



Se zvýšenými nároky na nás se musíme vyrovnat, tvrdí ředitel o. z. Elektrické dráhy Milan Pokorný

Po rozhovorech s řediteli odstěpných závodů Metro a Autobusy jsme si o současnosti, ale i nejbližší budoucnosti povídali s ředitelem o. z. Elektrické dráhy, ing. Milanem Pokorným.

DP-K Vážený pane řediteli, ničivé záplavy jsou pro nás více než dva měsíce minulostí. Co vám krizová situace řekla o odstěpném závodě a jeho lidech? Po dvou měsících vám zůstávají spíše pozitivní či negativní vzpomínky?

Tak jak byl již v předcházejících číslech DP-KONTAKTu popsán přístup zaměstnanců v o. z. Metro a Autobusy, v ED to bylo především obrovské vzepnutí všech pracovníků. Dopravní cesta, kterou zajišťujeme a udržujeme, vyžaduje součinnost pracovníků mnoha profesí a odborností. Na vaši otázku musím odpovědět, že vzpomínky na nasazení našich lidí jsou přinejmenším jen pozitivní. Při této mezní situaci, ve které se podnik ocitl, se ukázalo, kde je čí místo. Mluvím o všech – od dělnických profesí, řidičů, techniků až po pracovníky středního a vrcholového vedení. Výsledkem všeho bylo, že v nejkratší možné době byla zprovozněna prakticky celá síť a tramvajová doprava mohla pokrýt vzniklou mezeru v přepravě osob za zničené metro.

DP-K O škodách v metru bylo napsáno už hodně, ale jak se velká voda podepsala na pražských tramvajích a jejich technickém zázemí?

Výhodou povrchové dopravy je, jak se ukázalo, její větší operativnost. Na tramvajových vozech nedošlo v důsledku záplav k žádnému poškození. Všechny vozy byly včas z ohrožených a zaplavených úseků staženy. Doprava byla v mnohých úsecích řízena dispečersky, to znamená v tomto případě dopravit do poslední chvíle co nejvíce cestujících a současně neutrpět ztráty v kolejové technice. Za zmínku stojí také včasná evakuace provozovny Vrchní stavba v ulici Švábky. Velká voda, která v těchto místech dosáhla téměř čtyř metrů, nepoškodila drahé a výkonné mechanismy kolové techniky. Nicméně právě Švábky patřily mezi nejvíce postižené objekty. V současné



Foto: Jan Aster

době je již po obrovském úsilí objekt upraven především svépomocí. Těžkou ránu voda dala také naší energetické síti. Z 38 měníren, které o. z. Elektrické dráhy provozuje, bylo 10 v zátopovém území. Sedm měníren bylo zaplaveno a dvě – měnírna Troja a Karlín – úplně zničeny. Co to znamenalo a dosud znamená pro napájení sítě je pro nás stálým problémem. Dokud nebudou obě vzpomínané měnírny uvedeny do provozu a provizorní řešení v podobě pojízdných měníren stabilizováno, je to stále velmi zranitelné místo v provozu tramvají. Odpověď na otázku by mohla být dále v širších souvislostech – zátěž, která vznikla převzetím počtu cestujících z podzemní dopravy, tj. dvacetiprocentní navýšení vypravení, sedmiprocentní nárůst výkonů, to vše se projevuje ve vyšší náročnosti na údržbu a opravy vozů. V tomto roce, kdy počet prohlídek a oprav byl v souvislosti se stářím a výkony vozového parku plánován v maximální výši, je toto nečekané navýšení jen dalším problémem a zátěží pro pracovníky zajišťující provoz a údržbu.

DP-K Jak probíhá návrat do původního stavu, v některých úsecích ještě ani po dvou měsících tramvaje nejezdí, kdy se tak stane?

Po mezní hranici, kdy se voda zastavila a začala opadávat, nastala také okamžitá obnova provozu. Po prověření statikem a za daných podmínek, tj. jízdy sníženou rychlostí po mostech, nábřežích a daných úsecích, jsme postupovali takřka po metrech. Jednou z prvních zprovozněných tratí byl úsek Palackého náměstí – Braník, dále do Modřan, spojení Severního města přes Zenklovu, Holešovice a Malá Strana. Velkým problémem se ukázal úsek Smetanova nábřeží, kde v prostoru Novotného lávky bylo zjištěno rozsáhlé poškození vodou vymletého podloží. V současné době se dokončuje úplná rekonstrukce i tramvajové tratě a provoz zde bude zahájen 9. listopadu. Úsek v Trojské ulici bude po rozsáhlé opravě zprovozněn 1. listopadu.

Na Sokolovské ulici v úseku Palmovka – Šaldova probíhá rovněž rekonstrukce tramvajové tratě, která bude postupně pokračovat až do prostoru křižovatky Florenc. Přes naši veškerou snahu je právě tento poslední úsek dosud nejvíce poškozen. Výsledky měření georadarem jsou přímo děsivé. Voda si v podzemí vytvořila rozsáhlé kaverny, a tak i stav tratě odpovídá celkovému obrazu, ve kterém se Starý Karlín nachází. Původní předpoklad zahájení a dokončení oprav v letošním roce se nejeví zatím příliš reálný.

DP-K Tramvajová doprava hraje v současné době významnější roli než před 12. srpnem letošního roku, nároky na zaměstnance i techniku jsou daleko vyšší než dříve, jak se s tímto stavem vyrovnáváte?

Nemohu říci nic jiného, než že se musíme vyrovnat. Jak jsem již dříve uvedl, zatížení vyjádřené v nárůstu výkonů a počtu vypravení je opravdu mimořádné. Asi si všichni oddychneme, až se vše vrátí do normálu. To samozřejmě souvisí s obnovou provozu metra. Do té doby však bereme s plnou odpovědností mimořádný stav a tomuto režimu je nyní přizpůsobeno vše. V dalším období budeme muset řešit situaci vzniklou ze zvýšených problémů, a to zejména v zázemí oprav vozů a tratí. Co nás nejvíce trápí, je poměrně velký počet přerušené dopravy. Příčiny jsou



Pamatujete si?

6

Jak to vypadá v současnosti v metru?

8 až 11



Městské nekonvenční dráhy ve světě

16 až 17

Příloha – Kvalita služby

I až XII



Věřili byste tomu, že je to už dlouhých čtyřicet let, co jsme se začali vozit tramvajemi typu T3? Ano, před čtyřiceti lety vlastně začala pražská tramvajová současnost. Psát o nejoblíbenějším a nejznámějším typu tramvaje je těžké, vždyť základní technické informace byly v minulých letech několikrát podrobně popsány. Vzpomínat na začátky z pohledu cestujících také není snadné, vždyť tramvajemi tohoto typu jezdíme dodnes, takže mnohé

Když začínaly „tétrojky“

6101 na křižovatce Plzeňské a Radlické, tedy u místa svého zrození, vykolejil a srazil se s nákladním automobilem Praga S5T plně naloženým sladovnickým ječmenem. Od té doby se prototypu neřeklo jinak, než „ječmínek“. Přezdívkou Král Ječmínek si získal i tehdejší řidič vozu, kte-

do Strašnic a v následujících dnech byly přebírány další. Jako poslední byly v roce 1962 převzaty na Silvestra vozy č. 6168 - 6171 a na počátku dalšího roku dodávky pokračovaly.

Když se 18. listopadu 1962 konal slavnostní průvod historických tramvají ke 110. výročí výroby v Tatře Smíchov, završila ho právě „tétrojka“ jako symbol současnosti. O tři dny později, 21. listopadu 1962, začaly vozy T3 jezdit v pravidelném provozu na vyzkoušené trase linky číslo 4, vypravované z Motola a Strašnic. V lednu 1963 nastala „tétrojka“ dalšího vozoven, když byl vůz č. 6173 zařazen na Pankrác a brzy se mezi „obdarovanými“ vozovny objevila i hloubětínská.

Vypravování tramvají T3 jako náhrady starých vozů bylo zpočátku poměrně komplikované. Na linkách, kde do té doby jezdily třívozové vlaky, byly jako náhrada nasazovány dva sólo vozy T3, které jezdily „na dohled“ podle stejného jízdního řádu. Spřažené vozy 2xT3 se poprvé v Praze objevily v pravidelném provozu 14. července 1964. Vozy nebyly ovšem pro jízdu ve vlcích ještě náležitě upraveny, a proto bylo po určité dobu obsazeno i místo řidiče ve druhém vozu, odkud se ovládaly dveře, osvětlení a dávaly signály řidiči vpředu. Důvod byl prostý – tyto úkony nebylo ještě možné provádět ze stanoviště průvodčího.

Než tramvaje řady T plně ovládly pražské koleje, uplynulo ještě mnoho let. Poslední staré vozy skončily svou úlohu v pražské městské dopravě 9. května 1974 při zahájení provozu metra.

A osudy „ječmínka“? Naposledy svezl své cestující 10. října 1984, nějaký čas sloužil jako služební vůz pod číslem 5513 a v roce 1985 byl sešrotován.



Prototyp tramvaje T3 (ještě bez evidenčního čísla) při zkušební jízdě v zastávce Výtoň v roce 1961.

Foto: J. Titz

vzpomínky se nám jaksí slévají dohromady. Shrňme si proto alespoň přehledně některá základní historická data z počátků provozu.

Výroba prvního prototypu tramvaje T3 (původně se označovala v té době ještě starším způsobem T III) začala v lednu 1960 a už v září 1960 byl nový vůz poprvé představen veřejnosti, i když zatím jen jako výstavní exponát na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Dopravní podnik hlavního města Prahy, který byl jeho objednavatelem, převzal vůz 3. listopadu 1960 a od té doby probíhaly dlouhodobé zkoušky. Domovským působištěm nové tramvaje se stala vozovna Motol, kde měl podnik ČKD Tatra svoji prototypovou technickou základnu a od 21. června 1960 byla tramvaj vypravována do zkušebního provozu v trase linky číslo 4, tj. Zlíchov, Lihovar - Anděl - Výtoň - Otakarova - Průběžná - Hostivař. I když už Pražané znali vozy T1 a tak trochu i prototypy vozu T2, byla „tétrojka“ opravdu nová. Měla zajímavé čelo z laminátu a nepřípadala cestujícím tak zamračená jako „fousatá tédvojka“. A na střeše vozu se poprvé v Praze objevil pantograf.

V březnu 1962 při návratu do motolské vozovny vůz

Tak vypadaly první představy výtvarníka Františka Kardause o podobě nové tramvaje. Foto: Archiv DP



ry je dodnes dlouhodobým spolupracovníkem redakce, ing. Pavel Flajšhans. Jistě by na počátky „tétrojek“ ve službách pražské městské dopravy mohl vzpomínat lépe. (Autor tohoto článku se v té době připravoval na vstup do první třídy základní školy...) Smutné bylo, že si nehoda vyžádala dvě těžká a dvě lehká zranění.

V roce 1962 se naplno rozběhla výroba sériových tramvají T3 a 16. října 1962 zástupci Dopravního podniku převzali první dva vozy, ev. č. 6102 a 6103, z nichž první byl přidělen do vozovny Motol a druhý

Právě tady vznikl Ječmínek. Snímek z března 1962 zachytil situaci na Plzeňské krátce po nehodě.

Foto: L. Sládek ml.

Připomeňme si také jména tří lidí, kteří u počátku tramvají typu T3 stáli – ing. Antonín Honzík – šéfkonstruktor, ing. Vladimír Zouhar – hlavní konstruktor elektrické výzbroje a nezaměnitelnou tvář jim vtiskl výtvarník František Kardaš.

V poslední době se některé tramvaje T3 modernizují. Mají novou elektrickou výzbroj, zdokonaluje se informační systém pro cestující. Ale přece jen... Současně je tady stále jen přes čtyřicet let stará koncepce (vlastně 50 let, tedy půl století, počítáme-li „tédjedničky“). A „kátečka“ či „těstky“? To je vlastně jen trochu jiný kabát. Snad právě proto jsem se v úvodu vzpomínání zmínil, že před čtyřiceti lety začala pražská tramvajová současnost. Tím jsem ovšem nechtěl vůbec snižovat historický i současný význam evidentně nejspěšnějšího typu českých tramvají. Přesto se naskytá otázka: Jaká bude budoucnost? **Mgr. Pavel Fojtík**

Představenstvo projednalo

Především situace v pražském metru má za následek, že se představenstvo naší společnosti schází na svých pravidelných jednáních častěji než tomu bylo v minulosti. V posledních týdnech byly na programu následující body:

Situace v metru. Představenstvo v současné době řeší převážně otázky spojené s obnovou metra. Je pravidelně informováno o aktuálním postupu prací při obnově stanic metra a v této souvislosti schválilo program obnovy metra, včetně realizačních zásad a návrhu zajištění financování zprovoznění tras a stanic metra v letech 2002 a 2003.

Změny a nehody v MHD. Členové představenstva pravidelně projednávali aktuální stav a připravované změny v provozu MHD. Zároveň se zabývali rozбором nehodovosti, zejména pak mimořádnou událostí v provozu metra, kdy v tunelu mezi stanicemi Kačerov a Roztyly zůstala souprava s cestujícími po dobu více než 50 minut, a nehodou tramvají v obratišti Podbaba.

Prodej akcií. Představenstvo dále schválilo prodej akcií společnosti Pragonet, a. s. za stejných podmínek jako hl. m. Praha.

Zřízení personálního útvaru a jmenování personálního ředitele. Členové představenstva schválili

k 1. listopadu 2002 zřízení personálního útvaru 90 400 a do funkce personálního ředitele byl jmenován stávající ekonomický náměstek odštěpného závodu Metro ing. Jaroslav Ďuriš.

Nákup autobusů. Představenstvo dále schválilo vypsaní obchodní veřejné soutěže na nákup 40 kloubových autobusů, z nichž 20 by mělo být nízkopodlažních.

Informační a reklamní zařízení v metru. Obsáhlá diskuse byla věnována obnově informačních a reklamních zařízení v pražském metru a návrhu dalšího rozvoje informačního a bezpečnostního systému v metru.

-red-

Jak jste se jistě všichni dočetli v zářijovém čísle DP-KONTAKTu, ničivá povodeň uprostřed srpna 2002 uvedla naši společnost do velmi kritické situace. Přestalo jezdit metro, množství tramvajových tratí bylo vyřazeno z provozu a některé autobusové linky musely být zrušeny. Danému stavu bylo nutné přizpůsobit nejen dopravu, ale i systém informování cestujících. Tato situace přinesla pro náš podnik nejen obrovské nároky na pracovníky společnosti, ale i nároky na finanční prostředky potřebné k odstranění způsobených škod.

Dopravní podnik samozřejmě nemůže tuto katastrofu odstranit jen vlastními finančními prostředky, a proto ve smyslu vládního nařízení č. 399 z 21. srpna 2002 předal své předběžně odhadnuté náklady na odstranění povodňových škod, tak jak výše uvedený zákon ukládá, na Magistrát hl. m. Prahy v tomto vyčíslení:

• o. z. Metro	5 847 300 000 Kč
obnova pražského metra	
• o. z. Elektrické dráhy	151 279 000 Kč
výstavba a technická obnova staveb MHD	
• o. z. Autobusy	1 350 000 Kč
budovy	
• ředitelství společnosti	20 000 000 Kč
budovy	

Jaké škody znamenaly povodně pro naši společnost?

Požadovaná výše státní podpory tak za celou společnost dosáhla částky 6 019 929 000 Kč. Zpracováním vyčíslení byla splněna povinnost nutná k zařazení do seznamu poškozených. Kromě formuláře „Seznamu postižených osob“ předaného Magistrátu 17. září a „Přehledu o předběžném odhadu nákladů na obnovu majetku sloužícího k zabezpečení základních funkcí v území postiženém živelní nebo jinou pohromou“ byly 24. září 2002 na Ministerstvo dopravy a spojů ČR odeslány formuláře ISPROFIN „P 48“ jako podprogram k obnově pražského metra a výstavbě a technické obnově staveb městské hromadné dopravy.

Naše společnost předpokládá, že v letošním roce je schopna poskytnout zhruba 1,5 miliardy Kč. Z toho 1 miliarda Kč představuje plnění od pojišťovny. Další financování zejména oprav metra je předmětem jednání. V současné době čekáme na uvolnění částky 5,8 miliardy Kč.

Za předpokladu, že náš podnik obdrží ať již od státu

nebo od města potřebné finanční prostředky, je reálný předpoklad obnovy dopravní infrastruktury do konce I. čtvrtletí 2003.

Obchodně-ekonomický úsek ředitelství

Nový ředitel garáže Klíčov

V pátek 1. listopadu byl uveden ředitelem o. z. Autobusy ing. Ladislavem Špitzerem do funkce ředitele garáže Klíčov ing. Václav Novotný, který dosud pracoval na garáži Řepy ve funkci vedoucího technika.

Blahopřejeme a přejeme mnoho zdaru v jeho práci.

-red-

Se zvýšenými nároky...

1 nejruznější – nepozornost chodců, která končí poveláním, střety s individuální automobilovou dopravou, ale také i nehody s vlastním přičiněním.

DP-K Pane řediteli, v médiích je velice často přetřásán nedostatek řidičů tramvají, jaká je současná situace? Pomáhají nám i v tramvajové dopravě řidiči z jiných českých dopravních podniků?

Do plánovaného stavu kmenových řidičů nám jich schází zhruba dvě stě. Tento nedostatek je nahrazován pracovníky ve vedlejší pracovní činnosti a vedlejším pracovním poměrem. Eventuální výpomoc z jiných měst provozujících tramvajovou dopravu je v dané legislativě poměrně obtížná. Naší snahou je spíše řešení systémové. V současné době zahajujeme další dva kurzy. Tímto by měl být stav řidičů poněkud zlepšen a mohlo by nastat uvolnění pro opravdu zatížené dopravní provozovny, kdy i čerpání dovolené muselo být korigováno.

DP-K Už jsme se zmínili o významnější roli tramvajové dopravy v těchto dnech, jste spokojeni se stavem preference tramvají v ulicích Prahy, a jaká

opatření zvýhodňující tramvaje by měla být zavedena i do běžného provozu?

Preference tramvají je dlouho diskutovanou záležitostí. Podařilo se dost opatření prosadit a stejně tak mnoho dalších je třeba zrealizovat. Máme v plánu řadu dalších úseků, kde by jednoznačně měla být preference tramvají a v tomto smyslu probíhají jednání se všemi zúčastněnými orgány. Tato snaha vedení Dopravního podniku je podpořena také zájmem odborových organizací i s jejich konkrétními připomínkami. Myslím, že v současné době tomu byla vedením města věnována velká pozornost a v rámci možností se mnohé podařilo a že tento stav zůstane přinejmenším zachován.

DP-K Od aktuálních záležitostí přejdeme k těm dlouhodobějším. Již několik měsíců se hovoří o obnově vozového parku, jaký je jeho současný stav a jaké jsou nastartovány cesty k jeho obnově?

Obnova vozového parku je dalším oříškem. V současné době je stav vozového parku 941 vozů s průměrným stářím 19,5 roku. V provozu je 47 vozů KT8D5, vozů typu T6A5 je 150 a zbytek tvoří v různých

modifikacích vozy typu T3. Vzhledem k tomu, že obnova vozového parku novými vozy se jeví z mnoha důvodů dlouhodobou záležitostí, přistoupili jsme již v loňském roce k formě rekonstrukce vozů T3 spojené s modernizací. V loňském roce bylo dodavatelským způsobem rekonstruováno 35 vozů. Po přechodném období přestavby Opravní tramvají v Hostivaři byla zahájena rekonstrukce v loňském roce patnácti vozů a v letošním roce série čtyřiceti vozů ve vlastních dílnách. Pro příští rok počítáme rovněž nejen s tímto počtem, ale v důsledku vyššího

opotřebení a snahy o udržení provozuschopných vozů budeme muset toto číslo ještě zvýšit. Doba výroby těchto vozů před rekonstrukcí je konec šedesátých let.

DP-K Za několik dní bude otevřena další zatravněná tramvajová trať. Jaký je současný stav tramvajových tratí a jaké změny a zlepšení jsou plánovány do nejbližších let. Můžeme počítat s tím, že by se doba výluk, které tolik trápí naše klienty, zkrátila?

Vzpomínaná trať v Černokostelecké ulici naváže svou podobou na již provozované tratě jako Jelení – Brusnice, Špejchar – Prašný most, kde je aplikováno to „nej“ co lze na tramvajových tratích realizovat. Nejen pro snazší provádění oprav v klasickém uspořádání tramvajové tratě, snížení hluku a vibrací použitými tlumícími prvky, maximálně estetické provedení v zádlazbě stanic a zatravněním. Vedle těchto nově rekonstruovaných úseků je však celá řada míst z celkem 136 kilometrů dvoukolejně sítě, která jsou v různém stavu opotřebení a která je třeba nejen udržovat, ale i kompletně rekonstruovat. V dlouhodobém plánu je vše připravováno a já doufám, že bude i finančně pokryto. Údržba dopravní cesty je z tohoto měřítka náročná záležitost, ovšem pro bezpečný provoz věc nezbytná. S každou rekonstrukcí se posouvá nejen technické zhodnocení tratě, ale samozřejmě i čas další opravy. Doba výluky je součet všech činitelů ovlivňujících její trvání. Nechci proto rozhovor končit prohlášením o obecně krátké výluce. Je snahou nás všech, aby oprava byla provedena kvalitně v co nejkratším termínu.

Závěr by měl být optimistický, a tak musím s potěšením konstatovat, že to, co je v tramvajové dopravě nového, tj. stavba tramvajové tratě Hlubočepy – Barandov, úspěšně pokračuje.

Děkuji za rozhovor a přeji mnoho úspěchů v další činnosti!

Petr Malík

Foto: Petr Malík





Předvádění funkce plošiny.

Pro většinu našich cestujících zůstává v ústraní doprava invalidních spoluobčanů, která zaujímá velmi významné místo v komplexu služeb, které Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nabízí. Před 10 lety, 1. října 1992, byl zahájen provoz zvláštní linkové dopravy (ZLD), určené pro cestující s omezenou schopností pohybu a jejich doprovody. Konkrétně se jednalo o linku PN 001 v trase Náměstí Republiky - Bryksova (Černý Most) s jedním zvlášť upraveným autobusem. Úprava autobusu spočívala zejména v instalaci zdvihací (výsvuné) plošiny do prostoru středních dveří, která umožňovala „nakládat respektive vykládat“ cestující na invalidních vozíčkách. Finančně tuto přestavbu zabezpečila Česká pojišťovna v částce 500 tisíc Kčs. Později bylo původní zdvihací (výsvuné) zařízení z BAZ Bratislava nahrazováno elegantnějším technickým řešením z Benešovských strojůren v podobě tzv. skládacích schodů. Provoz ZLD zahájila bývalá garáž Libeň s pozdějším přechodem do DOZ Hostivař. Prvotní zkušenosti pro přípravu provozu první linky ZLD byly získány v brněnském Dopravním podniku, kde obdobné linky již v té době byly v provozu.

Provoz linky ZLD získával na oblibě, a proto do systému obsluhy byly postupně zapojovány další oblasti především s objekty bezbariérového bydlení, zdravotnickými a kulturními zařízeními. Mezi nejzákladnější kroky rozvoje ZLD lze zařadit tyto:

- 1. října 1992 - zahájení provozu linky PN 001 v trase Náměstí Republiky - Bryksova
- 5. dubna 1994 - prodloužení linky PN 001 do trasy Bryksova - Náměstí Republiky - Petýrkova

K životu Prahy patří nepochybně funkční městská hromadná doprava a všechny dopravní prostředky také samozřejmě potřebují své řidiče. Většina těchto řidičů se musí dostat do zaměstnání a mnoho také ze zaměstnání právě v době, kdy funguje pouze velmi omezený noční provoz MHD. Jak se ale dostávají do zaměstnání, když takřka není, kdo by je odvezl?

V pozdních nočních a velmi časných ranních hodinách je proto možné v ulicích Prahy denně spatřit také služební autobusy. Ty však nejsou určeny pro přepravu cestující veřejnosti, ale zajišťují dopravu provozních zaměstnanců, především řidičů autobusů, do jednotlivých garáží o. z. Autobusy. Je samozřejmé, že tyto autobusy využívají také někteří zaměstnanci o. z. Elektrické dráhy a Metro. Při ranním svozu jezdí i tyto autobusy po určených trasách, podle stanovených jízdních řádů. Při nočních rozvozech je v rámci efektivnosti trasa opera-

Desetiletá tradice, která zavazuje

- 6. května 1996 - zahájení provozu na lince PN 003 v trase Zličín - Náměstí Republiky - Pražská tržnice
- 2. září 1996 - prodloužení linky PN 003 do sídliště Ďáblice a zřízení komplexního přestupového uzlu mezi oběma linkami na Florenci.

Linky jsou do současné doby provozovány v pracovních dnech a jsou na nich nasazovány 4 zvlášť upravené autobusy. Jedná se o vozy Karosa B 732, které mohou přepravovat až 7 vozíků, mají 18 sedadel a nástup je usnadněn hydraulickou plošinou vyrobenou v Benešovských strojůrnách. Plošiny jsou elektricky řízené (v nouzovém programu je možné i ruční ovládání), skládané do tvaru schodů a jistěné postranní čepy.

Autobusy mají posádku ve složení řidič + průvodčí a vypravení těchto vozů zabezpečují pracovníci DOZ Hostivař. Samozřejmostí je pravidelné proškolení posádek vozů z hlediska bezpečnosti našich cestujících.

O oblibě přepravy svědčí i zájem samotných pasažérů, kteří již znají „svoji“ posádku a pokud jim to umožňuje i jejich denní režim, pravidelně navštěvují mimo jiné i Dny otevřených dveří Dopravního podniku.

Snahu vyjít vstříc našim spoluobčanům je možné doložit i možnostmi víkendového pronájmu pro různé společenské akce, výlety a další.

Vedle zvláštní autobusové zálohy lze v provozu ZLD omezeně a výjimečně využít i nízkopodlažního autobusu, který rovněž umožňuje přepravu cestujících na vozíku. Do budoucna bude na místě uvažovat o zabezpečení nového nízkopodlažního vozového parku s potřebnou zvýšenou kapacitou pro invalidní vozíky a kočárky.

Co dodat? ...mnoho dalších kilometrů bez nehody všem účastníkům jízdy v našich autobusech!

Že je tato služba potřebná a uznávaná svědčí dopis Pražské organizace vozíčkářů, který si s laskavým svolením paní Jaroslavy Moučkové dovolujeme otišknout (viz repro).

Paní Jaroslava Moučková nám

• v krátkém rozhovoru potvrdila, že povodňová situace v Praze rovněž zkomplikovala život i osobám zvlášť těžce postiženým na zdraví, neboť z titulu záplav tyto zvláštní linky po několik dnů nejezdily. Vzhledem k neprůjezdnosti Karlína jezdí dosud po náhradních trasách. To přineslo komplikace zejména těm osobám, které si našly vhodnou práci při trase této zvláštní linky. Přínos dopravy je pro úplnou integraci našich postižených spoluobčanů evidentní. Za tyto komplikace způsobené záplavami se jim i touto cestou omlouváme.

V současné době předpokládáme, že v pondělí dne 18. listopadu se linky ZLD vrátí zpět do oblasti Florence a linka PN 001 svoji trasu obnoví přes Karlín po trase linky X-8.

Ing. Karel Holejšovský, Zdeněk Šebesta
a Ing. Jiří Horký, o. z. Autobusy

PCV Pražská organizace vozíčkářů

Benešická 686/6, 110 00 Praha 1, tel.: (02) 2482 7210, 2482 6078, fax: (02) 2482 6079, e-mail: pov@pvcz.cz, www.pvcz.cz

Dopravní podnik hl. m. Prahy
DOZ Hostivař
Vážený pane ředitel
Ing. Ladislav Spitzer
U vozovny 6
100 00 Praha 10

Vážený pane ředitel,

letošní říjen je měsícem, kdy své výročí slaví zahájení provozu autobusových linek speciálního určení sloužících lidem s tělesným postižením, a to výročí desáté. Chtěli bychom využít této příležitosti a poděkovat Vám i všem lidem, kteří se na zabezpečení linek podílí. Vzhledem k možnostem dopravy lidí s těžkým tělesným postižením jsou tyto dvě linky nenahraditelné. Považujeme dopravu za jeden z nejdůležitějších prvků úplné integrace lidí s handicapem a Vaše služby jsou pro nás neocenitelné.

Jednání se zástupci DP, zejména s panem Kozákem a paní Dostálovou, je vždy příjemné a vstřícné, mnozí z řidičů a průvodčích nám iedky pomáhají nad rámec svých běžných povinností.

Jsmé velice rádi, že se podařilo navázat výbornou spolupráci mezi Dopravními podniky a Pražskou organizací vozíčkářů. Velice se tím usnadnila informovanost lidí, kterých se tato problematika dotýká.

Děkujeme.

za Pražskou organizaci vozíčkářů
Jaroslava Moučková
Pražská organizace vozíčkářů
Tel.: 022482 7210 2482 6078
Fax: 022482 6079
Benešická 686/6, 110 00 Praha 1

V Praze 30.9. 2002

Služební vozy o. z. Autobusy

• tivně upravována podle skutečné potřeby.

• V současnosti je v provozu 38 „linek“ služebních autobusů. Většina z nich sváží a rozváží zaměstnance každou noc, včetně sobot a nedělí. Jejich trasy pokrývají celé území hlavního města, včetně jeho okrajových částí. Některé autobusy zajíždějí i do obcí Středočeského kraje, například do Libčic nad Vltavou, Horoměřic nebo Černošic. I tam totiž bydlí naši zaměstnanci.

• S cílem zajistit co nejlepší vzájemnou návaznost, a tím umožnit přestupy mezi tzv. „služebáky“ jednotlivých garáží, je průběžně prováděna optimalizace jejich tras. Běžná je také návaznost na služební tramvaje a pravidelné noční linky.

• Kromě nočních služebních autobusů existují také denní služební autobusy, tzv. „pendly“. Ty vypravují garáže Kačerov, Hostivař a Řepy, které jsou hůře dostupné pravidelnými linkami MHD. Tyto „pendly“ spojují dotyčnou garáž obvykle s nejbližší stanicí metra a jejich provoz je částečně přizpůsoben začátku a konci pracovní doby zaměstnanců. Jízdní řády všech služebních autobusů (ale také tramvajů), které jsou ve spolupráci s garáží udržovány v aktuálním stavu, jsou umístěny na intranetu o. z. Autobusy.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Jaroslav Koudela

Srážka autobusu s tramvají na I. P. Pavlova

Ve čtvrtek 17. října ve 12.50 hodin došlo v křižovatce ulice Legerovy a náměstí I. P. Pavlova k velké dopravní nehodě – srážce autobusu linky č. 144 jedoucího ve směru od Nuselského mostu do Holešovic s tramvají linky č. X-A (23/23) jedoucí Ječnou ulicí od Karlova náměstí do zastávky I. P. Pavlova. Při této dopravní nehodě došlo ke zranění celkem 11 cestujících a k velké hmotné škodě na obou vozidlech. Zranění cestující byli převezeni

• vozidly rychlé záchranné služby do různých nemocnic v Praze k ošetření, příčiny dopravní nehody vyšetřuje Policie České republiky. Na místě zasahovali hasiči při vyprošťování zraněných





ze zdemolovaných vozidel a autojeřáb, který odklízěl poškozenou tramvaj, která v důsledku nárazu vykolejila a měla uražený první podvozek. K obnovení provozu v křižovatce došlo ve 14.00 hodin.

Bezprostředně po nehodě jsem byl na místě a při pořizování fotografií z místa nehody sledoval dění, ze kterého vyplynulo, že oba řidiči, jak řidič autobusu, tak řidič tramvaje jeli na signál volno. Je s podivem jak je to možné, ale po chvíli sledování jsem se již divit

přestal. V době nehody byl provoz v křižovatce řízen světelnými signály a mimo to ještě provoz v křižovatce řídil příslušník Policie České republiky.

Na základě zjištěných skutečností z místa nehody tedy existují celkem tři verze příčiny nehody. Podle první verze jel řidič tramvaje na signál stůj na tzv. tramvajových čokkách na SSZ v uvedené křižovatce.

Podle druhé verze jel řidič autobusu na signál stůj na SSZ.

Podle třetí verze, která ale je nejpravděpodobnější a potvrzena několika svědky jak z ulice, tak ze stojících automobilů v koloně vozidel, policista, který řídil provoz v křižovatce, ač byla v činnosti dopravní signalizace (semafory), dal pokyn řidiči tramvaje k projetí křižovatky, ale nezastavil rozjetý autobus jedoucí Legerovou ulicí na signál volno na SSZ.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy Jan Nudzík
Foto: o. z. Autobusy

Chci pokračovat v započaté práci odborového aktivu

Letošní podzim přinesl změnu na postu předsedy odborové organizace o. z. Autobusy. Dlouholetého předsedu Karla Soukupa vystřídal Bc. Stanislav Havrlík, se kterým jsme si několik dní po nástupu do funkce povídali o jeho plánech a záměrech.

DP-K Vážený pane předsedo, dovolte nám na úvod pográtulovat vám ke zvolení do funkce předsedy podnikového výboru odborového svazu v o. z. Autobusy. Můžete nám sdělit, jak jste dosud vnímal odborovou organizaci v o. z. Autobusy a zda se váš pohled změnil po zvolení do jejího čela?

Odborovou organizaci v o. z. Autobusy jsem vnímal jako největší odborovou organizaci v ČR s tím, že řešila odborový život na své úrovni v odpovídajících požadavcích svých členů i zaměstnanců. Odborový svaz napomáhal svojí servisní činností k jejím potřebám při realizaci odborových záměrů a cílů. Můj pohled se na tuto odborovou organizaci nezměnil. Chci pokračovat v započaté práci celého odborového aktivu pod vedením pana Karla Soukupa s tím, že budu klást daleko větší důraz na vzájemnou komunikaci mezi jednotlivými odborovými organizacemi v rámci našeho o. z., ale i na úrovni celého Dopravního podniku.

DP-K Co vidíte jako první úkol ve svém novém působišti?

Těch úkolů je několik. Snad podle jejich důležitosti vidím na prvním místě uzavření Mzdové dohody na úrovni celého podniku a následně uzavření Kolektivní smlouvy na úrovni o. z. Autobusy. Jako další prioritu

vidím vyřešení dětského tábora v Nuzicích, který byl zcela zničen srpnovou povodní. Zabezpečit komplexní dětskou rekreaci tak, aby splňovala potřebu našich zaměstnanců v umístění jejich dětí do kvalitního a adekvátního dětského zařízení v době hlavních prázdnin považuji za velmi důležitý a potřebný úkol.

DP-K Jaký je váš vztah k nové odborové organizaci FŘA? Budete s touto organizací spolupracovat a v jakých otázkách?

Federace řidičů autobusů (FŘA) je zcela legitimní orgán, který nelze nevidět, neboť existuje. Tudiž je nutná vzájemná spolupráce. Domnívám se, že řešení jejich požadavků probíhalo již v době před vznikem Federace řidičů autobusů. Tento současný stav je produktem zhoršené komunikace mezi řidiči. Představitel FŘA se mohou účastnit našich rad. Vzájemná výměna informací je důležitá a zejména je nutná vzájemná spolupráce v oblasti kolektivního vyjednávání a uzavření Kolektivní smlouvy na rok 2003.

DP-K Jak si představujete komunikaci mezi Vámi a členskou základnou?

Vzájemná komunikace s jednotlivými závodními výbory musí být intenzivnější za účelem poznání

specifických problémů v jednotlivých garážích a DOZ Hostivař. Chtěl bych vzájemnou spolupráci směřovat k hledání cest, jak informace lépe předávat na celou členskou základnu a další zaměstnance. Z toho vyplývá potřebnost zpětné vazby, aby se mohly provádět korekce v rámci celé odborové organizace.

Stanislav Havrlík se představuje

Pan Bc. Stanislav Havrlík se narodil 7. července 1951. Je ženatý, otcem 2 dětí, dcery a syna. V Dopravním podniku pracuje od září roku 1974, kdy nastoupil jako řidič MHD v garáži Klíčov. Od roku 1990 vykonával volenou funkci v odborovém svazu pracovníků v dopravě s ukončením ve funkci předsedy odborového svazu v roce 2002. Od 1. července 2002 nastoupil zpět do garáže Klíčov. 20. září 2002 byl zvolen předsedou podnikového výboru odborového svazu o. z. Autobusy namísto dosavadního předsedy Karla Soukupa, který odešel do starobního důchodu. Pan Stanislav Havrlík je absolventem bakalářského studia v oboru manažersko-sociálním na Vysoké škole zemědělské v Brně, kterou ukončil v roce 1998.

DP-K Jak si představujete komunikaci mezi vámi a vedením odštěpného závodu?

Komunikaci si představuji na úrovni partnerského vztahu při řešení problémů prospěšných pro všechny zaměstnance. Přirovnal bych tyto partnerské vztahy k vztahům mezi manželi. Můžeme se s manželkou třeba i pohádat o rozdílných názorech na výchovu dětí, ale nakonec se ve všech důležitých otázkách musíme dohodnout, byť každý trochu sleví ze svých představ a vznikne kompromis přijatelný pro obě strany.

Děkuji za rozhovor a přeji mnoho úspěchů ve vaší nové činnosti.

S novým předsedou odborové organizace o. z. Autobusy si povídal ing. Jiří Horký

Dopravní opatření v provozu autobusů v průběhu povodně

Srpnové záplavy v Praze výrazně zasáhly do provozu řady pravidelných autobusových linek. Autobusy se zároveň podílely na evakuaci ohrožených oblastí a dále zajišťovaly a v současné době stále zajišťují náhradní dopravu za přerušené úseky metra a tramvajové dopravy.

Již při první záplavové vlně v pátek 9. srpna musely být odkloněny některé linky v oblasti Zbraslavi, Lahovic a Sedlce. Během úterý 13. srpna a středy 14. srpna ovlivnily povodně asi pětinu vypravovaných spojů. Na většině zasažených linek se podařilo obnovit provoz v původní trase do konce srpna.

Dispečerská ústředna o. z. Autobusy v průběhu celého období operativně reagovala na informace o průjezdnosti komunikací a v maximální možné míře se snažila o zajištění dopravní obsluhy celého území hlavního města, přičemž spolupracovala s ostatními dispečinkami v rámci našeho podniku i se smluvními dopravci v rámci Pražské integrované dopravy.

Na základě informací od řidičů autobusů, oblast-

ních a traťových dispečerů a od dispečinku ředitelství podniku (informace z krizového štábu hl. m. Prahy, informace z dispečinku elektrických drah a metra) o zaplavení komunikací, policejních uzávěrahách a podobně byly prováděny operativní změny v trasách pravidelných linek. V první fázi se jednalo zejména o odklony linek v zaplavených úsecích. S rozšiřováním zaplaveného území došlo v řadě oblastí k úplnému přerušení provozu. Dotčené linky byly odkloněny, zkráceny, případně došlo k jejich zrušení a autobusy byly převedeny na posílení jiných linek, zajišťování evakuace či náhradní dopravu za závislou trakci.

Informování řidičů autobusů o operativních změnách bylo řešeno pomocí radiostanic, příslušná opatření zajišťovali na místě oblastní a traťové dispečeri. Cestující byli o aktuální situaci informováni řidiči autobusů, dispečery a v rámci možností též vývěskami na zastávkách.

Ve spolupráci s dispečinkem generálního ředitelství a dispečinku elektrických drah a metra byla operativně

zřizována náhradní doprava za vyloučené úseky metra a tramvaj.

S postupným opadáváním vody v zasažených oblastech a zpřístupňováním komunikací byla dopravní opatření průběžně přizpůsobována tak, aby byla zajištěna alespoň základní dopravní obsluha odříznutých a postižených oblastí. V této souvislosti byly zřízeny některé zvláštní autobusové linky (727 pro obsluhu Zbraslavi, 730 pro obsluhu Sedlce). Návratu autobusů do zaplavených oblastí předcházelo prověření bezpečnosti komunikací a zastávkových prostorů a alespoň minimální obnova zařízení zastávek (očista zastávkového prostoru, umístění jízdních řádů a informací pro cestující).

Informovanost cestujících výrazně zlepšilo zřízení informační telefonní linky a plošná distribuce aktuálních informačních letáků. Informace pro cestující byly zároveň přidány k hlášení zastávek v dopravních prostředcích.

Po obnovení provozu na pravidelných linkách byly stěžejní pozornost a personální kapacity dispečinku o. z. Autobusy přesunuty na zajišťování náhradní dopravy za metro, jejíž fungování je klíčové pro zamezení kolapsu dopravy na území Prahy.

Ing. Jan Barchánek,
dopravní úsek o. z. Autobusy

... když v Praze končily trolejbusy

Před třiceti lety skončila jedna významná kapitola v moderní pražské historii – skončil provoz trolejbusů. V systému městské hromadné dopravy zaujímaly nezanedbatelné místo.

Praha byla prvním městem, které u nás trolejbusy v jejich moderní podobě zavedlo. Jezdily od 29. srpna 1936 (či od 28. srpna, chcete-li včetně slavnostního zahájení) na trati od střešovické vozovny přes Orechovku a Bořislavku ke kostelu sv. Matěje na lince K, později označené číslem 51. Shodou okolností se právě tato trasa stala

- dalšími argumenty byly potíže se stavbou bubenečské měnirny, nevhodnost společného umístění trolejbusů a autobusů v devěkapadesátkách a potřeba vyzkoušet moderní typy autobusů ve vnitroměstském provozu. Praha tak přišla o první trolejbusovou linku. Brzy přišla na řadu i chuchelská „devětapadesátka“. V polovině šedesátých let už bylo jasné, že v nové koncepci městské hromadné dopravy v Praze už pro trolejbusy není místo a jednotlivé trolejbusové linky byly nahrazovány autobusovými. Nakonec zbyla od roku 1969 v Praze linka jediná, shodou okolností opět měla číslo 51 (bylo jí přiřazeno v roce 1967, kdy došlo k faktickému sloučení linek 53 a 54).

Pamatujete si ještě na ty poslední dny, kdy trolejbusy v Praze jezdily? Na konečné



Tak to vypadalo na konečné u strahovského stadionu poslední den trolejbusového provozu. Tatra T 400 č. 9431 byla úplně posledním trolejbusem, který projížděl pražskými ulicemi.

Foto: Jan Dvořák

jakousi předzvěstí jejich konce.

Ve druhé polovině čtyřicátých a v první polovině padesátých let 20. století byla postavena převážná většina pražské trolejbusové sítě. Délka tratí dosáhla 56,9 km, k čemuž je nutné připočítat ještě přes 4 km dalších manipulačních trolejí, smyček a oblouků. V ulicích jezdilo 11 trolejbusových linek (č. 51 – 61) o celkové délce 65,06 km. V inventárním stavu bylo 146 trolejbusů a nejoblíbenějším a současně nejrozšířenějším vozem byla robustní šestikolová Tatra T400. V ulicích se příležitostně objevoval i prototyp nového vozu Tatra T 401.

V Dejvicích byla rozeštváná trať od sv. Matěje do Bubeneče, v Letenském tunelu byly instalovány převěsy pro trakční vedení a pár desítek metrů troleje bylo instalováno i ve Velké Chuchli směrem ke Zbraslavi. Příslušné projekty byly už dávno schváleny a čekaly jen na realizaci. Zdálo by se tedy, že dalšímu rozvoji trolejbusové sítě nic nebude bránit.

V létě 1959 se na lince č. 51 náhle objevily autobusy. Zatím jezdily pod stejným číslem, ale už 1. září 1959 vyjela nová linka č. 125, která nahradila nejen „jedenapadesátku“, ale začala jezdit i v trase původně projektované linky přes Bubeneč a Letenský tunel do Revoluční ulice. Důvod? V oficiálním stanovisku Dopravního podniku se uvádělo, že na lince č. 51 jezdí stále předválečné trolejbusy Praga TOT, jejichž další udržování by bylo drahé a nevhodné, takže pomoci mohou jen autobusy. Mezi



Likvidace pozůstatků trolejbusové sítě trvala ještě řadu měsíců. Postupně mizely z vozovny a z ulice Na Valentince i vyřazené trolejbusy. Jako poslední byla v roce 1973 ze Smíchova odtažena škodovka č. 9480.

Foto: Archiv DP

Stadion jih stál trolejbus Tatra T400 č. 9431, ve kterém členové Kroužku přátel městské dopravy instalovali výstavku, připomínající pražskou trolejbusovou historii. Shlédlo ji několik tisíc návštěvníků a tvořily se i fronty.

Poslední den provozu dostávali cestující jízdenky přeprázkované nápisem „Poslední den provozu 15. 10. 1972“. Nejedni z nich si koupili na památku celou sadu jízdenek, tedy denní, dětskou a noční.

Dne 15. října 1972, krátce před půlnocí vyjel do ulic poslední pravidelný spoj, opatřený tabulkou „Poslední trolejbus“, následovaný zmíněným výstavním vozem Tatra T 400, ozdobeným po stranách girlandami a transparenty s nápisy „Praha se loučí s trolejbusy – trolejbusy se loučí s Prahou“ a „Poslední den provozu trolejbusů“. Na čele vozu byl instalován nápis „Úplně poslední trolejbus“ a vzadu „Dnes jezdíme naposledy“. Mezi cestujícími byl kromě členů Kroužku přátel městské dopravy a brněnského Tramvajklubu i ředitel DP-Autobusy Jiří Truhlář. Za okny trolejbusu hořely svíčky. Právě tenhle vůz vjel do garáží Smíchov v ulici Na Valentince 16. října 1972, minutu před čtvrt na dvě v noci. Historie pražských trolejbusů definitivně skončila...

Mgr. Pavel Fojtík

- S trolejbusy se neloučily jen cestující, ale pochopitelně i pracovníci poslední trolejbusové vozovny na Smíchově. Vůz, před kterým pózuji, můžete dodnes spatřit ve střešovickém Muzeu MHD v Praze.

Foto: Archiv DP



Povodeň v Pražské strojárně

Když se v pondělí 12. srpna připravovala na základě zpráv o velké vodě v našem podniku protipovodňová opatření, nesly se úvahy v tom smyslu, zda podnik bude zatopen půl metrem, nebo snad dokonce metrem vody. Přesto jsme se rozhodli počítat s jistou rezervou a všechna opatření realizovat tak, aby byly minimalizovány škody i při výšce záplav dosahující dvou metrů. Ovšem skutečnost předčila veškerá očekávání. A tak jsme mohli pouze ze Žižkova dalekohledem sledovat, jak čtyři a půl metru vody zaplavilo nejen celé přízemí všech budov, ale i 30 centimetrů v prvních patrech.

Organizace záchranných prací začala ještě před zpřístupněním podniku v pátek 16. srpna, vlastní záchranné práce potom okamžitě po zpřístupnění, tj. 18. srpna. V prvé řadě se jednalo o vyčištění areálu od násosů všudypřítomného bahna. Bezprostředně na to navazovala realizace celého souboru prací, jako bylo posouzení stavu poškození budov, strojů a zařízení, jejich očista a desinfekce, konzervace a oprava, nákup/zapůjčení nového zařízení, nutného k zabezpečení oprav a nouzového provozu podniku. Koordinace



všech těchto akcí, které se vzájemně prolínají a vzájemně na sebe navazují, byla zabezpečena denními operativními poradami vedení podniku.

Mimo realizaci všech prací spojených s odstraňováním škod, výčíslených ve výši 120 milionů Kč, byla ze strany podniku souběžně věnována pozornost i plnění dodávek pro naše zákazníky. Pro výrobu a zejména kontrolu byla přijata taková mimořádná opatření, aby i v této době byla zabezpečena u všech dodávek standardní kvalita. A tak se podařilo ve stanovených termínech splnit veškeré zasluzněné dodávky. Jednalo se například o výhybkové systémy do Frankfurtu nad Mohanem, kolejové konstrukce do Tallinu, oblouky a výměny pro SSŽ, spráhla a kola pro o. z. Elektrické dráhy.

Zároveň lze konstatovat, že díky úsilí všech pracovníků podniku, ale i pomoci dalších organizací, jako o. z. Autobusy, o. z. Elektrické dráhy, IDS, Eltodo, Pragoimex, Úřadu městské části Prahy 8 i Magistrátu hl. m. Prahy, se život podniku vrací do stavu před 13. srpnem 2002 a je reálné, že v průběhu října bude obnovena výroba na prvních pracovištích. Náročný je souběh



prací na zajištění elektrické energie, tepla a dodávek vody s opravami strojů a se současným prováděním stavebních prací, nutných pro zabezpečení podniku před příchodem zimy. To vše znamená velké úsilí a nutnost omezit základní pohodlí, jako je například teplo, stravování a další.

I v těchto těžkých podmínkách převážná většina pracovníků Pražské strojárny prokázala svůj vztah k podniku, což je základem přesvědčení, že Pražská strojárna, a. s. bude již brzy plně funkční výrobní organizací.

Pražská strojárna, a. s.



Revizoři a povodně

O ničivých srpnových povodních, které postihly i pražský Dopravní podnik, bylo napsáno mnohé a mnohé jistě ještě napsáno bude. Na plno otázek, na které zatím neznáme odpověď, bude odpovězeno později a věřím, že náš podnik z nich vyjde s čistým svědomím. K tomuto přesvědčení mě vede fakt, že dopravci jsou kolektivem, kterému jde vždy o profesionální odvedení práce a když je potřeba, vedou napnout síly k co nejlepšímu výsledku bez ohledu na rozmíšky, čas a soukromí. Nakonec to, jakým způsobem a rychlostí byla zvládnuta doprava po povodních, mně dává jenom za pravdu. Svoji trošku do mlýna přispěli i jinak „neoblíbení“ revizoři i ti, kteří zajišťovali jejich práci v této hektické době.

Co tedy dělali revizoři v době, kdy byla doprava zdarma? Jaká byla náplň jejich práce? Jak a kde byly prováděny přepravní kontroly po povodních? Jak je organizována jejich práce nyní? Nabízí se i mnoho jiných otázek v souvislosti s jejich současnou náplní práce, a proto bude vhodné vzít vše po pořádku.

Mnozí revizoři, kteří jinak přísně dohlížejí na platební morálku našich zákazníků – cestujících, byli jistě zaskočení telefonátem, aby kvůli povodním přerušili dovolenou a co nejdříve se vrátili do zaměstnání. Ano, bylo potřeba každé ruky, každého, kdo mohl přispět k postupnému obnovování a stabilizaci dopravy v Praze. Cestující veřejnost měla právo být informována o změně linkového vedení a o všech opatřeních, které Dopravní podnik v zájmu zlepšení situace připravil nebo chystá. „Revizorskou“ znalost linkového vedení, (ze kterého mj. skládají zkoušky při náboru do funkce přepravního kontrolora) bylo nyní nutné využít v zájmu veřejnosti, našeho podniku a celého města. A tak od 14. srpna, kdy z rozhodnutí

Rady zastupitelstva hl. m. Prahy bylo cestování pro veřejnost v pásmu P a O zdarma, zaměstnanci přepravní kontroly nastoupili na post informátorů, a to nejen ke vstupům do zatopeného metra, ale i do improvizovaných místností na centrálním dispečinku, kde po telefonu odpovídali na stovky dotazů cestujících do pozdních nočních hodin. Podnik také vyšel vstříc těm, kteří mají pohledávku u našeho podniku tím, že prodloužil dobu, kdy je možné zaplatit přírůžku v doplatkové pokladně z 15 dní na 30 dní do doby, než bude doprava v Praze plně stabilizována.

Od 26. srpna, kdy bylo již nutné za cestování platit, byli revizoři pověřeni kontrolou, využívali maximální tolerance v udělování postihů a jejich profesionální dopravní znalosti pomáhaly cestujícím orientovat se v dopravě přímo v „jejich“ terénu. Přesto byla situace v tomto období pro kontrolory velice náročná, a tak rozhodnutí představenstva o prodloužení časové platnosti jízdenek pro jednotlivou jízdu bylo vstřícným krokem nejen pro naše zákazníky, ale i pro revizory samotné. Toto opatření totiž jednoznačně eliminovalo mnoho střetů s cestující veřejností v této obtížné době. Nesmíme zapomínat, že i přes citlivé posuzování případů v tomto období revizoři stále pracovali a pracují v sankčním aparátu společnosti. Tolerance, kterou mohou ze zákonů o dráhách a o silniční dopravě využít, byla využívána daleko častěji než obvykle. Ničivá povodeň připravila mnoho lidí o majetek, bydlení a doklady, a tak byly mnohé přepravní – tarifní prohřešky řešeny domluvou. Mnohé telefonáty vedení přepravní kontroly DP svědčily o tom, že jakési „příměří“ či pochopení problému jiných ze strany revizorů bylo hodnoceno velice pozitivně. Za srpen bylo uděleno něco přes

7 000 postihů, což je zhruba o 11 000 méně než za stejné období v minulém roce. Samozřejmě, že tato mimořádná opatření se promítla i do výše vybraných částek za postihy v blokové pokladně na CD. Kontroly byly úmyslně směřovány na okrajové části Prahy, hlavně do míst, která nebyla povodní postížena. A tak bylo možné zahlédnout revizory více než obvykle na Háji, Skalce či Zličíně.

Dnes je již situace jiná, v mnohém se doprava na více či méně delší dobu stabilizovala a revizoři tedy pracují ve svých turnusových směnách, jak byli zvyklí. Přesto v době, kdy se koncipuje tento článek, část revizorů nadále pracuje ve směnách na informačních linkách našeho podniku a nadále se využívají jejich znalosti ve stanici Vltavská.

Nebylo by spravedlivé, kdybych nevyzdvihl velmi dobrou spolupráci s odborem informačních systémů, který zajišťoval stovky informací pro veřejnost a aktualizoval schéma linkového vedení podle toho, jak se postupně obnovovala doprava ve městě.

Dovolte mi, abych touto cestou poděkoval i všem pracovníkům přepravní kontroly, kterým nebyla situace v městské hromadné dopravě lhostejná, kteří se vrátili na zavolání předčasně z dovolené, a kteří bez ohledu na své osobní pohodlí bez výhrad nastupovali do všech možných směn vynucených mimořádnými opatřeními v tomto období. Hrstka těch, kteří organizovali práci přepravních kontrolorů, zaslouží absolutorium v míře nejvyšší. Nikdo se neptal na výhody, odměnu, začátek či konec pracovní doby. Desítky nočních telefonátů, které často měnily dříve naplánované služby, jen stvrdzovaly problémy, které se musely operativně řešit a podtrhovaly tak vážnost situace. Přidám-li k tomu výčet těch, kteří finančně přispěli na konto povodní, myslím, že jsme jako kolektiv v této zkoušce beze zbytku obstáli.

Josef Hocek,
vedoucí odboru přepravní kontroly



Začneme na Florenci, je čtvrtek 10. října a do příjezdu prvního vlaku zbývá už jen několik desítek hodin. Vše se kontroluje.

Bývalé stavědlo na Florenci, v současnosti už nefunkční...



Jak to vypadá v sou

Kolik lidí si tuto otázku v současné době pokládá? Podle ohlasů víme, že osud metra stále zajímá velké množství Pražanů, neboť čekají na den, kdy opět budou moci využít k cestě do práce podzemní dráhu stejně jako před 12. či 13. srpem tohoto roku. Drtivá většina pracovníků odštěpného závodu Metro asi velmi dobře ví, jak vypadá situace v zatopených stanicích, a pro ty ostatní na několika fotografiích shrneme dění v metru během posledního měsíce.

Stačí jen projít okolo výstupu ze stanice Karlovo náměstí na křižovatce s Resslovou ulicí a velice rychle získáte přehled o tom, jaký odér se rozprostírá v pražském podzemí. Když do postižené stanice vstupujete, není to nic příjemného, ale za chvíli si zvyknete a při výstupu už typický zápach ani nevnímáte.

Trochu smutně a poklidně působí v těchto dnech podchod ve středu Václavského náměstí. Prodejci sice pravidelně otvírají své krámký, ale ty v ranních hodinách téměř zejí prázdnotou. Zákazníci si připadají spíše jako zbloudilci hledající svůj záchytný ostrov. Zatím ho nacházejí pouze v krámcích a službách různého druhu. Na zařítý dopravní prostředek si musí ještě chvíli počkat.

Za zapocenými dveřmi se však pečlivě a usilovně pracuje. Proudem vody jsou čistěny eskalátory, na potměnělém nástupišti potkáte hromady zničeného materiálu a pracovníky,



Takto vypadá stavědlo nové. Na toto pracoviště se na Florenci vrátil život jako první.

Na několika místech ve stanici se na strop dávají sádkartonové desky, na definitivní podhledy si ještě chvíli počkáme.



časnosti v metru?

jak vše nepotřebné nakládají na vozy, které vše v noci odvezou.

Usilovně se pracuje i v technických prostorách; pokud se jen na chvíli zastavíme a pozorujeme všechnu tu kázu, už do nás někdo vráží, že začláníme. Termíny jsou napjaté, nelze promarnit ani minutu.

Stejný obrázek je k vidění i na „běčku“, o dvě patra níže. Nezbyvá než si přát, aby se neobjevily žádné komplikace, aby se opět do důvěrně známých prostor vrátil běžný život a ne jen zvuk sbíječek a dalších technických zařízení.

O dvě stanice dále, na Florenci (tramvají je to o zastávku či dvě více), je situace horší. Zatopené soupravy působí velice sklíčujícím dojmem. Slabším povahám tento pohled stačí k velice úzkostlivému pocitu.

Ale o dvě patra výše se finišuje, do zahájení provozu linky C na Florenc zbývají doslova hodiny, a tak se šturmuje v pravém slova smyslu. Nikdo neokouní, ale snaží se přiložit ruku k dílu. Takové pracovní nasazení jen tak nevidíte, i když při zprovoznování dalších stanic to bude zřejmě obdobné.

Několik zatopených stanic v průběhu října navštívil a tamní život dokumentoval Petr Malík



V sobotu 19. října se na Florenc vrátili cestující. V pondělí 21. října byl zájem o nástup a výstup tak enormní, že jsme s ním nepočítali a na 50 minut byl provoz ve stanici omezen.

Jsou to dva měsíce, ale pamatujeme si ještě na dny, kdy vládla našemu městu voda? K malému připomenutí byla připravena výstava, která se setkala s příznivým ohlaselem cestujících.



K dobré pohodě pondělního rána zpívala na Florenci americká bluesová zpěvačka Sharon Lewisová.



Stačí zajít o několik metrů níže, do stanice na trati B, a všechny iluze jsou rázem tytam. Tak dopadla televize a hodiny ve směru Černý Most.

Stanoviště strojvedoucího v soupravě ve směru na Černý Most.



POVODNĚ

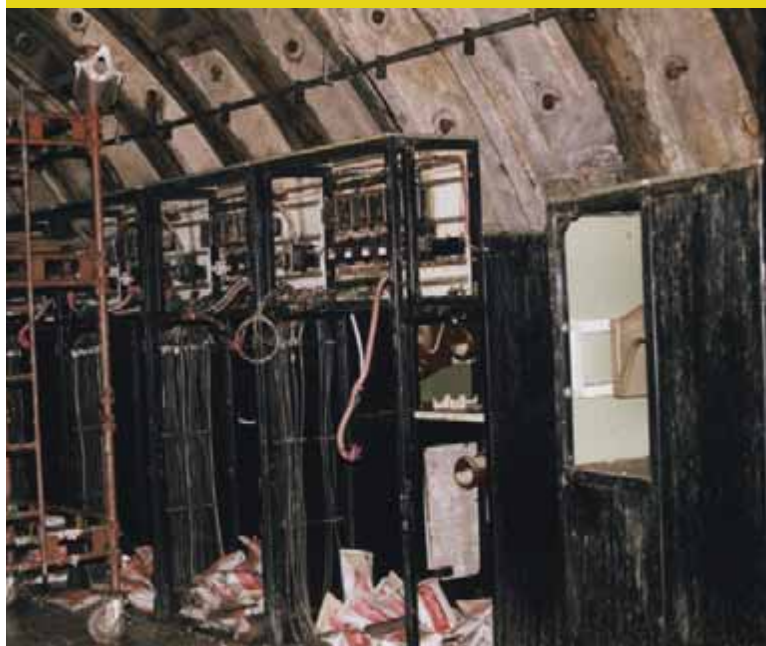


Obnova stanice Florenc na trati B už začala...

Interiér jedné z odstavených souprav...



Z Florence se přesuneme na Mústek, přímo do technických prostor ve stanici na trati A.



↑↓ Na obnově se pracuje intenzivně jak na „áčku“, tak na „béčku“.



Tudy jsme přestupovali mezi jednotlivými linkami ve stanici Mústek, v současnosti se setkáte se stavbou v plném proudu.





Další zastávkou byla stanice Nádraží Holešovice. Modrá ryska nad schodištěm od nádraží ukazuje, kam při kulminaci vystoupila hladina Vltavy.

V polovině listopadu se vlaky rozjedou do stanice Nádraží Holešovice, kromě obnovovacích prací se pracuje i na napojení nově budované tratě IV. C1.



Něco málo přes týden chybí do otevření stanice Muzeum na trati A, a tak je nutno připravit i pohyblivé schody na přestupu z linky A na „céčko“.

Pohled do zákulisí. Všechno musí být připraveno na sto procent, za několik dní přijedou první vlaky.



V roce 2001 a v 1. čtvrtletí roku 2002 probíhala realizace investiční akce „První etapa připojení stanic metra na počítačovou síť DP“. Celkem bylo připojeno 30 stanic včetně vnitřních rozvodů v těchto stanicích. Zejména se v 1. etapě jednalo o stanice, ve kterých byla zřízena prodejní místa pro prodej jízdních dokladů a informační střediska pro cestující. Z těchto třiceti stanic bylo v průběhu srpnových povodní osm stanic zatopeno.

Vzhledem k tomu, že součástí vnitřních rozvodů stanic byly aktivní prvky (switche a mediakonvertory), je pochopitelné, že zatopením stanic došlo k vyřazení těchto aktivních prvků z provozu včetně jejich připojení do celkové počítačové sítě.

Tak, jak byla postupně z těchto stanic odčerpána voda, byly tyto aktivní prvky demontovány a byly podrobeny vyčištění, vysušení a testování. Do současné doby bylo těchto prvků demontováno celkem 51, z nichž po čistících a vysoušecích procedurách bylo zprovozněno 45, což činí 88,2 %. Tento stav je velice potěšitelný, neboť jednak svědčí o kvalitě použitých aktivních prvků a jednak přispěje k nemalé finanční úspoře při obnově těchto počítačových sítí.

Ve druhé části tohoto příspěvku bychom se ještě chtěli zmínit o datových segmentech, které tvoří páteř celé datové sítě. Tato páteř je tvořena optickými vlákny

Počítačové sítě v zatopených tratích metra

single mode v tunelech metra, která propojují hlavní objekty našeho podniku (Sokolovská, CD, ÚD Hostivař) a depa metra. Na této páteři jsou zřízeny vysokorychlostní kanály o přenosové rychlosti 1Gbit/s.

V průběhu srpnových povodní rovněž došlo k zatopení optických kabelů a optických rozvaděčů, ve kterých je páteřní datová síť vedena. Zde je opět potěšitelné, že datové toky v optických kabelech a rozvaděčích nebyly zatopením přerušeny (fungovaly pod vodou) a jsou v provozu do současné doby. Zde je třeba poznamenat, že přerušením páteřní optiky by došlo k nefunkčnosti téměř celé datové sítě, neboť na uzlové body této páteře jsou napojeny vozovny, garáže a provozovny odštěpných závodů provozujících povrchovou hromadnou dopravu a depa metra. V důsledku toho by nefungovala nejen vnitřní a venkovní elektronická pošta včetně internetu, ale byl by zásadním způsobem narušen i provoz veškerých dosud provozovaných informačních systémů (SAP, mzdy, dopravní úlohy, úlohy dopravních provozoven a další). V současné době toto

nebezpečí trvá nadále, neboť i když jsou již zatopené tratě a stanice metra vyčerpány, probíhají v těchto stanicích a tunelech intenzivní rekonstrukční práce, jejichž následkem může dojít k narušení optických tras. Z uvedených důvodů probíhá v současné době projektová příprava na realizaci záložního mikrovlnného spoje, který bude v případě výpadku páteřní optiky propojovat alespoň tři hlavní objekty našeho podniku (Sokolovská, CD, ÚD Hostivař), které jsou zároveň uzlovými body. Do těchto bodů jsou zároveň napojeny datové segmenty s provozem povrchové městské hromadné dopravy.

Pro tuto záložní funkci bylo vybráno řešení v podobě zařízení MINI-LINK TME, které pracuje v koordinovaném pásmu 38 GHz s přenosovou kapacitou 34+2Mbit/s. Provoz uvedeného systému je připravován ve formě pronájmu na období jednoho roku.

Ing. Josef Hromádka, vedoucí odboru informační technologie ředitelství

Nejezdící linky

Dost dlouho jsem si lámal hlavu, jak nazvat tento díl o tramvajových linkách, které v současné době nejsou v provozu. Nakonec z toho vyšel nadpis „nejezdící linky“. Trebaže není úplně přesný, přidržme se jej, neboť vhodnější bychom dlouho hledali. Co je tím míněno, je zřejmé – z linek, které jsme si již popsali, nám zbývá „třináctka“ a „patnáctka“ a z těch dalších, které dnes nejezdí, řada od linky 27 po linku 32 a „pětatřicítka“. Již několikrát jsme si řekli, že se nebudeme zabývat nočními linkami pro jejich souběh s denními trasami a pak těmi, které byly v provozu jen krátce, například klasicky o spartakiádách. K tomu nově dodáváme, že se nebudeme věnovat ani tzv. rekreačním linkám, které sice měly mnohdy zajímavé trasy, ale protože jsme si popsali už celou síť, bylo by to opět „nošení dříví do lesa“. A protože toho máme před sebou dost, přejdeme hned k první z linek, které dnes nemůžeme na kolejích normálně potkat.

Linka č. 13

Její historie se dá rozdělit do šesti etap, které se budou i trochu překrývat. Ta první se začala psát již roku 1896, přesně o svátku svatého Josefa, tedy 19. března. Tehdy vyjely tramvajové vlaky z Karlína na Palmovku a Balabenku. Zajímavé je, že neměly ani barevné (jak bylo v té době zvykem), natož číselné označení. Cestující se orientovali prostě podle tabulek s popisem trasy, jak to dodnes známe třeba u autobusových linek ČSAD. Navíc se trasa často měnila – poprvé hned po necelém půlroce provozu, kdy byla prodloužena k Varietě (dnes hudební divadlo – mimochodem víte, že se do něj vejde z pražských stálých scén nejvíce diváků?), a krátce nato, přesně 21. prosince, pro změnu zkrácena jen na Palmovku. Ke „znovuproloužení“, hned dvojímú, došlo až roku 1898, kdy začala jezdit z Florence přes Palmovku a Balabenku do Vysočan. Pro úplnost dodejme, že její trasa vedla dnešní Křížkovou, ne Sokolovskou ulicí – na tu se napojovala až zhruba za Karlínským náměstím, a to ještě samostatně v každém směru.



Foto: Jan Šurovský

Přichází rok 1908 a s ním změna v označení – linku č. 13 však stále vidět nemůžeme, protože se jedná jen o vnitřní označení – viz popis další etapy. A abychom dokončili tu první, řekněme si ještě, že v témže roce je linka zkrácena do dnešní Poděbradské ulice a následně, 15. listopadu 1908, zrušena vůbec.

To však již existuje ještě jiná „třináctka“ v trase Balabenka – Českomoravská. Zavedena byla 30. března 1901 a její vlaky jezdily bez jakéhokoliv označení. V roce 1908, kdy byly linky očíslovány, tento stav zřejmě přetrvával a ani interní označení nebylo jednotné. Linka č. 13 se tak ve druhé etapě svého vývoje dočkala svého názvu až 9. ledna 1912, kdy příslušný radní měl zřejmě už toho bince dost, bouchnul pěstí do stolu a udělal pořádek. Ne však nadlouho. Linka č. 13 je 1. února 1913 opět zrušena, a tím se uzavírá druhá etapa jejího vývoje.

Třetí etapa je kraťoučká, pro její sledování však musíme až na druhý konec města – na Smíchov. Z Plzeňské na Santošku vyjela několik dnů před vypuknutím 1. světové války nová linka, označená číslem 13. Snad právě tato událost měla za následek její okamžité zrušení 27. července 1914. Po čtvrt roce je však provoz obnoven (že by vlivní radní?), ale jen na necelý rok – 5. listopadu 1915 je linka zrušena trvale.

Ale co je trvalé? Čtvrtá etapa, už delší, se začíná psát o svátku svatého Matěje, tedy 24. února 1916. Zda tehdy, ve válečných letech, začala Matějská pouť, nevím. Ale zcela jistě začala znovu jezdit „třináctka“ od žižkovské vozovny po Husitské k Muzeu, na Můstek, Újezd, k Andělu a znovu na Santošku. Ve válečných letech došlo ke krácení linky, od roku 1920 začala jezdit znovu v původní trase, která byla v roce 1923 „kosmeticky“ upravena a až

v září 1924 prodělala větší změnu, když opustila Smíchov a přestěhovala se na druhý vltavský břeh do Podolí. Ani tam nevydržela dlouho, od roku 1927 už jezdí Nuslemi a do Michle, od následujícího roku konečně střídá – ve dne Michle, v polonočním provozu Braník, kde vydrží až do roku 1930, když předtím už začala ve dne jezdit na Pankrác. V onom roce 1930 prodělala větší změnu, když od 1. prosince začala jezdit ze Žižkova k Bulharu, odtud kolem Wilsonova (Hlavního) nádraží k muzeu a po trase dnešní magistrály na náměstí I. P. Pavlova, které se tehdy jmenovalo Petra Osvoboditele. Zde se stočila do Ječné, přes Karlovo náměstí po nábrží do Nuslí a skončila na Čechově náměstí, když už toho klikování bylo dost. Půl roku nato začala jezdit kolem Botanické zahrady, za šest neděl je prodloužena na žižkovském konci, ale to už je poslední výkřik, protože 1. července 1933 je zrušena úplně.

A nastává poslední etapa, ovšem až v roce 1938. To přestali být radní pověřiví a „třináctku“ znovu zavedli od Muzea na Ryšánku, kde se objevuje poprvé. U muzea se otáčala zajímavým způsobem – z Tylova náměstí jela rovně, v místech, kde se dnes stáčí „jedenáctka“ doprava, odbočila naopak doleva, u kašny pod muzeem znovu doleva a po posledním odbočení vlevo byla zase na Tylově náměstí. Tak vada, znovu tu máme „blokovou smyčku“ přímo v centru města. Po pěti letech provozu však „třináctka“ usoudila, že každá slušná linka má mít oba konce a vydává se od Slepé brány, jak se za první okupace jmenovala zastávka na dnešním náměstí I. P. Pavlova, k muzeu a přes tři nádraží (dnešní Hlavní, Masarykovo a už neexistující Těšnov) k jatkám (správně Pražská tržnice), do Dělnické, přes Libeňský most k dalšímu již neexistujícímu nádraží (Praha – Libeň, dolní nádraží) a odtud k Bulovce; směrování bylo pochopitelně obrácené. Od roku 1945 jezdí mezi muzeem a Tylovým náměstím kratší trasou, tři roky nato je převedena do ulice Na Florenci a od 6. prosince 1953 dochází k jejímu prodloužení na Vychovatelnu. Při „velkém třesku“ si „prohazuje“ konce s „desítkou“ a dostává se tak do trasy (dnešní názvy) Starý Hloubětín – Palmovka – Florenc – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – I. P. Pavlova (na Tylově náměstí) – Náměstí brí Synků – Pražského povstání – Ryšánka. Kvůli výstavbě magistrály se ruší v roce 1970 tratě na Ryšánku a Kačerov a „třináctka“ je zkrácena na Budějovické náměstí. Pak přichází zahájení provozu metra, soutěž o dopravní obsluhu zbytku pankrácké tratě vyhrává linka 18 a protože souběh povrchové dopravy s trasou metra je v očích tehdejších dopravních odborníků těžký hřích, mění „třináctka“ opět trasu: od Hlavního nádraží po Vinohradské ulici až na Vinici a ke strašnickému nádraží; po necelém půlroce jezdí od tehdejšího nádraží Praha – střed na Floru přes Žižkov. 7. listopadu 1977 si vzpomene na doby, kdy měla jenom jeden konec a mění trasu zásadním způsobem – od Hloubětína jede až na náměstí Republiky, pokračuje po Příkopec na Národní třídu, navrací se Vodičkovou a Jindřišskou. V této trase ji zastihne v roce 1978 (na můj svátek) prodloužení na Černý most, kterému dnes říkáme Lehovce. V září téhož roku ovšem přichází předzvěst bližšího se konce této etapy – linka je vypravována pouze ve špičkách pracovních dnů. Ovšem o půl roku později ještě jednou nabere dech a změni trasu poměrně zásadním způsobem: jezdí opět celodenně z Hloubětína až na Florenc (tehdy Sokolovskou), pokračuje přes Hlávkův most do Dělnické, kolem dnešního Výstaviště dojde na Strossmayerovo náměstí, na nábrží kpt. Jaroše může vidět zhruba ob jeden svoje vlaky a pak už se jen otočí „přes mosty“, tedy Svatopluka Čecha a Mánesův a jede zpět. Z praxe už víme, že takové krkolomné trasy nemívají dlouhého trvání – ani tato nebyla výjimkou. Takže linka č. 13 je v roce 1980 ještě zkrácena k Výstavišti, kterému jsme tenkrát říkali Park kultury a oddechu Julia Fučíka (no, spíš jsme mu říkali Fučíkárna nebo Julda-Fulda), ale 7. března 1981 je opět na čtyři a půl roku zrušena.

Hovořili jsme o šesti etapách a zatím jich je jenom pět. Ta šestá trvala pět let a devatenáct dní. „Třináctka“ v ní jezdila ze Spojovací na Ohradu, kolem nákladového nádraží k Hlavnímu a Masarykovu nádraží, k Bílé labuti a přes Palmovku a Harfu do Hloubětína. Že vám to něco připomíná? Jistě, vždyť vlastně jenom to ukončení na Spojovací je nové. A pak přichází definitivní tečka a s provozem linky č. 13 se 23. listopadu 1990 loučíme. Natrvalo...(?)

Linka č. 15

Nevím, do jaké míry hrála roli pověřivost při přerušení souvislé číselné řady označení denních linek. Že by magické číslo 13 hrálo takovou roli? Asi ne, protože

ob jedno číslo je tato řada přerušena opět, a to u linky č. 15. Ta začala jezdit 29. července 1923 a během svojí existence měnila trasu jen třikrát – můžeme se tedy držet dělení na tři etapy. Hned ta první byla nejdelší a skončila až 3. listopadu 1985, tedy v den, kdy se rozjel „běčko“. Je to škoda, protože linka č. 15 by tvořila bezvadnou variantu k přetížené „devítce“. Ale zanechme subjektivních soudů a pojďme k věci: původní trasa „patnáctky“ vedla z Českomoravské na Balabenku, po dnešní Sokolovské do Jindřišské, středem Václavského náměstí do Myslíkovy a přes Palackého náměstí k Andělu s ukončením u Koučky, což bylo zhruba na úrovni smíchovského nádraží, ovšem na druhé straně (směr do Radlic). Po dvou letech provozu tu máme prodloužení na Harfu, po dalších dvou letech do Radlic a až v roce 1930 ukončení na Zámečnické – zastávka s tímto názvem už neexistuje, byla mezi Kavalírkou a Kotlářkou. O rok později opouští linka č. 15 Myslíkovu a na nábrží se dostává přes Karlovo náměstí, další rok si z obou vysočanských konců vybírá ten severnější, v roce 1939 se vrací do Myslíkovy, o skoro deset let později je prodloužena do Nového Hloubětína, v roce 1952 je zase prodloužena, ale tentokrát na opačném konci, když začíná jezdit na Kotlářku a v roce 1968 je převedena z nábrží na novou trať v ulici Na Moráni. To jsou časové skoky, které vidíme v linkovém vedení jen zřídka. A navíc si musíme uvědomit, že se jedná o drobné úpravy, dané většinou prodluzováním kolejové sítě a ne zásadními změnami ve vedení linky.

Pak přichází rok 1977 a s ním dlouhodobá uzávěra Plzeňské ulice. „Patnáctce“ nezbyvá než se uchýlit do azylu ke smíchovskému nádraží, ovšem hned jak rekonstrukce v roce 1979 skončí, vrací se na Kotlářku, když se předtím stačila protáhnout až na Černý most. V roce 1984 je prodloužena až k vozovně Motol, ale od poprázdňinového provozu 1985 je tu předzvěst konce v podobě zkrácení do Nového Hloubětína. Ten konec na sebe nenechal dlouho čekat. Ale to už víte.

Druhá etapa navazuje plynule na první a je jen kratičká: udivená „patnáctka“ vyjždí 3. listopadu 1985 s orientačními tabulkami Olšanské hřbitovy – Želivského – Ohrada – Spojovací, nelíbí se jí to, nechce být žádným napaječem, zlobí se, ale tvůrci dopravy jí ukáží svoji moc a po dvou měsících ji zkracují na Vápenku a smí jezdit jenom ve špičkách všedních dnů. Polekaná linka 15 si řekne, že to takhle nejde, ale není jí to nic platné, do 19. dubna 1986 je znovu zrušena.

Třetí etapa začíná dva dny nato, „patnáctka“ se vrací alespoň na kousek svojí bývalé trasy a začíná jezdit celodenně z Černého mostu na Sokolovskou, kde se otáčí na prostoru po bývalém nádraží Těšnov. Výstavba metra však spěje rychle kupředu (za jakou cenu, jsme poznali nedávno), a tak když je prodlouženo do Karlína, Libně a stanice Českomoravská, znamená to pro linku č. 15 definitivní konec.

Tak: teď se musím omluvit. Když jsem si dělal plán jednotlivých dílů našeho seriálu, netušil jsem, že se mi „nejezdící linky“ nevejdou do jednoho. Takže vás musím odkázat na „pokračování příště“. Ještě vám povím, že linku 27 už znáte, protože je to dnešní „sedmička“ a o té jsme si povídali. O linkách č. 28 až 30 si povíme tedy příště, o „jednatřicítce“ snad jen tolik, že už jí také známe – nejrve tvořila v letech 1968 až 1971 jednu větev linky č. 23 (o tom jsme psali) a později byla přečíslovaná umazáním trojky na č. 1. Ovšem byla tu i linka 32, která jezdila od roku 1971 v dopravních špičkách všedních dnů jako posílení linky č. 27 nejrve z Černokostelecké, později až z Ústředních dílen (část spojů) Vršovicemi a Nuslemi na Výtoň a z Palackého náměstí na Kotlářku. Z povídání o „sedmičce“ víme, že ta jezdila u Anděla vlevo a pak postupně na všechny smíchovské konce. Provoz „dvaatřicítky“ byl poprvé ukončen 5. září 1977. Obnoven byl až v souvislosti s otevřením „áčka“ 13. srpna 1978, ovšem v úplně jiné trase z Petřín do Podbabe – jednalo se tedy o napaječ metra, který byl zrušen 19. února 1979. A abychom byli úplní, nesmíme zapomenout na linku č. 35: ta jezdila od 29. června 1973 z Hloubětína na Palmovku, od 3. září téhož roku z Harfy po Sokolovské k Bílé labuti a přes tzv. kravatu, čili tehdy zastavské Nádraží střed (v Havlíčkově ulici) – Nádraží střed (v Hyberské ulici) – Prašná brána a Náměstí Republiky zpět na Harfu. Už o Vánocích změnila ukončení – místo na Harfu jezdila k Vysočanské radnici a se zahájením provozu metra 9. května 1974 byla zrušena.

Na příště nám tedy zbyly linky 28 až 30 a závěr, což se do jednoho dílu určitě vejde.

-zjs-

Jak pokročila výstavba tramvajové tratě Hlubočepy-Barrandov

V dubnovém čísle DP-KONTAKTu jsme čtenáře seznámili s technickými parametry stavby, z nichž byla patrná mimořádnost rodící se nové tramvajové trati z Hlubočep na Barrandov. Popsali jsme stručně i tehdejší stav rozestavěnosti díla. Do poloviny října, kdy vznikala tento příspěvek, se na stavbě ledacos změnilo. Práce pokročily díky úsilí obou sdružených organizací Subterra a. s. a ŽS Brno a. s. i jejich podzhotovitelských firem o značný kus dopředu. K dnešnímu dni jsou prakticky rozestavěny všechny objekty z úctyhodného počtu 230. Některé překládky inženýrských sítí jsou již dokončeny. Dva z těchto objektů – tramvajové estakády, které měří dohromady 780 metrů – patří mezi nejsložitější a zároveň nejzajímavější díla, jež se v současné době v Praze staví. Jsou také nejvíce vidět. Metoda vysouvání nosné konstrukce, jíž se obě estakády budují, náleží bezesporu ke špičce v mostním stavitelství. Po estakádě přes Růžičkovu rokli bude možno přejít „suchou“ nohou letos v prosinci. Hlubočepská estakáda, která je o něco delší a jejíž část se staví na podpěrné skruži, bude propojena z obou stran o 3 měsíce později.

Dva tunelové podjezdy na barrandovském sídlišti o celkové délce 360 metrů jsou na většině úseků v hrubé stavbě hotové, zcela dokončené budou v únoru 2003. Uzavírky Lamačovy ulice a Tréglovy ulice, které jejich stavbu doprovázely a negativně ovlivňovaly automobilový a pěší provoz sídliště, patří již minulosti. Obě ulice jsou v definitivním stavu. V současné době jsou v rámci další

etapy výstavby uzavřeny ulice Högerova a Gabinova. Na křižovatce Lamačovy a Pražského bude v příštím roce namísto světelné signalizace zřízen kruhový objezd.

Srpnová povodňová kalamita se až na drobné problémy, zejména v povodí Dalejského potoka, na stavbě prakticky neprojevila. Pouze druhotně zpozdila určité úseky stavby tramvajové trati asi o 3 týdny proto, že někteří dodavatelé kameniva (Zbraslav a jinde) byli zaplaveni. Hmotné škody na stavbě, pro její polohu, nevznikly téměř žádné.

Do konce letošního roku musí stavba podle časového plánu postoupit natolik kupředu, aby bylo možno v září 2003 zahájit ověřovací zkoušky a v prosinci zkušební provoz s cestujícími.

Náročnost díla s sebou přináší i zvýšené nároky na okolí a lidi. Toto pravidlo se potvrzuje v každodenním kontaktu s tvrdou realitou. Hluk, prach, jindy zase bláto a ostatní nepříjemnosti se stavbaři snaží, když ne vyloučit, tak alespoň snižovat na únosnou míru. Někteří občané problémy taktó rozsáhlé stavby pochopí, jiní se o to příliš nesnaží. „Není na světě člověk ten, aby se zachoval lidem všem“, můžeme-li se vyjádřit řečí klasika.

Jsme optimisté v tom, že čím více a rychleji se bude stavba blížit ke svému konci, tím méně obtíží ji bude navenek provázet.

Ing. Petr Prior, Ing. Karel Volf,
Inženýring dopravních staveb, a. s.
Foto: Petr Malík



Situace na stavbě metra IV. C1

První stavební práce na trati metra IV. C1 byly zahájeny na podzim roku 2000. Předpoklad zprovoznění je zatím polovina roku 2004. Znamená to tedy, že jsme zhruba v polovině doby, určené k výstavbě.

V současné době probíhají na úseku z Nádraží Holešovice do Ládví následující práce:

Ve stanicí Nádraží Holešovice probíhají práce nutné k napojení tratě III. C na trať IV. C1. Jedná se o bourací práce, zdění příček a práce na technologii. V úseku mezi stanicí Nádraží Holešovice a Vltavou jsou vyhloubeny tunely, probíhá jejich izolace a zasypávání.

V části pod Vltavou jsou zasunuty oba tunely, jsou stabilizovány a zčásti zasypány. V hloubených tunelech na trojské straně mezi Vltavou a portálem v Povltavské ulici jsou některé úseky tunelů již vybetonovány, v dalších úsecích probíhá zajištění a těžba stavební jámy. Ve výše zmiňovaných úsecích, tzn. od stanice Nádraží Holešovice až po portál v Povltavské ulici, navíc probíhá odstraňování škod po povodních a uvedení stavby do stavu před 8. srpnem letošního roku, tzn. byla vyčerpána voda, probíhá mytí, čištění a dezinfekce.

V traťovém úseku mezi Povltavskou ulicí a stanicí Kobylisy probíhá betonáž železobetonových konstrukcí hloubeného objektu v místě křížení tunelů s Trojskou

ulicí (v místě křížení s tramvajovou tratí). V ražené části finišují ražby před stanicí Kobylisy.

Ve stanicí Kobylisy byly dokončeny ražby pravého a levého staničního tunelu a probíhají práce ve středním staničním tunelu. Jsou vyraženy eskalátorové tunely do obou vestibulů, kde již probíhá betonáž železobetonových konstrukcí a pokládají se izolace. V případě západního vestibulu se v současnosti jedná již o 3. etapu, která se nachází v jihovýchodní části Kobyliského náměstí. Práce v této lokalitě s sebou přináší značné problémy v podobě přeložek mnoha inženýrských sítí, v opravách okolní zástavby a v neposlední řadě v přesunování dopravy podle postupu prací. V traťových tunelech od stanice Kobylisy směrem k Ládví se provádí definitivní obezdívka a izolace.

Ve stanicí Ládví jsou hotovy železobetonové konstrukce a nyní již probíhají pomocné stavební práce (omítky, stěrky, zdravotní technika). V této stanici jsou také položeny kolejové betony a zahájeny práce na vlastním kolejovém svršku (navážení kolejnic, montáž výhybek).

V prostoru Střelnické ulice za stanicí Ládví se těží a zajišťuje stavební jáma pro odstavné koleje.

Ing. Miloslav Drholec, Inženýring dopravních staveb, a. s.

Foto: Metrostav a. s.





Elektrinu lze považovat za zvláštní druh zboží z důvodu její neskladovatelnosti a požadavku na kontinuitu a zabezpečení dodávky.

V předliberalizačním období byl tím, kdo určoval energetickou politiku, stát. Praxe ukázala, že stát není ani v tomto odvětví nejlepším hospodářem. Promítání prvků konkurence do oblasti energetiky začalo poprvé v osmdesátých letech dvacátého století v USA, tedy poměrně nedávno. O krůček pozadu byla Anglie, která se stala výzvou pro zbytek Evropy.

Dobré výsledky zavedení konkurence do výroby elektřiny a obchodu s ní, které znamenaly především snížení ceny pro konečné zákazníky, vedly k myšlence zavedení jednotného evropského trhu s elektřinou (uvnitř EU). Výsledkem dlouhé diskuse bylo vytvoření Směrnice č. 96/92 EC o vnitřním trhu s elektřinou.

Z této směrnice EU vycházel i tvůrce našeho „Energetického zákona“ č. 458/2000 Sb.

Tento zákon, mimo jiné, řeší postupné otevírání trhu s elektřinou v ČR. To znamená, že postupně od největších po nejmenší odběratele se títo stanou tzv. oprávněnými zákazníky s možností volby svého dodavatele elektřiny, a to takového, který jim nabídne nejvýhodnější podmínky dodávky (cena, spolehlivost, služby atd.). Při tomto postupném otevírání zůstává vždy část menších odběratelů tzv. chráněnými zákazníky, kteří si zatím nemůžou vybírat a je pro ně garantovaná regulovaná cena stanovená Energetickým regulačním úřadem. Tímto nezávislým úřadem jsou a zůstanou regulovány i ceny za přenos a distribuci elektřiny, a to proto, aby nemohlo docházet ke zneužití monopolního postavení provozovatelů sítí.

Podle současného znění zákona by ke stoprocentnímu otevření trhu mělo dojít k 1. lednu 2006, kdy každý odběratel (včetně domácností) by si mohl zvolit svého dodavatele elektřiny.

V I. etapě (od 1. ledna 2002) se možnost volby do-

stavatelé týká odběratelů s roční spotřebou větší než 40 000 MWh z jednoho odběrného místa.

Tuto podmínku splnil v rámci Dopravního podniku odběr od Pražské energetiky, a. s. (PRE) pro napájení metra s roční spotřebou přibližně 200 000 MWh.

Ze zákona měl o. z. Metro možnost pokračovat ve stávající smlouvě s PRE, nebo vybrat nového dodavatele.

V průběhu roku 2001 proběhla řada jednání s možnými dodavateli elektřiny pro metro, ale protože v té době nebyla ještě hotová veškerá legislativa pro řádné fungování trhu, jedinou konkrétní nabídkou, včetně ceny, byla nabídka stávajícího dodavatele PRE.

Se souhlasem představenstva našeho podniku byl 29. listopadu 2001 uzavřen dodatek č. 1 ke smlouvě o dodávce elektřiny č. 132 000 pro napájení metra. Dodatkem byly smluvně potvrzeny dosavadní nadstandardní podmínky dodávky ze strany PRE sjednána podle smluvního tarifu cena nižší než regulovaná ceníková cena daná Energetickým regulačním úřadem pro chráněné zákazníky, zrušeny smluvní pokuty, zrušena platba za zápornou dodávku jalové elektřiny (přibližně 6 milionů Kč za rok) a podobně.

To, že napájení od PRE byla optimální volba, jednoznačně potvrdila obsáhlá studie „Analýza a návrh expertního řešení zajištění nákupu elektřiny pro DP, a. s. v podmínkách liberalizovaného trhu“ zpracovaná

firmou Logica. Podle této studie odpovídá současnému stavu nákupu elektřiny varianta, která byla vyhodnocena jako nejlepší, a která před ostatními variantami výrazně vede. Jako jediná představuje variantu s nízkou mírou rizik a vysokou mírou příležitosti.

Dosahovaná průměrná cena 1,48 Kč/kWh (bez DPH) v roce 2002 (nejnižší od roku 1992, kdy byly ceny liberalizovány), spolehlivost dodávky, podmínky sjednávání diagramu, denní přístup k měření přes internet, rezervovaný výkon v rozvodnách a v neposlední řadě vstřícnost PRE při řešení povodňové situace jsou dostatečnými argumenty pro to, aby smlouva na dodávku elektřiny od PRE pokračovala i pro rok 2003.

Pokračování ve stávajících smluvních vztazích s PRE a využití nabídky zvláštních podmínek dodávky pro řešení následků povodní v roce 2003 zajistí bezproblémové a cenově nejvýhodnější napájení sítě metra a umožní kvalitní přípravu výběru dodavatele elektřiny pro metro, respektive celý podnik, pro rok 2004. Tento postup byl odsouhlasen představenstvem našeho podniku.

Zavedení konkurenčního prostředí do trhu s elektřinou se ukazuje jako správné, což potvrzuje skutečné výrazné snížení ceny a vytváření stále lepších podmínek pro odběr elektřiny.

Ing. Milena Malíková,
odbor energetiky o. z. Metro

Poskytování ochranných nápojů na pracovištích našeho podniku

Problematika poskytování ochranných nápojů je v našem podniku v souladu s ustanovením Zákoníku práce a vládního nařízení řešena ve Směrnici generálního ředitele a na jednotlivých odštěpných závodech je tato směrnice rozpracována na konkrétní podmínky ve vnitřních předpisech jednotlivých závodů.

Pracovní prostředí, v němž je nutno poskytovat ochranné nápoje, se týká zejména provozních zaměstnanců. Vzhledem k různým specifickým podmínkám na jednotlivých pracovištích se liší i způsoby poskytování ochranných nápojů.

V odštěpném závodě Metro je ve všech objektech rozvedena pitná voda a v technických prostorách všech stanic a v nadzemních objektech jsou rozmístěny výrobky sodové vody. Povodní nebyly vodovodní přípojky a rozvody (včetně zatopených stanic) porušeny. U za-

plavených stanic byly výtokové trubice u všech baterií demontovány, vyčištěny a dezinfikovány. Ihned po povodni bylo operativně zajištěno zavážení balené vody na jednotlivá postižená pracoviště.

V odštěpném závodě Elektrické dráhy mají řidiči tramvajů možnost odběru pitné vody v sociálních zařízeních na konečných stanicích. V případě zvýšené tepelné zátěže, tj. kdy teploty vystoupí nad 25 °C, je řidičům poskytován finanční příspěvek ve výši 2,- Kč na odpracovanou hodinu. Tento příspěvek je určen k tomu, aby si zaměstnanci mohli podle vlastního výběru zakoupit ochucovací přípravky nebo nápoj. V měsících červenci a srpnu byl na základě doporučení Státního zdravotního ústavu zkušebně vydáván v době zvýšené tepelné zátěže řidičům přípravek JUWÍK s ochrannými a harmonizačními účinky.

V odštěpném závodě Autobusy vzhledem k tomu, že ne na všech konečných stanicích je možnost odběru pitné vody, a podle vybavenosti jednotlivých garáží se poskytují při zvýšené tepelné zátěži ochranné nápoje takto:

- V garážích Dejvice, Klíčov a Kačerov, kde jsou výroby vybaveny výrobky sodové vody, je řidičům před výjezdem vydáván práškový extrakt s příchutí „TANG“.
- V garážích Vršovice, Hostivař a Řepy je řidičům vydáván před výjezdem nápoj „Dobrá voda“ v plastických lahvích, a to i pro odpolední směnu.
- V případě, že teplota vystoupí nad 30 °C, je navíc zaměstnancům vydávána přísada do nápoje s ochrannými a harmonizačními účinky „JUWÍK“.

Dále pro zlepšení podmínek v poskytování nápojů byly zabudovány do 30. července v pěti stanicích (Černý Most, Českomoravská, Na Knížecí, Smíchovské nádraží a Želivského) nápojové automaty AQUA JOY typ AP-101 pro chlazenou a horkou vodu. Následně byly tyto nápojové automaty zabudovány v dalších šesti stanicích (Zličín, Nové Butovice, Dáblice, Mazurská, Braník a Bohnice).

Jiří Koch, ředitelství společnosti



1



4



5

Městské nekonven

Historicky vznikly nekonvenční dráhy souběžně s kolejovými pouličními elektrickými drahami. První nekonvenční dráhy ve městech byly svým dopravním charakterem blízké tramvajím, nekonvenční však býval způsob jejich pohonu.

San Francisco

Ve své době jeden z technicky nejdokonalejších a zároveň nejextravagantnějších systémů městské pouliční dráhy byl uveden do provozu 1. října 1873 v San Franciscu. Autorem tohoto projektu byl **Andrew Hallidie**. Světová kuriozita v podobě tramvaje bez vlastního pohonu ve voze, poháněná lanem, dostala název **cabel car**. Je dodnes v provozu v plné slávě, neboť celý systém prodělal úplnou rekonstrukci. **Cabel car**, šplhající se do strmých ulic v okrsku Nob Hill s extrémním stoupáním až 21 %, se stal jedním z nejznámějších symbolů San Franciscu. Konstruktivní princip **cabel caru** spočívá v tom, že uprostřed kolejí vedených v uliční úrovni je asi 1/2 metru hluboký žlab, ve kterém se pohybuje rychlostí přibližně 15 km/h silně průběžné lano, poháněné z ústřední strojovny na jednom z vrcholků kopce.

Na toto lano se vozy zachycují dlouhými klešťovými čelistmi zvanými **grip**. Průběžný žlab mezi kolejemi je z vnějšku uzavřen krytem vozovky, pouze v podélné ose kolejí zůstává úzká štěrbinu pro klešťové čelisti umístěné pod podlahou vozu. V místě průjezdu kolejových oblouků a výhybek se musí klešťové čelisti uvolnit, neboť vůz projede toto místo setrvačností. Čelisti se uvolňují rovněž v místě zastávek. Vůz se pohybuje vždy jen rychlostí, jakou obíhá lano, a to i v případě, že jede ve směru dolů. Posádku každého vozu tvoří průvodčí a řidič (tzv. **gripman**), který pomocí páky uprostřed vozu ovládá sevření nebo uvolnění klešťových čelistí. Vozy jsou částečně otevřené s podélnými stupátky. Poskytují naprosto nezapomenutelný zážitek z jízdy nejmramantičtější historickou částí San Franciscu. Dvě ze tří existujících tras používají jednosměrné vozy, které se musí na každé konečné stanici ručně otáčet na malých točnách.

První visutá městská rychlodráha byla uvedena do provozu již v roce 1901 ve Wuppertalu

Dlouhou dobu však byla ojedinelou dráhou tohoto

typu. Teprve v minulých desetiletích byla nekonvenčním dopravním prostředkům všech druhů věnována v celém světě poměrně velká pozornost. Nejprve to byly snahy zcela nahradit konvenční dopravu (kolejovou, silniční) novými druhy a systémy dopravy. Brzy se však ukázalo, že není tak jednoduché nalézt systémy, které by mohly úspěšně konkurovat zavedeným dopravním prostředkům, zejména kolejovým, ať už kapacitou nebo pořizovacími a provozními náklady. Proto tak rychle, jak se nové systémy rodily, tak i rychle zanikly. Prosadily se pouze ty, které by bylo možné, většinou s významnou státní dotací, důkladně technicky připravit, vyzkoušet a upravit do podoby vhodné pro městskou hromadnou dopravu. Vývoj ve většině případů trval 10 až 15, ale i více let a náklady na něj byly vysoké, zejména když byl vznesen u většiny systémů požadavek na plně automatický provoz.

V současné době je k dispozici relativně málo nových systémů, schopných obstát v konkurenci s konvenční dopravou a splnit v celém rozsahu rozsáhlé a tvrdé požadavky budoucích provozovatelů. Při řešení specifických situací, například dopravy v prostorách velkých mezinárodních letišť, na výstavních plochách, v rekreačních oblastech a podobně se celkem dobře uplatňují plně automatizované systémy s nižší rychlostí a malou kapacitou, vhodné pro provoz na krátké vzdálenosti. Tyto systémy jsou ekonomicky přijatelné a lze je vybudovat v relativně krátké době.

Dopravní systémy středních kapacit i rychlostí jsou již velmi náročné na vývoj a zavedení, a proto se uplatňují jen nejlepší z nich. Některé jsou schopny řešit poměrně velké přepravní kapacity (15 až 23 tisíc cestujících za hodinu v jednom směru) při podstatně nižších nákladech než na klasické metro nebo rychlodráhu.

Při zavádění nových dopravních systémů jsou evropské průmyslové země ve svém rozhodování značně omezeny, protože většinou mají k dispozici několik systémů městské hromadné dopravy v provozu a kompatibilita s novými systémy prakticky není. Dále jsou omezeny v historických městech, která nejsou zejména v centrech vhodná pro nekonvenční systémy. Ostatní průmyslové státy mají zásadně lepší možnosti využít tyto systémy v době renesance městské hromadné dopravy.



3



čnické dráhy ve světě

Automatizované systémy na vlastní trase byly v posledních dvou desetiletích rozvíjeny nejdříve v USA a poté i v Kanadě, Francii, SRN a Japonsku. Do roku 1979 bylo v provozu nejméně 34 různých systémů a typů vozů. Mezi ně patří jednokolejnicová visutá dráha nebo dráha s nosnou kolejnicí, dráha s ocelovými nebo pneumatikovými koly, visutá dráha s magnetickým nebo vzduchovým polštářem, napájení stejnosměrným nebo střídavým proudem, pohon konvenčním nebo lineárním motorem nebo kabelem.

První americké systémy jezdily většinou na krátkých, jednoduchých tratích s minimálními náklady na signalizaci a výhybky, a v poměrně „chráněných podmínkách“ jako letiště, zábavné parky a nákupní centra. Později se tato zařízení stávala větší a složitější, byla stavěna v méně „chráněných“ městských centrech (jako v Lille a Detroitu) a měla potenciální kapacitu více než 15 000 cestujících za hodinu. Žádný všeobecně akceptovaný systém nebo vzor se přitom nevyvinul, nehledě na to, že všeobecně se dává přednost kolům opatřeným pneumatikami, ačkoliv ta ztěžují vedení stopy a často také přestavování výhybek a vyžadují nákladnější kontrolní systémy, než když se ocelové kolo valí po kolejnicích. V celém světě nyní existuje asi 60 zařízení tohoto druhu s mnoha různými systémy, ale po počátečním přehnaném nadšení se zdá, že pouze málo výrobců obdrží další zakázky.

Následující příklady nedávno postavených nebo plánovaných zařízení ukazují, že mezi jednotlivými systémy je stále značný výběr, ačkoli se některé z nich hodí jen pro určitou omezenou oblast použití:

■ Kola opatřená pneumatikami

Westinghouse Electric Transit Expressway (první systém svého druhu), přívod proudu zespolu, zásobování střídavým proudem, na mnoha amerických letištích, na letišti Gatwick u Londýna; nekonvenční systém VAL, se stejnosměrným proudem s odběrem po straně v Lille. Podobný systém od Kawasaki je v Kobe (Japonsko).

■ Ocelová kola na kolejnicích (známy pouze 2 systémy)

UTDC ALRT se stejnosměrnými lineárními motory napájenými střídavým proudem ve Vancouveru a Torontu, Docklands light railway v Londýně s konvenčním pohonem stejnosměrným proudem v londýnském Docklandu.

■ Magnetické visuté dráhy

GEC Maglev na letišti Birmingham a magnetická dráha v Las Vegas.

■ Jednokolejnicová dráha

s nosnou kolejnicí Von Habegger v Brisbane a v Sydney.

■ Jednokolejnicová visutá dráha

Siemens - Duewag H-Bahn v Dortmundu.

■ Dráha s vozidly na vzduchovém polštáři

Otis Shuttle na vzdálenost do 2 km v poměrně plochém území v Miami a v Serfaus (Rakousko).

■ Dráha s vozidly na kolech s pneumatikami

Poma 2000 ozubená kola s maximálním stoupáním 13 % ve francouzském Laonu.

Monorail firmy Von - Habegger v Darling Harbour v Sydney

V Sydney - v lednu 1988 byla po dvou letech projekce a stavby otevřena okružní 3,6 km dlouhá linka, která obsluhuje důležitá místa v centru města v areálu přístavu. Provoz monorailu v Sydney vlastní a provozu-

1 Cable car v San Franciscu - konečná stanice u přístavu Fisherman's Wharf s točnou pro otáčení jednosměrných vozů.

2 Visutá městská dráha v německém Wuppertalu (stav ze šedesátých let).

3 a 4 Kabinová dráha Poma 2000 ve francouzském Laonu.

je soukromá firma TNT (Thomas Nationwide Transport Group). Monorail má 7 vlaků (1 záložní) a kapacitu 5 000 cestujících za hodinu v jednom směru při intervalu 2 minuty a maximální rychlost 33 km/h. Okruh ujede za 12 minut.

Vlak je sestaven vždy ze dvou čelních článků, mezi které se dá vložit libovolný počet článků vložených. Nejčastěji bývá vlak složen ze 7 až 9 článků. Vkládáním mezičlánků se dá zcela zásadním způsobem měnit kapacita systému.

Každý článek je vyroben z lehkých hliníkových slitin. Napájení 500 V třífázový střídavý proud z kontaktní kolejnice. Tyristorový měnič mění střídavý proud na stejnosměrný. Zrychlení je plynulé, brzdění rekuperační. Monorail je řízen počítačem, má 9 počítačů v každém vlaku a po jednom na stanicích. Ty jsou řízeny centrálním Digital Equipment Corporation (DEC) počítačem Micro-Vax II. Rychlost, zrychlení a zpoždění si kontroluje každý vlak automaticky. Provoz je plně automatický i bez obsluhy na stanicích.

Ing. arch. Patrik Kotas

5 Monorail firmy Von - Habegger v Darling Harbour v Sydney.

6 a 7 Trasa M-Bahnu nazývaná SKY-LINE v německém Frankfurtu nad Mohanem, propojující oba hlavní terminály v areálu mezinárodního letiště.



Ve dnech 24. až 27. září 2002 se v Berlíně konala dopravní výstava InnoTrans 2002. Jedná se o jednu z největších dopravních výstav v Evropě, která přinesla řadu zajímavých podnětů i pro činnost Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti.

Na výstavě jsme se zaměřili na tyto základní okruhy:

1. Moderní kolejová vozidla
2. Vývoj v oblasti odbavovacích systémů
3. Nové technologie pro informování cestujících

1. Moderní kolejová vozidla

Také na berlínské výstavě se zřetelně projevila nedávno provedená koncentrace a fúze výrobců ko-



Cityrunner firmy Bombardier, který bude jezdit v polských městech.

lejových vozidel. Zatímco na výstavě InnoTrans 1998 vystavovala celá řada výrobců (například AdTrans, DWA, SGP, Breda), letos vystavovaly svá vozidla v reálu pouze největší skupiny Siemens Transportation Systems (dále jen Siemens TS), Bombardier Transportation (dále jen Bombardier) a Alstom, které mezitím pohltily nebo převzaly výše uvedené firmy. Došlo tak k zásadní koncentraci výrobních kapacit a menší firmy na trhu prakticky nemají šanci. O to překvapivější je, že z České republiky kromě skupiny Siemens TS (součástí je bývalé ČKD) vystavovaly ještě další dvě firmy, které se zabývají výrobou tramvajových vozidel (DPO Inecon a. s. a Škoda Dopravní technika s. r. o.) a několik firem, které se zabývají modernizacemi, výrobou a opravami železničních kolejových vozidel (například Pars Nova, Lostr...). Je zřejmé, že na našem malém trhu tyto firmy nemohou v konkurenci s výše uvedenými obřími skupinami dlouhodobě obstát.

1.1. Tramvajová vozidla

Na výstavě InnoTrans byla představena následující tramvajová vozidla:

■ **Cityrunner** firmy Bombardier pro polskou Lodž. Jedná se o 100 % nízkopodlažní, článkové tramvajové vozidlo, které je 40 metrů dlouhé a má podlahu ve výšce 320 mm nad temenem kolejnice. Výkon motorů: 6 x 100kW. Maximální rychlost: 70 km/hod. Kapacita: 74 míst k sedění, 3 sklápěcí sedačky, 151 míst k stání, prostor pro dětské kočárky nebo invalidní vozíky.

■ **Combino** firmy Siemens TS. Vystavena byla nová verze určená pro Bern. Opět se jedná o 100 % nízkopodlažní, pětičlánkové tramvajové vozidlo. Délka vozidla 31,48 m, celková kapacita 174 osob (z toho 63 sedících + 5 sklopných sedaček). Maximální rychlost 60 km/hod.

Výstava InnoTrans 2002

Combino je v současné době nejprodávanější plně nízkopodlažní tramvaj na světě.

■ **Variobahn** – 100 % nízkopodlažní tramvaj pro Chemnitz. Celková délka 33,78 m, maximální rychlost 70 km/hod., výška podlahy 350 mm nad temenem kolejnice, 43 míst k sedění, 193 k stání.

■ Prostřednictvím modelu a informačních materiálů byla na výstavě také představena tramvaj **TRIO**, která je společným výrobkem Dopravního podniku Ostrava a firmy Inekon. Je to tříčlánkové vozidlo, které má

soupravy pro regionální železniční dopravu v Bavorsku a ve Švédsku, skupina Alstom vystavovala pouze maketu 1:1 své regionální řady Coradia. Všechna vozidla se vyznačují snahou o maximální pohodlí a vytvoření příjemného prostředí. Vždy alespoň jeden díl souprav nebo jeden vstup je nízkopodlažní. Maximální rychlost těchto souprav běžně dosahuje 160 km/hod., jejich celková kapacita je více než 300 osob.

2. Vývoj v oblasti odbavovacích systémů

Celkově zde vývoj jednoznačně směřuje k bezkontaktnímu odbavování pomocí čipových karet, které – kromě jiného – umožní optimální volbu tarifu. Prodejní automaty jsou vybavovány pro příjem mincí, bankovek a kontaktních nebo bezkontaktních čipových karet.

■ **Elgeba Gerätebau GmbH**: vystavovala stacionární i vozidlové prodejní automaty a označovače nové generace.

■ **Cubic Transportation Systems**: prodejní automaty a odbavovací přístroje s bezkontaktním odbavováním. Odbavovací přístroje použity v německém městě Hanau, kde byl zaveden bezkontaktní odbavovací systém get>>in.

■ **ICA Traffic GmbH**: vedle hotovostního placení je u prodejních automatů kladen důraz na bezhotovostní úhradu jízdného, přijímají se peněžní karty, Pay-Card, EC – karty, kreditní karty. Představena nová generace duálních prodejních automatů.

■ **ALMEX Informations Systems**: širokosortimentní stacionární automaty s hotovostní i bezhotovostní úhradou jízdného. Automaty mají zvýšenou odolnost proti vandalismu a povětrnostním podmínkám.

3. Nové technologie pro informování cestujících

Tato oblast patřila na výstavě InnoTrans 2002 k nejlépe zastoupeným. V řadě stánků byly představeny informační prvky s využitím světelných diod, tekutých krystalů, překlopných štítků a dalších „klasických“ technologií.

Novinkou byl **elektronický inkoust** firmy **Vossloh System-Technik GmbH**. Jde o zcela nový systém, kdy jsou miniaturní částičky elektricky přitahovány nebo odpuzovány od zobrazovacích ploch (při pozitivním zobrazení jsou bílé částičky nabitý kladně a černé záporně, při negativním zobrazení opačně). Výhody elektronického inkoustu: minimální spotřeba (méně než 10 mikrowattů na cm² = 500x méně než spotřeba při použití tekutých krystalů), jednoduchá možnost volby pozitiv x negativ, informační tabule jsou velmi tenké (několik desítek milimetrů), dokonalá čitelnost v úhlu 180°, vynikající kontrast, volná možnost programování zobrazovaných informací, minimální investiční náklady. Jedinou nevýhodou elektronického inkoustu je, že je možno zobrazovat pouze černobílé informace.

Závěr

Výstava InnoTrans 2002 nám umožnila seznámit se s nejnovejšími trendy v oblasti městské dopravy. Šlo o výstavu opravdu obsáhlou, která se dotýkala všech oblastí plánování, provozu a zabezpečení hromadné dopravy.

Katalog z výstavy a informační materiály jednotlivých vystavovatelů jsou uloženy v oddělení 90 212.

Ing. Jan Urban, Ing. Josef Stehlík a Ing. David Dohnal, technický úsek ředitelství

střední článek nízkopodlažní (350 mm nad temenem kolejnice), délka je 20,13 m, maximální rychlost 70 km/hod., celková kapacita 140 – 199 osob (5 osob na m² nebo 8 osob na m²).

1.2. Vozy metra

■ **Vozy metra M1** firmy Siemens TS. Jde o první vozy z druhé série vozů M1 pro pražské metro (vozy z 23. soupravy typu M1). Tyto vozy jsou již upraveny podle připomínek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Mají proto již smíšené uspořádání sedadel (příčné i podélné). O tyto vozy byl mezi návštěvníky výstavy velký zájem.

1. 3. Vozidla pro železniční regionální dopravu

Skupiny Siemens a Bombardier vystavovaly své



Bezkontaktní odbavovací systém v Hanau

Trolejbusy v NDR II – Postupim, Lipsko

Postupim 1949 až 1995

Historie trolejbusové dopravy v Postupimi není v porovnání se sousedním Berlínem tak bohatá. Trolejbusy tu poprvé vyjely 2. října 1949. Síť byla od počátku řešena jako doplňková k síti elektrických drah a její těžiště bylo situováno do čtvrtí *Babelsberg a Drewitz* na jihovýchodě města. Trolejovými stopami byl protkán zvláště *Babelsberg*, kde se nacházelo známé východoněmecké studio hraných filmů *DEFA* (v koprodukcii s ním byla například v roce 1973 natočena legendární česká pohádka *Tři oříšky pro Popelku*), dnes *ORB Studio Babelsberg GmbH*. Polookružní trolejbusové linky směřovaly i do rezidenční části severního *Babelsbergu*, který střední generaci čtenářů může připomenout sovětský seriál „*Sedmnáct zastavení jara*“. Právě tam se totiž nacházelo filmové bydlíště ústřední postavy *majora Stirlitze*. Výjimkou v trasování byla pouze jediná linka vedoucí z centra města *Platz der Einheit* severním směrem k hraničnímu mostu přes řeku *Havolu* do Západního Berlína. Přehled linkového vedení z let 1956-1957 udával pět trolejbusových linek:

A *Pasteurstr. - Bf. Babelsberg - Bf. Drewitz - Neuendorfer Str.*

B *Pasteurstr. - Bf. Babelsberg - Steinstr.*

C *Karl Marx Str. - Pasteurstr. - Bf. Drewitz*

D *Platz der Einheit - Stalinallee - Brücke der Einheit*

E *Bf. Babelsberg - Bf. Drewitz*

V průběhu let zanikla nejprve trolejbusová linka D. Trolejbus *zu Stalinallee* jezdil víceméně v souběhu s tramvajovou tratí, a tak stačilo stávající tramvajovou linku číslo 3 pouze posílit novou linkou číslo 13. Po tomto opatření už trolejbusy zůstaly opravdu jen na jihovýchodě města. Vedení zbylých čtyř původních linek bylo v následujících letech zjednodušeno a upraveno tak, že linky C a E byly integrovány do linek A a B. Ve druhé polovině 70. let provozoval postupimský dopravní podnik linku A v trase *Goethestr. – Steinstr.* a linku B v trase *Babelsberg/Nord-Steinstr.* Obě linky byly vzájemně protisměrně polookružní, takže se vlastně jednalo o linku jedinou. Postupim měla v té době necelých 112 000 obyvatel a byla správním střediskem jednoho z největších krajů NDR. Významné změny pro MHD v Postupimi přinesly hned první roky po sjednocení Německa, kdy do města začaly být oficiálně prodlžovány některé městské autobusové linky ze západní části Berlína. Živelně k tomu však už docházelo daleko dříve, když na sklonku éry socialismu byly otevřeny hranice do Západního Berlína. Vím to z vlastní zkušenosti, protože jsem v listopadu roku 1989 v Postupimi byl a na vlastní oči tam viděl přetížené západoberlínské patrové městské autobusy, vozíci východní Němce na zvláštních linkách z *Platz der Einheit* na „čumendu do svobodného světa“. S platností od 1. ledna 1992 došlo k opětovnému sloučení obou provozovatelů MHD v Berlíně. Poněkud kuriózně pod hlavičkou *BVG*, ale s názvem *Berliner Verkehrsbetriebe*. Následovaly rozsáhlé úpravy linkového vedení v Berlíně a jeho okolí, které nakonec vyústily v ustavení dopravního svazu *Verkehrsgemeinschaft Berlin – Brandenburg (VBB)*. Jeho součástí se samozřejmě společně s dalšími sedmi dopravními společnostmi v zájmové oblasti stal i postupimský dopravní podnik, nesoucí od roku 1993 název *Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)*. Nežůstalo však jen u organizačních opatření. Od 23. května 1993 byly přečíslovány trasy berlínské městské a příměstské železnice *S-Bahn* a linky berlínské povrchové MHD podle

Patrové autobusy typu MAN západoberlínského dopravního podniku BVG jsou v centru Postupimi připraveny k odjezdu do „svobodného světa“. Snímek byl pořízen v sobotu 18. listopadu 1989.

Foto: autor



jednotného klíče. Ten byl záhy uplatněn i na linkách ostatních provozovatelů veřejné dopravy v rámci dopravního svazu, tedy také v podmínkách postupimské MHD. Trolejbusové linky tak obdržely nová označení. Původní písmenná byla nahrazena číselnými a dílčích změn doznalo i linkové vedení, dotčené elektrifikací železniční trati v nádraží *Drewitz*. Trolejbusům ovšem začal zvonit umíráček. Podle předpisů Německé spolkové dráhy (*DB*) totiž není křížení vrchních vedení dovoleno. Už 31. prosince 1992 byl trolejbusový provoz přerušen a následovaly diskuse o tom, co dál. Řešení se našlo v podobě duobusů, což je trolejbus s pomocným pohonem. Dne 4. ledna 1993 bylo proto změněno linkové vedení tak, aby se mohly do *Babelsberských* ulic trolejbusy alespoň omezeně vrátit. U *Bahnhof Drewitz* byla obnovena smýčka z dob původních linek C a E a byla zřízena nová trolejbusová linka 691 v trase *Babelsberg Nord – Bf. Drewitz*. Další nová linka 690 byla zavedena v trase *Goethestr. – Steinstr.* a z důvodu křížení elektrifikované železniční trati byla určena pro provoz duobusů.

Ty však nebyly v Postupimi okamžitě k dispozici, a tak provoz linky až do poloviny října roku 1993 zabezpečovaly pro tento účel dva zapůjčené duobusy ze západoněmeckých trolejbusových provozů v *Esslingenu* a *Solingenu* a jeden autobus. Zároveň bylo rozhodnuto trolejbusový provoz v Postupimi zachovat a pokusit se jej přizpůsobit nové dopravní koncepci města. Byly dokonce vybrány dvě autobusové linky pro přestavbu na trolejbusový provoz, ale nakonec všechno dopadlo úplně jinak. V říjnu roku 1993 dopravní podnik skutečně převzal nové duobusy *Mercedes-Benz O405GTD*, ale v souladu s rozvojovým plánem postupimské MHD bylo rozhodnuto modernizovat a dále rozšiřovat jen dopravu tramvajovou. Trolejbusy se dostaly tak jako v ostatních německých městech na okraj zájmu a čekal je pouze osud dožití, protože jejich další rozvoj by vyžadoval neúměrné investiční náklady. Dne 16. ledna 1995 vyjely trolejbusy naposled a 2. února 1995 byl provoz oficiálně zrušen. Důvodem zastavení provozu byl špatný technický stav československých trolejbusů *Škoda 14Tr*, kterých tu dosluhovalo celkem třináct. Byly vyrobeny v roce 1983 a dvanáct z nich bylo po ukončení provozu rozprodáno.

Lipsko 1938 až 1975

Lipsko bylo druhým největším městem Německé demokratické republiky. Převedení do tuzemských poměrů můžeme mluvit o větším Brnu. Stejně jako moravská metropole také ambiciózní Lipsko bylo a stále je známým veletržním městem. Trolejbusovou dopravu získalo 29. července 1938 a stalo se tak šestým městem provozujícím moderní dopravní prostředek v předválečném Německu. První linka označená A fungovala jako jižní tangenta v úseku *Adler – Kurt-Eisner-Str.* Garáže a dílny byly společné a vznikly přestavbou tramvajových dílen v *Saalfelder Str.*, se kterými byla linka spojena manipulační tratí z obratiště *Adler*. K zahájení provozu bylo dodáno pět trolejbusů typu *Büssing-Düweg* s elektrickou výzbrojí *Siemens-Schuckert* (jeden vůz) a *AEG* (zbylé čtyři vozy). Roku 1942 byla linka z dosavadní konečné zastávky *Adler* prodloužena dále západním směrem do tehdejší okrajové části *Miltitz*, a tak začala být manipulační trať využívána i pro pravidelný provoz s cestujícími. Pro zajištění provozu byl vozový park doplněn v letech 1941 a 1942 dalšími šesti trolejbusy, tentokrát typu *Henschel-Schumann* s výzbrojí *AEG* (1941) a *Siemens* (1942). Zároveň vznikla další linka označená G. Byla s prodlouženou linkou A překrytá. Začínala v *Plautstr.* v městské čtvrti *Lindenau*, což je asi na poloviční cestě mezi zastávkou *Adler* a čtvrtí *Miltitz*, a pokračovala dále na západ do předměstí obce

Markranstädt, ležící už mimo Lipsko. Smyslem zavedení příměstské linky bylo zajištění kvalitní městské dopravy k dolům na jihozápadě Lipska. Význam linky během války rostl a tak záhy začaly být pro zabezpečení potřebné přepravní kapacity k trolejbusům připojovány autobusové přírůsky. V popsané podobě přežila trolejbusová síť celou druhou světovou válku. Na jejím samém sklonku ovšem byla postupující frontou poškozena a provoz musel být zastaven.

První snahy o jeho obnovení následovaly už v červnu roku 1945 z důvodu katastrofálního nedostatku pohonných hmot v celém poválečném Německu. Provoz však byl zabezpečován jen s vypětím všech sil a po krátké době musel být kvůli chybějícím náhradním dílům pro zubožená vozidla v nevyhovujícím technickém stavu opět zastaven. Během let 1945 – 1948 bylo do Lipska dodáno dalších osm trolejbusů, jejichž výroba byla opožděna díky válečným událostem (3 vozy typu *MAN-Schumann* s výzbrojí *Siemens* roku 1945, 5 vozů typu *Henschel-Schumann* s výzbrojí *AEG* roku 1948), a tak mohl být provoz 13. února 1950 obnoven. O rok později byla linka A znovu prodloužena. Tentokrát východním směrem z konečné zastávky *Kurt-Eisner-Str.* na *Ostplatz* a později do *Lipsiusstr.* Vedení linky v této stopě bylo určitě prozřívavé a svým způsobem i nadčasové. Svědčí o tom fakt, že dnes je v jejím nejkdejší nejzatíženějším úseku *Bushof – Lindenau-Lipsiusstr.* prakticky v identické stopě vedena jedna z nejkvotovanějších autobusových linek číslo 60. Pro zabezpečení přepravních nároků na prodloužení lince bylo v letech 1952 – 1955 dodáno prvních 9 trolejbusů východoněmecké proveniencí typu *Werdau* (dříve *Fahrzeugfabrik Schumann*, později *LOWA*) s elektrickou výzbrojí *LEW W602*. Shodných dalších devět vozů s vylepšenou elektrickou výzbrojí *LEW W602A* zahajovalo roku 1956 provoz na další a stavebně také poslední trolejbusové lince C. Jistou zajímavostí bylo, že probíhala prakticky jen mimo území města Lipska a od ostatní trolejbusové sítě byla zprvu oddělena. Její trasa začínala u konečné zastávky



Jízdenka postupimské MHD ze 70. let minulého století.

Foto: Sbirka autora

tramvaje *Markkleeberg-West* (třiatřicetitisícový *Markkleeberg* dodnes součástí Lipska není, i když je s ním spojen dvěma větve tramvajových tratí) a vedla přes dnes už neexistující původní obec *Zöbiger a Brödel* do města *Zwenkau*, vzdáleného od Lipska asi 14 kilometrů. Linka měla dělnický charakter a podobně jako válečná linka G vozila především horníky povrchových dolů. Využívala vlastní dílny a garáže ve *Zwenkau*, ale v trolejbusové podobě se příliš dlouho neudržela. Od 1. října 1972 byla v celé trase *August Bebel Str. – Zwenkau* nahrazena autobusy, protože v souvislosti s rozšiřováním povrchových dolů zanikly silnice, po kterých trolejbusy jezdily. Nová objízdná trolejbusová trasa se už nestavěla, jelikož roku 1965 bylo rozhodnuto o postupné likvidaci trolejbusového provozu v Lipsku. Sneseny, respektive přeměněny na manipulační byly všechny městské úseky tratí a v provozu zůstala jediná linka B *Saalfelder Str. – Markranstädt*. Její čtyři vypravené trolejbusy vyjely naposledy 31. května 1975. Lipsko mělo v té době 595 000 obyvatel. Závěrem jistě stojí za připomenutí, že v Lipsku jezdily také československé trolejbusy. Vystřídaly se tu typy *Škoda 8Tr* (celkem 9 vozů dodaných v letech 1958 a 1959) a *Škoda 9Tr* (celkem 7 vozů dodaných v letech 1962 a 1964). Jejich provoz by měl připomínat exemplář *8Tr*, který obohatil sbírku historických vozidel lipského dopravního podniku v roce 2000. V listopadu tohoto roku totiž byl do bývalé vozovny ve *Zwenkau* převezen vrak trolejbusu ev. čísla 9502 pražského Dopravního podniku, aby se tam podrobil náročné rekonstrukci a úpravě do provozního stavu typově shodných trolejbusů jezdících před čtvrtstoletím v Lipsku.

Rudolf Maren

Přijďte se k nám podívat

Pro rodiče, kteří mají dceru či syna v 9. třídě základní školy, nastává zvolna čas "nerudovského rozhodování", čas konečného rozhodnutí - kam s ní, kam s ním.

Ne všichni mají to štěstí, že jejich dítě má vyhraněnou představu o své budoucí profesi a je tudíž jasné na jakou školu či učiliště si přihlášku podá. I když tento školní rok teprve před nedávnem začal, je načase myslet již na školní rok příští. Už za tři měsíce musí mít žáci 9. tříd jasno - jejich vyplněné přihlášky k dalšímu studiu budou základní školy rozesílat na jimi vybrané střední školy.

Vás, kteří ještě zvažujete, ale i Vás, kteří jste rozhodnutí, že Váš syn nebo dcera do naší školy nastoupí, zveme na návštěvu, na dny otevřených dveří.

Pro zájemce o studium na SPŠ dopravní je otevřena škola v Motole (areál vozovny Motol) ve dnech 20. listopadu, 11. prosince, 15. ledna a 5. února, od 14.30 a do 17.00 hodin. Na SPŠ budou v příštím školním roce otevřeny následující obory: ■ elektronické

počítačové systémy ■ elektrotechnika ■ provoz a ekonomika dopravy.

Pro zájemce o studium ve čtyřletých studijních oborech - mechanik elektronik a mechanik silnoproudých zařízení, ve tříletých učebních oborech: ■ elektrikář pro silnoproud ■ autoelektrikář ■ mechanik elektrotechnických zařízení ■ automechanik ■ klempíř ■ malíř ■ lakýrník ■ instalatér ■ zámečnický,

ale i dvouletých učebních oborech: ■ malířské a náterácké práce ■ technické služby v autoservisu,

budou pracovníci školy k dispozici v prostorách školy v Pobřežní ulici 37, v Praze 8-Karlíně 19. listopadu, 10. prosince, 14. ledna a 4. února vždy od 14.30 do 17.30 hodin.

V příštím čísle DP-KONTAKTu se dozvíte bližší informace o všech u nás vyučovaných, oborech.

Rozvíjející se spolupráce i přátelství

V minulém školním roce se zúčastnili naši žáci - v rámci projektu Leonardo da Vinci II - třítydenní stáže v Dopravním podniku Drážďany. Jejich pobyt

logicky vyústil v pozvání německých partnerů k návštěvě Prahy.

18. a 19. října jsme byli hostiteli skupiny žáků a pedagogů z DVB (Drážďanského dopravního podniku). Během krátké doby jejich pobytu jsme se snažili jim ukázat naši školu i Prahu. Viděli nejen naše pracoviště odborného výcviku na Valentince a Třebešíně, ale využili jsme možnosti prohlédnout si společně opravny tramvají v Ústředních dílnách v Hostivaři. Prošli jsme karosárnu, lakovnu, stanoviště elektro i jízdnárnu.

Druhý den byl věnován historii Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Po návštěvě Muzea MHD ve střešovické vozovně následovala jízda historickou tramvají, což byl pro všechny zúčastněné jistě zážitek. Program dvou dnů byl nabitý, zbyl čas na letmou návštěvu Hradčan a rekonstruovaných zahrad. Více se do krátké návštěvy nevešlo.

Ale nevádí, protože návštěva to nebyla jistě poslední.

50. výročí školy a 10 let SPŠ dopravní

Povodňové události letošního léta posunuly malé pozastavení se v práci a ohlédnutí se za uplynulými roky. Škola, spojená se jménem Dopravního podniku hl. m. Prahy, vychovává od 1. září 1952 pracovníky mnoha profesí.

1. září 1992 je datem, kdy se prvně začalo učit v nově ustavené střední průmyslové škole. 50. i 10. výročí je tedy důvodem k tomu, aby se pracovníci školy sešli a společně si obě výročí připomenuli - stane se tak 11. listopadu odpoledne. Ve čtvrtek 14. listopadu budou s historií škol seznámeni pozvaní hosté, a to i ze zahraničí.

-sou-

Jak nám zobák narostl...

...tak píšeme, i jednáme. Alespoň tak to platí pro článek na straně 23 říjnového DP-KONTAKTu podepsaný jménem Jiří Musil. Jedinému současnému zaměstnanci našeho podniku pod jehož jménem jsme uveřejnili dopis anonyma, se omlouváme.

Již tento fakt podtrhuje protiklad v požadavcích, které na nás jeho pravý autor klade a v tom, jakým způsobem tak činí. Sám o sobě výraz anonym zpochybňuje dosažitelnost uplatňování pisatelových vysokých nároků na úroveň češtiny v článkách, jež DP-KONTAKT přináší. Budeme vděční - potažmo - za český výraz pro cestu, kterou pro svá „upřímně míněná slova“ použil.

-zded-

que, Brooklynskou hudební akademii, amsterdamský Muziektheater a další divadla a festivaly. Spolupracuje se slavnými výtvarníky jako je Karel Appel (např. představení Kouzelná flétna z roku 1995) či Richard Serra (Svěcení jara -1990, 1992), s hudebníky jako jsou John Cale, Milford Graves, Fred Frith či Iva Bittová. S dirigentem Seidžim Ozawou vytvořil inscenaci Orfova oratoria Carmina burana. Tanaka a jeho skupina Mai-juku tančili také například ve Stravinského opeře Oidipus Rex, kde pod Ozawovou taktovkou zpívala Jessye Norman, Philip Landgridge a hrál orchestr Saito Kinen. (Televizní záznam tohoto projektu vysílala rovněž několikrát Česká televize).

HUDBA

Chris Rea

Blues, rock i pop – to vše se dá najít v tvorbě, pod níž je podepsán zpěvák Chris Rea (nar. 1951 v Middlesbrough). Desek má na svém kontě už početně (snad nejznámější jsou The Road To Hell z roku 1989, Auberger z roku 1990 s hitem Looking For The Summer či The Blue Cafe z roku 1998) a tou nejaktuálnější je Stony Road z letošního září. Na playlistu jeho vystoupení, které proběhne 15. listopadu v pražské T-Mobile aréně od 20.00 hodin, pravděpodobně naleznou své místo jak staré, dobou prověřené, „šlágr“, tak i ochutnávky z novinkového repertoáru.

Zajímavé informace o interpretovi včetně ukázek z jeho alb na www.chrisrea.cz

-mis-

Možnosti použití zaměstnanecké jízdenky v systému PID

Na četné dotazy zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, jak jezdit na jízdenku městské hromadné dopravy v rámci Pražské integrované dopravy, odpovídáme:

Zaměstnanecké jízdné se řídí Tarifem pražské integrované dopravy (č. XII., bod 3.) a vychází z „Tarifních zásad Sdružení Dopravních podniků ČR pro poskytování jízdenky MHD“, vydaných a schválených správní radou Sdružení dopravních podniků ČR.

V rámci **Pražské integrované dopravy** platí jízdenka MHD zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků, důchodců a jejich rodinných příslušníků na všech linkách pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy (v pásmech P a 0), tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín a autobusech včetně příměstských autobusových linek číselné řady 300. **Neplatí ve vlacích Českých drah.**

Na základě dohody uzavřené mezi dopravními podniky ČR opravňuje dále jízdenka MHD její držitele k přepravě všemi dopravními prostředky účastníku

dohody (České dráhy nejsou účastníkem dohody) ve městech, která jsou v dohodě uvedena. Jízdenka MHD našich zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků, důchodců a jejich rodinných příslušníků tedy platí při přepravě (včetně bezplatné přepravy zavazadel, kočárků s dítětem, kol a psů) v Ústí nad Labem, Brně, Děčíně, Jihlavě, Mariánských Lázních, Olomouci, Ostravě, Českých Budějovicích, Hradci Královém, Liberci, Mostu a Litvínově, Opavě, Pardubicích, Plzni, Zlíně a Otrokovicích, Chomutově a Jirkově, Teplicích a Karlových Varech.

V důsledku nefunkčnosti velké části metra jsou provozovány různé druhy náhradní dopravy. Upozorňujeme proto všechny zaměstnance a jejich rodinné příslušníky na dodržování Tarifu pražské integrované dopravy, aby nedocházelo ke zbytečným sporům s revizory Českých drah. Zaměstnaneckou jízdenkou MHD nelze použít ve vlacích Českých drah, ani když je spoj označen jako „náhradní doprava“.

Odbor odbytu a tarifů MHD

KULTURNÍ TIPY NA LISTOPAD

KINO

Z připravovaných listopadových premiér v našich kinech vybíráme:

Cesta do pekel

Ve třicátých letech minulého století na Středním západě je Michael Sullivan nájemným vrahem irského gangu, aniž by to ovšem tušili jeho synové. Osudy zdánlivě spořádané rodiny se mění s tragédií, přímo zapříčiněnou Michaelovou „prací“. Když jeho žena a jeden z jeho synů zemřou, vydává se Sullivan se svým mladším synem na cestu odplaty a vyrovnání.

Film vznikl na motivy úspěšného románu Maxe Allana Collinse a kromě jiných se v něm představí Paul Newman a Tom Hanks, vše pod režijním vedením Sama Mendese (mj. film Americká krása).

V kinech od 14. listopadu 2002.

Osm žen

V padesátých letech, v době, kdy se právě všichni chystají slavit vánoce, se ve velkém domě, stojícím v zasněženém širém poli, právě začíná odehrávat drama. Pán domu byl nalezen zavražděn. Viníka nebo spíše vinici je třeba hledat mezi osmičkou žen, které se pohybovaly v jeho blízkosti. A tak se rozbíhá vyšetřování, komplikované vzájemnými vztahy, starými spory, zradami a odhaleními.

Jeden zavražděný muž, osm žen a zdá se, že každá z nich touží dobrat se pravdy. Jenomže jedna z nich to musela být.

Režisér François Ozon se nechal inspirovat stejnojmennou oblíbenou divadelní hrou Roberta Thomase a vytvořil přitom zcela originální film, detektivku s písněmi, do něhož mimo jiných obsadil Catherine Deneuveovou, Isabelle Huppertovou, Emmanuelle Béartovou a Fanny Ardantovou.

V kinech od 14. listopadu 2002.

DIVADLO

Státní opera

Jako benefiční představení pro povodněmi postižené pražské Divadlo Archa můžete 11. listopadu na pódiu Státní opery shlédnout sólové taneční vystoupení japonského umělce Mina Tanaky.

Min Tanaka, jeden z nejosobitějších umělců světové taneční scény, je znám pražskému publiku nejen jako kmotr právě Divadla Archa, který spolu s americkým hudebníkem Johnem Caleem vytvořil představení pro slavnostní otevření tohoto divadla v roce 1994. Vždyť už třeba o dva roky dříve předvedl v historické budově Národního divadla svou taneční verzi Svěcení jara na třech zcela vyprodaných představeních.

Dnes je Tanaka hvězdou největších světových scén. Vytvořil velké choreografie pro pařížskou Opéru Comi-

Důchodová problematika

Přinášíme vám další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

■ Byla již schválena valorizace důchodů?

Ano, podle nařízení vlády č. 438/2002 Sb., bylo schváleno zvýšení důchodů pro rok 2003 takto:

a) všechny důchody (starobní, plně invalidní, částečně invalidní, vdovské, vdovecké a sirotčí) přiznané před 1. lednem 1996 se zvyšují o 4% procentní výměry.

b) všechny důchody přiznané od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2002 se zvyšují o 3,8% procentní výměry.

Poznámka: procentní výměra = celkový důchod minus 1310 Kč.

■ Budou stejné tzv. redukční hranice pro důchody v roce 2003?

Pro výpočet důchodu se stanoví výpočtový základ redukcí tzv. osobního vyměřovacího základu (osobní vyměřovací základ je vlastně váš měsíční průměr za celé rozhodné období, tedy od roku 1986 až 2001, případně 1986 až 2002, tedy za 16 až 17 výdělkových roků včetně příslušných koeficientů).

Pro výpočet důchodů platí následující redukce:

rok 2002	rok 2003	zápočet
do 7 100 Kč	do 7 400 Kč	plně
7 101 – 16 800 Kč	od 7 401 – 17 900 Kč	30 %
nad 16 800 Kč	nad 17 900 Kč	10%

a) Příklad výpočtu důchodu pro rok 2003 při vyšší osobního vyměřovacího základu například: 25 800 Kč.

- do 7400 plně, tj. 7400 Kč
- do 17900 30%, tj. 17900 minus 7400 krát 30% = 3 150 Kč
- nad 17900 10%, tj. 25800 minus 17900 krát 10% = 790 Kč

Výpočtový základ činí

$$7400 + 3150 + 790 = 11\ 340\ \text{Kč.}$$

Má-li tento výpočtový základ muž, který má celkovou pojištěnou dobu například 46 roků, lze si snadno vypočítat starobní důchod pro rok 2003. Každý rok pojištění (vč. studia, vojny, evidence na úřadech práce atd.) činí 1,5 % výpočtového základu, 46 roků pojištění činí tedy 69% z částky 11 340, tj. 7 825 Kč, k tomu přičteme 1 310 Kč a máme celkový důchod ve výši 9 135 Kč.

b) Příklad výpočtu důchodu pro rok 2003 při vyšší osobního vyměřovacího základu například: 19 000 Kč.

- do 7400 plně, tj. 7400 Kč
- do 17900 30%, tj. 17900 minus 7400 krát 30% = 3 150 Kč
- nad 17900 10%, tj. 19000 minus 17900 krát 10% = 110 Kč

Výpočtový základ činí

$$7400 + 3150 + 110 = 10\ 660\ \text{Kč.}$$

Při 46 letech pojištění činí důchod: 69% z 10 660, tj. 7 356 plus 1310 a máme celkový důchod ve výši 8 666 Kč.

c) Příklad výpočtu důchodu pro rok 2003 při vyšší osobního vyměřovacího základu například: 13 000 Kč.

- do 7400 plně, tj. 7400 Kč
- do 17900 30%, tj. 13000 minus 7400 krát 30% = 1 680 Kč
- nad 17900 10%, tj. 0

Výpočtový základ činí 7400 + 1680 = 9 080 Kč.

Při 46 letech pojištění činí důchod: 69% z 9 080, tj. 6 266 plus 1310 a máme celkový důchod ve výši 7 576 Kč.

Z níže uvedeného přehledu je patrné, že rozdíl ve výši důchodu při porovnání s průměrným výdělkem nejsou tak značné, což je způsobeno právě výše uvedenou redukcí:

osobní vyměřovací základ	výpočtový základ	výše důchodu
a) 25 800 Kč	11 340 Kč	9 135 Kč
b) 19 000 Kč	10 660 Kč	8 666 Kč
c) 13 000 Kč	9 080 Kč	7 576 Kč

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2002 a dále, případně i o přepočítání 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 2001 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, máte-li jej). Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet Vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Pro výpočet důchodu pro rok 2003 je třeba ještě předložit výděly za leden – říjen 2002.

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

Helena Bajarová, zaměstnanecký odbor ředitelství, e-mail: bajarovah@r.dpp.cz

Neplacené volno a zdravotní pojištění – příklady z povodňové praxe

Obecně platí, že za dobu neplaceného volna musí 1/3 pojistného zaplatit zaměstnanec a k úhradě zbylých 2/3 (zcela nebo částečně) se může zaměstnanec zaměstnavateli zavázat písemnou smlouvou.

Při neomluvené absenci je zaměstnanec povinen zaplatit zaměstnavateli veškeré pojistné, které za něj zaměstnavatel uhradil.

Zaměstnanec se v důsledku povodní nedostal jeden či více dnů do zaměstnání, protože sídlo zaměstnavatele bylo zatopeno, nefungovala doprava pro povodně. Pokud zameškanou pracovní dobu zaměstnanec napracuje nebo pokryje řádnou dovolenou, neposuzuje se toto období jako neplacené volno a k vyměřovacímu

základu pro výpočet zdravotního pojištění se nic nepřipočítává.

Častým příkladem čerpání několika dnů neplaceného volna v měsíci bylo odstraňování škod a následků záplav na vlastním majetku. V takových případech se musí odvádět zdravotní pojištění z příjmů zúčtovaných za dobu, kdy zaměstnanec skutečně pracoval, plus pojistné vypočtené z minimální mzdy poměrnou částí za dobu neplaceného volna. Za neplacené volno, poskytnuté pouze po část kalendářního dne, se nic nepřipočítává.

V souvislosti s povodněmi mohly nastat i situace, kdy zaměstnanec vypomáhal na jiném místě než u své-

ho zaměstnavatele a tato pomoc měla charakter pracovního vztahu podle zákonníku práce. Z takového příjmu se pak pojistné odvádí běžným způsobem v souladu se zákonem. Pokud „vedlejší“ zaměstnavatel odvede za vypomáhajícího zaměstnance pojistné alespoň z minimální mzdy, a tuto skutečnost doloží zaměstnanec svému „původnímu“ hlavnímu zaměstnavateli, neodvádí se v tomto „hlavním“ zaměstnání pojistné za dobu neplaceného volna.

Výjimka v krizi

Vypomáhající zaměstnanec nemusel mít založen pracovní vztah podle zákonníku práce, ale mohl za svou práci pobírat od krizového štábu obce a podobně odměnu podle §35 odst. 3 krizového zákona č. 240/2000 Sb. Zde se nejedná o zaměstnání a zdravotní pojištění se z této odměny neodvádí.

Ing. Alena Vaňková, odbor ochrany zaměstnanců

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Ještě nebyla ani polovina října a za okny již padal první sníh. V noci mraz, ve dne mokro, bláto a podzimní melancholie: komu by se chtělo jít ven? A tak se věnujeme svým koníčkům a zálibám, vytahujeme stará alba poštovních známek, pročítáme zabláskané časopisy a zušlechťujeme byt. Pro dopravní příznivce však nastává překerní situace, neb objekty jejich zájmu leží venku, v dešti a bahně; snad jen příznivci podzemních drah zůstávají podzimního marastu ušetřeni. Co dělat? Lze se snad setkat s „živou“ dopravou ještě někde jinde než v ulicích?

Ano, jedno takové místo je: dopravní muzeum. Kde jinde obdivovat a studovat dopravní realie, než tam, kde se přímo zabývají jejich shromažďováním a tříděním? A kde jinde se setkat se skutečnými dopravními prostředky, třebaže dnes již možná poněkud zastaralými? Zveme vás na virtuální procházku po několika takových muzeích, která můžete samozřejmě navštívit také ve skutečnosti. Máte-li jen trochu cestovatelského ducha, jistě to pro vás bude hračkou.

První zastávkou je muzeum městské dopravy v Colombes, tedy na severním okraji Paříže; virtuální adresa muzea zní www.cnam.fr/hebergement/amtuir. Po grafické stránce sice

žádný zážrak a jiná jazyková verze než francouzská by rovněž neuškodila, nicméně hlavní devizu těchto stránek hledejte jinde: v bohatém katalogu vehiklů z celé řady francouzských měst i několika ležících mimo domovinu galského kohouta. Omnibusy, autobusy, tramvaje, trolejbusy, fiakry a vozy taxislužby zde figurují nejen s příslušnými provozními, technickými a historickými údaji, ale jsou také vždy opatřeny fotografií, veskrze dobovou, která zachycuje příslušný dopravní prostředek v každodenním provozu. Připočteme-li dlouhý a podrobný rozklad o historii veřejné dopravy ve Francii a rozsáhlý seznam studijních materiálů (především knih), lze návštěvu tohoto webu s klidným srdcem doporučit.

Zabrousíme-li do německých dopravních vod, můžeme navštívit např. dopravní muzeum v Drážďanech (Verkehrsmuseum Dresden), a to na adrese www.verkehrsmuseum.sachsen.de. Oproti Colombes se mění styl i obsah: drážďanské stránky jsou libivě a přehledně, místo obsáhlého katalogu nabízejí spíše ochutnávky a lákadla z drážďanského dopravního menu. Jako by chtěly návštěvníkovi jen tak mezi řečí naznačit: přijď k nám do Drážďan a uvidíš mnohem víc! Podobně lákají i šestijazyčné(!), precizně zpracované a grafic-

ky excelující stránky londýnského muzea dopravy (London's Transport Museum) na adrese www.ltmuseum.co.uk. Jejich autoři poodhalují některá tajemství (např. dobové kresby, dopravní modely, podoby zastávkových sloupků), ale neukážou toho víc, než je nutné, takže vám nakonec vám nezbude nic jiného, než se do toho Londýna vydat.

Británie je skutečný ráj dopravních muzeí. Jejich seznam s webovými odkazy najdete třeba na stránkách dopravního muzea v Ipswichi www.ipswichtransportmuseum.co.uk. A pokud chcete mít celosvětový přehled o dopravních muzeích a vlastně o všem, co s tím jen trochu souvisí, vyplatí se vám návštěva tramvajového muzea v Ballaratu – www.btm.org.au. Ballarat je největší vnitrozemské město (83 000 obyvatel) australského státu Victoria a kolem poloviny 19. století v něm zuřila zlatokopecká horečka. Soudě podle internetových stránek, musí být návštěva tamního muzea tramvajů velmi příjemnou záležitostí. Vedle pěkně popsaných a fotograficky zdokumentovaných exponátů na nich najdete ne skutečně bohatou sekci webových odkazů, díky níž můžete strávit mezi dopravními muzei třeba celý následující měsíc.

-mš-

19. část Malešice

Nejstarší písemná zmínka o Malešicích je z roku 1509. Jméno bylo odvozeno od osobního jména Malíš a šlo tedy o „ves lidí Malíšových“. V roce 1509 část vsi patřila vikáři Vojslavovi, od něhož ji získala svatovítská kapitula. Druhý díl patřil pražské rodině Píseckých. Na počátku 15. století už v Malešicích stála tvrz Heřmana z Horek a v dalších letech se tu často střídali majitelé. Od roku 1529 Malešice patřily spojenému Starému a Novému Městu, později jen Novému Městu pražskému. V roce 1635 je koupil císařský generál Jan Beck, po třicetileté válce přešly do majetku Vratislavů z Mítrovic. Roku 1727 získala Malešice pražská univerzita a spravovala je společně s michelským statkem až do zavedení obecního zřízení v roce 1849, kdy se staly samostatnou obcí.

Když byly Malešice od 1. ledna 1922 připojeny ku Praze, měly 1371 obyvatel a byly spravovány se Žižkovem a Hrdlořezy v rámci Prahy XI. Na počátku roku 1947 byla malá část Malešic v oblasti Vackova začleněna do Strašnic a byla připojena část pozemků od stávající severní hranice těsně za železniční trať na nákladové nádraží Žižkov. Při reorganizaci správy hlavního města v roce 1949 bylo katastrální území Malešice zahrnuto do obvodu Praha X, avšak při dalších územních změnách ve městě, uskutečněných k 1. červenci 1960, byla malá část Malešic s vrchem Tábor (16 ha) připojena do obvodu Praha 9, nevýznamné území severně od železniční tratě na nákladové nádraží (zřejmě necelý hektar) bylo připojeno ku Praze 3 a převážná část Malešic (373 ha) patřila do obvodu Praha 10. Od 1. listopadu 1980 byla zarovnaná hranice obvodů u železniční tratě tak, že Malešice spadaly už jen do Prahy 9 a 10. Pravděpodobně v roce 1990 došlo při novém vymezení pražského vnitřního členění v souvislosti se zřízením městských částí k opětovnému sjednocení malešického katastru, tj. včetně vrchu Tábor, do dnešní městské části Praha 10. Zásadní změnu podoby malešické zástavby přinesla první polovina šedesátých let 20. století, kdy se uskutečnila výstavba sídliště Malešice pro 15 tisíc obyvatel. V roce 2000 však v celých Malešicích žilo jen 9 736 obyvatel.

Nejvýznamnější stavební památku najdeme na Malešickém náměstí. Je to zámeček s hospodářským dvorem a barokní sýpkou, který by postaven v letech 1686 až 1689 na místě původní středověké tvrze. Většina obyvatel si ovšem pod pojmem *malešický zámeček* zřejmě představí honosnou vilu ze závěru 19. století, která se nachází pod vrchem Tábor a dnes je součástí areálu Středního odborného učiliště zahradnického. Z památek vzpomeňme ještě dnešní hotel Baroko, který je citlivě adaptovanou bývalou hospodářskou usedlostí ze 17. století, nebo kapličku sv. Václava z poloviny 19. století.

Po dlouhou dobu si Malešice zachovávaly venkovský zemědělský charakter a jediný významnější průmysl představovaly dvě cihelny. Náznak obratu přinesl rok 1941, kdy byla zahájena výroba v nové továrně na letecké motory. V současnosti existuje pod jménem LOM (což vlastně znamená Letecké opravny Malešice). V šedesátých letech 20. století byla téměř polovina malešického katastru předurčena k průmyslové zástavbě a během dvou desetiletí let tu vznikla celá řada významných velkých podniků - například Ferona (sklady hutního materiálu), Stavoservis, Svoboda grafické závody, Česká typografie, tiskárna MAFRA a další. Známa je také Prefa, jejíž větší část ovšem leží mimo malešické území, stejně jako „malešická spalovna“, (ta se nachází na katastru Štěrboholy). Mezi významné stavby pražské infrastruktury patří rozsáhlý komplex tří malešických tepláren, uváděný do provozu postupně v letech 1962, 1970 a 1986, a velká transformovna a rozvodna 220/110 kV z roku 1967, která byla svého času hlavním napájecím bodem Prahy. V listopadu 1993 byla v Malešicích uvedena do provozu nejmodernější třídírna pošty v republice.

Malešice ležely mimo hlavní státní silnice. Směrem do Prahy se jezdilo obvykle přes Hrdlořezy, protože spojení na jih vlastně neexistovalo. Na Černokosteleckou silnici se cestovalo po již zaniklé cestě vymezené přibližně přímkou Malešické náměstí - Malešická to-

várna a dlouho existovala i místní silnice Malešice - Štěrboholy.

Historie veřejné hromadné dopravy začala v Malešicích poměrně pozdě. O výstavbě železniční tratě se rozhodlo až těsně před první světovou válkou, ale práce, i když za velmi těžkých podmínek vyvolaných nedostatkem pracovních sil, probíhaly i v jejím průběhu. Proto mohl být už 18. června 1919 zahájen provoz na důležitém traťovém úseku pražského železničního uzlu z Vršovic na libeňské horní nádraží. V Malešicích bylo zřízeno nádraží, ale sloužilo výhradně nákladní dopravě, stejně jako celá trať. V roce 1936 byla dána do provozu odbočka do nového nákladového nádraží na Žižkově, v roce 1939 byla dokončena i dvoukolejná spojka Malešice - Běchovice a od roku 1941 existovala i jednokolejná trať Malešice - Hostivař. Vše, bohužel, stále jen pro nákladní dopravu.

Malešice se staly jednou z prvních pražských čtvrtí, kam Elektrické podniky hlavního města Prahy zavedly městskou autobusovou linku. Byla označena písmenem D a jezdila od 11. července 1926 z Malešic přes Hrdlořezy ke konečné tramvaje u žižkovské zovozny. Ve špiče měla interval 30 minut, mimo špičku hodinu. Od 1. května 1927 byla prodloužena i jižním směrem do Strašnic na křižovatku Vinice. Jízda z Malešic tím

či oním směrem stála 2 koruny. Příliš dlouho se však Malešičtí z nového dopravního prostředku neradovali. Pro nízké počty cestujících byl 28. listopadu 1929 zrušen strašnický úsek linky. Od 20. září 1931, nedlouho po zkrácení linky po zavedení tramvaje do Hrdlořez, bylo „děčko“ prodlouženo do Vysočan, aby umožnilo spojení s tamními továrnami. Protože nového úseku také využívalo málo cestujících, byla linka brzy opět zkrácena, nejdříve na Harfu a pak zpět ke konečné tramvaje. V neděli 16. října 1932 Malešice o své autobusy přišly definitivně, když bylo pro malou frekvenci „děčko“ odkloněno po českobrodské silnici k čáře potravní daně. Obyvatelé Malešic tak od té doby museli docházet do Hrdlořez na křižovatku pod Táborem. Než se městské autobusy objevily opět na dnešním Malešickém náměstí, uplynulo dlouhých 17 let!

Malešickým katastrem začaly autobusy jezdit „už“ za druhé světové války. Od 15. února 1943, tedy v době prohlubující se krize v autobusové dopravě, musela být pro obsluhu továren v malešicko-hostivařské oblasti zavedena autobusová linka G od konečné tramvaje

11. června 1946.

Velká potřeba zajistit přepravu zaměstnanců do továren na celém východním okraji Prahy, tj. v oblasti Vysočan, Libně, Malešic a Hostivaře, si od 3. ledna 1949 vynutila zavedení dvou párů osobních vlaků v trase Hostivař - Malešice - Libeň horní nádraží a na malešickém nádraží tak byla zahájena osobní přeprava. Dělnická týdenní jízdenka opravňující k 12 jízdam pro jízdy z Malešic do Libně nebo Hostivaře stála 8,50 Kč. Z malešického nádraží bylo možné dojet k tramvaji do Nových Strašnic za 8 minut. Vlaková doprava se osvědčila a ve stejné trase přibýly další dva páry vlaků. Část spojů byla zrušena v roce 1957, zbytek asi v první polovině šedesátých let. Nemělo by být zajímavostí srovnání jízdních dob v roce 1957. Cesta vlakem z Hostivaře do Libně trvala 12 minut, zatímco městskou hromadnou dopravou (čistá jízda bez čekání při přestupech) 28 minut! Jistě by se takové spojení osvědčilo svojí rychlostí i dnes.

Od 5. prosince 1949 se vrátily autobusy i do centra Malešic, když byla zavedena autobusová linka P Nové Strašnice - Kolbenka. Od té doby mají Malešice opět přímé spojení městskou hromadnou dopravou s okolím. Od konce roku 1951, kdy došlo k očíslování autobusových linek, už přes malešický katastr jezdily tři linky - č. 111 a 116 po Černokostelecké a č. 115 přes vlastní Malešice do Vysočan. „Stopnáctka“ tehdy jezdila dnešní Dřevčickou ulicí.

Velké změny v městské dopravě přineslo budování sídliště Malešice a komplexu malešických továren v první polovině šedesátých let 20. století. Zpočátku se počítalo, že obyvatelé sídliště budou jezdit tramvajemi. To dodnes připomíná široký zelený pruh uprostřed Počernické ulice. Doba však tramvajím nepřála. Mezi důvody, proč nebylo možné postavit trať do Malešic, se uváděla (a někdy uvádí i dnes) nevhodná poloha tehdy zcela nového vodovodního řadu pod Počernickou ulicí.

Od 3. ledna 1966 začaly sídliště obsluhovat dvě autobusové linky jezdící po Počernické ulici. Linka č. 133 (k Nádraží Těšnov) jezdila Počernickou ulicí zpočátku jen směrem do centra (opačný směr vedl po Černokostelecké a Limuzskou), od 29. srpna 1966 pak obousměrně s ukončením v zastávce Sídlíště Malešice. Linka č. 146 zajišťovala spojení od Hostýnské ulice do Vysočan. V roce 1967 přibyla i linka č. 145 (Nový Hloubětín - Zahradní Město). Od 2. května 1967 byly podniky podél Černokostelecké obsluhovány novou tramvajovou tratí (a linkou č. 27), která byla poprvé projektována už v roce 1942. V roce 1968 se na obsluhu sídliště začala podílet autobusová linka č. 155 (Krč, MBÚ - Flora - Sídlíště Malešice) a v roce 1970 také linka č. 168, zprvu označená jako X155 (Židovské hřbitovy - Sídlíště Malešice). Také v dalších letech docházelo k dílčím změnám v dopravní obsluze Malešic. Z mno-

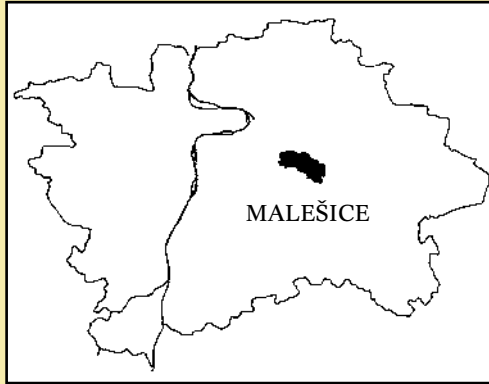


Foto: Petr Malík

v Nových Strašnicích (na křižovatku s Úvalskou ulicí začaly tramvaje jezdit v roce 1937). Zajistila tedy i dopravu zaměstnanců do malešické továrny na letecké motory. Tehdy bylo zavedeno pojmenování zastávky Malešická továrna (jen krátkou dobu po válce se jmenovala Českomoravské strojírny). Linka jezdila jen ve špičce, jinak její autobusy z úsporných důvodů čekaly ve vozovně Strašnice nebo na konečné v Hostivaři, aby se nemuselo dojíždět až do pankráckých garáží. O významu linky svědčí skutečnost, že přežila i nejkritičtější válečné období a provoz na ní byl přerušen až 5. května 1945. Na obnovení si museli pracující továren počkat po značné omezení dodávek svítíplny až do

ha změny ještě vzpomeňme především zavedení linky č. 212 k malešické teplárně v roce 1979 a převedení linky č. 208 do Polygrafické ulice od roku 1980. Zlepšení obsluhy starých Malešic přineslo zavedení linky č. 239 k Rektorské ulici v roce 1987.

Prodloužení metra A do stanic Želivského (v roce 1980) a Skalka (1990) také přineslo změny v linkovém vedení. Dnes mají Malešice kvalitní spojení řadou linek městské hromadné dopravy s celou řadou míst hlavního města.

Pro úplnost ještě dodejme, že na malešické území zasahuje i metro. Jedná se o část kolejiště opravárenské základny metra.

-pf-, -fp-

Bodový systém odebrání stejnokrojů k závěru roku 2002

Z důvodu snahy zajistit co možná nejbezproblémovější odběr stejnokrojových součástí v závěru roku 2002 byla přijata následující opatření:

1. S platností od 15. října byl v oděvním skladu o. z. Elektrické dráhy zahájen **výdej stejnokrojových součástí bez objednání**. Tento výdej je omezen do maximální výše 2000 bodů a je realizován v rozmezí návštěvní doby provozu skladu:

pondělí	7.15 - 11.30	12.00 - 14.00
úterý	7.15 - 11.30	12.00 - 14.00
středa	7.15 - 11.30	12.00 - 16.30
čtvrtek	7.15 - 11.30	12.00 - 14.00
pátek	7.15 - 11.30	12.00 - 13.00

2. **Poslední termín telefonického objednávání** pro zaměstnance, kteří v průběhu roku 2002 předali řádně vyplněnou objednávkovou knihu a dosud se ještě telefonicky neobjednali, je **10. prosince 2002 (včetně)**.

Po tomto datu se již nebudou moci zaměstnanci telefonicky objednávat pro rok 2002 a nebudou posuzováni jako nevystrojení z důvodu překážky na straně zaměstnavatele (tzn. o své body v roce 2002 přijdou v plné výši bez náhrady, vyjma povolené hranice 10 %).

3. Na základě určitého předzásobení oděvními součástkami stejnokroje bude oděvní sklad až od **1. prosince 2002 vydávat potvrzení** zaměstnancům, kteří nebyli řádně vybaveni z důvodu velikostních problematik. Na tomto potvrzení bude uvedeno jméno zaměstnance, služební číslo, neposkytnutá oděvní součástka, výše bodů za tuto součástku a razítko a podpis odpovědného pracovníka oděvního skladu. Výše těchto bodů bude převedena do roku 2003 bez jakéhokoliv omezení.

Z důvodu řádného účetního ukončení roku 2002 bude oděvní sklad dne **31.12.2002 uzavřen**.

Ing. Josef Dalešický, vedoucí obchodně-zásobovacího odboru o. z. Elektrické dráhy



Foto: Petr Malík

MHD VE SVĚTĚ

WUCHAN (Čína): Vláda schválila výstavbu první fáze rychlodrážního tramvajového systému. První trať 10,1 km dlouhá s 10 vyvýšenými stanicemi bude obsluhována 52 tramvajemi a je dimenzována na přepravní objem 11 400 osob/hod v jednom směru. Celkové náklady jsou odhadovány na 240 mil. USD.

KÁHIRA (Egypt): Sedm nových vlaků podzemní dráhy za 65 milionů USD dodá pro linku č. 1 firma Mitsubishi z Japonska.

DRÁŽDANY (Německo): Dopravní podnik objednal u konsorcia firem Bombardier a Adtranz 20 nízkopodlažních pětičlankových vozů tramvajové rychlodráhy o délce 45 m za 47,4 mil. USD s termínem dodání

2002 až 2004. Plánuje se další objednávka 5 vozů téhož typu a dále 25 vozů dlouhých 30 m pro rok 2005.

LAS PALMAS (Kanárské ostrovy, Španělsko): Byla zadána studie na stavbu rychlodrážní tramvajové sítě, která má spojit město s letištěm a s hlavní turistickou oblastí na jihu ostrova. Cena se odhaduje ve výši cca 302 mil USD.

-paf-,jau-

NAPSALI O NÁS

Právo (21. 10. 2002)

Světová cena pro tunely pod Vltavou

Ocenění za vynikající betonovou konstrukci získaly v japonské Ósace vysouvané tunely pod Vltavou, kterými bude jezdit metro. Technologie vysouvaní byla pro tunely takových parametrů a v podmínkách řeky využita poprvé. Tubus se v celé délce vybetonuje v suchém doku a za pomoci pontonu a speciálních tažných a brzdících zařízení vysune do předem vyhloubené rýhy na dně řeky. Soutěž se účastnilo 41 řešení.



MF Dnes (19. 10. 2002)

Počet nehod tramvají se proti loňsku zvýšil

Řidiči tramvají jsou kvůli přesčasům a dlouhým směnám unaveni a důsledkem toho je prudký nárůst dopravních nehod u tramvají, tvrdí šéf odborářů Federace řidičů tramvají Antonín Dub... Dopravní ředitel Dopravního podniku Petr Blažek však tvrdí, že řidiči mají zákonné přestávky na odpočinek. Připustil ovšem, že počet nehod tramvají letos v srpnu a září mírně stoupl z 236 na 250 ve srovnání se stejným obdobím minulého roku. „Letos však řidiči tramvají zavinili sedmatřicet nehod, zatímco loni čtyřicet šest,

řekl Blažek. Odborář Dub tato čísla odmítl. „Vedení podniku statistiku jednoduše zfalšovalo. Za tím si stojím,“ dodal.



Metro (17. 10. 2002)

Řidiči z Brna chválili cestující

Brněnští řidiči autobusů, kteří jeli do Prahy vypo-máhat se zvládnutím dopravní situace po srpnových povodních, nešetřili chválou na chování pražských cestujících. Podle jejich slov záplavy lidí sblížily a lidé měli důvod chovat se k sobě navzájem krásně. Do Prahy se již 14. září vydalo na pomoc deset řidičů z brněnského Dopravního podniku.

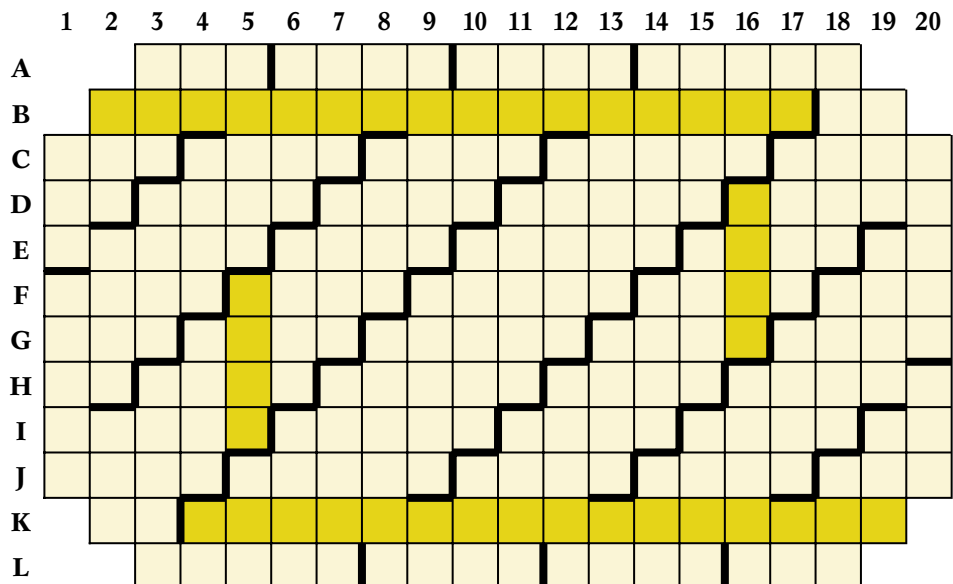
Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Chňap; bavlněná látka; súdánské sídlo; brašna. - B. 1. díl tajenky; římských 1050. - C. Kulovitý mikrob; antická hra; ryzost mince; bečet; požerák. - D. Hřivý zvuk; chod koně; úspěch; budapeštský klub; velmi dobrý. - E. Obyvatel světadílů; přesný překlad; český dirigent; kazit; římských 2000. - F. Příchozí; přítok Dunaje; pokrývka hlavy; mrštný pohyb; vyhnulý pštros. - G. Druh usně; bojiště; obyvatel hor; Indián; výhoda. - H. SPZ Rokycan; končetina; mořská vydra; peřej; poplach. - I. Kolem; příkaz; Evropan; karetní hra; SPZ Mělníka. - J. Roční období; jedovatý hřib; ohnutí (knižně); dotaz (zastarale); popravčí. - K. Předložka; 4. díl tajenky. - L. Závěr; kuličkové počítadlo; konec; oddělení nemocnic.

SVISLE: 1. Kus ledu; hrdina. - 2. Epidemie; značka zápalek; vada. - 3. Stará zbraň; noviny; vodní šelma. - 4. Dokonce; mongolský rolník; benátský cestovatel; SPZ Sokolova. - 5. Letec; 2. díl tajenky; vidina. - 6. Sjezdít; kilogramy; rámě. - 7. Planetka; opět; menší chlívěk. - 8. Iniciály herce Oliviera; český literát; hlavní město Kuby. - 9. Zámožný sedlák; kaprovitá ryba; značka ytterbia. - 10. Pře; asijský jelen; SPZ Komárna. - 11. Koně (básnický); mohutný ještěř; domácky Ilja. - 12. Řecké písmeno; železný sud; ústa (anatomicky). - 13. Trháním sklídit; Sarmat; značka americia. - 14. Vydávat zvuk hodin; český herec; části vozů. - 15. Rádce Mohameda; dešťový svod; šero. - 16. Krátký filmový záběr; 3. díl tajenky; akvarijní rybka. - 17. Předložka; bájný mořský živočich; had; 0,01 ha (slovensky). - 18. Ochoz; humno; pádová

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 10: Člověk je sám sobě nejhorším rádcem. (V. Řezáč)



otázka. - 19. Obruba; prachové uhlí; německý literát. - 20. Americký herec; tělocvičný pohyb.

Pomůcka: Isa, Sopo, stoma.

PaedDr. Josef Šach



Foto: Petr Malík

Co se stalo na Černém Mostě?

Když 8. listopadu 1998 zahájilo provoz Středisko dopravních informací u nové stanice metra Černý Most, jistě každý přivítal možnost získat potřebné údaje o městské hromadné dopravě nejen v centru města, ale také na jeho okraji. U stanice metra byla ukončena řada městských, příměstských i meziměstských autobusových linek a vybudováno bylo i parkoviště P+R. Od té doby došlo k velkému

rozvoji celé oblasti. Veřejnosti začala sloužit celá řada supermarketů, ať již jde například o Globus (a vůbec celé Centrum Černý Most s multikinem a dalšími podniky) či Hornbach. Celá lokalita se stala vyhledávaným společenským místem. Několikrát jsem navštívil i tamní středisko dopravních informací a vždy jsem měl pocit, že je využíváno stejně jako ta

Nemilé překvapení ovšem přinesla současnost, protože středisko dopravních informací jako by odnesla povodeň. Ačkoliv stanice Černý Most dál slouží veřejnosti a metro jezdí omezeně alespoň v úseku Černý Most - Hloubětín, předpokládal bych, že o to víc vzroste význam střediska právě v povodňové době, kdy Pražané často obtížně hledají informace o možnostech cestování po Praze. Ačkoliv si Dopravní podnik za svoji snahu zajistit v Praze po dlouhodobém výpadku páteřního systému metra zaslouží (rozhodně v mých očích) pochvalu, patří uzavření střediska na Černém Mostě k chybným rozhodnutím a myslím, že tolik propagované standardy kvality se trochu otřásl. Nevím, jaký byl důvod uvedeného opatření, možná jen okamžitý nedostatek pracovních sil a potřeba uplatnit zdejší pracovníky jinde, například u telefonní informační služby na Centrálním dispečinku. Na dotaz, proč je středisko zavřeno, jsem dostal odpověď, že se s jeho znovuotevřením už nepočítá. Doufám však, že to není pravda. Proč rušit něco, co funguje a z pohledu veřejnosti se osvědčilo?

Možná by mi někdo poskytl fundované ekonomické vyhodnocení neefektivnosti jeho činnosti (jak už jsem uvedl, vždy jsem viděl dost návštěvníků), případně je důvod jinde. Snad se chystá otevření jiného střediska a dosavadní pracovníci z Černého Mostu budou „převeleni“ tam, ale jak k tomu přijde Černý

Most? Pokud je pak důvodem jen to, že není možné pro úkol poskytovat dopravní informace veřejnosti přijmout další zaměstnance, jde to s propagovanými standardy kvality s kopce.

Věřím tedy, že středisko dopravních informací na Černém Mostě bude opět otevřeno a bude dál přispívat k dobrému jménu společnosti.

-pf-

Jsou věci, na které rádi zapomeneme, i když nás provázely životem více méně pravidelně. Většinou se jedná o méně příjemné záležitosti. Na dvě takové jsem si vzpomněl v uplynulých dnech, ve světle žhavé současnosti.

Snad to byl hezký květnový den. Táta tehdy předškolákovi slíbil, že se svezeme metrem, neboť právě nový dopravní prostředek začal psát svou pražskou historii. Netrpělivé očekávání se změnilo záhy ve zklamání. Jedna nebo dvě stanice v neuvěřitelném návalu nebyl skutečně žádný med. Téměř žádný výhled, jen se prodírat do stanice, natlačit se do soupraží, tam stát ani ne na jedné noze a doslova se proboxovat ven, to bylo moje první setkání s metrem. Skutečně nic okouzlujícího.

Stejný pocit museli zažívat třetí říjnové pondělí cestující ve znovu otevřené stanici Florenc. Po sedmé hodině se nebylo možné dostat dovnitř ani ven. Nástupišť se stále více plnila lidmi a stejně tak před vchodem zůstával pořádný dav lidí. Za půl hodiny po provedení nezbytných opatření, ať již vnitřní stanice nebo na povr-

VZPOMÍNKY VLASTNÍMA OČIMA

chu, se situace sice stabilizovala, ale velmi nepříjemný pocit v cestujících musel zůstat.

Opět zafungoval tradiční výlukový efekt, první den zmatky, ale další dny už vše funguje ke spokojenosti lidí. Zřejmě se s touto skutečností setkáme v nejbližších měsících ještě několikrát. Stanice se pomalu budou otvírat jedna za druhou a naši klienti stále budou hledat nové cesty, které by je co nejméně zatěžovaly.

My musíme být co nejlépe připraveni na různé alternativy, aby náš popovodňový štít zůstal co nejmístší. U soudné veřejnosti zatím dostáváme velmi dobré známky. Zatím na tom nemění nic ani moje druhá vzpomínka.

V poslední době už jsme odvykli cestování v přeplněných prostředcích, tak jak tomu bývalo v sedmdesátých letech. Tehdy jsem dojížděl na základní školu a jednou z našich oblíbených činností při cestě ze školy bylo stoupnout si v autobusové lince č. 120 do dveří

naplněného (možná i přeplněného) vozu tak, aby se tam již kamarád nedostal. V současnosti již s nikým nesoutěžím, ale naši hru zřejmě v posledních dnech převzali v mnoha případech další Pražané. Do vozidel si stoupnou tak (ne)šikovně, aby se tam vešlo co nejméně lidí. Záhy na zastávkách atmosféra zhoustne a cestování je zbytečně náročnější zejména po psychické stránce.

Ještě jeden postřeh mi padl do oka v posledních dnech. Při cestách po stanicích metra jsem viděl až neskutečné věci, které dokázal vodní živel v pražském podzemí odnést. Nejen to. Při odčerpávání vody se dostalo na povrch mnohem více věcí, než jsem si dokázal představit.

Inu, technický pokrok, to je vítaný pomocník, jen ho umět vždy dokázat využít...

Co vy na to?

Neprospadejte podzemní skepsi a využijte dlouhých podzemních večerů!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Člověk mění a život mění, tak praví jedno ze zážitých rčení. Naší snahou je připravit Společenskou kroniku maximálně pečlivě z dodaných podkladů, ale bohužel minulý měsíc se nám to nepodařilo. Z neznámých důvodů vypadal pan Jaroslav Zámyslický – ED, odd. údržba a služby, slavicí padesáté narozeniny. Za nedopatření se omlouváme nejen oslavenci, ale i všem čtenářům podnikového měsíčníku.

V listopadu 2002 oslavují 60. narozeniny:

Petr Boček – ED, provozovna Žižkov (12),
Vladimír Doležal – Ř, odbor přepr. kontroly (27),
Jan Holík – M, technický úsek (18),
Petr Kubů – Ř, odd. dispečink MHD (37),
Štefan Lengeny – M, dopravní úsek (27),
František Louda – M, sl. elektrotechnická (18),
Vratislav Němec – A, garáž Vršovice (10),

Antonín Raclavský – M, sl. sděl. a zabezpečovací (23),
Jaromír Raška – M, služba technolog. zařízení (23),
Vladimír Říha – ED, provozovna Motol (30).

V listopadu oslavují 50. narozeniny:

Petr Böhm – ED, provozovna Strašnice (25),
Petr Caithamel – M, služba staveb a tratí (24),
Lenka Daňková – M, služba staveb a tratí (20),
Václav Frantal – M, dopravní úsek (11),
Karel Chalupa – M, služba technolog. zařízení (31),
Miroslav Chytil – A, garáž Dejvice (16),
Jan Janiuk – M, služba staveb a tratí (17),
Tomáš Jílek – Ř, technický úsek (24),
Stanislava Jonášová – M, dopravní úsek (30),
Bronislav Kršík – M, dopravní úsek (10),
Jiří Ott – A, garáž Dejvice (31),
Ladislav Petráček – ED, provozovna Motol (31),

Josef Sýkora – M, sl. sdělovací a zabezpečovací (29),
Pavel Sýkora – A, garáž Kačerov (28),
Lubomír Štěr – ED, provozovna Žižkov (27),
Miroslav Švihnos – M, technický úsek (28).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejněni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Emanuel Baumruk – A, garáž Klíčův (38),
Karel Černý – A, garáž Klíčův (40),
Miroslav Matějčák – A, garáž Klíčův (19),
Karel Soukup – A, garáž Klíčův (21),
Zdeňka Staňková – M, ekonomický úsek (24).
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

V uplynulých dnech nás opustil pan Václav Uxa – A, garáž Klíčův, který u DP pracoval 37 let.