

Byli jste jedněmi z hrdinů, poděkoval primátor Pavel Bém



Zaměstnancům našeho podniku poděkovali pražský primátor Pavel Bém, radní pro dopravu Radovan Šteiner a generální ředitel Milan Houfek.

Srpnové povodně u většiny z nás už jen přežívají ve vzpomínkách. Každému jinak se nyní vybavují dny uprostřed léta, které na dlouhou dobu změnilý náš život. Už jsme se opět vrátili k zažitému stereotypu, cestám do práce a z práce, občas za zábavou. Pomalu

jsme si zvykli na přeplněné dopravní prostředky pro vážející nás častěji, než jsme bývali zvyklí.

Čas předvánoční je kromě tradičního shonu také dobou bilancování, co nám uplynulých dvanáct měsíců dalo a vzalo. Letošní hodnocení v našem podniku

Hala střešovické vozovny se v pondělí 16. prosince zaplnila tisícovkou zaměstnanců našeho podniku.



bylo oproti minulosti slavnostní. Do vyzdobené haly střešovické vozovny či spíše Muzea městské hromadné dopravy se sjela v pondělí 16. prosince odpoledne tisícovka zaměstnanců z celého podniku na vánoční setkání spojené s poděkováním za činnost.

Přijeli nejen řidiči a dispečeri, ale i pracovníci dílen a dalších profesí, kteří se svou prací podíleli na zvládnutí letošní nelehké situace v pražské městské hromadné dopravě.

Pražský primátor Pavel Bém a generální ředitel Milan Houfek ve svých proslovech poděkovali všem zaměstnancům podniku, jak se postavili k srpnovým událostem v Praze. „Přijměte mé upřímné poděkování. Byli jste jedněmi z hrdinů srpnových dnů, jak rychle jste dokázali reagovat na nepříznivou situaci a jak jste zajišťovali dopravu v nejvyšší možné míře,“ sdělil primátor. „Vyřídte mé poděkování i všem ostatním, kteří tu nemohou být s námi.“

Generální ředitel vyzdvihl nejen činnost v srpnových dnech, ale i v následujících týdnech a měsících, kdy povrchová doprava nahrazovala všechny tři linky metra. „Letos jsme zvládli nejen situaci při povodních, ale i dopravu při summitu NATO, kdy byla Praha ve středu pozornosti nejen u nás doma. Původně měl být summit NATO nejvýznamnější akcí letošního roku, ale okolnosti před nás postavily ještě náročnější zkoušku a my jsme obstáli. Děkuji vám.“

-bda-



Rozvoj řízeného provozu autobusů od 15. prosince

4



Zajímavosti z podniku

8 až 10



Co je nového v oblasti ochrany životního prostředí v našem podniku?

13 a 14



Stav obnovy metra na konci roku 2002

17



Nedávno jsme vzpomněli 50 let, které uplynuly od zahájení činnosti motolského učiliště. V roce 1962 tam byla dána do užívání nová školní budova. Dnes je to neodmyslitelná část motolského areálu. Tato fotografie nám připomíná, jak to tam před stavbou školy vypadalo. Hala vozovny byla od zastávky tramvaje ještě dobře vidět.

V říjnu jsme na stránkách DP-KONTAKTu připomněli 75. výročí zahájení provozu vozovny Pankrác a v prosinci jsme stejným způsobem oslavili 70. výročí garáže Dejvice. Na přelomu listopadu a prosince jsme chtěli připomenout také 65. výročí zahájení provozu vozovny Motol, ale nějak se nám to do časopisu nevešlo. Aby to tedy Motolským nebylo líto, připomínáme jejich výročí několika fotografiemi alespoň nyní.

Vraťme se na chvíli na začátek historie motolské vozovny. Elektrické podniky zahájily její provoz večerním zataháváním 3. prosince 1939. Po samotné nové trati od Košířského náměstí se jezdilo už od 1. prosince. Slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo už 27. listopadu 1937, ještě před technicko-policejní zkouškou. „Věstník obecní hl. m. Prahy“ o této události otiskl krátký článek, z něhož vyjímáme: „... Potom převzal p. primátor novou elektrickou dráhu a novou vozovnu do majetku obce pražské a udělil souhlas k zahájení provozu. Hosté odebrali se k prohlídce nové vozovny, kde podal odborný výklad o jejím zařízení ústí. ředitel elektr. drah Ing. Píbl. Vozovna jest pro 120 vozů, má svařovanou lehkou železnou střešní konstrukci, moderní topné zařízení s nasáváním vzduchu, určeného k ohřívání a vytápění, přes olejové filtry. Budova má dvě šestikolejové lodě o rozměrech 42,5 x 114 m. Pozemek má rozlohu 7804 čtver. sáhů, zastavěná plocha jest 4800 m², užitečná plocha haly plných 4600 m². Zakládání bylo velmi obtížné pro spodní vodu, která byla odvedena drenážemi a zachycena pro účely vozovny. Povrchová voda byla odvedena zvláštním rigolem v sousedství 0,5 km dlouhého železobetonového plotu do motolského potoka, který tudíž není stavbou vozovny ochuzován o čistou povrchovou vodu. Celkový stavební náklad na vozovnu i s jezdovými kolejemi a výhybkami bude asi 10 mil. Kč.“

Mgr. Pavel Fojtík, foto sbírka autora



Jen někteří z nás si možná ještě mlhavě pamatují, jak to v Motole vypadalo před tím, než se začala vozovna stavět. Jen těžko na snímku hledali něco, co bychom na první pohled poznali i dnes. Neexistovala ani Plešňská třída v dnešní podobě (i když na snímku se už začíná rýsovat), natož třeba Kukulova nebo Bucharova ulice. Ti zkušenější čtenáři si možná přece jen všimnou alespoň dřevěných vojenských baráků v pozadí. Vozovna se začala stavět 2. května 1936.

Aby to Motolským nebylo líto...



A tady už jsme o mnoho let později. Vozovna Motol už je celá. To znamenalo, že místo tří odstavných kolejí stojí nové dvě lodě, každá o šesti kolejích, a jižně od nich nová dílna, ke které byla později přistavěna dílna odborného učiliště. (Ta na snímku není vidět.)



Pokud se vám zdá, že je motolská vozovna nějaká malá, máte pochopitelně pravdu. Když v roce 1937 zahájila provoz, byla jí jen polovina. Ta severní. Přesto 12 kolejí pro 120 vozů poskytovalo více krytého prostoru (o 30 vozů), než do té doby bylo k dispozici ve starých nevyhovujících vozovnách v Košířích a na Smíchově, které nebylo možné rozšířit. Kromě toho byly podél jižní stěny této první části vozovny položeny ještě tři kusy koleje, na které mohly být odstavovány další vozy „jen tak“, pod širým nebem.

Poslední jednání představenstva naší společnosti v roce 2002 se uskutečnilo v pondělí 9. prosince a na programu, kromě pravidelných informací o aktuálním postupu prací při obnově stanic metra, byly následující body.

Majetkoprávní zajištění stavby „Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov“. Představenstvo v souvislosti s výstavbou tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov schválilo výkupy dalších pozemků.

Zásady personální politiky. Byl vyjádřen souhlas s předloženými zásadami personální politiky a personálnímu řediteli bylo uloženo předložit do

Představenstvo projednalo

konce března 2003 návrh podoby personálního útvaru.

Informace o kolektivním vyjednávání. Členové představenstva byli informováni o dosavadním průběhu kolektivního vyjednávání na rok 2003.

Žádost o snížení nájemného od firmy Rencar. Představenstvo schválilo, za podmínek kladného právního stanoviska, snížení nájemného z reklamních

ploch společnosti Rencar Praha, a. s. z důvodu snížení rozsahu ploch následkem srpnových povodní.

Očekávaný hospodářský výsledek za rok 2002. Obchodně ekonomický ředitel ing. Pomazal informoval členy představenstva o vývoji hospodaření našeho podniku a očekávaném hospodářském výsledku za rok 2002.

-red-

Snažme se a hledejme, kde lze třeba i relativně malé prostředky ušetřit, vyzývá technický ředitel Tomáš Jílek

Seriál rozhovorů s členy vedení našeho podniku pokračuje i na počátku nového roku. Pokud jste pravidelnými čtenáři DP-KONTAKTu, zcela jistě víte, že od září jsme jich otiskli už pět. Se šestým v pořadí jsme si povídali s ing. Tomášem Jílkem, technickým ředitelem.

DP-K Letošní rok byl pro náš podnik velmi obtížným obdobím. Od srpna je veškerá MHD poznamenána omezeným provozem metra i některých tramvajových tratí. Co to znamená z pohledu nezbytných oprav a rekonstrukcí?

V první fázi se odhady škod pohybovaly na úrovni přibližně 2 miliard Kč. Nikdo v té době netušil, že v důsledku vysokého hydrostatického tlaku v zaplavených stanicích a traťových úsecích metra dojde k nevratnému poškození nejen citlivých stavebních materiálů a některých specifických technologických zařízení, ale v podstatě k devastaci všech kabelových vedení, transformátorů, vzduchotechniky, čerpacích stanic, eskalátorů, zabezpečovacího zařízení, sdělovací techniky a dalších objektů a souborů. Všechny tyto prvky, nezbytné k zajištění spolehlivého, bezpečného a kvalitního provozu metra, musí být vesměs obnoveny. V řadě případů praktické výsledky ukázaly, že běžná oprava není dostatečná a je nutno provést výměnu. Proto se původní odhad ukázal nereálný a současně vyčíslované škody výrazně překračují 6 miliard Kč.

Poškozené stavební objekty a technologické soubory ovšem nepředstavují veškeré náklady na zprovoznění poškozených dopravních cest. V případě tramvajového provozu bylo vedle rekonstrukcí tramvajových tratí nutno provést i opravy či obnovu několika tramvajových měnících. Hlavní škody však představuje zasažení metra. Před úpravou již zmíněných poškození bylo nutno provést vyčerpání vody ze zasažených prostor, jejich vyčištění a desinfekci. Pro přiblížení rozsahu těchto prací stačí uvést, že z metra bylo odčerpáno téměř 2 miliony m³ vody z hloubky dosahující až 40 metrů. Každý, kdo ví, jak klesá účinnost čerpadel s výškou vodního sloupce, si umí představit, o jak náročný problém se jednalo.

Ohledně vyčerpání, vyčištění a desinfekce zaplavených prostor byly zahájeny práce na obnově a rekonstrukci zasažených objektů a zařízení. Jednoznačnou prioritou přitom samozřejmě bylo a je co nejdříve obnovit provoz. Limitující skutečností ovšem i v tomto případě zůstává stupeň poškození. Z výše uvedeného logicky vyplývá, že rozsah nezbytných oprav a rekonstrukcí je přímo závislý na hloubce zasažených tratí. Proto bylo možno zprovoznit nejdříve stanice na „cěčku“, návazně – a postupně – na trati A. Tato linka tak mohla být připravena ke zprovoznění do konce roku 2002. Nejpoškozenější tratí je „běčko“, které je také vedeno v největší hloubce. Zasažen úsek od stanice Smíchovské nádraží až po stanici Vysočanská. Tuto trať bude možno zprovoznit až začátkem roku 2003, i tak bude v první fázi nutno řadu stanic projíždět. Obnovení funkce všech stanic lze očekávat až na přelomu 1. a 2. čtvrtletí, práce však budou pokračovat i v průběhu dalších měsíců.

DP-K Které jsou nejobtížnější problémy z hlediska realizace prací na obnově poškozených úseků metra?

Kupodivu není zásadním problémem vlastní realizace stavebních a montážních prací. Dosavadní zkušenosti ukazují, že limitující prvky jsou v podstatě dva. V první řadě se jedná o tzv. staveništní dopravu. Ze zasažených traťových úseků a stanic je totiž nutno vyvézt velký objem stavebního materiálu a poškozených technologických zařízení. Vzhledem k jejich značné hmotnosti je možno transport zajistit téměř výhradně traťovými tunely do dep jednotlivých tratí. Přitom jsou ovšem nezasažené úseky v tomto směru běžně provozovány a probíhá na nich každodenní provoz, k dopravě materiálů je tedy možno využívat pouze krátké noční výluky.

Ve druhém případě je pro provedení obnovy technologických zařízení omezujícím faktorem nedostatek příslušných materiálů a komponentů. Především se jedná o nákup kabelů, které musí splňovat náročné parametry z hlediska požární odolnosti a bezpečnosti. Pro ilustraci lze uvést, že tyto kabely v podstatě již ve střední Evropě nejsou k dispozici, poptávka je proto směřována k dalším, běžně nepoužívaným dodavatelům mimo tento region. Obdobná situace je i v řadě dalších případů. Přesto jsou zatím práce prováděny v neuvěřitelně krátkých lhůtách. Je to umožněno i tím, že v oblasti legislativy bylo možno využít i mimořádných postupů pro období krizových, resp. nouzových situací. Proto se v podstatě daří dodržovat i dohodnuté termíny zprovoznění jednotlivých stanic a traťových úseků, i když lhůty pro realizaci jsou stanoveny bez jakékoli časové rezervy.

DP-K Promítnete se letošní situace i do dalších let?

Samozřejmě nelze očekávat, že rozsah běžných rekonstrukčních, modernizačních i údržbových prací bude v roce 2003 i nejbližších letech dalších pokračovat v obvyklém objemu. Je třeba si uvědomit, že vzniklé škody výrazně svými náklady přesahují celkový roční objem provozních prostředků naší společnosti. Tyto peníze bude nutno v příštích letech nějakým způsobem ušetřit. I když je možno očekávat určitý ekonomický růst, musíme se snažit cestou všech dostupných, třeba i nepopulárních opatření vytvořit zdroje pro pokrytí nezbytných nákladů vyplývajících z nápravy povodňových škod.

DP-K Pokud však má být zajištěn spolehlivý a především bezpečný provoz, není možno veškeré práce v oblasti oprav, údržby a rekonstrukcí zastavit?

To jsem také neřekl. Nikdo z nás přece není tak nezodpovědný, aby vědomě připustil takovou situaci. Všechny předepsané a stanovené podmínky a parametry v oblasti provozu MHD musí být dodrženy. A nejedná se jen o stav tratí a vozidel. Stejně důležité je i respektování ostatních předpisů, například v oblasti zákoníku práce či dalších. Dostupné finanční prostředky (jak provozní, tak i investiční) je však třeba využít za maximální odpovědností tak, aby právě bezpečnost a spolehlivost provozu byla plně dodržena. Věřím, že i cestující pochopí současnou mimořádnou situaci (a dosavadní zkušenosti to potvrzují), pokud bude zřejmé, že ze strany našeho podniku a jeho zaměstnanců je činěno maximum pro zajištění MHD v rámci nejen města, ale i celého regionu. Tím mám na mysli i spolupráci s ostatními dopravci, hlavně Českými drahami. Současná situace ukázala, že železnice může být daleko významnějším prvkem v oblasti dopravy osob v Praze než doposud.

Z hlediska rozvojových investic – tj. hlavně výstavby metra na severní terasu města a realizace tramvajové trati z Hlubočep na Barrandov – je zatím financování zajištěno. Protože se v obou případech jedná o účelově vázané finanční prostředky (i ze zdrojů mimo běžný rozpočet), nemusí dojít k významnému odsunu termínů realizace.

DP-K I když není příliš pravděpodobné opakování letošních záplav v nejbližší budoucnosti, co připravuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost k omezení vzniku povodňových škod?

Je nesporné, že nelze spoléhat na to, že se letošní povodně nebudou v relativně blízké budoucnosti opa-

kovat. V oblasti povrchové MHD však žádná významná opatření nelze reálně zajistit. Snad jen u tramvajových měnících je možno zabezpečit alespoň částečnou ochranu, ovšem jen v úrovni výrazně nepřevyšující hladinu stoleté vody. Přijímání dalších opatření by ani v porovnání s potenciálně vzniklými škodami nebylo efektivní.

Hlavní směr posílení protipovodňových opatření musí být realizován do oblastí metra. Je nutno si uvědomit, že metro jako stavba odolalo výrazně vyšší úrovni povodňové hladiny, než na kterou bylo projektováno a postaveno. Hladina stoleté vody odpovídá v Praze zhruba průtoků 4 000 m³ za vteřinu, přitom stavba



metra (i když byla z hlediska platných předpisů projektována na tuto úroveň) odolávala ještě v době, kdy průtok korytem Vltavy přesahoval 4 800 m³ za vteřinu. Stavba jako taková tedy nezklamala. Přesto je nezbytné přijmout, připravit a realizovat taková opatření, aby k celkovému zaplavení metra napříště nedošlo. Projektované práce v tomto smyslu již probíhají a v roce 2003 bude zahájována také realizace navržených opatření. Souběžně musí být ovšem provedena i oprava, případně i vylepšení stávajících protipovodňových prvků tak, aby nedošlo – obdobně jako letos – k jejich destrukci. Ruku v ruce musí také proběhnout aktualizace příslušné legislativy (vnitřní i externí) tak, aby odpovídala nově získané nešťastné zkušenosti.

Všechna zmiňovaná opatření musí být realizována co nejrychleji, limitujícím faktorem jsou však samozřejmě dostupné finanční prostředky. Musíme si ale také uvědomit, že je to v dobrém slova smyslu „naš“ podnik a nemůžeme pořád spoléhat na to, že nám někdo potřebné peníze daruje. Snažme se všichni toto respektovat a hledejme, kde lze nějaké – třeba i relativně malé – prostředky ušetřit.

Dovolte mně na závěr poděkovat všem těm zaměstnancům, kteří bez ohledu na svoje pohodlí, pohodu a prospěch přispívají k tomu, že i v současné obtížné situaci MHD funguje. Já sám ji dnes a denně používám, mluvím s lidmi a vím, že i ze strany cestujících jsou naše služby navzdory omezení provozu metra přijímány s pochopením, mnohdy i uznáním. Dobře vím, kolik úsilí a nervů většinu z nás stojí každodenní zajištění provozu, není přitom rozhodující, zda se jedná o řidiče a strojvedoucí (i když je jasné, že právě Vy jste styčnými pracovníky), stejně uznání patří také všem ostatním zaměstnancům v depech, vozovkách, garážích a opravnách, na dispečincích, technické kontrole a konečně i na všech úrovních řízení. Doprava v Praze je živý organismus a všechny jeho složky musí fungovat. Ještě jednou díky.

-bda-
Foto: Petr Malík

Rozvoj řízeného provozu nízkopodlažních autobusů od 15. prosince

V průběhu roku 2002 byl řízený provoz nízkopodlažních (N) autobusů naplňován pouze u autobusů standardních (SdN) tak, jak byl v zásadě zaveden na začátku letošního roku (změna jízdních řádů od 27. ledna). V průběhu roku byly uskutečněny pouze některé drobnější úpravy, pomineme-li zásadnější dočasné změny vyvolané ničivými povodněmi. Rozsah provozu SdN autobusů byl „postaven“ na inventárním stavu celkem 229 autobusů, včetně 4 specifických autobusů pro provozování rychlíkové linky č. 100 Letiště Ruzyně - Zličín (od 8. července). V dalším období loňského roku bylo nakoupeno a dodáno dalších 15 SdN a 13 KbN autobusů (včetně 1 KbN autobusu, dodaného již v prosinci 2001). Dnem 15. prosince 2002 (jeden z termínů pro celostátní změny jízdních řádů) byly tyto nově dodané nízkopodlažní autobusy zařazeny do řízeného provozu následujícím způsobem:

Standardní nízkopodlažní autobusy (SdN)

V loňském roce jich bylo dodáno 15 a do řízeného provozu bylo v pracovní den zařazeno celkem 12 autobusů (80 % - ve vazbě na poměrně velké zastoupení tohoto typu autobusu ve vozovém parku) s nasazením na následující linky:

- č. 188 - 3 (posílení řízené přepravy),
- č. 192 - 2 (nová řízená přeprava),
- č. 195 - 4 (posílení řízené přepravy),
- č. 202 - 1 (nová řízená přeprava),
- č. 207 - 2 (posílení řízené přepravy).



Kloubové nízkopodlažní autobusy (KbN)

V loňském roce jich bylo dodáno celkem 12 a na sklonku roku 2001 jeden, k dispozici je tedy celkem 13 nízkopodlažních kloubových vozidel.

Do řízeného provozu je v pracovní den, sobotu i neděli zařazeno celkem 6 autobusů (46 % - ve vazbě na malé množství tohoto typu autobusu a jejich rozdělení do 2 garáží). Do řízeného provozu v pracovní den byly tyto autobusy zařazeny na následující linky, a to mimo jiné i ve vazbě na závěry projednání využívání nízkopodlažních autobusů s organizacemi zdravotně postižených:

garáž Klíčov

- č. 109 - 1 (nová řízená přeprava),
- č. 136 - 2 (nová řízená přeprava),
- č. 200 - 2 (nová řízená přeprava).

garáž Kačerov

- č. 198 - 1 (nová řízená přeprava).

Souhrnný stav řízeného provozu nízkopodlažních autobusů od 15. prosince 2002 je uveden v následných tabulkách (do řešení bylo vedle zapojení nových autobusů promítnuto i posílení sedlového provozu v pracovní den, což je i v souladu s trendy rozvoje bezbariérové přepravy v Praze):

Standardní nízkopodlažní autobusy

číslo linky	počet garant. pořadí		
	PD	SO	NE
100	3	2	2
102	9	7	6
103	2	3	3
104 (120)	2	2	2
109	-	2	2
111 (194)	1	-	-
112	1	1	1
117	3	-	-
118	5	5	5
122	2	-	3
123	2	2	2
129 (241, 243)	1	6	6
130 (230)	5	3	3
131	5	5	5
135 (208)	10	4	4
136	-	-	4
137	2	-	-
145	2	-	-
151	3	1	1
154 (242)	8	8	9
162	1	1	1
163	1	1	1
164 (219)	5	6	6
166	3	1	1
167	10	4	6
170 (203)	6	7	7
176	4	4	4
179 (219)	7	3	3
180	4	-	-
184	2	-	-
186 (So+Ne 146)	2	1	1

číslo linky	počet garant. pořadí			213	10	13	11
	PD	SO	NE				
188	8	8	8	218	2	4	4
192	2	3	3	225	3	4	4
193	10	7	6	234	6	2	2
195	7	5	5	239 (155)	3	1	1
197	2	-	-	241	2	-	-
202	1	-	-	243	1	-	-
207	4	4	4	248	4	4	4
210	3	1	1	(105, 246, 247)	3	3	3
				273	3	3	3
				celkem	182	142	144

Kloubové nízkopodlažní autobusy

číslo linky	počet garant. pořadí			číslo linky	počet garant. pořadí		
	PD	SO	NE		PD	SO	NE
109	1	-	-	198	1	1	1
136	2	-	-	200	2	5	5
				celkem	6	6	6

Spoje na linkách zabezpečované nízkopodlažními autobusy v řízeném provozu (tzv. garantovanými pořadími) byly zapracovány i do nových jízdních řádů platných od 15. prosince 2002, a tím je informována o bezbariérové přepravě na autobusových linkách i cestující veřejnost.

Vedle řízeného vypravování nízkopodlažních autobusů jsou do sítě linek městské hromadné dopravy neřízeně vypravovány další autobusy, a to podle aktuálních podmínek a možností jednotlivých garáží (tzv. negarantované vypravení). U standardních autobusů platí i nadále zásada, že tyto autobusy je možno vypravovat pouze na linky, na nichž je již zabezpečován řízený provoz SdN autobusů (včetně linek přejezdových), to znamená rozsah na lince deklarovaných bezbariérových spojů je dále nepravdělně posilován.

U kloubových autobusů je tzv. negarantovaný provoz možno zabezpečovat, vedle linek s řízeným provozem těchto autobusů, i na lince č. 196 v pracovní dny, a v sobotu a neděli na linkách č. 152 a 253.

Rámcové vyhodnocení rozsahu provozu nízkopodlažních autobusů od 15. prosince

Rozsah řízeného provozu autobusů, po zapojení dodávky nových nízkopodlažních autobusů v loňském roce, je vyjádřen v následující tabulce:

typ autobusu	inventární stav	počet nízkopodlažních autobusů zabezpečujících garantované spoje					
		pracovní den		sobota		neděle	
		počet	% Σ vypravení	počet	% Σ vypravení	počet	% Σ vypravení
SdN	244	182	25,5	142	51,8	144	52,0
KbN	13	6	2,0	6	5,7	6	5,8
celkem	257	188	18,6	148	38,9	150	39,5

Podíl vypravení je vyhodnocován pouze ve vztahu k denním vnitroměstským linkám (číselné řady 100 až 280), u kterých je i ve výhledu počítáno se zaváděním a rozvojem provozu nízkopodlažních autobusů.

Řízený provoz nízkopodlažních autobusů je od 15. prosince zabezpečován na 64 denních vnitroměstských linkách (v plném nebo dílčím rozsahu), což ve vztahu k celkovému počtu těchto linek provozovaných Dopravním podnikem představuje již 43,0 % podíl. Pro další rozvoj provozu nízkopodlažních autobusů je zatím sledováno výhledově zabezpečení plného provozu nízkopodlažních autobusů na všech denních vnitroměstských linkách v sedlovém období pracovních dnů, plně o sobotách a nedělích.

I pro rok 2003 jsou vytvářeny podmínky k dalším nákupům nízkopodlažních autobusů, zatím je předpokládán (či spíše navrhován) nákup přibližně 30 standardních a 20 kloubových nízkopodlažních autobusů. V dohodě s organizacemi zdravotně postižených v předstihu připravíme jejich budoucí využití a nasazení do řízeného provozu vnitroměstských linek tak, aby tyto autobusy mohly být přiděleny příslušným garážím a rozvoj bezbariérové autobusové přepravy naplňoval hlavní potřeby cestující veřejnosti.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil ing. Karel Holejšovský
Foto: Petr Malík



Certifikační audit a rozšíření certifikátu systému kvality v o. z. Autobusy

Systém managementu kvality byl v DOZ Hostivař zaveden v roce 1999 podle mezinárodní normy ISO 9002:1994. Certifikát má omezenou platnost na 3 roky a systém kvality je každoročně prověřován certifikační společností. Po celé toto období bylo postupováno v souladu s plánem zavádění systému kvality formulovaným v Manuálu kvality DOZ Hostivař podle vyhlášené Politiky a Cílů.

V roce 2002 skončilo tříleté certifikační období, kdy musí být systém managementu kvality opakovaně certifikován. Nová certifikace proběhla už podle nové normy ISO 9001:2000. Současně byl systém managementu kvality rozšířen v souladu s vyhlášenými cíli DOZ Hostivař pro rok 2002 o opravy automatických převodovek a opravy brzdových komponentů. Při rozšiřování systému kvality o další procesy došlo k potěšitelné přeměně - zapojení mladých pracovníků

DOZ do budování a udržování systému kvality na úrovni řízení střediska a dílen. Zapojení je úspěšné a prokázané pozoruhodným výsledkem, kdy nové certifikované procesy nejsou zatíženy závažnými nehodami.

To neznamená, že neexistují problémy a příležitosti pro zlepšování, ale jejich řešení, ač je samozřejmou součástí řízení, je v systému kvality dokumentováno, a tím jsou poskytovány nezbytné důkazy o opatřeních k nápravě, o trendech procesů a o zlepšování.

Nový certifikát kvality byl slavnostně předán vedením certifikační společnosti ve středu 18. prosince 2002 vedením odštěpného závodu Autobusy a šedesáti pracovníkům DOZ Hostivař, kteří přímo zabezpečují činnosti zahrnuté do systému kvality.

Jan Sládek, manažer kvality o. z. Autobusy
Foto: o. z. Autobusy



Certifikovaný proces oprav servořízení (autorizovaná opravná AXL)



DET NORSKE VERITAS
CERTIFIKÁT SYSTÉMU MANAGEMENTU JAKOSTI

Certifikát č. 8074-1999-AQ-ROT-RvA

*Tímto se potvrzuje,
že systém managementu jakosti společnosti*

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Dopravní podnik - Autobusy, odštěpný závod
Dopravně-opravárenská základna Hostivař

PRAHA, ČESKÁ REPUBLIKA

byl shledán shodným s požadavky normy pro systém jakosti:
ISO 9001:2000

Certifikát je platný pro následující rozsah činností a služeb:

**OPRAVY A MODERNIZACE VZNETOVÝCH MOTORŮ A KOMPRESORŮ,
OPRAVY PŘEVODOVEK, BRZDOVÝCH KOMPONENTŮ A SERVOŘÍZENÍ
PRO SILNIČNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA**

Datum původní certifikace:
15. listopadu 1999

Místo a datum vyřízení:
Rotterdam, 9. prosince 2002

Platnost certifikátu do:
8. listopadu 2005

Shoda s normou vyžaduje k vykonávání těchto certifikací je ověřena existence řízení, které je u DNV registrace a aktualizace:

Karel Koubský
Vedoucí auditor

Accredited by the IFA

Za akreditovanou stranu:
DNV CERTIFICATION B.V.,
THE NETHERLANDS

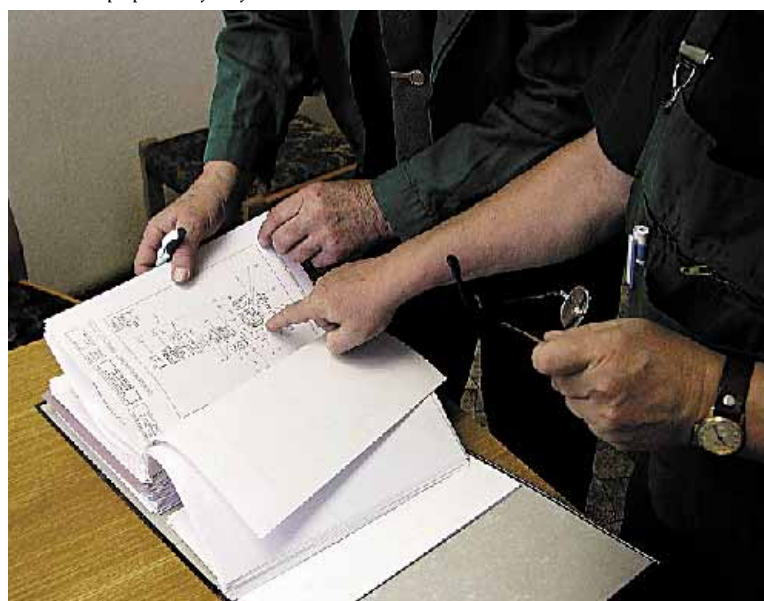
Ron J. Meijer
Předseda výboru

Neplatnost certifikačních podmínek uvedených v příloze máte vst k neplatnosti certifikátu.



Certifikovaný proces oprav motorů. Školený personál opravuje v systému kvality motory vyrobené těmito výrobci: LIAZ, RENAULT, IVECO

Technická příprava výroby



Speciální přístroj pro zabrušování ventilů



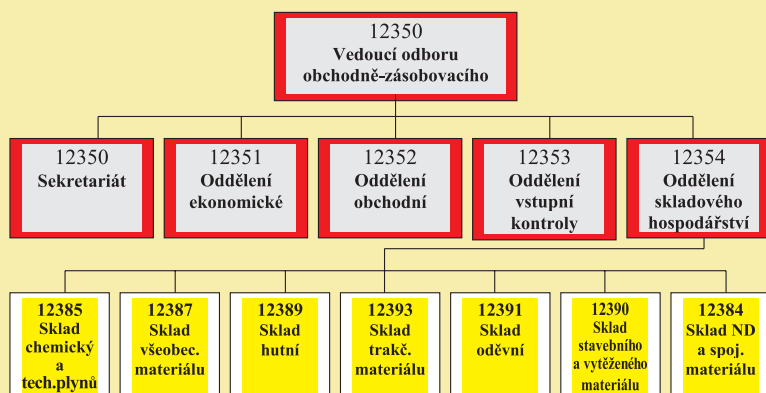
První certifikace podle normy ČSN EN ISO 9001:2000 útvaru obchodně-zásobovacího v Dopravních podnicích v ČR a SR

V odboru obchodně-zásobovacím, který je jistě právem považován za jeden z klíčových útvarů o. z. Elektrické dráhy, se ve dnech 22. října a 13. až 15. listopadu 2002 uskutečnila certifikace podle normy ČSN EN ISO 9001:2000.

Vstupní bránou do každé organizace jsou útvary obchodně-zásobovací. Tam to všechno začíná. Zde začínají téměř všechny procesy organizace. Tam bývá začátek úspěchu v uplatnění a použití finálního produktu. Jak úspěšně se zrealizují poptávky, jak úspěšně uzavřou dohody a smlouvy, jak se ošetří a ověří vstupy, tak může být úspěšný finální produkt pro konečné zákazníky. Pokud má takový útvar ve svém organizačním uspořádání i sklady, stává se pro organizaci doslova veledůležitým.

Pro ilustraci je zde uvedeno organizační schéma odboru obchodně-zásobovacího o. z. Elektrické dráhy (12350).

Organizační schéma odboru obchodně-zásobovacího o. z. ED



V Dopravních podnicích v České a Slovenské republice pravděpodobně neexistuje útvar obchodně-zásobovací, který by se mohl pyšnit certifikátem dokazujícím, že prováděné činnosti jsou ve shodě s požadavky normy ČSN EN ISO 9001:2000. Systémy managementu jakosti. To jen dokazuje náročnost takový systém funkčně zavést.

Pokud se management rozhodne pro certifikaci takového útvaru, musí velmi pečlivě zvažovat všechna pro a proti, protože útvar bude muset plnit náročné požadavky normy ISO, bude muset prokazovat, že je schopen zabezpečit procesy ve shodě s těmito požadavky a efektivitu zavedeného systému neustále zlepšovat. Proto musí vynaložit obrovské úsilí, zapojit všechny zaměstnance a poskytnout nezbytné personální, technické a finanční zdroje.

Pro organizaci, která nikdy nepracovala v žádném systému, není přechod na systém managementu jakosti vůbec jednoduchou záležitostí. Každý prvek normy má totiž v sobě „zabudováno“ mnoho záležitostí.

To, že nás norma nabádá k procesním přístupům, se dá pochopit, ale zabezpečit systémově to, že se budou muset procesy, dokumenty, záznamy nebo neshody nějak řídit a že se bude muset systém také neustále auditovat, bývá často pro mnoho zaměstnanců dosti nepochopitelné. To, že systém musí být vybudován v jistém časovém horizontu, je také jasně - každé prodávání stojí mnoho financí a většinou to může vést až k vlastnímu uspokojení a ke ztrátě motivace. Mnoho organizací v některé fázi zavádění usoudí, že jim to již stačí, že na to nemají ani zdroje, ani chuť a nikdy již „nedotáhnou“ systém do konce.

Pokud začneme zkoumat požadavky normy a budeme se v ní chtít orientovat, zjistíme, že musíme mít někoho, kdo nám poradí hned odpočátku. Proto zavést systém bez poradce nebo konzultanta je téměř prakticky nemožné. Získat toho pravého, zdatného a zkušeného, který dovede organizaci úspěšně až k získání certifikátu - to bývá pro organizace doslova terč. V odboru obchodně-zásobovacím nebyl v této záležitosti žádný problém, protože takového poradce měli.

Velmi často bývá uváděna věta, že zavedení systému musí být strategickým rozhodnutím managementu. Je to naprosto logické. Management musí být skálopevně přesvědčen, že zavedení systému bude přínosem. Budovat náročný systém pouze pro jakýsi „kus papíru“, kterému se říká certifikát a který skončí v šuplíku pracovního stolu nebo v lepším případě na zdi v kanceláři vedoucího, to by byla drahá a naprosto zbytečně vynaložená práce.

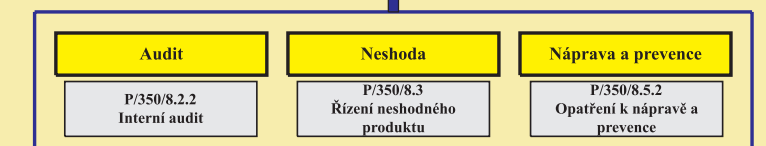
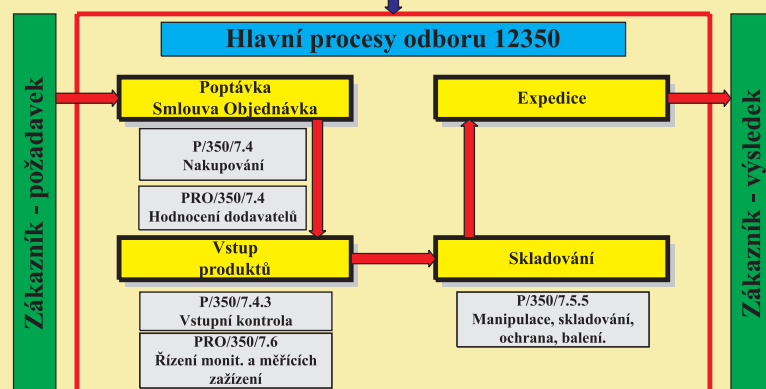
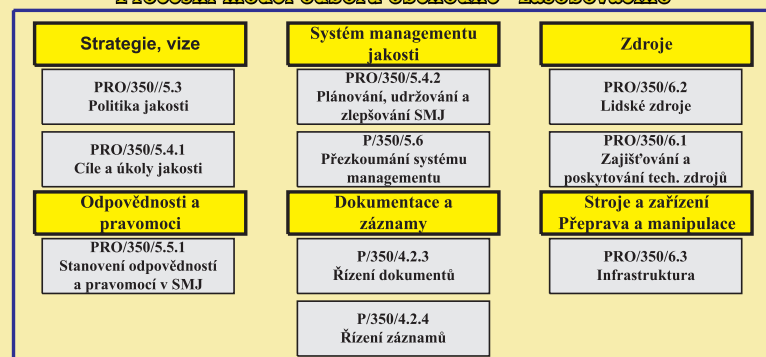
Management odštěpného závodu Elektrických drah přistupoval k rozhodnutí o zavedení systému managementu jakosti velmi odpovědně. Velmi dobře věděl, že odbor obchodně-zásobovací je jedním z klíčových útvarů, a že systémové opatření bude pro odštěpný závod skutečným přínosem. Implementaci systému managementu jakosti pověřil vedoucího odboru obchodně-zásobovacího ing. Dalešického a poskytl mu plnou podporu. Ing. Dalešický pojal tento úkol jako prioritu a svým osobitým přístupem a osobním příkladem doslova strhnul do budování systému všechny zaměstnance odboru. A to se každému nepodaří.

S budováním systému managementu se v odboru ve skutečnosti začalo již na sklónku roku 2000. Ale to byly většinou takové přípravné manévry. Prověřovaly se

modelové situace jako například kdo s kým, jak s čím nebo proč zrovna tak a ne jinak. Kdo se nikdy osobně nezúčastnil budování systému, zcela jistě by se podivil, kolik papírů se popsal, kolik hodin se protелефonovalo, kolik slov se promluvílo a kolik problémů se projednalo. Říká se „těžko na cvičišti, lehký na bojišti“. Ve skutečnosti bývá těžko jak na cvičišti tak i na bojišti. Většinou strohé požadavky normy interpretované „do srozumitelná“ spolupracovníkem a poradcem panem Vopálenským musely být aplikovány do podmínek odboru. Některé nebylo zase tak těžké prosadit a zavést, protože prováděné činnosti nebyly v neshodě s požadavky normy a chtělo to jen trochu „dopilovat“, ale s některými jsou problémy ještě dnes. Lidé jsou různí a jejich přístup ke změnám bývá ještě různější. A tak většinou nezbývá než některé věci opakovat doslova donekonečna. To bylo již z počátku jasné jak poradci, tak i vedoucímu odboru. Proto se dohodli, že se v roce 2001 začne uskutečňovat intenzivní školení pro zaměstnance odboru. Při školení v normě ISO byli zaměstnanci seznamováni nejen s jim doposud mnohdy neznámou terminologií, požadavky normy ale i možnou aplikací na jejich pracovištích.

Naostro se začalo v roce 2001. Musely být stanoveny všechny procesy v odboru, a ty se musely rozdělit na hlavní a vedlejší. Na tomto základě se rozhodovalo, které budou muset být zdokumentovány. Norma sice ukládá povinnost zdokumentovat pouze šest Postupů, ale... Právě v tom „ale“ bývá záležitost. Organizace musí naprosto jasně prokazovat, že všechny požadavky normy jsou plněny. Pochopitelně v celé organizaci a jednotně. Jak jinak splnit tento požadavek, než nějakým ustanovením, metodikou, předpisem nebo nařízením. Vzhledem ke skutečnosti, že odbor obchodně-zásobovací se zabývá nákupem, vstupní kontrolou, manipulací a skladováním a expedicí, byly i tyto činnosti zdokumentovány. K tomu přibýly další pro odbor důležité procesy zpracované ve formě dokumentů.

Procesní model odboru obchodně-zásobovacího



Na uvedeném Procesním modelu odboru 12350 jsou zachyceny některé důležité procesy a jejich dokumentační zajištění.

V průběhu zavádění systému musí být mimo jiné prováděn pravidelně a plánovitě interní audit, který prověřuje, jak jsou plněny požadavky normy. Audit je programově zajišťován panem Vopálenským z oddělení 12411, který byl pověřen řízením programu auditů v celém odštěpném závodě.

To, že auditoři musí mít příslušnou kvalifikaci doloženou dokladem o absolvování kurzu se závěrečnou zkouškou, je v systémech naprosto jasné. Na základě jejich



DET NORSKE VERITAS

CERTIFIKÁT SYSTÉMU MANAGEMENTU JAKOSTI

Certifikát č. CERT-06261-2002-AQ-ROT-RoA

Tímto se potvrzuje,
že systém managementu jakosti společnosti

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Dopravní podnik-Elektrické dráhy, odstěpný závod
Odbor obchodně-zásobovací
Praha, Česká republika

byl shledán shodným s požadavky normy pro systém jakosti:
ISO 9001:2000

Certifikát je platný pro následující rozsah činnosti a služeb:

Nákup, skladování a expedice oděvů a produktů pro opravu tramvají
a tramvajových tratí.

Je to dokument, kterým vedení organizace vyjadřuje svoji vizi, záměry a zaměření organizace ve vztahu k jakosti. V Politice jakosti odboru obchodně-zásobovacího bylo stanoveno, že předpokládaným horizontem pro certifikaci je rok 2002. Tento předpoklad byl splněn, a proto v říjnu oznámil vedoucí odboru ing. Dalešický vedení odstěpného závodu připravenost odboru k certifikaci.

Po jednání s certifikační organizací Det Norske Veritas (DNV) byl dohodnut plán certifikace s tím, že úvodní návštěva „Initial Visit“ bude uskutečněna 22. října 2002. Při tomto auditu se externí auditor seznamuje s organizací, s implementací systému a dokumentací. Pokud posoudí, že systém je ve shodě s požadavky normy, doporučí uskutečnění certifikačního auditu. V opačném případě se musí odstranit případné neshody a prvotní ověřování musí být opakováno.

Externí auditor neshledal žádné vážné nedostatky, které by nějak bránily provést certifikační audit, a proto jej akreditačnímu orgánu doporučil. Některé textové nedostatky v Příručce jakosti byly snadno odstranitelné a celý odbor s napětím očekával skutečný audit, který byl rozplánován na tři dny 13. až 15. listopadu.

První den certifikačního auditu: Opět byla ověřována dokumentace, jenomže tentokrát dopodrobna. Bylo shledáno, že je zpracována s velkou péčí, údajně až

zjištění o neshodách, které musí být zdokumentovány, stanovuje vedoucí odboru ing. Dalešický opatření k nápravě. Zde je nutné konstatovat, že podstatných neshod bylo minimálně právě díky poskytovanému školení. Většina doporučení k nápravám a zlepšováním byla dokumentována formou komentáře.

Vrcholový dokument v systému managementu jakosti je Politika jakosti.

pedantsky. Byla posuzována shoda a ověřovány některé prvky normy, jako například Politika jakosti, cíle jakosti, plánování systému managementu, odpovědnost managementu, povinnost a pravomoc, interní komunikace, řízení dokumentů, řízení záznamů, příručka jakosti, přezkoumání systému managementu a spokojenost zákazníka. V obchodním oddělení byly ověřovány prvky komunikace se zákazníkem, určování požadavků týkajících se produktů, nakupování a ověřování nakupovaného produktu. V oddělení skladového hospodářství byly ověřovány prvky infrastruktura a pracovní prostředí. Na závěr shrnutí výsledků prvního dne.

Druhý den certifikačního auditu: V oddělení vstupní kontroly byly ověřovány prvky ověřování nakupovaného produktu, monitorování a měření produktů. U měřicího technika byl ověřován prvek řízení monitorovacích a měřicích zařízení. Ve skladech všeobecného materiálu, náhradních dílů a spojovacího materiálu, hutním, chemickým a oděvním byly ověřovány prvky řízení výroby a poskytování služeb, identifikace a sledovatelnost, ochrana produktu, monitorování a měření procesu a produktu, řízení neshodného produktu, skladovací podmínky, opatření k nápravě a preventivní opatření a neustálé zlepšování. Na závěr shrnutí výsledků druhého dne.

Třetí den certifikačního auditu: U vedoucí ekonomického oddělení byly ověřovány prvky způsobilosti, vědomí a výcvik zaměstnanců, u vedoucího odboru byly ověřovány prvky řízení neshodného produktu, analýza údajů, neustálé zlepšování, nápravná a preventivní opatření, interní audit a monitorování a měření procesů. Ve skladech stavebního materiálu (Troja) a trakčního materiálu (Orionka) byly ověřovány prvky jako předešlý den ve skladech v Hostivaři.

Odpoledne bylo vyhráno pro závěrečné jednání a ukončení auditu v odboru obchodně-zásobovacím. Externí auditoři konstatovali velkou spokojenost s přístupem a znalostí zaměstnanců a s úrovní zavedeného systému. Byly zdokumentovány tři neshody druhé kategorie a třináct doporučení ke zlepšování efektivity systému. Shodně uvedli, že zjištění pouze tří neshod je velkým úspěchem pro útvar obchodně-zásobovací, který má 110 zaměstnanců.

Úspěch, obrovský úspěch. Ale jak to již bývá, příběh o úspěchu nekončí. Opět začíná v systému nikdy nekončící práce. Odstraňování zjištěných neshod, další interní audity, další nápravná a preventivní opatření, další a další. Ale hlavně za rok periodický audit, kterému se bude muset opět prokázat nejen shoda systému s požadavky normy, ale hlavně zlepšování systému, a to je to, oč především jde.

Získání certifikátu je závazkem jakosti pro budoucnost!

Lumír Vopálenký a ing. Josef Dalešický,
obchodně zásobovací odbor o. z. ED

Průběh summitu NATO v o. z. Metro

Ve dnech 21. a 22. listopadu 2002 se v Praze uskutečnilo setkání členských zemí Severoatlantické aliance (NATO). Při této příležitosti obdrželo sedm východoevropských zemí pozvánku ke vstupu do aliance. Průběhu jednání byla věnována mimořádná pozornost světové veřejnosti a celá akce se stala pravděpodobně vrcholnou politickou událostí konanou dosud v České republice.

Účast několika tisíců delegátů a novinářů si vyžá-

dala mimořádná organizační, technická a bezpečnostní opatření, která se nevyhnula ani provozu pražského metra. Ve spolupráci s Policií ČR, pražskou Městskou policií a civilní bezpečnostní agenturou byl zvýšen dozor ve vybraných stanicích a objektech dep a došlo k omezení pohybu pracovníků dodavatelských organizací. Na žádost Policie ČR byla ve čtvrtek 21. listopadu uzavřena pro cestující stanice Vyšehrad v období mezi 8.00 a 20.30 hodin a v pátek 22. listopadu v období

mezi 8.00 a 17.00 hodin. V této době vlaky stanic pouze projížděly.

Zajištění bezproblémového průběhu události byla věnována pečlivá příprava ze strany celé naší společnosti a ostatních zúčastněných organizací. Na závěr je možné konstatovat, že z hlediska Dopravního podniku proběhla celá akce úspěšně.

Jiří Pytelka,
o. z. Metro

Zajišťovali jsme dopravu pro summit NATO

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (DP) úspěšně splnil podmínky výběrového řízení v oblasti pravidelné přepravy účastníků, delegátů a dalších návštěvníků summitu NATO, vypsané pořadatelem, tzn. Ministerstvem zahraničí České republiky, zavázal se zajistit pravidelnou přepravu mezi Kongresovým centrem Praha a hotely, kde byli ubytováni jednotliví delegáti a novináři. Ve dnech 20. až 22. listopadu 2002 zajišťoval tedy DP obousměrný provoz mezi KCP a 7 „delegátskými“ hotely a mezi KCP a 13 „novinářskými“ hotely. Podle údajů objednatele byla doprava připravena a provozována pro přibližně 1700 delegátů a přibližně 1500 novinářů, jednotlivé hotely byly sdruženy do 13 autobusových tras. Kyvadlová doprava pro delegáty byla zajišťována v rozsahu od 6.00 do 20.00 hodin, pro žurnalisty pak až do 24.00 hodin. Kromě této pravidelné dopravy přepravoval DP v rámci tzv. zvláštní dopravy vybrané novináře na společenské akce na Pražském hradě a v Obecní domě.

Na realizaci celé akce se podílely především dispečerské složky, které zajišťovaly nejen řízení zvláštní autobusové přepravy (Kongresové centrum, hotely, místa společenských akcí), ale i opatření během demonstrací a opatření při průjezdu vrcholných představitelů jednotlivých států (přidržení či zastavení provozu MHD při průjezdu automobilů chráněných osob).

Tato akce byla svým rozsahem i významem zdaleka nejdůležitější akcí tohoto roku. V rámci její přípravy

bylo učiněno mnoho – od vyčlenění nízkopodlažních autobusů, technického zabezpečení (radiostanice, mobilní telefony, zřízení a vybavení dočasných dispečerských pracovišť) až po provozní a personální zajištění (dostatečný počet řidičů a dispečerů, jejich seznámení s akcí a proškolení).

Pro názornou představu: akce se zúčastnilo přibližně 200 řidičů autobusů, 80 dispečerů všech stupňů a 40 ostatních provozních pracovníků. Autobusy vykonaly více než tisíc spojů, při kterých ujely celkem 16 000 vozokilometrů během 1 500 vozohodin (dalších 400 hodin byly v pohotovosti zálohové autobusy pro potřeby pořadatele, vlastní zálohy pro případ technické poruchy měl připravené samozřejmě i DP).

Součástí přípravy byla samozřejmě i bezpečnostní opatření – byla zvýšena ochrana provozních objektů DP (depa, garáže, vozovny, měnirny), ale i budov Vysočanská a CD Na Bojišti. Zvláštní pozornost byla věnována ochraně stanic metra, na které se podílely složky Policie České republiky, Městské policie, civilní bezpečnostní služby, ale i zaměstnanci metra. Opatření byla přijata i v rámci zvýšené ostrahy autobusů, vyčleněných pro přepravu účastníků summitu.

V rámci bezpečnostních požadavků pořadatel akce ve spolupráci s Policií České republiky a Ochranou službou policejního prezidia požádal o některá opatření v rámci pravidelné veřejné dopravy. Tato opatření však byla v rámci možností minimalizována a neměla závaž-

ný dopad na cestující veřejnost (přerušeni tramvajové dopravy v oblasti nám. I. P. Pavlova na 20 až 40 minut, přerušeni tramvajové dopravy v oblasti Pražského hradu během slavnostního večera, uzavření stanice metra Vyšehrad v době vlastního zasedání, odklon nočních autobusových linek z Pankráčského náměstí). Vlastní průběh akce, především pak průběh pravidelné veřejné i mimořádné dopravy ve dnech 21. a 22. listopadu, prokázal oprávněnost našich předchozích opatření, ale i výhodu uceleného a jednotného operativního řízení v úzké spolupráci s pořadatelem a orgány dopravní a pořádkové policie. Součástí tohoto řízení v Kongresovém centru byla i maximální vybavenost technickými prostředky (telefony, radiostanice, signály průmyslové televize z kamer na území hlavního města, ale i z vrtulníku atd.).

Podarilo se nám zajistit přepravu, ale především bezpečnost všech účastníků akce tak, aby v žádném okamžiku nedošlo ke střetu s demonstranty. Po dobu demonstrací bylo nutno provést odklony pravidelných tramvajových i autobusových linek, ale i zvláštních autobusových linek pro delegáty a novináře.

Podle hodnocení pořadatele, ostatních spolupracujících orgánů a institucí, a rovněž z upřímných poděkování účastníků summitu bylo patrné, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zvládl své úkoly bezchybně.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel



V Motole se slavily padesátiny

Padesáté výročí založení Středního odborného učiliště sice připadlo na první zářijové dny, ale srpnová voda znamenala posunutí oslavy až na polovinu listopadu, kdy se v Motole sešli nejen zaměstnanci, ale i hosté nejen od nás, ale i ze zahraničí, aby si připomněli už půlstoletí výchovy nových generací dopravců.

Jak šel čas, tak se i vzdělávací zařízení měnilo. V současné době do něj patří nejen Střední odborné učiliště, ale deset let také Střední průmyslová škola. „Do budoucna bychom rádi také otevřeli vysokou školu bakalářského směru, která by vychovávala odborníky pro oblast městské hromadné dopravy nejen v Praze,“ nastínil nejbližší plány ředitel školy Ladislav Šilhan.

Poslední dny roku 2002 byly nabitě událostmi, slavnostnějšími či oficiálními méně či více. Pojdte se podívat, co všechno se v podniku či jeho okolí dělo.



Mikuláš přišel na Novodvorskou

Tradiční Mikulášská besídka zaměstnanců garáže Kačerov pořádaná tamní odborovou organizací se po dvou letech opět vrátila do kulturního domu Novodvorské. Dopoledne plně soutěží, her, písniček, básniček, ale také tance završil příchod Mikuláše, který všem nadělil nějaké laskominy.



V metru se zpívalo

Stalo se tradicí, že předvánoční čas ve stanicích metra zpestřují koncerty žáků Základní školy z Umělecké ulice v Praze 7. Loňský prosinec nebyl výjimkou i když některá tradiční místa musela být ze známých důvodů vypuštěna. 9. prosince se zpívalo a hrálo na Florenci, 16. a 19. prosince ve stanici Muzeum. Stejně jako v minulých letech se zastavovaly desítky cestujících a na chvíli si zabroukaly známé texty.





V Dejvicích se slavilo

Nejstarší funkční autobusová garáž si začátkem prosince připomněla své sedmdesátiny. Nejprve si zájemci mohli prohlédnout halu garáže, kde stále potkáte svědky celých sedmdesátí let co z Dejvic vyrážejí do pražských ulic – autobusy. Slavnostní program, při kterém byli oceněni dlouhověcí zaměstnanci, se odehrál v areálu Zemědělské univerzity v Suchdole.



V Hostivaři byla představena 50. „rekonstrukce“

Kolikrát už jsme v DP-KONTAKTu psali o rekonstruovaných tramvajích, které přinášejí tolik potřebnou novou krev do vozového parku. Desátý prosincový den byl v hostivařských dílnách představen již padesátý rekonstruovaný vůz. „Modernizace vozů představuje v současné době jedinou cestu obnovy vozového parku tramvajů, a tak můžeme být rádi, že se nám daří dodržovat tempo oprav, které jsme si předsevzali,“ sděloval s uspokojením ředitel o. z. Elektrické dráhy Milan Pokorný.





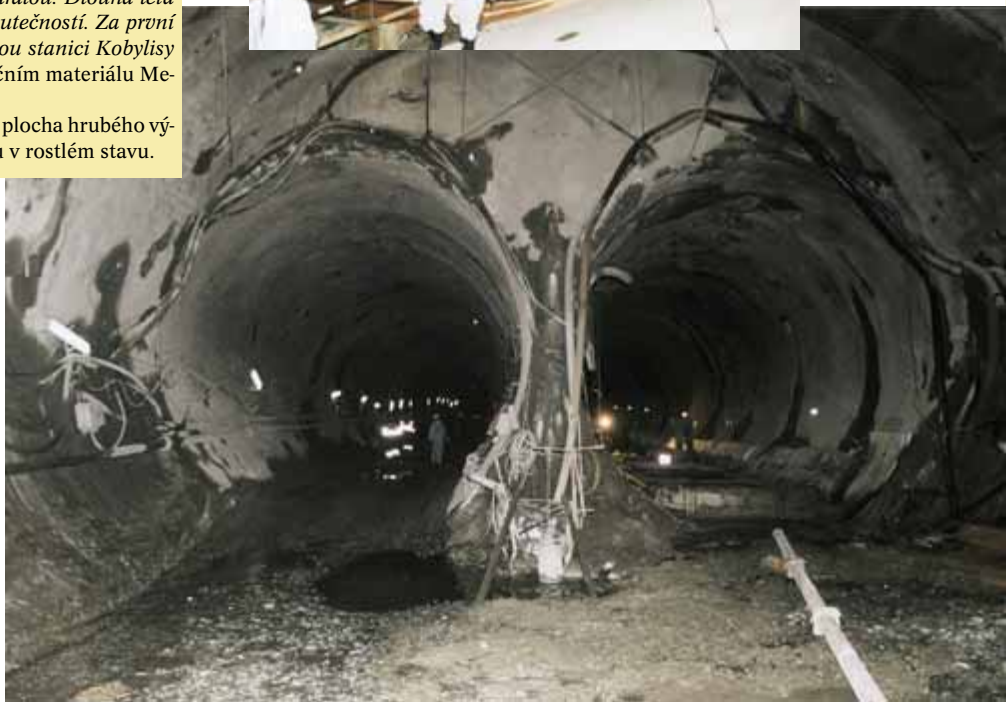
Důchodci ředitelství se sešli v budově Centrálního dispečinku

Schůzka v předvánočním čase patří k tradičním akcím Klubu seniorů na ředitelství. Loňský prosinec nebyl výjimkou. V úterý 10. prosince odpoledne zaplnili bývalí zaměstnanci jídelnu v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti, aby zhodnotili uplynulé měsíce, pogratulovali všem „kulatým“ jubilatům, vyslechli zprávu o událostech v Dopravním podniku od generálního ředitele a také podiskutovali o tom, jaká organizační forma jejich uskupení je ta nejlepší do dalších měsíců. Samozřejmě se také vzpomínalo na roky minulé a povídalo o všem možném, jak už to mezi bývalými kolegy chodí.

Jednolodní stanice byla představena

Pokud jste navštívili některou z tuzemských či zahraničních jeskyň, zcela jistě jste obdivovali nějaký velký dóm, velký podzemní prostor bez jediné podpěry. Stejný pohled se naskytl všem, kteří navštívili budoucí stanici Kobylisy, první jednolodní stanici pražského metra. „Generace českých projektantů a stavebářů snily o tom, že se jim pod zemí podaří vyprojektovat a vybudovat dobře přehledný a prosvětlený ražený prostor bez sloupů či pilířů. Prostor, který by se bez nadsázky dal nazvat katedrálou. Dlouhá léta byly představy pouhou utopií. Na prahu 21. století se však staly skutečností. Za první podzemní katedrálu lze plným právem považovat jednolodní raženou stanici Kobylisy na budované trati IV. C1 pražského metra.“ Tak se praví v propagačním materiálu Metrostavu k této ojedinělé stavbě.

Ještě doplníme několik čísel: délka stanice je 148 metrů, celková plocha hrubého výrubu dosahuje 220 m² a celkem bylo vytěženo 32 560 m³ materiálu v rostlém stavu.



Generální ředitel vylosoval výherce

Stejně jako před rokem byl nákup časových jízdenek na přelomu roků doplněn soutěží, ze které si výherci odnesli 33 časových jízdenek a 33 cen. Prvního kola se mohli zúčastnit všichni cestující, kteří si od 2. do 10. prosince koupili časové jízdenky a soutěžní kupony vhodili do připravených krabic, nebo je poslali na adresu našeho podniku. V úterý 17. prosince vylosoval generální ředitel celkem 42 šťastných předplatitelů, 21 obdrželo časové jízdenky a 21 věcné ceny.

Zbýlých 12 časových jízdenek a 12 cen našlo své majitele ve druhém kole na začátku ledna.

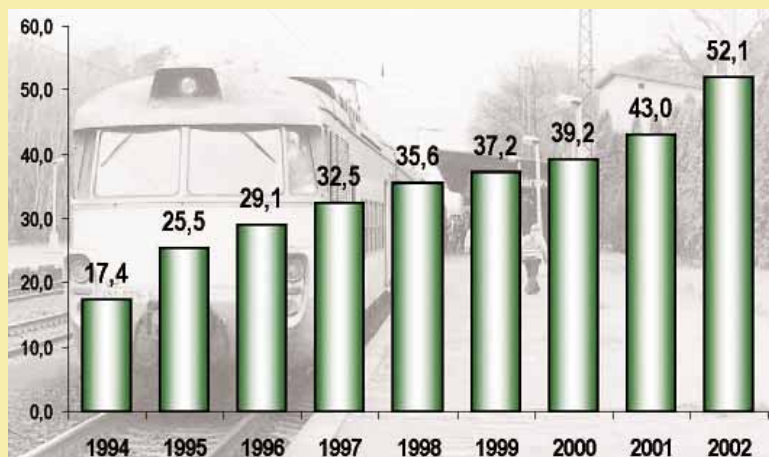


Zajímavé akce v závěru roku 2002 pro vás sledoval Petr Malík

Průzkumy na železnici na podzim 2002

Ke zjištění úhrady ztráty na tržbách Českých drah za uznávání předplatních časových jízdenek PID (a jednotlivých jízdenek PID na vybraných tratích) se provádí průzkum skladby jízdních dokladů. Základním údajem z tohoto průzkumu je procento cestujících, které se prokáže tzv. tramvajenkou nebo jednotlivou přestupní jízdenkou PID. Na průzkumu v říjnu letošního roku se podíleli revizoři ČD OPŘ Praha, studenti Fakulty dopravní ČVUT a pracovníci ROPIDu. Ve vlacích PID bylo dotázáno a zkontrolováno přes 76 tisíc cestujících, další tisíce cestujících byli dotazováni u označovačů jednotlivých jízdenek. Z uvedených grafů lze mimo jiné dokladovat úspěšný vývoj integrace železnice do systému PID.

Podíl používaných dokladů PID na železnici (v %)

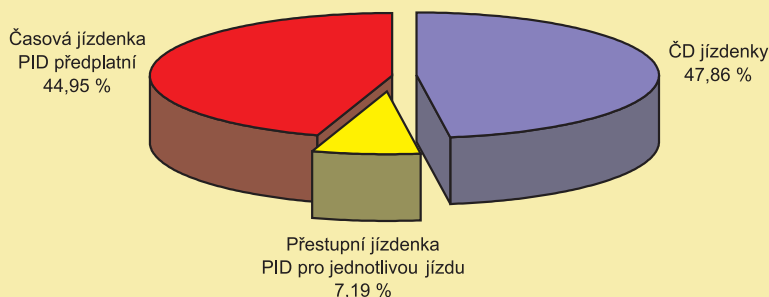


Po průzkumu skladby jízdních dokladů následovala další rozsáhlá akce, tzv. celostátní frekvenční průzkum množství přepravených osob na železnici. Tuto akci však realizovali výhradně zaměstnanci ČD - vlakové čtyři. Zvláštní pozornost byla soustavně věnována provozu kyvadlové dopravy ČD. V polovině října, kdy se někteří čtenáři deníku MF Dnes mohli v rubrikách Ohlasy čtenářů dozvědět o nízkém vytížení kyvadlové dopravy ČD v úseku Smíchovské nádraží - Hlavní nádraží, bylo zjištěno, že za jeden pracovní den bylo těmito vlaky přepraveno 18 tisíc cestujících. Obzvláště v ranní špičce nebylo výjimkou vytížení vlaku nad 400 osob a nikoliv zde uváděných



Foto: Jan Šurovský

Struktura dokladů na tratích ČD tarifní pásma P a 0 (bez kyvadlové dopravy) Pracovní den - říjen 2002



deset osob. Celý systém zavedení kyvadlových vlaků považujeme za významný mezník v zapojení a vnímání železnice jako nedílné součásti PID. Jelikož kapitola provozu kyvadlové dopravy se v souvislosti s otevíráním obnovených úseků metra a tramvají postupně uzavírá, je vhodné připomenout náklady, které tento provoz stál. Jedná se o částku 15,2 milionu korun (za provoz do 31. prosince 2002), přičemž 10 milionů Kč poskytl Ministerstvo financí. Ze tyto náklady byly vynaloženy efektivně, se mohly přesvědčit statisíce přepravených cestujících.

Ing. Richard Baxa, ROPID

Co přinesly současné přepravní průzkumy MHD?

Mimořádné události v provozu městské hromadné dopravy v Praze, zapříčiněné katastrofálními povodněmi, ovlivnily ve druhé polovině roku 2002 průzkumovou činnost dopravního úseku ředitelství. Veškerá činnost se tak zcela zaměřila na operativní průzkumy s cílem co nejlépe sladit poptávku cestujících veřejnosti s nabízenou přepravní kapacitou, a to jak u linek náhradní dopravy za vyloučené úseky metra (X-A, X-B, X-C), tak i u celé řady navazujících linek na území Prahy.

Výsledky a analýza všech průzkumů sloužily jako okamžitý podklad pro řídicí pracovníky při jejich každodenním rozhodování o realizaci aktuálních změn, které vedly k postupnému zlepšování kvality provozu městské hromadné dopravy.

Četnost průzkumů sledovaných linek uvádíme v následujícím přehledu (stav k 30. listopadu 2002):

METRO		TRAM		BUS			
Linka	Počet sledování	Linka	Počet sledování	Linka	Počet sledování	Linka	Počet sledování
A	2	X-A	1	X-B	3	177	1
B	5	X-B	14	X-C	10	181	1
C	2	1	6	X-7	2	183	1
		2	1	X-8	8	187	25
		4	4	X-11	2	192	2
		5	2	102	11	193	3
		6	3	104	3	195	1
		7	10	106	2	196	3
		8	6	120	3	197	4

	9	9	121	1	198	4
	10	8	130	3	199	4
	11	1	138	1	200	11
	12	14	139	5	205	3
	14	7	144	11	213	1
	16	3	145	1	217	2
	17	9	149	2	224	1
	18	5	150	4	253	2
	21	7	152	11	277	1
	22	2	154	1		
	24	9	156	14		
	25	5	157	1		
	26	3	175	7		
Celkem	9		129		314	176

V důsledku provedených a vyhodnocených průzkumů postupně docházelo ke změnám a úpravám provozu MHD v celé řadě oblastí, z nichž uvádíme jen ty nejdůležitější:

Nové Butovice

U náhradní autobusové dopravy X-B byla opakovaně sledována přepravní zátěž na trase Nové Butovice - Anděl a na základě zjištěné nedostatečné kapacity nasazovaných vozů došlo k postupnému posílení této linky.



11 Vlivem zvýšené přepravní poptávky na linkách 130 a 149, zejména v ranní přepravní špičce, došlo v měsíci listopadu k jejich posílení, a tím ke zlepšení dopravního spojení městských částí Praha 5 a 6.

Smíchov

V oblasti Smíchova docházelo k opakovanému ověřování přepravní poptávky k nabízené kapacitě, a to:

- v tramvajovém provozu nejprve v úseku Smíchovské nádraží – Plzeňka – Anděl a dále v úsecích Hlušičkova – Poštovka – Klamovka – Bertramka – Anděl. Vzhledem k tomu, že nasazovaná kapacita tramvajového provozu na Plzeňské ulici byla na hranici únosnosti, nebylo možno převést volnou kapacitu z tohoto směru na větev Smíchovské nádraží – Anděl a výrazněji tak posílit linky nahrazující vyloučený úsek metra B. Došlo pouze k dílčím úpravám, jako například ukončení tramvajové linky X-B v zastávce Hlubočepy a linek 12, 14 a 21 na smyčce Smíchovské nádraží a k dočasnému zrušení linky 6. Do své původní trasy na smyčku Sídliště Řepy v přepravních špičkách byla vrácena linka č. 7,
- v autobusovém provozu došlo na lince č. 217 z důvodu značného přetížení k nahrazení standardních vozů kloubovými, což přispělo ke zlepšení dopravního spojení městských částí Praha 5 a 6.

Holešovice

Opakovaně byla sledována obsazenost tramvajových linek v úseku Tusarova – Vltavská – Strossmayerovo náměstí. Na základě výsledků průzkumů docházelo k postupnému posilování a ke změnám provozních parametrů nevytíženějších linek v této oblasti. Po zprovoznění tramvajové trati v Plynární ulici byly převedeny linky 12 a 17 (později 1 a 12) do trasy Dělnická – Nádraží Holešovice – Strossmayerovo náměstí, a tím se odlehčila přepravní zátěž a zlepšila průjezdnost přestupního uzlu Vltavská.

Palmovka

V dopravním uzlu Palmovka průzkumy prokázaly velké vytížení tramvajových linek, zejména X-B, 7, 10, 12, 25. Zprvu nedostatečná kapacita na lince č. 25 se zlepšila vypravováním sprážených souprav. Dále ke zlepšení nepříznivé situace přispěla i nově zavedená linka X-8, která řeší základní obslužnost Karlína. Počáteční nízká kapacita na této lince byla po opakovaném sledování posílena, a tak se tato linka stala přímým spojením Libně s centrem města. Provoz na této lince však stále vykazuje vyšší nepravidelnost z důvodu silné individuální dopravy zejména na Sokolovské ulici.



Foto: Petr Malík

Co přinesly současné přepravní průzkumy MHD?

Nusle

Operativními průzkumy tramvajových linek č. 11, 17, 18, 24 a autobusové linky č. 193 na profilech Náměstí Bratří Synků, Nuselská radnice, Palouček a Pražského povstání prokázaly, že dopravní obslužnost spořilovské větve (tj. linky 11) je dostatečná. Nabízená kapacita linek č. 17, 18 a 24 na pankrácké větvi byla zprvu předimenzována, a proto mohlo dojít po zprovoznění trati do Modřan k převedení linky č. 17 do své původní trasy. Po uvedení linky C metra do provozu do stanice Florenc stačila k zajištění dostatečné přepravní kapacity pouze linka č. 18 a následně uvolněná kapacita linky č. 24 mohla být později použita k posílení dopravní obslužnosti Černokostecké ulice.

Jižní Město, Spořilov

Od září došlo ke zrušení linky č. 260 a převedení volné kapacity na linku 213, a tím ke zlepšení spojení městských částí Praha 11 a 10.

Modřany, Lhotka, Kačerov

V těchto oblastech byla rovněž od září upravena trasa a provozní parametry linek č. 150 a 182. Zrušením linky č. 157 byla uvolněná kapacita převedena na linku č. 139, což přispělo ke zkvalitnění spojení mezi městskými částmi Praha 12, 4 a 10.

Žižkov

Průzkum na profilu zastávky Biskupcova prokázal značné vytížení linek č. 7, 9, 10 a z toho vyplývající oprávněnost požadavku zachování provozu linky č. 24 v objízdné trase přes Žižkov a dále sloučení linek č. 7 a 19.

Malá Strana

Po zprovoznění Smetanova nábřeží došlo k odlehčení dopravní zátěže v této exponované oblasti převedením linek č. 18 a X-A na pravobřežní komunikaci s negativním dopadem na dopravní obslužnost v úseku Malostranská – Újezd. K nápravě dojde po obnovení provozu na lince A metra do stanice Dejvická, obnovením linky č. 23 a zavedením nové tramvajové linky č. 31.

Vokovice, Dejvice, Břevnov

Průzkumy prokázaly, že linka č. 26 společně s prodlouženou linkou č. 2 v úseku Divoká Šárka – Červený Vrch kapacitně plně postačuje. Linka X-A je vedena z centra přes Dejvickou až na Červený Vrch. Spojení Dejvic s centrem bylo posíleno nejprve linkou č. 14, později linkou č. 5 a pozitivně se projevilo i zvýšení přepravní kapacity na lince č. 25. Z důvodu uvolnění kapacit pro jejich jiné využití byla zrušena linka č. 20 a linka č. 8 zkrácena na smyčku Vypich.

Severní Město

Z důvodu vyloučení provozu na trati C došlo k prodloužení autobusových linek z oblasti Severního Města (102, 144, 152, 175, 187 a 200) do zastávky Pražského povstání a současně byla zavedena NAD X-C v úseku Jankovcova – Pražského povstání. Pro rychlý a bezpečný provoz těchto linek bylo ihned zavedeno preferenční opatření jízdou autobusů ve vyhrazeném pruhu v obou směrech a úpravou světelné signalizace.

Na základě přepravních průzkumů byla kapacita uvedených linek podle potřeby upravována a posilována do takové míry, že se později stala pro cestující veřejnost dobrým a rychlým spojením. Problematická dopravní situace trvale nastávala v přestupním uzlu Vltavská, kde docházelo k největší kumulaci tramvají, autobusů a k největšímu obratu cestujících (tj. nástup a výstup). Průzkumem v ranní špičce byl zjištěn v maximální hodině 7.00 – 8.00 hodin obrat 14 235 cestujících. V této hodině 225 spojů přijelo oběma směry 23 597 cestujících a odjelo 24 725 cestujících. V průměru každých 16 vteřin se uskutečnila jízda jednoho spoje. V případě kritického přetížení uzlu Vltavská byl operativně prováděn dispečerský odklon některých autobusových spojů přes Bubenské nábřeží a po nájezdové rampě Hlávkova mostu.

Prosek

Nepříznivá dopravní situace nastávala v oblasti Proseka. Spojení této lokality s centrem bylo nejprve možno uskutečnit pouze přes Holešovice a bylo zajišťováno zejména linkou č. 187. Opakovanými průzkumy na této lince byl zjištěn velmi nepříznivý stav způsobený především její nedostatečnou kapacitou a značnou nepravidelností. K zlepšení situace došlo jednak posílením této linky a po zprůjezdnění části Karlína také přesunem zátěže ve směru do centra. Současně ke zlepšení dopravního spojení přispělo i otevření vysočanské estakády po dlouhodobé rekonstrukci.

Nepříznivé události v pražské hromadné dopravě plně prověřily naše schopnosti okamžitě řešit nečekané situace a podat včas potřebné informace jako podklad pro další rozhodování při řešení vzniklých problémů. V této souvislosti bychom rádi touto cestou poděkovali všem pracovníkům zajišťujícím realizaci přepravních průzkumů, kteří bez ohledu na počasí a denní dobu každodenně zjišťovali aktuální stav provozu MHD na celém území hl. města Prahy.

Zpracoval odbor přípravy dopravního procesu ředitelství

Co je nového v oblasti ochrany životního prostředí v našem podniku?

Prosazování požadavků ochrany životního prostředí je dlouhodobou záležitostí. V současné době můžeme konstatovat povzbudivý trend zlepšování, který je způsoben narůstajícím povědomím zaměstnanců společnosti v oblasti ekologie. Důkazem toho je již nejen bezproblémové nakládání s odpady a nebezpečnými chemickými látkami a přípravky, ale i stav ochrany vody a ovzduší v celé společnosti.

Tento pozitivní trend je bezprostředně spjat s principiálními změnami, které probíhají v legislativě ochrany životního prostředí v důsledku sladění naší legislativy s legislativou Evropské unie. Tyto změny jsou natolik zásadní, že jen v roce 2002 vstoupilo v platnost 6 kvalitativně nových ekologických zákonů a 22 prováděcích předpisů. Situaci zkomplikovala skutečnost, že

- nová budova pro denní opravu a denní kontrolu (DODK) v DOZu Hostivař.

Ke zlepšení kvality ovzduší v Praze nesporně přispěje i skutečnost, že plnění požadavků nejpřísnější emisní normy EURO 3 plní 10% provozovaných autobusů.

V o. z. Elektrické dráhy je ukončena investiční akce - stavba nového mycího rámu a ČOV Alfa 2,2 v ÚD Hostivař.

Své stálé místo v sanačních prostředcích pro odstraňování úniku ropných látek si namísto Wapexu nachází moderní savé sorpční prostředky (Spelclean, sorpční rohože a podobně). Garanci ekologizace pracovišť představují i ekologické mycí stoly pro odmašťování součástek.

V seznamování ekologů společností s aktuálními otázkami ochrany životního prostředí sehrávají nezastupitelnou roli pravidelná pracovní setkání ekologů všech tuzemských dopravních podniků, nad kterými převzal záštitu Aktiv Sdružení dopravních podniků ČR. Setkání jsou přínosná jak výměnou zkušeností, tak i vysokou úroveň přednášených témat, která zajišťují pracovníci ministerstva životního prostředí a České inspekce životního prostředí.

Naše společnost přispívá ke zlepšení životního prostředí v Praze i soustavným snižováním hladiny hluku. V celé společnosti byla přijata opatření v souvislosti s novým Nařízením vlády č. 178/2001 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci.

Při novostavbách a rekonstrukcích traťových zařízení jsou v maximální možné míře realizovány prvky snižující hluk a vibrace. Realizovaná opatření lze rozdělit do následujících kategorií:

- opatření na dopravní cestě,
- ve vozovém parku,
- na zařízeních pro cestující,
- opatření na dalších zařízeních podniku.

Do těchto systémových opatření nejsou zařazeny okamžité údržbové zásahy, snižující hluk a vibrace, které jsou realizovány v rámci operativní údržby na základě zjištění správce nebo na základě připomínek občanů.

Opatření na dopravní cestě

Odhlučnění mostu na trati IV. B metra (mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý most). Mezi vlastní betonovou mostní konstrukcí a štěrkové lože kolejo-



Nová čistírna odpadních vod (ČOV) Alfa 2,2 v ÚD Hostivař.

vého svršku metra na dřevěných pražcích s pružnými svrškami byly vloženy antivibrační rohože.

Nově budovaná trať IV. C 1 – opatření zapracovaná do projektu. Předpokládaným přínosem má být výrazný útlum vibrací od kolejového svršku do okolního prostředí. Na obou předchozích opatřeních spolupracoval odstěpný závod Metro aktivně s projektantem.

Opatření na tramvajových tratích. Při rekonstrukcích a větších opravách tramvajových tratí a trakčního trolejového vedení jsou také realizovány moderní technologie výstavby. U konstrukce tramvajových tratí se jedná jak o použití antivibračních a odhlučňovacích prvků (rohoží) do podkladních vrstev, tak o odhlučnění vlastních kolejnic použitím speciálních bokovnic a podložek pod patu kolejnic. Ke snížení odrazu hluku již vzniklého (a to i z jiných zdrojů, než činností Dopravního podniku) pomáhá i zřizování tramvajových tratí se zatravněným krytem, v méně exponovaných oblastech pak zřizování tratí s otevřeným kolejovým svrškem. U trakčního trolejového vedení se jedná o konstrukci o nižší celkové hmotnosti, již se docílí použitím odlehčených závěsných armatur a parafileových lan nosné konstrukce. Značným dílem přispívá ke snížení hluku i přechod na používání uhlíkových lišt pantografů místo původních hliníkových.

V rámci stavby tramvajové tratě Hlubočepy – Barandov byly kromě všech výše uvedených opatření i z důvodu konfigurace terénu navrženy dva kratší podzemní úseky tramvajové tratě, které přispívají k dalšímu snížení hluku z tramvajové dopravy.

Opatření ve vozovém parku

Elektrické vozy metra. Nová vozidla typu M1 pro pražské metro, dodávána firmou SKV, byla podrobena měřením na hlučnost. Bylo ověřeno, že vozidla vyhovují stanoveným limitům uvedeným v technických podmínkách (TP), limity byly do TP zapracovány podle příslušných ČSN. Na základě těchto měření bylo vozidlo schváleno Drážním úřadem Praha jako typ. Stejný postup platí i pro vozidla staršího typu 81-71, rekonstruovaná v závodě Škoda Plzeň na typ 81-71M.

Prostředky nezávislé trakce metra – lokomotivy. Za posledních 5 let odstěpný závod Metro zajistil celkovou náhradu stávajících lokomotiv řady 703 lokomotivami řady 797.8. Výrobce vozidel musel Drážnímu úřadu předložit protokoly vydané pověřenou zkušební laboratoří s platnou certifikací o naměřených hodnotách z oblasti vnějšího i vnitřního hluku a infrazvuku, které vyhovují platným předpisům. Bez těchto dokladů by tento typ nebyl Drážním úřadem schválen.

Vozidla MUV. Odstěpný závod Metro zajistil modernizaci 2 kusů vozidel MUV 72M na vozidla typu MUV 73. V průběhu IV. čtvrtletí 2002 je obdržel od výrobce a Drážní úřad svým rozhodnutím potvrdil zkušební provoz. Po vyhodnocení zkušebního provozu potom Drážní úřad přistoupil ke schválení MUV 73. Otázky



ČOV Alfa 3,6 v DOZu Hostivař.

některé z těchto zákonů již byly novelizovány. Jejich dodržování potom vyžaduje pružné a pohotové reagování ze strany odpovědných pracovníků. Naplnit požadavky zákonů však také vyžaduje vynaložení nemalých finančních prostředků.

Jen namátkou uvádíme některé akce, které byly realizovány v průběhu uplynulého roku v naší společnosti:

- V o. z. Autobusy byly dokončeny:
- čistírna odpadních vod (ČOV) Alfa 3,6 a kalolis v ÚD Hostivař,
- ČOV Alfa 0,5 v garážích Řepy,
- vodohospodářsky zajištěné odstavné plochy a čerpací stanice v garážích Vršovice a výstavba nové čerpací stanice,

Odstavné plochy DOZ Hostivař.



hluku jsou řešeny obdobně jako u lokomotiv s tím, že příslušné protokoly s naměřenými hodnotami již Drážní úřad obdržel.



Třídění odpadů v DOZU Hostivař.

Co je nového v oblasti ...

Tramvajová vozidla. Jako největší zdroj hluku z tramvajové dopravy byl měřením určen podvozek tramvají T3 a KT8D5. V loňském roce proběhla stavba linky na modernizaci hypoidních převodovek. U vozu typu T6A5 došlo ve spolupráci s výrobcem vozidla k dokončení dokumentace úprav podvozku.

V současnosti provádí odštěpný závod Elektrické dráhy systémovou analýzu hluku, respektive vibrací vozidla, a to jak v podmínkách zkušebny, tak i vlastního provozu.

Vozový park autobusů. Vzhledem k ekonomické životnosti autobusů je snižování hluku a vibrací v autobusovém vozovém parku realizováno především jeho obnovou. Nová opatření ke snižování hluku a emisí jsou řešena již přímo u výrobce v rámci inovací, respektive vývoje nových typových řad. V posledním období byl ukončen provoz kloubových autobusů typu Ikarus 280. V loňském roce bylo dodáno celkem 73 kusů nových vozů. Celkovou opravou projde v letošním roce přibližně 20 vozů.

Došlo též k přeprogramování automatických převodovek tak, aby řazení bylo prováděno při nižších otáčkách motoru.

Z provozních opatření byly pro současné zimní období vytvořeny technické předpoklady pro snížení limitní venkovní teploty z -10°C na -15°C pro vypínání motorů na konečných zastávkách.

Opatření na zařízeních pro cestující

Náhrada pohyblivých schodů. Postupně byly nahrazovány pohyblivé schody, kterým končila technická životnost, modernějšími typy od předních evropských výrobců. Vzhledem k tomu, že pro tyto typy je závazná evropská norma EN 115, stanovující hlučnost pohyblivých schodů na maximálně 65 dB, došlo ke snížení hlučnosti v prostoru eskalátorových tunelů i v nejbližším okolí stanic metra. Do dnešního dne bylo modernějšími, technicky vyspělejšími (a tedy i méně hlučnými) typy eskalátorů nahrazeno přibližně 50% všech instalovaných pohyblivých schodišť (tj. celkem 121 ramen).

Připravila **ing. Galina Borovičková**, technický úsek staveb ředitelství ve spolupráci s **ing. Miroslavem Pencem**.

Zajišťovali dopravu společně s námi...

O srpnových ničivých povodních, které mimo jiné postihly i naše hlavní město, již bylo napsáno mnoho. Operativní změny linkového vedení, úsilí zaměstnanců na zabezpečení dopravy v postižených oblastech a technické využívání vozového parku, to vše bylo skloňováno snad ve všech pádech. Dovolte nám nyní přiblížit vám pomoc ostatních dopravních podniků z České republiky, které „v tom byly s námi“ a podaly nám svou pomocnou ruku.

Myšlenka na výpomoc řidičů autobusů z ostatních dopravních podniků přišla v souvislosti s přípravami poprázdňového provozu, kdy vypravení narůstá o mnoho autobusů, a tím samozřejmě dochází k vyšší potřebě řidičů. Přitom byla zajišťována autobusová náhradní doprava nebyvalého rozsahu za linku metra „C“ v úseku Pražského povstání - Nádraží Holešovice. Přes velice kladný přístup našich řidičů, kdy mnozí sami volali a ukončili svoji dovolenou nebo rušili již naplánovanou, bylo jasné, že nebudeme schopni dlouhodobě tak vysoké vypravení zabezpečit. Limitujícím faktorem však nebyla ochota našich zaměstnanců, ale nezbytnost dodržování platných právních předpisů, především o odpočinku mezi směny, týdenním odpočinku a podobně.

Na další rychlý vývoj v této oblasti mělo nemalý vliv také Sdružení dopravních podniků ČR. Na základě žádosti našeho podniku o výpomoc rozeslal 2. září 2002 jeho výkonný ředitel ing. Macháček e-mailem příslušný dopis ředitelům všech DP, členům „Sdružení“. Následující den zaslal těmto ředitelům žádost o pomoc také ředitel o. z. Autobusy ing. Špitzer. Přílohou jeho dopisu již byly také základní informace o organizaci výpomoci a kontaktní osoby za odštěpný závod.

Během následujících dnů se začali ozývat pověření vedoucí zaměstnanci jednotlivých DP, aby dojednali konkrétní podmínky a počty poskytnutých řidičů. Určitým problémem bylo zajištění vhodného ubytování, neboť pražské ubytovací kapacity byly většinou obsazeny zaměstnanci firem, které již pracovaly na odstraňování následků povodní. Přesto jsme prvních 54 řidičů přivítali již v sobotu 14. září 2002.

Celé akce se zúčastnilo celkem 75 řidičů z 12 dopravních podniků:

DP Brno, DP České Budějovice, DP Děčín, DP Hradec Králové, DP Chomutov-Jirkov, DP Karlovy Vary, DP Most, DP Olomouc, DP Opava, DP Ostrava, DP Plzeň a DP Ústí nad Labem

Jejich ubytování bylo zajištěno na ubytovnách jednotlivých garáží odštěpného závodu a také smluvně na externích ubytovnách v blízkosti příslušných garáží. Zde bylo, v případě potřeby, zajištěno alespoň základní

technické vybavení (ledničky, rychlovarná konvice a podobně). Také počáteční nedostatky v kvalitě některých externích ubytovacích zařízení se podařilo neprodleně vyřešit ke spokojenosti ubytovaných.

Před prvním nástupem do služby absolvovali všichni řidiči jednodenní školení, které probíhalo výhradně v neděli. Zde byli seznámeni s interními předpisy našeho podniku, s ovládním OIS (ne všude mají autobusy vybavené palubním počítačem, zařízením pro vyhlásování zastávek), s ovládním radiostanic, s vyplňováním jízdních výkazů, s podobou vozových jízdních řádů, které jsou v každém městě odlišné, a v neposlední řadě též s nutností umožnit nástup cestujících předními dveřmi a s doplňkovým prodejem jízdenek.

V komplikované dopravní situaci v Praze, která byla navíc ztížena nejrůznějšími uzavírkami a dopravními omezeními, nebylo leckdy jednoduché se orientovat ani „našimi“ řidičům. O to těžší situaci měli řidiči z ostatních dopravních podniků. Abychom jim situaci co nejvíce usnadnili, byly jim ze strany garáží většinou přiděleny „stálé“ linky, se kterými byli seznámeni formou projížďky trasy. Výkon jejich služby jsme se jim samozřejmě snažili co nejvíce usnadnit také poskytováním nejrůznějších upřesňujících informací, včetně

pomoci s vyplňováním jízdních výkazů. Za účelem zajištění ranních svozů a nočních rozvozů těchto řidičů u externí ubytovny byly samozřejmě také přizpůsobeny trasy služebních autobusů.

V průběhu listopadu se počet těchto řidičů postupně snižoval a celá akce byla ukončena 30. listopadu 2002, kdy se do pražských ulic rozjeli naposledy. O den později jsme se s nimi definitivně rozloučili.

Za celou dobu trvání výpomoci tyto řidiči odjeli přibližně **300 900 km** a odpracovali přibližně **22 400 hodin**. Je také nutné zdůraznit, že přes ztížené podmínky, ve kterých tyto řidiči vykonávali svoji službu, jsme nezaznamenali žádné kritické podněty na jejich pracovní činnost a jednání s cestujícími.

Bez pomoci uvedených DP a jejich řidičů by se nám naši složitou situaci velice těžko podařilo zvládnout, a proto jim všem patří náš upřímný a srdečný dík. Ještě je třeba zdůraznit, že jsme samozřejmě připraveni ostatním DP také okamžitě podat pomocnou ruku a poskytnout potřebnou pomoc, pokud ji budou potřebovat.

Václav Jelínek,
dopravní náměstek o. z. Autobusy
a **Tomáš Párys**, vedoucí oddělení přípravy provozu
Foto: Petr Malík



Úpravy provozu tramvají v době povodní a v období následujícím

Začátkem srpna 2002 byly dokončovány všechny jízdní řády pro poprázdninový provoz plánovaný od 31. srpna 2002. Měly zapracované změněné jízdní doby, časové polohy spojů přesně podle požadavků ROPIDu.

Zatímco na jihu Čech se plní koryta řek, v Praze se zatím nic neděje, sluníčko svítí. V neděli 11. srpna však začíná pršet, voda pomalu stoupá i v Praze. Události následujících hodin a dní byly popsány již dříve a v mnoha periodikách. Odklony tramvají z vodou poškozených tratí jsou zatím řízeny dispečersky. V sobotu 17. srpna jsou zaměstnanci dopravního úseku o. z. Elektrické dráhy odvoláni z dovolených. Další tři týdny se budou dostávat domů k chvilkovému odpočinku denně kolem půlnoci včetně sobot a nedělí, omezuje se možnost čerpání dovolených. Krizový štáb se schází každý den v sedmácti hodin, aby určil, co a kudy bude jezdit příští den. Podle závěrů vyplývajících z jednání se musí předělat jízdní řády, orientační směrové tabule, převést informace pro cestující. Zítra, pozítří, denně se situace podobá jako vejce vejci. Vypravení tramvají den po dni stoupá.

Z metra, dříve proklamované páteře městské hromadné dopravy, se stává okrajový napajec tramvají. Plně se projevuje nesmyslnost koncepce rušení tramvajových tratí v letech 1974 – 1985. Ke slovu, tak jako v jiných povodněmi postižených městech České republiky, přichází neustále podceňovaná železniční doprava jako částečná náhrada za metro.

Některé jízdní řády však mají jepičí život, jsou v provozu pouze jediný den, jiné se nenasadí vůbec. Situace se mění každou hodinou, doprava je projektována operativně. Rovněž výpravci ve vozovnách i jejich nadřízení pracovníci denně do večera očekávají „rozjezd“, aby mohli sestavit službu na následující den. Kdepak asi byli v těchto dnech všichni ti podnikoví věční stěžovatelé a pisálkové? Asi někde v suchu si rozmýšleli až opadne voda, co všechno budou kritizovat.

Termín poprázdninového provozu se posouvá o dva dny později z 31. srpna na pondělí 2. září 2002. Všechny připravené jízdní řády byly odsunuty do propadliště dějin a celou síť bylo nutno přizpůsobit novému linkovému vedení a novým parametrům. Původně plánované vypravení tramvají na poprázdniny bylo 663 vozů řady T v ranní špičce, 668 v odpolední a 35 KT8D5. Skutečné však vyrostlo na 699 T a 36 KT8D5, nepočítaje v to 44 nočních vozů. V tu dobu se zdálo, že počet vypravených tramvají už dosahuje svého maxima. Nedosahoval. Během tří dnů bylo nutné z kapacitních důvodů vypravit ve dvojčatech i linku číslo 25. Díky obětavé práci pracovníků dep vypravení stouplo o dalších 13 vozů na své dlouho nepřekonané maximum 712 „tček“ a 36 „kačen“. Od těchto dnů se špičkové vypravení nemění i za cenu prodlužování intervalů na jednotlivých linkách. Situace ve vozovém parku je napjatá.

Další nové grafikonky byly zpracovány postupně během první poloviny září tak, aby polonoční interval byl od 17. září zkrácen na 15 minut. Další dílčí úpravy přinesla záměna ukončení linek v oblasti Smíchovské

ho nádraží (12, 14, 21, X-B). Zprovoznění části linky C na Florenc ve druhé polovině října přineslo částečnou úlevu ve vypravení zejména kolegům z autobusů. Od prodloužení „cčka“ k Nádraží Holešovice dochází k postupnému omezování polonočních intervalů na 20 minut. Denní vypravení však zůstává stejné.

Jen pro zajímavost uvádíme, že za srovnatelné období roku 2001 (srpen-listopad) bylo zpracováno o 105 grafikonů více, úměrně k tomu i Provozně-organizačních opatření, Podkladů dispečerského řízení a Rozložení vlaků na provozovny. Mnoho dotazů v tomto období směřovalo na vypravování linek z jednotlivých dopravních provozoven. Do oblasti Štefánikova mostu nesměly z energetických důvodů v pracovních dnech jiné tramvajové vozy, než vybavené tyristorovou pulzní regulací. Podle linkového vedení by bylo logické, aby se tu objevovaly tramvaje vokovické, kobyliské či strašnické. Žádná z těchto provozoven však uvedenými vozy nedisponuje, proto muselo být přerozděleno vypravení v celé tramvajové síti tak, aby se na linkách 5, 14, 26 a X-B neobjevily tramvaje s klasickou elektrickou výzbrojí. Relativní dostatek řidičů na Žižkově, ale malá remizovací kapacita vozovny však znamenaly, že žižkovští řidiči jezdili na Pankráči a ve Strašnicích. Podobným problémem začalo být vypravování sólo vozů, neboť zůstala v provozu pouze jediná linka, a to dvojka.

Rekonstrukce Smetanova nábreží, poslední z vodou poškozených tratí (samozřejmě s výjimkou Karlína) byla ukončena k 9. listopadu 2002. Od 21. prosince byl zprovozněn další úsek linky metra A, což přineslo zrušení tramvajové linky X-A (i když je z větší části



nahrazena novou linkou č. 31) a obnovení provozu linky č. 23.

S jakým vypravením tedy vstupuje o. z. Elektrické dráhy do roku 2003? Mimo provoz zůstávají linky číslo 3, 6, 19, 20, navíc jezdí linky 31 a X-B, čtyřka má celodenní a celotýdenní provoz. Vypravenost oproti období září – prosinec mírně poklesla na 699 vozů T, 36 tramvají KT8D5 a 44 nočních. Situace v tramvajové dopravě by se měla navrátit do původně projektovaného stavu po zprovoznění všech stanic metra a po opravě Sokolovské ulice v Karlíně.

Miroslav Dyk,
dopravní úsek o. z. Elektrické dráhy
Foto: Petr Malík



Linka č. 91 dvanáctou sezonu nedokončila

Rok 2002 byl již dvanáctým, kdy jezdila ulicemi Prahy nostalgická linka č. 91. Druhou sezonu jsme ji mohli vídat na upravené trase z Vozovny Střešovice přes Pražský hrad, Malostranskou, Národní divadlo, Václavské náměstí, Náměstí Republiky a Strossmayerovo náměstí na Výstaviště. Provoz byl zajišťován dvojicí souprav sestavených z dvounápravových motorových a vlečných vozů v intervalu 60 minut od 12.00 do 19.00

hodin o sobotách, nedělích a státních svátcích.

To, že se loňská změna trasy osvědčila, dokazovala obsazenost vlaků a z toho plynoucí výše tržeb za jízdné, ale i vyšší návštěvnost Muzea MHD ve střešovické vozovně.

Bohužel, srpnové povodně ukončily provoz linky již v neděli 11. srpna. Z důvodu složitě a naprosto mimořádné situace v síti elektrických drah linka

už další víkend na svou pravidelnou pouť nevyjela. Do poloviny srpna se svezlo historickou tramvají 10 540 cestujících a na jízdném bylo celkem vybráno 229 120 korun.

Předpokládáme, že se na sklonku I. čtvrtletí vrátí provoz městské hromadné dopravy do normálu, na jaký jsme byli zvyklí do srpna, a tak i nostalgická linka se vrátí zpět na svou pravidelnou trať Prahou. Pokud vše půjde podle představ, poprvé by měla vyrazit z soboty 29. března. Dále bude pravidelně jezdit o sobotách, nedělích a svátcích až do 17. listopadu ve stejném časovém rozsahu, tarifu i trase jako v roce 2002.

Z podkladů vozovny Střešovice
zpracoval bda

...ano, už je zase konec sezony v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze. A co že mi to vnutilo ten povzdech na rty? I to vám klidně zodpovím. Čeká mne totiž, jako každoročně - a to už po osmé, napsání článku o uplynulé muzejní sezoně. Nejdřív jsem si myslela, že to bude - jako každoročně - pouhý seznam toho, co se v muzeu udělalo. Z velké části je to pravda. Ale stejně, jako život v celé naší republice ovlivnily letní povodně, projevil se jejich dopad i na průběh sezony v roce 2002 v našem podnikovém muzeu. Ne, nemějte strach, neutopili jsme ani jedno vozidlo ani nám neuplavaly modely nebo vitríny. Ale přesto...

Dobrou třetinu návštěvníků tvoří cizinci, kteří navštíví naše hlavní město. Už jsem několikrát na stránkách DP-KONTAKTU psala o jejich obdivu, který vyjadřovali v zápisech do návštěvních knih, a někteří z nich dokonce opakovaně. Muzeum městské hromadné dopravy v Praze se stalo zkrátka oceňovaným a vyhledávaným i zájemci ze zahraničí. Ani to však v roce 2002 nestačilo k tomu, aby fanoušci městské dopravy překonali strach z povodní a jejich následků a odliv zahraničních turistů se také projevil na návštěvnosti - platících návštěvníků bylo v loňské sezoně průměrně o 40 osob za den méně než v roce předěším, celkem tedy 8 831. Zato mimo výstavní dobu ve všední dny byl zaznamenán zvýšený zájem zejména školních výprav téměř na dvojnásobek, na 1 742 návštěvníků. Tyto hromadné exkurze měly k dispozici odborný výklad. Zájemci, kterým

A už je to tu zase...

nestačila prohlídka expozice písemných a fotografických materiálů, modelů a hlavně jedinečné sbírky historických vozidel MHD, měli možnost zakoupit si pohledy, různé publikace, videokazety i drobné suvenýry týkající se městské dopravy v nově upraveném prodejním stánku - a že jich nebylo málo. Během roku utratili v našem muzeu za svého koníčka 319 722 Kč.

Jak bylo již řečeno výše, mnozí návštěvníci se do muzea vraceli, a abychom jim udělali radost (sobě samozřejmě také), pracovníci muzea neustále připravují nová vozidla do expozice nebo opravují starší exponáty

a dodávají jim původní lesk. Například v únoru 2002 byla dokončena oprava motoru a celkové oživení montážního vozu Praga RN č. 7, který je nejstarším provozuschopným speciálním silničním vozidlem v muzeu. Oprava dalšího montážního vozu - Škoda RT-Schörling č. 6-0220 nebude jednoduchou záležitostí, neboť vůz má zaseknutý setrvačnický a není tudíž provozuschopný. Přesto však ho návštěvníci mohou vidět na 3. koleji v expozici, kde se také v současné době provádějí drobné rekonstrukce, úpravy a montáž starších doplňků. Díky nim se vozidlo začíná vzhledově podobat původnímu stavu po dodání v roce 1969. I na třetí montážní vozu - Mercedesu č. 92 je třeba provést několik drobných úprav a doplnit dobovou výstroj, ale oprava karosérie, zvedacího mechanismu i nový nátěr laku byly dokončeny firmou Kamat v Heřmaničkách již v červnu roku 2002. Pro oba montážní vozy - Škoda RT i Mercedes - je zajišťována atestace historických vozidel, po níž obdrží průkaz historického vozidla i trvalou převozní státní poznávací značku.

Probíhají také práce na tramvajových vozidlech - v červnu roku 2002 byl dokončen vnitřek vlečného vozu „krasin“ č. 1314, byl dostrojen doplňky a čeká ho již jen vnější nátěr. Celkové provedení bude shodné se stavem po dodání v roce 1931. Od června se pokračuje v opravě vlečného vozu „vamberák“ č. 728 tak, aby jeho vzhled odpovídal padesátým a šedesátým létům.

U autobusu ŠM 11 č. 7155 byla v březnu 2002 v DOZ Hostivař provedena střední oprava vozu a autobus Karosa č. 3709 dostal nové odpovídající pneumatiky ze zbytkových zásob bohdaleckých garáží. Nejrozsáhlejší opravou prochází nejstarší autobus RO, jehož rekonstrukce během loňského roku výrazně pokročila. Byl dokončen strojní spodek (šasi, motor, řízení, převody, nápravy, vypružení) a opět na něj mohla být postavena rozpracovaná karoserie. Některé její v předstihu dohotovené díly byly převezeny do Střešovic, kde jsou dočasně uloženy ve skladu.

Několika opravami prošel i trolejbus Škoda 8 Tr č. 494, díky nimž má Praha po delší době opět jeden provozní trolejbus - byl na něj totiž „povýšen“ vystavením průkazu způsobilosti od Drážního úřadu. Tento trolejbus absolvoval v loňském roce 3 jubilejní jízdy - v dubnu v Pardubicích, v květnu v Mariánských Lázních a v září v Teplicích.

Průběžně se provádějí i renovace různých součástek trakčního vedení, jejichž sbírka se tím úctyhodně rozrůstá. Jedná se mnohdy o velmi cenné součásti trolejového vedení a záměrem pracovníků muzea je všechny vystavit. Zatím, kromě oprav, probíhá i jejich třídění a číslování. Do nové sezony by měly přibýt 2 až 3 nové vitríny.

Tak vidíte, přesto, že je po sezoně, v muzeu se pořád něco děje. To proto, až se příroda opět zazelena, vy opusťte teplé domácí trepky a krby a vyrazte do Muzea městské hromadné dopravy v Praze, abyste se měli na co koukat, čím se potěšit a kam se vracet.

-MJ-



Foto: Petr Malík

Pro kolektivní vyjednávání na rok 2003 byla mezi zástupci odborových organizací a vedením Dopravního podniku vedena již v průběhu měsíce září a října 2002 diskuse o tom, zda bude vedení společně s odbory pokračovat v modelu předchozích let, kdy byla uzavřena dohoda o mzdovém vývoji a následně byly podepsány čtyři kolektivní smlouvy na jednotlivých odštěpných závodech a ředitelství společnosti. Další možnou variantou při diskusi bylo uzavření jedné kolektivní smlouvy za celou akciovou společnost. Tato varianta byla nakonec vyhodnocena, z hlediska různého vývoje v pracovních a mzdových otázkách na jednotlivých odštěpných závodech, jako poměrně obtížná.

V průběhu měsíce listopadu 2002 došlo mezi vedením a zástupci odborových organizací k podepsání „Dohody o společném postupu při kolektivním vyjednávání na rok 2003“. Bylo dohodnuto, že na úrovni akciové společnosti bude na rok 2003 podepsána dohoda o mzdovém vývoji a následně budou dojednány a podepsány kolektivní smlouvy na jednotlivých

Jak probíhá kolektivní vyjednávání pro rok 2003

odštěpných závodech a ředitelství společnosti.

Na základě předchozí dohody pokračovalo v prosinci 2002 jednání mezi vedením a zástupci odborových organizací o pracovních a mzdových otázkách v rámci kolektivního vyjednávání pro rok 2003. Především obě vyjednávající strany diskutují o možném navýšení objemu mezd v roce 2003, který by byl uplatněn v Dohodě o mzdovém vývoji.

Vedení společnosti ve svém návrhu na zvýšení objemu mezd vychází z principu zachování reálných mezd zaměstnanců v Dopravním podniku a zároveň ze svých ekonomických možností. Svůj návrh vedení společnosti stanovilo podle předpokládaného vývoje

inlace v roce 2003. Další nárůst reálné mzdy je především následných jednání, kde však obě strany mají velmi rozdílná stanoviska.

Zástupci odborových organizací při svém požadavku na navýšení objemu mezd vycházejí z analytického pohledu vyšších odborových orgánů, který se opírá o přibližování mezd našich zaměstnanců k úrovni mezd v Evropské unii.

Zatím je třeba konstatovat, že tento výrazný rozpor ve stanoviscích mezi oběma vyjednávajícími stranami je hlavní překážkou v dalším postupu k úspěšnému ukončení kolektivního vyjednávání.

Ing. Pavel Pitra, personální úsek ředitelství

Stav obnovy metra na konci roku 2002

Po zprovoznění celé tratě metra C (mimo stanici Vltavskou) pro cestující v listopadu 2002 se obnovovací práce soustředily na trať A metra a na smíchovský a vypočanský úsek tratě metra B.

V půli prosince loňského roku byl prodloužen provoz na smíchovském úseku tratě B metra o dvě stanice, Anděl a Karlovo náměstí. Na tomto prodlouženém úseku je provozována kyvadlová doprava, mezi stanicemi Smíchovské nádraží a Karlovo náměstí. Cestující z úseku Zličín – Smíchovské nádraží a naopak přestupují na nástupišti stanice Smíchovské nádraží do souprav zajišťujících kyvadlovou dopravu do stanice Karlovo náměstí. Tento zprovozněný úsek nelze provozovat normálně, protože za stanici Karlovo náměstí není kolejové propojení pro obracení souprav.

Ve vypočanském úseku byl provoz s cestujícími prodloužen ze stanice Černý Most až do stanice Palmovka. Rovněž v tomto úseku je kyvadlový provoz vlakových souprav mezi stanicemi Palmovka – Kolbenova a Černý Most – Kolbenova, protože také za stanici Palmovka není kolejové propojení pro obracení souprav. Cestující přestupují mezi soupravami na nástupišti stanice Kolbenova. Stanici Českomoravskou do zprovoznění eskalátorů vlakové soupravy s cestujícími zatím projíždějí.

Od 16. prosince byla otevřena pro cestující i poslední poškozená stanice na trati C metra, stanice Vltavská.

Před vánočními svátky byla dána do provozu také celá trať A od stanice Dejvická až po stanici Skalka s tím, že stanice Staroměstská a Malostranská se zatím do zprovoznění eskalátorů v těchto stanicích projíždějí.

Po zprovoznění těchto úseků pražského metra se těžiště obnovovacích prací soustředí na trať B v úseku Národní třída – Invalidovna s cílem do začátku února 2003 zprovoznit celou trať B s tím, že stanice Národní třída, Můstek B, Náměstí Republiky, Křížkova a Invalidovna by se projížděly. Zprovoznění těchto stanic pro

Pro dobrou pohodu cestujících hrála u Anděla skupina Spřáhlo.



cestující se bude provádět postupně, zejména v souvislosti s ukončováním oprav eskalátorů.

Snahou všech zúčastněných na obnově provozu pražského metra je, aby i na trati B byly všechny stanice v provozu s cestujícími do konce března 2003. Zprovozněním celé sítě pražského metra pro cestující však práce na odstranění všech škod způsobených povodní nekončí. Bude třeba ještě mnoho usilovné práce, než vše bude obnoveno v plném rozsahu a kráse.

Ing. Milan Jindra,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

↑↓ V pondělí 16. srpna byla otevřena pro cestující stanice Anděl, kde do úplného zprovoznění celé tratě B zajišťují vlaky kyvadlový provoz mezi Smíchovským nádražím a Karlovým náměstím. I přes omezený provoz využívalo novotou zářící stanici velké množství cestujících.



Jak jsme připraveni na zimu?

Vyhodnocení přípravy autobusů na zimní období 2002/2003 bylo podrobeno ve dnech 18. až 27. listopadu 2002 technickým úsekem kontrole v souladu s Příkazem ředitele č. 9/2002, Pokynem TN č. 4/97 přílohy č. 7 a Vyhláškou č. 341 MDS § 32 bod 9 a 10. Kontrola proběhla jako každoročně za účasti zástupců garáží. Na každé garáži bylo ověřeno 20 autobusů typu Karosa. Vyhodnocení přípravy na zimu bylo projednáno na prosincovém poradě vedené odštěpného závodu, která vyhodnocení přípravy autobusů na zimní období věnuje každoročně velkou pozornost.

Kontrola byla zaměřena především na stav a funkčnost prvků ovlivňujících jak bezpečnost, kvalitu a spolehlivost provozu, tak i pracovní pohodu řidiče. Rozsah

kontroly byl identický se stejnými kontrolami v letech minulých, takže lze porovnávat připravenost autobusů v jednotlivých garážích s loňským rokem.

Z výsledků provedené kontroly vyplývá nárůst závad ve srovnání s předchozím zimním obdobím. (0,79 závad na autobus v zimě 2001/2002, 1,01 závad na autobus v zimě 2002/2003). I když celkový počet závad není veliký, lze konstatovat, že došlo k mírnému zhoršení pozornosti zimní přípravě autobusů.

Největší počet závad, stejně jako v minulých letech, souvisí s pohodou řidiče: nefunkční klapky topné skříně, nefunkční ovládací ventil topení v kabině, děravá nebo poškozená manžeta řadičích páky. Nepříznivý je stále vysoký počet závad vozových

radiátorů. Tato závada má vliv na tepelnou pohodu cestujících v autobuse.

Za pozitivní lze označit oblast kontroly, ve které nebyly zjištěny žádné závady: pneumatiky, které mají rozhodující vliv na bezpečnost provozu v zimě, předehříváče a zásuvky.

Kontrola probíhá v době, kdy lze ještě celou řadu zjištěných nedostatků před nadcházejícím zimním obdobím odstranit, ale teprve příchod jara nám ukáže, jakým způsobem se jednotlivé garáže dokázaly vyrovnat se zvýšenými nároky zimního provozu autobusů.

Jsmo přesvědčeni, že plánované dopravní výkony v tomto zimním období budou splněny v požadované kvalitě i přes zjištěné nedostatky v přípravě na zimu 2002/2003.

Zpracoval Jiří Horký z podkladů Zdeňka Kubišty, technický úsek o. z. Autobusy

Společnost Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o. (zkráceně OAD Kolín) vstoupila do systému Pražské integrované dopravy poměrně nedávno, přesně před rokem, v lednu 2002. I když podle počtu provozovaných linek pražské integrované dopravy (PID) to tak zatím moc nevypadá, je majoritním dopravcem v okrese Kolín a kromě toho provozuje linky ČSAD zajiřující do okresů Praha-východ, Nymburk, Kutná Hora či Benešov a také dálkové linky do Českých Budějovic, Liberce a Rokytнице nad Jizerou.

Prvními linkami PID provozovanými OAD Kolín byly linky č. 421 a 422. Linka č. 421 v trase Kouřim - Ždánice, U Jánů - Horní Kruty, Bohouňovice II vznikla převzetím části trasy linky č. 230630 Kolín - Kouřim - Bohouňovice II - Sázava a také z linky 230075 Ždánice, U Jánů - Kouřim provozované do té doby společností ČSAD POLKOST.



OAD Kolín v pražské integrované dopravě

Linka č. 421 sváží cestující od Kouřimi či Horních Krut k přestupnímu bodu Ždánice, U Jánů, kde navazuje linka č. 381 do Prahy a do Zásnuv. Většina spojů se v této zastávce záměrně potkává, protože cestující z linky č. 421 zároveň spádují i do Kutné Hory a Kolína, kam část spojů linky č. 381 pokračuje. Zbytek spojů linky č. 230630 v úseku Kolín - Kouřim byl převeden na linku 230631, protože jejich trasy jsou téměř totožné. Z linky č. 230630 tak zbyly už jen dva páry spojů v úseku Bohouňovice II - Sázava, které pokračují tzv. lomeným tarifem z linky č. 421.

Linka č. 422 spojuje Kouřim s nádražím v Českém Brodě po trase původní linky č. 230220 Kolín - Kouřim - Český Brod, přičemž linka č. 230220 z Kolína do Kouřimi zůstala v režimu ČSAD. Do linky také byly začleněny spoje z linek ČSAD POLKOST č. 230004 a 230008 z Kostelce nad Černými lesy do Českého Brodu jedoucí přes Vitice, Dobré Pole, což přineslo značné zpřehlednění linkového vedení v dané oblasti.

Nejnovějšími přírůstky OAD Kolín do systému Pražské integrované dopravy jsou od 16. června 2002 linky č. 423 a 424. Linka č. 423 vznikla převzetím původní linky č. 230120 od nádraží v Českém

Brodě přes Doubravčice k nádraží v Úvalech a byla doplněna také spoji z linky 230110 Doubravčice - Úvaly. Kvůli zajištění návaznosti na vlaky ČD v Českém Brodě i v Úvalech část spojů vyčkává nebo je ukončena v Doubravčicích. Linka č. 424 v trase Škvorec, Třebobohovice - Škvorec, náměstí - Dobročovice, rozč. - Úvaly, žel. st. linku č. 423 doplňuje. Aby nedocházelo k duplicitnímu vedení spojů nebo k dvojímu přestupování, byla zároveň zkrácena linka č. 304 ve směru od Černého Mostu do Úval.

Co se týče samotného vozového parku, je to typická ukázka stavu vozidel u společností provozujících linky ČSAD. Pro linky Pražské integrované dopravy bylo přece jen vybráno to lepší z bohatého repertoáru, takže jde buď o vozidla relativně nová, či alespoň po generálních či středních opravách.

Vozidla jsou označena evidenčními čísly 1701 a výše a všechny vozy jsou výrobky firmy Karosa. V lednu 2002 byly zařazeny vozy 1701 až 1707, od června přibýly 1708 až 1711 (vůz 1711 je osazen maďarskou nápravou Rába). V současné době již započalo lakování bílých Karos na městské červenobílé provedení. Prvním takto upraveným vozidlem byl vůz 1701. Autobusy č. 1701 a 1709 jsou bílé Karosy 934, ostatní vozidla jsou většinou Karosy 734 v barvě bílé či modré či zelenobílé. Výjimkou jsou 2 městské Karosy 1706 a 1707, které jsou používány jako záložní.

OAD Kolín používá stejný typ orientací jako ČSAD POLKOST, kde je uveden z vnitřní strany seznam zastávek a u přestupních bodů jsou vyznačeny návazné linky. Přestože je ještě mnoho co vylepšovat, v porovnání s provozem na linkách ČSAD je právě toto jedna z oblastí, kde byl učiněn velký pokrok co se týče kvality přepravy a informování cestujících.

Text a foto:
Pavel Procházka, ROPID

Změny v pražské integrované dopravě od 15. prosince 2002

V souvislosti s rozvojem systému Pražské integrované dopravy došlo od 15. prosince k následujícím změnám v provozu příměstských linek PID.

1. V oblasti Průhonice došlo z důvodu rozvoje komerční zóny a nového uspořádání státní správy ke změnám v vedení autobusových linek č. 328 (Opatov - Říčany, nádraží) a 363 (Opatov - Mirošovice).

Linka č. 328 je zkrácena pouze do trasy „Opatov - Modletice, TVIN“ a je vedena mezi Prahou a Čestlicemi po dálnici D1. Tato linka je provozována pouze v pracovní dny.

Na lince č. 363 byly zavedeny v sobotu a v neděli spoje v úseku „Opatov - Modletice“, které nahradily spoje linky č. 328. V souvislosti s výše uvedenými změnami byla zavedena **nová linka č. 428 v trase „Říčany, nádraží - Modletice, TVIN - Modletice, Kaufland - Jesenice“**. V úseku „Říčany, nádraží - Modletice, TVIN“ je linka v provozu celodenně a celotýdenně, v ostatní části trasy pouze v pracovní dny. Na společných zastávkách linek č. 328 a 428 v komerční zóně Modletice jsou v pracovní dny zajištěny vzájemné přestupní vazby těchto linek pro zajištění přepravních vztahů „Opatov - Čestlice - Říčany, Industriální zóna - Říčany, nádraží“ a „Opatov - Čestlice - Jesenice“. Linka č. 428 zároveň nahrazuje provoz linky č. 328 v úseku Říčany - Modletice a v zastávce „Říčany, nádraží“ jsou zajištěny obousměrné přestupní vazby na vlaky ČD.

2. V souvislosti s rozvojem systému PID ve východní části Středočeského kraje došlo k prodloužení linky č. 381 (Skalka - Zásnuv, nám.) přes Bečváry do obce Suchdol v okrese Kutná Hora a linky č. 387 (Skalka - Vlkančice, Komorče) přes Úžice, Benátky do zastávky „Horní Kruty, Újezdec“. Obě výše uvedené linky pokračují ze svých konečných zastávek přímo

jako linky vnější autobusové dopravy (ČSAD) do Kutné Hory (linka č. 381) a Uhlířských Janovic (linka č. 387). Zároveň je v Kostelci nad Černými lesy zprovozněno nově vybudované autobusové nádraží, čímž došlo ke zrušení autobusových zastávek v prostoru náměstí Smiřických.

3. Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy města Říčany hromadnou dopravou je od 15. prosince zavedena **nová linka č. 499 v trase „Říčany, Wolkerova - Komenského náměstí - Olivovna - Říčany, Wolkerova“**. Nově zavedená linka má polookružní charakter a je v provozu pouze v pracovní dny v rozsahu vybraných spojů. V této souvislosti je změněna trasa linky č. 498 (Říčany, Wolkerova - Doubek) na území města Říčany tak, že v úseku „Olivovna - Komenského náměstí - Říčany, Wolkerova“ je tato linka vedena polookružně proti směru linky č. 499.

4. V severní části Středočeského kraje byl systém PID rozšířen v oblasti Mělníka. Od uvedeného termínu je zavedena **nová linka č. 348 v trase „Českomoravská (do zprovoznění linky metra B bude vedena ze zastávky „Harfa“) - Libiš, Spolana 4 - Obříství, Štěpánský most - Kralupy nad Vltavou, žel. st.“**. Z důvodu zajištění plošné dopravní obsluhy systémem PID v oblasti a s ohledem na zajištění návaznosti a přestupních vazeb jsou od poloviny prosince zavedeny také **linky č. 470 v trase „Mělník, Mlázice, žel. st. - Chlumín - Kralupy nad Vltavou, žel. st.“ a 471 v trase „Mělník, Mlázice, žel. st. - Neratovice, nám. Republiky - Kostelec n. Labem, nám. - Brandýs n. L. - St. Boleslav, nádraží“**. Linka č. 348 je v provozu pouze v pracovní dny přibližně do 21.00 hodin, linky č. 470 a 471 jsou v provozu celodenně a celotýdenně v rozsahu vybraných spojů přibližně do 22.00 hodin. Mezi vybranými spoji výše

uvedených linek jsou zajištěny v zastávce „Obříství, Štěpánský most“ přestupní vazby. Současně je z důvodu zajištění dopravy do oblasti Kbel zavedena **linka č. 349 v trase „Huntířovská - Líbeznice - Neratovice, nám. Republiky“**. Tato linka je provozována v rozsahu vybraných spojů v pracovní dny.

5. Z důvodu zjednodušení a zlepšení přehlednosti systému bylo realizováno následující dopravní opatření v systému příměstských linek PID č. 312, 317, 335, 336, 338 a 372. Provoz linek č. 336 (Budějovická - Kamenice, Kulturní dům), č. 338 (Smíchovské nádraží - Kytín) a č. 372 (Dejvická - Lichoceves) bude zrušen. Všechny spoje včetně tras zrušených linek budou začleněny do stávajících souběžných linek č. 312 (Dejvická - Lichoceves - 372), č. 317 (Smíchovské nádraží - Kytín - 338) a č. 335 (Budějovická - Kamenice, Kulturní dům - 336).

6. Současně došlo od 15. prosince k přečíslování příměstských linek č. 348, 349, 361, 369, 378, 390, 391, 392 a 394 do číselné řady „400“ s tím, že nově přidělená čísla jsou oproti dřívějšímu stavu vždy o jedno sto vyšší.

7. V souvislosti s rozvojem integrovaného systému na železnici jsou od 15. prosince začleněny tratě ČD 231 (Praha Masarykovo nádraží - Nymburk hl. n. - Kolín) v úseku „Praha Horní Počernice - Lysá nad Labem“ a 232 (Lysá nad Labem - Milovice) do systému „plně integrace“, což znamená pro cestující ve výše uvedeném úseku možnost využití jízdenek pro jednotlivou jízdu.

Od celostátního termínu změn, tj. 15. prosince, došlo na většině linek PID ve Středočeském kraji k drobným změnám jízdních řádů včetně doplnění, respektive zlepšení přestupních vazeb.

Podle podkladů ROPIDu zpracoval bda

45 let městské hromadné dopravy v Příbrami

Příbram – město ležící v Brdské vrchovině je z historie známé těžbou stříbrné a donedávna uranové rudy. Historické prameny se zmiňují o Příbrami již v první polovině 13. století jako o vladyckém dvoře, který se později rozrostl v městečko. Časem se začala rozvíjet těžba stříbra a olova. Roku 1497 byla Příbram povýšena na město a v roce 1579 zásluhou dobývání stříbrné rudy na královské horní město.

19. století bylo pro rozvoj města zvláště významné. Těžba a zpracování stříbrných rud stouply a sousední Březové Hory se staly jedním z nejvýznamnějších světových center těžby stříbra. Hornictví zde nabylo takového významu, že se Příbram stala sídlem báňské akademie a další vliv na rozvoj měla také dráha, kterou roku 1875 bylo město napojeno na železniční síť tratí ze Zdic do Písku a Protivína.

Počátkem 20. století výrazně poklesla těžba stříbra a olova, ovšem roku 1946 byla v bezprostřední blízkosti města objevena rozsáhlá ložiska uranové rudy, a tím nastal další rozmach příbramského hornictví. Horečnatá epocha dobývání uranu je spojena s rozšiřováním města. V roce 1953 byly k Příbrami připojeny Březové Hory. V dalších letech byly rozšiřovány továrny, budována moderní sídliště. V této době přepravu osob, převážně pracujících v hornictví, zajišťovala autobusy společnost Jáchymovských dolů Příbram na krátkých tratích v okolí města. Závod ČSAD Příbram od znárodnění osobní dopravy 1. ledna 1949 zajišťoval dopravu do vzdálenějších míst.

Od roku 1958, kdy byla do ČSAD přebírána veškerá závodová doprava osob od Jáchymovských dolů, přibyl nejvyšší počet tratí a spolu s nimi i 36 autobusů.

se doprava dětí i studentů denně do škol a učilišť, linky dovážely pracující do průmyslových podniků Kovohutě, Praga, Pekárny, Masokombinátu, Nealko, Hamiro, Rudné doly a dalších. K růstu výkonů

nova průmyslu, zřizování obchodních a průmyslových zón, oprava historických památek a péče města o své obyvatele. To se promítá i do služeb MHD. Dopravce Česká silniční automobilová doprava Příbram s. r. o. za vydatné pomoci města a s nemalou účastí okolních obcí provozoval dopravu v roce 2002 na patnácti linkách se 32 autobusy, z nichž denně jezdí 29 vozů na 500 spojích. Na linkách se objevují typy Karosa a SOR.

Z příbramských linek městské hromadné dopravy stojí za zmínku dvě. Linka č. 2 si po dlouhá léta od



Terminál MHD v centru města – Jiráskovy sady a autobusy SOR (na linkách č. 10 a 12) a Karosa na lince č. 2, která dosahuje ve špičkách interval 5 minut.

svého vzniku zachovává nejkratší intervaly (průměr od 5 do 22 hodin 10 minut) a linka č. 12, která slouží jako bezbariérová, a zajišťuje autobusy SOR spojení ze Zdaboře od domu s pečovatelskou službou na jihozápadě města se sídlištěm s nemocnicí, dvěma poliklinikami, nádražím, okresní nemocnicí, historickým jádrem města a s poutním místem na Svaté Hoře.

Vozy MHD najedou měsíčně 100 až 112 tisíc kilometrů a v současné době jsou cestující odbavováni buď z čipové karty (základní jízdné 8 Kč) nebo placením hotovostí ve vozidle (základní jízdné 10 Kč). Nastupuje se pouze předními dveřmi a platí u řidiče. Linkové vedení je několik let téměř ustáleno a prakticky nyní dochází k zlepšení spíše úpravou počtu spojů než novými linkami, které vedou městem, kde nyní žije okolo 40 tisíc obyvatel.

Zajímavou kapitolou MHD v Příbrami je rozpracovaná studie o provozu trolejbusů. Projekt tratí i s měřičnými byl ukončen rokem 1989 při změně politického režimu. Pro trolejbusovou vozovnu byly tehdy vybrány



Jeden z mála městských autobusů v celovozové reklamě na lince č. 1 v zastávce na dolním autobusovém nádraží.

Tehdy se začala psát nová kapitola v podobě městské hromadné dopravy (MHD). Na první dvě městské tratě (linka č. 1: Stará Příbram – Březové Hory – Nová Příbram a linka č. 2: Fantova louka – Stará Příbram – Nová Příbram – Zdaboř) vyjely autobusy 2. ledna 1958. Zároveň se začalo s budováním nové vozovny na Březových Horách.

Při územních úpravách státu v roce 1960 bylo mnoho obcí spojeno s městem. Rozjela se linka č. 3 z Trhových Dušníků přes centrum Příbrami do Lhoty. Počet obyvatel velké Příbrami čítal na dvacet pět tisíc a bylo nutno se postarat o jejich dopravu za prací, do škol i za zábavou. Další soustavné budování města se zvyšujícím se počtem obyvatel dávalo nutnost rozšíření linek MHD. Do tehdy nově připojených čtvrtí Dubno, Bytíz, Vysoká Pec, Podlesí, Trhové Dušníky, Lhota, Lazec aj. zajížděly vozy městské dopravy buď na nových či přečíslovaných linkách bývalých Jáchymovských dolů. Dopravu obstarávaly vozy Škoda 706 RO a 706 RTO, které spojovaly v krátkých intervalech (linka č. 2 měla 5 minut ve špičkách) okrajové čtvrtě Příbrami se středem města. V roce 1972 jezdilo po městě 5 linek MHD, jejichž vozy bývaly neustále přeplněné. Cestování se zlepšilo novými autobusy ŠM 11 a kloubovými Ikarusy. Výkony MHD stouply, rozšířila



Tráta Osvobození – tudy byla naplánovaná trolejbusová trať spojující starou a novou Příbram, upravo dominantu města Svatá Hora.

přispělo zavedení sedmnácti linek městské dopravy koncem osmdesátých let minulého století.

S politickými změnami po roce 1989 se několik obcí od Příbrami osamostatnilo, utlumila se těžba v dolech a zcela se změnil charakter převážně hornického města. V následujících letech až do současnosti převládá ob-

dva prostory, buď ve stávajícím závodě ČSAD, nebo v bývalých kasárnách na severu města zvaných Balonka, v hangáru postaveném kdysi pro vzducholodě. Jako první trolejbusové tratě byly vytipovány v osmdesátých letech dvacátého století tratě linek č. 1, 2 a 10. To je už ale historie.

Text a foto: Jan Dvořák

Poděkování

Na první pohled zcela banální případ, který se může stát v každé rodině. Ozve se doma mobil a z něho se dozvíte, že ten pán na druhém konci našel mobil Vaší dcerky a podle uloženého čísla v paměti Vám sdělí, že ten mobil bude uložen po skončení jeho směny ve výpravní garáži Klíčov (ten pán je řidičem městských autobusů) a našel jej na konečné linky č. 261 ve voze.

Tím by mohl tento příběh skončit. Ale protože jsem náhodou také řidič DP (když ne autobusák, ale řidič historických vlaků ve vozovně Střešovice), dovolím si toto uvedené téma trochu rozvinout do šířky.

Je notoricky známo, že během posledních let se vztahy mezi provozními pracovníky a cestujícími veřejnosti velmi výrazně zhoršily. Na jedné straně je to důsledek uvolněné obecné morálky, dále pak ztráty postavení

provozních pracovníků jako veřejných činitelů a také obavy ze ztráty zaměstnání, které bývalo v minulé době pro zaměstnance DP velmi přitažlivé pro výhody, které jim zaměstnavatel poskytoval.

Mám štěstí, že mohu pracovat ve vozovně Střešovice, která spravuje historickou linku 91. Je zajímavé, že tím, že jsou zde nasazovány soupravy, vyrobené od roku 1908 do roku 1942, se nepřímo v dnešní době vracíme staré dobré časy do vztahů mezi vlakovým personálem a cestujícími. Což lze charakterizovat například tím, že prakticky všichni cestující po nástupu slušně pozdraví a stejným způsobem se při výstupu rozloučí. Kromě toho na rozdíl od běžných cestujících v normálních vlacích cestující mezi sebou vždy začnou komunikovat a stává se dokonce, že se z nich stávají přátelé i do budoucna. Zřejmě skutečně existuje určitý „genius loci“, v tomto případě použití starých tramvajových vlaků, které ovlivňují chování

cestujících. V žádném případě se totiž ještě nestalo, že by došlo k poškozování vozů, nebo poškrábání skel, jako v případě vozů T6.

Uvedený příklad se stal v sobotu 16. listopadu letošního roku a druhý den jsem měl možnost znovu se divit nad ochotou zaměstnanců vrátnice i výpravní garáží Klíčov, kde jsem si byl ztracený mobil vyzvednout; byla bezpříkladná, a to jak při telefonických hovorech, tak i následně v osobním styku.

Chtěl bych proto nakonec ještě jednou poděkovat řidiči autobusu linky č. 261 panu Janu Boudovi II, služební číslo 60167, i zaměstnancům garáží Klíčov, a to nejen za vrácení mobilu, ale zejména za to, že i v současné době poklesu všeobecné morálky se chovají tak, jak se patří ve slušné společnosti. A ještě jeden dík za to, že jsem si mohl určitým způsobem poopravit svůj názor na současnou morálku.

Milan Geško, řidič vozovny Střešovice

ŠKOLNÍ STRÍPKY

Máte v úmyslu zvýšit si kvalifikaci?

Pokud ano, můžete si vybrat z následující nabídky. SPŠ, SOU a U, a. s. zřízené Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností otevírá ve školním roce 2002/03 pro absolventy tříletých učebních oborů nástavbové studium, které je ukončeno maturitní zkouškou.

Slavnostní shromáždění seniorů - bývalých zaměstnanců o. z. Metro

Přes čtyři stovky bývalých zaměstnanců o. z. Metro se sešly ve středu 4. prosince 2002 ve slavnostně vyzdobeném v kulturním domě Eden. Pracovníky, kteří delší či kratší životní etapu spovili s o. z. Metro, informoval ředitel odštěpného závodu ing. Ladislav Houdek o situaci, ve které se závod nachází po letošních povodních. Vystoupení bylo doplněno promítnutím zajímavě zpracovaného filmu o povodni a snímkem o unikátní metodě výstavby prodloužení tratě C severním směrem ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví.

V závěru všem k tanci i poslechu zahrála skupina Oldřicha Hoříčka - zaměstnanec hasičského útvaru o. z. Metro. Poděkování za krásnou výzdobu patří učnicím z učiliště zřízeného Dopravním podnikem pod vedením mistrové paní Šafaříkové.

Jiří Sindelář, o. z. Metro

Denní studium je dvouleté a budou otevřeny obory: 26-41-L/506 - provozní elektrotechnika, 37-41-L/503 - dopravní provoz, 66-42-L/503 - propagace.

Dálkové studium je tříleté a budou otevřeny obory: 26-41-L/506 - provozní elektrotechnika, 37-41-L/503 - dopravní provoz.

Výuka probíhá v budově školy v Praze 2, Moravská 3.

Přijetí uchazečů je podmíněno výběrovým řízením, tj. na základě dosažených výsledků při absolvování učebního oboru.

Poplatky za studium jsou stanoveny v souladu s Vyhláškou 353/91 MŠMT o soukromých školách - poplatek za denní nástavbové studium činí 1 200,- Kč měsíčně. Poplatek za dálkové nástavbové studium činí 500,- Kč měsíčně.

Pravidla poplatků:

- poplatky je povinen zaplatit každý student podle uvedeného druhu studia, pokud není sponzorován právnickou osobou,
- žáci denního studia, kteří absolvují pololetní či

závěrečné klasifikační období s průměrným prospěchem od 1,51 do 1,75, bude měsíční školné v následujícím pololetí sníženo o 50%, při průměrném prospěchu od 1,76 do 2,00 bude školné sníženo o 25%. Poskytnutí těchto prospěchových zvýhodnění je podmíněno bezúhonným chováním žáků.

Bližší informace vám budou sděleny na telefonních číslech: 222 326 365 a 222 511 360.

Chcete změnit či rozšířit svoji profesi?

Nabízíme Vám obory:

- automechanik,
- elektromechanik-silnoproud,
- autoelektrikář,
- aranžér(-ka).

Podmínkou přijetí do jednorozhodného rekvalifikačního kurzu je vyučení v jiném než požadovaném oboru, nebo ukončená střena či vysoká škola.

Bližší informace vám budou sděleny na telefonních číslech 222 326 365 a 269 124 470.

I značka je podpis

Koncem listopadu dorazil na adresu redakce dopis pana Sebery z řepecké garáže, ve kterém se podivuje nad tím, že jedna z pravidelných rubrik, ve které se objevují kritické připomínky, není podepsána, ale pouze označena značkou -bda-. Autor si má dodat špetku odvahy a prozradit své jméno, kdo je, jaká je jeho funkce u Dopravního podniku a za koho „hraje“ své úvahy, píše se v dopise.

Pokud se podíváte do novin, zjistíte, že podepisovat články značkou je zcela běžná praxe. Pokud s některým autorem chcete polemizovat, bez problémů můžete, ne-

boť redakce vám jeho iniciály ochotně sdělí.

Stejně je to i v našem případě. Všichni autoři, kteří v DP-KONTAKTu publikují pod určitou značkou, jsou redakci známi, stejně jako jejich iniciály a další údaje. Záležejí jen na autorovi samotném, zda bude publikovat pod celým jménem nebo pod značkou. Najdou se i autoři, kteří v některém případě (u kratších článků) používají značku a u článků většího rozsahu uvádějí celé jméno.

Ale abychom neutukli od tématu naznačeného v úvodu. Značka -bda- patří Petru Malíkově, šéfredaktorovi DP-KONTAKTu. **-red-**

KULTURNÍ TIPY NA LEDEN

KINO

Z připravovaných lednových premiér v našich kinech vybíráme:

Muž bez minulosti

Hlavním hrdinou této hořké komedie je muž, který přijíždí nočním vlakem do Helsinek. Jeho příjezd však není zrovna šťastný, když si zdřímne, je přepaden trojicí výrostků a okraden. Navíc ho zmlátí tak, že se několik dní potácí doslova na hranici života a smrti. Kromě věcí a dokladů přijde při přepadení i o svou identitu, protože absolutně ztratí paměť. Neví nic, své jméno, odkud pochází, čím je. Naštěstí se jej ujmu dva bezdomovci, kteří mu pomohou začít žít a pomalíčku získávat novou existenci. Protože nemá doklady, nemůže začít pracovat legálně, a tak alespoň vpomáhá u Armády spásy. Samozřejmě ani tentokrát nechybí milostný příběh - sblíží se s Irmou, která jej navíc přivede k hudební kapele, v níž nachází novou realizaci. Ovšem není tu jen jeho nový život...

Další osobitá severská perlička známého režiséra Aki Kaurismäkiho ze života na okraji o věcech, které by se na okraji nikdy ocitnout neměly, vzbudila značný ohlas již při své „české premiéře“ na festivalu v Karlových Varech.

V kinech od 9. ledna 2003.

Pán prstenů - Dvě věže

A je tu další díl Tolkienovy trilogie. Ačkoli byly

všechny tři díly Pána prstenů natočeny najednou, filmy najednou nevznikaly, režisér Peter Jackson si počkal se sestřihem a definitivní podobou „dvojky“ až na reakce, které vyvolá díl první. A tak divák odcházel z kina po prvním díle možná trochu rozmrzelý, že si na pokračování (stále však nikoli na konec) musí nějaký ten čas počkat. Filmový příběh navazuje přesně tam, kde jsme se s Frodem a Samem rozloučili a rozhodně pořad ještě nekončí. Protivenství však budou stejně záradná jako v díle prvním a očekává se, že Dvě věže nebudou patřit ke „dvojkám“, které nedosáhly na kvalitu „první části“.

V kinech od 16. ledna 2003.

DIVADLO

Švandovo divadlo na Smíchově

Nově otevřené Švandovo divadlo (dříve divadlo Labyrint a ještě dříve Realistické divadlo Zdeňka Nejedlého) připravilo na 16. ledna premiéru francouzské komedie Velká mela. Hra byla napsána v roce 1977 a její děj se odehrává na sklonku napoleonských válek. Ve Francii začátkem 19. století mění jedna vládnoucí strana druhou, druhá třetí a třetí zase první. Na provensálském venkově však nikdo nerozumí tomu, proč k tomu dochází a jaký je mezi republikány, královskými a bonapartisty vlastně rozdíl. Humor hry vyvěrá ze skutečnosti, že ačkoliv její zcela obyčejní hrdinové jsou neustále stavěni do mezních životních situací, jakými jsou

právě odhalená nevěra či dokonce odsouzení k trestu smrti, prolouvají jimi téměř nepoznamenaní na těle i na duchu a především naprosto nepoučení. Jediné, na čem se všichni shodnou, jsou speciality francouzské kuchyně. V režii Daniela Hrbka hrají Vasil Fridrich, Klára Cibulková, Jaroslav Šmíd, Kamil Halbich, Michal Dlouhý j. h. a další.

VÝSTAVA

František Tichý

V domě U kamenného zvonu na Staroměstském náměstí probíhá až do 2. března 2003 výstava děl malíře, kreslíře, grafika, ilustrátora a divadelního výtvarníka Františka Tichého (25. 3. 1896 - 7. 10. 1961). Za svůj život vytvořil František Tichý více než 300 grafik, stovky kreseb a maleb. Jeho dílo patří do zlatého fondu českého moderního umění. Protože nebylo již dlouho v Praze představeno ve všech složkách a v celé své šíři, je tato výstava koncipována jako přehlídka, která ukazuje kromě volné tvorby také velmi působivou a kvalitní sekci knižní tvorby, dále ukázky plakátů, šperků a práci pro divadlo, které se Tichý věnoval již od svých počátků.

František Tichý vědomě navazoval na klasické umění v důrazu na dokonalé řemeslo, které však dával do služby velmi současná a osobitě výpovědi. Svět cirkusu a svět divadla, zobrazovaný tak často v umělcově díle, je zároveň podobenstvím o podstatě umělecké tvorby. Chápal ji totiž jako vrcholný okamžik, v jehož zářivě lehkosti nesmí být vidět usilovná práce, která k němu vedla. **-mis-**

Důchodová problematika

Mohu vědět, zda se dá odhadnout, kolik dělá průměrné přesluhování například za rok?

Přesluhování nebo také práce na procenta je výdělečná činnost po vzniku nároku na starobní důchod. Starobní důchod se zvyší následovně:

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

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

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

Vzhledem k tomu, že při výpočtu důchodu v současné době a při nynější redukci činí 1% z výpočtového základu v průměru 100 Kč, znamená to, že kdo přesluhuje například 1 rok (4 x 90 = 360 dnů), zvýšil si nárok na důchod o 6% (4 x 1,5%), tedy o 600 Kč měsíčně, za 2 roky přesluhování o 1200 Kč měsíčně a podobně.

Doba přesluhování se počítá v kalendářních dnech, nikoli pracovních, což je předmětem vašich častých dotazů. Nehodnotí se pouze doba pracovního volna bez náhrady mzdy, například neomluvená absence, doba dočasně pracovní neschopnosti, neplacená dovolená. Rádná dovolená se do přesluhování započítává.

O tzv. redukci výpočtového základu bylo psáno v č. 11/2002.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a dále, případně i o přepočet již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnavatelský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2002 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Krížová 25, který byste měli obdržet na Vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na

starobní důchod. 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. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně priznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnavatelský odbor Dopravního podniku - ředitelství. Najdete nás v nové budově, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon 296 193 361.

Helena Bajerová, zaměstnavatelský odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

Odpovědi čtenářům

Tentokrát se v naší pravidelné rubrice budeme věnovat vašim dotazům, které jste k nám zaslali nebo telefonovali.

Dotaz č. 1: *Právo otevřít Vaši zásilku*

Podle zákona o poštovních službách a ČSN 016910 se za adresáta zásilky považuje fyzická osoba, pokud je v adrese uvedeno na prvním místě jméno a příjmení této fyzické osoby a až na druhém místě označení právnické osoby. Poštovní zásilka je dodána prostřednictvím uvedených právnické osoby. Je možné z formulace „za adresáta se považuje“ dovodit, že zaměstnavatel nesmí takovou zásilku otevřít?

Odpověď: Pokud v daném případě odesílatel označí v adrese na prvním místě určitou fyzickou osobu jménem a příjmením, má se za to, že zásilka je určena právě tomuto adresátovi. Skutečnost, že se uvedený adresát zdržuje na adrese právnické osoby, u níž může být například zaměstnan, je pouze uvedením přesné adresy, kam má být zásilka doručena. Zásilka je proto sice doručena určité právnické osobě podle adresy uvedené na zásilce, ale za adresáta se skutečně považuje fyzická osoba identifikovaná jejím rodným jménem a příjmením. V takovém případě není dovoleno, aby zaměstnavatel zásilku otevřel, neboť by porušil ústavou chráněné listovní tajemství.

Dotaz č. 2: *Pracovní neschopnost v době neplaceneho volna*

Zaměstnanec požádal svého zaměstnavatele o neplacené volno, protože si opravuje byt zničený

srpnovými povodněmi. V době nahlášeného neplaceného volna však onemocněl. Jak je to s nemocenskými dávkami?

Odpověď: Pokud zaměstnanec odstraňuje následky povodní na vlastním majetku, jde o důležitou osobní překážku v práci, při níž mu zaměstnavatel může poskytnout pracovní volno bez náhrady mzdy podle § 128 zákoníku práce. Je však třeba počítat s tím, že zaměstnanec, který požádal zaměstnavatele o neplacené volno a v době tohoto volna je uznán práce neschopným, nemá nárok na nemocenské za dobu pracovní neschopnosti, po kterou neplacené volno mělo trvat. Za dobu neplaceného volna nemá nárok ani na podporu při ošetřování člena rodiny. V takových případech doporučujeme informovat se u okresní správy sociálního zabezpečení o možnosti přiznání nemocenského z důvodu tvrdosti, která se vyskytla při provádění zákona o nemocenském pojištění.

Dotaz č. 3: *Nedodržení podmínek „dohody o provedení práce“*

Zaměstnanec pracuje u zaměstnavatele na „dohodu o provedení práce“. Na konci roku zaměstnavatel zjistí, že bylo odpracováno více než 100 hodin. Jaký bude další postup? Je třeba zaplatit sociální a zdravotní pojištění z hodin, které přesáhly uvedenou hranici?

Odpověď: Dohodu o provedení práce lze sjednat u jednoho zaměstnavatele do maximálního rozsahu 100 hodin v kalendářním roce. Zaměstnavatel má povinnost vést evidenci odpracovaných hodin, které zaměstnanec v rámci uzavřené dohody nebo i více dohod v průběhu roku odpracoval. Dohoda uzavřená nad uvedenou hranici by byla neplatná. Avšak jestliže se v průběhu prací zjistí, že jejich konečný rozsah bude převyšovat 100 hodin, nemá to již vliv na platnost dohody. Naopak, kdyby byla dohoda sjednána s úmyslem smluvních stran překročit stanovený počet hodin, byla by smlouva neplatná, protože by se přičila zákonu. Ovšem neplatnost smlouvy nesmí poškodit zaměstnance.

Když zaměstnavatel před ukončením poslední etapy prací zjistil, že zaměstnanec výrazně překročí hranici 100 hodin v kalendářním roce, měl by dodatečně na zbývajícím činnosti uzavřít dohodu o pracovní činnosti se všemi důsledky, které z toho vyplývají (například odvod sociálního a zdravotního pojištění)

Zdroj: *Daně a účetnictví - aktuální*

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

Kolik odborových organizací působí v našem podniku?

Redakční radou DP-KONTAKTu jsem byl dotázán na to, jak v současnosti vypadá struktura odborových organizací působících v naší společnosti.

Tak tedy; nejjednodušší situace je na ředitelství, kde působí pouze základní organizace (ZO) Odborového svazu dopravy, silničního hospodářství a autoopravenství Čech a Moravy (OS dopravy), předsedou ZV je ing. Arnošt Stecher, telefonické spojení: 296 192 283, e-mail: stechera@r.dpp.cz.

V odštěpném závodě Autobusy působí samostatně ZO OS dopravy v každé garáži a v úsecích náměstků. Tyto ZO delegovaly pravomoci k zastupování na podní-

kový výbor (PV OS) Autobusy, jeho předsedou je Bc. Stanislav Havlík, tel. 296 133 008, e-mail: PVOS@a.dpp.cz.

V letošním roce vznikla další odborová organizace - Federace řidičů autobusů, předsedou ZV je Jiří Šmídek, mobilní telefon: 737 110 743, e-mail: smidek@fra.cz.

V odštěpném závodě Elektrické dráhy působí ZO OS dopravy, předsedou ZV je Bohumír Ježek, telefon 296 122 305, e-mail: JezekB@e.dpp.cz. Dále zde působí Federace řidičů tramvají, předsedou ZV je ing. Antonín Dub, mobilní telefon: 737 778 877, e-mail: adub@iol.cz.

V odštěpném závodě Metro působí Odborová or-

ganizace DP-Metro, předseda ZV: Jiří Šindelář, telefon: 222 673 203, e-mail: odborym@metro.dp-praha.cz. Dále zde existují ZO OS dopravy DP Metro - strojevodoucí, předseda ZV Jan Pospíchal, telefon: 222 672 165, e-mail: pospichalj@m.dpp.cz, ZO OS Všeobecné odbory Metro, předsedou ZV je ing. Miloš Dubský, telefon: 222 640 161, e-mail: DubskyM@metro.dp-praha.cz. V nedávné době vznikla další organizace, a to ZO OS dopravy Nezávislých odborů strojevodoucí, dozorcůch dep a provozních pracovníků, předsedou ZV je Oldřich Schneider, telefon: 222 647 459, e-mail: schneidero@m.dpp.cz.

Tolik k současnému působení odborů v našem podniku.

Jiří Šindelář,

předseda ZV o.z. Metro

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

„Mysli globálně - jednej lokálně“ - tak zní heslo prosazované ochránci přírody a životního prostředí na celém světě. Někdo je podporuje a fandí jim, jiný je má za křiklouny a členy lobbytiských organizací, kteří své skutečné zájmy maskují za šlechtitnou myšlenkou. Jeden i druhý však mají možnost se o jejich činnosti dovědět více než jen to, co občas zahlédnou v televizním zpravodajství nebo v novinách. Stačí se jen posadit ke klávesnici a vyrazit. Za okny je bílo, ale my se tentokrát budeme pohybovat v prostředí barvy zelené.

Čerstvý přísun zpráv z oblasti životního prostředí a jeho ochrany nabízí v našich internetových krajích vícero serverů, neznámější z nich, „Ekolist po drátě“, pak naleznete na adrese www.ekolist.cz. Ekolist po drátě funguje jako deník s podrobným ekologickým zpravodajstvím z domova i celého světa. Mezi tématickými rubrikami naleznete například ekologickou legislativu, klimatické změny, dopravu a cestování, zelenou domácnost (velmi praktické ekologické rady pro mytí a čištění, praní, vaření, osvětlení apod.), rubriky věnované energii, odpadům a vodě nebo kontakty na ekologické poradny. Pro ty, kdo se zajímají o životní prostředí, je Ekolist po drátě nepostradatelným zdrojem informací.

Další dobrý zdroj informací představují stránky Centra pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy www.czp.cuni.cz. Jeho virtuální návštěvu ocení zejména ti ze zájemců o studium ekologické problematiky, kteří vládou cizími jazyky - Centrum na svých stránkách nabízí rozsáhlou databázi zahraničních on-line časopisů o životním prostředí.

Pokud se zajímáte o energetickou problematiku, vězte, že graficky i obsahově kvalitní stránky naleznete na adrese www.energ.cz. Pole působnosti Energetického informačního serveru je vskutku široké: úspory energie, alternativní zdroje energie (biomasa, vodní elektrárny, větrné elektrárny), kogenerace, solární kolektory, tepelná čerpadla, zateplení a izolace a k tomu všemu poradenství a konzultace zdarma! Informace a rady jsou zde zpracovány velmi zevrubně a na vysoké profesionální úrovni, takže jestliže uvažujete např. o stavbě malé vodní elektrárny na potůčku v blízkosti své chalupy, s pomocí tohoto serveru se vám to bezpochyby podaří uskutečnit.

Podporu obnovitelných zdrojů energie (a ochranu životního prostředí vůbec) má ve svém popisu práce také Nadace Sluníčko, sídlící na adrese <http://>

slunicko.ecn.cz. Nadace každoročně finančně podporuje několik ekologických projektů (výukové programy, informační příručky, podpora alternativních zdrojů energie, třídění odpadu atd.). Na stránkách naleznete formuláře žádostí o granty, které si odsud můžete stáhnout.

Za povšimnutí stojí i stránky ekologických organizací a sdružení. Navštívili jsme trojici z těch nejdůležitějších, které v České republice působí, a musíme konstatovat, že ve všech třech případech jsme našli velmi pěkně vyvedené a graficky moderní weby. Navíc jsme si ověřili, jak zavádějící je házet tyto organizace do jednoho pytle, protože každá z nich se věnuje něčemu jinému. Hnutí Duha (www.hnutiduha.cz) se zabývá především energetikou, nerostnými surovinami, odpady, lesy a zemědělstvím, doménou Děti Země (www.detizeme.cz) je zase doprava. Greenpeace - www.greenpeace.cz - se i díky svému rozšíření po celém světě zaměřuje povětšinou na jiné problémy: ochranu velryb, ochranu klimatu, genetické manipulace, toxické látky a ochranu pralesů. Ve všech třech případech vám stránky nabízejí dostatek materiálu k tomu, abyste si o jednotlivých organizacích a jejich činnosti udělali vlastní obrázek.

—ms—

„V příštím měsíci má dojít k zahájení jízdy na prodloužené trati elektr. dráhy z Košíř Zámečnice do Motola k vojenským barákům. Na první jízdu po tomto úseku těší se jak košířští, tak i motolští občané a poněvaď v poslední době Elektrické podniky podobná zahájení jízdy dosti macešsky odbyvají, usnesla se místní rada košířská Elektrické podniky zvlášť požádati, aby do Motola bylo uspořádáno zahájení jízdy slavnostním způsobem. Místní rada chce tím dáti možný zástupcem okresu Praha XVII. uvítati a zhodnotiti význam dokončení tak skvělého díla, jednak pak také občanům motolským k projevení děků těm, kteří se o věc zasloužili.“ Tolik z článku uveřejněného v odpoledním vydání novin *Expres* 23. listopadu 1937. Tomuto bezpochyby největšímu mezníku v historii motolské dopravy ještě pár kapitol předcházelo.

Motol patřil z hlediska počtu obyvatel mezi ty menší obce, které byly v roce 1922 k hlavnímu městu Praze připojeny. Měl v té době jen 722 obyvatel. Ani výhodná poloha na významné plzeňské silnici, bývalé významné obchodní stezce, příliš jeho rozvoj ve srovnání s jinými obcemi do té doby neurychlila.

Obec se původně dlouho jmenovala Motoly; tento tvar se uvádí dokonce ještě v zákoně o vytvoření tzv. Velké Prahy v roce 1922. Teprve pak definitivně převládla podoba „Motol“, která byla ještě na začátku 20. století považována za nespisovnou. Samo jméno Motol je podle pověstí tradičně odvozováno od postavy téhož jména, avšak někteří jazykovědci se přiklánějí k jinému původu - z praslovanského kořene *mot-* pochází české přídavné jméno „mutný“ (tj. kalný, špinavý) a jméno Motol či Motoly možná znamenalo kalný či bahňitý potok. Existují i výklady, že souvisí se slovy motýl nebo motolice.

Nejstarší písemná zpráva o Motolu pochází z roku 1146, kdy patřil slavnému svatojiřískému klášteru. Část pozemků svého času patřila také cisterciáckému klášteru v Plasích. Dlouho Motol patřil maltézským rytířům. Pouze v období husitských válek a v době pobělohorské byl načas zabaven. Maltézští rytíři zde postavili zámek a další památkou se v roce 1754 stala kaple Nalezení sv. Kříže, jedna z posledních staveb K. I. Dienzenhoffera.

Po vytvoření moderních obcí podle zákona z roku 1849 byl samostatnou obcí tvořenou jediným katastrálním územím. Motol byl zemědělskou obcí a jediný průmysl představoval pivovar a nevýznamné menší lomy a hlinišť. Po připojení ku Praze vytvořil společně s Košířemi a Jinonicemi Prahu XVII. V té době k Motolu patřily na severu i dvě odlehlé usedlosti Ladronka a Šafránka. Samotná ves ležela po stranách plzeňské silnice západně od zámku. Teprve v roce 1925 začaly vznikat rodinné domy v lokalitě Pod Homolkou, což v meziválečném období přispělo k rychlejšímu přibývání obyvatel. Malá skupina domků vyrostla také východně od Šafránky (říkalo se tu Na Motolské Šafrance) a na Hliníku byla postavena nouzová kolonie dřevěných či zděných domků. Rozsáhlé plochy zaujímalá vojenská cvičiště - táhla se od zámku (v té době byl sídlem 101. dělostřeleckého pluku) až k bělohorské zastávce a také jižně od Plzeňské patřily vojsku rozsáhlé plochy. Na sklonku 30. let bylo motolské teritorium v oblasti Homolky zvoleno za vhodné místo pro novou pražskou nemocnici. V roce 1937 se dokončil jen Masarykův ústav pro léčení lupusu a v roce 1943 se postavilo 12 pavilonů provizorní barákové nemocnice (nešlo však o vojenské domy, jak bývá někdy uváděno). Ačkoliv šlo o provizorium na 10, maximálně 15 let, slouží i dnes (tedy 60 roků!) dál svému účelu.

Po druhé světové válce došlo k první významnější úpravě motolských hranic a Ladronka a domky Na Motolské Šafrance byly připojeny k Břevnovu, samotná usedlost Šafránka dál zůstala částí Motola, který v rámci změn získal i část pozemků v Podhájí. V roce 1949 Motol, Jinonice, Košíře a malá část Smíchova vytvořily nový obvod Praha 4. Na počátku roku 1954 v Motole zahájilo provoz nové krematorium.

V roce 1960 se Motol stal součástí městského obvodu Praha 5 (od roku 1990 stejnojmenné městské části).

Jen malá část katastrálního území Motol s usedlostí Šafránka byla už od roku 1952 spravována z tehdejší Prahy 5 (Břevnov aj.) a po změnách v roce 1960 byla součástí nové Prahy 6. Teprve v roce 1990 byla tato část katastrálního území Motol definitivně připojena k Břevnovu. V letech 1970 až 1977 bylo v Motole postaveno menší sídliště Homolka s 877 byty pro 2245 obyvatel. V roce 1983 byla od Motola oddělena část území na západě a začleněna do katastrálního území Řepy, aby byla katastrálně sjednocena tamní budovaná sídliště. Se skluzem půl století se začaly v Motole stavět definitivní nové nemocniční komplexy. V roce 1970 byla v Motole dokončena nová dětská nemocnice, v roce 1989 nemocnice Na Homolce a v roce 1996 Fakultní nemocnice Motol.

Všechny stavby, které jsme v předchozích řádcích zmínili, měly pochopitelně i vliv na dopravní potřeby této části hlavního města.

Jak již bylo uvedeno, Motol ležel při významné silnici do Plzně, označované také názvem „Berounsko-Haselbašská“, která představovala základní spojení s hlavním městem. Všechny ostatní polní cesty měly pro obec jen čistě lokální význam. Připomeňme ovšem, že původní výpadek není totožná s dnešní Plzeňskou, ačkoliv až do roku 1972 nesla totéž jméno. Starou plzeňskou silnici jsou dnešní ulice Za Opravnou, Zahradničkova a Ke Kotlářce. Veřejná hromadná doprava se Motolu dlouho vyhýbala. Od roku 1872 sice po jižním okraji motolského katastru vedla železniční trať Buštěhradské dráhy, ale nebyla zde žádná zastávka. Když byla v roce 1938 zřízena zastávka Stodůlky, neměla už pro Motol prakticky žádný význam.

V roce 1924 začaly jezdit tramvaje až na Zámečnici, tj. k dnešnímu Košířskému náměstí. Pro Motolské to bylo ovšem stále ještě značně daleko. Museli tedy vzít za vděk alespoň několika „dálkovými autobusovými linka-

dit malé vozovny v Košířích a na Smíchově. Provoz prodloužené tramvajové linky č. 9 v úseku Zámečnice – Vozovna Motol byl slavnostně zahájen 1. prosince 1937, vozovna vypravila první vlaky o tři dny později. Autobusová linka N byla zrušena, protože provozovat ji ve zkrácené trase, fakticky jen přes staromotolskou zástavbu, by bylo neekonomické. Zavedení tramvajové dopravy do Motola bylo vskutku významnou událostí, paradoxem zůstává, že obyvatelům Pod Homolkou se docházková vzdálenost ze zastávky městské hromadné dopravy poněkud prodloužila. V době zahájení provozu na tramvajové trati ještě nebyly dokončeny vozovky po stranách zvýšeného tělesa a automobilová doprava stále jezdila po staré silnici. Vozovky nebyly hotové ještě ani během války, ačkoliv terénní úpravy byly provedeny až ke styku staré a nové Plzeňské ulice.

Tramvajová linka č. 9, v roce 1946 prodloužená o jednu zastávku, představovala po tři desítky let jediné přímé spojení veřejnou dopravou s ostatními částmi Prahy, protože nic jiného tehdejší motolská komunikační síť nedovolovala. I další prodloužení tramvajové tratě alespoň ke krematoriu se v padesátých letech ukázalo jako problematické a bylo po desetiletí neuskutečnitelným snem staromotolských obyvatel. V Motole nebylo možné vybudovat ani tramvajovou smyčku, a tak byla tamní konečná devítým posledním místem v Praze, kde se „kuplovalo“ se starými soupravami na dvou kolejových přejezdech

První novinkou v motolské dopravě se 8. listopadu 1967 stalo zavedení autobusové linky č. 120 (Petřiny – Jarov), která jako první využívala novou ulici Kukulovu a nabídla tak po třiceti letech zcela nový přepravní směr. Oblast motolské nemocnice a zástavby Pod Homolkou (nazývaná svého času také jako Nový Motol) byla obsloužena v roce 1971 zavedením autobusové linky č. 167. Zpočátku jezdila od motolské konečné tramvaje, ale po několika měsících byla ukončena na Kotlářce, později byla převedena přes nové sídliště Homolka a časem vytvořila i základní obsluhu zdejších nemocničních zařízení se stanicí metra Anděl (dříve Moskevská).

Po zavedení nových typů tramvají v první polovině 70. let motolská konečná nadobro osiřela a tíha běžné přepravy cestujících se přesunula na autobusy.

Velký zásah do motolské dopravy představovala

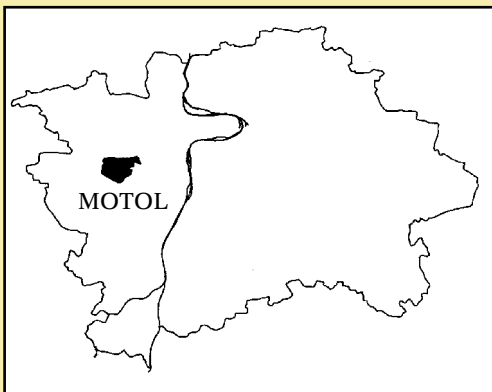


Foto: Petr Malík

mi“, které tu jezdily do Sobína, na Mořinu, na Kladno či do Berouna, jež provozovaly různé firmy, které jsme zmínili v kapitolách o Zličíně a Řepích.

Teprve 3. srpna 1930 zavedly Elektrické podniky vlastní autobusovou linku N mezi Zámečnici a Motolem, která jezdila dnešní Zahradničkovou ulicí, takže výhodně zajistila i dopravu v oblasti Pod Homolkou. Její další prodloužení k Bílému Beránku už pro obsluhu Motola mělo menší význam a zlejšlo snad jen obsluhu jeho nejzápadnější části. Daňovými důvody vynucené zkrácení linky do zastávky Háje nemělo na obsluhu Motola žádný vliv.

Zavedení autobusové linky N bylo od počátku chápáno jako dočasné, protože Motol byl předurčen tramvajové dopravě. Podmínkou k výstavbě tramvajové tratě bylo výrazné rozšíření Plzeňské třídy a její napřímení, přeložení do nové osy, kdy koleje byly umístěny na vlastním tělese. Stavba probíhala především v roce 1937, kdy už od 7. července po rozestavěné trati jezdily pracovní vlaky, přepravující stavební materiál. Současně s tratí se stavěla i nová vozovna, která měla nahra-

dlouhodobá rekonstrukce košířského úseku Plzeňské třídy v letech 1977 až 1979, během které byly tramvaje dočasně nahrazeny autobusy a vypravování z vozovny Motol probíhalo po provizorní manipulační jednokolejné trati v Kukulově ulici. V běžném provozu s cestujícími se tramvaje vrátily do Motola (ale jen k vozovně) až v roce 1980.

V roce 1985 začaly jezdit městské autobusy také novou ulicí Bucharovou do Stodůlek.

Teprve tramvajová trať do Řep v roce 1988 obsloužila krematorium. Při její výstavbě, spojené s výrazným rozšířením Plzeňské ulice, však byla zbořena velká část starého Motola.

Přes Motol jezdila v průběhu let také celá řada dalších autobusových a tramvajových linek, určených především k obsluze vzdálenějších sídlišť či okrajových částí města.

V současnosti má Motol spojení se všemi linkami metra díky silné autobusové a tramvajové dopravě procházející jeho územím.

Už rok je otevřeno předprodejní místo ve stanici Roztyly

Prodejní centrum Roztyly bylo uvedeno do provozu na sklonku minulého roku. Obyvatelům nejen Jižního města, ale i lokalit spadujících ke stanici metra Kačerov se tak otevřela možnost pohodlného nákupu časových jízdenek a průkazek bez dlouhých front. Prodávají se zde veškeré jízdní doklady, vystavují se i duplikáty průkazek a vyřizují reklamace. Trvale jsou v každé směně v provozu 4 prodejní okénka, v případě operativní potřeby, jako je například začátek školního nebo kalendářního roku, se otevírají další okénka. Otevírací doba prodejního centra je ve všední dny od půl sedmé ráno do půl sedmé večer, v sobotu od půl osmé do dvanácti hodin. V případě zvýšeného zájmu o nákup jízdních dokladů se pracovní doba operativně prodlužuje do 20.00 hodin. Co se týká velikosti, snese toto předprodejní místo srovnání s tím na Centrálním dispečinku v ulici Na Bojišti.

Pro zajímavost uvádíme několik čísel, která ukazují vytiženost tohoto prodejního místa. Za období září, října a listopad se na Roztylech prodalo 6,5% průkazek a 5,3% časových jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti z celkového prodeje. Z průkazek se nejvíce ve sledovaném období prodalo žákovských a důchodcov-

ských, z jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti se během září, října a listopadu podílelo na celkovém prodeji nejvíce 30denních žákovských a 90denních pro důchodce.

Ve srovnání s předprodejním centrem na Centrálním dispečinku jsou Roztyly méně vytižené, což je dáno zřejmě jejich lokalitou. Na Bojišti se vyrobí oproti Roztylům přibližně trojnásobné množství průkazek (19,2% z celkového prodeje) a více než dvojnásobné množství jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti (12,7 %

- jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti z celkového prodeje). Proto byla i v rámci informační kampaně pro prodej jízdních dokladů na rok 2003 zdůrazněna možnost většího využití prodejního centra Roztyly. Novinkou při nákupu jízdních dokladů v tomto prodejním centru (rovněž i na Centrálním dispečinku Na Bojišti) je možnost platit platebními kartami.

Odbor odbytu a tarifů MHD ředitelství



Foto: Petr Malík

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (5. 12. 2002)

Za srážku pěti tramvají dostal řidič podmínku

Podmíněný trest vyměřil soud druhého pražského obvodu řidiči tramvaje, který způsobil dopravní nehodu, při níž se v červnu v Praze 4 srazilo pět tramvají a bylo zraněno 18 lidí. „Soud uložil řidiči jeden rok vězení s dvouletým podmíněným odkladem,“ řekl včera soudce Obvodního soudu Prahy 2 Jiří Horký s tím, že trestní příkaz v této kauze vydal již v polovině října. Rozhodnout trestním příkazem, tedy bez projednání v hlavním líčení, může soud jen v případě, že jsou k dispozici spolehlivé důkazy o vině obžalovaného.



MF Dnes (12. 12. 2002)

Bezdomovec: Ohřívám se v tramvaji

Bezdomovec Jaroslavovi z Prahy zkomplikovaly silné mrazy život. Aby neumrzl, jezdí noční tramvají a spí v nádražních halách. „Spím tak tři čtyři hodiny, organizmus si na to zvykne,“ říká bezdomovec, který tráví už osmou zimu na pražském hlavním nádraží. V nočních hodinách, kdy je hala zavřená, hledá Jaroslav teplo v nočních tramvajích. Avšak příliš se v nich nevyspí. „Vystoupíte dvě stanice před konečnou, ale než se tramvaj vrátí, strávíte stejně dvacet minut na mrazu. Pak nastoupíte do té samé tramvaje a řidič vás klidně vyhodí. A musíte čekat dalších čtyřicet minut, než přijede jiná,“ postěžoval si Jaroslav.

Večerník Praha (11. 12. 2002)

Švýcaři pomohli metru

Obnovujícím se pražskému metru podali pomocnou ruku i ze Švýcarska. Firma SAIA-Burgess Controls z Murteny dodala bleskové letečky a za zcela mimořádnou slevu řídící jednotky do zařízení, která zajišťují bezpečný provoz dopravního kolosu. Přístroje dodala firma prostřednictvím svého českého zástupce, společnosti Industrie Control Service. „Přestože naši švýcarští obchodní přátelé jsou často tvrdí obchodníci, byli jsme velmi překvapeni vstřícností a pochopením, s jakým v tomto případě zareagovali na potřeby metra,“ říká jednatel společnosti ICS Oldřich Báča.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Značka čistidla; protiklad; chaos; velký ořech; pře. – B. 1. díl tajenky; druh básně. – C. Astronomický výraz; tropický mravenec; pyré; značka obuvi; značka cínu. – D. Příjmení Vergilia; velké bolesti; panečku; klobouk (z maďarštiny); babička (německy). – E. Mužské jméno; otec; druh koření; míč; skládací cylindr. – F. SPZ Topolčan; římský politik; údaje; mužské jméno; alelomorfa. – G. Štětina jezevce; zpěvnost; náš bývalý házenkář; obilnina; SPZ Trnavy. – H. Silné provazy; budapeštský klub; staroegyptský bůh; Indián; leče. – I. Pádová otázka; říční ryba; ruská řeka; náraz; chvost. – J. Předložka; zakalovat; vrah Ábela; severská usedlost; hořké léky. – K. Druh pryskyřice; 2. díl tajenky. – L. Juviové ořechy; značka vozidel; hvězda v Lodní zádi; pcháč; domácí Inka.

SVISLE: 1. Pobídka; část Prahy 5; těsný. – 2. Bušit; část obce; popěvek. – 3. Druh výšivky; bio; druh tabáku. – 4. Hlavní město Norska; indický rejsek; část Prahy 6. – 5. Domácí hlídač; léčivá rostlina; telefonovat. – 6. Značka akcionu; vozidlo; jedlý plod. – 7. Domácky Kateřina; číslovka; iniciály lékaře Thomayera. – 8. Odveta; mořská vydra; březno. – 9. Značka vysavačů; vzletný přednes; krátké kabáty. – 10. Iniciály herce Oliviera; říční ryba; druh atomu. – 11. Sarmati; druh staviva; značka statampéru. – 12. Samostřel; část města Medzilaborce; barva na vejce. – 13. Části vozů; český herec; zděšení. – 14. Předložka; opatřovat obalem; ode dne vydání. – 15. Drobná mince starých Řeků; značka vozidel; značka osmia. – 16. Vládeček; vymřelý kočovník; klekání. – 17. Peřej; druh borovice; opláchnout. – 18. Cestovní doklad; jméno prozaika Hončara; psi. – 19. Předložka; email; základ-

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 11/2002: Muži jsou příčinou, proč se ženy nemají rády. (La Bruyere – francouzský prozaik)
Tajenka z čísla 12/2002: Štědrý den je perlou vánoc. (pranostika)

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

ní náboženská kniha islámu. – 20. Starší značka vaty; tyran; domácí Adolf.
Pomůcka: Apuls, Naos, Snov.

PaedDr. Josef Šach

Metro

Kupní smlouva, která byla uzavřena v květnu 2002 s firmou Siemens Kolejová vozidla, s. r. o., zajišťuje dodávku dalších 20 vlaků typu M1 pro trať C pražského metra s termínem dodání do konce roku 2004. Pro rok 2003 se předpokládá dodávka 12 vlaků přibližně ve stejném provedení jako vlaky M1, které již na trati C jezdí.

Souběžně s výrobou nových vlaků metra bude v roce 2003 probíhat ve firmě Škoda Dopravní technika, s. r. o. v Plzni rekonstrukce a modernizace stávajících vlaků typu 81-71. Smlouva o dílo s touto firmou na rok 2003 zajišťuje provedení rekonstrukce a modernizace 6 vlaků, které budou vybaveny zabezpečovacími zařízeními pro nasazení na trati A pražského metra.



Foto: Petr Malík

Obnova vozového parku MHD v roce 2003

Tramvaje

Nákup nových vozidel nebude v roce 2003 realizován. Na tento rok je plánováno 60 rekonstrukcí a modernizací tramvají T3, z toho 40 rekonstrukcí provede o. z Elektrické dráhy a dalších 20 rekonstrukcí je plánováno v kooperaci s externím opravcem. Při provádění rekonstrukce a modernizaci bude u 10 tramvají s největším opotřebením skříň nová.

V roce 2003 je též plánováno zahájení rekonstrukce

ce a modernizace tramvají KT8D5. V tomto roce bude zhotoven pouze prototyp (typový vzor) v kooperaci s externím opravcem. Počítá se s rekonstrukcí základních funkčních celků tramvaje, s vložením nízkopodlažního středního článku a modernizací informačního systému tramvaje. Po schválení typového vzoru budou následovat rekonstrukce a modernizace dalších tramvají KT8D5.

Autobusy

Na základě rozhodnutí vedení naší akciové společnosti byly na nákup autobusů v roce 2003 vyhlášeny dvě Obchodní veřejné soutěže (OVS).

Na základě vyhodnocení první OVS budou nakoupeny 3 nízkopodlažní midibusy Ikarus E-91 od firmy Karosa, a. s. s termínem dodání do konce března 2003. Tato 8metrová malokapacitní vozidla budou nasazena do zkušebního provozu na linku vedenou mezi nemocnicemi na území Prahy 2 (Karlovo náměstí - I. P. Pavlova) v rámci mezinárodního projektu TRENDSETTER v podmínkách hl. m. Prahy.

Druhá OVS byla vyhlášena na nákup 40 kloubových autobusů, z toho 20 autobusů v nízkopodlažním provedení.

Termín dodání je pro standardní autobusy červenec 2003 a pro nízkopodlažní autobusy listopad 2003. V době uzávěrky tohoto čísla nebylo ještě výběrové řízení uzavřeno.

Ing. Jiří Pavlíček, technický úsek ředitelství

OBSADITELNOST VLASTNÍMA OČIMA

Bylo to přesně před rokem, kdy jsem se s jedním členem představenstva bavil o obsaditelnosti kloubového autobusu. Vozidlo tehdy absolvovalo svoji první jízdu na území Prahy a dotyčný pán se ptal, kolik lidí takový autobus svezí. Já vyhrkl devadesát, ale on za moment při obhlídce vozu zjistil, že údaje hovoří o stošedesáti, neboť taková čísla byla uvedena na zadní stěně kabiny řidiče.

Neváhal jsem a využil jsem přítomnosti technického náměšťa o. z. Autobusy a zapřel s ním hovor o tom, proč se tak vysoká čísla objevují, když jsou nereálná, jak o tom svědčí moje vlastní zkušenosti z různých průzkumů.

Odpověď byla také logická, ale mne neuspokojila. Při konstrukci vozidla je bráno obsazení osmi cestujícími na metr čtvereční, což je maximální obsaditelnost. To je zcela jistě hezký údaj, ale běžně moc nepoužitelný.

Osm stojících na metru čtverečním, znamená stát se svými spolucestujícími minimálně v objeti. Nevím,

zda právě takto jezdit městskou hromadnou dopravou je cílem všech našich klientů. Někteří „pasažéři“ by to zcela jistě přivítali, ale ti ostatní by raději vyklidili pole. V každé denní či noční době se najde nějaká ta dvojice, která tráví dobu cesty v těsném kontaktu, ale zda je to cílem všech ostatních, si nejsem zcela jist.

Samozřejmě se najdou situace, kdy je člověk rád, že se do dopravního prostředku vůbec dostal a osm stojících na metru čtverečním je překročeno. Například při cestě z nějaké akce, kterou navštívily tisíce lidí, nebo v poslední době při jízdách náhradní tramvajovou dopravou, ale to je jiná kapitola...

Před několika lety byla stanovena, alespoň pro dimenzování linek, obsaditelnost čtyř stojících na metru čtverečním. To už je solidní ukazatel a nabízí jakýsi cestovní komfort. Podle něj se do standardního autobusu mohlo 60 cestujících, do kloubového 90, a tak bych mohl pokračovat.

Je možné, že tyto hodnoty už jsou dávno překonány

a nějaká instituce už vyhlásila jiné. Pokud ne, tak si myslím, že by ve vozidlech měly být udávány hodnoty pro projektování a nikoli maximální.

V této souvislosti mám ještě jeden návrh. Pozvat tak dvě stovky zaměstnanců do Hostivaře a tam zkušebně otestovat praktickou obsaditelnost v současnosti provozovaných vozidel. Z vlastní zkušenosti vím, že šedesát lidí ve standardním nízkopodlažním autobusu, to už je pořádná tlačenička, naopak sedmdesát cestujících v tramvajovém voze, kde jsou pouze jednotlivá sedadla, je poměrně pohodlné cestování.

Možná si někdo řekne, že by to byla zbytečná akce, ale dozvěděl jsem se, že pro výpočet efektivity provozu linky č. 100 je počítána obsaditelnost vozu s přepravou zavazadel 70 cestujících. To si myslím, že realitě příliš neodpovídá.

Co vy na to?

Přeji vám dobrý rozjezd v novém roce a příjemné zimní radovánky.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V lednu 2003 oslavuje 65. narozeniny:

Alois Mejzr – M, služba ochran. systému (22).

V lednu 2003 oslavují 60. narozeniny:

Jiří Beneš – M, technický úsek (29),
Zdeněk Jasenský – M, sl. technolog. zařízení (21),
Jiří Jelen – M, služba technolog. zařízení (13),
Jan Kokrhoun – M, dopravní úsek (30),
Petr Korecký – ED, provozovna měnírny (34),
Jaromír Kovář – M, sl. sděl. a zabezpečovací (30),
Karel Mohl – ED, provozovna opravna tramvají (34)
Karel Müller – A, garáž Dejvice (42),
Antonín Novák – ED, oddělení BOZP (38),
Jan Polanecký – ED, prov. opravna tramvají (42),
Jiří Řehák – ED, provozovna Motol (35),
Viktor Stříž – A, DOZ Hostivař (32),
Rudolf Suchan – A, ekonomický úsek (35),
Bohumil Svoboda – M, sl. technolog. zařízení (30),
Eugen Továra – ED, provozovna Strašnice (38),
Jiří Uhlíř – A, DOZ Hostivař (23),
Jaroslav Vaněček – ED, prov. vrchní stavba (32),
Jiří Vojta – Ř, odb. informační technologie (12),

Antonín Zapletal – M, služba elektrotechnická (29),
Karel Zmeškal – A, dopravní úsek (33).

V lednu 2003 oslavují 50. narozeniny:

Jiří Adamec – ED, provozovna Motol (31),
Pavel Blažek – M, služba elektrotechnická (29),
Daniela Fohlerová – M, sl. sděl. a zabezpečovací (19),
Daniela Fridlová – ED, prov. opravna tramvají (15),
Jiří Hořovský – M, služba ochran. systému (21),
Jiří Kolář – A, garáž Dejvice (31),
Pavel Krois – A, garáž Klíčův (14),
Emil Lerch – ED, provozovna vrchní stavba (12),
Josef Matějovský – A, garáž Kačerov (22),
Ondřej Mojiš – ED, prov. opravna tramvají (31),
Marie Němcová – M, dopravní úsek (13),
Pavel Pekař – M, dopravní úsek (30),
Luboš Pluhař – M, služba sděl. a zabezpečovací (28),
Jitka Pokorná – M, technický úsek (15),
Jana Roteklová – M, technický úsek (25),
Ladislav Rovenský – ED, odbor prov. dispečink (15),
Jaroslav Sedláček – M, technický úsek (28),
Libor Slezáček – ED, provozovna Žižkov (25),

Petr Smija – M, dopravní úsek (19),
Radomír Strouhal – M, služba ochran. systému (26),
Petr Svatoš – M, dopravní úsek (26),
Petr Tománek – A, ekonomický úsek (24),
Zdeněk Tomášek – A, garáž Kačerov (27),
Jaroslav Váchal – A, garáž Klíčův (10),
Helena Vilímková – M, služba staveb a tratí (19),
Ladislav Wait – M, služba technolog. zařízení (21).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Václav Bořánek – A, dopravní úsek (40),
Milan Šimonek – A, garáž Klíčův (12),
Marie Thorovská – A, garáž Klíčův (11).

Do invalidního důchodu odešli:

František Košťál – ED, prov. vrchní stavba (31).
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

16. listopadu nás věku necelých 50 let opustil pan Václav Rezníček – ED, provozovna opravna tramvají, který u DP pracoval 31 let.