

## Volby do dozorčí rady naší společnosti



Druhá prosincová středa byla významným dnem naší společnosti. Již podruhé se v tomto roce sešlo v zasedací místnosti budovy v Sokolovské ulici shromáždění volitelů zástupců zaměstnanců v Dozorčí radě Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (dále dozorčí rada). Důvodem svolání všech 85 volitelů, zastupujících na pět let všechny zaměstnance naší společnosti, byla volba zástupce do tohoto vrcholného orgánu, protože panu Jiřímu Šindelářovi, zástupci zaměstnanců, skončil v prosinci tohoto roku jeho čtyřletý volební mandát.

Kromě volitelů se významného jednání zúčastnilo vedení jednotlivých odštěpných závodů, ředitelství společnosti a předsedové odborových organizací. Jednání proběhlo podle Volebního řádu, který v letošním roce, na základě novelizace Obchodního zákoníku, schválilo představenstvo naší společnosti. Shromáždění volitelů se zúčastnilo celkem 79 řádně zvolených volitelů, což představuje 92,94 % účast z celkového počtu volitelů. Stoprocentní účast měli volitelé z ředitelství společnosti, Elektrické dráhy a Metro měly pouze po jednom omluveném nezúčastněném voliteli, pouze z odštěpného závodu Autobusy chyběli 4 volitelé.

Kandidátem na funkci v dozorčí radě byl zaměstnancí Dopravního podniku navržen pan Josef Hocek z ředitelství společnosti a pan Jiří Šindelář z o. z. Metro. Oba kandidáti se na shromáždění volitelů představili a podrobně seznámili přítomné volitele se svými názory a představami o práci v dozorčí radě.

S výsledkem hlasování seznámil volitele předseda

volební komise pan Havel. Ze 76 platných volebních lístků obdržel 59 hlasů pan Jiří Šindelář, který tak byl opětovně zvolen členem dozorčí rady zastupujícím zaměstnance pro období příštích čtyř let.

Zaměstnanecký odbor 90340  
Foto: Petr Malík

### Staronový člen dozorčí rady se představuje

Jiří Šindelář je star 48 let.

K Dopravnímu podniku nastoupil již v roce 1973 a od svého nástupu do roku 1990 působil v různých provozních funkcích odštěpného závodu Metro. Od roku 1990 působí jako uvolněný předseda závodního výboru odborové organizace o. z. Metro, zároveň je mluvčím rady předsedů závodních výborů odborových organizací v naší společnosti. V dozorčí radě bude působit ve svém druhém volebním období.



## MHD ve světle nové evropské dopravní politiky – II

### Konkurence v MHD

V dubnu 2001 jsem v článku pod stejnojmenným názvem, v návaznosti na zasedání Řídicího výboru UITP v Paříži v březnu téhož roku, informoval o stanovisku UITP k nové evropské dopravní politice městské a regionální osobní dopravy a zejména o budoucích dopadech „Nařízení Evropského parlamentu a Rady o nárocích na veřejnou službu a uzavírání smluv o veřejné dopravě v oblasti osobní kolejové, silniční a vnitrozemské vodní dopravy“. Článek obsahoval též informace, jakým způsobem se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost aktivně podílí na rozvíjení této politiky.

Dne 5. prosince 2001 se v našem novém sídle ve Vysočanech konala přednáška „Konkurence v MHD“, kterou pořádalo Sdružení dopravních podniků ČR ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a.s. a kde přítomní ředitelé dopravních podniků z celé České repub-

liky byli informováni o posledním vývoji v našem sektoru v evropské měřítku.

Po stručném obecnějším seznámení se s dokumentem „Rozvíjení občanské sítě“ s podtitulem „Proč je důležitá místní a regionální doprava osob a jak Evropská komise pomáhá při jejím dosažení“ byla pozornost zaměřena především na stanovisko místopředsedkyně Evropské komise a komisařky odpovědné za vztahy s Evropským parlamentem a za dopravu a energii, paní Loyoly de Palacio, které k „Nařízení Evropského parlamentu a Rady o nárocích na veřejnou službu ...“ přednesla při setkání se zástupci Výboru UITP pro Evropskou unii 9. října 2001 v Bruselu.

Náš spolupracovník ing. Zdeněk Došek, který se v roli pozorovatele účastní zasedání tohoto výboru, pak účastníky semináře seznámil s posledními úpravami „Nařízení ...“, které byly výsledkem připomínkového ří-

zení v sektoru městské a regionální osobní dopravy v členských státech EU a kandidátských státech. Z celkového počtu téměř 500 pozměňovacích návrhů, ke kterým své stanovisko vydal Výbor pro dopravu Evropského parlamentu při svém hlasování 10. října 2001 ve Štrasburku, a které byly shromážděny ve zprávě Erika Meijera, zpravodaje tohoto výboru, bylo při hlasování v plenárním zasedání Evropského parlamentu (EP) dne 14. listopadu 2001 přijato 88 pozměňovacích návrhů (Výbor pro dopravu jich doporučil celkem 96). Plenární zasedání přijalo i 13 nových pozměňovacích návrhů.

Euro Team, výkonná struktura Výboru pro EU UITP, nám ve zprávě č. 240 zaslal své připomínky k výše uvedenému rozhodnutí EP, které uvádíme v příloze tohoto článku.

Pro přehled připomenou stručnou charakteristiku nejdůležitějších článků původního návrhu „Nařízení“



Deset let s Pražskou integrovanou dopravou

2



O co se stará technický úsek o. z. Metro?

5 až 7



V Košicích funguje MHD už 110 let

12 a 13



Periodický audit a rozšíření certifikátu

16

## Než vznikla Pražská integrovaná doprava

Je to právě deset let, kdy začal prakticky vznikat systém integrované dopravy hlavního města Prahy a jeho zájmového okolí, jako první v tehdejších Československu. I pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společností, jako největšího dopravce v městské dopravě, měl tento krok podstatný význam proto, že umožnil jeho včasné zapojení do systému veřejné dopravy i mimo hranice mateřského města. Proto je vhodné tuto událost připomenout i na stránkách našeho časopisu.

Postupným historickým vývojem byl v dřívější ČSSR dlouhodobě stabilizován stav, kdy přepravu osob zajišťovaly tři základní a oddělené systémy – železnice, městská hromadná doprava a silniční autobusová doprava. Vývojově nejstarší byla železnice, provozovaná po samostatné dopravní cestě státními a po dlouhé období i soukromými dopravci. Nedlouho po vzniku samostatného Československa byly zestátněny prakticky všechny dráhy v soukromém vlastnictví (až na několik nevýznamných výjimek) a železniční doprava pak byla na celém území řízena jednotnou železniční správou. Měst-

# Deset roků s Pražskou integrovanou dopravou

skračovaly městské hranice jen v ojedinělých případech a v některých obdobích a většinou se jednalo jen o nepříliš významné výjimky. V případech, kdy došlo k rozšíření území města, t. j. v letech 1960, 1967 a 1974, byla na připojené území rozšířena dříve či později městská hromadná doprava a zrušeny existující samostatné linky ČSAD. Linky ČSAD ovšem i na území města vždy zastávky měly, ty však sloužily téměř stoprocentně jen pro mimopražské cesty. Vnitroměstské cesty sice nebyly – s výjimkou linek dálkových – vyloučeny, jejich užití bylo však prakticky nulové s ohledem na obecně vyšší jízdné u ČSAD jakož i na podstatně nižší četnost spojů.

Území, připojené ke Praze v roce 1974 bylo ze značné části tvořeno venkovskou zastávkou a jeho obsluha navíc byla aktuální v době, kdy se pražská městská hromadná doprava potýkala s chronickými potížemi nedostatku kapacit v kontrapunktu s extenzivně rostoucím městem, respektive městskou zastávkou. Proto v těchto letech byly poprvé podrobněji zkoumány možnosti využití dopravy ČSAD i pro vnitroměstské účely. Na teoretické a studijní úrovni byly podrobeny rozborům a posouzením rozdílů systémů meziměstské a vnitroměstské dopravy. Tyto studie se však převážně zabývaly problémy legislativními a organizačními, zcela pomíjely ekonomické aspekty včetně rozdílů v systému financování a hospodaření podniků obou druhů dopravy. Ze strany správních i politických orgánů tehdejšího Středočeského kraje nebyly v té době shledávány důvody pro pomoc či podíl na řešení problémů hlavního města, protože na území kraje byl vždy dostatek obdobných obtíží, kterým bylo nutné se věnovat přednostně. Ze strany orgánů města byly naopak úvahy směřovány v tomto směru spíše do sféry úspor vlastních prostředků, než uspokojování potřeb cestujících. Proto veškeré úvahy o jakémkoliv integraci, které byly v té době činěny, skončily u zmíněných studií a nevyšly u několika neúspěšných jednání. O mož-

né integraci s železnicí, řízené z federální úrovně, byly činěny úvahy ještě o stupeň obecnější.

První pražské pokusy s integrovaným dopravním systémem

Faktické podmínky pro vznik integrovaných systémů tak nastaly až po roce 1989 se změnou politických a ekonomických poměrů. Ani tehdy se však nejednalo o jednoduchá řešení a vývoj zdaleka nebyl přímočarý. Již po volbách na konci roku 1990 si nové vedení města začalo uvědomovat možné scénáře vývoje komunální politiky a jejich jednotlivých složek. Problém dopravy pak patřil – jako i dříve – k jednomu z nejzávažnějších. Prozíravějším městským politikům začalo být zřejmé, že vývoj se bude ubírat podobně jako před lety na západě Evropy, t. j. k silnému nárůstu individuální dopravy a odklonu od dopravy veřejné. Kromě udržení relativně vysoké kvality dopravy vnitroměstské proto bylo třeba zabývat se i dopravou vnější, neboť již v té době byla patrná některá rizika jejího dalšího vývoje, spojená s nástupem nových ekonomických podmínek podnikání. V průběhu roku 1991 se proto úvahy o zvýšení efektivity všech dopravních systémů dostaly do polohy urychlené snahy o praktické vyzkoušení nových a v té době možných přístupů. Ve vedení města se v této věci osobně angažoval v největší míře tehdejší náměstek primátora pro otázky dopravy ing. František Polák, který – jako dřívější dlouholetý pracovník Dopravních podniků hl. m. Prahy – měl k dopravě i profesní vztah. Hlavně jeho zásluhou byla pak 20. prosince 1991 uzavřena dohoda o experimentálním zavedení integrovaného dopravního systému mezi hlavním městem Prahou, okresními úřady Praha–východ a Praha–západ a obcemi Hovorčovice a Ořech. Na jejím základě pak 11. ledna 1992 začal integrovaný systém ve své prvotní podobě působit.

Na scéně vstupuje ROPID

Koncem roku 1993, již po politických a souvisejících personálních změnách ve vedení města, byla na základě usnesení zastupitelstva hl. m. Prahy zřízena samostatná příspěvková organizace Regionální organizátor pražské integrované dopravy – ROPID. V našem příspěvku se nelze historii a všemi souvislostmi vzniku ROPIDU zabývat. Je zde však nutné poznamenat, že z různých důvodů, které souvisely s tehdy primárním politickým zadáním, trvalo poměrně dlouhou dobu, než se ujasnila i z pozice města jeho působnost a postavení, než se stabilizovaly jeho vztahy s Dopravním podnikem, než si sám vyjasnil koncepci rozvoje integrované dopravy a než jeho činnost přinesla první pozitivní výsledky.

Ještě v roce 1994 byly zavedeny další dvě linky městské dopravy vedené za hranice města – 354 a 357 do Ůnětic a Hostovic provozované za stejných podmínek, jako linky zavedené v roce předcházejícím. Významné bylo další rozšíření smlouvy s Českými drahami o přepravu mezi stanicemi a zastávkami na celém území města. V průběhu roku uzavřel ROPID i první smlouvy s dopravci mimo Dopravní podnik na provozování některých autobusových linek na území města (dosud tyto smlouvy uzavíral DP) a uzavřel i důležitou smlouvu o zajišťování městské hromadné dopravy s DP.

Rok 1995 znamenal několik významných změn v IDS. V autobusové dopravě bylo koncepčně již definitivně opuštěno jeho pojetí v souběhu linek několika dopravců a vzájemného uznávání jízdních dokladů. Byl tak potvrzen vývoj posledních let v zavádění samostatných linek IDS se snahou o následně komplexní plošné zajištění určitého území. Financování provozu těchto linek bylo nadále prováděno z více zdrojů – městských, státních (prostřednictvím okresních úřadů) a obecních. V tarifní oblasti bylo vytvořeno vnější tarifní pásmo pro příměstskou dopravu a zavedeny dodatkové kupóny k předplatitelným jízdenkám pražské MHD pro jízdy přes hranici pásma. Na existujících linkách bylo toto jízdné zaváděno postupně v závislosti na platnosti příslušných smluv, v relacích linek 351 a 352 byla současně zrušena platnost předplatitelných jízdenek na souběžných linkách jiných dopravců. Jízdenky pro jednotlivou jízdu zatím platily vždy na celých linkách.

Se změnou pojetí podoby IDS se zrychlil jeho rozvoj a bylo zavedeno několik dalších autobusových linek. S ohledem na předpokládaný vyšší počet těchto linek v blízké budoucnosti a naopak nepřekročení počtu vnitroměstských linek nad 299, se začalo používat číslování od začátku číselné řady 300 – jedna z nových linek do Chýněce byla označena jako 301.

Dne 25. července 1995 se uskutečnilo první výběro-



Foto: Petr Malík

ské hromadné dopravy vznikly jako samostatné a izolované provozy pro zabezpečení místní dopravy ve městech a jejich aglomeracích, technicky jako koněspřežné, parní či elektrické dráhy. Od zavádění prostředků motorové trakce byly pak jejich sítě doplňovány dopravou autobusovou. Provozovateli městské hromadné dopravy či vlastníky jejich podniků byla buď přímo města nebo jejich iniciativou vzniklé soukromé společnosti (často vzhledem k elektrické trakci šlo o společnosti elektrárenské). Po znárodnění dopravy z nich byly vytvořeny tzv. komunální podniky, později podniky, řízené územními národními výbory. Silniční autobusová doprava byla provozována od svého vzniku převážně soukromými dopravci, stáť do jejího řízení vstupoval v oblasti legislativy a dokonce ji sám provozoval v různém rozsahu prostřednictvím pošty či železnice. Její plně zestátnění bylo provedeno v roce 1948 a přes četné reorganizace se po převážnou část období do roku 1989 jednalo o národní podniky ČSAD řízené z úrovně tehdejších krajů. Zhruba na přelomu padesátých a šedesátých let došlo k direktivnímu centrálnímu vymezení působnosti silniční dopravy ČSAD proti dopravě provozované městskými podniky. Městské dopravní podniky zůstaly zachovány v městech s existující elektrickou dopravou, kde autobusová doprava byla v této době pouze doplňková a jejich územní obvod omezen prakticky výhradně na správní hranice těchto měst (i když bychom jistě našli výjimky); na ostatním území stáť pak působily výhradně podniky ČSAD.

Po více než třicet let tak probíhal zcela oddělený vývoj městské hromadné dopravy proti ostatní silniční autobusové dopravě na celém území republiky, a to ve sféře organizační, legislativní, tarifní, ekonomické a samozřejmě i provozní. To platí pochopitelně i pro území hlavního města Prahy, která navíc, ač měla působnost a postavení kraje, neměla svůj podnik ČSAD pro osobní dopravu. Zcela samostatný byl vždy vývoj dopravy železniční.

Autobusové linky pražské městské hromadné dopravy běžně zajišťovaly dopravu za hranicemi města v období první republiky. Za okupace a po ní však pře-



Foto: Jan Šurovský

vé řízení na dopravce regionální autobusové linky. Na jeho základě zahájila 18. září 1995 provoz linka 360 do Trnové, provozovaná Martinem Uhrem.

### Vznikají nová tarifní pásma

Vnější tarifní pásmo bylo zavedeno i na tratích Českých drah a znamenalo rozšíření možnosti využívání osobních vlaků o 16 stanic a zastávek ve vzdálenosti cca 7 km za hranicemi města na předplatní jízdenky s doplatkovým kupónem. Hned od začátku dalšího roku byl tento počet dále a podstatně rozšířen zvýšením počtu vnějších tarifních pásem na čtyři. Na území města byla vytvořena pro regionální autobusové linky a tratě ČD 2 pásma – kromě tzv. pásma „P“, které obsahuje všechny linky metra, tramvají a vnitroměstských autobusů řad 100 a 200 i další pásmo „0“ (nula) bez dojezdové. Současně byly zavedeny pro všechna 4 vnější pásma kupóny k předplatním jízdenkám, platné pouze na tratích ČD.

Další fundamentální podmínka možnosti rozvoje systému, pro který se v té době ustálil název Pražská integrovaná doprava – PID, byla naplněna zavedením nového elektronického odbavovacího systému, který umožnil zavedení přestupného tarifu s časovým omezením. Od 1. června 1996 tak na autobusových linkách řady 300 platí pásmové jízdenky pro jednotlivé jízdy. Vytvoření vícepásmového jízdného umožnilo zavedení dalších linek do vzdálenějších obcí – PID tak dosáhla kromě obcí okresů Praha–východ a Praha–západ nově do okresů Beroun a Mělník. Předplatní jízdenky, platné ve vlacích ČD i na regionálních autobusových linkách, se používají s kmenovými listy MHD (vydávány DP), platí však i samostatně, tj. bez kupónu MHD pro cesty začínající i končící mimo Prahu nebo pro cesty končící v dojezdovém pásmu Prahy. Jízdenky pro jednotlivou jízdu prodávali na regionálních linkách za hranicemi města řidiči, a to buď jako předem vytištěné, nebo pomocí elektronických pokladen. Do systému PID byly nově zahrnuty i první dvě autobusové linky, v tomto systému označené

314 a 315, které vůbec nezasahují na území města (a nejsou v právním smyslu linkami městské hromadné dopravy) a tvoří napajče železniční dopravy k trati 171 ČD. V PID začali působit další dopravci, a to jak ti, kteří již provozovali některé městské autobusové linky, tak i další. Po změně odbavovacího systému byla zkušebně zavedena možnost používání jízdenek pro jednotlivou jízdu, označených v předcházejícím dopravním prostředí, pro cestující vlaky ČD na trati 171 v úseku mezi Prahou hl. n. a Černošicemi.

Změnou odbavovacího systému a zavedením vícepásmového provozu byl prakticky dovršen principiální vývoj celého systému, který se v dalších letech rozvíjel spíše kvantitativně. Současně byly vytvořeny i předpoklady pro nalezení vhodnějšího systému financování provozu a dělbu tržeb, který byl pak upraven od začátku roku 1997 s úplným oddělením městských a regionálních linek.

### Do dalších okresů

Další důležitější událostí ve vývoji PID uvedeme již jen ve stručnosti. Od 1. září 1997 regionální autobusová linka (prodloužená 330) poprvé vjíždí na území okresu Příbram a koncem roku již autobusy PID obsluhují kromě Prahy celkem 68 samostatných obcí (i když některé jen na části jejich území). Od 24. května 1998 je novou linkou č. 319 obslužena i část území okresu Kladno a provoz integrované dopravy v tomto roce zajišťuje kromě DP i 7 dalších autobusových dopravců, jejichž linky (včetně devíti nově zavedených) obsluhují již 83 obcí; v tomto počtu nejsou obsaženy obce, obsluhované ze zastávek drážní dopravy ČD. Od 1. května 1998 jsou do tarifního systému PID zapojena parkoviště systému P+R u vybraných stanic metra. Toto opatření mělo sloužit k omezení jízdy osobních vozidel do centra města. I když se jedná o relativně malé množství vozidel, parkoviště P+R byla od počátku velmi silně využívána a plnila tak svůj účel; proto byl v dalších letech jejich počet i počet parkovacích míst zvyšován.

Po rozšíření možnosti používání předem označených jízdenek pro jednotlivou jízdu i na trati ČD 221 v úseku Praha hl. n. – Strančice v roce 1999 byla v tomto traťovém úseku jako první v síti ČD zavedena od 24. ledna 2000 úplná tarifní integrace, spočívající ve vybavení všech stanic a zastávek elektronickými označovacími jízdenkami pro jednotlivou jízdu. Vlaky ČD za tarif PID tak mohou nyní využívat všichni cestující nejen v kombinaci s dalšími dopravními prostředky. Od 28. května 2000 byl takto vybaven i úsek Praha – Řevnice na trati 171 a konečně v minulém roce úsek Praha – Poříčany trati 011. S úpravou tarifu od začátku roku 2000 byl počet vnějších tarifních pásem formálně rozšířen o jedno na celkový počet pět. Věcně byl

do 5. pásma od 28. května 2000 zapojen úsek trati 210 Mokrovraty – Dobříš, v roce 2001 i úsek Čerčany – Sáza – Černé Budy (212). V současné době tak je do PID zapojeno již 200 železničních stanic a zastávek, z toho 43 na území Prahy a 157 v příměstské oblasti – v okresech Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Mělník, Nymburk, Praha–východ, Praha–západ, Příbram.

Vysoké tempo si zachovalo i další plošné rozšiřování obsluhovaného území a tím i zvyšování počtu autobusových linek. Až na několik málo výjimek jsou do systému zapojeny všechny obce příslušející do 1. tarifního pásma. Kromě okresů Praha–východ a Praha–západ, na jejichž území integrační proces logicky začal, zasahují regionální autobusové linky téměř do všech okresů Středočeského kraje s nimi sousedících (s výjimkou Nymburka). V roce 2000 byly přečíslovány vnitroměstské školní linky z číselné řady 400 na 550, aby se uvolnila další číselná kapacita pro linky regionální, jejichž počet se již blížil jednomu stu. Nyní je již provozováno 114 regionálních linek, z nichž 83 má výchozí zastávku na území Prahy a provoz 22 z nich zajišťuje Dopravní podnik. Kromě toho je provozováno 31 linek dalších, které se nedotýkají pražského území. Z nich je jedna linka městské hromadné dopravy v Brandýsi nad. Labem–Staré Boleslavi (378, plným označením 288 378), ostatních 30 je ve smyslu platných právních předpisů linkami veřejné linkové dopravy, která není městskou hromadnou dopravou. Na zajišťování jejich provozu se kromě Dopravního podniku podílí dalších 10 dopravců v počtu od jedné (ČSAD Benešov, a. s.) do 26 (ČSAD Vršovice, a. s.).

### Co přinesla Pražská integrovaná doprava

Za deset let provozu prokázal systém Pražské integrované dopravy nesporně svoji potřebnost. Jednoznačně splnil to, co se od něho dalo reálně očekávat: pomohl k zastavení poklesu počtu přepravovaných osob veřejnou dopravou, k němuž docházelo každoročně zejména v první polovině devadesátých let v městské i příměstské dopravě. Dále přispěl k celkové racionalizaci dopravy, na kterou vynakládají jak stát, tak i obce a města ohromné finanční prostředky, a to odstraněním fyzických souběhů městské a příměstské dopravy a zvýšil zájem cestujících o používání kolejové železniční dopravy s příznivými dopady na lokální stav životního prostředí. Umožnil zapojení soukromých dopravců ve funkci, která je pro ně optimální. Dopravnímu podniku hl. m. Prahy pak pomohl k účelnému nasazení dopravních kapacit na území regionu při stagnaci či poklesu dopravních výkonů na území města. Lze snad proto vyslovit přání, aby se celý systém v další desítky let rozvíjel stejně úspěšně jako dosud, a to i v nových podmínkách při spolupráci se Středočeským krajem.

Ing. František Prošek, Mgr. Pavel Fojtík

## Představenstvo projednalo

Od uzávěrky prosincového čísla proběhla dvě jednání představenstva naší společnosti. Na programu byla 3. a 17. prosince a členové vrcholného orgánu naší společnosti projednávali zejména následující body:

**Problematika majetkoprávního vypořádání.** Představenstvo schválilo další výkupy pozemků v souvislosti s prodloužením tratě A k hostivařskému depu.

V souvislosti s výstavbou tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov představenstvo projednalo a následně zamítlo žádost jednoho z vlastníků nemovitostí dotče-

ných stavbou uvedené trati, aby Dopravní podnik zaplatil daň z převodu nemovitosti.

**Změna stanov společností s kapitálovou účastí naší společnosti.** Představenstvo v působnosti valných hromad společností s kapitálovou účastí Dopravního podniku (Pražská strojírna, a. s.; Inženýring dopravních staveb, a. s.; SPŠD, SOU a U, a.s.) projednalo změnu stanov uvedených společností v souvislosti s novelou Obchodního zákoníku.

V návaznosti na předchozí bod se členové vrcholné-

ho orgánu naší společnosti zabývali úpravami stanov naší společnosti, které budou předloženy na jednání Rady hl. m. Prahy v působnosti valné hromady Dopravního podniku.

**Informace o potřebě obnovy vozového parku Dopravního podniku do roku 2010.** Členové představenstva vzali po důkladné analýze na vědomí materiál o potřebě obnovy vozového parku naší společnosti do roku 2010.

–red–

## Jak probíhá kolektivní vyjednávání pro rok 2002?

V současné době probíhá na všech odštěpných závodech a na ředitelství naší akciové společnosti kolektivní vyjednávání v souladu se Zákonem o kolektivním vyjednávání, se Zákonem o zaměstnanosti, se Zákonem o mzdě, odměně za pracovní pohotovost a o průměrném výdělku a především v souladu se Zákonem práce ve znění novel. Výsledkem těchto jednání budou uzavřené kolektivní smlouvy jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství naší společnosti pro rok 2002. Tyto kolektivní smlouvy budou jako právní dokument řešit pracovní vztahy dvou sociálních partnerů – zaměstnavatele a zaměstnanců, zastoupených příslušnou odborovou organizací.

Předtím, než budou jednotlivé kolektivní smlouvy pro rok 2002 uzavřeny na jednotlivých odštěpných závodech a ředitelství společnosti, probíhá kolektivní vyjednávání

mezi vedením naší společnosti a Radou předsedů závodních výborů odborových organizací Dopravního podniku.

Kolektivní vyjednávání probíhá již od 28. listopadu 2001 a programem jednání je plnění mzdové dohody uzavřené v roce 2001 a mzdový vývoj v roce 2002. Pro mzdový vývoj v roce 2002 se na této úrovni projednává návrh pravidel pro stanovení plánu objemu mzdových nákladů v roce 2002. Pravidla pro stanovení objemu mezd v roce 2002 by měla v sobě zahrnovat především objem vyplacených mzdových prostředků v letošním roce. K tomuto vyplacenému objemu se dohodne procentuální nárůst pro rok 2002 a nově vytvořený objem mezd pro rok 2002 mohou případně ovlivňovat dopravní výkony, změna počtu zaměstnanců a mimořádné činnosti, které budou působit v roce 2002.

V průběhu jednání, která proběhla v měsíci listopadu a prosinci letošního roku, byl původní požadavek Rady předsedů odborových organizací na nárůst objemu mezd pro rok 2002 vzážen a poté snižen na nárůst mezd ve výši 10 %. Tento nárůst zdůvodňuje Rada předsedů s ohledem na očekávaný nárůst inflace v roce 2002 a především na základě nových informací o prognóze vývoje mezd v roce 2002, především v hlavním městě Praze. Proti tomuto požadavku předkládá vedení společnosti, na základě svých ekonomických možností, prozatím nabídku nárůstu mezd ve výši 5 %. Další jednání o této problematice budou probíhat i v měsíci lednu 2002 tak, aby jejich výsledkem mohla být vzájemná Dohoda o mzdovém vývoji pro rok 2002.

Ing. Pavel Pitra, zaměstnanec odbor ředitelství

vydaného Evropskou komisí:

1

## Kapitola I – Rámec působnosti a definice

**Článek 1** definuje rámec působnosti a cíle nařízení.

**Článek 2** vysvětluje, že Nařízení nenahrazuje žádné z povinností, kterým úřady podléhají již dnes na základě směrnic pro veřejný trh 92/50 a 93/38.

**Článek 3** definuje základní pojmy.

## Kapitola II – Zajišťování kvalitní osobní veřejné dopravy

**Článek 4** potvrzuje přístup Nařízení, zaměřený na obecní zájem, ustanovením pojmu přiměřená veřejná doprava a požadavkem na úřady, aby tento cíl garantovaly, aniž by se omezoval dopad specifických norem členskými státy již zavedených. Ať bude metoda, pomocí které se členské státy rozhodnou regulovat a financovat veřejnou dopravu jakákoliv, tento článek garantuje, že **bude věnována pozornost kvalitě poskytované služby.**

## Kapitola III – Smlouvy o veřejné službě

**Článek 5** zavádí jako obecné pravidlo, že **zásahy úřadů do sektoru veřejné dopravy budou mít podobu smluv o veřejné službě.** Jediná výjimka je tam, kde úřady stanoví minimální kritéria pro provozování veřejné dopravy v souladu s článkem 10.

**Článek 6** stanovuje, že **smlouvy o veřejné službě by měly být normálně udělovány cestou výběrových**

# MHD ve světle nové evropské dopravní politiky – II

**řízení.** Definuje některé důležité aspekty, jež mají smlouvy o veřejné službě obsahovat a **omezuje jejich normální délku platnosti na 5 let.**

**Článek 7** definuje případy, ve kterých mohou příslušné úřady udělovat smlouvy o veřejné službě přímo určenému provozovateli.

**Článek 8** definuje zjednodušenou konkurenční proceduru založenou na srovnávání kvality.

**Článek 9** definuje mechanismy umožňující příslušným úřadům kontrolovat koncentraci poškozující trh a ochraňovat zaměstnance v případě změny provozovatele.

## Kapitola IV – Minimální kritéria pro provozování veřejné dopravy

**Článek 10** obsahuje podmínky použitelné, když úřady definují minimální kritéria, která všichni provozovatelé musí respektovat a obzvláště, když si úřady přejí kompenzovat náklady, které z nich provozovatelům vznikají.

## Kapitola V – Procedury

**Článek 11** garantuje, že úřady nemusí oznamovat

kompenzace z tohoto nařízení.

**Článek 12** definuje základní procedurální požadavky pro výběrová řízení a pro srovnávání kvality.

**Článek 13** definuje kritéria vztahující se na transparentnost, inspirovaná kritérii uvedenými v nařízení (EHS) č. 1191/69.

**Článek 14** žádá na členských státech připravit procedury pro možnost odvolání se.

**Článek 15** se týká odděleného účetnictví.

## Kapitola VI – Konečná ustanovení

**Článek 16** zachovává pravidla EU zabezpečující, že nebudou vypláceny příliš vysoké kompenzace; tato pravidla zahrnují kompenzace nákladů vynakládaných na uspokojování minimálních kritérií a jsou rovněž použitelná v případech, když smlouva nebyla udělena ve výběrovém řízení.

**Článek 17** stanovuje přechodné období 3 let, které může být prodlouženo na 6 let tam, kde období zpětného splácení investic do kolejové infrastruktury přesahuje 3 roky.

Ing. Milan Houfek

## Zpráva č. 240

### Návrh Evropské komise týkající se zadávání smluv na poskytování veřejných služeb: Usnesení přijaté Evropským parlamentem po prvním čtení

Vážený pane, vážená paní

V naší Zprávě č. 239 jsme uvedli analýzu hlasování v Evropském parlamentu na zásadním zasedání dne 14. listopadu 2001.

V této Zprávě se pokusíme uvést řadu připomínek k rozhodnutí Parlamentu. Především bylo zachováno, že toto rozhodnutí se stane evropským zákonem. Zda k tomu dojde a jaký bude postup, to bude uvedeno v další Zprávě, jakmile budeme mít podrobnější informace, zejména o tom, jak bylo rozhodnutí přijato členskými státy.

Nejdůležitější rozhodnutí obsažená v Legislativním usnesení z 14. listopadu 2001 jsou tato:

**1.** Nařízení bude platit pouze pro osobní dopravu na krátké vzdálenosti. Definicí toho, co je míněno dopravou na krátké vzdálenosti, lze pravděpodobně získat z definic stanovených v německé legislativě. Znamená to dopravní službu, která je zpravidla provozována na vzdálenost nepřesahující 50 kilometrů, a která obvykle přepravuje cestujícího ne déle než jednu hodinu. Zda je rozhodnutí Parlamentu odpovídající, zůstává pochybností, protože v členských státech mohou být různé dopravní služby, které jezdí na delších linkách, a přesto mají charakter služby v obecném zájmu. Jejich právní klasifikace nadále zůstává otevřenou otázkou. Mělo by se na tyto služby přímo vztahovat Nařízení 1191/69 nebo Evropská smlouva?

**2.** Přípustná doba trvání smlouvy byla prodloužena na maximálně 8 let pro autobusové služby a 15 let pro kolejové služby. Byl tedy přijat odpovídající požadavek některých našich členů.

**3.** Klíčová změna, kterou Evropský parlament realizoval k návrhu Komise, se vztahuje k právu regionálních a místních orgánů (kompetentních orgánů) rozhodnout ve prospěch poskytování vlastních služeb nevyžadujících soutěž nebo ve prospěch výběru dopravce na základě výběrového řízení (Článek 6 a). V závislosti na jistých podmínkách může tedy kompetentní orgán poskytovat dopravní služby sám nebo se svými vlastními podniky. V úzkém smyslu by vlastní služby znamenaly poskytování služeb částí administrativního orgánu, která od něj není právně oddělena. Na druhé straně, vlastní podniky kompetentních orgánů jsou podniky, v nichž kompetentní orgány uplatňují dominantní vliv, a podniky spojené s takovými podniky prostřednictvím dominantního vlivu (zřetel vztahující se k zákonu o konkurenci/zákonu o podnikových skupinách).

Podmínky vztahující se k vlastním službám nevyžadujícím soutěž zahrnují mnoho běžných jevů, například rozhodnutí učiněné demokraticky legitimním zastupitelským orgánem. Požadavek, že dopravní aktivita musí být činnost vykonávaná bez záměru vytvořit zisk, by mohl mít zásadní důležitost.

Otázka, která zde vyvstává, je, zda by z daňového hlediska byl konglomerát veřejné služby ještě možný.

Podnik využívaný kompetentním orgánem k poskytování vlastních služeb se nesmí účastnit výběrových řízení na dopravní služby. To platí pro zadání „vlastním“ orgánem na základě soutěže a také pro zadání jinými orgány mimo „vlastní“ území zadávajícího orgánu. To je jedna z „recipročních klauzulí“, ke kterým se bude muset přistoupit později.

Bude se muset blíže zvážit vztah mezi vlastními službami a dalšími ustanoveními Nařízení.

Dokonce i v případě vlastních služeb existuje závazek regulovat na smluvním základě vztah mezi kompetentním orgánem a provozovatelem dopravní služby. Je to proto, že text nestanoví výslovně omezení Článku 5, zatímco právo na vlastní služby (Článek 6a) je systematicky zařazeno po smluvním požadavku (Článek 5 a 6) a před výjimečné okolnosti nutné pro to, aby se upustilo od výběrového řízení (Článek 7 a 8). To znamená, že i v případě vlastních služeb musí být dopravní služba a hodnotné protiplnění specifikovány způsobem, který je právně vynutitelný. To je zejména důležité pro veřejné spolufinancování, protože musí být regulováno smluvně, pokud si kompetentní orgán nepřeje využít kompenzačního ustanovení podle Článku 10. Současně se musí věnovat péče tomu, aby se zajistilo, že částka spolufinancování je uzpůsobena nákladům efektivního managementu a odpovídající kvalitě i v případě vlastních služeb (neomezená aplikace Článku 16, omezení pomoci na hodnotu dopravní služby podle Článku 6 a, nově). Takže v každém případě by musel být vytvořen vztah zákazník/poskytovatel, kdy by byly kontrolovány závazky poskytování služby a faktury, a v případě nutnosti by docházelo k penalizaci. Vztah cena–výkon by se stal transparentní a byl by vytvořen podle porovnání se službami zadanými na základě soutěže. Pokud by se v této souvislosti ukázalo, že vlastní služby se uskutečňují za vyšší náklady než zadání uskutečněné na základě soutěže, byl by značný tlak na to, aby se přešlo k výběrovému řízení.

Podle národního práva v členských státech bude muset být učiněno rozhodnutí, zda výběr povolený v Nařízení mezi vlastními službami a zadáním založeným na výběrovém řízení je kompatibilní s národním právním systémem. To by mohlo být pochybné v případech, kdy spolufinancovaná osobní doprava bude muset být popsána jako běžná ekonomická aktivita uskutečňovaná firmami. Podle takového systému by se mohlo s komunálním podnikem jednat stejným způsobem jako se soukromou firmou.

V souvislosti se svobodou výběru a vlastními službami by se také mělo zdůraznit, že text přijatý Evropským parlamentem by vyústil v téměř úplnou povinnost výběrového řízení v případě všech spolufinancovaných kolejových dopravních služeb na krátké vzdálenosti. V případě služeb, které jsou obecně poskytovány regionálními společnostmi, včetně národních železničních podniků, existuje velmi zřídka, pokud vůbec existuje, vztah mezi kompetentním orgánem a dopravcem, který by odůvodňoval vlastní služby.

**4.** Parlament výrazně zvýšil možnosti upuštění od výběrového řízení (Článek 7). To se vztahuje na jednodušší přímé zadávání služeb metra a tramvají, zvýšené mezní hodnoty a zejména užívání porovnání kvality místo výběrového řízení v případě spolufinancování způsoby jinými než na smluvní bázi (Článek 8 spojený s Článkem 10). Ty stanoví, že porovnání kvality je také možné v případě zadání několika tras s obratem až do 3 milionů EUR. Byl také rozšířen rozsah možností financování podle Článku 10. Zahrnuje to kompenzaci za tarify stanovené orgánem mimo rámec

smlouvy a za harmonizaci tarifů z důvodu integrace dopravních služeb. Byl odstraněn limit 20% stanovený v Článku 10. Tyto zvýšené možnosti financování na nesmluvní bázi výrazně zvyšují rozsah Článku 8, který nesmí být zvolen, pokud je služba nebo služby (skupina linek) financována na smluvní bázi.

Všechny tyto dodatečné možnosti týkající se odchýlení se od principu zadávání smluv na základě soutěže budou realizovatelné za předpokladu, že pravidla obsažená v Nařízení budou mít přednost před obecným evropským právem o udělování smluv. Parlament rozhodl o této přednosti a teprve se uvidí, zda bude právně obhajitelné. Je známo, že nároky na tuto otázku jsou v Komisi rozdílné.

**5.** Na několika místech je stanoveno, že podnik, kterému byla udělena „výhoda“ výjimky ze základního principu zadávání smluv na základě výběrového řízení, musí na oplátku přijmout omezení své účasti ve výběrovém řízení na dopravní služby v jiném místě:

– Článek 7, odst. 6 a (nový): Dopravci, kterým byly přímo zadány dopravní služby s hodnotou nižší než mezní hodnoty (Článek 7, odst. 5) se nesmí účastnit výběrového řízení na zadání dopravních služeb. Totéž platí pro podniky, které jsou „přímo či nepřímou kontrolou“ takovými dopravci.

– Článek 7, odst. 6 b (nový): Dopravci, kterým byly přímo zadány dopravní služby (metro či tram), a kterým je poskytnuta finanční kompenzace, se nesmí účastnit výběrového řízení na zadání dopravních služeb.

– Článek 17, odst. 1a (nový): Podnik, který neposkytuje výhradně dopravní služby na základě výběrového řízení, se nesmí účastnit výběrového řízení na dopravní služby v jiných členských státech. Zjevně zde také platí zřetel vztahující se na podnikové skupiny.

Všechna tato omezení znamenají, že je diskutabilní, zda přímé zadání dopravci dopravní služby pouze výhody. Musí se na to též pohlízet v kontextu, v němž po vypršení smlouvy může kompetentní orgán z různých důvodů (např. politických nebo finančních) změnit svůj názor na přímé zadání nebo výběrové řízení.

**6.** Parlament rozšířil ustanovení o ochraně pro zaměstnance (Článek 9, odst.3) do té míry, že konkurence na základě odlišných personálních nákladů by byla ve skutečnosti nemožná. Podle revidovaného Článku 9 (3) musí orgány (!) při zadávání dopravní služby požadovat, aby nový dopravce převzal zaměstnance bez ohledu na potřebu dopravce a musí jim zaručit alespoň stejná práva včetně těch vztahujících se k platbě. V členských státech, v nichž jsou podmínky zaměstnání, včetně platů, organizovány na základě samostatných smluv mezi sociálními partnery, vyvolá rozhodnutí Parlamentu značná omezení na základě ústavního práva. Jeho kompatibilita s Evropskou smlouvou se zdá též pochybná.

Mnohé rozporu a právně neurčitě části rozhodnutí Evropského parlamentu nebyly odstraněny, protože – i přes své vlastní pochybnosti – si členové byli jisti, že bude druhé čtení, během kterého mohou mnohá rozhodnutí (která byla posuzována spíše jako politický signál) být napravena.

S pozdravem

Klaus–J. Meyer

# O co se stará technický úsek o. z. Metro?

Chceme-li popsat činnost stávajícího technického úseku (11 200) odštěpného závodu Metro, musíme se vrátit na začátek roku 2000, tj. do doby, kdy vznikl technický úsek v současné podobě, protože do konce roku 1999 existoval technický úsek poněkud jinak. Jeho náplní byla celopodniková působnost v technické oblasti, odpovědnost za energetické a vodní hospodářství, aplikace zákona o drahách, aplikace stavebního zákona, jednání s Drážním úřadem a dalšími nadřízenými organizacemi, odpovědnost za bezpečnost a ochranu zdraví při práci a odpovědnost za dodržování smluvních vztahů s externími organizacemi.

V této době existovala služba vozového hospodářství, jejíž hlavní náplní byla údržba a opravy vozidel metra, dále pak údržba technologických celků v jednotlivých depech a opravárenské základně Metra a údržba všech obráběcích strojů v celém o. z. Metro.

K 1. lednu 2000 byl původní technický úsek rozdělen tak, že část technická, energetiky a vodního hospodářství byla sloučena se službou vozového hospodářství, a tak vznikl nový technický úsek. Část původního technického úseku byla pak převedena na službu staveb a tratí a do úseku ředitele.

Sloučením služby vozového hospodářství a technického úseku vznikl současný technický úsek, který je výkonnou jednotkou v oblasti údržby a oprav elektrických vozů metra s legislativním pověřením pro celý o. z. Metro ve vztahu k nadřízeným orgánům.

Z hlediska rozsahu a složitosti činností technického úseku je organizační členění na odbory a provozy a dispečink vozového hospodářství.

Technickou, ekonomickou a kontrolní činnost zajišťují útvary technického úseku:

- odbor řízení jakosti,
- odbor energetiky, vodního hospodářství a ochrany životního prostředí,
- odbor ekonomický,
- odbor provozně technický,
- odbor hmotného zajištění oprav a údržby vozů,
- odbor údržby vozů.
  - provoz vozů depa Hostivař (DH), depa Zličín (DZ), depa Kačerov (DK),
  - provoz elektroniky vozů,
- odbor oprav vozů,
  - provoz oprav vozů,
  - provoz renovací a výroby náhradních dílů.

**Dispečerů dispečinku vozového hospodářství** jsou zároveň odpovědnými zástupci technického úseku. Zastupují technického náměstka s oprávněním operativního řízení všech pracovníků technického úseku ve směně. Dispečink vede nepřetržitý přehled o technickém stavu elektrických vozů metra, vyhodnocuje provoz vozidel za každý den z hlediska technologických výměn, pracovních zmetků, nehod a podobně. Na tomto základě pak vede statistické přehledy a průběžně vypracovává informace pro technického náměstka, ředitele podniku a generálního ředitele. Spolupracuje s vlakovým dispečinkem a odpovědnými zástupci ostatních služeb a dopravního úseku při řízení provozu metra i při řešení mimořádných událostí.

**Odbor řízení jakosti** provádí komplexní zkoušky elektrických vozů metra po opravě P5 po stránce elektrické, pneumatické a mechanické. Po skončení oprav P5 zajišťuje zkušební jízdy vozů metra a v případě úspěšně

zkušební jízdy pak vozy předává odboru údržby vozů. Od odboru oprav vozů a provozu vozů depa Hostivař přejímá vozy po opravě P3, P4. Řeší reklamace na dodávky náhradních dílů a ostatních součástí a komponentů. V rámci revize vozů provádí výkon defektoskopické kontroly vybraných dílů vozů metra a o této kontrole vede provozně technickou dokumentaci. Na elektrických vozích provádí revize určených technických zařízení elektrických.

**Odbor energetiky, vodního hospodářství a ochrany životního prostředí** zajišťuje pro řádné plnění hlavních úkolů o. z. Metro plynulé zásobování elektrickou energií, teplem, plynem a vodou a odvádění odpadních vod a odpovídá za ochranu životního prostředí v rámci o. z. Metro.

Má odpovědnost za hospodárné využívání všech medií a za dodržování platné legislativy v oblasti energetiky a ochrany životního prostředí.



Setkání tří generací (570)

Odštěpný závod Metro je v současné době největším odběratelem médií v Praze. Přestože odebíraná média v objemu přes 400 milionů korun za rok slouží především k zajištění vlastního provozu, rozsáhlá obchodní vybavenost staví o. z. Metro i do role významného dodavatele médií (tržby přes 40 milionů Kč za rok). Odbor je gestorem všech smluv uzavřených na nákup a prodej médií. V oblasti ekonomické je náplní odboru odpovědnost za plán spotřeb, náklady a tržby za média.

**Odbor ekonomický** organizuje a zajišťuje ekonomickou činnost, tj. zpracovává rozpočet nákladů a výnosů, kontroluje a vyhodnocuje plnění hospodářského výsledku. Pro vlastní výrobu a renovaci náhradních dílů a přípravků vypracovává kalkulační listy, sleduje stav rozpracovanosti výroby náhradních dílů, eviduje náklady na nedokončenou výrobu. Zajišťuje, organizuje, vede evidenci potřebné výuky a školení, včetně evidence periodických a jiných zdravotních prohlídek vyplývajících z příslušných zákonů a vyhlášek. Kromě toho spolupracuje s odborem hmotného zajištění oprav a údržby vozů na

plánu MTZ, jeho následné kontroly a potřebných úpravách.

**Odbor hmotného zajištění oprav a údržby vozů** koordinuje tvorbu plánů spotřeby jednotlivých nákladových středisek technického úseku a na jejich základě vytváří plán spotřeby, plán MTZ a plán nákladů na materiál pro celý technický úsek. Zabezpečuje, v souladu s plánem spotřeby a s ohledem na vývoj stavu zásob úseku, veškeré materiálové potřeby pro činnost všech odborů a provozů úseku. Materiálově zajišťuje provádění všech stupňů údržby, oprav a rekonstrukcí elektrických vozů metra, včetně návazných činností realizovaných jednotlivými provozy úseku.

Pro provoz renovací a výroby náhradních dílů vytváří plán vlastní výroby náhradních dílů vycházející ze spotřeby ostatních středisek úseku. V zájmu včasného a operativního zásobování potřebným materiálem, vybavení sortimentem a množstvím nářadí jsou na jednotlivých depech a opravárenské základně zřízeny provozní sklady a výdejny nářadí. Za řádný chod těchto výdejen a skladů odpovídá právě odbor hmotného zajištění.

**Odbor provozně technický** se člení na oddělení péče o hmotný a investiční majetek (HIM), oddělení nových vozů a techniky a oddělení technické. Z názvů jednotlivých oddělení pak vyplývá i v podstatě jejich činnost.

**Oddělení péče o HIM** do poloviny roku 2000 zajišťovalo údržbu a opravy strojního vybavení dep a opravárenské základny. Kromě péče o strojní a technologické vybavení patřil do náplně oddělení i provoz a údržba čističek odpadních vod a údržba obráběcích strojů s celopodnikovou působností. Vzhledem k předání těchto činností dodavatelským organizacím došlo ke změně

i v náplni oddělení ve smyslu úzké spolupráce s dodavatelskými organizacemi při tvorbě plánu běžné údržby a zejména pak při zajišťování velkých oprav, generálních oprav a modernizace technologických celků. Dále pak provádí kontrolu plnění smluv s dodavateli včetně kon-



Zkušební stavy pneumatické výzbroje vozidel

troly kvality prací. Podílí se na zpracování dokumentace pro začlenění moderních technologických zařízení do stávajících systémů a technologických souborů. Jednou z těchto akcí byla oprava osvětlení halového komplexu (hala B) v depu Kačerov a v depu Hostivař systémem

**5** Intelux. Tento systém osvětlení je rovněž proveden i v nových prostorách halového komplexu v depu Zličín. V současné době se připravuje zavedení tohoto systému do opravárenské základny.

Druhou významnou akcí byla oprava rozvodu stlačeného vzduchu v depu Kačerov, která byla vyvolána dodávkami nových vozidel typu M1 a rekonstruovaných souprav 81-71M, jejichž přístrojové vybavení vyžaduje vysokou kvalitu vzduchu a kterou nebylo možné zajistit původním vybavením. Proto byly provedeny i úpravy kompresorové stanice včetně dovybavení sušičkou vzduchu, stejné opravy bude nutné provést i v depu Hostivař a v depu Zličín v halách uvedených do provozu dříve.

Oddělení spolupracuje s ostatními odbory a provozy úseku technického i s ostatními službami na úpravách depa Kačerov, například přestavbě severního a jižního přístavku, prodloužení kolejí č. 37 a 38 na stejnou délku jako ostatní koleje s doplněním lávek umožňujících čištění celé pětivozové soupravy M1. Významně se též podílí na spolupráci s příslušnými organizacemi při dostavbě depa Zličín, zejména pak při montáži zařízení, která bude provozovat úsek technický (technická řešení, přejímky, kolaudace).

Počátkem devadesátých let dosahoval kilometrický průběh ruských vozů hodnot, při kterých by měla být provedena generální oprava vozů (GO). Bylo zřejmé, že generální oprava nezmění nic na koncepci vozů, která byla již zastaralá. Bylo proto přijato řešení nahradit staré dosluhující vozy, novými vozy modernější koncepce. Z těchto důvodů proto bylo v roce 1991 vypsané výběrové řízení na výrobu a dodávku nových vozidel pro pražské metro. Z účastníků výběrového řízení bylo vybráno konzorcium firem zabývajících se výrobou trakčních vozidel – ČKD, AEG, Siemens, SGP.

Od tohoto okamžiku bylo třeba vytvořit skupinu (útvary) zaměstnanců, která by se se problematikou spojenou s výrobou a dodávkou vozidel zabývala z hlediska budoucího provozovatele nových vozů. Postupem času z této skupiny vznikl odbor a posléze **oddělení nových vozů a techniky**, které je začleněno do odboru provozně technického. Hlavní náplní tohoto oddělení je zpracovávat technická opatření, návrhy na konstrukční úpravy a vše projednat s jednotlivými výrobci a dodavateli. Po několika letech technických a obchodních jednání byla v červenci 1998 do depa Kačerov dodána první nová souprava vozidel typu M1, čímž byla náplň oddělení rozšířena o další činnosti, a to zejména organizaci a vlastní provedení požadovaných a předepsaných zkoušek pro ověření činnosti všech uzlů vozidla s následným schválením typu vozidla M1. Zkoušky byly rozděleny na statické a jízdní. Statické byly prováděny v depu Kačerov a jízdní pak na zkušební trati depa Kačerov a tratích pražského metra. Statické zkoušky a jízdní zkoušky bez cestujících byly ukončeny koncem roku 1999 a souprava byla připravena na jízdní zkoušky s cestujícími na trati C, které byly zahájeny 27. ledna 2000 a ukončeny 5. května 2000. Současně probíhaly na čtvrté soupravě zkoušky mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA PA 135. Po vyřešení problémů zjištěných při zkušebním provozu vyřešení mohli zástupci firem Konzorcium Metro Praha v únoru 2001 podat žádost o schválení typu M1 na Drážní úřad Praha. Po ukončení správního řízení bylo v květnu 2001 vydáno rozhodnutí o schválení typu vozu M1. Schválením typu vozů M1 byla úspěšně zakončena jedna významná etapa práce zaměstnanců oddělení. Dále budou následovat práce se sledováním souprav v běžném provozu, včetně řešení problémů, které se mohou objevit, a které nebylo možné zjistit ve zkušebním provozu.

Již při rozhodnutí o nákupu nových vozidel bylo zřejmé, že jejich nákupem nemohou být vyřešeny problémy s ukončením životnosti ruských vozidel novějšího typu vzhledem ke kilometrickému průběhu. Provedení generálních oprav stejně tak jako u starších vozidel v podstatě nic neřešilo. Z tohoto důvodu byla přijata koncepce rekonstrukce (modernizace) vozidel. Škoda Dopravní technika pak v roce 1994 předložila návrh na rekonstrukci a modernizaci první prototypové soupravy. Postup pro tuto soupravu byl obdobný – technické zadání, technické podmínky, zkoušky statické a jízdní a schválení změny na drážním vozidle. Všechny tyto práce zajišťují opět zaměstnanci oddělení nových vozů. Pro

modernizované vozy (v době, kdy se článek píše) nebylo ještě vydáno rozhodnutí o změně na vozidle – probíhá poslední fáze zkoušek.

Kromě těchto dvou stěžejních akcí zajišťovalo oddělení problematiku spojenou s výrobou, dodávkou a montáží mobilních částí zabezpečovacího zařízení MATRA 135 PA pro 32 čelních vozů 81-71, pro vozy typu M1 a rekonstruované vozy ruské 81-71M. V současné době jsou před zaměstnanci oddělení úkoly na dokončení zkoušek s následným schválením změny na drážním vozidle 81-71M a úkoly spojené s dodávkami dalších sou-

jednotlivých prohlídek a oprav stanoví předpis V3/1 „Předpis pro údržbu a opravy elektrických vozů metra“. Výkonové normy mezi jednotlivými stupni údržby jsou stanoveny kilometrickým průběhem, výjimku tvoří provozní ošetření, u kterého je norma výkonu časová.

Rozsah prací pro jednotlivé druhy prohlídek a oprav je stanoven technologickými postupy. Technologické postupy pro údržbu ruských vozů byly původně vypracovány podle pokynu výrobního závodu a dostupných technologií moskevského metra. Na základě zku-



Lis pro nalisování a rozlisování kol

prav M1, s modernizací zabezpečovacího zařízení na trati A i na trati B včetně dodávek nové techniky pro bezpečový a spolehlivý chod pražského metra.

Třetím oddělením je **oddělení technické**, které kromě plnění úkolů pro technický úsek plní i úkoly s celopodnikovou působností. Je gestorem aplikace zákona o drahách a souvisejících předpisů pro technickou a technicko-provozní oblast. Koordinuje vztahy k Drážnímu úřadu v problematice určených technických zařízení. Zpracovává podklady pro ředitelství společnosti k zajištění veškerých úředních povolení týkajících se provozu metra – licence, úřední povolení, pověření a další.

S ostatními útvary podniku spolupracuje při tvorbě a aktualizaci staničních řádů a provozních řádů dep, při zpracování návrhu plánu údržby a oprav o. z. Metro, při zpracování technické části zpráv o hospodaření o. z. Metro. Svodně za odštěpný závod zpracovává „Provozně-technické údaje a výkony MHD“. Odpovídá za věcnou správnost zpracování materiálů a technických informací poskytovaných technickým úsekem ředitelství, nadřízeným i cizím organizacím včetně materiálů pro UITP a VDV. Dále odpovídá za metodiku a vyřizování zlepšovacích návrhů, vynálezů a průmyslových vzorů včetně kontroly jejich zavádění.

**Odbor údržby vozů a provoz vozů dep Hostivař, Zličín, Kačerov a provoz elektroniky vozů** jsou hlavními útvary úseku, které se starají o bezpečný a bezporuchový provoz tím, že zajišťují dokonalou a včasnou údržbu vozidel. Hlavní těžiště údržbového systému spočívá v důsledně a včas prováděných preventivních plánovaných prohlídkách. Údržba vozidel je rozdělena do tří základních skupin:

- provozní ošetření,
- periodické prohlídky a opravy,
- běžné (neplánované) opravy.

Označení a druhy jednotlivých periodických prohlídek a oprav, výkonové normy průběhu mezi jednotlivými prohlídkami a opravami, cykličnost a rozsah

šeností z provozu vozidel na pražském metru byly provedeny úpravy těchto postupů a změněny kilometrické průběhy a cykličnost oprav. Pojmenování a označení jednotlivých plánovaných stupňů oprav a jejich kilometrické průběhy platné pro ruské vozy, modernizované vozy a vozy M1 jsou uvedeny v následujících tabulkách. Pro informaci je uvedeno u ruských vozů původní i současné označení stupně údržby a střední km průběhy, u kterých je v současnosti povoleno rozmezí + 20%.

### Údržbový cyklus ruských vozů 81-71

Druh prohlídky	Označení	Norma výkonu v km	
		Původní od 1. 1. 1979	Současná
Provozní ošetření	P0	8 hodin	8-12 hodin
Technická prohlídka	P1	3 125	zrušena
Periodická prohlídka	P2	6 250	6 250
Periodická oprava	P3	50 000	—
Periodická oprava I.st.	P3	—	75 000
Vyřizovací oprava	P4	200 000	—
Periodická oprava II.st.	P4	—	150 000
Střední oprava	P5	600 000	300 000
Generální oprava	P6	1 800 000	1 200 000 *)

\*) neprovádí se, nahrazeno rekonstrukcí (modernizované vozy 81-71M)

### Údržbový cyklus modernizovaných vozů 81-71M

Stupeň údržby	Jízdní kilometry	Časová jednotka
R1	6 000 – 8 000	cca 3 – 4 týdny
R2	75 000	cca 1 rok
R3	150 000	
R4	300 000 *)	

\*) Výhledově uvažováno s průběhem 500 000 km.

## Udržovací cyklus vozů M1

Stupeň údržby	Jízdní kilometry	Časová jednotka
N0		uvádění do provozu
N1	8 000 – 10 000	1 měsíc
N2	50 000	6 měsíců
N3	100 000	1 rok
N4	200 000	2 roky
N5	400 000	4 roky
N6	800 000	8 roků
N7	1 600 000	16 roků

• bí několika let se toto úsilí službě vozového hospodářství a následně pak technickému úseku v podstatě daří, neboť s menším počtem elektrických vozů jsou zajišťovány stejné výkony. Podle evidence oprav v posledním období není žádný vůz dlouhodobě odstaven, kromě vozidel, která jsou na rekonstrukci ve Škodě Plzeň. O úspěšnosti údržby vozidel vypovídá následující tabulka, ve které jsou uváděny mimořádné události (evidované) za období 1995 – 2000 a je možné říci, že počet mimořádných událostí je v podstatě stabilní co do výskytu závad, z nichž je bohužel největší počet zaviněn nefunkčností dveří.

• zkoušení, včetně provedení ověřovací jízdy na zkušební trati. Toto byl stručný popis, ze kterého pak vyplývají v podstatě náplně dalších útvarů odboru oprav vozů, provozu oprav vozů a i provozu renovací a výroby náhradních dílů.

• Útvar odboru oprav vozů operativně řídí a koordinuje výrobní opravárenské kapacity opravárenské základny, zpracování čtvrtletních plánů v oblasti opravárenské činnosti, vede agendu udržovacích dokladů k vozům metra. Pro střední opravu je zpracován tímto útvarem technologický postup na opravu P5 a současně technologické postupy pro opravy jednotlivých uzlů vozidla, útvar odpovídá za správnost, aktualizaci a dodržování technologických postupů a současně navrhuje změny opravárenské technologie a zpracovává je do technologické dokumentace. Navrhuje a zpracovává konstrukční a výrobní dokumentaci pro výrobu a renovace náhradních dílů nebo jejich konstrukční úpravy. Úzce spolupracuje s odborem hmotného zajištění oprav a údržby vozů a odborem ekonomickým při tvorbě plánu spotřeby náhradních dílů materiálů pro zajištění oprav P5.

• Kromě agendy týkající se oprav P5 vede agendu technologických postupů GO dvojkolí v rozsahu opravy P6. V současné době vykonává činnosti spojené s opravami podvozků pro modernizované soupravy 81–71M.

• V lednu 1997 vydala Česká inspekce životního prostředí dodatečný souhlas s umístěním a povolením stavby „Opravná zařízení metra“ s podmínkou, že lakovny a mycí zařízení musí splňovat emisní limity pro nové zdroje znečišťování. Pro mycí stroj součástek do 31. října 1997 a pro lakovny do konce roku 1998. Z tohoto rozhodnutí vyplynulo pro tehdejší službu vozového hospodářství hned několik problémů k urychlenému řešení, neboť obě tato zařízení ovlivňují provádění oprav P5. Nabízelo se řešení – nová zařízení nebo změna technologických postupů. Mytí součástek na ultrazvukové čističce EUC-02 bylo ukončeno v říjnu 1997 a v období listopad až prosinec byl nainstalován nový mycí stroj STAR MCL/OS, ve kterém je používán ekologický mycí prostředek bez vlivu na životní prostředí. Pro lakovny byla zvolena varianta se změnou technologie, tj. že na vybrané celky a díly se začaly používat vodou ředitelné nátěrové hmoty, neboť rekonstrukce lakoven tak, aby vyhovovaly emisním limitům, by si vyžádala značné investiční náklady. Z tohoto důvodu bylo v lakovnách postupně omezováno používání rozpouštědlových nátěrových hmot a byl uskutečněn přechod na vodou ředitelné nátěrové hmoty, popřípadě byly použity jiné nátěrové hmoty s nízkým obsahem rozpouštědel.

• Provoz oprav vozů je vlastním realizačním útvarem středních oprav P5, oprav dvojkolí v rozsahu P6 i oprav podvozků pro rekonstruované soupravy pro Škodu Plzeň.

• Provoz renovací a výroby náhradních dílů plní úkoly související s výrobou a renovací náhradních dílů pro vozy metra, výrobu přípravků a nestandardních zařízení pro údržbu a opravy vozů metra. Odpovídá za dodržování podmínek Drážního úřadu vyplývajících z oprávnění ke svařování a opravám kolejových vozů.

### Závěr

• Z uvedeného článku je vidět rozmanitost náplně technického úseku – od technicko-administrativních prací až po vysoce technicky specializované práce související se zaváděním nové techniky.

• Do budoucnosti musí technický úsek i nadále zajišťovat bezchybný chod všech svých útvarů tak, aby byl zajištěn provoz pražského metra ke spokojenosti cestujících veřejnosti. Kromě stávajících úkolů stojí před technickým úsekem úkoly blízké, jako je dokončení dodávky 22 souprav M1, i úkoly výhledové, tj. připravovat podmínky pro dodávku dalších 20 souprav M1, popřípadě jejich modifikace tak, aby na trati C byl provozován v podstatě jeden typ vozů. Dále je nutné pokračovat na úkolech plynoucích ze zajištění dodávek dalších modernizovaných souprav 81–71M. Současně s rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení na trati A bude nutné řešit i otázky spojené s dodávkami i montáží mobilní části tohoto zařízení. V neposlední řadě v souvislosti s náhradou vozidel na trati B a rovněž s předpokládanou rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení na trati B se dá očekávat řada úkolů a problémů, které bude nutné vyřešit ke všeobecné spokojenosti.

• **Ing. Josef Procházka, technický úsek o. z. Metro**  
Foto: o. z. Metro



Soustruh Rafamet pro jízdní obrys kol

• Prohlídky P0 až P2 si zajišťují na svých kmenových soupravách všechna tři depa (každá trať má svoje depo) – Hostivař, Zličín, Kačerov. Na trati B je navíc provozováno středisko provozních oprav – Černý Most. V depu Hostivař se provádějí soustředěné opravy P3, P4. Výhledově se uvažuje o jejich převedení do depa Zličín. Provoz vozů depa Kačerov odpovídá za přípravu a činnost pohotovostní skupiny o. z. Metro.

• Součástí pravidelné údržby vozů je také jejich pravidelné mytí a čištění ve 4 stupních:

- MP0 (při provozním ošetření),
- M1 (v depech v intervalu 4 – 6 dní),
- M2 (v depech po dokončené prohlídce P2),
- M3 (po skončení opravy P3, P4, P5, a to až po zkušební jízdě).

• Pro mytí souprav je v každém depu instalována strojní myčka. Pro úpravu vody z myčky a některých technologických zařízení slouží čistírný odpadních vod. Čištění a mytí prostoru pro cestující se provádí ručně. Mytí skříní a čištění vnitřků je zajištěno dodavatelsky. Před periodickými opravami P2, P3 a P4 se provádí ofuk spodků vozidel na speciálním zařízení zkonstruovaném pro tento účel. Depo Kačerov je vybaveno podúrovňovým soustruhem Hegenscheidt pro obnovu jízdního obrysu kol bez vyvážání dvojkolí a kolovými váhami pro zjišťování nápravových tlaků jednotlivých vozů.

• V roce 1996 byl ze služby sdělovací a zabezpečovací včleněn do bývalé služby vozového hospodářství provoz elektroniky vozů. Úkolem tohoto provozu je zajistit plánovanou i mimořádnou údržbu mobilní části zabezpečovacího zařízení ARS a PA 135A, sdělovacího zařízení na vozech metra a zkušebního zařízení ARS v depech a obrátových stanicích. Zaměstnanci tohoto útvaru úzce spolupracují s dodavatelskými firmami, které zajišťují dodávky zabezpečovacího a sdělovacího zařízení pro nová vozidla M1 a rekonstruovaná vozidla 81–71M.

• Péče a údržba vozového parku vyžaduje poměrně nemalé úsilí. Je možné konstatovat, že za poslední obdo-

Rok	Počet MU	Narušení GVD (vlaků)
1995	174	451
1996	185	341
1997	160	263
1998	240	1 384
1999	205	722
2000	168	1 056

• **Odbor oprav vozů, provoz oprav vozů a provoz renovací a výroby náhradních dílů** plní úkoly uložené plánem středních oprav vozů metra podle udržovacího plánu vozů. Stupně oprav a prohlídek P0–P4 jsou prováděny v depech. Opravy P5, tj. opravy vyššího stupně, se provádějí v opravárenské základně metra (OZM) speciálně pro tento účel postavené.

• V období před zprovozněním OZM se opravy vyšších stupňů prováděly v depu Kačerov. Střední oprava P5 je v zásadě prováděna výměnným systémem součástí, který zajišťuje minimální prostoj vozů v opravě. Sejmuté díly z vozů jsou převáženy do speciálních dílen – pneumatické, elektrické, mechanické, tyristorové a dalších, na vozy jsou pak montovány již opravené díly. V roce 1999 byl pak přijat i stejný princip pro opravy podvozků vozidel 81–71 z důvodu dodržení stanoveného cyklu oprav P5, tj. že pod skříně vozidel byly zavazovány podvozky s odlišným číselným označením rámu podvozku a skříně. Toto opatření však neplatí pro vozy rekonstruované ve Škodě Plzeň, pro které je nutné dodržovat princip nezáměnnosti podvozků. Pro opravu podvozků je v podstatě vytvořena linka počínající přistavením rámu podvozku, umytím, demontáží a lakováním a zpětnou montáží dílů. Při opravě P5 je rovněž obnovován nátěr skříně a dveří. Pro tyto úpravy slouží dvě stříkácké kabiny. Po opravě podvozků a skříní je vozidlo zkompletováno a předáno na zkušebnu OZM, kde se provádí kontrola a nastavení. Po tomto odzkoušení je z jednotlivých vozidel sestavena souprava, která je přistavena do hostivařského depa, kde je provedeno konečné seřízení a od-

## Lokokraktor už je v Muzeu



V loňském roce a ještě začátkem letošního vycházel v DP-KONTAKTu seriál „Vozový park metra“. V šestém díle popisoval jeho autor Ing. Kopriva mimo jiné i motorové lokomotivy T 212.1, podle nového značení 703. Tyto lokomotivy byly průběžně rekonstruovány a poslední dvě z nich byly nasazeny na posun v depu Zličín a jedna – podle slov autora „...skončí pravděpodobně ve střešovickém Muzeu městské hromadné dopravy“. Ing. Kopriva měl pravdu. Dne 29. října 2001 byla malá posunovací lokomotiva č. T 212.1614 dopravena do střešovické vozovny a umístěna na 15. kolej vedle vozu metra č. 1009.

Posunovací lokomotivy typu T 212 byly používány v metru od samého počátku pro posun na depech, v nočních výlukách rozvážely po tratích materiál na údržbu a opravy pro všechny útvary odštěpného závodu Metro i pro dodavatelské organizace. Přes čtvrtstoletí poctivě sloužily v pražském podzemí, a proto si zaslouží své místo mezi exponáty,

kteří veřejnosti přibližují nejen vlastní provoz, ale i zájem pražské městské hromadné dopravy. Lokomotiva byla vzhledově opravena, nově nalakována a celkově opravena zásluhou pracovníků traťové služby o. z. Metro. Díky.  
-MJ- Foto: Luděk Vidím



## Zimní spánek? ...Kdepak!

Příroda se pomalu, a někdy taky rychle, ukládá k zimnímu spánku. Někdo by mohl říci, že Muzeum městské hromadné dopravy v Praze, které má své sídlo ve střešovické vozovně, přírodu úspěšně napodobuje. Ale zdání klame. To, že muzeum zavře své brány veřejnosti, zdaleka neznamená, že se v muzeu nic neděje. Každoroční údržbou procházejí skleněné panely a vitríny expozice, ale nejvíce času spotřebují opravy a rekonstrukce trojrozměrných exponátů, které provádějí pracovníci muzea vlastními silami. Nyní například pokračují práce na opravě vlečného vozu – krasinu č. 1314, renovuje se výdřeva a chystá se strojení doplňky. Ještě před zahájením letošní sezóny dokončili opravu speciálního vozíku vrchní stavby a během roku byl vozík ještě doplněn dobovým náčiním. V době zimní odstávky muzea byl také opraven a dostrojen vším, co bylo k dispozici (základna nosiče, kladka, tyč ovládání reostatu atd.) kotel z kropicího vozu č. 2504. U motorového vozu č.

109 byly položeny latě a byla provedena úprava elektrické instalace pro možnost napojení světla vlečného vozu č. 526.

Ne všechny rekonstrukce je však možno dokončit vlastními silami. Například výše zmíněný vlečný letní vůz č. 526, tzv. „ofeňák“, byl rekonstruován v KOS Krnov, montážní vůz Trambus – Schörling č. 6-0220 byl zase kompletně opraven ve firmě Kamat v Heřmaničkách u Votic a po dostrojení doplňky a po drobných úpravách bude zahajovat příští sezónu. V Heřmaničkách je v současné době opravován také další montážní vůz Mercedes č. 92. Další nový přírůstek do muzejní expozice – lokotraktor T 212.1614 opravili zase pracovníci odštěpného závodu Metro.

Jinou prací, která probíhá nehlédě na roční období, je vyhledávání nových exponátů. V současné době probíhá jednání o získání pojezdu ke karoserii autobusu Škoda 506 N č. 53, která je již majetkem Dopravního podniku;

v kladném případě bychom získali šasi a obě osy s pérováním, řízením i náhonem. O motoru a převodovce se vede další jednání s představiteli Autoveteran-car Clubu ČR. Pokud by se povedlo kompletovat všechny díly, sbírka autobusů by se rozrostla o nový zajímavý exemplář.

Sami můžete posoudit, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost i sami pracovníci muzea se snaží expozici rozšiřovat, aby návštěvníkům přiblížili historii pražské městské dopravy co nejvíce. Dá se říci, že se to opravdu daří, neboť zájem o Muzeum městské hromadné dopravy rok od roku roste. V roce 2001 vzrostl průměrný denní počet návštěvníků na 165 oproti loňskému 133. A když bylo muzeum zpřístupněno zdarma ve dnech evropského dědictví a při Dni otevřených dveří DP, stoupla návštěvnost na 214, 294 a 1 113 zájemců!!! Mimo výstavní dobu navštívilo expozici dalších 950 osob, většinou ve výpravách dospělých i školní mládeže.

Muzeum městské hromadné dopravy v Praze se již pevně zapsalo do povědomí kulturní veřejnosti. Přejme si, aby nejen získávalo nové návštěvníky, ale aby se i zájemci, kteří si expozici již prohlédli, rádi vraceli, jak je tomu dosud.  
-MJ-

Když se archiv Dopravního podniku před více jak čtyřmi lety stěhoval do areálu hostivařských dílen, mohl někdo říci, že tak daleko, vlastně až na „konec světa“, nikdo nebude jezdit. Opak je však pravdou. Snad to bylo tím, že se o stěhování archivu mluvilo a pražská veřejnost si jeho existenci uvědomila, snad tím, že je zájem o historii městské dopravy. Každopádně počet mimopodnikových badatelů neustále vzrůstá. Už jsme psali o tom, že historické materiály z našeho archivu byly několikrát použity v televizním „Hledání ztraceného času“ nebo v pořadu „Deset století architektury“. Vznikají odborné publikace, kde můžete najít spoustu fotografií z našeho archivu, teď se například právě připravuje kniha o lodní dopravě. Písemné i obrazové materiály byly součástí několika veřejných výstav.

Stále častěji nacházejí cestu do podnikového archivu také studenti, kteří zde hledají podklady pro své ročníkové nebo dokonce diplomové práce. Mnozí z nich si téma městské dopravy vyberou sami, ale také pro vyučující je téma městské dopravy stále poutavější. Studenti přicházejí ze středních odborných škol i z našeho učiliště, nejvíce jich je však ze škol vysokých – z Vysoké školy Dopravní, Českého vysokého učení technického, ale i z Ústavu českých dějin při filozofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze. Tam studoval i autor zatím poslední diplomové práce na téma „Vývoj systému MHD na území hl. města Prahy v letech 1918 až 1945“. Tuto problematiku popsal Roman

## O archivní materiály je zájem

Vondra na 103 stránkách textu, které doplnil 46 stránkami příloh.

Početnou skupinu mezi návštěvníky archivu tvoří samozřejmě nadšení fanoušci městské hromadné dopravy. Někteří z nich se zajímají o vše, co v Praze jezdilo a jezdí, mnozí z nich jsou ale již vybaveni znalostmi z publikací, které vydal Dopravní podnik, a vyhledávají ve fondech archivu informace ke konkrétním událostem, stavbám, tratím, vozidlům. Takoví badatelé se do archivu vracejí a vybrané téma odborně zpracovávají. Potěšitelné je, že naprostá většina z nich je ve věku do 30 let a tak je jasné, že nám vyrůstá nová generace historiků městské dopravy.  
-MJ-

## 25 svíček na narozeninovém dortu

Čtyři dny před Štědrým dnem loňského roku mohli hasiči z hasičského záchranného sboru o. z. Metro na požární stanici Kačerov zapálit 25 svíček na narozeninovém dortu. Přesně před pětadvaceti lety, 20. prosince 1976, byl zahájen provoz této požární stanice. Po více než dvouletém působení v provizorních podmínkách se příslušníci Záchranného, havarijního a požárního útvaru, jak se tehdy hasičský sbor jmenoval, přestěhovali do nové stanice.

Z provizoria v budově J depa Kačerov, kde do dvou místností bylo natěsnáno spojové oddělení, pohotovostní místnost, kuchyňka, učebna, šatna a dílna protiplýnové služby, se hasiči ocitli v dvoupodlažní, na tehdejší poměry moderní požární stanici. Hasiči už nemuseli při

výjezdu překonávat vzdálenost několika desítek metrů do garáží, které byly umístěny mimo objekt provizorní požární stanice, ale po skluzových tyčích sjeli během několika sekund do garáže. Prostory pro provádění oprav a údržbu techniky měly k dispozici strojní, protiplýnová a spojová služba, v suterénu stanice byly prostory pro provádění mytí, oprav a zkoušení požárních hadic. Do nového objektu se z kancelářů na trati C, v depu Kačerov



a v objektu Tesko na Florenci přestěhovali i vedení odboru požární ochrany, včetně oddělení požární prevence a velitelství požárního sboru.

Před 25 lety se do objektu nové požární stanice přestěhovalo 30 zaměstnanců tehdejšího odboru požární ochrany. Čtyři z nich, Jitka Vlášková, Karel Vlášek, Slavomír Vyhnal a ing. Michal Wowsný zůstali Kačerovu věrni celých pětadvacet let. Poslední jmenovaný patří zřejmě mezi rekordmanky mezi zaměstnanci nejen odštěpného závodu, ale i celého podniku, protože 25 let sedí ve stejné kanceláři.

V některém z dalších čísel našeho časopisu si budeme s Michalem Wowsným povídat o novinkách a zajímavostech z poslední doby.  
-red-



Poslední měsíc loňského roku byl plný příjemných událostí. Zázemí naší společnosti, ale i dopravní prostředky prostoupila přicházející příjemná vánoční atmosféra, a tak se pojedte alespoň v krátkosti seznámit s děním v naší společnosti tak, jak jsme ho zachytili redakčním fotoaparátům do poloviny prosince.



### Mikuláš naděloval v Edenu

První prosincová neděle patřila Mikulášům, čertům a andělům. Už v dopoledních hodinách se zaplnil velký sál kulturního domu Eden dětmi zaměstnanců garáže Kačerov, převlečenými za zvířátka, aby se pobavily v zajímavém programu plném písniček, pohádek, ale také soutěží a tancování. Když se sálem rozezněly dětem známé písně, parket se zaplnil množstvím tancujících dětí stejně jako když „kouzelník Pokuston“ vytáhl z klobouku dvojici bílých živých králíků. Každé dítě si chtělo pohladit trochu vykulené tvorečky. Tečku za zdařilým dvouhodinovým programem udělala dvojice Mikulášů a podle našich informací žádné dítě neputovalo s čerty do pekla, i když batoh jednoho z představitelů říše zla svědčil o pravém opaku.



### Jezdící Mikuláš přilákal stovky dětí

Odpoledne 2. prosince se na trasu centrem města opět vydala tramvaj, ve které na cestující čekal Mikuláš s čertem a anděly. Zájem o svezení historickou soupravou, kde ve vlečném vyhrávaly různé hudební skupiny, byl obrovský. Nástup jinde než na konečné na Výstavišti byl téměř nemožný. Za básničku nebo písničku si děti odnášely pamlsky.



### Předvánoční atmosféru v metru zpestřily koncerty

Pošesté v předvánočním čase zněla metrem hudba a zpěv žáků Základní školy s rozšířeným vyučováním hudební výchovy v Praze 7 Umělecké ulici. Každé vystoupení přilákalo několik desítek cestujících, kteří se dokázali zastavit, zaposlouchat a mnohdy i zanotovat nejen známé melodie, ale i ty netradiční, které k nám dolétly z bližší či vzdálenější ciziny. Každý z návštěvníků si odnesl malou pozornost, zpěvníček ve tvaru anděla, který bude zcela jistě připomínat již šesté vánoční zpívání.



### Informační středisko tramvajové tratě už funguje

První prosincovou středu bylo na barrandovském sídlišti otevřeno informační centrum pro veřejnost přibližující všem Pražanům a především obyvatelům sídliště Barrandov jednu z nejvýznamnějších dopravních staveb v jihozápadní oblasti Prahy – tramvajovou trať Hlubočepy – Barrandov, jejíž výstavba byla slavnostně zahájena 24. října letošního roku.

Informační centrum poskytuje aktuální informace všem zájemcům o průběhu a plánovaném postupu stavby a související problematice, zejména o rušení stávajících parkovacích ploch a jejich náhradách.

Nové infocentrum najdete v přízemí objektu zdravotnického zařízení v Krškově ulici č. 807 (v blízkosti

zastávky autobusů Sídliště Barrandov). Kromě státních svátků je otevřeno každou středu od 15 do 18 hodin.



### Senioři měli pravidelné dostaveníčko

Stalo se dobrou tradicí, že se v čase předvánočním setkávají bývalí zaměstnanci naší společnosti s vedením závodu nebo úseku, ve kterém pracovali před svým odchodem z činné služby pražské městské hromadné dopravy. Bývalí zaměstnanci ředitelství se sešli v úterý 11. prosince v jídelně budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, kde se dozvěděli o současné situaci nejen v odborové organizaci, ale i v celé akciové společnosti. Podle počtu dotazů, které směřovali na generálního ředitele ing. Milana Houfka bylo možné vyčíst, že i bývalí zaměstnanci mají stále velký zájem o dění u nás.

Zajímavosti posledního loňského měsíce zaznamenal Petr Malík

## MHD ve světě

**SYDNEY (Austrálie):** Pro centrální a východní část města byla navržena výstavba dvou tratí rychlodrážní tramvaje v celkové délce 50 km za 810 milionů USD. Tento návrh byl podnícen velkým úspěchem koleje MHD během olympijských her.

**GUANZHOU (Čína):** Během příštích 10 let mají být postaveny dvě další tratě metra. Dokončena byla též práce na projektu třetí nové tratě navržené pro rychlost vlaků 120 km/h.

**LONDÝN (Velká Británie):** Automatická rychlodrážní tramvaj Docklands Light Railway bude v letech 2002 až 2004 prodloužena o úsek 4,4 km dlouhý z Canning Town do King George V s 5 stanicemi.

**MADRID (Španělsko):** Pro letiště Bajas postaví Adtranz trať 2 km dlouhou s automatickým provozem 19 vozidel CX-100. Táž firma bude trať též provozovat a udržovat nejméně 1 rok.

**DILLÍ (Indie):** První část metra v délce 8,3 km bude otevřena v dubnu 2002. Je součástí 25 km pozemních koridorů, k nimž postupně přibude též 13 km zvýšených těles a 11 km tunelů.

**PANAMA (Panama):** Místo výstavby metra za 100 milionů USD/km zvolilo město výstavbu rychlodrážní tramvaje, jejíž náklady dosáhnou jen 12 milionů USD/km. Budou postaveny dvě tratě v délkách 17 a 13 km s dalším prodloužením o 1,3 km. Centrálním přestupním bodem bude Plaza 5 de Mayo. Trať jsou dimenzovány na přepravu 18 000 cestujících za hodinu v jednom směru.

**LAS VEGAS (USA):** Plně automatizovaná jednokolejnicová dráha 6,4 km dlouhá se 7 stanicemi bude otevřena v roce 2004. Provoz bude zajišťovat 9 čtyřvozových vlaků firmy Bombardier. Tato firma bude mít po dobu 5 let na starosti provozování a údržbu s možností prodloužení o dalších 10 let.

## Legislativní a předpisový rámec v oblasti bezpečnosti v RATP – projekt PRISMATICA

V návaznosti na článek ing. Jiřího Rappa, zaměřený především na výsledky dosažené v úkolu 3.5 v rámci 3. pracovního balíčku evropského výzkumného projektu Prismatic a na článek „Střípek z podzemky“ z listopadového DP-KONTAKTu, chceme v tomto článku stručně představit legislativní a předpisový rámec v oblasti bezpečnosti v pařížském dopravním podniku RATP.

–zded–

### Stručný přehled trestných činů v tectech o Železniční policii

Železniční policie byla předmětem velmi početných legislativních a předpisových textů. Některé současné platné texty pocházejí z 19. století.

#### – Zákon z 15. července 1845 o Železniční policii

Je zajímavý především v části, která zmocňuje podnikové zaměstnance zhotovovat zápisy o trestných činech a stanovovat tresty.

V kapitole III se nacházejí dva velmi důležité články, především pro zaměstnance ostrahy či kontroly vzaté pod přísahu. Jde o články 23 a 25 definující výsady vyplývající ze vzetí pod přísahu. Zákon byl modifikován v podobě článku 23–I zákonem č. 90–7 z 2. ledna 1990, obzvláště, aby umožnil zabavení zboží prodávávaného bez potřebného úředního povolení.



K zajištění bezpečnosti v sítích RATP pomáhají i pečlivě vyvíčené belgičtí ovčáci.

– Upravené nařízení z 22. března 1942 obsahující předpis veřejné administrativy o policii, bezpečnosti a provozu železniční dopravy ve všeobecném a místním zájmu.

Obzvláště stanovuje provádění kontroly a tarifika. V článku 74 definuje velký počet zákazů. Zde jsou citovány pouze nejcharakterističtější přestupky, jež jsou předmětem sepsování protokolů za strany zaměstnanců vzatých pod přísahu. Především je pamatováno na: trestné činy tarifní povahy, přestupky vůči předpisům veřejného pořádku ve vlacích v rámci ustanovení určených k zajištění klidu cestujících, stejně tak jako dobrého fungování dopravních služeb.

Do této rubriky jsou rovněž začleněny zákaz znečišťovat a poškozovat vybavení, zákaz na stanovených místech používat zvukové nástroje, zákaz kouření, zákaz pokoutního prodeje jízdenek či místenek.

Mezi přestupky čtvrté třídy je rovněž zařazeno odmítnutí uposlechnout výslovných příkazů zaměstnanců provozovatele, jejichž cílem je zajistit dodržování různých ustanovení.

Zákon z 30. prosince 1985 byl pozměněn 4. ledna 1993 v pasáži o podmínkách lhůty udělené k protestům a reklamacím a stanovuje, že pro přestupky v prvních

čtyřech třídách existuje možnost narovnání mezi provozovatelem a pachatelem, které ruší veřejnou žalobu. Nicméně toto narovnání není aplikovatelné v případě kumulace přestupků. Narovnání se uskutečňuje formou platby paušálního odškodnění na účet provozovatele.

#### Pravomoci a kompetence bezpečnostních zaměstnanců kontroly a územní převahy

Vzetí pod přísahu, podmínka sine qua non. Zaměstnanci RATP vzati pod přísahu jsou určeni zákonem z 15. července 1845 k získání trestních pravomocí. Stávají se zaměstnanci vykonávajícími určité pravomoci soudní policie ve smyslu článku 28 Zákoníku o trestním řízení.

Vykonávání přísahy se provádí před Soudem první instance v Paříži. Aby mohli být zaměstnanci vzati pod přísahu, musí být bezúhonní, mít věk minimálně 20 let a požívat občanských práv. Zmocnění je platné pro celou síť RATP (metro – RER – autobusy – tramvaje) a ve všech budovách a prostorech RATP.

#### Vlivy vzetí pod přísahu jsou četné:

– pokud jde o pravomoci zaměstnance, vzetí pod přísahu uděluje právo sepsovat protokoly o přestupku, které tvoří důkaz, pokud není prokázán opak. Ve věci uchování veřejného pořádku na železnici zaměstnanec mimo jiné může:

– vyzvat pachatele k okamžitému vyrovnání paušálního odškodného vztahujícího se k přestupku,

– zjistit totožnost pachatele (umožněno od přijetí zákona z 15. dubna 1999), pokud okamžitě neuhradí paušální pokutu (původně se jejich pravomoci omezovaly na „shromáždění“ údajů o totožnosti, což vyvolávalo falešná prohlášení a nemožnost zajistit výběr pokuty). V případě odmítnutí zaměstnanec zavolá důstojníka Soudní policie, který mu může nařídí okamžité předvedení pachatele. Zavedení těchto nových zákonných opatření závisí na uveřejnění prováděcího výnosu radou ministrů, který musí upřesnit modalitu doplňkového souhlasu státního prokurátora a podmínky dodatečného vyškolení;

– pokud jde o povinnosti zaměstnance: státní prokurátor vyžaduje, aby pod přísahu vzatý zaměstnanec se prezentoval ve vzorné uniformě se všemi znaky odpovídajícími jeho úkolům a jeho příslušnosti k RATP, vyjadřoval se korektně a zaznamenával pouze skutečnosti a vyhýbal se jakýmkoliv poznámkám.

Vzetí pod přísahu dává zaměstnanci postavení občana vybaveného posláním veřejné služby, znamenajícím pro pachatele přitěžující okolnosti: útoky na fyzickou nebo morální integritu zaměstnance jsou soudy trestány přísněji.

**Hranice kompetencí:** zaměstnanci RATP vzati pod přísahu nemají postavení, které by jim umožňovalo zejména znamenávat a zjišťovat všechny trestní přestupky, ale pouze zločiny a trestné činy nebo přestupky ve vazbě na kolejovou dopravu a autobusovou dopravu spáchané na nádražích a stanicích, ve vlacích a autobusech.

Stejně tak mají postavení umožňující jim ve smyslu článku 53 a 73 Trestního zákoníku zatknout pachatele zločinu či flagrantního přečinu, podléhajícího trestu uvěznění a předvést jej před nejbližšího důstojníka Soudní policie. Všeobecně platí, že pro všechny přečiny, které nespadají pod Speciální policii železniční a silniční dopravy, si plný rozsah funkcí uchovávají policejní orgány.

#### Bezpečnostní výstroj

RATP vybavuje zaměstnance ochrany systémů bezpečnostní výstrojí: předpisové zneškodňující bomby, pouta, tonfy (obrněné japonské hole). Navíc jsou zaměstnanci nositeli zbraní, které smí používat v mimořádných zásazích, jako například při nočních ostrahách objektů (podle doporučení zákona).

#### Ochrana zaměstnanců

V důsledku zhoršování podmínek, ve kterých zaměstnanci veřejné dopravy vykonávají svou práci, a které jsou spojeny s růstem zločinných projevů, byla ochrana zaměstnanců zlepšena, ať již jde o fyzické agrese, nebo o urážky, jichž jsou obětmi.

Zákon z 18. června 1999 ve svém článku 14 zlepšil ochranu zaměstnanců veřejné dopravy tím, že rozšiřuje přitěžující okolnosti (předtím vázané na postavení zaměstnance vzatého pod přísahu) pro ty, kteří zaměstnance veřejné osobní dopravy napadnou. Autoři fyzické agrese podléhají trestnímu soudu. Nejvyšší tresty, které riskují, jdou od 3 let vězení a 3 000 000 F pokuty do 15 let káznice, podle vážnosti spáchaných činů a újmy utřené obětí.

Stejně tak urážka adresovaná zaměstnanci podniku veřejné dopravy je trestána 6 měsíci vězení a 60 000 F pokuty a ještě přísněji, jestliže je učiněna během schůze. Podle znění Trestního zákoníku představují urážku výroky, gesta, písemný projev, vyhrůžka, obrázek určený určitému zaměstnanci během výkonu jeho zaměstnání a představující útok na jeho důstojnost, nebo snižující respekt vyplývající z jeho funkce.

Foto: Archiv RATP



## PRISMATICA

Čas neuvěřitelně rychle letí a poslední možnost seznámit se s činností projektu PRISMATICA jste měli v listopadovém čísle roku 2000.

Pro osvěžení paměti připomínám, že činnost projektu je členěna na jednotlivé tzv. „work package – WP“, pracovní balíčky, kterých je celkem osm. Jednotlivé pracovní balíčky jsou dále členěny na dílčí úkoly (task).

Projekt PRISMATICA pomalu vstupuje do druhého roku své existence. Celkově je projekt rozpracován na dobu trvání tří let. V průběhu uplynulých měsíců proběhla další pracovní jednání, a to v Miláně, Londýně, Lisabonu a zatím poslední v říjnu v Bruselu. Toto poslední jednání probíhalo za účasti zástupců Evropské komise pana Erica Bjorklunda a pana Michaela Janika, kteří se seznámili s postupem prací v rámci celého projektu a na

závěr vyslovili spokojenost s dosavadními výsledky práce.

Dosavadní výsledky činnosti projektu PRISMATICA jsou zpracovány v poměrně rozsáhlých dokumentech a není možné čtenáře v rámci tohoto článku se všemi seznámit. Proto bych se blíže zaměřil na úkol, jehož vedením byl pověřen náš dopravní podnik.

Práce na tomto úkolu probíhá ve spolupráci se zástupci RATP, pařížského dopravního podniku. Jedná se o dílčí task 3.5 v rámci WP 3. Náplní je vztah legislativy k dopravě s další vazbou na Evropskou směrnici 95/46/EC, která se zabývá problematikou ochrany dat. Dále je mapována právní problematika versus uzavřené TV okruhy využívané pro dozor a dohled v dopravě, využití bezpečnostních složek v dopravě.

## Výstavba tratě metra IV. C1

Je to již více než rok, kdy byly zahájeny práce na stavbě tratě metra IV. C1. z Nádraží Holešovice do Ládví. Za tu dobu změnila stavba zásadním způsobem charakter okolí tratě, což je patrné v celém dotčeném úseku. Především povrchové stavby jsou toho důkazem.

Na holešovické straně Vltavy se provedlo téměř hermetické oddělení provozované tratě C od stavby a v současné době zde probíhají práce na železobetonových traťových tunelech. Konstrukce se prováděla v otevřené stavební jámě zajišťované podzemními stěnami.

Pod dnem Vltavy byl zatažen pravý traťový tunel. Tato pro nás nová technologie byla již dostatečně popsána v minulých číslech podnikového měsíčníku. Nicméně je nutno opět zdůraznit, že tento tunel je ve všech směrech asymetrický, čímž se stalo zatahování tohoto „patvaru“ světovou premiérou. To, že zatahování proběhlo bez větších problémů, svědčí o vysoké kvalitě zúčastněných techniků.

Na trojské straně Vltavy byla provedena zajištěná

stavební jáma, ve které se konstruoval zmíněný zatahovaný tunel a zároveň byla provedena část železobetonových traťových tunelů. Na tyto tunely se překládá provoz a inženýrské sítě z Povltavské ulice. Do vánoc byla tato přeložka zprovozněna.

V Trojské ulici se provedla stavební jáma, která je startovacím místem pro ražbu tunelu na Kobyliské náměstí. Před realizací této jámy byly provedeny přeložky inženýrských sítí, včetně zbudování mostního provizoria, na které byla převedena tramvajová doprava.

Na Kobyliském náměstí byla provedena 1. etapa prací na západním vestibulu. 2. etapa, která probíhá,



z Trojské ulice ke stanici Kobyliské náměstí (vyraženo 550 metrů) se potýkala s geologickými a technickými problémy. Účastníci výstavby vytvářejí podmínky, aby vzniklý skluz neměl dopady na následné stavební a technologické činnosti.

Ražba průzkumné štoly z plochy K5 (Kobyliské koupaliště) bude dokončena do konce roku a následně bude provedena rozrážka ke stanici Kobyliské náměstí. Ražba od Ládví ke Kobyliskému náměstí (260 metrů) probíhá podle harmonogramu.

**Ing. Miloslav Drholec, Inženýring dopravních staveb, a. s.**  
Foto: IDS, a. s.

há, bude ukončena koncem února.

Podmínkou k zahájení prací na východním vestibulu bylo vybudování náhradních prostor pro výuku Základní umělecké školy (ZUŠ) za nutné demolice. Tento problém byl řešen nástavbou objektu školy. Nástavba byla zkolaudována a v současné době probíhá stěhování zařízení ZUŠ do nových prostor.

Hloubené traťové tunely před stanicí Ládví jsou v podstatě dokončeny. Zakrytí montážního otvoru a napojení na ražené tunely bude provedeno následně podle harmonogramu. Ve stanici Ládví probíhají práce na železobetonových konstrukcích a proti harmonogramu jsou v předstihu.

Protože se jedná o stavbu metra, je samozřejmé, že většina tratě vede v pod-



V současné době neexistuje specifická evropská norma, která by řešila otázky kamerového dozoru a bezpečnostních složek v dopravních sítích. Task 3.5 si vzal za úkol provést přehled této problematiky na Evropské úrovni. Cílem je podat ucelený obrázek současného stavu zúčastněných zemí a současně podat návrhy na zlepšení efektivity využívaných prostředků v dopravě.

Ve spolupráci s RATP byl vypracován dotazník, jehož otázky byly zaměřeny na výše uvedenou problematiku. K vyplnění tohoto dotazníku byly požádány další dopravní společnosti i v zemích, které nejsou přímo účastníky projektu PRISMATICA. Vyplnění dotazníku se zúčastnilo 10 dopravců z celé Evropy: RATP – Paříž, LUL – Londýn, Madridské metro, ATM – Milán, STIB – Brusel, BKV – Budapešť, Pražské metro, Dublin bus, NS – Nizozemí, ML – Lisabon.

Z důvodu analýzy byli dopravci rozděleni do dvou skupin. Jedna skupina představovala větší dopravce, na-

příklad RATP, LUL, ATM, druhou skupinu představovaly menší společnosti jako ML, STIB či Pražské metro. Dublin Bus a NS byly posuzovány samostatně. Vlastní dotazník obsahoval 39 otázek. Otázky na videodozor braly do úvahy Evropskou směrnici 95/46/EC na ochranu dat, která stanovila právní závazky pro každý evropský stát.

Otázky byly rozděleny do pěti hlavních skupin:

- Všeobecná informace o dopravní síti,
- Záznam dat,
- Využití dat,
- Existence či neexistence kontrolního orgánu,
- Žádosti/sankce.

Díky těmto otázkám bylo možno získat přehled o jednotlivých dopravcích z hlediska procedur od instalace průmyslové TV až po uložení sankcí v případě nelegálního využití dat.

V současné době jsou zpracovávány závěry a doporučení, z nichž některá by měla být ve formě směrnic

Evropské komise.

Z některých doporučení lze uvést změnu pohledu na trestnou činnost páchanou v dopravních sítích, kdy tato činnost je posuzována mnohem přísněji, když je páchána například v metru. Tato praxe je již běžně užívána v RATP. Dále bych zmínil doporučení, které vychází z dobrých zkušeností pražského metra, a to vytváření speciálních skupin, oddílů či složek policie, jejichž činnost je výhradně zaměřena na aktivity v síti metra tak, jak je tomu u oddílu Metro Městské policie v Praze.

Výše uvedené dokladuje fakt, že o. z. Metro je i aktivním členem celého projektu PRISMATICA a snaží se uplatnit dobré zkušenosti z provozu v rámci celého projektu. Na závěr bych chtěl upozornit případné zájemce o tuto problematiku, že veškeré materiály jsou k dispozici u odboru 11 110 – ing. Rapp, čí 11 130 – pan Třeboňák, v anglickém jazyce.

**Ing. Jiří Rapp, dopravní úsek o. z. Metro**

Vždy, když vyrazíte někam za poznáním, určitě alespoň jednou během cesty srovnáváte to, co jste viděli, s tím, co znáte z domova, co zažíváte každý den. Když jedete do bývalé východní části naší federace, na Slovensko, snažíte se hodnotit a vnímat daleko intenzivněji než v jiných zemích. Vždyť teprve (pro někoho už) devět let jdeme dál každý svou cestou. Objektivní zprávy od našich východních sousedů jsou pro nás daleko hůře dostupné než tomu bývalo v minulosti.



Věž chrámu sv. Alžběty na košické pěší zóně.

Neděláme si iluze, že následující řádky budou objektivním zhodnocením současné košické, a už vůbec ne slovenské reality. Za čtrnáct hodin pobytu stačíte jen trochu nasát atmosféru bývalého „ocelového srdce republiky“, které poslední listopadovou středu slavilo 110 let městské hromadné dopravy. V hotelu Centrum v blízkosti hlavního košického náměstí bylo výročí připomenuto mezinárodní konferencí zabývající se plynofikací autobusů a integrovaným dopravním systémem.

Dopoledne patřilo „plynařům“. Plynofikace autobusů je totiž současným velkým slovenským hitem. V Bratislavě, Zvolenu a Michalovcích už plynové vozy jezdí, Košice se chystají plynofikovat stejně jako další města a nejen ona. Podle přednesených příspěvků je plyn budoucností i v meziměstské dopravě. Je to velice zajímavý názor, zvláště když ze země na západ od nás zní silný hlas proti plynu. Nezbyvá než doufat, že to snad nebude jen další východní chiméra, která by měla spasit svět, ale spíše ho zavede do slepé uličky.

Odpoledne patřilo integrovaným dopravním systémům, kdy se o své dosavadní poznatky podělili také kolegové z Ostravy a z ROPIDu, naší organizační autority.

Košice už udělaly první kroky v integrované dopravě. Pokud chcete cestovat vlaky nebo regionálními autobusy na území města, zaplatíte malý příplatek a jezdíte. „Zatím má o tuto službu zájem na tři stovky cestujících, se železnicemi jsme dohodnuti, že až počet zájemců stoupne na 500, budeme jednat o financích,“ prozrazuje nám průvodce košickou dopravou, dopravní náměstek Arpád Schwartz.

### Na skok do historie

Do konce devatenáctého století zbývalo více než devět let, když zahájila na území Košic provoz koňka, která byla první na území celého Slovenska. 14. listopadu 1891 se mohli obyvatelé města poprvé svěřit novým dopravním prostředkem. O devět měsíců později už délka



Košický městský znak

trati dosahovala téměř 8 kilometrů. V létě roku 1893 došlo k prvnímu zlomu v místní dopravě, ke slovu přišla parní trakce.

Dalším významným datem košické dopravní historie je zahájení elektrické dopravy. V roce 1913 byla zahájena nákladní a o rok později osobní doprava na tratích s rozchodem 1435 milimetrů. V roce 1924 délka trati překročila 25 kilometrů. O dvanáct let později prodává akciová společnost Košické elektrické pouliční dráhy podnik městu za 1,7 milionu korun a podnik se stává součástí Městských veřejných podniků.

Několik změn nastává v době války, ale největší ztrátu městská doprava zažívá v roce 1944, kdy Němci odvázejí tramvaje. Provoz tramvají je obnoven až 29. srpna 1945 alespoň na dvou linkách. O rok později putují na východ pražské tramvaje a v roce 1947 je v provozu původních šest linek z roku 1942.

Padesátá léta znamenají stabilizaci a rozvoj městské hromadné dopravy, tak jak se město rozrůstalo. V 1959 byl změněn název dopravce na současný „Dopravní podnik mesta Košic“. Listopad je pro košický podnik významným měsícem, v roce 1964 byla 7. listopadu zahájena doprava na tramvajové rychlodráze z centra do Východoslovenských železárén.

V novodobých dějinách stojí za zmínku rok 1993, kdy se městem rozjely první trolejbusy. V roce 1995 byl státní podnik transformován na akciovou společnost.

### Zajímavá, ale smutná současnost

Pokud nevyužijete k přepravě do východoslovenské metropole letadla, s největší pravděpodobností pojedete



Stav košických tramvajových tratí není nejlepší, jak o tom svědčí tato fotografie.

vlakem, nejlépe lůžkovým. Jedině tak se dá pohodlně překonat více než sedmisetkilometrová vzdálenost do východoslovenské metropole. Pročitnete několik kilometrů před Košicemi, v krásné přírodě, kterou v době naší návštěvy pokrývala nevysoká sněhová peřina.

S nákupem jízdenky nebudete mít velké problémy. Stačí zajít do nádražní trafiky a můžete si koupit jednoduchou jízdenku za 12 korun, oproti našim zvyklostem

# V Košicích f hromadná d

však nepřestupnou. „Linkové vedení máme v současné době udělané tak, aby se bylo možné dostat z jednoho konce města na druhý maximálně s jedním přestupem,“ vysvětluje dopravní náměstek. A skutečně, pokud dojedete na náměstí Osloboditelů, můžete přestoupit na libovolný směr své další cesty.

Pokud už jste na náměstí Osloboditelů, neváhejte a vyhledejte předprodejně místo kočických kolegů v blízkosti hotelu Centrum a zakupte si celodenní jízdenku. Ta vás přijde na 40 korun a můžete cestovat podle libosti po prvním pásmu. Za výlet k železárnám nebo do Nižné Myšle si však musíte připlatit, neboť jsou ve druhém, respektive III. pásmu.

Zcela běžný je prodej jízdenek řidiči. „Doplňkový prodej nám činí zhruba pět procent našich tržeb, jsme



Chlouba košických dopraváků, nízkopodlažní autobus Solaris Urbino.

s ním spokojeni,“ prozradil Arpád Schwartz. V Košicích činí příplatek za prodej řidičem 2 koruny, ale pouze v denním provozu. Za cestování v noci zaplatíte 24 korun a příplatek činí 4 koruny. Rozdílným jízdným ve dne a v noci se Košice přibližují městům na západ od nás, kde je běžné noční jízdné vyšší.

Z časových jízdenek jsou v Košicích k dispozici dvě, měsíční a čtvrtletní. První na cestování pouze po Košicích stojí 390 korun a pokud budete zaměstnán v železárnách, musíte zaplatit 590. Čtvrtletní přijdou na 1070 nebo 1600 korun. Inu žádná láce. Při přepočtu na české koruny to vyjde lépe, ale musíme si uvědomit, že patnáctitisícový příjem je v železárnách považován za velmi dobrý.

Jízdenku už máme, a tak se můžeme vypravit na cesty. Pokud se podíváte na zastávkový jízdní řád, můžete zjistit, že si na zvolenou linku nějakou chvilku počkáte. Pouze v krátkém období špiček (1 až 2 hodiny ráno a odpoledne) je interval 15 minut, v ostatních obdobích dne jezdí tramvaje po 20 minutách, večer po dvacáté hodině se jezdí po půlhodině. Stejně provozní parametry mají i trolejbusy. Některé autobusové linky jezdí

Jeden z trolejbusů na náměstí Osloboditelů.



# funguje městská oprava už 110 let

v „tramvajových“ parametrech, u většiny však není výjimkou půlhodinový nebo hodinový interval během dne. Ve špičkách je interval lepší, ale několika málo minut nebo dokonce vteřin, jak jej známe z pražských ulic, zdaleka nedosahuje.

Počet provozovaných tramvajových linek dosahuje patnácti, ale při pohledu na jízdní řád se nám vybavily pražské autobusové linky č. 262, 263 a 269 s několika



Linka R se vydává na pouť k železárnám, v současnosti ne-soucím jméno US Steel.

spojí za den. Půltucet linek (2, 3, 4, 6, 7 a 9) jezdí celodenně a celotýdenně. Osm linek označených R slouží k obsluze železáren a jejich provoz je až na výjimky spíše symbolický, představující několik spojů za den. Poslední tramvajová linka, označená W, jezdí pouze v neděli před dnem školního vyučování od nádraží k nákupnímu centru Baumax. Trolejbusové linky můžete potkat tři (70, 71, 72), ale první jmenovanou můžete použít pouze ve špičkách pracovních dní.

Autobusových linek napočítá návštěvník Košic 34 klasických a 7 určených na dopravu do železáren. Stejně jako u tramvají najdete ve výčtu linku s několika spoji za den, ale také ty, co jezdí celodenně a celotýdenně.

Dopravní prostředek se už blíží do stanice a my nastupujeme. Do jakého vozidla? U tramvají máte tři možnosti. Můžete nastupovat do „té trojky“, vozu KT8D5, nebo T6A5. Ze 144 vozů v evidenčním stavu je 89 „té trojky“. Zbylé dvě varianty jsou zastoupeny méně: 25, resp. 30 vozidly. Průměrné stáří je něco málo nad tři-

náct let, což můžeme našim kolegům jen závidět, v roce 2000 bylo průměrné stáří našich tramvají 19,27 roku.

Trolejbusový park čítající 27 vozidel je star necelých 5 let a zastoupeny jsou vozy 15Tr a 14Tr, dobře známými z českých trolejbusových provozů. Mezi autobusy je park velice různorodý od Ikarusů přes Karosy, Oasu, TAM, Novoplany až k současné chloubě, nízkopodlažním Solaris Urbino, přinášejícím novou kvalitu do košické dopravy. „Deseti nízkopodlažními autobusy je zabezpečován provoz na třech linkách, dvou celodenních a jedné sedlové. V současnosti nový typ neobsahuje pouze jediné sídliště, což by se mělo změnit s další dodávkou. Poté i osoby se sníženou pohyblivostí budou moci cestovat po Košicích s jedním přestupem,“ nastínil plány Arpád Schwartz. Průměrné stáří košických autobusů dosáhlo ke konci roku 2000 7,7 roku, zatímco v pražských ulicích se objevovaly vozy o stáří 5,8 roku.

K přehledu o výkonech patří i ujeté vozové kilometry. V roce 2000 tramvaje nejezdily 4,37 milionu, trolejbusy 1,03 milionu a autobusy 10,84 milionu vozových kilometrů. V součtu se dostáváme k číslu převyšujícímu 16 milionů vozokilometrů, což je o 30 % méně než najela košická vozidla každoročně na začátku devadesátých let.



Předprodejní místo košického Dopravního podniku na náměstí Osvoboditelů.

Kolik lidí takové výkony zabezpečuje? Celkem na 1400, z toho je 393 řidičů autobusů, 131 řidičů tramvají a 43 usedá za volant trolejbusů.

Když nastoupíme do vozidla, sledujeme život na košických ulicích, ale také se porozhlédneme po voze, který je oproti našim zvyklostem jakýsi chudý. Žádné informace ani reklamy, jen na sklech bylo nalepeno několik volebních letáků, vždyť do 1. kola krajských voleb zbývaly pouhé hodiny.

Ani stav tramvajových tratí není na východě Slovenska ideální. „Děláme jen to nejnужnější, moc peněz nám nezbývá. Za posledních deset let jsme žádnou význam-



Konečná „Vstupní areál VSŽ“, právě se zde shromažďují tramvaje k rozvozu pracovníků z první směny.

nou rekonstrukci neprovedli,“ říká se smutkem v hlase dopravní náměstek a okamžitě tvrdí, že v Praze je situace jiná. Bohužel, bližší pohled na trať dává jeho slovům zapravdu, nám nezbývá než se ptát, zda bychom na takových tratích ještě jezdili. V Košicích musíme.

Pokud se dostanete zpátky na náměstí Osvoboditelů, vyražte na procházku po pěší zóně, mimochodem velmi dobře upravené a živé. Pokud bude léto, můžete využít i služeb koňky, která jezdí po pěší zóně za 20 korun. Dopravní podnik nevládní koně a nechce zavést další trakci, a tak přišel ke slovu soukromník mající zkušenosti s chovem zvířat.

Rozcházíme se s Arpádem Schwartzem, který svoje seznamování s košickou realitou končí slovy: „Naším cílem je neomezovat naše současné výkony, musíme na to najít peníze.“

Naším přáním je prohlédnout si dopravu do průmyslového gigantu, nyní pojmenovaného US Steel. Zkratka VSŽ, dobře známá příznivcům ledního hokeje, už je přežitkem, připomíná ji pouze název konečné zastávky – „Vstupní areál VSŽ“ neboli „VA VSŽ“.

**Na soukromém pozemku se nefotí**  
Z centra čtvrtmilionového města vyrazíme linkou označenou R, spolucestující jedou na odpolední směnu. „Nejvíce lidí vozíme na ranní směnu, odpoledne už je to slabší,“ sděluje před cestou Schwartz. Než dojedeme přes pole do několik kilometrů (15 z centra, 10 z okraje města) vzdáleného „ocelového města“ tramvaj se ani pořádně nezaplní.

Smyčka na konečné se pomalu plní tramvajemi, několik minut ještě budou čekat, než odvezou pracující z první směny. Času využíváme na focení, ale ouha. „Máte povolení k focení?“, zní nekompromisní otázka pracovníka bezpečnostní služby. „Ne, jen fotíme pro reportáž...“ ani nestačíme odpovědět a slyšíme: „Jste na soukromém pozemku a tady se fotit nesmí, nebo jen s povolením. Pojďte s námi,“ a tak se ocitáme na stanovišti bezpečnostní agentury a čekáme příchod nadřízeného pracovníka.

Minuty běží, konec pracovní směny se kvapem blíží a plán na vyfocení dopravy v průmyslovém gigantu při střídání směn nabírá povážlivé trhliny. Městské autobusy se mezitím změnil na vnitropodnikové a rozvázejí pracující na jednotlivá pracoviště v rozlehlé firmě. Na „strážnici“ občas zazvoní telefon, dvojice mužů v modrých uniformách střídavě něco vysvětluje a čas běží.

Odbila druhá a u turniketů se objevují první pracující. Asi pět minut po druhé konstatujeme, že ta odpolední špička není zatím nic moc. Strážný se koukne na hodinky a odpoví: „Za dvě minuty to začne.“ Nevíme jestli skutečně vteřinová ručička oběhla dvakrát své kolečko, jak řekl strážný, ale za několik okamžiků se situace rapidně změnila. Hlavní východ ze železáren je vybaven asi patnácti turniketů a u všech se tvoří dlouhý lidský had. Pokud se pomocnicím strážných nezdá něčí zavazadlo, neváhají a vyzvou jej ke kontrole. Slušně, ale rázně. Nikdo neodporuje.

„Změněné“ autobusy doslova chrlí železáře domů. Ti většinou odcházejí na nedalekou tramvajovou konečnou a tam se staví do dvojic v místech, kde se před nimi otevrou dveře vozidla. V tu chvíli jsem si vzpomněl, jaké problémy měly učitelky v mateřské nebo na základní škole, aby nás dostaly do dvojic. Tady se všichni seřadili zcela disciplinovaně a bez napomínání.

Nadřízený stále nejde, ale v několikaminutových intervalech se strážníci ptají, zda jsme ochotni nechat v Košicích fotoaparát. Po záporné odpovědi přichází pro obě strany přijatelné řešení. Odevzdáváme film k vyvolání a prozkoumání. „Pokud film nebude obsahovat závadné obrázky, bude vám vrácen na vaši adresu,“ dozvídáme se od strážných, ze kterých se během téměř hodinového setkání stali poměrně příjemní společníci. Film skutečně po dvou týdnech doráží na adresu redakce, žádný „špiónážní“ snímek neobsahoval.

Po odevzdání filmu jsme volní, ještě chvíli sledujeme průběh střídání směn. Autobusy se opět mění z vnitropodnikových na městské a areál se uklidňuje. Vyrazíme zpět do centra bohatší o nevšední zážitky a do myslí se vkrádá otázka, není-li taková přísnost na místě i na jiných pracovištích?

**Městskou hromadnou dopravu v Košicích sledoval a snažil se fotit Petr Malík**

Tak už je nám zase o rok víc. zpívalo se v jedné kdysi populární silvestrovské písni. Vítám vás v roce 2002 a přeji jen to dobré.

Už třetí rok se setkáváme na stránkách našeho časopisu se seriálem o linkách elektrických drah. Letos jej, dá-li Bůh, dokončíme. O linkách č. 19 až 26 se dočtete v číslech 1 – 8, pak bude jeden měsíc přestávka, v č. 10 se budeme věnovat linkám č. 13 a 15, tedy spíš jejich historii, protože dnes nejsou v provozu a v č. 11 celý seriál zakončíme jakýmsi zhodnocením. Původně v něm měly mít prostor i noční linky, ale pak jsem od tohoto úmyslu ustoupil nejen pro „krytí“ jejich tras s denními, ale i proto, že noční provoz je námětem článků pana mgr. Fojtíka.

Z připomínek k článku o lince č. 18 se věnujeme jen těm závažnějším – například katastru, na němž byla a je konečná zastávka, lépe řečeno obřiště Podbaba. Uvedl jsem, že je v Dejvicích, což je pravda jen částečně. V Dejvicích je její západní polovina, východní leží na katastru Bubenče; hranice prochází středem. Ulice, spojující Špejchar s Chotkovými sady, se nejmenovala dřív Mičurinova, jak jsem napsal, ale I. V. Mičurina. Nejzávažnější chybou v článku je rok, ve kterém začaly vyjíždět vlaky z vozovny Pankrác do pravidelného provozu – správně je 1927, nikoliv 1928. Sáhnete na klávesnici vedle, nevěnujete se plně kontrole textu a neštěstí je na světě. Tak tedy opravdu 1927. Za připomínky děkuji a věřím, že jich bude čím dál tím méně, i když je samozřejmě vítám, protože díky jim se do celého seriálu dostávají upřesnění, vysvětlení a opravují se v něm chyby. Tak. A pojďme se podívat na linku č. 19.

## Trocha historie

Již několikrát zmiňovaný 29. červenec roku 1923 je i dnem, ve kterém poprvé vyjely tramvaje s označením 19. Její trasa vedla z Libně přes Palmovku a Florenc na náměstí Republiky, Můstek, po Václavském náměstí k Muzeu a přes Tylovo náměstí do Nuslí na dnešní náměstí bratří Synků. O dva roky později byla na obou koncích prodloužena – k Prosecké silnici (dnes bychom řekli U Kříže) a na Pankrác. Tam však vydržela jen necelý rok, pak byla opět zkrácena na původní konečnou, aby se opět na Pankrác vrátila po dalším necelém roce. 17. dubna 1928 začala mezi Muzeem a Tylovým náměstím jezdit přes náměstí Petra Osvoboditele (dnes I. P. Pavlova). V témže roce byla prodloužena na libeňské straně zhruba k dnešní Bulovce a 15. srpna 1930 na Vychovatelnu. Zde ovšem končila opět jen rok; potom začala jezdit z Palmovky na Harfu. Ani to nebylo definitivní. Významným datem je pro „devatenáctku“ 3. leden 1932, kdy změnila oba konce – ze „spodní“ vysočanské větve se přesunula na „horní“ k tehdejší Kolbenově továrně (co

přes Můstek a Perštýn na Karlovo náměstí. V létě 1983 opouští natrvalo centrum, po projetí Karlínem odbočí vpravo na Hlávčův most a přes Strossmayerovo náměstí dojde k dnešnímu Výstavišti. Na podzim stejného roku „vymění mosty“ – opouští Hlávčův a jezdí Revoluční přes tehdy Švermův. Ale to se jí zdá dlouhé, tak začne od 1. února 1984 jezdit opět po Hlávčově mostě, ovšem i zde vydrží jen necelý rok; 22. ledna 1985 už toho má dost a přestane jezdit vůbec.

Zahájení provozu na trati B metra (4. listopadu 1985) z ní udělá „napaječ“ – z Nového Hloubětína po staré stopě na Florenc, tehdy se jmenující Sokolovská. A 5 let nato: z Hloubětína přes Nový Hloubětín na Palmovku a přes Krejčárek do Biskupcova a zastávky Želivského, kolem strašnické vozovny do Průběžné s ukončením na Kubánském náměstí. V této trase ji můžete potkat i dnes, pouze s tím rozdílem, že jezdí až na Lehovec.

## Současná pravidelná trasa

Lehovec – Sídliště Hloubětín – Hloubětín – Kbelská – Starý Hloubětín – Nový Hloubětín – Kolbenova – Poštovská – Špitálská – Nádraží Vysočany – Poliklinika Vysočany – U Svobodárny – Balabenka – Palmovka – Palmovka (T) – Krejčárek – Biskupcova – Nákladové nádraží Žižkov – Mezi Hřbitovy – Želivského – Vinohradské hřbitovy – Krematorium Strašnice – Vozovna Strašnice – Nad Primaskou (T) – Strašnická – Průběžná – Kubánské náměstí.

Z Lehovce do Starého Hloubětína jsme se „svezli“ už s linkou č. 3. S „devatenáctkou“ zde odbočíme vpravo a kolem hloubětínských vozovny, která minulý rok oslavila 50 let provozu a má krásně vydlážděný dvůr i nové kolejistiště, dojedeme do zastávky Nový Hloubětín. Ta byla dlouho konečnou s dvojkolejnou smyčkou, kolem které byl kruhový objezd (ty se dnes opět budují) na křižovatce s Kbelskou ulicí, po které vedla i tramvajová trať. Ta byla ovšem jen manipulační a sloužila k výjezdům a zatahování hloubětínských vlaků na obě kolejové větve. Tento charakter ztratila a začala být pravidelně pojížděna po vybudování trati na Černý most, jak se dříve obíhala u Lehovce jmenovalo. Nakonec trať ve Kbelské i s obřištěm musela ustoupit dopravnímu okruhu a byla přemístěna do dnešní polohy. Pokud se ještě před odbočením vlevo do Kolbenovy ulice podíváme na druhou stranu, uvidíme za autobusovou zastávkou vjezd na bývalé

S domovní zástavbou, ovšem jen po levé straně, se setkáme až před zastávkou Špitálská. Ale abychom nepřeskakovali – za ní už končí Kolbenova ulice, nazvaná podle Emila Kolbena, jednoho z kapitánů našeho průmyslu. Od svého vzniku (1910) až do roku 1940 se jmenovala Třebízského podle katolického kněze a buditel Václava Beneše Třebízského, který žil v letech 1849 až 1884 a psal historické povídky. Za německé okupace nesla ulice název Valdecká podle hradu u Hořovic, který ale již zanikl. Další vývoj názvu byl obvyklý, válka skončila, ulice dostala původní jméno, pak se dostali k moci komunisté a jméno kněze v ulici plně továren a tudíž i proletariátu se stalo neúnosným. Národní hrdina, jak



Foto: Marek Šebeš

byl Julius Fučík oficiálně nazýván, se sem hodil daleko lépe. Pro ty mladší dodejme, že se narodil roku 1903, byl komunistickým novinářem a spisovatelem, za snahu o odbojovou činnost byl v roce 1942 zatčen a o rok později popraven. Jak uvedl ve svojí známé Reportáži psané na oprátce, která však v necenzurovaném textu směla vyjít až po listopadovém převratu, snažil se hrát s nacisty jakousi hru, jejímž výsledkem ovšem byla (snad nevědomá) kolaborace. Aureola hrdinství se ztratila a ulice dostala název po Emilu Kolbenovi, který tu vybudoval většinu továren, sdružených později do svazku ČKD, tedy Českomoravská – Kolben – Daněk. A u zastávky si ještě všimněme obytného domu s velkým zeleným nápisem Svatyně Krista Krále. Ten nápis není ani omyl, ani recese, ta svatyně skutečně stojí tam, kde jiné domy mívají dvůr. Je poměrně velká a postavili si ji za první republiky místní věřící. Ovšem v té době to katolická církev neměla zcela jednoduché (známé tažení „Pryč od Říma“) a tak podmínkou stavebního povolení bylo, že objekt nebude z ulice vidět. Proto se museli katolíci složit ještě na obytný dům, který svatyni z ulice zakryl. Dům později spravovalo Lidové bytové družstvo. No, alespoň vzniklo několik moderních bytů, o které byla v Praze později (a je svým způsobem dodnes) nouze. Poslední dům před velkou křižovatkou je zajímavá architektura první republiky s pavlačemi a malými byty, příklad, jak lze levně vyřešit bytovou potřebu. Podobné domy můžeme vidět i v Osadní ulici v Holešovicích.

A co názvy zastávek? Lehovec má název podle stejnojmenného sídliště, přilehlého ke konečné. Původní název Černý most vycházel z názvu lokality, kde je dnes také sídliště, která je ale od obřiště více vzdálena (mezi dnešními stanicemi linky B Rajska zahrada a Černý most). Pak se to hemžilo Hloubětín, kde je název jasný, výjimku tvoří Kbelská podle příčné ulice, vedoucí ke Kbelům – od toho i její název. Pana Kolbena jsme si již vysvětlili, takže zbývá Poštovská a Špitálská. Obě zastávky jsou pojmenovány podle příčných ulic a význam názvů nepotřebuje hlubšího rozboru. Další trasa už je shodná s linkou č. 8, takže dnes skončíme v prostoru, o kterém nikdo neví, co vlastně je. Připomeňme si, že zjara roku 1945 podnikla angloamerická letadla velké nálety na Prahu. Jejich oběti se stala i zástavba okolo vysočanských továren, které byly pochopitelně cílem. Celý prostor od radnice až po zmíněný pavlačový dům byl proto po odklizení trosk upraven na jakési náměstí. To ovšem zůstalo bez jména. Až v roce 1955 si kdosi vzpomněl, že se v tomto prostoru shromáždili v roce 1948

## Provozní parametry

linka č. 19	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	13	11	13	7	7	7	7	
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							39	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							11 735,5	
sestava vlaků	2 x T, v sobotu a neděli 1 x T							

je to dnes?) a na jižní straně Prahy opouští pankráckou trať a jede Michlí na Spořilov. Z dalších změn je významnější až prodloužení do Nového Hloubětína v roce 1949; tím se dostala do důvěrně známé trasy, kterou opustila až v roce 1980 při zrušení tramvajového provozu po Václavském náměstí. Znalci se teď mračí – ale ono opakující se „tápání“ mezi Můstkem a náměstím bratří Synků i mezi Muzeem a Tylovým náměstím opravdu nestojí za řeč. Takže už nejedeme od Můstku k Muzeu a linka č. 19 se tomu přizpůsobuje po svém – zrušenou trať objede, jak to nejbližší jde, tedy kolem tehdejšího nádraží Praha – střed, Václavské náměstí přejede uprostřed a z Karlova náměstí dojde Ječnou ulicí do zastávky I. P. Pavlova. Je to trochu krkolomné, protože od Bílé labutě dojdete pěšky do Jindřišské dřív, než tam „devatenáctka“ přes náměstí Republiky dojde, takže to nemá dlouhého trvání a za tři měsíce již jezdí „logičtější“ z náměstí Republiky

autobusové obřiště, kde bylo ukončeno ve své době mnoho autobusových linek. Tak silný byl provoz v místech, kde je dnes vlastně pusto. Nás to obřiště ale zajímá proto, že zde měla být vybudována tramvajová smyčka, právě náhradou za zrušenou o několik metrů dál. Nakonec zůstalo jen u záměru. Až po zastávku Špitálská jedeme typicky tovární částí města – po obou stranách jen výrobní haly, občas nějaký komín, zkrátka romantice daleko. Ale jsme na zvýšeném tramvajovém pásu a jede se nám poměrně dobře. Útlum výroby a oživení obchodní činnosti změnilo některé tovární haly na velké obchody – jejich návštěvníci ovšem za nákupu jezdí většinou auty a v tramvaji se s nimi moc nesetkáme. A tak na trase, kde kdysi sotva stačily čtyři tramvajové a mnoho autobusových linek, dnes jezdí linka č. 19 sama – tedy z těch tramvajových. A není to rozhodně jen tím, že pod námi je metro.

příslušníci Lidových milicí z vysočanských závodů a pod vedením poslance Krosnáře vyrazili na Prahu. Tím bylo místo povýšeno na náměstí a dostalo název Lidových milicí, který se, želbohu, užívá obecně dodnes. Po listopadové revoluci v roce 1989 se stal název nepřijatelným a protože si asi nikdo nevzpomněl, po čem jiném by daný prostor pojmenoval, bylo vyhlášeno, že se vlastně jedná o větší a přehlednější křižovatku ulic Sokolovská, Jandova, Freyova a Kolbenova, tím pádem že tu žádné náměstí není a proto ani nebude mít název. Léta běží, radní přemýšlejí a pak se rozhodnou, že to přece jen náměstí je a tak je pojmenují náměstí Organizace spojených národů a dovolí, aby se název užíval ve tvaru náměstí OSN. Jenže: dostavba radnice ve Vysočanech a výstavba nového administrativního objektu na rohu Sokolovské a Freyovy vezmou prostoru charakter náměstí už úplně... Tak nevím. A když už jsme tady, ještě jedna perlička. Freyova ulice se jmenovala dříve Palackého, za II. světové války Karlštejnská, ale to není tak zajímavé. Zajímavé je, že byla roku 1948 přejmenována na Klímovu a teprve roku 1952 na Emanuela Klímy. Proč? Protože známí Klímové byli dva: K. Z. Klíma, novinář, který zahynul v Terezíně. A Emanuel Klíma, komunistický novinář, který po zatčení gestapem spáchal sebevraždu. Nikdo už neví, kterého z nich měl na mysli ten, kdo dal ulici název Klí-

mov. Ovšem další vlna antisemitismu na začátku 50. let, pochopitelně nikdy oficiálně nepřiznaná, musela možnost dvojího vysvětlení vyloučit. Proto ono přejmenování; v Terezíně, jak je obecně známo, za války umírali Židé.

#### Nehodová místa

Celou další trasu až do Vršovic jsme už někdy s něčím projeli, proto se podíváme do rozboru nehodovosti, jak to vypadá na trase linky č. 19. Samozřejmě čerpáme ještě z Rozboru nehodovosti v provozu tramvají v roce 2000, protože údaje za loňský rok budou k dispozici až na jaře. Ale to nevádí. Tak tedy: na lince 19 došlo v daném období k 33 dopravním nehodám; její vlaky na jezdily 25 659,2 vlakokilometrů na jednu nehodu, což řadí „devatenáctku“ na 5. místo. To je celkem lichoťivé, uvědomme si však, že se zcela vyhýbá centru a jediným více frekventovaným úsekem projíždí od křižovatky Ohrada po křižovatku Želivského, naštěstí po zvýšeném tramvajovém pásu. Nejvíce nehod je ovšem zaznamenáno při odbočování vpravo z Kolbenovy ulice do zastávky Nový Hloubětín. Já vím, dáváme znamení o změně směru jízdy, máme přednost, ale. S železničními nehodami se na trase linky č. 19 setkáme již častěji – na 5 místech: hned v obratišti Lehovec (zcela zbytečně, že), u zastávky Kbelská (ten kopec zas není tak prudký), na křižovatce

Ohrada (také zbytečně), v zastávce Nákladové nádraží Žižkov (že by svoje udělal mouř? Ale o něm přece víme) a v zastávce Želivského (zase zbytečně, i když je to trochu s kopce).

Nejvíce střetů s chodci se odehrálo u Nákladového nádraží Žižkov, po jednom pak mezi křižovatkou Ohrada a zastávkou Biskupcova, dále v zastávkách Želivského, Vinohradské hřbitovy, Vozovna Strašnice a dokonce i ve výstupní na Kubánském náměstí. Když si uvědomíme, že zranění člověka patří k tomu nejhoršímu, co nás může ve službě potkat, ztrácí ono poměrně hezké celkové umístění na lesku. A nakonec vjetí do nesprávného směru a vykolejení – jedno před křižovatkou Ohrada a jedno v ní. Tak to jsou zhruba všechna nebezpečná místa, která bychom měli mít na paměti, než nastoupíme službu na poměrně klidné lince.

#### Závěr

Co dodat? U linek, které neprojíždějí centrem, je nějaké hodnocení vývoje vždycky rozpačité. Vždyť dnes zajišťují zcela jiné přepravní vztahy, kterým obvykle nepřikládáme tak velkou důležitost. Ale ony důležité jsou – vždyť „devatenáctka“ je v podstatě v nezměněné trase zajišťuje k plné spokojenosti již přes deset let.

–zjs–

## Zamyšlení nad modernizacemi tramvajových vozů

Od začátku šedesátých let minulého století byly do Prahy (a nejen sem) tramvajové vozy T3. Pokud bychom mysleli, že se tehdy na kolejích objevila převratná novinka, pletli bychom se. Vůz jako takový byl vyvinut v USA již ve třicátých letech a k nám se dostal v padesátých letech složitou cestou přes Švýcarsko a Španělsko, kde byla uložena dokumentace v době II. světové války. Ale nezabíráme do podrobností. Předchůdci „té trojky“, vozy T1 a T2, byly konstrukčně velmi podobné, takže navenek se lišily jen jinou vozovou skříní. Ale můžeme konstatovat, že přes některé tehdejší výhody – například energetická náročnost a nutnost změny konstrukcí kolejových křižovek a oblouků – vyjela do ulic tramvaj, která byla moderní a splňovala nároky na rychlou a bezpečnou přepravu cestujících. S postupem doby se však právě tyto nároky zvyšují. Dnes už si neumíme představit, že bychom denně cestovali dvounápravovými vozy, ve kterých byla stejná teplota vzduchu jako venku (i když se v nich občas rádi svezeme, o čemž píšeme na jiném místě tohoto DP-KONTAKTu). Stejně tak si neumíme představit, že bychom měli v dnešním provozu řídit vůz, kterému fungovala kolejnicová brzda pouze tehdy, když se otáčela kola. Tak bychom mohli pokračovat dále. Celý tento úvod má jediný cíl – uvědomit si, že vozy T3 jezdí po Praze již páté desetiletí. Za tu dobu odvedly nepředstavitelné výkony a postupem času se z nich staly spolehlivé tramvaje.

Nic však netrvá věčně. Dnešní doba si žádá zcela jiné vozidlo. Vývoj v této oblasti si můžeme dokumentovat na autobusech – představte si, že by místo nízko- podlažního citybusu Karosa – Renault přijel vůz Škoda 706 RTO nebo dokonce jeho předchůdce. I když by měl některé úpravy, dnešní cestovní nároky by jistě nesplňoval. Z tohoto pohledu je vlastně tramvaj T3 nadčasová. Ale podíváme-li se jinam, zjišťujeme, že i po městských kolejích může jezdit jiné vozidlo, než u nás. Ovšem na takové tramvaje musí být vytvořeny investiční fondy – vždyť za ekvivalent dvojice „téček“ dnes výrobci požadují i 65 milionů korun. Znáobte si to počtem vypravovaných vlaků, přidejte nutné rezervy a dospějete k částce 26 000 000 000. Snad každý uzná, že by to bylo sice milé, ale že je to zcela nereálné. Přesto bylo vypsáno výběrové řízení na dodávky nových vozů pro Prahu – v prvních bychom se měli svěřit v roce 2004. Co do té doby? Pokud zapomeneme na pohodlí nástupu a výstupu bez překonávání výškového rozdílu, vychází nám jediné řešení – modernizace právě té tramvaje, o níž jsme si řekli, že je nadčasová. A tyto modernizace se právě v současné době realizují.

Předcházela jim pochopitelně řada přípravných kroků – od přepočítání tuhosti vozové skříně Výzkumným ústavem železničním až po stanovení zásad, co všechno se bude modernizovat. Finanční objem byl zhruba dán, a tak se jednalo o to, kolik vozů se „do něj vejde“. Byly věci, od kterých upustit nešlo – zvýšit cestovní komfort, snížit energetickou náročnost, zlepšit pracovní prostředí, zachovat spolehlivost a bezpečnost. Na mnoha úrovních se dnes diskutuje o tom, jak se to povedlo. Tyto diskuse ovšem mají smysl jen mezi lidmi, kteří o problematice něco vědí – alespoň základní věci, k nimž vedle ceny, a k počtu vozů patří např. i délka předpokládané životnosti. Z tohoto pohledu jsou některé názory, publikované třeba na



Poslední vůz v PARS Šumperk kromě jiných předával ředitel společnosti ing. Tomáš Ignačák a přebíral technický ředitel naší společnosti ing. Tomáš Jilek. Další vozy už budou rekonstruovány jen v hostivařských dílnách. Foto: Martin Němeček

internetových stránkách, trochu úsměvné. Právě finanční náklady jsou důvodem, proč rekonstruované tramvaje nemají polopantografy, automatická spřáhla, vysokonapěťové propojení, ruční řadič atd. Ale mají naopak mnoho vylepšení, orientujících se na toho, komu svoje služby poskytujeme, tedy na cestujících. Ne, nebudeme je všechna vyjmenovávat – jednak jsme o tom již psali několikrát (naposled v minulém čísle DP-KONTAKTu), za druhé si je každý může „osahat“ přímo v provozu. Zdůrazníme raději třeba skutečnost, že opravená skříně s nutnými konstrukčními úpravami a protikorozní ochranou se takřka rovná skříně nové, a že elektrická výzbroj Alstom-Progress s IGBT tranzistory se osvědčila ve zkušebním provozu (vůz 6554) a je schválena jako „určené technické zařízení“ drážním úřadem.

Vývoj však jde dál a pokud má oporu v provozních poznatcích, nelze mu bránit. Proto bude třeba analogo-

vý regulátor nahrazen procesorovým, což zjednoduší kabeláž vozu a přinese možnost diagnostiky. Změněna bude i spodní část panelu řidiče, přibude regulace teploty kaloriferu a změní se systém jeho výdechů. Vylepšeno bude i větrání kabiny a kontejnery pohonu budou tmeleeny. Tím se opět zvýší „užitná hodnota“ vozu.

Co říci na závěr? Jsme pochopitelně rádi, že se vůz T3 proměnil k lepšímu. Jsme rovněž rádi, že se nedostavily provozní potíže, tak známé u posledních dodávek nových vozů. Přesto se ovšem pochopitelně těšíme na zcela novou tramvaj, s níž, trochu opožděně, vyjedeme do 21. století. Vzhledem ke změnám, které proběhly u našich výrobců tramvají, můžeme optimisticky předpokládat, že to bude vozidlo spolehlivé, splňující současné požadavky na bezpečnost a rychlost přepravy a přitom nejmenším tak nadčasové, jako byly vozy typu T3.

–zjs–

## Periodický audit a rozšíření certifikátu systému kvality podle ISO 9002 v DOZu Hostivař



Technická příprava výroby

Zavedením systému kvality a získáním certifikátu kvality od mezinárodní certifikační společnosti DET NORSKE VERITAS (DNV) bylo v roce 1999 dosaženo významného cíle.

Certifikát je důležitý dokument, kterým se stvrzuje, že systém kvality společnosti byl shledán shodný s požadavky normy pro systém jakosti ISO 9002:1994 a je platný pro opravy a modernizace motorů a kompresorů pro silniční motorová vozidla.

Certifikát kvality ale není vydán natrvalo. Každoročně musí proběhnout tzv. periodický audit systému kvality. Ten provedla certifikační společnost DNV 3. prosin-



Zkouška servořízení

ce 2001. Zároveň bylo, podle vyhlášených cílů kvality DOZ na rok 2001, provedeno i certifikační řízení spojené s rozšířením certifikátu o opravy servořízení.

Při všech auditech je nutno prokazovat plnění požadavků normy. Prokazování je vedeno až do detailů, vše co je tvrzeno, musí být i doloženo. Doložením jsou platné dokumenty a záznamy. Pro ilustraci je uveden výběr prověřovaných oblastí. Je prověřováno:



Příprava zkoušení kompresoru

- zda je vyhlášena politika a cíle kvality a zda je znají všichni pracovníci,
- jak jsou specifikovány, uplatněny a poskytovány zdroje pro udržování, zlepšování a rozšiřování systému kvality,
- zda jsou stanoveny pravomoci a odpovědnosti všech pracovníků, ovlivňujících systém kvality,
- zda u těchto pracovníků jsou stanoveny požadavky na kvalifikaci, výcvik a zdravotní způsobilost pro speciální činnosti,
- zda je prováděno přezkoumání systému kvality vedením v předepsaných termínech a zda je prováděno s ohledem na vyhlášenou politiku a cíle kvality,
- zda smlouvy se zákazníky a smlouvy týkající se systému kvality jsou před jejich uzavřením přezkoumávány,
- zda dokumenty použité v systému kvality jsou řízeny a jsou na všech místech, kde je to třeba, a zda jsou platné. To se týká všech systémových dokumentů, vyjmenovaných řídicích norem organizace, externí technické dokumentace k procesům, výrobkům, přípravkům a měřicím zařízením,
- zda systémové dokumenty (manuál kvality, postupy, instrukce) odpovídají požadavkům normy ISO 9002 a také, zda je podle nich v praxi postupováno.
- zda záznamy kvality jsou dokumentovány v postupech a instrukcích, zda jsou řízeny, užívány a uloženy na definovaných místech.
- uložení a ochrana záznamů kvality před znehodnocením, nebo ztrátou. To se týká písemných záznamů i záznamů v elektronické podobě.

- provádění výběru a hodnocení dodavatelů, kritéria pro hodnocení a uplatněná opatření,
- řízení všech procesů,
- jak je zajišťována kontrola, t. j. definování všech druhů kontrol, oprávnění k provádění kontroly a samokontroly,
- značení a rozlišení stavu po kontrole a zkouškách,
- řízení kontrolních, měřicích a zkušebních zařízení,
- plánování a provádění vnitřních auditů kvality, zjišťování příčin neshod, vypořádání neshod a uplatňování opatření k nápravě a prevenci,



Hodnocení systému kvality vedením 17. prosince 2001

- plánování a provádění výcviku pracovníků osvědčení o výcviku jsou hledána až v osobních složkách pracovníků v personální agendě,
- Audit prováděli tři auditoři DNV, kteří konstatovali, že se na všech pracovištích setkali s maximální vstřícností a otevřeností, což jim umožnilo systém kvality objektivně posoudit. Nebyla nalezena ani jedna neshoda 1. stupně, který se uděluje v případě závažných nedostatků a může vést až k odebrání certifikátu. Bylo tudíž konstatováno, že jsme certifikát na další rok obhájili.

Navíc bylo auditory DNV konstatováno, že systém kvality, zavedený v dílně oprav servořízení, splňuje požadavky normy ISO 9002:1994, a dílna proto byla úspěšně certifikována.

Na závěr zbývá to nejdůležitější. Poděkování všem pracovníkům, kteří se na úspěšném auditu a certifikaci podíleli a popřát jim mnoho úspěchů do příštího roku, kdy bude nutno systém kvality přebudovat tak, aby vyhovoval nové normě ISO 9001:2000.

**o. z. Autobusy**  
**Foto: Zdeněk Šebesta**

Oprava motoru Renault





# Zvýšení účinnosti využívání vnitřních zdrojů v o. z. Autobusy

Vedení našeho odštěpného závodu stanovilo v létě minulého roku sobě a všem řídicím pracovníkům závodu úkol vytvořit prostředí a podmínky pro účinnější využívání vnitřních zdrojů, kterými závod disponuje. Jedná se o ty zdroje, které buď spotřebovávají finanční prostředky závodu, nebo je váží a tím brání jejich využití jinde. Důvody jsou zřejmé: každý zodpovědný manažer chce co nejlépe hospodařit se zdroji, které má k dispozici. K tomu přistupuje předpoklad, že reálná hodnota finančních prostředků, které závod získává jako dotaci na provozování městské hromadné dopravy z městského rozpočtu, bude v příštích letech klesat. Bez ohledu na to však musíme udržet a rozvíjet kvalitu svých služeb. Navíc ve vzdálenější budoucnosti, po vstupu České republiky do Evropské unie, se očekává, že veřejní dopravci budou vystaveni mnohem vyšším konkurenčním tlakům, než je tomu doposud. Ze všech tří druhů dopravy Dopravního podniku budou zejména v budoucnu čelit nejvýraznější konkurenci právě autobusy. Uvedené skutečnosti ale přijímáme jako výzvu a chceme na ně být včas připraveni.

V roce 2001, respektive v jeho druhé polovině, se řešení úkolu zaměřilo na dvě oblasti: na **oblast zásobování** a na **oblast oprav a údržby**. S ohledem na závažnost úkolu byl úkol pojat jako dva vzájemně související projekty řízené podle zásad a pravidel Project Management. Hlavní myšlenkou řešení je hledat úspory na systémové úrovni řízení zásobování i oprav a údržby, spíše než jít cestou jednotlivých izolovaných opatření. Jednotlivá opatření bývají na první pohled vděčnější, neboť se navenek jeví jako „rychlá vítězství“. Tato vítězství jsou ale často zdánlivá; lokálně mohou znamenat prospěch, v kontextu celého systému mohou však způsobit ztráty. Systémová řešení obvykle přinášejí prospěch celkový a dlouhodobý. Nevýhodou ale je, zvláště s ohledem na motivaci všech zúčastněných, že „vítězství“ nejsou hned a na první pohled vidět.

Úvodní analýzy ukázaly, že důraz je vhodné klást právě na systémová řešení. Především proto, že současný způsob řízení odštěpného závodu a jeho vnitřní kultura se zakládají na značné autonomii jednotlivých garáží. Vedoucí pracovníci garáží nepochybně usilují o optimální využívání zdrojů a maximální úspory. Nicméně tyto dílčí optimalizace neznamenají vždy ve svém součtu nejlepší řešení pro odštěpný závod jako celek. Ta je nutné hledat a instalovat na prostoru celého závodu, jehož jsou garáže dílčími částmi. Podstata řešení úkolu proto spočívá v ustavení **systému zásobování** odštěpného závodu a **systému oprav a údržby** o. z., v jejichž rámci budou obě oblasti regulovány a řízeny jako celek, s využitím nejlepších pracovišť, nejlepších znalostí a schopností pracovníků složek systémů, tj. garáží a útvarů ředitelství o. z. Není přitom třeba mít obavy z toho, že se jedná o tradiční nechvalně známou „centralizaci“.

V obou případech byly ustaveny pozice **správce systému**, kteří mají jako poradní orgán **radu správce** složenou z odborných zástupců garáží. Správci jsou zodpovědní za vykonávání určitých funkcí na úrovni systému. K nezbytným rozhodnutím jsou částečně vybaveni příslušnými pravomocemi, v závažnějších případech jsou tato rozhodnutí schvalována a vykonávána standardní cestou řízení závodu.

Významným prvkem v činnosti správce je skutečnost, že v jeho rukou je nejen tradiční odpovědnost za technické a technologické záležitosti, ale zároveň také odpovědnost za ekonomiku systému. K tomu, aby mohl správce kvalifikovaně analyzovat a ovládat ekonomiku systému, bude vybaven nástroji manažerského účetnictví, tedy specializovanou strukturou reportů postavenou nad existující základnou finančního účetnictví a dalších datových bází informačního systému SAP. Zde je vhodné podotknout, že informační systém v podobě a rozsahu, v jakém je na odštěpném závodě instalován a provozován, je velmi účinným nástrojem pro systémové řízení nejen v zásobování a opravárenství.

Portfolio služeb správce systému zásobování obsahuje mimo jiné tyto funkce:

- sružování poptávek po náhradních dílech a materiálech,
- výběr dodavatelů u významných položek,
- udržování hladiny skladových zásob,
- analýzu a vyhodnocování ekonomiky systému,
- rozhodování o nezbytných autorizacích a certifikacích pro náhradní díly a materiály,
- správu číselníku, atd.

Správce systému oprav a údržby má pak přiřazeny například následující funkce:

- tvorbu a určování technologií oprav vozů a agregátů,
- stanovování závazných parametrů kvality a certifikací,
- řízení ekonomické agendy v oblasti opravárenství,
- návrhy na využití, dimenzování a dislokaci opravárenských kapacit v rámci závodu, a další.

Poslední jmenovaná funkce znamená, že správce bude na základě analýzy technologických a hlavně ekonomických informací navrhovat zřizování specializovaných a společných opravárenských pracovišť a úměrně tomu tlumit některá neefektivní, opakující se pracoviště na více garážích. Uplatnění zásady „nemusejí všichni dělat všechno“ je, jak se i v jiných oblastech můžeme přesvědčit, spolehlivým zdrojem úspor.

Nezbytnou podmínkou pro účinné řízení obou systémů je pravdivé a výstižné měření všech parametrů, které charakterizují jejich výkonost, zejména v ekonomické rovině. Měření a hodnocení těchto parametrů je také nástrojem pro měření výsledků obou projektů: nebudou-li se sledované parametry systémů zlepšovat, bude nutné revidovat navržená a zaváděná opatření.

V oblasti zásobování byla proto odvozena a zavazena tzv. **kriteriální funkce zásobování**, která úplným způsobem vyčísľuje celkové náklady závodu na zásobování. Její pravidelné vyhodnocování se opírá o automatizova-

né propočty v rámci SAP. Zahrnuje tyto kategorie nákladů:

- náklady na pořízení materiálů,
- náklady na skladování,
- náklady na vnitropodnikovou dopravu,
- náklady na vázaný kapitál,
- náklady na jakost (na implementaci a udržování systémů jakosti kontra náklady na použití nejakostního materiálu),
- náklady z nedostatku.

Obdobně je konstruována **kriteriální funkce opravárenství**.

Řešení obou projektů, které jsou zaměřeny na zlepšení účinnosti systému zásobování, respektive systému oprav a údržby, se účastní konzultantská společnost CS-PROJECT, která s Dopravním podnikem spolupracuje řadu let a disponuje potřebnou znalostí prostředí. Projekty řídí ze strany odštěpného závodu vedoucí projektu, vlastní práce provádějí smíšené akční týmy, ve kterých jsou zastoupeni nejlepší odborní pracovníci garáží a správy o. z. Navrhovaná řešení posuzuje a schvaluje expertní tým projektů, který tvoří členové porady vedení o. z.

V roce 2001 byly po detailních analýzách zpracovány příslušné návrhy řešení, odpovídající dokumentace a implementační plán. Rozběhnutí obou systémů plánujeme uskutečnit v prvním čtvrtletí roku 2002 tak, aby oba systémy mohly začít postupně fungovat od druhého čtvrtletí tohoto roku.

Na závěr mi dovolu, abych při této příležitosti jménem svým i jménem celého vedení odštěpného závodu Autobusy upřímně poděkoval za dosavadní práci všem, kteří se dosud podíleli na řešení úkolů v dané oblasti. Věřím, že i díky jejich další práci budou cíle projektu úspěšně dosaženy.

**Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o. z. Autobusy**

## ÚSMĚVY S DP-KONTAKTEm

*„Hlavně zkontrolujte toho za mnou! Určitě je to nějaké černej pasažér...“*



## Poděkování

Vážené kolegyně, vážení kolegové, čas je neúprosný – právě nám ukrájuje vteřinky již z prvního měsíce druhého roku třetího tisíciletí. Tradiční hodnocení roku minulého i plánování věcí a činů příštích bude obsahem únorového vydání našeho „DP-KONTAKTu“.

Proto si dovoluji využít této příležitosti, abych Vám, zaměstnancům o. z. Autobusy, upřímně poděkoval za sebe i celé vedení za dobrou práci, kterou jste odvedli ve prospěch spokojenosti našich klientů. Ať už klientů vnějších – cestujících, nebo klientů vnitřních – našich zaměstnanců.

Moje zvláštní poděkování pak patří Vám, kteří jste v tomto roce odvedli iniciativně, obětavě a ve vší skromnosti nadstandardní výkony, které přispěly nebo v dohledné budoucnosti jistě přispějí k dalšímu posunu našich služeb k větší kvalitě, při současném zvyšování jejich efektivnosti. V tuto chvíli však nemám na mysli je-

nom zaměstnance o. z. A, ale celé naší společnosti, kteří jakýmkoliv způsobem spolupůsobili na úspěšných výsledcích toho, co bylo vykonáno.

Děkuji za přímo či nepřímo vyjádřenou podporu, kterou mi dáváte svým přístupem k vykonávané práci. Děkuji i za konstruktivní kritické připomínky či hodnocení, byť ne vždy je to příjemné vyslyšet, za označení problémů, za náměty směřující k jejich řešení. To vše napomáhá usměrňovat běh věcí k žádoucímu společnému cíli.

Velmi si toho považuji a byl bych rád, kdyby to, co a jak činíte ke spokojenosti druhých, jste vnímali také tak, že tím vlastně spoluvytváříte podmínky a prostor pro vlastní spokojenost. A o to přece jde. Nebo ne?

Hodně zdraví, spokojenosti, štěstí a osobní pohody v pracovním i soukromém životě Vám i Vaším blízkým nejen v roce 2002 přeje

**Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o. z. Autobusy**

Co se týče vyhodnocení úprav autobusového linkového vedení po uvedení tratě II. C metra do provozu, tak to se nejvíce ve vztahu k Ikarusům dotklo zřejmě dopravní obsluhy Spořilova a mého bydliště, sídliště Novodvorská. Slabinou linkového vedení totiž byla upravená linka č. 171, která díky omezení rozsahu provozu pouze na přepravní špičky pracovního dne téměř ztratila svůj půvab tranzitní linky, protože její využívání ke spořilovské poliklinice (kam v té době z hlediska lékařské spádovosti pro odborná a dětská vyšetření Novodvorská patřila) bez dopoledního provozu jaksi nemělo význam. Navíc se projevil i špatný odhad potřebné přepravní kapacity sídliště Spořilov ke všem třem dosažitelným stanicím linky C metra (*Budějovická, Kačerov, Primátora Vacka*). Ta byla v souhrnu zbytečně předimenzovaná a co do nabídky provozních parametrů, rozsahu provozu zainteresovaných linek v jednotlivých denních obdobích a z hlediska časové dostupnosti v podobě jízdních dob značně nevyhovující. Cestující si sami celkem logicky vybrali jako hlavní směr i s ohledem na určitou tradici spojení linkami číslo 118 a 178 ke stanici *Budějovická*. Obě linky sice v té době neměly a kvůli protisměrnému vedení tras na Spořilově ani nemohly mít intervalově sladěné grafiky v podobě časového prokládání jednotlivých spojů, zato však obě jezdily celodenně a celotýdenně. Jako druhý v pořadí se opět celkem logicky umís-



Foto: archiv autora

til směr ke stanici *Primátora Vacka*, kde však přepravní průzkumy jednoznačně poukázaly na oprávněnost pouze jedné celodenní a celotýdenní linky, čili linky číslo 178. Naprosto nejnepříznivěji dopadly přepravní průzkumy pro směr ke stanici metra *Kačerov*, kde frekvenci bohatě postačovala tranzitní linka číslo 203 i přesto, že se spořilovského sídliště vlastně jen okrajově dotýkala. Všechno tedy hovořilo pro zkrácení linky číslo 171 do trasy *Kačerov–Výzkumný ústav A. S. Popova*. K tomu také skutečně s platností od 6. dubna 1981 došlo. Od tohoto data byla linka číslo 171 opět linkou s celodenním a celotýdenním rozsahem provozu a linka číslo 196 naopak o svůj mimošpičkový provoz ve zkrácené trase (která by byla nyní naprosto totožná s celou novou linkou číslo 171!) zase přišla. Upravená „*stojednasedmdesátka*“ teď jezdila v pracovní dny ráno v šesti vozech v intervalu 5–7 min., dopoledne a večer ve dvou vozech (pořadová čísla 1 a 3) v intervalu 16 min. a dopoledne v pěti vozech v intervalu 6–8 min. O volných dnech tady jezdila dvě pořadová čísla v celodenním intervalu 16 min. Ikarusy byly však předepsány (a také opravdu vypravovány) jen na „*šejdry*“ a „*zatahovák*“. „*Tůráky*“ byly obsazovány autobusy ŠM–11 i přesto, že v pravidelném linkovém intervalu nebyla zohledněna jejich menší přepravní kapacita(?).

Přesuňme se do června roku 1982. Tehdy došlo k něčemu, co až do této doby nebylo v provozu Ikarusů v Praze běžné. Poprvé ve své krátké historii totiž kloubové autobusy přišly na linku, která to v převážné části trasy a po převážnou část provozního dne potřebovala jako sůl, a to prosím bez jakéhokoliv omezení vypravovaných vozidel a přepočtu kapacity ze standardních autobusů. Když k tomu jako dopravník připočtu dnes pro kloubové

## Vzpomínání na první pražské kloubové autobusy – III

vozy nevyhovující průřezné profily a výškové poměry hned v několika částech tehdejší trasy, byl to opravdu malý zákrak. Byla to linka číslo 106 (*Vršovice, Čechovo náměstí–Modřany, Baba III*). V této podivně charakterově nesourodé a kapacitně nevyvážené trase jezdila od 16. března 1977. Kombinovaly se tu funkce napaječové, tranzitní i místně obslužné, jejichž výsledkem byly prakticky neustále přepřítlané vozy ve střední části trasy mezi Nuslemi, přes Kačerov po Novodvorskou v ostrém kontrastu s hanebným vytižením mezi Braníkem a vilovou čtvrtí na Babách v Modřanech. Modřanská část trasy byla kapacitně více využívána pouze nárazově v přepravních špičkách pracovního dne a jeden spoj v polonočním provozu po dvaadvaceti hodině, kdy končily druhé směny v modřanských strojárnách a v čokoládovárnách Orion (svého času byl dokonce veden jako dohodnutý a tudíž časově neměnný). Svým širokým záběrem obsluhovaného území Prahy 4 na sebe „*stošestka*“ stahovala buď přímou docházkou nebo s přestupem z ostatních linek zájmového regionu u krčské Thomayerovy nemocnice nadprůměrné množství cestujících. Tomu odpovídaly i spíš „*tramvajové*“ intervaly v průběhu provozního dne a „*tramvajová*“ časová rozložení jednotlivých provozních období. Na počátku osmdesátých let, a tedy v době nasazování Ikarusů, tady v pracovní dny ráno a odpoledne jezdilo 10 pořadových čísel v intervalu 9 až 11 minut, dopoledne 9 pořadových čísel v intervalu 10 až 13 minut a ve večerním provozu 5 pořadových čísel v intervalu 18 minut. Víkendový provoz zajišťovalo 5 až 7 vozů v intervalech od 18 až 19 do 13 až 14 minut podle rozložení provozních období v obou volných dnech. Zajímavé bylo i rozložení typů služeb na lince v pracovní den. Pořadová čísla 3, 5, 6 a 9 byly krátké „*tůráky*“. Skutečně dlouhými „*tůráky*“ se zatažením těsně před jednou hodinou ranní byla pořadová čísla 4 a 8, která zabezpečovala večerní a polonoční provoz společně se dvěma večer vyjíždějícími vozy kmenově vedenými na lince číslo 501 (*Nusle, Náměstí brí. Synků – Nádraží Braník*), kam potom přejížděly (respektive se „*převlékaly*“). Pořadová čísla 2 a 7 byla pro autobusovou linku netypická „*ceděčka*“, pořadové číslo 1 byl středně dlouhý „*tůrák*“ a jediným „*šejdrem*“ bylo pořadové číslo 10.

Do tohoto stavu poprvé 14. června 1982 přišly Ikarusy a během následujících čtrnácti dní jezdily denně pořadová čísla 2, 3, 6, 7, 8 a 10. Po několika dnech přibyly i na pořadová čísla 1, 5 a 9. Pořadové číslo 4 začalo být Ikarusem obsazováno až od září roku 1982. Linka číslo 106 tehdy tvořila samostatný řídicí diagram a Ikarusy se sem dostaly tím způsobem, že byly prostě řídicím tohoto diagramu přiděleny. Týkalo se to i jediného „*šejdrového*“ pořadí 10, které bylo přiděleno nastálo a nikdy nepatřilo do žádného většího šejdrového diagramu. Jezdil ho na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let pan Emanuel Hruška, nositel titulu „*Vzorný řidič*“. Sehraný kolektiv řidičů se vůbec v mezích možností snažil o maximální provozní kázeň a lidský přístup vůči cestujícím a snad i proto se právem mohla „*stošestka*“ po několik let před příchodem kloubových autobusů pyšnit v dobrém slova smyslu plastovými tabulkami „*Linka vzorné kvality*“, umístěnými v každém voze. První „*stošestkové*“ Ikarusy byly vozy inventárních čísel 4165–4176, 4180–4182 a 4193. Do série vozů dodaných na Kačerov v létě roku 1982 patřily ještě vozy 4164 a 4177–4179, které však byly zařazeny jako „*šejdrové*“ a jezdily převážně linku číslo 189. Ikarusy inventárních čísel 4166–4176, 4180–4182 a 4193 byly přiděleny jako „*tůrové*“, inventární číslo 4165 jako „*šejdrové*“ pro pořadí číslo 10 pana Hrušky. Od 21. června 1982 se začal objevovat první pražský Ikarus s automatickou převodkou inventárního čísla 4193. Vůz se na první pohled poznal už z dálky podle toho, že měl „*budníky*“ transparentu vpředu i po stranách nastříkány krémovou barvou a nikoliv sedě jako všechny ostatní Ikarusy. Bylo možné

si jej splést pouze s dalším kačerovským vozem číslo 4182, který měl shodnou úpravu. U žádných dalších Ikarusů v Praze už se potom tato barva „*budníků*“ neobjevila. Od starších kačerovských kloubáků se autobusy dodané v roce 1982 odlišovaly už snad jen v provedení zadního držáku linkové orientace, kde byl použit podobně jako v případě prvních vršovických vozů bytelný rámeček boční orientace z vyřazovaných „*ešemek*“. Na rozdíl od ostatních Ikarusů byl navíc posunut poněkud více do středu zadního okna. Linka číslo 106 fungovala v čistě ikarusové podobě až do 15. února 1983. Následujícího dne začala být zprvu jen náhodně a později pravidelně některá pořadová čísla obsazována opět standardními typy autobusů ŠM–11 a prvními Karosami B731. Od 24. února 1983 už se Ikarusy objevovaly pouze na kusech pořadových čísel 1, 4, 8 a 10.

V pondělí 7. března 1983 se ještě Ikarusy na všech deset pořadových čísel původní „*stošestky*“ naposledy vrátily, aby odsud mohly být se zahájením poprázdňového provozu 1. září 1983 definitivně ze všech kursů staženy. Prvního září se podle mých dochovaných záznamů uskutečnilo více změn, které měly vliv na změny ve vypravování linek velkokapacitními autobusy. Linka číslo 106 byla přednostně s ohledem na své kapacitní přetěžování obsazována dosluhujícími autobusy ŠM–11 starších sérií a podobný osud potkal i linku číslo 171, která byla kloubových vozidel rovněž zbavena. V jejím případě však alespoň došlo k přepočtu kapacity na standardní autobusy, a tak byla v přepravních špičkách poslána na interval 4–6 minut. Do jakého diagramu byla zařazena, si už nepamatuji, ale jezdila tu vozidla v porovnání se zdecimovanou „*stošestkou*“ o poznání přitažlivější, tudíž i zárovní Karosy B731. Původní „*stošestkové*“ Ikarusy byly rozstrkány především na linky číslo 126 a 203, protože část Ikarusů starších ročníků odtud nahradila nejstarší vršovické kloubáky na lince číslo 213. Ty začaly zase pro změnu jezdit „*šejdrovou*“ linku číslo 212. No a aby „*škatulata–škatulata*“ byla úplná, byla na kloubové vozy přepočítána i přepravní kapacita linky číslo 127, kam vedle klíčových vozů přešel zbytek starších kačerovských Ikarusů stažených ze „*stojednasedmdesátky*“. Tento zářijový stav ovšem nebyl ani zdaleka ideální, protože sídliště Novodvorská přišlo najednou o všechny velkokapacitní autobusy na dvou linkách a přepravní kapacita byla přepočtem zachována jenom částečně. Vícefunkční nevyvážená „*stošestka*“ byla v podstatě o nějakých 30% oslabena bez jakékoliv nahrazení i ve zbytku exponované trasy ve směru od Thomayerovy nemocnice do Nuslí, protože stažením byl jen občas nasazován Ikarusů na linky č. 170 a 182 chyběla dostatečná přepravní kapacita i tady.

Na přelomu listopadu a prosince roku 1983 finišovala výstavba prvního souboru staveb budoucí *Jižní spojky*. Prezentovala se především otevřením nového vltavského *Mostu Antonína Zápotockého* pod Barrandovem. Nový projekt linkového vedení byl postaven zejména na žádaném propojení Prahy 4 a 5 právě po tomto mostě dálničního charakteru. Přes most byla prodloužena linka č. 192 (*Budějovická–Zlíchov, Lihovar*) a trvale trasově změněna linka č. 197 (*Sídliště Libuš–Smíchov, Anděl*), při současném zrušení špičkové linky č. 211 (*Smíchov, Anděl–Zlíchov, Lihovar*). Tehdejší projektanti linkového vedení však změně velice chytré využili i k nápravě nepřilíživých kapacitních „*úprav*“ na sídlišti Novodvorská od září roku 1983. S platností od 15. prosince 1983 byla linka č. 106 zkrácena do trasy *Vršovice, Čechovo náměstí–Nádraží Braník* opět sem byly vráceny Ikarusy. Podržela si svých deset pořadových čísel, ovšem pro autobusový provoz už v normálním uspořádání „*tůráků*“ a „*šejdrů*“. Pořadí 10 bylo jako „*stálé–šejdrové*“ pro pana Hrušku zachováno. V přepravních špičkách pracovního dne měla linka v deseti vozech interval 7 až 8 minut, dopoledne v sedmi vozech interval 11 minut, stejně jako

o volných dnech. Večerní provoz zajišťovaly celotýdenně tři vozy v intervalu 24 minut. Vrátily se sem i téměř všechny původní „stošestkové“ Ikarusy, ke kterým přibyl navíc vůz inventárního čísla 4127 z dodávky z roku 1980. Ten byl zřejmě po opravě po nehodě opatřen novou přední maskou staršího provedení s hliníkovým ozdobným rámečkem (ten měly všechny první kloubové vozy série 4000–4019), takže jej bylo už z dálky možno rozeznat od ostatních. Linka č. 170 se vrátila do své někdejší trasy před rokem 1977 (Kačerov–Modřany, Baba III.) a zabezpečovala místo linky č. 171 společně se „stošestkou“ celodenní přepravní obsluhu sídliště Novodvorská. V pracovní dny ráno a odpoledne tu jezdilo 5 standardních autobusů v intervalu 14 minut, v pracovní dny dopoledne a po celou sobotu a neděli 4 autobusy v intervalu 17 minut. Linky č. 171 a 196 v nezměněných trasách doplňovaly souhrnnou kapacitu v přepravních špičkách pracovního dne. Výhodou souboru opatření bylo celkové zlepšení přepravní kapacity pro sídliště k trati C metra a exponovaného tranzitního vztahu v ose Braník – Krč – Nusle. Slabší už to bylo se zbytečným kapacitním předimenzováním úseku mezi sídlištěm Novodvorská a nádražím v Braníku, protože předpoklad přelíhnutí zátěže z parametrové a směrově zlikvidované linky č. 197 (Sídliště Lhotka – Jiráskovo náměstí, ex Prosek, Průjezdni) na tramvajové linky právě v branického nádraží se nenaplnil – cestující v prvních dnech spíš „převraceli“ kapacitně naprosto nedostačující novou

„stodevadesátšedmičku“ (interval v přepravních špičkách dosahovaly 13 až 17 minut, což bylo omezení na nějakých 20% původního stavu, a mimo ně se vyšplhaly dokonce až na neuvěřitelných 25 minut!), později kdo mohl tak v zoufalství přizpůsobil směr svých cest spíš linkou C metra z Kačerova. Nikterak růžové to ovšem nebylo ani se stanovenými intervaly jednotlivých linek, které vycházely stejně jako v letech minulých pouze z matematického výpočtu oběžné doby a přestávek ku počtu nasazených vozidel, bez jakékoliv snahy o přizpůsobení časových poloh jednotlivých spojů souběžných linek do prokladů. Vráťm se ale zpět ke kačerovským kloubovým autobusům. Rok 1983 byl prvním, kdy sem nebyl dodán jediný nový Ikarus. Naopak nejstarší zde provozované vozy z dodávky roku 1979 začínaly stárnout a pozvolna se z pečlivě udržovaných „šejdrových“ měnily na dosluhující „tůrové“. To mělo pochopitelně vliv na jejich vypravování, které se už omezilo v podstatě pouze na linky projektově předepsané. Nic se na této skutečnosti nezměnilo ani na jaře roku následujícího, kdy bylo na Kačerov dodáno jedenáct dalších Ikarusů inventárních čísel 4234–4244. Všechny byly zařazeny jako „šejdrové“. Jednalo se vlastně o přidělení nových vozů za dosluhující autobusy z roku 1979. Vozy čísel 4234 a 4244 byly vybaveny automatickou převodovkou, podobně jako vůz číslo 4193 o dva roky dříve. Vozy se od předchozích lišily zejména v jednom detailu, který je už z dálky na první pohled zprůhlednil. Jednalo se

o způsob úpravy výřezu pro čelní orientaci v „budníku“ transparentu. Ten byl proveden, v rozporu se všemi dosavadními zvyklostmi na všech pražských „ikarusových“ provozovnách, při levém okraji „budníku“. O důvodu této úpravy dnes těžko polemizovat, ale byla to zřejmě snaha, jak lépe zpřístupnit poněkud stísněný prostor mezi „budníkem“ a plexisklem kabiny řidiče při výměně přední orientace. U dalších dodávek se už na všech garážích otvory v předním „budníku“ transparentu vyřezávaly zásadně uprostřed. Kabina řidiče byla na rozdíl od posledních kačerovských vozů z roku 1982 v novém černém provedení s posuvnými dvířky a velkým lomeným plexisklem, které nahrazovalo předchozí dvě okénka nad sebou. Tady je potřeba se ale zmínit, že takto změněné kabiny řidiče měly už pražské vozy z roku 1983, které však na Kačerov dodány nebyly. Autobusy inventárních čísel 4234 a 4244 s automatickou převodovkou měly dvířka do kabiny navíc vyplešena ve spodní části plexiskla posuvným otvíracím dílem určeným nejspíš k eventuálnímu prodeji jízdenek řidičem(?).

Další část dodávky kloubových vozů pro Prahu dorazila téměř tradičně na přelomu léta a podzimu roku 1984. Část Ikarusů přišla i na Kačerov, ale to už je jiná historie. Koncem září 1984 jsem narukoval k výkonu dvouleté vojenské základní služby v Československé lidové armádě a na „svoje“ Ikarusy jsem po následujících osmnácti měsících a dvanácti dny mohl pouze vzpomínat...

Rudolf Maren

## Obnova vozového parku autobusů v roce 2002

Dne 27. prosince 2001 byla na základě zákona č. 199/1994 Sb. v úplném znění vyhlášena „Obchodní veřejná soutěž o nejvhodnější nabídku na koupi autobusů“. Předmětem této soutěže je výběr dodavatele na dodávku autobusů městského provedení pro obnovu vozového parku v roce 2002.

Potřeba obnovy vozového parku autobusů je kontinuální a patří k finančně nejnáročnějším oblastem městské hromadné dopravy. V celkovém množství nakupovaných vozidel se předpokládá postupný nárůst podílů nízkopodlažních vozů, ale přes tento trend stále počítáme pro příští období s nákupem autobusů i ve standardním provedení.

Vzhledem k tomu, že nákup autobusů bude v roce 2002 financován pouze z vlastních zdrojů a s přihlédnutím k nutnosti zabezpečení projektu organizace městské hromadné dopravy bylo rozhodnuto o nákupu vozidel v tomto členění:

### standardní autobusy – celkem 46 kusů, z toho:

- nízkopodlažní standardní autobus – 15 kusů,
- standardní autobus – 31 kusů.

### kloubové autobusy – celkem 20 kusů, z toho:

- nízkopodlažní kloubový autobus – 10 kusů,
- kloubový autobus – 10 kusů.

Dodávka kloubových autobusů bude v několika dílčích plněních realizována nejpozději do konce července 2002. Dodávka standardních autobusů bude v několika dílčích plněních realizována nejpozději do konce října 2002.

Ing. Jirí Pavlíček, 90 222



Foto: Marek Šebeš

## Závěrečná dohoda – Renault/Iveco

Společnosti Renault a Iveco podepsaly 17. října 2001 dohodu umožňující společnosti Iveco získat účast Renaultu (50%) v Irisbus Holding.

Zároveň společnosti Renault VI a Irisbus dosáhly dohody o vymezení ekonomických a obchodních vztahů mezi oběma společnostmi po dobu přechodného období, nutného k uskutečnění celkové autonomizace společnosti Irisbus.

Termíny definitivní dohody potvrzují původní záměr (lettre d'intention) ze dne 3. května, zejména:

a. Předání částí společnosti Renault Ivecu bude probíhat ve dvou fázích, první bude představovat 15 procent kapitálu a bude splatná po podepsání dohody, druhá, představující 35 procent kapitálu, nabyde platnost 31. prosince 2002.

b. Renault zůstane zastoupený ve správní radě společnosti Irisbus Holding a podrží si místo člena správní rady až k datu skutečné realizace převodu druhé části akcií společnosti Renault do společnosti Iveco (31. 12. 2002), což jí umožní postupně se vyvázat v oblasti kapitálu.

c. Pánové Saverio Gaboardi a Elios Pascual zůstanou ve svých funkcích prezidenta a CEO – Chief Executive Officer.

d. V důsledku dohody si Irisbus Holding uchová po dobu čtyř let právo využívat značku Renault na výrobu a prodej svých vyrobených autokarů a autobusů. Toto právo dává společnosti Irisbus možnost postupně zavádět logo Irisbus na svých výrobcích i se zajištěním převodu renomé značky Renault na značku Irisbus, která se

stane ústřední značkou koncernu. Značka Iveco se bude obdobně vyvíjet ke značce Irisbus.

e. Právní struktura koncernu se nemění, všechny pracovní smlouvy zaměstnanců, stejně jako kolektivní dohody, zůstávají v platnosti tak, jak existují.

Dále dohoda mezi společnostmi Irisbus a Renault VI zajišťuje kontinuitu v dodávání komponentů, servisu klientům, záruční povinnosti, dostupnosti náhradních dílů a ve všech dalších oblastech nutných k činnosti společnosti Irisbus.

Převzetím kontroly společnosti Iveco nad kapitálovým podílem společnosti Renault při zachování těchto daných podmínek, umožní společnosti Irisbus zajistit si stabilitu a budoucí vývoj svých aktivit v Evropě a ve světě.

Převzato z časopisu Karosář



Foto: Petr Malík

Již jedenáctou sezónu se mohli Pražané a hlavně návštěvníci našeho hlavního města setkávat v ulicích s historickou tramvajovou soupravou, která si i ve druhém desetiletí svojí existence podržela č. 91. Někdejší nápad, aby měla vždy číslo shodné s letopočtem, našťastí

## Linka č. 91 v roce 2001

zapadl – potkávat linku 01 by bylo dost divné, i když z hlediska vývoje číslování linek a jeho historie jistě zajímavé. Ale nechme teoretizování a řekněme si, jak si historická linka vloni vedla.

Do druhého desetiletí vjela linka č. 91 s dvěma změnami:

- Trasa z Výstaviště přes centrum a zase zpět, tedy jakési „kolečko“, byla nahrazena zcela novou z vozovny Střešovice kolem Pražského hradu a Královského letohrádku Belveder na Malostranskou, Staroměstskou, k Národnímu divadlu, po Národní třídě a Spálenou ulicí do Lazarské, Vodičkovou a Jindřišskou k Masarykovu nádraží, přes náměstí Republiky do Dlouhé třídy a přes Strossmayerovo náměstí k Výstavišti. Zásadní změna, spočívající v pravidelném provozu až do vozovny Střešovice, se projevila velmi kladně – cestující mohli bez problémů ihned shlédnout sbírky Muzea MHD. Vedení trasy kolem Pražského hradu bylo rovněž příznivě přijato. I když v centru komplikovaly provoz rekonstrukční a investiční akce, nová trasa se ukázala jako velmi dobrá a není úmysl ji do budoucna měnit.

• Jízdenky za cenu 25 (10) Kč byly vydávány rovněž v nové podobě – dnes jsou to kopie historických „listků“.

Linka byla provozována v intervalu 60 minut dvěma vlaky ve složení motorový a vlečný vůz (po dobu letních výluk jen motorový). Přepravila 15 814 platících osob. Z dalších výkonů uvedme 1 108 vlakohodin, 1 884 vozohodin, 10 423 vlakokilometrů a 17 349 vozokilometrů.

Již zmíněné výluky se pochopitelně negativně promítly i do počtu cestujících; nasazení jen motorových vozů k dosažení určité úspory se tak ukázalo jako správné. V příštím roce se trasa ani rozsah provozu či jízdné měnit nebudou, a tak se těšíme, že linka, která k Praze již neodmyslitelně patří, přepraví ještě více spokojených zákazníků.

–zjs– z podkladů 12 693

## V Roztylech je nové prodejní centrum!



Od 3. prosince 2001 mají obyvatelé Jižního města k dispozici další předprodejní místo ve stanici metra. Ne však ledajaké. Ke dvojici stávajících na Hájích a Kačerově přibýlo tentokrát nové, velké a moderně zařízené prodejní centrum časových jízdenek ve stanici metra Roztyly. Zákazníci zde budou moci postupně využít až devít (!) otevřených okének, u nichž si lze zakoupit kterýkoli časový kupon nebo průkazku z nabídky pražského Dopravního podniku.

V polovině prosince, kdy jsme nové prodejní centrum na Roztylech navštívili, zde zatím panoval poměrný klid. „Mezi lidmi se to ještě tolik nerozkřiklo, takže zatím se žádné fronty netvoří,“ řekla nám jedna z pracovnic. „Nej-

více zákazníků sem přichází v odpoledních hodinách, když se vracejí z práce domů,“ dodala. Na odbyt jdou v současné době především čtvrtletní a roční kupony.

Otevírací doba nového prodejního centra je ve všední dny od půl sedmé ráno do půl sedmé večer, v sobotu od půl osmé do dvanácti. Celý prosinec a prvních sedm lednových dnů však byla provozní doba prodloužena: od pondělí do pátku se prodávalo od 6:30 do 19:00, o víkendu se prodávalo v sobotu i v neděli od 8:00 do 18:00. Naši zákazníci si tak zde mohli v době předvánočního shonu koupit časovou jízdenku v klidu a bez zbytečných obav z mačkání ve frontách.

Text a foto: Marek Šebeš

## ŠKOLNÍ STRÍPKY

**Zveme na maturitní ples.** Maturitní plesy patří ke středoškolské tradici a jsou prvním předznamenáním blížících se maturitních zkoušek. Ples naší školy se koná v pondělí 11. února 2002 od 19 hodin ve velkém sále Lucerny. Vstupenky jsou k dispozici ve škole Moravská a tyden před konáním plesu také v pokladně Lucerny.

**Doplňné nabídky.** V minulém DP-KONTAKTU byla uveřejněna nabídka studijních a učebních oborů pro všechny, kteří v letošním roce ukončí docházku na základní škole. Tentokrát přinášíme nabídku pro ty, kteří mají školní léta už nějaký ten pátek za sebou, ale mají zájem si i nadále zvyšovat svou kvalifikaci.

Naše vzdělávací zařízení zabezpečuje kurzy a školení. Můžete si vybrat z následující nabídky:

1. **Rekvalifikační kurzy** s výučním listem v oborech automechanik, elektromechanik a aranžér(ka).
2. **Školení pracovníků** v oblasti bezpečnosti a ochra-

ny zdraví při práci (BOZP) a požární ochrany (PO) – odborná příprava požárních hlídek, školení podle vyhlášky ČÚBP č. 213/91 Sb., kurz bezpečnostních techniků, školení vedoucích zaměstnanců z BOZP a PO.

3. **Technické kurzy** – školení řidičů motorových vozíků, kurzy a zkoušky z vyhlášky 50/78 Sb., § 5–8, kurzy jeřábníků, pedagogické minimum instruktorů žáků, kurzy svařování kovů a plastů, kurzy pro obsluhu kotlů a tlakových nádob.

**Bližší informace o vzdělávání dospělých obdržíte na telefonních číslech 9612 4470 nebo 9002 9364.**

Nejširší veřejnosti nabízíme ve svých provozovnách na Smíchově a v Košířích opravy motorových vozidel (i karoserií), měření emisí u benzinových motorů a motorů na zemní plyn (CNG) a propan-butan (LPG).

**Bližší informace vám ochotně poskytneme na telefonních číslech 5721 3032 a 5732 7265.**

## Kulturní tipy na leden

### KINO

Z lednových premiér v našich kinech vybíráme:

#### Přísaha

Americký thriller z režijní dílny Seana Penna na motivy knihy Friedricha Dürrenmatta, jehož hlavním hrdinou je Jerry Black, veterán nevadského oddělení vražd. Jerry se právě rozloučil se svou dlouholetou kariérou a nějak si nedovede představit svůj další život bez práce. Když je v nevadských horách objevena mrtvola malého děvčete, nedá si pokoj a pomáhá kolegům, shodou okolností je to právě on, kdo informuje rodiče mrtvé dívky o tragédii. Je tak silně vtažen do případu, který si bere za svůj, ačkoli je přidělen jeho mladému nástupci. Ten je s celou záležitostí brzy hotov, ale Jerry má pochybnosti i svou vlastní teorii... Hrají: Jack Nicholson, Vanessa Redgrave, Mickey Rourke a další.

#### Klikaři

Na přípravách této britsko americké komedie se sešel lehce obměněný tým, který má na svém kontě na Oscara nominovanou komedii Do naha! z roku 1997. A s jakým příběhem přichází tentokrát?

Jimmy je smolař, který neumí vykrádat banky a Rudi jeho parťák, který na to doplácí. Už poněkolidkaté oba skončili za mřížemi. Pro Rudiho je to tentokrát nadlouho a Jimmy si uvědomuje svůj velký díl viny na jeho osudu. Zapřísáhne se, že Rudiho dostane ven. Osudovým se pro Jimma stane jeho setkání s vrchním velitelem věznice, vášnivým milovníkem amatérského divadla. Ten je nadšen Jimmovým předstíraným zájmem o divadlo a nabídne mu k nastudování svůj vlastní muzikál Horacio a Ema. Jimmy vyčítá šanci, protože jediné místo, kde se dá zkoušet, je stará vězeňská kaple a ta nepodléhá přísným bezpečnostním předpisům.

### DIVADLA

#### Divadlo Komédie

připravilo na leden derniéru svého nastudování slavné Shakespearovy tragikomedie Kupec benátský. Pod režijním vedením Michala Dočekala se v ní představí jako host Ladislav Mrkvička a dále například David Prachař, Dana Batulková nebo David Matásek. V recenzích na toto představení se mimo jiné objevilo třeba i to, že netradiční pojetí klasické hry dokazuje, že Shakespeare je stále aktuální a svědčí též o odvaze k opravdu nevšední interpretaci dané látky.

### VÝSTAVY

Ve Veletržním paláci na ochozu 1. patra probíhá od 20. prosince 2001 do 18. března 2002 výstava nazvaná **Andy Warhol – Retrospektiva.**

Andy Warhol, významný umělec 20. století a jeden z čelních představitelů tzv. „pop-artu“, známý nejen svými obrazy s motivy Coca-coly, Campbellovy polévky či portréty Marilyn Monroe nebo Micka Jaggera, ale i legendárním designem obalu desky skupiny Velvet Underground – The Velvet Underground & Nico, s banánem na titulní straně (byla vydána v roce 1967), se tu představuje 59 svými díly, která vznikla v průběhu téměř čtyřiceti let.

–mis–

## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti:

**Moje družka je cizinka a od února chce nastoupit do zaměstnání. Dosud nemá rodné číslo a organizace ji odmítá přijmout do pracovního poměru. Je povinnost organizace nebo dotyčné osoby si vyžádat rodné číslo?**

Rodné číslo je základní identifikační údaj každého občana a postup organizace je správný. Rodné číslo a jeho správné uvedení ve všech materiálech organizace je velmi důležité, neboť veškeré evidence nejen České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25 (dále jen ČSSZ) o pojištěncích je vedena pod rodnými čísly (dále například evidence u zdravotní pojišťovny). Nastupuje-li tedy do zaměstnání cizinec, který nemá přiděleno rodné číslo, je nezbytné trvat na tom, aby si o přidělení rodného čísla sám požádal.

Cizinec narozený:

– do 31. prosince 1968 žádá o přidělení rodného čísla ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, a to prostřednictvím Okresní správy sociálního zabezpečení (OSSZ) nebo

Pražské správy sociálního zabezpečení (PSSZ),

– po 31. prosinci 1968 žádá o přidělení rodného čísla Český statistický úřad, Krajská reprezentace Brno, Jezuítská 2, Brno 2, PSČ 601 59.

Tiskopis žádosti o přidělení rodného čísla lze vyzvednout na kterékoli OSSZ nebo PSSZ.

**Byla jsem od 14. dubna 1998 do 18. srpna 1999 nezaměstnaná. V dubnu 2002 chci odejít do starobního důchodu. Bude se mi tato doba do důchodu počítat?**

Ano, doba nezaměstnanosti se počítá do pojištěné doby jako tzv. doba náhradní, maximálně v délce 3 let. Tato doba se však nehodnotí plně, ale pouze 80%. To znamená, že doba od 14. dubna 1998 do 18. srpna 1999 činí celkem 492 dny, z toho 80% = 393,6 = 394 dny. Doba nezaměstnanosti pro důchod vám bude započtena v délce 394 dnů. Doba evidence jako uchazeče o zaměstnání se prokazuje potvrzením příslušného úřadu práce.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2001 i pro rok 2002, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po před-

chozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 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 priznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Doprávního podniku – ředitelství. Najdete nás v nové budově, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, dv. č. 553, přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon je stále stejný – 9619 3631.**

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

## Aktuální daňové odpočty – penzijní připojištění a soukromé životní pojištění

Jde o dva rozdílné daňové odpočty, které je možno uplatnit souběžně. Penzijní připojištění je realizováno smlouvou u penzijního fondu, životní pojištění lze sjednat u některé komerční pojišťovny. Přičemž „živou“ smlouvu o penzijním připojištění lze mít jen jednu (penzijní fond s vámi ani neuzavře další smlouvu, pokud již jednu máte). Ale smluv o životním pojištění může být uzavřeno několik a pro účely daňového odpočtu se zaplacené příspěvky sčítají. **Maximální hranice ročního odpočtu u obou typů odpočtů je 12 000 Kč.**

**Penzijní připojištění se státním příspěvkem**

Odpočet lze uplatnit, platíte-li příspěvky vyšší než 500,- Kč měsíčně, tj. víc jak 6 000 Kč ročně. Do celkové výše se nezapočítávají případné příspěvky vašeho zaměstnavatele.

Nárok na odpočet se prokazuje smlouvou o penzijním připojištění se státním příspěvkem a potvrzením penzijního fondu o zaplacených příspěvcích na uplynulé zdaňovací období. Pokud v průběhu roku měníte výši příspěvku, nezapomeňte, že pro daňové účely lze uplatnit příspěvky **zaplacené podle smlouvy**. Tuto skutečnost je nutné doložit například dodatkem ke smlouvě. Daňovou úlevu lze využít i v případech, kdy jste v souladu se smlouvou zaplatili příspěvky formou jednorázového vkladu na několik let dopředu.

**Soukromé životní pojištění**

Nová odpočitatelná položka. Daňový zákon definuje tři formy životního pojištění:

– **pro případ dožití** (dožije-li se pojištěný určitého věku nebo dne uvedeného ve smlouvě jako konec pojištění),

– **pro případ smrti nebo dožití** (zemře-li pojištěný v době, na kterou bylo sjednáno pojištění),

– **nebo na důchodové pojištění** (dožije-li se pojištěný dne uvedeného ve smlouvě jako počátek výplaty důchodu).

Můžete mít uzavřenu smlouvu i na kombinované pojistné produkty (například pro případ úrazu, vážné nemoci). V těchto případech musí být ale ve smlouvě jasné rozčleněno, jaká částka se platí na životní pojištění a jaká na jiné druhy pojištění. Jinak nelze daňovou úlevu uplatnit. U dříve uzavřených smluv, kde toto není rozlišeno, musí být specifikace plateb prokázána například na dodatku ke smlouvě.

Smlouva o životním pojištění musí splnit další dvě podmínky, a to, že pojistné plnění bude sjednáno až **po 60 měsících od uzavření smlouvy a nejdříve v roce, kdy se poplatník dožije věku 60 let.**

Smlouvy uzavřené před 1. lednem 2001 nemusí tyto podmínky splňovat, ale daňové zvýhodnění se bude vztažovat i na ně, avšak za předpokladu, že bude uzavřen písemný dodatek ke smlouvě, kterým se zajistí výše uvedené podmínky „2 x 60“.

Další důležité předpoklady pro uplatnění odpočtu:

– pojistné musí být zaplacen samotným poplatníkem (tj. placen jménem poplatníka, nezkoumá se, z jakého účtu jsou platby poukazovány, například plynou-li ze společného účtu manželů),

– nešlo by uplatnit pojistné, které si platíte jako pojistitel v souladu se smlouvou, ale ve které je jako pojištěná osoba uvedena například manželka, nebo dítě (pojistník a pojištěná osoba musí být totožní),

– bylo-li pojistné zaplacen jednorázově na sjednanou dobu (musí vyplývat ze smlouvy), je možno pojistné rozložit na příslušná zdaňovací období v poměrně vyšší.

Nárok na odpočet se prokazuje **smlouvou o soukromém životním pojištění** (předložením návrhu na uzavření smlouvy a její akceptaci, pojistkou a pojistnými podmín-

kami), **potvrzením vystaveným pojišťovnou** o zaplaceném pojistném na uplynulé zdaňovací období (částka by neměla zahrnovat pojistné zaplacené zaměstnavatelem, ani mimořádné pojistné, pokud je lze vybírat před ukončením pojistné doby), **uvedením skutečné výše zaplacených příspěvků zaměstnancem** v žádosti o roční zúčtování daňových záloh – do formuláře „Prohlášení“.

**Nedodržení smluvních podmínek**

Nárok na daňovou úlevu z titulu placeného soukromého životního pojištění zaniká nedodržením podmínek, což je například předčasné ukončení, neplacení pojistného, při dodatečně změně doby trvání pojištění. Pak vzniká poplatníkovi **povinnost zpětně dodanit** veškeré částky pojistného, které mu snížily základ daně v uplynulých letech, kdy si slevu uplatnil! Musí podat daňové přiznání a částky uvést jako jednorázový příjem podle § 10 – ostatní příjmy. Ministerstvo financí se zatím k tomuto tvrdému opatření vyjadřuje tak, že počítá se zmírněním příslušného ustanovení v zákoně, a sice limitováním zpětné doby na 3 až 5 let zpátky.

**Daňové dopady využití některých produktů pojišťoven**

Požádáte-li v průběhu trvání pojištění o výplatu částí tzv. kapitálové hodnoty, což některé pojišťovny nabízejí, inkasujete příjem, který sice není pojistným plněním, ale podléhá zdanění v rámci § 10 – ostatní příjem přes daňové přiznání!

Požádáte-li o půjčku (zápůjčku), nárok na daňovou úlevu z titulu nedodržení podmínek nezaniká (a tedy nevzniká povinnost zpětného dodání) **jen v případě**, že půjčkou neodčerpáte ze smlouvy či ze svého individuálního účtu podle smlouvy stanovené zaplacené pojistné!

A na závěr – u zaměstnavatele je možno tyto odpočty v rámci ročního zúčtování daňových záloh uplatnit nejpozději do 15. února 2002.

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství, telefon 9619 2359, email: vankovaa@dp-praha.cz

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Ozdobený stromeček již zmizel z obýváku a vůně smažené ryby se dávno vyvětrala, přesto však je trochu vánoční nálady ve vzduchu ještě cítit. Nebylo by špatné jí nasávat po celý rok; ne snad v podobě shonu a zbesílých nákupních dostihů, ale spíše jako atmosféru přátelství, pomoci a solidarity.

Rádi bychom k tomu svým dílem také přispěli. Dnešní internetové tipy proto věnujeme těm, kteří se o cosí jako „vánoční atmosféru po celý rok“ snaží – nadacím, humanitárním a neziskovým organizacím.

Organizace tohoto typu obvykle nedisponují vysokými finančními částkami, za něž by si mohly pořizovat rozsáhlé reklamní kampaně a vydávat nákladné publikace. Proto je internet ideálním (a také využívaným) prostředkem prezentace jejich záměrů a činnosti. Jste-li fajnšmekři přes design a grafiku, asi vás tyto stránky úplně neuspokojí; ale o to zde vlastně vůbec nejde.

Mezi stránky, které svůj vzhled mohou vydávat za přednost, patří bezesporu stránky obecně prospěšné společnosti Člověk v tísni při České televizi na adrese [www.clovekvtisni.cz](http://www.clovekvtisni.cz). Výborně zpracovaný web s ještě kvalitnějším obsahem – najdete zde naprosto vše

o činnosti, financování, a projektech společnosti, můžete nahlédnout i do zákulisí práce humanitárních pracovníků (například do pasáží z deníku pracovníků v Afghánistánu). Zajímavý design (i když se jeho tvůrci omlouvají za pouhou pracovní věc) má také server Výboru dobré vůle – Nadace Olgy Havlové na adrese [www.vdv.cz](http://www.vdv.cz). Snoubí se tu jednoduchost a přehlednost stránky působí seriózním dojmem, což je u organizací, na jejichž činnost mohou lidé dobrovolně přispívat, dvojnásob důležité.

Poměrně obsáhlé jsou stránky Českého helsinského výboru, organizace na ochranu lidských práv a svobod v České republice, sídlící na doméně [www.helcom.cz](http://www.helcom.cz). Návštěvníci serveru jistě ocení „elektronickou knihovnu“, obsahující texty všech úmluv (o lidských právech, právech dětí, žen, uprchlíků a dalších), které jsou součástí právního rádu České republiky. Informačně nabitě jsou také stránky Centra paraple – [www.paraple.cz](http://www.paraple.cz) – poskytující vedle množství údajů o nadaci a její činnosti též kvalitní servis pro vozíčkáře (poradenství, fyzioterapie, kurzy, možnosti ubytování, sportovního využití), a rovněž stránky Fondu ohrožených

dětí na adrese [www.fod.cz](http://www.fod.cz). Stejně tak stojí za shlédnutí stručné a jasné stránky Nadace pro transplantaci kostní dřeně; najdete je na adrese [www.kostnidren.cz](http://www.kostnidren.cz).

Základní přehled všech nadací, humanitárních a neziskových organizací naleznete na [www.seznam.cz](http://www.seznam.cz) v kategorii Instituce. A zajímáte-li se o dobrovolnou činnost detailněji (a sami byste třeba chtěli jednou něco podobného zkusit), navštivte adresu [www.dobrovolnik.cz](http://www.dobrovolnik.cz).

Na závěr pro vás máme jeden malý kvíz. Mezi neziskové organizace patří také „Výbor pro pořádání Letních olympijských her 2008 v demokratické a svobodné zemi“, jehož internetové stránky jsou ku shlédnutí na [www.olympicwatch.org](http://www.olympicwatch.org). Jak všichni jistě víte, pořadatelství těchto her bylo přiklepáno čínskému Pekingu, což vyvolala ve světě značnou nevoli. My jsme si však touto adresou vytvořili pomyslný můstek k tématu dalšího dílu tohoto seriálu. Co myslíte, o čem mohou být příští, únorové internetové tipy? Pro ty, kdo ještě stále netuší, přidáváme tři indicie: jezero, město, sůl.

–mš–

## 9. část Hostivař

Hostivař patří mezi velmi staré obce pražského teritoria. Je doložena v písemných pramenech už k roku 1096, ale už někdy v 8. nebo 9. století leželo na jejím území hradiště, jak dokládají archeologické nálezy. Jméno vsi je obvykle dávano do souvislosti s *vařením pro hosty*, ať už vývojem přes osobní jméno Hostivar (Hostivarův dvůr) nebo označující místo pod ochranou zdejšího hradiště, kde cestující kupci mohli tábořit (a vařit si). V roce 1132 se ves *villam Gostiwar* dostala do vlastnictví sázavského kláštera, později zde existoval na klášterním majetku nezávisle spravovaný vladýcký statek rodiny Rostů a jeden dvůr patřil vyšehradské kapli sv. Vavřince.



Během staletí se tu na jednotlivých dlech vystřídalo mnoho různých vlastníků a hospodářů. Jedni z majitelů, Koutští z Kostelce, v 16. století začali jednu svoji rodovou větev psát Hostivařští z Kostelce. Ti vlastnili také statek, dnes zvaný Toulcův nebo Toulcovský, ve kterém se dodnes dochovaly i zbytky staré hostivařské tvrze. V roce 1577 koupil Hostivař nejvyšší purkrabí Vilém z Rožmberka a ves se tak dostala k purkrabským statkům. Nepřecházela tedy jako rodový majetek z pokolení na pokolení, ale byla „součástí úřadu“. V roce 1783 se Hostivař dostala pod administraci zemské správy (purkrabí od té doby dostávali „jen“ důchod). Když byla v roce 1849 vytvořena samostatná politická obec Hostivař, patřila k ní i malá, nepřehliš významná vska Háje a dvůr Milčovic. Obec patřila zpočátku k politickému okresu Karlín a od roku 1884 k politickému okresu Královské Vinohrady. Při vytvoření Velké Prahy k 1. lednu 1922 byly Háje s Milčovicem od Hostivaře odděleny a nestaly se tedy součástí hlavního města. Hostivař vytvořila společně s Vršovicemi, Záběhlicemi a Strašnicemi městský obvod Praha XIII. Od roku 1949 byla součástí obvodu (od roku 1990 samosprávné městské části) Praha 10. K 18. listopadu 1994 bylo katastrální území Hostivař připojeno k Horním Měcholupům, s nimiž vytvořilo novou městskou část, pojmenovanou Praha 15.

Historické jádro Hostivaře najdeme v okolí kostela Stětí sv. Jana Křtitele. Na sklonku 19. století se doposud zemědělská ves začala proměňovat ve významnou průmyslovou obec. Postupně zde vznikly továrny na váhy, na grafické a knihařské stroje, úzkorozchodné polní a průmyslové dráhy, betonářské zboží, strojírna Podhájský a další. Mezi světovými válkami, ve dvacátých letech, vyrostla v Hostivaři kabelovna (dnešní Prakab), pérovna, továrna na obráběcí stroje a velký mlýn s pekárnami, továrna na barvy a laky a další. Vznikly zde i známé hostivařské filmové ateliéry. Továrny vznikaly i na území sousedních Dolních Měcholup (například dnešní Léčiva – původně tzv. Fragnerova továrna) a nezdídky jejich objekty nerespektovaly katastrální hranice. Nové podniky vznikaly i po druhé světové válce a dnes, při redukci průmyslu ve Vysočanech, začíná být Hostivař nejdůležitější pražskou průmyslovou čtvrtí. Existovala zde i první česká laboratoř jaderné fyziky. Na katastrálním území Hostivař leží i areál ústředních dílen pražského Dopravního podniku s opravou tramvají a dopravně opravárenskou základnou autobusů. Zato depo metra Hostivař leží na katastru Strašnic (a malá část opravárenské základny metra je v Malešicích) a k jeho pojmenování došlo evidentně omylem.

Vznikající průmysl měl pochopitelně za následek i rychlou výstavbu nových obytných souborů. Mezi válkami vznikla především tzv. Nová Hostivař (rodinné domky v oblasti Hornoměcholupské ulice), Nové domky (severně od nádraží), Na Groši (nároží Strašnické a Pražské) a domky Na Košík. V letech 1968 až 1974 bylo v Hostivaři postaveno sídliště Hornoměcholupská pro 7200 obyvatel, což vedlo v roce 1976 k připojení části katastrálního území Horní Měcholupy, a v letech 1977 až 1982 vzniklo sídliště Košík (4600 obyvatel). Menší sídlištní zástavba vznikla i Na Groši.

K rekreaci obyvatel slouží tzv. hostivařská přehrada, jejíž napouštění bylo dokončeno v roce 1964. Břehy Botiče s jeho meandry jsou chráněny jako přírodní památka.

Z architektonických památek jmenujme především již zmíněný raně gotický kostel Stětí sv. Jana Křtitele, který má i zbytky románského zdiava a Toulcův statek se zbytky tvrze, ve kterém se dnes nachází pražské Ekocentrum.

V polovině 19. století zajišťovaly spojení obce s Prahou především okresní silnice Záběhlicko–hostivařská (dnešní Pražská) a šterboholsko–hostivařská (dnešní Šterboholská, část zanikla při výstavbě Průmyslové). Rozhodující vliv na přepravu obyvatel nakonec získala železnice. Dráha císaře Františka Josefa (dnešní trať ČD 221) i byla v provozu od 14. prosince 1871. V Hostivaři byla původně jen zastávka, která byla teprve v roce 1882 změněna na stanici. Původní výpravní budova byla až do roku 1905 asi o 250 metrů blíž ku Praze. Postupně v Hostivaři vzniklo důležité nádraží, na jehož kolejiště byla železničními vlečkami připojena celá řada průmyslových podniků, včetně areálu Dopravního podniku. Železnice ve směru na Benešov poskytovala hostivařským obyvatelům na svoji dobu časté (v roce 1912 13 párů spojů ve všední dny) a rychlé (21 minut) spojení. Není proto divu, že se ve spojení Hostivaře s okolním světem mezi válkami prakticky neuplatnila dálková doprava autobusová, jako tomu bylo v mnoha jiných okolních obcích.

Významné postavení začaly poměrně brzy hrát městské autobusy Elektrických podniků hlavního města Prahy. Linka A (první pražská autobusová linka, jezdící od roku 1925 do Záběhlic) byla do Hostivaře prodloužena v neděli 14. září 1930. Protože v té době už jezdila až do centra Prahy, představovala ve dvacetiminutovém intervalu také velmi kvalitní spojení. Konečnou měla původně na dnešním Hostivařském náměstí a už v roce 1931 byla prodloužena do zastávky Nádraží Hostivař (dnešní zastávka U Milionu), čímž přispěla i k obsluze hostivařských továren. Když bylo „áčko“ prodlouženo v roce 1938 až na Malostranské náměstí, trvala celá cesta 51 minut. V roce 1936 navrhla správní rada novou linku Zahradní Město – Hostivař

Kvalitní autobusové spojení Hostivaře narušila druhá světová válka. Od 1. října 1939 byla linka A zkrácena

Ze strany pracujících hostivařských továren vzrůstaly tlaky na opětovné zavedení linky k tramvajové konečné na Černokostelecké. Linka v tomto směru byla znovu zavedena v roce 1951 pod označením K. Na konci roku byly autobusové linky označeny čísly – 101 (A), 116 (K) a 118 (M). Také v dalších letech pokračovalo hledání nejhodnější služby tovární oblasti. Linka 116 byla brzy nahrazena „stojedenáctkou“, která ulici U Továren dojížděla až do Dolních Měcholup.

V té době už bylo jasné, že část Hostivaře jižně od nádraží bude obsluhována tramvají. Výstavba nové tratě, vedené na vlastním tělese uprostřed zcela nové komunikace (dnešní Švehlova) byla dokončena na sklonku roku 1953 a od 3. ledna 1954 po novém úseku začala dočasně jezdit linka č. 24. Z energetických důvodů ale jezdila jen jako „pendlí“ mezi Hostivaři a Zahradním Městem, kde se muselo přestupovat na „čtyrku“. Ke stejnému datu byla zavedena linka č. 122 z Chodova k hostivařskému Kablu (tedy přes závory). Byla označována jako „tovární linka“ a dlouho jezdila jen v době začátku a konce směny v hostivařských továrnách. V roce 1955 bylo možné do Hostivaře prodloužit tramvajovou linku č. 4, a protože na ní byly nasazeny nové vozy T1, získala doprava do Hostivaře opět kvalitativně novou podobu.

K dalším významnějším změnám došlo v šedesátých letech. Kromě linky č. 4 začala v roce 1964 do Hostivaře jezdit také „desítka“. Když bylo veřejnosti předáno do užívání koupaliště na hostivařské přehradě, byla k němu zavedena rekreační autobusová linka z náměstí Míru, kterou v roce 1966 posílila další linka od konečné tramvaje, nazývané v té době náměstím J. Marata. (Později do Hostivaře jezdila i rekreační tramvajová linka.) V roce 1966 byla do Hostivaře zavedena také rychlá autobusová linka č. 136 z Kobylis přes Holešovice, Florenc, Žizkov a Strašnice. V roce 1968 začala jezdit autobusová linka 154 ze Spořilova přes Chodov, Háje a Petrovice (převzatá od ČSAD), zavedená v souvislosti s připojením těchto obcí ku Praze.

Také v dalších letech docházelo k zavádění mnoha nových a k úpravě stávajících linek. Například v roce 1973 zajistila obsluhu nového sídliště Hornoměcholupská linka č. 177 (později i 136) a autobusové dopravy se dočkalo i sídliště Košík. Vznikající počet autobusových linek (i nárůst individuální a nákladní automobilové dopravy) si vynutil stavbu nových komunikací. V jižní části katastru šlo především o ulici K Horkám, která přispěla ke zklidnění úzkých ulic Chalupnické a Selské, kterými původně jezdily i autobusy. Jednou z nejdůležitějších komu-



Foto: Marek Šebeš

do trasy Hostivař, nádraží – Čechovo náměstí a cestující městskou dopravou pak museli přestupovat na tramvaj. V roce 1942 byla linka zkrácena do zastávky Chodovská a cesta tramvají přes Michli se tak opět prodloužila (v Hostivaři se už nezajíždělo k nádraží). Hostivařská průmyslová oblast byla natolik významná, že i v dobách největšího omezení autobusové dopravy potřebovala dobré spojení. V roce 1943 byla zavedena linka G od tramvajové konečné v Nových Strašnicích do zastávky U Továren (nároží Šterboholské a U Továren). V roce 1946 bylo „gččko“ odkloněno do Dolních Měcholup a do zastávky U Továren začala jezdit nová linka M ze Zahradního Města, ulicí Strašnickou. Přejíždění železničního přejezdu v Hostivaři se brzy ukázalo jako nevhodné a po necelých dvou měsících provozu byla linka zkrácena k nádraží. Jako významnou zkratku cestujícím využívali lávku přes železniční trať. Nezapomnělo se ani na linku A. V roce 1947 začala jezdit opět na vršovické Čechovo náměstí a od roku 1948 se vrátila na konečnou k hostivařskému nádraží.

nikací celoměstského významu se v Hostivaři stala ulice Průmyslová (původně zde Podjezdová a Příjezdová) s podjezdem pod hostivařským nádražím, zprovozněným 17. července 1976. Další úseky Průmyslové byly předávány do užívání postupně v roce 1977 a 1985.

V roce 1982 byla tramvajová trať prodloužena na novou smyčku Nádraží Hostivař, kde vznikl i důležitý autobusový uzel. Hostivař získala přímé spojení s oblastí Severního Města a postupně i k nejbližším stanicím metra. Z nových směrů v této souvislosti stojí za zmínku zavedení přímého autobusového spojení ke stanici Skalka Rabakovskou ulicí od roku 1990. Na významu v poslední době jistě získala díky systému Pražské integrované dopravy opět i železnice, umožňující rychlé spojení s centrem města.

Na závěr připomeňme, že se v tramvajové historii několikrát uvažovalo o propojení konečných u Ústředních dílen a náměstí J. Marata i o stavbě tratě přes sídliště Hornoměcholupská.

## Hostivařská Šípková Růženka tvrdě spí asi navždy

V našem časopise pravidelně vzpomínáme na různé momenty z historie pražské dopravy. Zmíněny byly například nejrůznější zaniklé tramvajové tratě. Poněkud méně památek nalezneme v souvislosti s opuštěnými „autobusovými tratěmi“.

Jednou z nich však bezesporu je bývalá smyčka autobusů „Přehrada Hostivař“. Určitě si mnozí z vás na její existenci pamatují nebo jste alespoň šli někdy okolo. Na konci loňské sezony uplynulo již dlouhých 20 let od ukončení provozu poslední linky Dopravního podniku v tomto obraťišti.

Historie samotného provozu autobusů k hostivařské přehradě není příliš složitá. Nejprve se tu setkáváme s linkou 226, která jezdila vždy o letních víkendech z náměstí Míru. Jezdit začala 13. června 1964 a během své existence byla dvakrát přeznačena. Od 27. června 1970 byla označena písmenem H a od 19. července 1975 dostala číslo 54. Zanikla 6. září 1976. V létě 1966 (od 30. května do 19. září) sem byla prodloužená vždy

v sobotu odpoledne ze Zahradního města linka 145.

Poslední byla linka č. 225, která jezdila pouze od tramvaje z dnes již zaniklého náměstí J. Marata zahájila provoz 10. července 1966. I tato linka byla dvakrát přeznačena. Nejprve 27. června 1970 dostala písmeno G a po vynechané sezóně roku 1974 začala jezdit znovu, tentokrát však pod číslem 56. Od roku 1971 jezdila v případě potřeby i odpoledne v letní pracovní dny. Ze všech linek k přehradě vydržela nejdéle, zanikla 31. srpna 1981.

Od té doby pracuje ve smyčce už jen příroda za pomoci vandalů. Již pár let po ukončení provozu zmizel přístřešek v nástupním prostoru a zastávkový sloupek v nástupní stanici. Něco se tu však najde do dnešních dnů. Pod bujným příkrovem vegetace nalezneme bývalé „výstupišť“ v jehož čele stále stojí torzo zastávkového sloupku (!). Pravda, tabulku s autobusem si někdo vzal již dávno, ale nápis „výstupní“ ulomili vandalové teprve před pár lety. Prostor, kde probíhal „řízený nástup cestujících“, již vegetace pohltila zcela a je stylově obehnaná rezatým zábradlím. Poslední, co zde najdeme, je krásný trojramenný sloup veřejného osvětlení s kompletními svítidly a silně zarůstající vozovka bývalé smyčky.

Tuto Šípkovou Růženku už asi nikdo neprobudí, dnes se totiž k přehradě chodí méně, navíc odjinud nebo i za použití jiných dopravních prostředků. Svoji roli zde také sehrálo zavedení volných sobot a s tím spojená změna životního stylu. Nicméně půjdete-li někdy okolo, zkuste si představit jak to asi vypadalo v době, kdy zde jezdily autobusy.

Text a foto: Jan Šurovský



## NAPSALI O NÁS

Dnes (10. 12. 2001)

### Tramvaje odsunuli na vedlejší kolej

Na mnoha místech Prahy musí tramvaje dávat zbytečně přednost v jždě autům, tvrdí řidiči tramvají. Magistrát prý neplní svůj volební slib. „Původně tvrdili, že budou preferovat městskou dopravu před individuální, ale to, co dělají, svědčí o něčem jiném,“ řekl mluvčí řidičů Antonín Dub. Spolu se svými kolegy ukazuje na několik desítek míst v Praze, kde tramvaje musí stát a zby-

tečně dávat přednost automobilům.

Dnes (15. 12. 2001)

### Linky na Smíchov mají zpoždění

Cestující, kteří přijíždějí autobusovými linkami na Smíchov z Modřan, Krče, Zbraslavi, Radotína a dalších míst na jihu Prahy, jsou pořádně našťvaní. U Barrandovského mostu byl totiž zrušen jízdní pruh, který autobusům umožňoval rychlejší jízdu ve vyhrazeném pruhu

pro městskou dopravu. Autobusy, které přijíždějí ke Smíchovskému nádraží, nyní mají až půlhodinová zpoždění. Dříve vypadala situace tak, že šňůry aut stály ve dvou pruzích, zatímco třetí byl volný pro autobusy. Po změnách v tomto týdnu byl však jeden pruh zcela zrušen a autobusy musí čekat s ostatními auty v dlouhých řadách před křižovatkou Strakonické s ulicí U Lihovaru. Mluvčí Dopravního podniku Zuzana Knoblochová potvrdila, že městské autobusy přijíždějí na Smíchovské nádraží v některých případech až o třicet minut později. „Pruh pro autobusy zrušili kvůli stavbě městského okruhu,“ podotkla Knoblochová. **Vybral ing. Jan Urban**

**VODOROVNĚ:** **A.** Chrám; sušický podnik; rozruch; rýnský člun. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** SPZ Sokolova; mrštěný pohyb; obsah zlata v minci; ničema; tropický mravenec; pulz. – **D.** Cizokrajný šplhavý pták; starověký Hispánc; pomoc (nářečně); antická hra v kostky; stepní hlodavec. – **E.** Nemoc rtu; stará zbraň; práci potřeba; český herec; zánět sliznice. – **F.** Popravčí; obojživelník; listnatý strom; peřej; kurz 1:1; SPZ Kolína. – **G.** Značka astatu; druh javoru; příbuzná; nástroj k zamykání; italská měna; listnatý strom. – **H.** Hradba; kukla (zoologicky); mongolský rolník; český zpěvák; honosný domek. – **I.** Druh slitiny; kazit; skládací cylinder; noční pták; pastýřská píšťala. – **J.** Ústrojí čichu; bod v judu; glycerid; látka z lýka; indický rejsek; značka telluru. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Lékopisné označení soli; klus koně; plocha (knižně); americký stát.

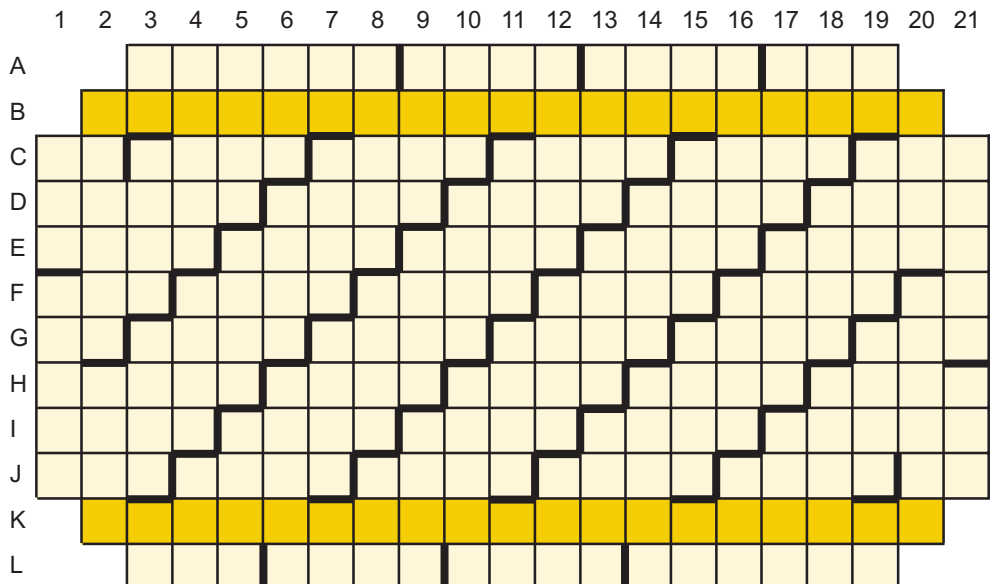
**SVISLE:** **1.** Číslovka; surový člověk. – **2.** Odlepovat; svobodný statek. – **3.** Název písmene; karetní hra; malajská dýka; donský kozák. – **4.** Mužské jméno; humno; jméno skladatele Krejčího. – **5.** Úmrtí (knižně); bál; značka vozidel. – **6.** Nejinak; čistidlo na okna; závodník formule 1. – **7.** Citoslovce údivu; deska sloupu; pán (v Asii); značka erbia. – **8.** Noční pták; grafická technika; jeden i druhý. – **9.** Pře; řešeta; pomluva. – **10.** Koně; nafta; dědičný základ. – **11.** Hle (nářečně); jen; okraj; 0,01 hektaru (slovensky). – **12.** Svolnost; svačec (nářečně); citoslovce pohrdání. – **13.** Obuv; scedit; krátké kabáty. – **14.** Patro stodoly; Indián; ukrajinský tanec. – **15.** Osobní zájmeno; asijský sokolík; vyvělina; ukazovací zájmeno. – **16.** Koupel (zastarale); řezací nástroj; osten. – **17.** Jméno fenky; trutnovský podnik; opojný nápoj. – **18.** Značka čistidla; juviové ořechy; chemický prvek. – **19.** Typ

Fordu; francouzský komik; slavná herečka; popěvek. – **20.** Bílé pečivo; zaoblený. – **21.** Nevolník (zastarale); spojka. **Pomůcka:** boom, hopak, parob, Us. **PaedDr. Josef Šach**

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 11: Dobrý skutek vyvolává dobrý skutek. (latinské přísloví)

Tajenka z čísla 12: V prosinci zima ještě laškuje, ale v lednu již kraluje. (pranostika)





# Hasiči udělali dětem dvakrát radost

Požární stanice hasičského záchranného sboru metra v depu Kačerov je častým cílem zájemců o práci hasičů. Minimálně jednou za měsíc se uskuteční v tomto objektu exkurze, ať už jsou to žáci základních nebo středních škol, oddíly Junáků nebo členové dobrovolného Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska. Mezi nejmladší návštěvy patří ti nejmenší, děvčata a chlapci z mateřských škol.

Koncem října navštívily hasiče z metra děti z mateřské školy v Předškolní ulici v Praze – Kunraticích. Pod vedením ředitelky paní Filipové a učitelky paní Janečkové si nejprve prošly halový komplex, kde si se zájmem prohlédly všechny typy, jak říkaly děti, „spinkajících souprav.“ Na požární stanici si vyslechly výklad nadrotmistra Lukáše Zapletalů a pak to začalo. Děti si mohly zkusit, jak se sedí za volantem hasičského auta, mohly si zahoukat. A aby vypadaly jako opravdoví hasiči, na hlavách měly opravdické hasičské přilby. Radost jim nezakázalo ani to, že přes ně pořádně neviděly. Za chvíli jim hasiči předvedli, jak vypadá výjezd po vyhlášení poplachu, nejvíce se jim líbili hasiči sjíždějící po skluzových tyčích do garáže. Pak hasiči vyrobili z pěnového agregátu ohromný kopec pěny, ve kterém všech dvadecet dětí k velkému zděšení pedagogického doprovodu najednou zmizelo. Ale to už se blížila dvanáctá hodina a čas oběda, a tak se děti musely vrátit zpět do školky. Když se hasiči

čti děti na závěr exkurze zeptali, ať se přihlásí, kdo by chtěl být hasičem, vylétly všechny ruce nahoru.

Podruhé se hasiči z metra setkali s dětmi z kunratické mateřské školy koncem listopadu. Děti po návratu od hasičů přenesly své zážitky na papír a „odborná“ hasičská komise vybrala 3 výkresy, jejichž autoři obsadili 2. místo. Výkresy Marty Juričkové a Jonáše Fialky byly vyhodnoceny jako nejlepší. Díky ústředí Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska a firmě Ratiopharm CZ, které věnovaly do soutěže spoustu cen, byly nakonec odměněny všechny děti. Ceny předával za hasiče vedoucí hasičského sboru pplk. ing. Michal Wovesný a dětská radost z tužek, propisovaček, bloků, hraček a sladkostí byla ohromná.

Při cestě zpět jsme si vzpomněli, že před dvaceti lety se při exkurzi dětí z mateřské školy v Dolákové ulici v Praze – Bohnicích k hasičům hlásil malý blondáček. Dnes už má za sebou rotmistr Martin Nedvídek pět let služby mezi metrácými bojovníky s ohněm.

**Nadrotmistr Lukáš Zapletal, hasiči o. z. Metro**



## PŘEDNÍ DVEŘE VLASTNÍMA OČIMA

Už je to nějaký ten pátek, kdy jsem byl v anglickém Oxfordu. Tehdy mě u zastávek autobusů překvapily vzorné, ale dlouhé fronty, za které bychom se nemuseli stydět ani v dobách předlistopadových. Pánové v oblecích s kravatou si krátili čas do příjezdu svého spoje čtením denního tisku, nikdo se nerozčiloval a nepředbíhal. Když tradiční britský doubledecker zastavil, část fronty spěšně nastoupila, řidiči ukázala jízdní doklad a vydala se do cíle své cesty. Část čekajících zůstala stát na chodníku a vyčkávala příjezdu dalšího spoje.

V těch dobách se u nás předními dveřmi nenastupovalo, až před dvěma roky se změnil předpis a byl opět povolen nástup předními dveřmi všem cestujícím. O půl roku později začali řidiči prodávat jízdenky a jak dokazuje statistika, prodej se osvědčuje, tržby rostou, což nás může těšit a navíc to potvrzuje zkušenosti z jiných nejen tuzemských měst, že doplňkový prodej jízdenek řidiči má pozitivní odezvu u cestujících.

Možná je to hodně odvážná myšlenka, ale podle měho by se mělo začít seriózně uvažovat o tom, aby se jízdenky začaly prodávat i ve druhém druhu povrchové do-

pravy v období slabšího provozu. Minimálně jedné starosti bychom byli ušetřeni, předními dveřmi se do tramvají běžně nastupuje už nyní.

Vrátíme se ale k autobusům. Někdy v polovině letošního roku byl do regionálních linek (řada 300 a 400) zaveden nástup pouze předními dveřmi. Je jedno, jestli jste v Praze nebo za jejími hranicemi, ale vždy musíte nastoupit předními dveřmi. A tak už i u nás na konečných zastávkách vidíme fronty čekajících na autobus.

Mnozí se mohou ptát, zda nástup předními dveřmi něco přinesl a jestli naši zákazníci v okrajových částech města, kde jezdí souběžně městské a regionální linky, nejsou zmatení, jak mají nastupovat. Zda předními dveřmi nebo všemi.

Zmatenost nemohu posoudit, tak často se v okrajových částech Prahy nepohybují, ale přínos bych viděl.

Staré přísloví tvrdí, bez peněz do hospody nelez. To to nebo něco obdobného muselo přijít na mysl jednomu mladíkovi ve Zličíně, když se snažil nastoupit do pří městské linky a řidič po něm zcela oprávněně chtěl jízdní doklad. Mladík neměl, a tak mu byla nabízena jízden-

ka za dvanáct korun, ale ani na tu nenašel po kapsách drobné. Na další cestu se tak musel vypravit pěšky, nic příjemného za prosincového večera a za drobného mrholení.

Pokud by bylo možné nastupovat prostředními nebo zadními dveřmi, mladík by cestoval načerno. Takto si musí uvědomit, že stejně jako zaplatí bez reptání útratu v hospodě i té nejnižší cenové skupiny, musí platit i za jízdu městem a jeho okolím.

Proto se ptám, zda by nebylo vhodné zavést nástup předními dveřmi i na městských linkách alespoň v méně zatížených obdobích. V některých českých městech se pouze předními dveřmi nastupuje od 18. jindy od 20 hodin. Jsem přesvědčen o tom, že po 22. hodině je také v Praze slabší provoz a mohl by se zavést nástup pouze předními dveřmi, alespoň u autobusů.

Možná i další naši zákazníci by si uvědomili, že je běžné za služby platit.

Co vy na to?

Příjemný první měsíc v roce a krásné zimní radovánky!

—bda—

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

**V lednu 2002 slaví 60. narozeniny:**

Oldřich Konig – M, služba elektrotechnická (16),  
Ivan Martinec – Ř, odbor infor. technologie (11),  
Ivana Zymová – M, ekonomický úsek (13).

**V lednu 2002 slaví 50. narozeniny:**

Jiří Benák – M, služba staveb a tratí (17),  
Eduard Bláha – ED, provozovna Motol (28),  
Jiří Eger – A, garáž Klíčův (27),  
Luboš Flek – A, garáž Řepy (26),  
Miluše Houšková – ED, oddělení škola ED (29),  
Jan Jeniš – ED, prov. opravna tramvají (31),  
Zbyněk Kopa – M, služba technolog. zařízení (30),

Milan Kortus – M, dopravní úsek (28),  
Václav Michal – A, garáž Kačerov (27),  
Josef Moravec – ED, odbor zaměstnanec (24),  
Roman Pešek – M, služba ochran. systému (17),  
František Skořepa – M, technický úsek (28),  
Danuše Sobotková – ED, odbor zaměstnanec (27),  
Vladislav Sršeň – M, služba staveb a tratí (26),  
Dagmar Stejskalová – ED, odbor výrobní (21),  
Ludvík Šiller – ED, odbor výrobní (30),  
Stanislav Štoviček – A, garáž Klíčův (26),  
Stanislav Zapletal – M, služba sděl. a zabezpečovací (20),  
Jan Zavadil – A, garáž Řepy (30).

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 zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

**Do invalidního důchodu odešli:**

Jan Dvořák – ED, provozovna Motol (32),  
Miroslav Kalaš – ED, provozovna Hloubětín (35),  
Miroslav Losenický – ED, prov. opravna tramvají (43).  
Všem jmenovaným děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

**Vzpomínáme:**

25. listopadu nás ve věku 58 let opustil pan Milan Mašek – ED, provozovna Žižkov, který u DP pracoval 32 let.