, Schindler, Otis a Kone.

Pro zajímavost lze uvést, že „služebně“ první pohyblivé schody na veřejném místě v Praze byly koncem šedesátých let instalovány v podchodu na Václavském náměstí od firem Otis a Radník a po uvedení tratě I. A do provozu v roce 1978 byly provozovány jako součást metra až do roku 1985.

Přehled současně provozovaných typů pohyblivých schodů podle jednotlivých tratí metra				
Typ	Trať A	Trať B	Trať C	Celkem
PSTN/01,02,03	7	3	10	20
PSTV/01,02,03	10	0	14	22
PSTN/10,11,12,13	8	19	9	36
PSTV/10,11,12,13	5	25	0	30
PSTN/16	0	0	2	2
ET-4P	6	31	0	37
ET-3	3	15	0	18
THYSSEN	9	6	3	18
OTIS	3	0	3	6
SCHINDLER	9	8	12	31
KONE	3	0	3	6
Celkem	63	107	56	226

1. Údržba pohyblivých schodů

Údržba strojní části pohyblivých schodů je zajišťována jednotlivými provozy tratí A, B, C a části elektro pohyblivých schodů provozem údržby a oprav elektro. Je zaměřeno

O co se stará služba technologických zařízení?

na na udržení vysoké míry provozuschopnosti těchto zařízení. Údržba je prováděna obsahově a v pravidelných cyklech podle platných technologických postupů, hlavně v období mimo přepravní špičku nebo v noční přepravní vylučce. Součástí údržby jsou pravidelné i mimořádné opravy s krátkodobými výlukami zařízení z provozu. Údržba a opravy elektrického zařízení zahrnuje nejen zařízení pohyblivých schodů, ale i příslušných napájecích rozvaděčů a kabelů, a některých dalších zařízení z provozu. Údržba a opravy elektrického zařízení zahrnuje nejen zařízení pohyblivých schodů, ale i příslušných napájecích rozvaděčů a kabelů, a některých dalších zařízení z provozu.

Nové dodané typy pohyblivých schodů jsou udržovány zejména v záruční době smluvními servisními organizacemi.

2. Generální opravy pohyblivých schodů

Generální opravy pohyblivých schodů typu Transporta a typu ET jsou prováděny provozem oprav strojního zařízení a provozem údržby a oprav elektro.



Pohled na poháněcí kolo madla a vedení madla v horním nástupu pohyblivých schodů.

Termín provedení generálních oprav vychází v první řadě ze stanovených hodinových průběhů jednotlivých typů pohyblivých schodů, následně jsou určeny stupně náročnosti opravy dané celkovou dobou od uvedení do provozu. Pro typy Transporta jsou určeny tři stupně, pro typy ET dva stupně náročnosti generální opravy. Věcný obsah prováděných prací a z něho vycházející finanční náročnost, kapacitní zajištění, celková doba opravy a podobně jsou stanoveny z technologických postupů a z celkového technického stavu stroje. Pro běžného pozorovatele se jeví celková doba opravy velmi dlouhá, ale je nutné si uvědomit, že na viditelné části stroje z pohledu cestujícího se provádí pouze část prací, další probíhají na částech ve spodní části stroje a ve strojovně. Velký objem činnosti na demontování schodového pásma a dalších komponentech stroje probíhá v dílně oprav v depu Kačerov.

Mezi nejnáročnější práce z hlediska objemu a manipulace patří kompletní demontáž schodového pásma, tj. jednotlivých stupňů (schody), tažných řetězců a dalších komponentů. Tyto díly jsou odvezeny do dílny oprav a nahrazeny díly novými nebo renovovanými, připravovanými v předstihu pro jednotlivé opravy, část dílů je opravena v průběhu generální opravy a vrácena zpět na stroj. Pro předstihu lze uvést, že hmotnost pouze schodového pásma u typu ET činí více než 40 tun a vše je nutné demontovat, vyvézt ze stanice do dílny oprav a poté opravené znovu dovézt na stanici a namontovat zpět na stroj.

Souběžně probíhají další práce na stanici, zejména oprava nebo výměna dráhového systému na konstrukci stroje, oprava převodové skříně, madlového ústrojí, hlavního a vratného hřídele, výměna madel, kompletní oprava elektrické instalace včetně rozvaděče, případná výměna kabelů a jiné. Nezbytnou součástí generální opravy je geodetické zaměření a seřízení dráhového systému, revize strojní a elektrické části a záběh stroje bez cestujících. Tento neúplný výčet činností naznačuje náročnost prací a z toho plynoucí celkovou dobu generální opravy.

V roce 2001 je plánováno provedení 18 generálních oprav typu Transporta a 3 generálních oprav typu ET. Jedna generální oprava typu ET započatá v roce 2000 byla ukončena 9. února 2001.

Výluky provozu pohyblivých schodů při generálních opravách mají vždy dopad na kvalitu a komfort přepravy cestující veřejnosti zejména v snížení přepravní kapacity

a prostorovým omezením nutnými záborů ve stanici a je snahou všech zainteresovaných pracovníků tyto negativní vlivy omezit na minimum.

Plán generálních oprav pohyblivých schodů na rok 2001

ev.č.	stanice	typ	termín opravy
309	Palmovka	PSTN/12	3. 1. – 2. 2.
247	Mústek	PSTV/10	8. 1. – 16. 2.
311	Palmovka	PSTN/12	5. 2. – 16. 3.
271	Anděl	ET-3	12. 2. – 15. 6.
245	Mústek	PSTV/10	19. 2. – 30. 3.
312	Palmovka	PSTN/12	19. 3. – 27. 4.
171	Skalka	PSTN/12	2. 4. – 4. 5.
261	Karlovo náměstí	PSTN/10	30. 4. – 1. 6.
172	Skalka	PSTN/12	7. 5. – 8. 6.
246	Mústek	PSTV/10	4. 6. – 4. 7.
310	Palmovka	PSTN/12	11. 6. – 20. 7.
273	Anděl	ET-3	18. 6. – 19. 10.
243	Mústek	PSTN/03	9. 7. – 17. 8.
144	Háje	PSTV/03	23. 7. – 24. 8.
178	Nádraží Holešovice	PSTN/10	20. 8. – 28. 9.
281	Smíchovské nádraží	PSTN/10	27. 8. – 5. 10.
177	Nádraží Holešovice	PSTN/10	1. 10. – 2. 11.
282	Smíchovské nádraží	PSTN/10	8. 10. – 9. 11.
257	Karlovo náměstí	ET-3	22. 10. – 22. 2.
176	Opatov	PSTV/03	5. 11. – 7. 12.
262	Karlovo náměstí	PSTN/10	12. 11. – 21. 12.

3. Výměny pohyblivých schodů

Na základě ukončení životnosti nejstarších typů pohyblivých schodů nebo z důvodu ukončení výroby náhradních dílů pro tyto stroje je od roku 1993 postupně realizována v odstěpném závodu Metro finančně náročná investiční akce výměn pohyblivých schodů za nové typy. Nově instalovaná zařízení musí splňovat technické podmínky a parametry evropských norem, z hlediska protipožární ochrany musí být použity materiály nehořlavé, například elektrické kabely jsou instalovány pouze bezhalogenové s vysokou mírou požární odolnosti. Na těchto investičních akcích se zaměstnanci služby technologických zařízení podílejí zejména v přípravné části a v přejímkovém řízení, samotná činnost je prováděna dodavatelskými organizacemi.



Pohled na pracoviště operativního řízení provozu v budově centrálního dispečinku.

První výměny 3 ramen staničních pohyblivých schodů typu LT (SSSR) za typ Thyssen FT 732 byly provedeny v roce 1993 ve stanici Mústek A – výstup Mústek, zatím poslední výměna 2 ramen podchodových pohyblivých schodů typu Transporta za typ Schindler 9300 byla provedena a ukončena ve stanici Budějovická v únoru 2001.

Pro rok 2001 a případně rok 2002 je plánována výměna sedmi ramen přestupních pohyblivých schodů č. 096 až 103 ve stanici Muzeum, výměny dvou ramen pohyblivých schodů č. 145, 146 ve stanici Budějovická a tří ramen pohyblivých schodů č. 111 až 113 ve stanici Pražské

ho povstání. Přesné termíny výměn a nové typy pohyblivých schodů jsou v současné době předmětem výběrového řízení investora s jednotlivými dodavateli.

V červnu 2001 byly uvedeny do provozu nové pohyblivé schody firmy Thyssen č. 392 až 394 ve stanici Kolbenova na trati B metra.

Přehled výměn původních pohyblivých schodů (PS) za nové typy v jednotlivých letech je uveden v tabulce na této straně.

4. Výhled

Bude se nadále pokračovat s postupnou výměnou pohyblivých schodů za nové typy na jednotlivých stanicích metra, v některých stanicích se uvažuje při výměnách o zvýšení počtu pohyblivých schodů a tím zvýšení přepravní kapacity o výstavbě druhých výstupů z některých stanic a podobně. Tyto výměny nebo změny jsou předmětem mnoha doposud neukončených jednání.

V současné době se upřeshuje projektová dokumentace nového úseku tratě IV. C1 s novými stanicemi Kobylisy a Ládví, návazného úseku IV. C2 do Letňan a zpracovává studie pro druhý výstup ze stanice Želivského, kde se uvažuje s použitím prvního nového dopravního zařízení na metru – šikmé přepravní kabinové plošiny (šikmý výtah) pro přepravu invalidních osob.

Další výstavba tratí a stanic metra a instalace pohyblivých schodů je závislá na územním plánování a zejména na zajištění nemalých finančních prostředků.

5. Na závěr některé technické parametry a zajímavosti pohyblivých schodů

Pohyblivé schody (eskalátory) patří v o. z. Metro mezi článkové dopravníky řetězové. Slouží ke kontinuální dopravě osob mezi dvěma místy horizontálně i vertikálně vzdálenými, směr dopravy je tedy šikmý. Základními parametry pohyblivých schodů jsou: jmenovitá dopravní rychlost, dopravní výška, úhel sklonu, délka a šířka stupně. Maximální jmenovitá dopravní rychlost pohyblivých schodů v o. z. Metro je 0,9 m/s u strojů typu ET dodaných z bývalého SSSR, u typů firmy Transporta je jmenovitá dopravní rychlost 0,5 m/s u podchodových a 0,7 m/s u stanicích (některé typy mají volbu obou dopravních rychlostí), nově dodávané typy mají jednotnou rychlost 0,65 m/s podle evropské normy.

Úhel sklonu je jednotný 30 stupňů u všech strojů, také jmenovitá délka stupně 1000 mm a šířka stupně 400 mm. Dopravní výška a sklon určují jednoznačně délku šikmé části, například při největší přepravní výšce 43,6 m ve stanici Náměstí Míru je délka šikmé části 87,2 m.

Hlavním parametrem z hlediska dopravní kapacity je teoretický dopravní výkon stroje, tedy kolik osob lze teoreticky za jednu hodinu jedním strojem přepravit. Počítá se ze základních parametrů stroje; při konstantním sklonu, širší stupně a předpokládaném počtu 2 osob na stupni je jedinou proměnnou hodnotou rychlost schodového pásma v m/s. Pro ilustraci teoretický dopravní výkon stroje s rychlostí 0,5 m/s je 9 000 osob za hodinu, při přeprav-

ni rychlostí 0,9 m/s je 16 200 osob za hodinu. Skutečný dopravní výkon však není přímo úměrný rychlosti, bylo zjištěno, že nestojí vždy dvě osoby na jednom stupni, nebo při vyšších rychlostech schodového pásma nestačí mnozí cestující včas nastoupit, a schodové pásmo tak není plně obsazeno. Proto je pro výpočet skutečného dopravního výkonu zaveden tzv. součinitel zaplnění schodového pásma, který se pohybuje od čísla 0,75 pro rychlost 0,5 m/s do čísla 0,55 pro rychlost 0,90 m/s. Skutečný dopravní výkon stroje s rychlostí 0,5 m/s je tedy přibližně 6 750 osob za hodinu, při přepravní rychlosti 0,9 m/s přibližně 8 900 osob za hodinu. Od těchto hodnot je odvislá celková dopravní kapacita stanice, která je pak jedním ze základních rozhodujících ukazatelů ve vazbě na dopravní kapacitu a interval vlaků metra.

Pro celkovou představu: dopravní výška všech provozovaných pohyblivých schodů je téměř 3 300 metrů, délka schodových pásů se stupni přibližně 14 000 m a délka madel všech typů na všech strojích přesahuje 28 000 m.

Výtahy

Služba technologických zařízení zajišťuje v současné době údržbu a opravy celkem 141 těchto dopravních zařízení na tratích a v depech metra. Z tohoto počtu je 98 nákladních výtahů s ustanoveným řídicím pro přepravu osob a nákladů, 7 nákladních výtahů, 2 speciální šikmé plošiny pro přepravu nákladů se zakázanou přepravou osob a 32 osobních výtahů.

Z tohoto počtu zajišťuje služba většinu údržby a oprav vlastními zaměstnanci, částečně servisními dodavatelskými organizacemi.

Podle nosnosti jsou provozovány malé nákladní výtahy od nosnosti 100 kg, nákladní výtahy ve stanicích mají nosnost převážně 1000 a 2000 kg, největší nosnost 8 500 kg je v výtahu ve stanici Anděl. Osobní výtahy mají obvykle nosnost 630 kg. Výtah s největší přepravní výškou 24,8 metru je instalován ve stanici Vysočanská.

Převážná většina výtahů je lanových, ale byly nově instalovány i výtahy hydraulické, například ve stanicích Dejvická, Anděl, Hlavní nádraží.

Hydraulické výtahy mají několik předností, z nichž největší je možnost plynulé regulace rychlosti a přesný dojezd kabiny do podlaží nezávisle na zatížení kabiny. Výtahová šachta má menší půdorysné rozměry při stejné velikosti kabiny, neboť odpadá instalace protizávaží kabiny. Strojovna výtahu nemusí být v bezprostřední blízkosti výtahové šachty nebo nad ní. Tyto skutečnosti jsou využívány zejména při vestavbách výtahů u již provozovaných stanic, kde prostorové poměry neumožňují instalaci lanového výtahu. Tyto přednosti hydraulických výtahů jsou však sníženy téměř 2,5násobnými nároky na spotřebu elektrické energie oproti výtahům lanovým.

Pro přepravu invalidních osob a cestujících veřejnosti je na některých stanicích instalováno 19 z celkového počtu 33 osobních výtahů a upraveno dalších 10 nákladních výtahů pro přepravu pouze invalidních osob. Přeprava invalidních osob upravenými nákladními výtahy je však možná pouze v doprovodu oprávněné osoby – řidiče nákladního výtahu.

Snahou Dopravního podniku a nadřízených orgánů je zpřístupnit všechny stanice metra i osobám se sníženou pohyblivostí, pro které je přeprava po pevných scho-

dištích nebo po pohyblivých schodech velmi obtížná, či úplně znemožněna. Z těchto důvodů jsou již všechny nové stanice uváděné do provozu vybaveny osobními výtahy pro přepravu těchto osob, nebo je v nich upraven bezbariérový přístup. Ve stanicích již provozovaných jsou osobní výtahy dodatečně budovány a počet těchto stanic se bude zvyšovat.



Pohled na pohon pohyblivých schodů typu ET.

V následujícím přehledu je uveden soupis tratí a stanic, které mají bezbariérový přístup, nebo přístup je umožněn použitím osobních výtahů, případně umožněna pouze přeprava invalidních osob s doprovodem oprávněné osoby – řidiče nákladního výtahu.

Bezbariérový přístup cestujících veřejnosti

trať	stanice
B	Černý most, Rajska zahrada
C	Vyšehrad

Přístup do stanice cestujících veřejnosti umožněn osobními výtahy

trať	stanice
A	Dejvická
B	Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Černý Most
C	Nádraží Holešovice, Muzeum – C, Hlavní nádraží

Přístup do stanice pouze invalidních osob s doprovodem řidiče nákladního výtahu umožněn upravenými nákladními výtahy

trať	stanice
A	Kalka, Dejvická
B	Luka
C	Florenc – C, Pankrác, Roztyly, Chodov, Opatov, Háje

Lanová dráha

Služba technologických zařízení zajišťuje nejen údržbu a opravy, ale i dopravní obsluhu sedačkové lanové dráhy v ZOO Praha. Z hlediska přepravy osob lze toto zařízení hodnotit pouze jako sezónní atrakci lokálního významu, i když z technického hlediska musí splňovat veškeré podmínky zákona č. 266/94 Sb. o drahách.

Lanové dráze v ZOO Praha je věnován na stránkách časopisu každý rok před jarním uvedením do provozu samostatný článek, proto je zmíněna pouze okrajově, tedy pouze základní informace a parametry:

- Osobní jednomístná lanová dráha, jednolanová, s pevnými závěsy sedaček.
- přepravní výška (výškový rozdíl úrovně horní a dolní stanice) 50,1 m
- dopravní rychlost 0,85 m/s
- přepravní kapacita (jedním směrem) 720 osob/hod
- doba jízdy jedním směrem 136 s
- počet sedaček 60
- nosnost sedačky 90 kg
- vzdálenost sedaček na laně 4,25 m
- časový interval mezi sedačkami 5 s
- výkon hlavního motoru 13 kW

Závěr

Jak je ze stručného přehledu činností patrné, nejsou zde uvedeny všechny činnosti související s udržováním vysoké míry provozuschopnosti výše uvedených zařízení.

Tato problematika je úzce specializovaná a znalosti spojené s údržbou a opravami mnoha typů dopravních zařízení a jejich jednotlivých odlišností jsou výsledkem dlouhodobé zkušenosti zaměstnanců služby technologických zařízení.

Ing. Pavel Vaněk,
vedoucí služby technologických zařízení
Foto: o. z. Metro

Přehled výměn původních pohyblivých schodů (PS) za nové typy v jednotlivých letech

stanice	evidenční číslo	počet PS	původní typ	nový typ	uvedení nových PS do provozu
Můstek	090, 091, 092	3	LT (SSSR)	Thyssen FT 732	30. 6. 1993
Muzeum	024	1	PSTV/01	Otis 510 L	20. 12. 1993
Budějovická	035,036	2	PSTN/01	PSTN/16	13. 12. 1994
Můstek	093,094,095	3	LT (SSSR)	Thyssen FT 732	1. 6. 1995
I. P. Pavlova	320,321,322,323	4*	3x PSTN/01*	Schindler EWE	15. 12. 1995
Hradčanská	068,069,070	3	LT (SSSR)	Otis 516 HD	11. 7. 1996
Kačerov	038	1	PSTN/	Schindler SWT	31. 8. 1996
Pankrác	032,033	2	PSTN/01	Schindler SWT	31. 10. 1996
Muzeum A	104,105,106	3	LT (SSSR)	Schindler EWH	13. 12. 1996
Hlavní nádraží	018,021	2	PSTN/01	KONE RVT-HD	26. 6. 1997
Florenc	017	1	PSTV/01	KONE RVT-HD	14. 11. 1997
Staroměstská	077,078,079	3	LT (SSSR)	KONE RVT-HD	2. 3. 1998
Pankrác	030,031	2	PSTN/01	Schindler SWT	15. 6. 1998
Florenc	016	1	PSTV/01	Thyssen	21. 11. 1998
Náměstí míru	107,108,109	3	LT (SSSR)	Thyssen	23. 4. 1999
Muzeum C	022,023	2	PSTN/01	Otis	23. 12. 1999
I. P. Pavlova	028,029	2	PSTV/01	Thyssen	
Malostranská	071,072,073	3	LT (SSSR)	Schindler	29. 3. 2000
Malostranská	074,075,076	3	PSTV/02	Schindler	29. 3. 2000
Budějovická	175	1	PSTV/01	Schindler	18. 8. 2000
Hlavní nádraží	019,020	2	PSTN/01	Schindler	22. 12. 2000
Budějovická	173,174	2	PSTV/01	Schindler	2. 2. 2001
Celkem		49			

* ve stanici I.P. Pavlova byly namísto 3 původních ramen PS č. 027, 028, 029 instalována 4 ramena nového typu PS

Teprve přibývající únava přinesla více vstřelených branek, koření fotbalu. V 1. kole, ve čtyřech zápasech, kdy se okteto účastníků fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele představilo poprvé, přineslo pouhé tři branky, z toho jedna padla v poslední vteřině. Postaral se o ni Milan Langer z týmu Elektrických drah I a odstartoval svůj tým k vítěznému tažení.

V prvním kole překvapila výhra ředitelství nad Metrem II a Metro I přehrálo učně, kteří nenašli protihru na vyzrálé harcovníky.

Druhé kolo už bylo bez velkého překvapení, učni podle očekávání zdolali Elektrické dráhy II, domácí gólem z pokutového kopu zdolali „úředníky“ ředitelství. Bitvy mezi týmy Autobusů a Metra skončily smírně.

V závěrečném kole základní části turnaje měli namále učni. Za stavu 1:1 běžel sám na branku Hábl z Autobusů II, ale nedal a z protiútoky učni rozhodli o vítězství, a tím o postupu. V zápase mezi Autobusy I a ředitelstvím překvapivě „úředníci“ uhájili remízu a mohli se radovat z postupu. Vítěze květnového turnaje o. z. Autobusů, týmu garáže Klíčův, zklamala koncovka, ve třech duelech nedali ani jednu branku. V utkáních mezi týmy Metra a Elektrických drah potvrdily své ambice celky označené jedničkou.

První semifinále skončilo třígólovým vítězstvím Metra I nad ředitelstvím, když rozhodla asi nejhezčí branka turnaje – utěšená střela Jana Koláře asi z dvaceti metrů do levého horního růžku. Ve druhém domácím zásluhou Stehlíka a Balužinského „zkrotili“ rychlé a bojovné mládě.

Finále bylo především taktickou bitvou mezi oběma šestnáctkami a základní hrací doba nepřinesla rozuzlení. Ke slovu přišla pětice penalt a borec z Metra hned v první sérii nebyl úspěšný. Zaváhání ze strany Elektrických drah nepřišlo, a tak mohla vypuknout domácí radost.

Tu však záhy zchladil protest týmu Metra I, že posledním exekutorem penalty nebyl v zápise uvedený René Hartman. Po diskusích bylo potvrzeno, že protest byl oprávněný, ale výsledek dosažený na hřišti zůstal v platnosti.



Vítězný tým šestého ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele.

Pohár zůstal po čtyřech letech opět v Hostivaři



Poražení finalisté, tým Metra I.



O dramatické boje nebylo v průběhu turnaje nouze. Na prvním snímku zasahuje brankář ředitelství proti útoku týmu Autobusů I. Na druhém bojuje Metro I s týmem SOU.



Po loňském vítězství se učni museli spokojit se třetím místem.

Kronika VI. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele 2001

Sobota 16. června 2001

– hřiště Opravný tramvaj v Hostivaři

Skupina A:

ED II – A II	0:0	SOU – M I	0:1
A II – M I	1:1	ED II – SOU	1:2
SOU – A II	2:1	M I – ED II	4:0

Konečná tabulka

1. Metro I	3	2	1	0	6:1	7
2. SOU	3	2	0	1	4:3	6
3. Autobusy II	3	0	2	1	2:3	2
4. El. dráhy II	3	0	1	2	1:6	1

Skupina B

M II – ředitelství	0:1	A I – ED I	0:1
ředitelství – ED I	0:1	M II – A I	0:0
A I – ředitelství	0:0	ED I – M II	2:0

Konečná tabulka

1. El. dráhy I	3	3	0	0	4:0	9
2. ředitelství	3	1	1	1	1:1	4
3. Autobusy I	3	0	2	1	0:1	2
4. Metro II	3	0	1	2	0:3	1

Semifinále

M I – ředitelství	3:0	ED I – SOU	2:0
-------------------	-----	------------	-----

O konečné umístění

Finále:	M I – ED I	0:0, 4:5 p.k.
O 3. místo:	ředitelství – SOU	0:5
O 5. místo:	A I – A II	2:0
O 7. místo:	ED II – M 2,	0:1 p. k.
Nejlépe střelec:	Michal Vrbka (SOU)	6 branek
Nejlépe brankář:	Martin Talpa (ED I)	

Představenstvo projednalo

Od uzávěrky posledního DP–KONTAKTU se uskutečnila dvě zasedání představenstva naší společnosti, první v pondělí 28. května a druhé 18. června. Obě měla bohatý program, a tak se pojďme projít tím, co bylo projednááno nejvyšším orgánem naší společnosti:

Informace o postupu přípravy a realizace investičních akcí. Představenstvo projednalo a schválilo obecný postup přípravy a realizace investičních akcí realizovaných naší společností.

Zpráva o výběrovém řízení na dodavatele úklidových prací ve stanicích metra. Přizvaný ředitel o. z. Metro ing. Houdek informoval členy představenstva, že platnost stávajících smluv na úklid stanic metra končí 31. prosince 2002 a od 1. ledna 2003 by měly být uzavřeny již smlouvy nové. Představenstvo následně schválilo vypsání tří výběrových řízení (pro každou trať zvlášť), na jejichž základě budou s vybranými uchazeči následně podepsány smlouvy na 5 let s tříměsíční výpovědní lhůtou.

Hospodářský výsledek zájezdových autobusů o. z. Autobusů za rok 2000. Členové představenstva projednali výsledek hospodaření zájezdových autobusů o. z. Autobusů, pořízených na leasing, za rok 2000. Došlo k nárůstu tržeb přibližně o 22 %, ale současně došlo i k na-

výšení nákladů cca o 13 % oproti roku 1999, proto ztráta dosáhla 5,8 milionu korun. Ředitel o. z. Autobusů ing. Špitzer, který se projednávání zúčastnil, uvedl, že došlo ke změně struktury zajišťování zakázek a jsou upřednostňovány lukrativnější zakázky, zejména na území Prahy.

Zpráva o hospodaření a kalkulaci nákladů za 1. čtvrtletí roku 2001. Představenstvo schválilo předložený výsledek hospodaření DP za I. čtvrtletí letošního roku.

Stav realizace kontraktu nových vozů M1 a modernizovaných vozů 81–71M. Generální ředitel ing. Houfek informoval členy představenstva, že v pondělí 14. května obdrželo konsorcium výrobců nových souprav metra M1 od Drážního úřadu homologaci pro uvedení vozy. V otázce modernizovaných vozů 81–71M uvedl, že byl zahájen zkušební provoz s cestujícími u soupravy č. 1 a další 2 soupravy zkušební provoz s cestujícími zahájí v nejbližších dnech, což je však maximum, které povolí Drážní úřad.

Informace o přípravě a rekonstrukce zařízení průmyslové televize na tratích A a C pražského metra, včetně orientačních nákladů. Byl schválen harmonogram rekonstrukce zařízení průmyslové televize v metru na tratích A a C s tím, že bude vypsáno výběrové řízení va-

riantně s možností využití černobílých nebo barevných kamer. Investiční prostředky budou pro rok 2001 z důvodu zajištění vyšší bezpečnosti navýšeny o 20 milionů korun na celkových 36 milionů, aby rekonstrukce byla uřchlena.

Zpráva o požární ochraně stávajících kabelových vedení na tratích metra. Představenstvo schválilo variantu, podle které budou stávající kabely na tratích A a C vyměněny do konce roku 2005 a na trati B budou provedeny ochranné nástřiky kabelů v horizontu 2 let. Navržený postup bude předložen ke schválení na zasedání Rady hl. m. Prahy v působnosti valné hromady naší společnosti.

Informace o diverzifikaci disponibilních finančních zdrojů v letech 2000 a 2001. Představenstvo vzalo na vědomí způsob hospodaření s volnými finančními prostředky Dopravního podniku.

Prohlídka modernizované tramvaje T3P. V rámci jednání 18. června si členové představenstva prohlédli ve smyčce Vysočanská modernizovanou tramvaj T3P, která se stále více začíná objevovat v pražských ulicích.

Odписы v roce 2001. Generální ředitel informoval o tom, že nárůst odpisů a odložené daně oproti roku 2000 činí 244 milionů korun. Proto bylo rozhodnuto předložit do Rady hl. m. Prahy, a posléze do Zastupitelstva hl. m. Prahy, žádost o převod uvedené částky z účelové investiční dotace do neinvestiční dotace Dopravního podniku. Celkové odpisy a odložená daň v roce 2001 budou přibližně ve výši 2,4 miliardy Kč. –red–

Zajímavá čísla z pražské dopravy za rok 2000

Již tradičně přichází během jarních měsíců Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha) s ročenkou, ve které podává detailní přehled údajů o pražské dopravě za uplynulý rok. A již tradičně vám z ní DP-KONTAKT přináší přehled těch nejzajímavějších čísel. Nejinak je tomu i letos.

Enormní nárůst automobilové dopravy, charakteristický pro první polovinu devadesátých let uplynulého století, se v posledních letech výrazně zpomalil a v roce 2000 prakticky zastavil – na území české metropole se vloni počet evidovaných osobních automobilů zvýšil jen o 77 vozů (v roce 1999 přibýlo 8 500 vozů; meziroční přírůstek v období 1991 až 1996 činil 42 000 vozů). Koncem 20. století je tak v Praze registrováno 746 832 motorových vozidel, z toho 620 663 osobních. Jeden osobní automobil tedy připadá na 1,9 obyvatele a Praha stále patří mezi města s nejvyšším stupněm automobilizace na světě vůbec (v západoevropských metropolích se stupeň automobilizace obvykle pohybuje v hodnotách 1 osobní automobil na 2,1 až 2,3 obyvatele).

Také objem dopravních výkonů na pražské komunikační síti (nejpřesnější ukazatel vývoje dopravy v ulicích)

stoupal v závěru poslední dekády uplynulého století výrazně pomaleji než v kritickém období 1991 až 1996; v roce 2000 činil přírůstek oproti roku 1999 4,1 %. Stejně jako v roce 1999 již nerostla intenzita provozu v centru, ale výhradně mimo ně (na tzv. vnějším kordonu). Veškerý nárůst automobilové dopravy v devadesátých letech byl vytvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů naopak od roku 1990 poklesl o 34 %.

Seznam nejzatíženějších míst pražské komunikační sítě nedoznal v roce 2000 žádných podstatných změn, mírně však stoupl počet projíždějících vozidel: Jižní spojkou v úseku 5. května – Vídeňská projelo denně (0 – 24 h) průměrně 113 tisíc vozidel (v roce 1999 104 tisíc), Vltavu po Barrandovském mostě překročilo každý den 105 tisíc automobilů (1999 – 102 tisíc).

Optimisticky vyhlíží loňská statistika nehodovosti. V Praze došlo v roce 2000 k 40 560 nehodám, což je o více než 4 000 méně (– 8 %) než v roce 1999. Bohužel, radost z celkově nadějně vyhlížejících údajů kazí počet smrtelných zranění při dopravních nehodách. Loni při nich zahynulo 80 lidí, což znamená nárůst o 8 % oproti roku 1999.

Zájemcům o podrobné údaje z pražské dopravy, mj. i o provozu MHD, její preferenci, záchytých parkovištích P + R či o pěším provozu v Praze, lze ročenku ÚDI Praha jen doporučit. Další zajímavé údaje jsou k dispozici také na webových stránkách www.udi-praha.cz.

–mš–



Foto: Petr Malík

Dnem 1. července 2001 vstoupil v platnost 3. dodatek Směrnice generálního ředitele o používání stejnokrojů. Jeho vydání předcházely dosti složité diskuse, při nichž bylo nutné sladit oprávněné požadavky na vysoký standard vzhledu zaměstnanců s návrhy na určité úpravy, vykazující se převážně řidičův městské hromadné dopravy. Výsledný text novely, schválený generálním ředitelem naší společnosti, je završením dlouhodobé práce, během níž se podařilo vyjít vstříc většině požadavků odštěpných závodů při zachování důsledné náročnosti na estetický a reprezentativní vzhled stejnokroje a na pravidla jeho používání.

V dalším textu jsou uvedeny nejdůležitější změny z hlediska provozních pracovniců:

Snad největší změnou je zavedení nové stejnokrojové součásti, tzv. **polokošile**, kterou si již někteří zaměstnanci vyzkoušeli v tzv. ověřovacím používání, zahájeném na podzim minulého roku. Ohlasy na zkušební zavedení polokošil byly ze strany provozních pracovniců vesměs kladné a proto bylo rozhodnuto zařadit je mezi stejnokrojové součásti. Přitom se však jevílo jako nutné a potřebné stanovit i určitá omezení, vycházející z daných nároků na standard kvality používání stejnokroje. Proto mohou polokošili užívat při výkonu služby pouze řidiči metra, tramvají a autobusů (což je jistě největší část našich „stejno-

Směrnice o stejnokrojích novelizována

krojových“ zaměstnanců) a nepočtená skupina zaměstnanců bez hodnotního a funkčního označení na ředitelství společnosti. Používání polokošile je dále limitováno ustanovením o jediné možné stejnokrojové součásti, kterou lze přes polokošili jako svrchní oděv použít; tou je pouze bunda (pasová s rukávky či bez nebo tzv. Parker). Nelze tedy nikdy polokošili nosit pod svetrem, vestou nebo sakem. I když se dá předpokládat velmi časté používání tohoto „hиту 2001“, vzhledem k výše řečenému nastane zřejmě v zimním období jakási samoregulace, protože při nízkých venkovních teplotách budou používat pouze polokošili s krátkým rukávem (jiná není) a popřípadě bundu jen ti největší otužilci. – A pozor – polokošile není pokryta zvýšeným počtem přidělovaných oděvních bodů, je nutno na ni nějaký ten bod vyšetřit.

Další novinka se týká pouze žen, kterým je možno na požádání zajistit zhotovení **halenky** bílé barvy. Používání halenky není nijak omezeno a může vždy nahradit košili; toto se týká všech žen, majících povinnost nebo právo používat stejnokroje bez ohledu na pracovní zařazení. Je nepochybné, že halenka působí „ženštěji“ a našim kolegy-

ním bude jistě velmi slušet.

Abyste druhá část podnikové populace necítila ošizená, dovoluje novela použít kdykoli **vlastní bílou košili**, ovšem pouze tu, která je stejného tvaru jako košile „vyfasonovaná“ a nemá žádné látkové či jiné ozdoby, nášivky a doplňky. A nezapomeňme, že košile, byť bílá, není halenka a je k ní nutná vázanka, pokud není za podmínek uvedeňých ve Směrnici používána jako svrchní součást stejnokroje.

Pokud jde o mnohem prozaičtější stejnokrojovou součást – **šle**, i přes některé požadavky trvá i nadále zákaz jejich používání na svrchní součásti stejnokroje; jistá úleva se zde však naskytá v souvislosti s používáním polokošile, která se nosí přes kalhoty a použité šle tedy nejsou navrch.

Novela Směrnice generálního ředitele se zabývá ještě dalšími úpravami; výše uvedené se však jeví z hlediska většiny zaměstnanců jako zásadní. Celý novelizovaný text směrnice je k dispozici na všech pracovištích připojených do elektronické sítě naší společnosti.

Mgr. Antonín Ježek, referát dopravní legislativy ředitelství

Co je nového ve Svépomocném sdružení pracovníků DP – Úmrtní fond

V roce 1999 jsme vás v 6. čísle DP-KONTAKTU při příležitosti shromáždění členů a volby nového výboru informovali o činnosti Svépomocného sdružení pracovníků DP – Úmrtní fond (dále jen ÚF), který existuje při naší akciové společnosti již desítky let. Konstatovali jsme, že již předcházejícímu výboru se díky uzavřené Dohodě o spolupráci s vedením naší společnosti podařilo činnost tohoto – již dnes i historického sdružení zaměstnanců DP – zastavit před finančním i administrativním zánikem. Převedením administrativní, evidenční i účetní agendy na informační výpočetní techniku a zároveň pověřením oddělení personální a sociální péče ředitelství její správou se již v roce 1994 podařilo stagnaci ÚF zastavit. Během dalších období se postupně realizovaly stanovené úkoly – zmodernizování agendy, vyrovnání rozdílů mezi příjmy a reprodukativními náklady ÚF, zvýšení členské základny aktivními zaměstnanci a získání jiných příjmů (například od sponzorů).

Dnes je ÚF občanským sdružením řádně registrovaným ve smyslu zákona č. 83/1990 Sb. na civilně správním úseku Ministerstva vnitra. Byly vydány nové stanovy a je průběžně informována členská základna. Zároveň je uzavřena smlouva s Pohřební službou hl. m. Prahy o slevě objednaných služeb členům fondu a jejich pozůstalým. Finanční prostředky ÚF byly kapitalizovány, to znamená, že jsou uloženy na termínovaných vkladech v bankovním ústavu, což ÚF přináší i úroky. Byla zvýšena podpora člena při úmrtí na 3 000,- Kč, přičemž nynější měsíční příspěvek aktivního zaměstnance je 10,- Kč srážených mzdovou účtárnou, u důchodce pak 96,- Kč ročně.

Členy sdružení jsou nejen bývalí zaměstnanci DP, ale i řada zaměstnanců dceřiných společností (Pražská strojírna, Střední odborné učiliště, IDS) a společnosti, které dříve byly součástí DP. Externím členem však může být i zaměstnanec jiného zaměstnavatele, pokud v době odchodu z DP byl členem ÚF. Tito členové svoji úhradu provádějí jednou ročně složenkou.

Dnes je téměř 19 % zaměstnanců DP členy ÚF. Kdyby se podařilo jako před rokem 1948, že by členy ÚF byli všichni zaměstnanci DP, mohla by podpora členovi činit až 15 000,- Kč.

Současný výbor ÚF zvažuje možnost zvýšení podpory členů, pokud by se podařilo opětovně novou náborovou akcí zvýšit počet členů v produktivním věku (v loňském roce se podařilo získat 147 členů).

Členem ÚF se může stát každý zaměstnanec, který

svou mzdovou účtárnu požádá o srážení měsíčního příspěvku ve výši 10,- Kč ve prospěch fondu, v případě odchodu do důchodu jednou ročně 96,- Kč provádí úhradu zaslanou složenkou. Přitom podle stanov sdružení příspěvek členovi nebo pozůstalým činí 3 000,- Kč a může získat 15 % slevy ze služeb, pokud se pohřeb uskuteční u Pohřební služby hl. m. Prahy. Pro tento účel vydává ÚF potvrzení, protože jinak členové žádnou legitimaci neobdrží.

Na jednotlivých odštěpných závodech jsou určení členové výboru, kteří mají na starosti propagaci fondu. Informace o činnosti ÚF jsou k dispozici i na vnitropodnikovém Intranetu. Členství nezaniká ani při odchodu z DP, pokud člen tuto změnu oznámí osobně nebo písemně oddělení personální a sociální péče ředitelství v nové budově v Praze 9, Sokolovská 217, 5. patro, č. dveří 557, které tohoto člena registruje a jednou ročně mu zasílá složenku.

K převedení člena do registrace v databázi je zapotřebí pouze potvrzení mzdové účtárny o poslední srážce na konto ÚF nebo výplatní páška.

Zaměstnancký odbor ředitelství, 90340

	Vývoj počtu členů									
	1998	1999	2000	2001	Počet zam.	%2001	98/99	99/00	00/5.01	
Metro	34	33	36	37	4081	0,91	-1	3	1	
Elektrické dráhy	1278	1303	1364	1479	3706	39,91	25	61	115	
Autobusy	594	581	644	699	4165	16,78	-13	63	55	
Ředitelství	56	55	75	79	575	13,74	-1	20	4	
Cizí	39	36	36	*	-	-	-3	0	-	
Důchodci	1126	1032	948	*	-	-	-94	-84	-	
Celkem	3127	3040	3103	2294	12527	18,31	-84	63	-	

* údaje nejsou dosud k dispozici

Na Kačerově se slavilo

Poslední květnové pondělí bylo pro kačerovskou garáž slavnostní. Vždyť právě před 35 lety byl odtud vypraven první autobus na linky městské hromadné dopravy. Při této příležitosti si dali v místní kádně dostaveníčko bývalí a současní zaměstnanci garáže, kteří z rukou ředitele o. z. Autobusy Ladislava Špitzera a ředitele garáže Miroslava Žaluda převzali upomínkový list a publikaci Historie městské hromadné dopravy v Praze.

V příjemné atmosféře se jen nevzpomínalo, ale zejména pro ty, kteří už na Kačerově nepůsobí, byla připravena okružní jízda po areálu, aby si mohli prohlédnout všechny změny, ke kterým v posledních letech došlo, a nebylo jich vůbec málo.

Jménem vedení společnosti poděkoval všem přítomným dopravní ředitel ing. Petr Blažek, který ocenil vysokou kvalitu poskytovaných služeb nejen touto dopravní provozovnou.



Čtveřice důchodců, bývalých zaměstnanců garáže, obdržela upomínkové předměty od ředitele o. z. Autobusy Ladislava Špitzera, dopravního ředitele Petra Blažka a ředitele garáže Kačerov Miroslava Žaluda.



Ocenění současní zaměstnanci garáže Kačerov ve společnosti ředitelů.

Slavnostně byla zahájena ražba na IV. provozním úseku tratě C



Od poklepání základního kamene tratě IV. C1 metra z Nádraží Holešovice do Ládví uběhlo osm měsíců a na mnoha místech v severní oblasti města můžete sledovat, že stavba pokračuje velmi rychlým tempem. Ve středu 30. května byla za účasti představitelů města a zúčastněných firem zahájena ražba tunelu v sousedství Trojské ulice.

Všechny firmy se snaží, aby plánovaný termín dokončení, první polovina roku 2004, byl splněn.

Sv. Barborka patronka všech havířů bdí nad průběhem náročných prací, aby probíhaly bez problémů.



Ražba na IV. provozním úseku tratě C1 začíná!



Stavba metra si vyžádala i jízdu tramvají po kolejové splítkě v Trojské ulici.

Stanice Kolbenova už slouží veřejnosti



Pamětní busta velké postavy českého průmyslu Emila Kolbena vévodí vestibulu stanice.

Významným dnem byl pro trať B metra pátek 8. června letošního roku. Slavnostně byla otevřena stanice Kolbenova. Jako poslední ze stanic na IV. provozním úseku tratě B čekala na své první cestující.

Ve sdělovacích prostředcích se často diskutovalo o tom, komu stanice umístěná uprostřed bývalých výrobních hal průmyslových závodů, dnes ve většině případů zejméně prázdnou, bude sloužit. Pražský primátor Jan Kasl se snažil obavy rozptýlit. „Metro pomohlo k rozvoji několika lokalit v našem městě, stačí se kouknout na Jihozápadní Město nebo na Černý Most. Proto věřím, že tomu tak bude i v případě Kolbenovy. Osobně jsem zvědav, jak bude tato lokalita vypadat za pět nebo deset let.“

O slavnostní přestřížení pásy se postaral vnuk legendárního Emila Kolbena, průkopníka českého elektrotechnického průmyslu, Jindřich.

Při slavnostní příležitosti jsme ho požádali o několik vzpomínek na dědečka. „Jako dnes si pamatuji na to, jak jsme seděli na zahradě a on mi hůlkou kreslil do písku úkoly z deskriptivní geometrie. Jako druhý se mi vybavuje příjemnější moment. Čas od času jsem od něj dostal stříbrnou dvacetikorunu a toho jsem si velmi považoval.“

Dnes si už málokdo vzpomene na to, že Emil Kolben byl „soupeřem“ Františka Křížáka, další velké osobnosti českého průmyslu na přelomu devatenáctého a dvacátého století.



Za několik minut bude stanice sloužit veřejnosti. Zleva hosté Jindřich Kolben, vnuk průmyslníka, generální ředitel Milan Houfek, primátor Jan Kasl a náměstek primátora pro dopravu Martin Hejl.

Čechův most už opět slouží

Čtvrtý říjnový den loňského roku projela po Čechově mostě poslední tramvaj. Od té doby patřil most stavbařům, kteří prováděli jeho zásadní rekonstrukci.



Čechův most několik minut předtím než opět začal sloužit veřejnosti.

- V pátek 15. června krátce po poledni už byl most opět v plné parádě. To znamená o 15 dní dříve než předpokládal původní harmonogram. Několik desítek minut po slavnostním otevření už po něm opět jezdila auta. Pravidelný tramvajový provoz se vrátil do „starých“ kolejí s raním výjezdem v sobotu 16. června.

- Oprava si vyžádala finanční náklady ve výši 93,2 milionu korun, rozpočet naší společnosti byl zatížen částkou 41,5 milionu korun. Definitivně bude rekonstrukce ukončena v příštím roce, kdy bude dokončena repase památkových plastik na bocích mostu.

- **Zajímavosti z dění v naší společnosti pro vás nasbíral Petr Malík**



Tramvajová souprava „strhává“ pásku a Čechův most po více než 250 dnech začíná sloužit automobilovému i tramvajovému provozu.

Amsterdam 2001

V květnu letošního roku se Vědecko-technický klub o. z. Metro vydal na cesty za poznáním něčeho nového. Tentokrát byla naším cílem podzemní doprava v nizozemském Amsterdamu.

Metro v Amsterdamu je v provozu od roku 1977. Jeho budování provázely velké technické problémy, neboť město ležící na břehu moře, často i pod úrovní jeho hladiny, je protkáno sítí vodních kanálů. Většina staveb stojí na pilotech zakotvených v tekutých píscích. Proto podzemní stavby byly omezeny na minimum pouze v centru města.

V současnosti má amsterodamské metro čtyři linky v celkové délce 63 km a 49 stanic, z nichž pouze pět je podzemních. Podobně jako v Praze jsou linky barevně rozlišeny a navíc označeny číselně:

- Linka č. 50 – zelená – délka 20,2 km
- Linka č. 51 – oranžová – délka 19,1 km
- Linka č. 53 – červená – délka 11,3 km
- Linka č. 54 – žlutá – délka 12,4 km

• Tři ze čtyř linek končí ve stanici Hlavní nádraží, což limituje propustnost celé sítě. Minimální interval každé z nich je 7,5 minuty. Další výstavba z Hlavního nádraží západním směrem je technicky připravena, ale městu i státu chybí potřebné finanční prostředky.

• Vzhledem k výše uvedenému omezení propustnosti tratí metro přepraví v Amsterdamu denně pouze zhruba 320 000 cestujících.

• Vozový park je tvořen 106 soupravami dvou až čtyřvozovými od tří různých výrobců. Nejstarší dvouvozové soupravy jsou z roku 1975 od německé firmy Linke Hoffmann Busch a v provozu je jich 44. Dále je v provozu 25 souprav od belgické firmy Bombardier, vyrobených v roce 1990. Poslední a nejmmodernější soupravy, kterých je v provozu 37, byly dodány v roce 1997 španělskou firmou CAF. Skříň vozů jsou v nerezovém provedení, elektrická výzbroj typů ristorová IGBT. Za zmínku stojí i to, že jsou vybaveny



• topením nejen kabiny strojvedoucího, ale i prostor pro cestující.

• Trať pro provoz metra jsou využívány i pro provoz rychlých tramvají. Proto mají jak přírodní kolejnici pro provoz vlaků metra (750 V ss), tak vrchní trolej pro provoz tramvají.

• Řídící pracoviště metra tvoří dispečink– společnost sál pro všechny profese!

• Technické zázemí tvoří hala se sedmi kolejemi. Jedna je určena na mytí a vybavená podúrovňovým soustruhem pro opracování dvojkolí vozů. Čtyři koleje slouží pro nižší stupně údržby, dvě další pak pro vyšší stupně oprav. Před halou pak jsou lávky, které umožňují přístup k venku odstaveným soupravám, kterých je většina. Snaha provozovatele je zajistit většinu prací na tratích i mimo ně v denní době za provozu, a tím snížit finanční náklady.

• Všechny stanice metra jsou vybudovány maximálně úsporně, ale se vším potřebným moderním technickým vybavením.

• Vedení Dopravního podniku po dohodě s magistrátem města připravuje privatizaci všech prací. To znamená že město respektive Dopravní podnik si ponechá všechny budovy, zařízení i dopravní prostředky a pronajme je soukromým subjektům k zajištění určitých činností!

• Domníváme se, že pro všechny účastníky zájezdu byla tato návštěva zdrojem nových informací. Získané poznatky jistě využijí při své další denní práci ve prospěch pražského metra.

• Ing. Petr Skala, VTK o. z. Metro



Před sto lety, 1. května 1901, se Ostrava stala třetím moravským městem, do jehož ulic vyjely vozy elektrické tramvaje. Již od roku 1894 zde jezdila parní tramvaj a moudří radní snad ani netušili, že položili základ jednomu z nejzajímavějších a nejdůmyslnějších dopravních systémů ve střední Evropě. Normální rozchod ostravských tramvají doplnil o rok později i úzký rozchod 760 mm, který se uplatnil zejména v okolí blízkého Bohumína a Karviné.



Nákladní motorový vůz do roku 1972 přepravoval náklady v ostravských ulicích. Foto: Karel Kalina

Postupně vzniklo šest dopravních společností, které se v ostravském regionu podílely na provozu městské hromadné dopravy. Ostravsko se tak stalo, přestože se tomu tehdy tak neřikalo, průkopníkem integrace systémů městské hromadné dopravy na území Československa a dá se říci, že trochu zastínilo i jistě chvalyhodné a moderní snahy jabloneckých dopravců.

Ani Ostravsko se v prvních desetiletích nevyvíjelo klasickému modelu tramvajových provozů počátku století, kdy tratě spojovaly více či méně vzdálenou železni-



Historická souprava v barevném provedení z dvacátých let minulého století. Foto: Karel Kalina

100 let elektrických tramvají v Ostravě

ní stanici se středem města. I vozový park byl shodný s ostatními městy, přednost dostávaly vozy ze Sanoku, Grazu a Smíchova, teprve později se prosadili i ostatní výrobci, především Studénka, Kopřivnice a Královopolská.

Na obou rozchodech se provozovala velmi čilá nákladní doprava, která dokázala eliminovat ztráty z dopravy osobní, ostravští tramvajáci pro úzký rozchod zvolili parní i elektrickou trakci, pro rozchod normální používali skříňové nákladní lokomotivy, které si ve dvacátých letech vyrobili ve vlastních dílnách.

Nákladní tramvaj je častým hostem všech ostravských oslav. Dochovaná (neprovozní) parní lokomotiva „Witkowitz“ dokonce zahajovala parní provoz, elektrické lokomotivy jsou dokonce dvě ve sbírkách Technického muzea v Brně. První starší, je úzkorozchodná, nese označení 441 a byla vyrobena v roce 1908 ve vagónce Graz. Druhou, s číslem 107, vyrobila Škoda Plzeň (tehdy Závody V. I. Lenina) v roce 1954.

Získání samostatnosti v roce 1918 bylo prvotním impulsem k masovému rozvoji celé regionální dopravy. Mohutný rozvoj probíhá na obou rozchodech, pokračuje i právní sblížování provozujících společností, dopravní podniky se dostávají do českých rukou. Ostravská městská doprava v elektrické trakci na normálním rozchodu se dostává poprvé za hranice města, jedna z linek vede do klimatických lázní Klimkovic.

Dalším mezníkem je zavedení autobusové dopravy v roce 1927.

Slibný rozvoj dopravního systému zastavuje mnichovský diktát; přesto se v Protektorátu podaří spojit dva dopravce, kteří v ostravském regionu hrají klíčovou roli, Společnost moravských místních drah a Slezské zemské dráhy.

Osvobození přineslo těžké ztráty, ale ty se podařilo brzy odstranit a Ostrava se stávala městem s moderní městskou dopravou, kterou však ještě v roce 1953 provozovalo 5 dopravních společností na dvou rozchodech a třech napájecích systémech.

Padesátá léta znamenala ohromný nárůst obyvatelstva a vytvoření prvních satelitních měst, kterými byla například Poruba. Výstavba sídliště pro několik desítek tisíc obyvatel si vynutila razantní řešení návazné dopravy, která byla vyřešena kombinací elektrická dráha – autobus. To již v Ostravě jezdily i trolejbusy, konkrétně od 9. května 1952.

Akutní nedostatek vozů řešil Dopravní podnik nákupem starších motorových a vlečných vozů z Prahy a doplněním vozového parku poslední dodávkou dvounápravových obousměrných vozů z Královopolské.

Tehdy doznala síť elektrických tramvají největšího rozmachu a tramvaje jezdily nejen v samotné Ostravě, ale zajížděly i do Bohumína, Karviné, Klimkovic či Hlu-

čina. Rok 1967 však znamenal počátek konce úzkého rozchodu a nakonec i likvidaci integrovaného systému, kterému zazvonil umíráček 30. září 1973 ukončením provozu úzkorozchodných tramvají v Bohumíně. Jak bylo v minulých dobách obvyklé, zrušení předcházela obnova vozového parku, kdy úzkorozchodné tramvaje získaly moderní vozovnu a na tratě byly nasazovány nové vozy z vagonky v České Lípě.

První čtyřnápravové tramvaje typu T1 začaly ostravskými ulicemi jezdit v roce 1955 a jejich následovnice tvořily základ vozového parku do dnešních dnů. Tramvaje vyjíždějí ze dvou vozoven, moderní zázemí je zajištěno



Nejmodernějším typem je nízkopodlažní Astra, kterou známe i z Plzně, Olomouce a krátkého hostování v Brně a Praze. První vůz loňské dodávky s celozbovovou reklamou, zvoucí na oslavy jubilea, je zachycen na smyčce Hlučinská, odkud do roku 1982 odjížděly tramvaje do 13 km vzdáleného Hlučína. Dnes z „Trati míru“ zbyly jen zarostlé koleje v Hlučíně a zbytek odstavné koleje na vzpomínané smyčce. Foto: Aleš Karlovský

i v ústředních dílnách v Martinově, kde jsou prováděny opravy a rekonstrukce vozů i pro další dopravní podniky.

Rok 1967 znamenal pro Ostravu velký přínos v podobě nasazení článkových vozů řady K2, které společlivě zvládají dopravu na páteřních linkách a plně uspokojují požadavky cestujících.

Dalším mezníkem, bohužel smutným, byl začátek roku 1978, kdy začala plánovitá likvidace normálně rozchodných příměstských tratí. Nejprve došlo ke zrušení úseku do Klimkovic a o čtyři roky později se jeho napesled do Hlučína. Z integrovaného systému kolejových drah tak zůstalo pouze torzo v podobě tratí do Budšovic.

Současnost patří vozům T6, ale také Astrám a rekonstruovaným T3 a K2.

Aleš Karlovský

100 let elektrické tramvaje v Ostravě provázelo množství akcí

Tématická výstava

„100 let elektrické tramvaje v Ostravě“

Jen díky dnes často anonymním dokumentaristům – fotografům a sběratelům, kteří se svým přičiněním od počátku minulého století zasloužili o existenci historického fondu dobových snímků s ostravskou tramvajovou tematikou, mohla být 23. dubna v prostorách ostravské radnice vernisáž zahájena tématická výstava „100 let elektrické tramvaje v Ostravě“. Na celkem 14 panelech, systematicky rozdělených do logických celků (podle období, tratí a dopravců), byly vystaveny ony nejstarší černobílé, ale i současné barevné snímky známých autorů doplněné zasvěcenými komentáři, společně vypovídajícími mnohé o stoleté historii provozu elektrických tramvají na Ostravsku.

Vernisáže výstavy se účastnili významné osobnosti

z řad pozvaných představitelů orgánů města, městských obvodů a okolních obcí, partnerských organizací, ale také zástupců významných dodavatelských firem a další pozvaní hosté. Po projevech primátora města Ostravy ing. Čestmíra Vlčka a předsedy představenstva a ředitele Dopravního podniku Ostrava ing. Františka Vašítky byla v příjemné atmosféře dokreslené trochou vážné hudby a chutí sektu výstava zahájena.

Hosté při vernisáži.



kdy byla přestěhována do areálu ústředních dílen, pozdějšího centra dění oslav.

Mezinárodní jízdy zručnosti

Další z řady akcí, které měly v podtitulu „u příležitosti stého výročí elektrické tramvaje v Ostravě“, byly mezinárodní jízdy zručnosti řidičů tramvají, konané v sobotu 5. května v areálu Ústředních dílen v Martinově (Více informací z pohledu pražského týmu nabídl červnový DP-KONTAKT na straně 11.)

Výsledky: družstva: 1. Liberec (Vlastimil Koza, Ladislav Brejcha), 2. Ostrava – Poruba (Libor Třetina, Jan Pochylý), 3. Drážďany (Timo-Ralph Jeremias, Jaster Matthias); **jednotlivci:** 1. Vlastimil Koza (Liberec), 2. Bohuslav Olejár (Košice), 3. Tomáš Kostelník (Praha).

Reklamní lety nad Ostravou

Nebývalým příspěvkem k propagaci našeho květnového výročí byly reklamní lety s poutacem připevněným k letadlu, které létalo nad Ostravou ve čtvrtek 10. května. Při této ojedinělé příležitosti nám bylo umožněno pořídít zajímavé snímky neobvyklých pohledů na naše areály.



Vzorně zrekonstruovaný vlečný vůz č. 69 dostal jméno Prokop.

Večer se v sále Ústředních dílen v Martinově uskutečnilo slavnostní setkání pozvaných hostů z řad českých a slovenských dopravních podniků, významných dodavatelů a dalších partnerů naší akciové společnosti. Setkání začalo krátkými proslovami a zdravicemi ředitele našeho dopravního podniku a některých významných hostů. Poté si svou premiéru odbyl velmi zdařilý dokumentární film „Pod měděnou oblohou“. Následovala znalostní soutěž, u které se bavili jak přihlízející tak soutěžící. Po zbytek večera hrála k příjemné náladě i k tanci hudba.

Konvoj historických tramvají

Další z plánovaných akcí, kterou jsme se veřejně prezentovali, byla jízda konvoje historických tramvají



Atraktivní podivánka na hořící tramvaj a posléze na zásah hasičů.

v pátek 11. května dopoledne. Tato událost byla zároveň vyvrcholením programu připraveného pro oficiální pozvané hosty, kteří svou návštěvou, respektive účastí na slavnostním večeru 10. května, přispěli k významnosti těchto dnů.

Před vyjetím konvoje došlo také k historicky velmi významné události. V 9 hodin náměstek primátora města Ostravy ing. Ladislav Stuchlík přítomným slavnostně



Na otevřených plošinách vlečáku č. 69 nebylo pro velký zájem k hnutí.

představil nejnovější přírůstek do sbírky muzejních vozidel Dopravního podniku Ostrava – dvounápravový vlečný vůz evidenčního čísla 69 a pojmenoval ho jménem z ostravské historie – Prokop. Poté všechny vzorně připravené a seřazené tramvaje vyjely do ostravských ulic (kde byly zdraveny máváním přihlízejících občanů), aby se mohly po několika desítkách minut opět seřadit na tramvajové smyčce Hlavní nádraží a pokračovat v předváděcích jízdách.

Večer se pokračovalo, podobně jako předchozí den, v příjemném duchu slavnostního setkání tentokrát pozvaných zaměstnanců Dopravního podniku, stávajících i bývalých, a dalších pozvaných hostů ve velkém sále Ústředních dílen v Martinově. Opět se soutěžilo, promítal se dokumentární film k tramvajovému výročí a hlavně se v přátelském prostředí s hudbou vzpomínalo a bavilo.

Dny otevřených dveří

Vyvrcholením májových událostí v dopravním podniku byly Dny otevřených dveří v Ústředních dílnách v Martinově a v tramvajové vozovně v Porubě v sobotu 12. května. Přehřle atrakcí v obou lokalitách (výstavy

historických i současných tramvají, technologických vozidel a mechanismů, prohlídky pracovišť, atrakce pro děti i dospělé, živé vysílání Rádía Frekvence 1, jízdy historických tramvají, prodej občerstvení i upomínkových předmětů) byla zárukou vysoké, několikatisícové účasti návštěvníků.

Setkání tramvají v Kyjovicích

Po předchozím dnu otevřených dveří v Ústředních dílnách a ve vozovně Poruba jakoby již nic dalšího nemohlo svou přitažlivostí umocnit dosavadní zdárný průběh akcí. Ovšem to, co se odehrávalo v neděli 13. května na jednokolejné trati z Vřesinské do Zátíší, bylo, chce se říct, bombastické.

Tramvajový koncert pro jednokolejku se dvěma výhybnami odehrál podle not v půlhodinovém taktu přesně nalaďený kolejový orchestr celkem 23 historických, ale i současných tramvají a dalších kolejových vozidel. O jeho „čistý zvuk“ se snad nejvíce zasloužili členové Kroužku přátel MHD, pro které byl 13. květnový den vyvrcholením jejich úsilí o zdárný průběh připomenutí 100. výročí provozu elektrických tramvají v Ostravě.

Několikatisícová návštěva na poslušené konečné zastávce v Kyjovicích – Budišovicích a plně vytížené tramvajové spoje sledované podél tratě množstvím fotografů (včetně zahraničních) byly dokladem důstojného ukončení akcí k tramvajovému výročí.

Ing. Miroslav Albrecht, Dopravní podnik Ostrava



Nejkrásnější byl pohled na tramvajové „hemžení“ z plošiny montážního vozu.

ŠKOLNÍ STRÍPKY

Problém graffiti

Diskusím o závažných otázkách současnosti se věnujeme především při výuce občanské nauky. Květnovým hlavním tématem bylo graffiti. Žáci našeho učiliště se nad touto problematikou zamýšleli v písemných pracích a my jsme z nich vybrali několik zajímavých postřehů:

1. – ... sprejři je spolek lidí, se kterými si nemám co říci ani co dělat. Je to absolutně stupidní zábava.

2. – ... nijak mě to nevzrušuje, někdy je to i hezký.

3. – ... pokud je to na dobrém místě, myslím tím šedivý beton a ne historické stavby a metro – tak proti tomu nejsem.

4. – ... vzniklo to v NY, kde si „Tegi“ a „Graffiti“ značili svá území. Je velký rozdíl mezi tegem a graffiti. Tegi dělají TOJ–ové /blbci, ale graffiti jsou fakt velký umění. Nejdou vytvořit na kus papíru, ale když je vidí tisíce lidí, je to jak velké výstavy. Autoři jsou pak slavní, moc slavní.

5. – ... mě to nebere, ale znám hodně lidí, kteří graffiti dělají a často i skupinově. Je to pro ně droga. Hodně je možné se dočíst v časopisech s tzv. Wolkery,

což jsou graffiti ve vlacích a metrech. Je to práce, za kterou se jezdí s partama i do zahraničí.

6. – ... je to zpověď zamířovaných lidí. Kazí vše co vytvoří jiní. Mělo by se to tvrdě trestat. Ať si vylepší to co je jejich.

7. – ... Pokud to není slátanina, nevaďí mi.

8. – ...mě se to líbí, ale měli by kreslit na vybraná místa.

9. – ...graffiti se mi líbí a v budoucnu budou určitě brána jako umělecká díla – třeba jako dnes obrazy. Nelíbí se mi sprejři, kteří čmárají po památkách, opravených domech, metru, vagoněch, a tak.

10. – ...měl by být zákon a trestat.

11. – ... vymezení míst pro dobré graffiti by prospělo. Ostatní, co není graffiti, tvrdě trestat. Je to debilní.

12. – ... řešení je jednoduché – ušekat jim prstíčky. Čechy nejsou slum.

13. – ... odsuzení míst pro dobré graffiti by prospělo. Ostatní, co není graffiti, tvrdě trestat. Je to debilní.

14. – ... řešení je jednoduché – ušekat jim prstíčky. Čechy nejsou slum.

15. – ... musejí mít problém, jsou to cvoci, kteří nič. Na šedivých zdech je to naopak dobré.

Tolik tedy patnáct názorů mladých lidí na jeden z největších problémů současnosti.

Běž – a žij aneb Maturita – konec středoškolských studií

Červnem začaly prázdniny pro studenty Střední průmyslové školy, pro studenty čtyřletých učebních oborů a pro studenty nástavbového studia. Ne všichni však byli při maturitní zkoušce úspěšní.

Někteří budou muset o prázdninách otevřít učebnice a doučet se vše tak, aby v září znovu před maturitní komisí prokázali, že jsou lepší než nedostateční. Opakem těchto neúspěšných maturantů jsou ti, kteří složili maturitní zkoušku s vyznamenáním. Jsou to: Martin Balšánek (EN4), Martin Kracík (EN4), Jan Kunčík (EN4), Martin Miler (EN4), Matěj Morava (EN4), Václav Talířek (EN4), Josef Hotěk (4B), Petr Kovařík (4B), David Bucek (4C), Jakub Kavan (4C), Marian Chládek (PE2), Lenka Hájková (PE2), Simona Kusová (PE2), Tereza Ksandrová (PE2) a Martina Reňuchová (PE2).

Všem přejeve v životě množství úspěchů. Těm, kteří budou pokračovat ve studiu na vysoké škole, přejeme, aby se jim ve studiu dařilo co možná nejlépe a ostatním, kteří si budou hledat první pracovní místo, aby splnilo jejich představy, a aby se jim v zaměstnání dařilo.

Úspěšně se s maturitní zkouškou vyrovnali i ti, kteří po letech znovu usedli do školních lavic a souběžně se svými pracovními povinnostmi se potýkali i s povinnostmi školními.

S vyznamenáním dálkové nástavbové studium absolvovali: Jan Klábík, Jaroslav Preclík, Milan Habán, Jan Havlík, Hanuš Kovárník a Petr Křížek.

–sou–

Kontrola kvality aneb Proč Dopravní podnik neví, že si vítr hraje s odpadky

Proti jakkoliv dobře vyprojektovanému a do provozu spuštěnému systému stojí dvě síly, které jeho kvalitu časem snižují jak postupně, tak skokem. Jsou to:

- onen „zub času“ (postupně),
- vandalizmus (skokem).

V systému veřejné dopravy jsou tyto projevy „chátřání“ (proti chátřání například „fabrik“) nejen vizuálně více „hmataitelné“, ale i (vzhledem ke způsobu financování z tržeb zákazníků systému a daní všech) lehce a ihned napadnutelné a kritizovatelné. Platí to i pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost.

Ačkoliv se v něm situace za poslední roky výrazně zlepšila v mnoha oblastech, je stále ještě co napravit na standard, poplatný době, významu a geografické poloze města uprostřed starého kontinentu. Jsou totiž patrné určité kontrasty mezi kvalitou v centrální oblasti města a kvalitou na periferiích. Tyto rozdíly bohužel neodrážejí pouze různý stupeň důležitosti turisticky zajímavého centra od dělnické čtvrtě, ale nůžky rozdílu kvality jsou rozevřeny nad tento stupeň, kdy v centru již lze mluvit o určitém nadstandardech i ve světovém měřítku, zatímco periferie dýchá dojemem Balkánu.

Konkrétním příkladem at jsou zastávky elektrických drah či autobusů například Kyje, Krejčárek, Nový Hloubětín, Starý Hloubětín, Kbelská a (kupodivu) i přestupní zastávka Hloubětín u stejnojmenné stanice metra. Svě problémy se zchátřalostí má však i takový přestupní uzel, jakým je Palmovka – ta je však coby dopravní paskvil z úhlu pohledu pěších (díky nevhodnému projektu již od dob svého vzniku) kapitolou sama pro sebe.

Tyto zastávky byly coby součást dopravní infrastruktury uvedeny do provozu v určité kvalitě, ale poté ponechány svému osudu. Změny k lepšímu se tak konají pouze nárazově, nesystémově a bohužel až po upozornění uživatelem – cestujícím. Je to ten nejhorší způsob, jaký může pro každou obchodně myslící firmu být – dozvědět se o své nekvalitě až od zákazníka.

Vloni jsem upozornil Dopravní podnik na neúnosnou situaci v této oblasti. Jednalo se o to, jak pokaždě po opravě přístřešků zastávek tyto (přístřešky) nenechavci (zřejmě do sběru) rozeberou (včetně střechy), případně vandalově zničí výplně z plexiskla. Vzhledem k tomu, že opravený stav nevydrží obvykle dost dlouho (naposledy **nové plechy na přístřešku zastávky Starý Hloubětín zmizely ještě tentýž den, co byly namontovány/nyní je tam raději sklolaminát**), navrhl jsem přístřešek neopravovat, nýbrž rozebrat a snést zcela bez náhrady, nebo s nějakou vandaluvzdornou náhradou (obávám se, že i přístřešky typu Dambach respektive J. C. Decaux jsou vandaluvzdornější, než přístřešek stávající). Uznávám, že stát v dešti v případě, že nebude na zastávce žádný přístřešek, není asi příjemné a má spoluobčané by zřejmě radost (ze mě) neměli, ale vyjde to nastejno, jako když přístřešku chybí střecha (odtud slovo přístřešek). (Absenci přístřešku by ovšem ocenili zejména lidé, kterým po výstavbě protihlukové zdi podél zastávky Starý Hloubětín zůstal přístup na ni pouze oklikou.)

Současně jsem upozornil na nepořádek v oblasti zastávky (nejen) Starý Hloubětín. Ten vzniká v zásadě následujícími způsoby:

- cestující veřejnosti,
- okolními obyvateli, kteří zastávku mění v černou skládku,
- řidiči tramvajů, kteří zatahují do vozovny Hloubětín a na zastávkách Starý Hloubětín a Nový Hloubětín zanechávají po sobě přeplněné koše s obaly od přídelů stravy,
- mazači výměn, kteří pokládají své zaolejané „nádobíčko“ ke sloupku s jízdním řádem, takže cestující, který si chce přečíst čas odjezdu tramvaje, stojí na olejových skvrnách, které pak přenášá do tramvajové

Situace je v zásadě stejná po celé délce tramvajové tratě mezi výše uvedenými zastávkami, kde v kolejích místo šterkového lože lze pozorovat spíše odpadkové lože (je to perfektně patrné při procházce ze zastávky na zastávku po asfaltovém chodníku, který byl nedávno po mém upozornění opraven, neboť byl již od doby výstavby zvlněn). Úklid jsem za 10 let života v Hloubětíně na zastávkách Starý Hloubětín a Nový Hloubětín viděl pouze sporadicky a i po sekání trávy (spíše plevele rozježděného místy vozidly DP, které se vyhýbají značce, vymezující konec nástupiště) podél výše uvedených tratí v letním období jsou vidět odpadky (i kalibru lahvi) na svém původním místě, neodnese-li je vítr jinam (případně nepřikryje-li je milosrdný sníh). Situace je neutěšená hlavně tam, kde jsou odpadky (včetně nádobí s olejem na mazání výměn) naházené do křovin na konci zastávky.



Zastávka Starý Hloubětín.

S napětím jsem čekal na odezvu. K mému údivu (sice doposud od 22. února roku 2000) nepřišla písemná odpověď, ale konkrétní činy, kdy asi do měsíce došlo k úklidu aspoň zastávek (nikoliv tratě), opravě přístřešku a asi do roka i k opravě onoho chodníku (který byl předtím coby asfaltový koberec podél tratě položen, aniž by byla pod ním aspoň pokosena tráva – proto byl tak zvlněn).

Bohužel, od té doby se opakuje situace až do stavu, kdy opět zákazník upozorňuje na (stejně a opakující se) nedostatky.

Co je příčinou tohoto stavu?

Podle mého názoru to neochotou a insolventností (na rozdíl například od Českých drah) nebude. Pravděpodobnější jsou varianty, že:

- není vypracován systém kontroly kvality v této oblasti (t. j. čistota a upravenost dopravní cesty a jejího zařízení),
- spontánní kontrola nefunguje, neboť je empirií otupělá (když se náprava nekoná, ohlašovací aktivity například řidičů končí).

Nejhorší situace je v případě zastávek, které se nacházejí mimo městskou infrastrukturu (uliční síť).

Bohužel, přes určité snahy (generální opravy stanic metra) se tato problematika začíná nyní dotýkat i těchto kdysi politiky hýčkaných architektonických skvostů, kterými pražské vestibuly a samotné stanice metra (na rozdíl od například berlínských, vídeňských či pařížských) jsou. Poté, co došlo k velké obnově vozového parku u autobusů a částečně i tramvajů (až na ony problematické nízkopodlažní), dochází pozvolna (z viny na straně výrobce) k obnově vozového parku metra, je načase začít s obnovou i zastávek na periferiích. Situace, kdy na smetiště či vrakoviště příjíždí poslední výkřik vagonářského či autobusového průmyslu, je totiž dost pitoreskní.

Snad každému je jasné, že o všechno je nutné více či méně pečovat; o to více, jedná-li se o takové technické dílo, jakým například metro (ale nejen to) je.

Přestože nové technologie „Namontuj a zapomeň“ jsou určité skvělé a kvalita odevzdaných prací třeba rovněž, nelze si myslet, že teď dalších 50 let nebude nutné na nic sáhnout. Pohled na nejstarší do provozu odevzdané terminály typu Vltavská však napovídá spíše zažitě praxi „Přestříhni (pásku) a zapomeň“.

Ing. Igor Chovanec, foto Martin Chovanec

PS: Když byla v minulosti železnici předkládána za vzor funkční a spořádaná síť metra s jeho čistými a vybavenými (neboť novými) stanicemi, argumentoval jsem, že si počkám, jak bude vypadat za 150 let. Zdá se, že tak dlouho ani nebudu muset žít.

Dopravní podnik se podílí na přípravě mezinárodních normy

Když bylo vedení pražského Dopravního podniku v prosinci roku 2000 osloveno mezinárodním výborem pro elektrotechniku (IEC) se žádostí o vyslání zástupce do pracovní skupiny, jejímž úkolem je vypracovat mezinárodní normu zaměřenou na bezpečnost a automatizaci podpovrchové dopravy osob, setkala se tato myšlenka jak u generálního ředitele, tak u ředitele odstěpného závodu Metro s pozitivním ohlasem.

Svou účast v nově utvořené skupině WG39 výboru TC9 IEC považují za příležitost, jak využít dlouholeté zkušenosti z práce v oblasti zabezpečovací a automatizační techniky v o. z. Metro. Skupina IEC/WG39 má

v současné době 13 členů z devíti zemí (Čína, ČR, Dánsko, Francie, Itálie, Japonsko, Korea, Německo a Rakousko), a dále jsou očekáváni odborníci z Austrálie, Kanady, USA a Velké Británie. Účast v pracovní skupině jistě přispěje k dalšímu zvýšení prestiže naší společnosti.

Z technického (a ve svých důsledcích také ekonomického) hlediska je významná skutečnost, že zatímco dosud musela být technologie metra často s vynaložením značných finančních prostředků přizpůsobována předpisům, které vznikaly bez naší účasti, máme nyní možnost (alespoň do určité míry) na nejvyšší úrovni

ovlivnit přímo tvorbu těchto předpisů. To samozřejmě neplatí absolutně (nelze například očekávat, že bude možné nadále provozovat vzájemně nekompatibilní systémy), ale předem lze například vyloučit taková ustanovení normy, která by komplikovala provoz nově budovaných vlakových zabezpečovačů, a se znalostí připravovaných ustanovení je možné optimálně formulovat technické požadavky veřejných obchodních soutěží. O činnosti pracovní skupiny budeme čtenáře DP-KONTAKTU nadále informovat.

Ing. Jaroslav Hauser, o. z. Metro



Jarní cvičení hasičů v Nuzicích

Podle ustanovení § 1 odstavce 2 zákona České národní rady č. 133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění předpisů pozdějších – úplné znění č. 91/1995 Sb. – je každý povinen počínat si tak, aby nezavdal příčinu ke vzniku požáru, neohrozil život a zdraví osob, zvířat a majetek. Při zdolávání požárů, živelných pohrom a jiných mimořádných událostí je povinen poskytovat přiměřenou osobní pomoc, nevystaví-li tím vážnému nebezpečí nebo ohrožení sebe nebo osoby blízké anebo nebrání-li mu v tom důležitá okolnost.

Podle obecných ustanovení zákona o požární ochraně: právnické osoby, jakož i podnikající fyzické osoby zabezpečují plnění povinností vyplývajících pro ně z tohoto zákona, předpisů vydaných na jeho základě, nebo z jiných předpisů upravujících povinnosti na úseku požární

ochrany jako nedílnou součást své řídicí, hospodářské nebo jiné základní činnosti a neodkladně odstraňují zjištěné nedostatky.

Směrnice č. 3/2000 ředitele o. z. Autobusy upřesňuje podmínky pro účinnou ochranu života a zdraví zaměstnanců a majetku o. z. Autobusy před požáry.

Tolik suchá literatura zákona. V praxi to znamená, že nelze jenom zřídit jednotku sboru dobrovolných hasičů, která bude v případě požáru, živelných pohrom a jiných mimořádných událostí poskytovat přiměřenou pomoc všem, kdo tuto pomoc potřebují, ve spolupráci s profesionálnímu požárnímu útvaru.

Tento sbor je také nutné pro pomoc vycvičit a jeho výcvik se musí neustále zdokonalovat. V o. z. Autobusy je „Odborná příprava jednotek sboru dobrovolných hasi-

čů podniku“ v roce 2001 určena v rozsahu 40 hodin a rozdělena na 20 hodin v 1. pololetí a 20 hodin ve 2. pololetí.

K přípravě je tradičně využíváno rekreační středisko Nuzice, kde i letos na jaře proběhla plánovaná příprava. Ve dnech 13. až 15. června soutěžili zástupci pěti garáží (Hostivař nemá vlastní družstvo, neboť v případě nutnosti využívá služeb profesionálních hasičů o. z. Metro) ve třech disciplínách. Nejlepší formou se prezentovali zástupci vršovické garáže, kteří ve dvou disciplínách dominovali a pouze jednou se museli sklonit před uměním borců z Kačerova. Ti zcela nevidaným způsobem ovládli překážkový běh, kde obsadili první čtyři místa.

O celkovém vítězi se rozhodne až na podzim, kdy v Nuzicích proběhne druhá část celoroční přípravy.

Výsledky jarní přípravy: 1. Vršovice 4, 2. Kačerov 8, 3. Klíčov 9,5, 4. Dejvice 11, 5. Řepy 12,5.

Kamil Nový, o. z. Autobusy

Do tří následujících čísel jsme pro vás připravili výtah z paragrafů, které se dotýkají řidičských průkazů v zákoně č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 60/2001 Sb.

Následující paragraf nám říká, co je to vlastně řidičský průkaz. Veřejná listina neznamená, že si do ní můžeme dělat poznámky, upravovat ji, nebo dokonce nechat v restauraci jako zástrahu při nedostatku finančních prostředků na zaplacení útraty. Vzhledem k tomu, že podle tohoto průkazu je možná jednoznačná identifikace držitele průkazu, musí všichni, kdo přijdou do styku s těmito daty, dodržovat příslušná ustanovení zákona na ochranu osobních údajů, což znamená, že informace získané z této veřejné listiny nelze veřejně šířit bez předem získaného souhlasu držitele průkazu.

§ 103

1. Řidičský průkaz je veřejná listina, která osvědčuje udělení řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení, rodné číslo a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona.

2. Řidičský průkaz nesmí být ponecháván a přijímán jako zástava a odebírán při vstupu do objektů nebo na pozemky.

Další paragraf nás informuje o možných druzích řidičských průkazů a jejich platnosti. Pro většinu z nás je důležité vědět, že před odjezdem na dovolenou vlastním vozidlem do zahraničí je důležité se informovat, jaký řidičský průkaz uznávají jednak tranzitní země, ale i cílová země a včas se podle toho zařídit. Informace získáte nejlépe v Autoklubu ČR, kde vás vybaví i tolik potřebnými a vhodnými cestovními šeky, které obsahují potřebné informace o případných možnostech oprav našeho mílačka v cizině.

§ 104 – Druhy řidičských průkazů

1. V České republice se vydává řidičský průkaz České republiky (dále jen „řidičský průkaz“) a mezinárodní

Nové řidičské průkazy – I

řidičský průkaz vydaný Českou republikou (dále jen „mezinárodní řidičský průkaz“).

2. K řízení motorových vozidel na území České republiky opravňují:

a. – řidičský průkaz,

b. – řidičský průkaz vydaný členskými státy Evropských společenství (dále jen „řidičský průkaz Evropských společenství“),

c. – řidičský průkaz vydaný cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968) a Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949) (dále jen „řidičský průkaz vydaný cizím státem“),

d. – mezinárodní řidičský průkaz vydaný cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968) a Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949) (dále jen „mezinárodní řidičský průkaz vydaný cizím státem“), jsou-li v době řízení motorového vozidla na území České republiky platné.

3. Mezinárodní řidičský průkaz neopravňuje k řízení motorových vozidel na území České republiky.

4. Mezinárodní řidičský průkaz vydaný cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968) platí pro řízení motorových vozidel na území České republiky po dobu tří let ode dne vydání, mezinárodní řidičský průkaz vydaný cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949) platí pro řízení motorových vozidel na území České republiky po dobu jednoho roku ode dne vydání.

5. Prováděcí právní předpis stanoví vzor řidičského průkazu, mezinárodního řidičského průkazu, řidičského průkazu vzoru Evropských společenství a vzorové provedení řidičského průkazu vydaného cizím státem a mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem.

Třetí paragraf, se kterým vás tentokrát seznámíme,

nás informuje o tom, kdo je oprávněn zaznamenávat případné změny v řidičském průkazu. Takže nezapomínejte při změně bydliště zajít do 5 dnů i na příslušný okresní úřad s příslušnými dokumenty k zaznamenání změny. Vzhledem k tomu, že nový typ řidičského průkazu neumožňuje prosté zaznamenání změny jako tomu bylo u starších řidičských průkazů, je nutné sebou ve většině případů vzít i svoji novou podoběnku a příslušnou částku na zaplacení poplatku.

Že jednání na okresním úřadě v Praze není zrovna jednoduché a tvoří se zde dlouhé fronty, mohou hodně vyprávět řidiči o. z. Autobusy, kteří po složení zkoušek profesní způsobilosti se musí dostavit na tento úřad k převzetí Osvědčení profesní způsobilosti. Správní poplatek za vydání tohoto osvědčení je 200 Kč a k jeho vydání je zapotřebí také fotografie. Autoškola v tomto směru nabízí pro nové absolventy těchto zkoušek službu v tom směru, že po dodání fotografie a částky 200 Kč toto Osvědčení o profesní způsobilosti u příslušného okresního úřadu (Magistrát hl. m. Prahy) zajistí. Tato služba je však poskytována jen úspěšným absolventům profesních zkoušek.

§ 108 – Změna údajů v řidičském průkazu nebo mezinárodním řidičském průkazu

1. Změnu údajů, které jsou zaznamenávány v řidičském průkazu, je držitel řidičského průkazu povinen do pěti pracovních dnů ode dne, kdy ke změně došlo, oznámit příslušnému okresnímu úřadu.

2. Při změně údajů zaznamenávaných v řidičském průkazu vydá příslušný okresní úřad držiteli řidičského průkazu nový řidičský průkaz.

3. Podle ustanovení odstavců 1 a 2 se postupuje i v případě změny údajů zaznamenávaných v mezinárodním řidičském průkazu.

–go–, –hý–

V době letních prázdnin, tj. od soboty 30. června do pátku 31. srpna včetně, platí v sítí metra, tramvajových i autobusových linek prázdninové jízdní řády. U některých linek se mění jejich trasa nebo rozsah provozu.

Metro

Intervaly mezi vlaky se v pracovní dny prodlužují o 25 až 90 vteřin v výjimkově koncových úsecích linky B, kde se intervaly prodlužují dopoledne na 6,5 minuty a odpoledne na 8 minut. O sobotách a nedělích se intervaly mezi vlaky nemění. Na trati B v pracovní dny přibližně do 17.00 hodin jede každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská.

Tramvaje

Intervaly mezi spoji se v pracovní dny prodlužují o 2 minuty a linky č. 9, kterou v úseku Vápenka – Hlavní nádraží posiluje odkloněná linka č. 3. O sobotách a nedělích se mění intervaly jen u linek č. 3, 7, 9 a 12 celodenně na 15 minut.

V době letních prázdnin bude tramvajový provoz postupně ovlivněn výlukami tratí v těchto úsecích (termíny jsou uváděny k rannímu výjezdu přibližně ve 4.00):

- Smíchovské nádraží – Hlubočepy (od 10. 2. 2000 do 31. 12. 2001),
- křižovatka Plzeňská x Radlická – Ženské domovy (od 26. 7. 2000 do odvolání),
- Lazarská – Václavské náměstí (od 9. 6. do 15. 8. 2001),
- křižovatka Strossmayerovo náměstí (od 30. 6. do 1. 9. 2001),
- Černokostelecká – Ústřední dílny DP (od 30. 6. do 11. 9. 2001),
- Starý Hloubětín – Lehovec (od 9. 7. do 24. 7. 2001),
- Újezd – Malostranská (od 15. 8. do 16. 12. 2001),
- Kotlářka – Sídliště Řepy (od 15. 8. do 1. 9. 2001).

V linkovém vedení proto dochází k následujícím změnám:

1. od 30. 6. do 15. 8. 2001

Linka č. 1 – Sídliště Ďáblice – Ke Stírce – Trojská – Nádraží Holešovice – Dělnická – ... – **Spojovac**
Linka č. 3 – Lehovec (od 9. 7. do 24. 7. Starý Hloubětín) – Nademlejská – ... – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – Olšanská – Vápenka

Linka č. 5 – Vozovna Kobylisy – ... – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Masarykovo nádraží – ... – **Olšanské hřbitovy**

Linka č. 7 – Sídliště Řepy – ... – Kotlářka – ... – **Černokostelecká**; v úseku Sídliště Řepy – Kotlářka celodenní celotýdenní provoz

Linka č. 8 – Bílá Hora – ... – Hradčanská – Malostranská – Čechův most – Dlouhá třída – ... – **Nádraží Vysočany/Vysočanská**

Linka č. 9 – Spojevací – ... – **Václavské náměstí**

Linka č. 12 – Výstaviště – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Dlouhá třída – Čechův most – ... – **Smíchovské nádraží**

Linka č. 14 – Střelnice – ... – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Dlouhá třída – Právnická fakulta – Staroměstská – Národní třída – Karlovo náměstí – ... – **Laurova**



Foto: Petr Malík

Prázdninový provoz MHD 2001

Linka č. 17 – Petřiny – Vozovna Střešovice – Hradčanská – Malostranská – Staroměstská – ... – **Sídliště Modřany/Levského**

Linka č. 19 – Lehovec (od 9. 7. do 24. 7. Starý Hloubětín) – Nový Hloubětín – ... – **Kubánské náměstí**

Linka č. 21 Levského – ... – **Národní třída** – ... – **Sídliště Modřany**, celodenní a celotýdenní provoz

Linka č. 24 – Sídliště Ďáblice – ... – **Václavské náměstí**
Linka č. 25 – Podbaba – ... – Hradčanská – Malostranská – Čechův most – Dlouhá třída – Bílá labuť – Těšnov – Vltavská – ... – **Vozovna Kobylisy**

Linka č. 26 – Divoká Šárka – ... – Hradčanská – Malostranská – Čechův most – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – ... – **Nádraží Hostivař**

Linka č. 39 – Sídliště Řepy – Anděl – Újezd – Národní třída – Karlovo náměstí – Botanická zahrada – Otakarova – Koh-i-noor – Průběžná – **Nádraží Strašnice/Radošovická**, celodenní celotýdenní provoz

Linka č. 51 – Divoká Šárka – ... – Hradčanská – Malostranská – Staroměstská – ... – **Nádraží Strašnice/Radošovická**

Linka č. 52 – Lehovec (od 9. 7. do 24. 7. Starý Hloubětín) – Nademlejská – ... – Bílá labuť – Dlouhá třída – Právnická fakulta – Staroměstská – Národní třída – Lazarská – ... – **Smíchovské nádraží**

Linka č. 53 – Vozovna Kobylisy – ... – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Dlouhá třída – Právnická fakulta – Staroměstská – Národní třída – Lazarská – ... – **Vozovna Pankrác**

Linka č. 54 – Sídliště Ďáblice – ... – Maniny – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Dlouhá třída – Čechův most – ... – Lazarská – ... – **Sídliště Modřany/Levského**

Linka č. 55 – Lehovec (od 9. 7. do 24. 7. Starý Hloubětín) – Nový Hloubětín – ... – Nákladové nádraží Žižkov – Flora – Hlavní nádraží – Masarykovo nádraží – Dlouhá třída – Právnická fakulta – Staroměstská – Národní třída – Lazarská – ... – **Černokostelecká**

Linka č. 56 – Petřiny – ... – Hradčanská – Malostranská – Staroměstská – Národní třída – Lazarská – ... – **Spořilov**

Linka č. 58 – Spojevací – ... – Flora – Náměstí Míru – Karlovo náměstí – Lazarská – ... – **Sídliště Řepy**

2. od 15. 8. do 1. 9. 2001

Linka č. 1 – Sídliště Ďáblice – Ke Stírce – Trojská – Nádraží Holešovice – Dělnická – ... – **Spojovac**

Linka č. 5 – Vozovna Kobylisy – ... – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Masarykovo nádraží – ... – **Olšanské hřbitovy**

Linka č. 6 – Kubánské náměstí – ... – **Smíchovské ná-**

draží, celodenní a celotýdenní provoz

Linka č. 7 – Černokostelecká – ... – **Kotlářka**
Linka č. 8 – Bílá Hora – ... – Hradčanská – Malostranská – Čechův most – Dlouhá třída – ... – **Nádraží Vysočany/Vysočanská**

Linka č. 9 – Spojevací – ... – **Kotlářka**
Linka č. 10 – Sídliště Ďáblice – ... – **Kotlářka**

Linka č. 12 – Výstaviště – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Dlouhá třída – Čechův most – Právnická fakulta (T) – **Malostranská**

Linka č. 14 – Střelnice – ... – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Masarykovo nádraží – ... – **Anděl** – Na Knížecí – **Laurova**

Linka č. 17 – Petřiny – Vozovna Střešovice – Hradčanská – Malostranská – Staroměstská – ... – **Sídliště Modřany/Levského**

Linka č. 21 zrušena
Linka č. 22 – Bílá Hora – ... – Malostranská – Staroměstská – Národní divadlo – ... – **Nádraží Hostivař**

Linka č. 23 – Malovanka – ... – Malostranská – Staroměstská – Národní divadlo – ... – **Kubánské náměstí**

Linka č. 25 – Podbaba – ... – Hradčanská – Malostranská – Čechův most – Dlouhá třída – Bílá labuť – Těšnov – Vltavská – ... – **Vozovna Kobylisy**

Linka č. 26 – Divoká Šárka – ... – Hradčanská – Malostranská – Čechův most – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – ... – **Nádraží Hostivař**

Linka č. 51 – Divoká Šárka – ... – Hradčanská – Malostranská – Staroměstská – ... – **Nádraží Strašnice/Radošovická**
Linka č. 52 – Lehovec – ... – Lazarská – ... – **Smíchovské nádraží**

Linka č. 53 – Vozovna Kobylisy – ... – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Masarykovo nádraží – ... – **Lazarská** – ... – **Vozovna Pankrác**

Linka č. 54 – Sídliště Ďáblice – ... – Maniny – Vltavská – Těšnov – Bílá labuť – Dlouhá třída – Čechův most – ... – **Lazarská** – ... – **Sídliště Modřany/Levského**

Linka č. 55 – Lehovec – ... – **Lazarská** – ... – **Černokostelecká**

Linka č. 56 – Petřiny – ... – Hradčanská – Malostranská – Čechův most – Dlouhá třída – Masarykovo nádraží – ... – **Lazarská** – ... – **Spořilov**

Linka č. 57 – Bílá Hora – ... – Malostranská – Staroměstská – Národní divadlo – ... – **Lazarská** – ... – **Nádraží Hostivař**
Linka č. 58 – Spojevací – ... – **Lazarská** – ... – **Kotlářka**

Autobusy

Jízdní řády se mění jen u některých linek, intervaly mezi spoji se u těchto linek prodlužují v pracovní dny o 1 až 5 minut. O sobotách a nedělích dochází jen k drobným změnám intervalů malého počtu linek.

Linky č. 143, 168, 274 a všechny školní linky nejsou v provozu!

Linka č. 155 je v provozu pracovní dny od 18.00 do 23.30 hodin a o sobotách a nedělích celodenně.

Linka č. 171 je v provozu jen v ranní a odpolední přepravní špičce pracovních dnů.

Na linkách č. 129, 241, 243 je mimo provoz zastávka Elišky Přemyslovny.

Linka č. 359 nezajíždí do zastávky Suchdol.

Ing. Jan Přívara

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDĚTE NA INTERNETU

Léto rozhodně není tím nejhodnějším ročním obdobím pro trávení volného času před počítačovou obrazovkou. Na obloze žhavé slunce, v rybnících se třpytí voda a člověka to mnohem více láká na výpravy do světa přírody. Při plánování dovolených, velkých výletů či jen malých vycházek vám přesto může virtuální svět internetu posloužit jako dobrý pomocník. O letošních prázdninách se v našem internetovém seriálu zaměříme na krátkodobé možnosti trávení volného času. Dnešní díl je přitom monotematický. Snažili jsme se najít místo, které není příliš daleko od Prahy, je krásné, přírodním i kulturními památkami oplývající a hodí se jak ke strávení týdenní dovolené, tak na víkendový jednodenní výlet. Ideální lokalitou se na konci ukázal být Český ráj. Nejobsáhlejší stránky o této chráněné krajinné oblasti naleznete na adrese www.cesky-raj.cz. Trávející, výbornou flashovou animací začínající stránky nabízejí odpověď na takřka vše, co jste kdy o Českém ráji chtěli vědět: od přírodních zajímavostí přes historické památky, města, obce, turistiku až po ubytovací a stravovací služby. Zkrátka kompletní servis a navíc ve velmi slušném grafickém hávu. Lze jen doporučit k plánování výletů, k nalezení slušného ubytování či k získání informací o sportovním využití v oblasti Českého ráje. Pozor však na některé části stránek, které se autorům již tolik nepovedly (například kalendář kul-

turních a společenských akcí byl v době naší návštěvy prakticky nefunkční!) Obdobně zaměřené stránky naleznete i na adrese, liší se od předchozí pouze pomlčkou: www.cesky-raj.cz. Některé zjevné sekce sice nejsou tak bohaté či úplně chybí (například přehled možností ubytování a stravování), jiné tu však mají navíc a věří, že ihned připoutají vaši pozornost. Jde především o sekci „Pověsti a legendy“, v ní najdete na pětáctičet tajuplných příběhů o jednotlivých místech v Českém ráji a o „Fotogalerii“ (velmi hezké umělecké fotografie přírodních scénérií B. Wurbe z roku 1927 (!)). Zajímavý je rovněž odkaz „Literatura“, nabízející seznam dostupných tištěných průvodců o Českém ráji se zobrazenou úvodní stranou. Celkově je prostředí těchto stránek velmi příjemné a ovládnání naprosto jednoduché. Chcete-li být informováni o aktuálním dění v oblasti Českého ráje, není nic snazšího než věnovat pozornost dvojici adres. Na první z nich, www.rajnet.cz, sídlí regionální zpravodajský server – rozsáhlý, podrobný a denně aktualizovaný vlastně jakýsi internetový deník pro Český ráj. Druhá z nich, www.craj.cz, patří sdržením deseti obcí „Mikroregion Český ráj“. Nejde sice o tak velké, a tak často aktualizované stránky, nicméně kvalitních a detailních informací je zde dostatek. Stejně vlastní stránky mají samozřejmě i některá sídla a kulturní památky. Z webu obcí

lze doporučit návštěvu adres www.koberovy.cz a www.malaskala.cz; nejenže zjistíte, jak bohatý je život místních obyvatel, ale proniknete takřka do zákulisí Českého ráje – k informacím a úhlém pohledu, které v turistických průvodcích obvykle nenaleznete. Suverénně nejlepší jsou ovšem neoficiální stránky Malé skály na adrese <http://malaskala.hyperlink.cz>. Z kulturních památek stojí za návštěvu webových stránek hradu Trojský (www.trojsky.cz); grafická úprava je sice trochu silným soustem, kompenzací ale budí roztomilá fotogalerie starých kolorovaných pohlednic. Samozřejmě jsou všemožné historické údaje i aktuální informace o hradní sezóně 2001. Graficky rozhodně lépe se na internetu prezentuje hrubý Rohozec (www.hrubby-rohozec.cz), v tomto případě by naopak neškodilo více informací. Je chvilhodně, že na obou adresách mají virtuální návštěvníci k dispozici návštěvníckou knihu, kam mohou zapsat své postřehy, dojmy a náměty, nebo si v ní pouze pročítat texty jiných návštěvníků. Poslední adresa, již vám v souvislosti s Českým rájem doporučíme, je poněkud delší: http://mujweb.atlas.cz/sport/Jakub_Turek/stara_moun13.htm. Nalezte tu užasné reprodukce meziválečných fotografií Václava Kudrnáče z knihy „Český ráj“.

–mš–

Co je nově zavedená paušální daň?

Počínaje rokem 2001 existuje u vymezeného okruhu poplatníků možnost vybírat daň paušální částkou. Této možnosti mohou využít poplatníci, kteří mají příjmy jen ze:

- zemědělské výroby, lesního a vodního hospodářství,
 - ze živnosti,
 - z jiného podnikání podle zvláštních předpisů.
- Přitom musí splnit ve zdaňovacím období ještě další podmínky, a to:
- jejich roční výše příjmů v předcházejících třech zdaňovacích obdobích nepřesáhla 1 000 000 Kč;
 - nemají zaměstnance (ani na dohodu o provedení práce a o činnosti) a nepotřebují ani nebudou potřebovat při podnikání spolupráci manželky či dalších osob žijících v domácnosti;
 - nejsou a nestanou se členy sdružení;
 - nejsou a neměly by se stát plátcem DPH.

Stanovení daně paušální částkou je v zásadě výhodné pro podnikatele, kteří mají příjmy do 1 miliónu Kč a výdaje vyšší než 25 % z příjmů (popřípadě u zemědělské výroby 50 %), tj. vyšší než 250 000 Kč (u zemědělské výroby vyšší než 500 000 Kč), protože uplatnění výdajů procentem z příjmů je administrativně jednodušší než

stanovení paušální daně.

Avšak výhodou obou těchto způsobů je to, že **poplatník není účetní jednotkou, nemusí vést účetnictví, tzn. že neprokazuje výdaje**, pouze jednoduše eviduje příjmy, pohledávky a hmotný majetek!

Pokud má podnikatel výdaje **celkově vyšší** a chce využít výhody jednoduché evidence pouze příjmů, pohledávek a hmotného majetku, stojí za uvážení zpracovat podklady o **předpokládaných** příjmech a výdajích a požádat správce daně o stanovení daně paušální částkou. Žádost o stanovení daně paušální částkou se podává místně příslušnému správci daně do 31. ledna běžného roku. V žádosti se uvedou předpokládané příjmy a výdaje a další skutečnosti rozhodné pro stanovení paušální daně (odpočitatelné položky, zůstatková cena prodaného majetku a podobně)

Takto stanovená daň činí **minimálně 600 Kč** za zdaňovací období a správce daně ji může stanovit i na více zdaňovacích obdobích, nejdéle však na **tři**. Daň je splatná **do 31. května** běžného roku.

Daň se vypočítává z předpokládaných a nikoli skutečných příjmů.

Kdyby poplatník v průběhu roku, na který mu byla stanovena paušální daň, měl ještě jiné příjmy vyšší než 4 000 Kč (například ze závislé činnosti, podíl na zisku spolčnicka v o. s., kapitálového majetku, pronájmu, ostatní jednorázové), musel by podat po skončení zda-

ňovacího období řádné daňové přiznání a doplatit daň ze vzniklého rozdílu. Příjmy a výdaje z podnikání si uplatní ve výši, ze které správce daně vycházel při stanovení paušální daně a zaplacenou paušální daň si započte na výslednou daňovou povinnost.

Naopak, pokud by příjmy byly nižší než předpokládal, rozdíl na daně se nevrací!

Pokud během zdaňovacího období dojde ke změně výše uvedených podmínek, z kterých byla stanovena daň paušální částkou, má správce daně pravomoc rozhodnutím zrušit stanovenou paušální daň.

Nedodržení podmínek také znamená, že výše stanovené daně neodpovídá příjmu, ze kterého byla daň stanovena.

Bude-li paušální daň rozhodnutím zrušena, pro poplatníka to znamená, že se stává účetní jednotkou od počátku zdaňovacího období, na které byla daň stanovena a musí podat v termínu řádné daňové přiznání.

V letošním roce asi tuto možnost mnoho poplatníků nevyužilo, vzhledem k tomu, že Sbírka zákonů s novelou zákona o daních z příjmů byla rozeslána až 29. prosince, byla lhůta pro předložení žádosti o stanovení daně paušální částkou (do 31. ledna) krátká. Ale pro zdaňovací období roku 2002 je dostatek času na rozmyšlenou a podnikatel může zvažovat, zda využije toto ustanovení zákona pro příští rok.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

Důchodová problematika

Dnes si povíme souhrnně o předčasných starobních důchodech (viz bod 1) a také o „přesluhování“ (viz bod 2) po novele zákona č. 116/2001 Sb., s účinností od 1. července letošního roku.

1. Předčasné starobní důchody

U předčasných starobních důchodů se rozlišují 2 typy důchodů:

1. typ – tzv. vratný – dočasně krácený předčasný starobní důchod (maximálně o 2 roky dříve). Podle § 30 zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, odchod do předčasně starobního důchodu **maximálně 2 roky před vznikem nároku** na řádný starobní důchod a kdykoliv později, **krácení o 1,3 %** za každých i jen započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu do starobního důchodu (do 30. června 2001 krácení pouze o 1%). Možnost nového výpočtu důchodu na žádost občana při dosažení řádného důchodového věku. **Celková doba pojištění musí činit nejméně 25 roků.**

Do této skupiny patří předčasné důchody, které náleží občanům, kteří ke dni podání žádosti o předčasný starobní důchod:

- byli vedeni 180 dnů v evidenci uchazečů o zaměstnání a ani s pomocí Úřadu práce se jim nedaří získat zaměstnání,
- nebo pobírají částečný invalidní důchod,
- nebo po stanovenou dobu pobírali plný invalidní důchod.

Předčasný starobní důchod lze přiznat nejdříve ode dne podání žádosti, nikoliv zpětně.

U tohoto předčasně starobního důchodu zákon umožňuje, aby jeho poživatel po dosažení svého důchodového věku požádal o svůj řádný starobní důchod podle obecných ustanovení zákona (§29 zákona o důchodo-

vém pojištění) bez snižování procentní výměry starobního důchodu. Důchod pak bude **nově vypočten** podle předpisů, které budou v době žádosti o řádný starobní důchod platit. **Jedná se tedy o předčasný důchod dočasně krácený.**

2. typ – tzv. nevratný – trvale krácený (maximálně o 3 roky dříve). Podle § 31 zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, odchod do předčasně starobního důchodu **maximálně 3 roky před vznikem nároku na řádný starobní důchod** a kdykoliv později, tzv. důchod nevratný, trvale krácený. **Krácení o 0,9%** za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu (do 30. června 2001 krácení pouze o 0,6%, případně o 0,3%). **Celková doba pojištění musí činit nejméně 25 roků.**

Předčasný starobní důchod lze přiznat nejdříve ode dne podání žádosti. Žádost o předčasný starobní důchod může být samozřejmě podána 2 až 3 měsíce před datem, kdy chce občan do předčasně důchodu odejít, nikdy ne však zpětně. **Tento typ předčasně důchodu je trvale krácený.**

Pokud občan po přiznání kteréhokoliv typu předčasně starobního důchodu začne být výdělečně činný (začne vykonávat výdělečnou činnost, která zakládá účast na důchodovém pojištění), výplata předčasně důchodu mu nenáleží. Po skončení výdělečné činnosti bude důchod přepočten. Při novém výpočtu předčasně důchodu po ukončení výdělečné činnosti se nepřihlíží k době pracovního volna bez náhrady mzdy, neomluvené absenci a k době dočasné pracovní neschopnosti. Přitom se rozlišuje, zda výdělečná činnost byla konána v období do dosažení důchodového věku nebo v období po dosažení důchodového věku.

Možnost pouze si požádat o předčasný starobní důchod podle „výhodnějšího“ krácení, nechat si ho vyměřit, ale nevyplácet, dnem 1. července 2001 s účinností novely zákona č. 116/2001 Sb. tedy zanikla.

2. Zvýšení starobního důchodu za další výdělečnou činnost po vzniku nároku na starobní důchod, tzv. „přesluhování“:

Do 30. června 2001 se zvyšoval výpočtový základ o 1% za každých celých 90 kalendářních dnů další výdělečné činnosti vykonávané po vzniku nároku na tento důchod.

Od 1. července 2001 se zvyšuje výpočtový základ o 1,5% za každých celých 90 kalendářních dnů výdělečné činnosti vykonávané po vzniku nároku na starobní důchod.

To znamená, že každému, kdo vykonává výdělečnou činnost po vzniku nároku na starobní důchod, se hodnotí zvlášť doba „přesluhování“ za období před 1. červencem 2001 a po 30. červnu 2001.

Za výkon výdělečné činnosti se pro účely zvýšení procentní výměry, tzv. „přesluhování“, nehodnotí doba pracovního volna bez náhrady mzdy, neomluvená absence a doba dočasné pracovní neschopnosti.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu, případně i o přepočty již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2000 ve výlučených dobách (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předěžní výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. – ředitelství. Již jsme přesídlili do nové budovy Dopravního podniku hl. m. Prahy a. s., Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, č. dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vosočská). Telefon zůstává stejný – 9619 3361.

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

DOŠLO DO REDAKCE

Dobrý člověk ještě žije

Vypůjčením titulu knihy klasika si dovoluji nadepsat mé poděkování neznámému řidiči autobusu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

V dnešní době, kdy si lidé stěžují na lhotečnost až bezohlednost mezi sebou, mi připadá moje příhoda téměř neuvěřitelná.

Jedno dubnové ráno jsem unavený jel z konečné autobusové linky č. 199 Smíchovské nádraží na ubytovnu. Po vystoupení z autobusu a ujití pár desítek metrů jsem si uvědomil, že nemám aktovku. Byl to pro mne šok, neboť mi v tu chvíli vyvstal před očima obraz vyřizování veškerých dokladů, karet a osvědčení, které jsem tou do-

bou nosil u sebe. Tou dobou jsem totiž hledal práci. Kdo něco podobného nezažil, asi si těžko dovede představit ono putování po úřadech a institucích pro mě ztížené o to, že mám trvalé bydliště mimo Prahu. Vůbec mne nenapadlo, že se s aktovkou někdy shledám.

Zažil jsem však další šok, když u ubytovnu zatelefonoval řidič linky č. 199 s tím, že našel mou aktovku a že mi ji po smění přiveze na ubytovnu. Musel jsem však odjet, a tak jsem se s řidičem, který skutečně zmíněnou aktovku donesl, nesešel, a tím neměl možnost mu poděkovat osobně. Snažil jsem se ho nalézt, ale mám omezené časové možnosti. Proto mu děkuji za odevzdání nalezené tašky alespoň touto cestou. A mám dobrý pocit, že mezi námi stále ještě žijí dobří lidé.

Díky, pane řidiči!

Jaroslav Grebeníček, t. č. Praha 9

Vážení,

od mládí jsem fandou veškeré osobní dopravy a současně se mi tento obor stal i zaměstnáním. S tím souvisí i zájem o tiskoviny poskytující zejména **aktuální** informace a mezi to řadím i váš podnikový časopis. Mám jej objednat přes firmu, přesto mi ho syn ze školy z Motola přinese ještě dříve.

V posledních dvou číslech jsem sledoval vaše putování po internetových stránkách městských dopravců. Zklamalo mě přehlédnutí stránek naší společnosti. Ač s původním názvem ČSAD, provozujeme rozsah městské dopravy, kterého nedosahují některé městské podniky. Počet 60 vozidel, 2,5 milionu km a přes 12 milionů cestujících za rok. Stránky vedle všeobecných informací nabízejí jízdní řády. Na mapu, fotogalerii, historii a další zatím nebyl čas. Postupně rozšíření se tvoří tak jako toto psaní v sobotu nebo v neděli.

Lubomír Landa, ČSAD Kladno a. s.

3. část Břevnov

Stará legenda říká, že **Břevnov** dostal své jméno podle toho, že když kníže Boleslav II. a biskup Vojtěch zakládali zdejší klášter, našli ve zdejší studánce břevno se třemi suký. Mnohem pravděpodobnější je však zcela prostý výklad, že rozlehlý les, který zde kdysi stával, poskytoval dostatek důležitého stavebního materiálu – břevna. V každém případě patří Břevnov mezi nejstarší části dnešní Prahy. Obvykle se respektuje, že zde byl v roce 993 založen první mužský klášter v Čechách, který patřil řádu benediktýnů, jednomu z nejbohatších řádů u nás. Od počátku tu stával kostel, ten dnešní, zasvěcený sv. Markétě, postavil v letech 1708 až 1715 v barokním slohu Kryštof Dienzenhofer. Jen nedaleko od kláštera leží pramen potoka Brusnice. Už na přelomu 13. a 14. století byla zdejší studánka zaklenuta a v roce 1750 nad ní vznikl dnešní letohrádek zvaný Vojtěška, aby připomínal jednoho z českých patronů, sv. Vojtěcha.

Dnes už pomalu upadá v zapomnění, že jádro Břevnova bývalo v prostoru dnešní Anastázovy ulice, tedy stranou současné Bělohorské ulice. Obci se dlouho říkalo Velký Břevnov a na počátku 20. století tu bydlelo 2 085 obyvatel. **Malý Břevnov**, či Břevnuvek, vznikl nedaleko Bílé hory až v 18. století, a to na místě dřívější zaniklé vsi Kuromrtvy (či Kuromrtvice). Třetí významnou obcí této oblasti byla **Tejnka**, jejíž vznik sahá také do 17. století a jejím jádrem se stal starší klášterní dvůr. Tejnka ležela jižně od Bělohorské ulice a dnes ji připomíná jen jméno ulice Nad Tejnku. Přitom na počátku 20. století v ní bydlelo 4 118 obyvatel! Dále tu leželo mnoho usedlostí, jejichž jména většinou dobře známe – Petínka (pojmenovaná podle svého zakladatele Pöttinga), Malovanka (stojí dodnes na křižovatce ulic Pod Královkou a Patočkovy – tedy vlastně jinde než tradičně hlásá jméno tramvajové zastávky) či Kajetánka (ta byla jeden čas také malým klášterem – patřila řádu kajetánů, (či přesněji theatinů). Na přelomu 19. a 20. století vznikla samota Vypich (původně Vypichov) a později začaly vznikat další skupiny domů u obory Hvězda, u Střešoviček a jižně od Bělohorské mezi Tejnkou a Velkým Břevnovem.

Dne 31. května 1907 vyhlásilo c. k. místodržitelství sjednocení Velkého a Malého Břevnova a Tejnky do jedné obce pojmenované Břevnov. Ke stejnému datu vstoupilo v platnost i císařské rozhodnutí z 11. května 1907, kterým byl Břevnov povýšen na město.

Po připojení Břevnova ke hlavnímu městu se tu rozvinul velký stavební ruch, který už v některých místech nerespektoval katastrální hranice. V meziválečném období tak vznikly například také rozsáhlé vilové komplexy Náš Domov (jižně od Bělohorské), Baterie, Petřiny a další. Prostor mezi dnešní Patočkovou a Bělohorskou ulicí byl soustavně zastavován od čtyřicátých let. Těsně po válce byly upraveny katastrální hranice a k Břevnovu byl připojen i areál strahovských stadionů, který patřil původně ke Střešovicům. V poválečném období byl zastavěn severní okraj Bělohorské a v letech 1959 až 1969 byla na břevnovském katastru postavena i větší část sídliště Petřiny. V sedmdesátých letech nově zástavbě ustoupilo i původní jádro Břevnova. Dnes je Břevnov katastrálním územím v rámci městské části Praha 6.

Hlavní zdejší komunikací bývala nyníjší Bělohorská ulice. Byla to významná silnice z Čech do Německa. Břevnov ležel za Prahou a do té se tradičně vstupovalo městskou branou. Původní tzv. Strahovská brána byla postavena za vlády Karla IV. současně s Hladovou zdí v letech 1360 až 62. Byla zasypána při budování mohutného barokního opevnění, jehož zbytky se tu tyčí dodnes. Nová Strahovská, nebo též Říšská brána byla stavěna asi od roku 1653 (data se v různé literatuře rozcházejí) a definitivně byla dokončena až v roce 1727. Trojlodní brána tu stála až do roku 1898. Když byla současně s bastionem č. IX bourána, odkryli kopáči také prakticky

neporušenou původní středověkou bránu! Nepatrné zbytky barokní brány tu můžeme vidět dodnes, ale jen málokdo z nich pozná, o jakou stavbu šlo. Až do vytvoření Velké Prahy se tu vybírala potravní daň.

Druhá důležitá cesta vznikla v roce 1878 a spojovala Vypich s Košřepí. Je to dnešní ulice Podbělohorská. Další silnice už souvisí s rozvojem zástavby Prahy. Ve své době bylo významným počinem přeložení hlavního silničního tahu z Bělohorské do třídy Pionýrů (dnešní Patočkovy), dokončené v roce 1960.

Ačkoliv relativně blízko k břevnovské zástavbě leží od roku 1863 železnice, bývalá Buštěhradská dráha, nezda se být pravděpodobně, že by ji zdejší obyvatelé příliš často ke svým cestám do hlavního města používali. V letech 1892 až 1893 existoval projekt místní dráhy od petřinské rozhledny přes Tejnku ke Hvězdě, ale z úmyslu sešlo pro nedostatek peněz. Zato se občané úporně dožadovali tramvajového spojení. Spojení Břevnova tramvají bylo ovšem závislé na dlouho hledaném a několikrát odkládaném řešení dopravní obsluhy Hradčan. Teprve, když 22. prosince 1911 přijely první tramvaje na Pohořelec, získaly představy Břevnovských o tramvaji

reálnější podobu. V listopadu 1913 dokonce ministerstvo železnic schválilo projekt tratě z Pohořelce k břevnovskému klášteru, ale už v roce 1914 ho správní rada Elektrických podniků odvolala. I tentokrát byl důvodem nedostatek kapitálu pod vlivem napjaté politické situace v Evropě.

Na stavbu tratě byly peníze až v roce 1923. První tramvaje přijely na konečnou ke škole proti klášteru (stojí dodnes na křižovatce Bělohorské a Patočkovy) 16. srpna 1923. Do Břevnova tehdy jezdil zpočátku jen

po dobrém spojení i zde. Od 30. listopadu 1931 zajišťoval dopravu v tomto úseku soukromník Jan Holub, ale koncesi získal až v srpnu následujícího roku. Bez koncese se ve stejném úseku zkoušela podnikat v roce 1931 i Marie Bezkočková a o rok později Václav Davídek a pravděpodobně i další. Přitom už od roku 1930 měly pro tento úsek koncesi i Elektrické podniky. Na své lince T Bílá Hora – Vypich – Liboc začaly jezdit až 11. prosince 1932, ale už od ledna se libocká konečná přesunula na Petřiny. Mezi Elektrickými podniky a Janem Holubem tu zuřil nesmířitelný konkurenční boj, který se projevil i ve snižování jízdného oběma podniky. V roce 1933 Holub bez povolení zajišťoval dopravu školních dětí z Vypichu k tzv. Jubilejní škole na Marjánce. Celý spor skončil až poté, co Elektrické podniky od 17. října 1937 prodloužily tramvajovou trať až na Bílou Horu. (Možná si mnozí ještě pamatují, že trať vedla jen po jedné straně silnice a koleje byly odděleny od sebe vzrostlým stromořadím. Autobusová linka T se pak omezila na úsek Vypich – Petřiny a zanikla až v roce 1940.

Od 16. května 1938 jezdily tramvaje také po další traťové větvi k Vojenské nemocnici (nesprávně nazývané Střešovičkou, postavené na katastru Břevnova a předané do užívání 1. července 1938). Trať byla v roce 1950 prodloužena na Petřiny.

Jen pro zajímavost uvedme že v létě 1935 jezdilo v úseku Malovanka – Vypich během jedné hodiny každým směrem 16 vlaků linky č. 1 v intervalu 4 minut a 11 vlaků linky č. 22 v intervalu 5,2 minuty. Jízda na druhý konec Prahy trvala kolem 50 minut.

V roce 1938 zahájily Elektrické podniky překládání tratě v Bělohorské ulici až o 9 metrů severněji na vlastní těleso, ale do provozu byla uvedena jen část (od Pohořelce k ulici 8. listopadu) a zbývající úsek na Vypich byl dokončen po etapách až v letech 1952 až 1955.

Tramvaje stačily zabezpečit dopravní obsluhu Břevnova bez problémů až do roku 1964, kdy nastává nebyvalý rozvoj autobusové dopravy. Tento dopravní prostředek začal zajišťovat zcela nové dopravní vztahy. Uvedme si alespoň některé. Od 10. února 1964 jezdila linka č. 132 z Dejvic přes Strahov na Smíchov či do Jinonic



Foto: Petr Malík

každý druhý motorový vůz vlaku linky č. 1 a příslušné spoje byly označeny tabulkou s písmenem B vedle čelního okna. Ostatní spoje a všechny vlečné vozy obracely na původní konečné na Pohořelci. Bělohorská ulice byla tehdy široká jen 5,90 m (plus jeden chodník) a šlo o nyníjší jižní vozovku, tj. směr do centra. Od roku 1925 jezdily na konečnou U Markéty už dvě linky, č. 1 a 7, což si vyžádalo zásadní změnu zdejšího obratiště od 15. července 1925. V dubnu 1926 se odpojování vlečných vozů přesunulo na Dlabáčov, kde byla k tomu účelu postavena třetí kolej. („Sedmíčka“ na ní obracela vlečné vozy celodenně, linka č. 1 jen mimo špičku.) V téže době vznikla síť „sletových tratí“ pro obsluhu strahovských stadionů, které dnes také leží na katastru Břevnova. Od 1. srpna 1928 dojížděly tramvaje až na novou smyčku na Vypichu, která tehdy byla na druhé straně silnice než ta dnešní.

Protože v té době se začalo intenzivně stavět také v oblasti Bílé Hory a Malého Břevnova, nastala poptávka

a v témže roce vznikla linka č. 134, která kromě sídliště Petřiny jako první obsloužila také zástavbu podél ulice Pionýrů. V roce 1965 vyjela linka 143 spojující vysokoskolským areálem v Dejvicích. V roce 1967 se poprvé rozjely autobusy ve směru Petřiny – Vypich – Motol (linka č. 120), v roce 1972 začala jezdit linka z Petřin do Liboce a dál na letiště (179) a konečně od roku 1973 jezdí autobusy podél vilové zástavby Tomanovou ulicí (191). Od té doby pochopitelně zaznamenalo linkové vedení tramvají i autobusů na katastru Břevnova velké množství změn. Nejzávažnější přineslo zahájení provozu metra na lince A z Dejvic na Vinohrady, kdy řada břevnovských linek začala napájet nové stanice metra.

Zcela záměrně jsme se nezmiňovali podrobně o dopravní obsluze strahovských stadionů tramvajemi (ale i trolejbusy), protože má charakter především mimořádné dopravy. Jde o zcela specifické téma. –pf–, –fp–

Nové knihy v TK

- B 1231 Vozovna Hloubětín 1951–2001, 1. vydání, Praha, Dopravní podnik 2001, 48 stran
- 8850 Statistická ročenka České republiky 2000, 1. vydání, Praha, Stientia 2000, 759 stran
- S 1563 Cizí slova v češtině, 1. vydání, Praha, BMSS–START 2000, 231 stran
- 8851 Vuchic, Vukan R: Transportation for Livable Cities, 1. vydání, New Jersey, Centrum for Urban Policy Research 1999, 352 stran
- S 1564 Nizozemština, jazykový průvodce, dotisk 1. opraveného vydání, Bučovice II., RO–TO–M 1999, 286 stran
- S 1565 Řečtina, jazykový průvodce, dotisk 1. vydání, Bučovice II., RO–TO–M 1999, 399 stran
- S 1566 Švédština, jazykový průvodce, 1. vydání, Bučovice II., RO–TO–M 1999, 319 stran
- S 1567 Norština, jazykový průvodce, 1. vydání, Bučovice II., RO–TO–M 1999, 319 stran
- S 1568 Chorvatština, 1. vydání, Bučovice II., RO–TO–M 1998, 318 stran
- 8852 Leitner, M. – Kopecký, Z. – Lukášek, V.: Bezpečnost silničního provozu, 1. vydání, Praha, Eurounion 2001, 314 stran
- 8853 Morkes, D.: Základy programování, 1. vydání, Praha, Computer Press 1998, 215 stran
- 8854 Kletečka, J. – Fořt, P.: AutoCAD Release 14, 1. vydání, Praha, Computer Press 1998, 397 stran
- 8855 Kletečka, J. – Fořt, P.: Technické kreslení, 4. vydání, Praha, Computer Press 1999, 193 stran
- 8856 Joyce, J. – Moon, M.: MS Outlook 98 na první pokus, 1. vydání, Praha, Computer Press 1999, 205 stran
- 8857 Brož, M.: MS Excel pro manažery a ekonomy, 1. vydání, Praha, Computer Press 1998, 346 stran



Brněnský vůz koňky, nejstarší dochovaný muzejní exponát v naší republice.

Parní tramvaj „Caroline“, jediná provozuschopná parní tramvaj ve střední Evropě.

Tramvajová historie v brněnských ulicích

Začátkem června se jako každoročně konala kulturní akce „Brno, město ve středu Evropy“. Při této příležitosti v sobotu a v neděli 2. a 3. června vyjely nejslavnější a nejkrásnější exponáty brněnského tramvajového muzea. Na vnitroměstském okruhu nadšené cestující vozila populární „Karolinka“ a koňka. Na náměstí Svobody se pořádala již tradiční výstava všech generací poválečných

brněnských autobusů a z Mendlova náměstí vyjžděly historické trolejbusy Škoda. V sousedství probíhala výstava moderní železniční kolejové techniky.

Vrcholem brněnské akce byl jako každoročně festival ohňostrojí, které každý večer ozařovaly město barevnými křivkami.

–red–
Foto: Aleš Karlovský

NAPSALI O NÁS

Dnes (13. 6. 2001)
Z metra šel dým

Dým v tunelu stanice Staroměstská omezil odpoledne provoz na trase A, kdy po patnácté hodině vlaky metra stanici Staroměstská pouze projížděly. „Kouř ve stanici neměl nic společného s naším provozem. Jedna stavební firma pracovala na Klárově poblíž odvětrávací šachty metra, kde otrýskávala nějaký materiál. Šachta ovšem natáhla nečistoty do tunelu,“ uvedl dispečer Dopravního podniku Jan Arazim. „Nevěděli jsme, co dým v tunelu způsobilo. Proto jsme stanici preventivně z bezpečnostních důvodů uzavřeli a zavolali hasiče,“ dodal. Vlaky nezastavovaly na Staroměstské padesát minut.

Dnes (13. 6. 2001)
Značení výluk je dobré

Pražané jsou z výluk v tramvajové dopravě prý zmateni. Není sice vše v Dopravním podniku ideální, ale pokud jde o informace o výlukách, to prostě nemá chybu. Na dotčených zastávkách povrchové dopravy jsou ohromné kontrastní cedule, které jasně informují o trasách náhradních autobusů a odklonu tramvajových linek. Jenže cestující si jich nevšímají a stojí u sloupku, který je ověšený jak vánoční stromček zcela nevšímavě. Tramvajové linky jsou označeny při výlukové trase také kontrastními cedulemi v kombinaci

žlutá + černá, aby cestující na první pohled zjistil, že „něco“ není v pořádku a pořádně si trasu přečetl. K tomu existují i Střediska dopravních informací, kde si leták můžete odnést i domů.

Večerník Praha (18. 6. 2001)
Do centra raději hromadnou dopravou

Do systému Pražské integrované dopravy jsou zahrnuta i vybraná záchytná parkoviště typu P+R neboli park and ride „zaparkuj a jeď“, umístěná v blízkosti městské hromadné dopravy, která jsou provozována ve vazbě na následné použití městské hromadné dopravy. V současné době jsou to parkoviště Skalka, Zličín, Nové Butovice, Radlická, Opatov, Rajska zahrada, Černý Most, Palmovka, Radotín a Nádraží Holešovice.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: **A.** Symetrála; tropický mravenec; italská dáma; úspěch; část saka. – **B. 1. díl tajenky:** ptáci (latinsky); nebo (anglicky). – **C.** Značka kosmetiky; mřížové dveře; dobytčí nápoj; praotec; osobní zájmeno. – **D.** Starší značka vaty; oří; skládací cylindr; Ben Málik; ostrý přízvuk. – **E.** Stovky; smlouva; africký savec; pře; nejnižší počty hlasů. – **F.** Římská šestka; pěnivý mok; jméno norských králů; rodový svaz; směnečný dlužník. – **G.** Jižní plod; poklop; domácí Lidmila; kanon; předložka. – **H.** Obyvatel vrchoviny; noční pták; chyba; mořský losos; mužské jméno. – **I.** Éset; Zolův román; ranní vláha; nafta; tesknota. – **J.** Tělocvičný prvek; léčivá rostlina; plachetnice; střelná zbraň; otevřený účet. – **K.** Značka astatu; najatá chůva; **2. díl tajenky.** – **L.** Slovenské město; nicka; zvykové právo; výklenek ve zdi; systém hodnocení šachistů.

SVISLE: **1.** Kouzlo (knižně); straň; jméno Lendla. – **2.** Chrapětí; přinášeti. – **3.** Jméno Pučálkovic žirafy; Priamův syn; značka bulharských cigaret. – **4.** Mořský pták; velký plochý člun; epidemie. – **5.** Domácky Teodor; pastýřská píšťala; chůva (dětsky). – **6.** SPZ Teplic; jižní plod; čert. – **7.** Afričan; druh nápoje; SPZ Trutnova. – **8.** Potomek; plod slivoně; zemitá hornina. – **9.** Patro na mlatě; placený potlesk; italské město. – **10.** Pobídka tahounům; těžký kov; ruská řeka. – **11.** Uhlovodík; žactvo třídy; předložka. – **12.** Rys; průhledný lesklý nerost; kus ledu. – **13.** Kus; staroperský palác; část pece. – **14.** Slovenská spojka; africká dřevina; české město. – **15.** Radiolokátor; začátečník; solmizační slabika. – **16.** Spěch; ženské jméno; jak (rusky). – **17.** Obruba; bělehradský vrch; pečecký podnik. – **18.** Značka osmia; kolem; avšak.

– **19.** Málo osvětlená; barevná křída. – **20.** Mongolský rolník; staroegyptský bůh; bicykl.
Pomůcka: Ašant, aves, kvora, or.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 6: Milenec je nesprávný muž na správném místě. (Josef Hora)

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

PaedDr. Josef Šach

V noční výluce pražského metra, která slouží k zajištění údržby a oprav dopravní cesty všech tratí, se ve středu 30. května v 00.50 hodin na trati B, v úseku Nové Butovice – Jinonice v km 8,91 druhé traťové koleje, stala závažná mimořádná událost.

Při jízdě služební vlaku na pracovní místo došlo k vykolejení jednoho dvojkolí speciálního taženého vozidla – univerzálního vrtacího zařízení, kterým se vrtají otvory do podkladového betonu kolejového svršku sloužící ke kotvení bezpražcového upevnění kolejnic. Podle výsledků šetření byl příčinou únavový lom nápravy podvozku vrtacího zařízení.

Výše uvedený traťový úsek v tunelu kruhového průřezu patří mezi nejnepříznivější místa, co se týká traťových a sklonových poměrů (přechodnice oblouku o poloměru 400 metrů při převýšení 128 mm a klesání 15‰), s velmi

Mimořádná událost v metru

omezenými prostorovými možnostmi a s přívodní – napájecí kolejnicí. Vozidlo vykolejilo směrem k přívodní kolejnici, na které musela být provedena výměna 2 kusů poškozených izolátorů a upravena její geometrie.

Tato mimořádná událost nepříčinila žádný úraz nebo zranění osob a celková odhadovaná škoda nepřesáhla 5000,- Kč bez nákladů na zabezpečení náhradní dopravy.

Při nakolejovacích pracích, jejíž doba se neúměrně protáhla, se ukázalo, že se musí příslušné útvary a složky odstěpného závodu Metro více zaměřit na havarijní situace, které mohou vzniknout při jízdách kolejových vozidel nezávislé trakce a těžké traťové techniky.

Jako okamžitá opatření k zabránění podobných událostí byly přijaty následné úkoly:

a. Doposud provozovaná vrtací zařízení odstavit a vykonat defektoskopické kontroly všech jejich náprav. Do provozu budou opětovně zařazena pouze ta, která defektoskopická kontrola shledala provozuschopnými.

b. Na vrtacích zařízeních určit a označit místa pro použití zvedáků.

c. Služební vlaky s vrtacími zařízeními budou napříště vedeny zásadně hnacími vozidly typu WŽB 10–M, která jsou vybavena hydraulickými rukama JAVOR 6. Hydraulické ruce musí být vždy přilehlé k místu obsluhy vrtacího zařízení.

Ing. Karel Marek, služba staveb a tratí o. z. Metro

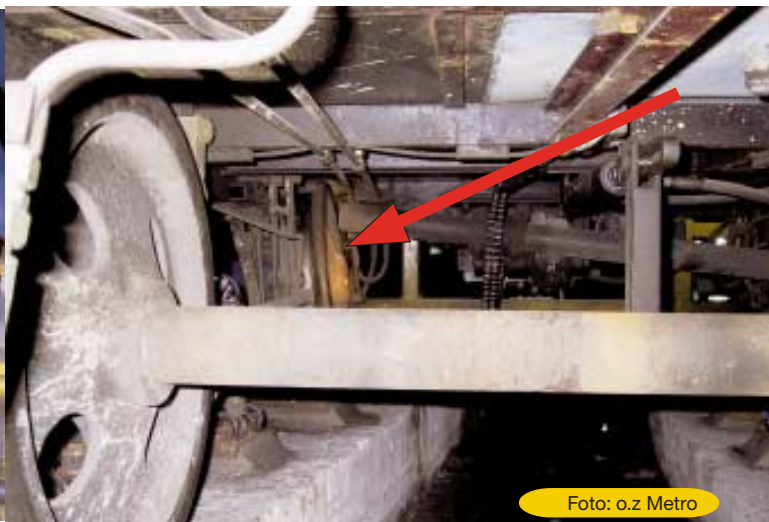


Foto: o.z. Metro

Chcete-li udělat nějaké závažné rozhodnutí, získáváte z různých zdrojů co nejvíce informací, které by vám volbu usnadnily. Čím více, tím lépe. Stejně je to s cestováním. Pokud chcete vyrazit „za hranice všedních dní“, připravujete se několik dní nebo dokonce týdnů dopředu, aby v den „D“ všechno klapalo jako na drátkách.

Jízda prostředky městské hromadné dopravy je pro většinu z nás zcela běžnou záležitostí, a tak žádné přípravy nevyžaduje. Výjimkou jsou ti, kdo našich služeb využívají jen zřídka, snaží si alespoň obstarat jízdní doklad, aby neměli problémy s případnou přepravní kontrolou.

Pokud jste pravidelný zákazník, víte, kam se za koupí lístku vypravit, ale náhodný cestující potřebuje informace. Pokud je nemá, jízdenku si nemůže koupit, nebo přemýšlí o tom, že služeb městské hromadné dopravy nevyužije, protože potřebné úkony k jízdě jsou velmi náročné a složité.

Nám, každodenně se pohybujícím v kolotoči metra, tramvají a autobusů, to připadá směšné, ale je to tak.

O INFORMACÍCH VLASTNÍMA OČIMA

Jiná situace nastává při mimořádných neplánovaných vylukách. Svou cestu za povinnostmi máme naplánovanou téměř na minutu přesně. Nikomu se nechce vstávat být jen o okamžik dříve, a tak případné komplikace na cestě jsou podstatným „vykolejením“ ze zažitého stereotypu. Prchlivějším jedincům stoupne hladina adrenalinu na vysoké hodnoty a těžko přijímají argumenty druhé strany.

Dopravce v tu chvíli vynaloží velké úsilí, aby co nejkvalitněji informoval, ale nic mu to není platné. Druhá strana jeho argumenty odmítá, protože nefunguje něco, co včera, před týdnem, před měsícem nebo rokem spolehlivě fungovalo. Bylo to jakýmsi pevným bodem v rozkolísaném světě, najednou ani tato jistota není dostatečná. To je pořádný důvod k propadání pesimismu.

Stačilo by však jediné, mít někde vzadu v hlavě uloženo, že každý, i ten nejlépe fungující systém na světě,

může mít někdy problémy, zaviněné ne vlastní vinou.

V tom případě to chce zachovat chladnou hlavu a klidně se pít po dostupných informacích a smířit se s tím, že dnes bude trvat cesta o několik desítek minut déle, než je obvyklé. Chce to zvolit i netradiční řešení, které bych v normálních podmínkách vůbec nevyužili.

Každý dopravák si dokáže brisně spočítat, že každý výpadek metra je nenahraditelný. Vypravovat autobusy ve dvacíti až třicetivteřinových intervalech je totiž nemožné, nemluvě o zajištění průjezdnosti.

Naším úkolem je proto podávat dostatek informací, aby všichni cestující do cíle cesty dorazili a jejich problémy byly co možná nejmenší.

Přeji co nejméně problémů při prázdninových cestách!

–bda–

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červenci 2001 oslavuje 70. narozeniny:

Milena Točíková – A, správa podniku (26).

V červenci 2001 oslavuje 66. narozeniny:

František Kirsch – M, služba staveb a tratí (20).

V červenci 2001 oslavují 60. narozeniny:

Libor Cejnar – ED, provozovna Pankrác (10),
Petr Cibor – M, služba sděl. a zabezpečovací (28),
Jaroslav Černý – ED, provozovna opravna tramvají (43),
Jaroslav Diviš – Ř, odbor int. auditu a kontroly (28),
Ivan Fremund – ED, provozovna měřírny (32),
Jan Hejduk – A, správa podniku (32),
Jiří Hejna – M, služba elektrotechnická (24),
Jiří Kříž – A, garáž Kačerov (37),
Josef Michálek – A, garáž Řepy (19),
Jiří Praveček – ED, provozovna opravna tramvají (43),
Rostislav Renč – A, garáž Vršovice (36),
Petr Sládek – A, garáž Řepy (27),

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

V červenci 2001 oslavují 50. narozeniny:

Jana Calabová – A, garáž Kačerov (11),
Karel Fojt – ED, provozovna Pankrác (22),
Eva Holcová – ED, provozovna Kobylisy (27),
Pavel Horváth – M, služba technolog. zařízení (10),
Miroslav Korejs – ED, provozovna měřírny (11),
Roman Kovařík – A, garáž Řepy (22),
Pavel Lamberský – ED, prov. opravna tramvají (32),
Bohuslav Lofler – A, garáž Řepy (28),
Petr Nágl – ED, odbor provozní dispečink (21),
Růžena Ondráčková – ED, odd. hospodářské služby (13),
Pavel Otádrovec – ED, provozovna vrchní stavba (28),
Jan Pelech – A, garáž Vršovice (22),
Otto Slaviček – M, služba ochran. systému (12),
Josef Soukup – M, služba staveb a tratí (27),
Milan Spudil – ED, odbor provozní dispečink (11),

František Topič – M, služba staveb a tratí (22),
Helena Vašáková – A, garáž Dejvice (21),
Vlasta Zadáková – M, služba sděl. a zabezpečovací (19).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být uvedeni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Daniela Břečková – ED, provozovna Pankrác (18),
Jarmila Hamralová – ED, odbor zaměstnanecký (34),
Jiří Klíma – A, DOZ Hostivař (47),
Evžen Křivka – A, garáž Dejvice (38),
Vojtěch Wimmer – A, DOZ Hostivař (33),
Marie Zelenková – ED, odd. hospodářské služby (30).

Do invalidního důchodu odešli:

Jan Scháňka – ED, provozovna opravna tramvají (39),
Rudolf Svoboda – ED, provozovna vrchní stavba (10)
Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.