

## Zkouška obsazení autobusů

Vzhledem k tomu, že v našem podniku dochází k průběžné obnově vozového parku, jsou do provozu v autobusové síti zařazovány stále nové vozy. Tato vozidla svými parametry rozšiřují řady stávajících typů autobusů. Proto, aby naši pracovníci, kteří se zabývají zařazováním jednotlivých typů autobusů do provozu, znali i přepravní parametry těchto vozidel, byla provedena praktická zkouška obsazenosti všech typů autobusů, které jsou v provozu v celém systému Pražské integrované dopravy (autobusy o. z. Autobusy a dalších dopravců). Garantem zkoušky byl Dopravní podnik a ROPID.

Účelem zkoušky bylo zjištění a praktické ověření počtu cestujících při obsazenosti jednotlivých typů vozidel od používaných kódů 1 až 5, tj. od minimálního obsazení po maximální včetně standardů kvality.

Zkouška byla provedena v pondělí 26. května letošního roku na odstavných plochách hostivařské garáže. Celkem byla zkoušena obsaditelnost u 18 typů autobusů a z toho ještě 6 variant navíc – vozy se sklopnými sedačkami. Zkoušky se zúčastnilo na 200 lidí (pracovníci Dopravního podniku, ROPIDu, studenti a učni SPŠ, SOU a U, a. s. zřízeného Dopravním podnikem, studenti Fakulty dopravní ČVUT a hosté).

Scénář průběhu zkoušky byl připraven následovně:

- u každých dveří autobusu stál určený pracovník, který zajišťoval nástup postupně v počtu osob od stupně 1 až po maximální zatížení,
- hodnotící komise posoudila hodnoty jednotlivých stupňů obsazenosti (bude sloužit jako podklad pro vyhodnocení),
- byla provedena fotodokumentace jednotlivých stupňů obsazenosti.

Ještě před provedením této praktické zkoušky změřili pracovníci o. z. Autobusy podlahovou plochu k stání u všech měřených typů autobusů, aby byly k dispozici všechny potřebné hodnoty k výpočtu dalších používaných parametrů.



Výsledky zkoušky budou vyhodnoceny a budou sloužit pro vnitřní potřeby Dopravního podniku a ROPIDu.

Akce si vyžádala celou řadu organizačních opatření (zajištění autobusů, odstavné plochy, seřazení autobusů, zdravotnickou službu, hasičskou pohotovost, stany proti dešti, mobilní WC, občerstvení, svoz a odvoz účastníků). Lze konstatovat, že zkouška proběhla podle předem připraveného scénáře a splnila svůj účel.

Závěrem bychom chtěli poděkovat pracovníkům, kteří se podstatnou měrou podíleli na přípravě a realizaci této zkoušky:

- za o. z. Autobusy: pánové Holeyšovský, Fara, Turek, Pýcha, Vlk, Volek, Brož, Kukla a Mamula,
- za SPŠ, SOU a U, a. s.: pedagogický dozor pod vedením paní Vrbové,
- za hasiče: Ing. Wovesný,
- za zdravotnickou službu: paní Jirsová.

Ing. Jan Májek, vedoucí oddělení dopravních průzkumů

Foto: Petr Malík



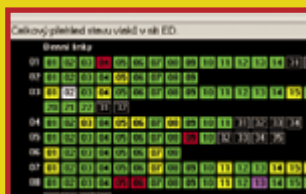
**Svoboda sebral Řepím individuální prvenství**

6 a 7



**Stručný výtah ze zprávy Komise pro prošetření příčin zaplavení metra**

10 a 11



**Informace a kontrola provozu tramvají se stále zlepšují**

14



**Tramvajový provoz v Lipsku**

16 a 17

Mezi zajímavé kapitoly v historii pražské tramvajové dopravy patří přeprava těžkých zařízení rozvodných a transformačních stanic. Dnes, kdy jsou k dispozici těžké nákladní automobily schopné snadno přepravit těžké předměty kamkoliv, nedělá doprava potíže. Byly ovšem doby, kdy především přeprava transformátorů nebyla jednoduchou záležitostí. O nejstarším období se zatím nepodařilo nalézt žádné informace. V počátku provozu pražských elektrických drah byla k dispozici poněkud jiná technika a podle útržkovitých poznatků se některé stroje podružných elektrických stanic na místo přepravovaly po částech a montovaly se až na místě svého budoucího působení. K přepravě pravděpodobně sloužily jen koňské potahy. Většina vybavení měřičů a elektrárn pocházela od pražských výrobců (počítáme v to i tehdejší pražská předměstí). Holešovická elektrárna, která byla od roku 1900 hlavním výrobcem elektřiny pro pohon elektrických drah, byla kromě toho napojena také na železniční síť, takže některé stroje bylo do ní možné dopravit od výrobce touto cestou.

Zcela nová situace nastala na přelomu druhé a třetí dekády dvacátého století, kdy se zřizovaly dvě první větší nové rozvodny a transformovny 22/3 kV, které měly výrazně zlepšit dodávky elektřiny ve vnitřním městě. Do té doby se v Praze používaly v primární elektrické síti pouze rozvody 3 kV. Nové transformátory byly velmi těžké a jejich přeprava na místo určení byla předmětem velkých příprav.

Už v průběhu první světové války, v roce 1917, jednaly Elektrické podniky s firmou Kolben a spol. o možnostech přepravy transformátorů po tramvajových kolejích. Jako první měl být přepraven transformátor o váze 18 tun z Kolbenovy továrny do rozvodny na náměstí Republiky. Rozvodna byla zřízena jako provizorium, a proto není divu, že stála doslova uprostřed náměstí. Elektrické podniky rozhodly, že podél nakládací rampy bude trvale položeno 15 metrů žlábkové koleje, která bude v případě potřeby napojována povrchovým provizoriem na manipulační koleje před kostelem sv. Josefa. V technické zprávě se udává, že transformátor bude „na příslušných vozíčkách ... až ku transformační stanici dopravován pouze ruční silou pomocí

## Transformátory na kolejích

oddělení EP o povolení přepravy, ale nestalo se tak. Dne 27. září 1919 se uskutečnila i přeprava druhého transformátoru o váze 24 tun. K poškození traťového svršku nedošlo. Teprve z října 1919 pochází zápis, z něhož vyplývá, že jeden odpovědný pracovník EP byl včas pověřen, aby Kolbenova továrna uzpůsobila vůz pro provoz na pražských kolejích a o převozech věděla i dopravní kancelář (tj. dnešními slovy dispečink). Přesto se stalo, že se v prosinci uskutečnil převoz rotoru generátoru bez předchozího souhlasu pověřených orgánů EP.

Prokazatelně doložena je doprava transformátorů na náměstí Republiky v noci z 10. na 11. května 1920 a také během následující noci. Dopravoval se vždy jeden transformátor, v obou případech po skončení pravidelného provozu. Jako tažné vozidlo byl v prvním případě použit nákladní automobil, „který byl ve spádech a obloucích podporován motorovým vozem“. Druhou noc se použil pro převoz už jen tramvajový motorový vůz.

V roce 1920 se uskutečnila přeprava transformátoru do další provizorní rozvodny, tzv. Strakovky, která byla postavena u Klárova proti Strakově akademii na křižovatce s dnešní ulicí U Bruských kasáren. Také zde byla trvale u rampy položena žlábková kolej, která se podle potřeby napojovala povrchovým obloukem.

Neopominutelnou podmínkou k přepravě transformátorů bylo prozkoumání statiky mostů, které byly na trase. Kromě vltavských mostů se jednalo především o most přes Rokytku. Občasné přepravy transformátorů o váze kolem 25 tun celkem vyhovoval, ale k převozům zařízení těžších než 30 tun se už doporučovalo, aby byl pod koleje podpěpen.

Při schvalování vlečného vozu pro přepravu transformátorů, který patřil Elektrickým podnikům (nikoliv však Elektrickým drahám, ale elektrárenskému odboru) se už pamatovalo na obecné náležitosti přepravy. Bylo možné jezdit po všech mostech s výjimkou Štefánikova.

V dalších letech se připravovala výstavba dalších velkých transformačních stanic 22/3 kV – v Libni, v Sokolské ulici a na Vinohradech. Také v těchto případech se počítalo s převozem těžkých zařízení po kolejích elektrických drah. Nejdříve se odehrála přeprava z elektrárny do Libně (3. března 1922). U nové rozvodny, jejíž součástí se stala také měřična, byla také položena trvale žlábková kolej a také příjezdová kolej dnešní ulicí Kurta Konráda. Na trať byla kolej z počátku napojena povrchovým obloukem, později trvalou výhybkou.

V dalších letech se běžně přepravovaly celé transformátory a usměrňovače, případně jen těžké části některých strojů, například rotory turbogenerátorů.

Protože časem původní vůz nestačil přepravě některých elektrárenských výrobků, objednaly Elektrické podniky u Škodových závodů v Plzni nový vůz, který umožňoval přepravu zařízení až do váhy 40 tun. Škodový vůz dodaly 5. října 1926 s několikaměsíčním zpožděním. S ohledem na stav kolejového svršku nemohl být vyzkoušen v Plzni, ale až v Praze. Stalo se tak 18. prosince 1926 při přepravě transformátoru o váze 36 tun z holešovické elektrárny do transformovny a rozvodny v Nitranské ulici na Vinohradech.

Stalo se samozřejmostí, že u některých rozvodů a měřičů se už při projektování počítalo s dopravou zařízení po kolejích a stavěly se potřebné kolejové odbočky, někdy napojené na kolejovou síť i trvale.

Každá přeprava transformátoru, usměrňovače a podobného zařízení, se pečlivě pojišťovala. Například v dubnu 1934 se přepravoval transformátor 3/22 kV v hodnotě 600 000 korun, který byl pojištěn částkou 960 korun (bez poplatků a kolků) pro přepravu z montovny v holešovické elektrárně do strojovny tamtéž, tedy pro jízdu po neveřejném pozemku na vzdálenost pouhých 300 metrů.

Z roku 1941 existuje zmínka, že při přepravě transformátoru z Beethovenovy ulice (dnešní Opletalova) byl použit nákladní automobil systému Martin, tj. návěs. Ze stejné doby pochází zmínka, že elektrárenský odbor má k dispozici „malý dopravní vůz, jehož ložná výška je 1000 mm nad kolejí. Tento vůz slouží nyní jen pro dopravu menších transformátorů do stanic, kde nejsou položeny koleje el. drah.“ Zda se jedná o kolejové vozidlo (či starší vůz), přepravované na místě určení po povrchových kolejích, se zatím nepodařilo zjistit.

Poslední prokazatelné přepravy transformátorů se uskutečnily v roce 1949, ale zřejmě probíhaly až do počátku 50. let, kdy byly postupně všechny kolejové přípojky odpojeny. Některé z nich, například u měřičny Zelená liška, byly statisticky vykazovány ještě v roce 1960.

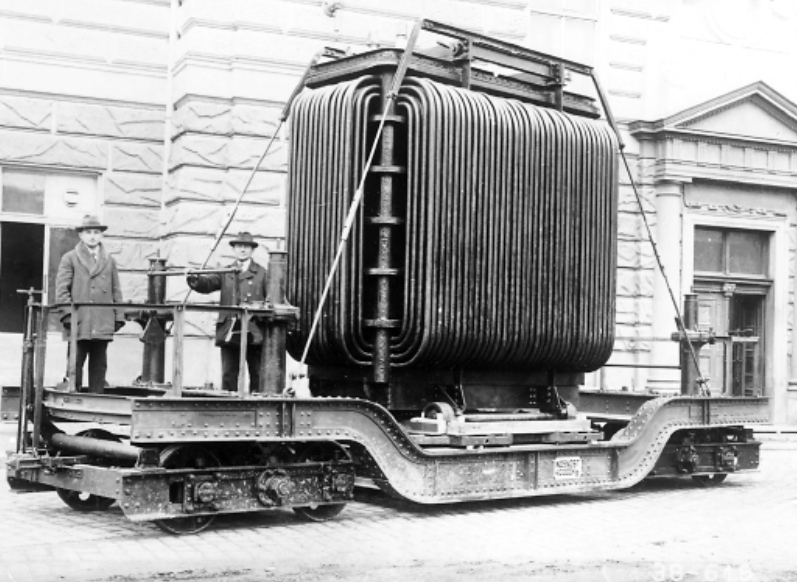
Odbočné koleje, které byly výslovně postaveny pro přepravu transformátorů, byly u následujících elektrárenských objektů (TR = transformovna a rozvodna; M = měřična): TR náměstí Republiky, TR Klárov („Strakovka“), TR a M Libeň (Teslova I), TR a M Sokolská, TR Nitranská, TR a M Strašnice (ve vozovně), TR Jeruzalémská (Edisonova transformační stanice), TR a M Zelená liška, TR a M Klárov (Zengrova transformační stanice), TR Nusle (Palouček; jen z povrchových kolejí), TR a M Břevnov, TR a M Vychovatelna. Pro přepravu transformátorů bylo zřízeno kolejové propojení do areálu Kolbenovy továrny ve Vysočanech a především rozsáhlé kolejiště v areálu holešovické elektrárny, které bylo podle potřeby několikrát upravováno a sloužilo až do první poloviny padesátých let. Koleje u měřičny Holešovice a Borislavka byly v prvé řadě stavěny pro kolejovou ambulantní měřičnu. Je však možné,



Zejména ve starším období se při přepravě těžkých zařízení v areálu elektrárny používaly různé trámy a válečky.

pák“. V sobotu 13. prosince byla konána s prázdným vozíkem zkouška nově položené koleje, při které bylo konstatováno, že „je sice rozdíl mezi výškou vozíku a výškou vjezdu do transf. stanice, bylo však poukazováno, že kolej je položena v měkkém spodku, takže se o ten výškový rozdíl sesedne.“

Ještě před tím, než byl vůz EP pro přepravu transformátorů schválen, uskutečnilo se už 25. září 1919, bez řádného souhlasu Elektrických podniků, stěhování transformátoru po tramvajových kolejích z Kolbenovy továrny do holešovické elektrárny. Transformátor o váze 17 tun byl převážen na voze, který patřil továrně, nikoliv Elektrickým podnikům. Dílny vrchní stavby si stěžovaly, že vůz měl široké nákolky, které nebyly vhodné pro kolejnice používané pražskými tramvajemi. Protože Kolbenka připravovala další převozy ještě těžších transformátorů (22 tun a dokonce 34 tun), vyvolala akce továrny u vedení Elektrických podniků jistý zmatek a dlouho se zjišťovalo, kdo dal k přepravě souhlas. Pomineme-li skutečnost, že po tramvajových kolejích jel vůz (zřejmě tažený koňmi nebo automobilem), který nebyl schválen ministerstvem k provozu po pražských kolejích, byla na místě obava z poškození kolejnic a vzhledem k váze nákladu i vrchní stavby vůbec. Už v srpnu 1919 se sice konalo předběžné jednání o případných převozech mezi zástupci Kolbenovy továrny a EP, kdy zástupce Kolbenky upozornil, že vůz konstruovaný dílnami EP pro dopravu transformátorů nestačí, a proto si továrna pořídila vůz vlastní. Po prohlédnutí továrního vozu se očekávalo, že firma ještě formálně požádá dráhové a dopravní



Hlubinný vůz pro přepravu transformátorů úspěšně sloužil Elektrickým podnikům od roku 1926 až do poloviny padesátých let.

že je bylo možné použít alespoň částečně i pro přepravu jiných zařízení.

Zůstává otázkou přeprava zařízení do, respektive z některých měniren, vzdálenějších od kolejové sítě, kde nejsou k dispozici žádné poznatky o kolejových přípojkách. Mezi takové patří například jedna z nejstarších pražských měniren, která svého času existovala v dnešní ulici U Lužického semináře č. 111 (rušená v roce 1932), rušená mě-

nírný v Kunerlově zahradě na Karlově (v roce 1924), obsluha měnírny ve smíchovské elektrárně (zřízené 1922) či na žižkovském Kostnickém náměstí. Ale například ani u mladší měnírny v Bělehradské ulici, která leží v těsné blízkosti tramvajových kolejí (a stavěné v době, kdy například na Vychovatelně se zřizovala kolej), neexistují poznatky o používání tramvají. Ve všech případech se jedná o období naprosto samozřejmě přepravy takových předmětů po tramvajových kolejích a používání povrchových kolejí. Je velmi pravděpodobné, že o zřízení jednorázových provizorních kolejí, které neměly žádný vliv na pravidelný provoz, se obvykle nevedla žádná úřední jednání. Přesto v uvedených případech zatím neexistuje jediný poznatek o tom, že by se při obsluze těchto měniren zřizovala kolej. Přitom z mladší doby je nepřímým doloženo zřizování takových kolejových provizorií „pro jednu noc“. Například v roce 1941 byl u Pražské městské pojišťovny pojištěn transformátor 22/3 kV o výkonu 2500 kVA pro přepravu po kolejích elektrických drah do transformační stanice v bývalé karlínské elektrárně. Vjezd do tohoto objektu je z Pernerovy ulice a nejkratší trasa k tramvajové trati vedla ulicí Kollárovou a měřila přibližně 500 metrů. Ví se, že „transformátor dopraven bez závady na místo určení a uložen v kobce dne 13. března 1941.“ Bohužel neexistuje už objednávka na přepravu, ani vyúčtování, z něhož by bylo patrné zřízení provizorní koleje. Je možné jak položení tak dlouhé „tratě“, stejně jako náročnější postupné stěhování povrchových kolejnic. Je to podobný případ jako v roce 1955, kdy byla stěhována kolejová ambulantská měnírna do Charvátovy ulice. Nepodařilo se nalézt žádný záznam, jak a kudy se měnírna dostala na místo svého působiště. Je znám jen údaj, že k tomu účelu bylo na jejím stanovišti položeno 12 metrů žlábkové koleje. Tažení po dlažbě je velmi nepravděpodobné. Jestli se měnírna přetahovala z Jungmannova náměstí anebo ze Spálené Purkyňovou ulicí, to se zatím neví. Jak je vidět, v historii pražských tramvají je stále co objevovat.

Mgr. Pavel Fojtík  
Foto: sbírka autora

## Zajímavá čísla z pražské dopravy za rok 2002

Ani letos nezůstanete ochuzeni o souhrn zajímavých informací, jež pravidelně vybíráme z aktuálního vydání dopravní ročenky Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha). Ročenka nabízí souhrnný pohled na pražské dopravní dění v uplynulém roce, snaží se statisticky zachytit veškeré dopravní aktivity na území české metropole (nejen dopravu automobilovou a veřejnou, ale i cyklistickou, pěší, železniční a taktéž letecký a lodní provoz) a sleduje jejich vývoj v delších časových horizontech.

Rok 2002 znamenal pro dopravu v Praze potvrzení některých zásadních dlouhodobých trendů. Nadále například platí, že motorových vozidel (především osobních automobilů) registrovaných na území hlavního města každým rokem přibývá a stále také stoupá intenzita automobilového provozu na městských komunikacích. Nárůst počtu motorových vozidel není sice již nikterak dramatický (na rozdíl od první poloviny devadesátých let 20. století) – v loňském roce jich v Praze přibýlo asi 14 tisíc – přesto je s podivem, že ve městě s jedním z nejvyšších stupňů motorizace a automobilizace v Evropě stále ještě existuje poptávka po dalších vozech, vezmeme-li navíc v potaz skutečnost, že celorepublikově počty registrovaných motorových vozidel respektive osobních automobilů spíše stagnují a lehce klesají. Zvyšující se počty vozidel se odrážejí i na zvýšené intenzitě automobilového provozu, na niž se podílí také stále vyšší počet motoristů směřujících do Prahy z jejího okolí. Pro posledních několik let je přitom charakteristické, že intenzita provozu již neroste v centru města (v roce 2002 byla stejná jako v roce předchozím), ale výhradně mimo ně (na tzv. vnějším kordonu). Podle ÚDI Praha vytvořil explozivní nárůst automobilové dopravy v Praze za posledních deset let kvalitativně zcela novou situaci:

- Přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter.
- Stále častěji dochází k dopravním zácpám nejen v centru města, ale na celé řadě dalších míst včetně nejkapacitnějších komunikací (Barrandovský most, Jižní spojka).
- Postupně se snižuje rozdíl mezi špičkami a sedlovými obdobími.
- Zároveň se prodlužuje doba dne, kdy je kapacita rozhodujících křižovatek vyčerpána, a tak jsou dopravní zácpy stále četnější, rozsáhlejší a déle trvající.
- V podmínkách přetížené komunikační sítě v celých oblastech se automobilová doprava chová obdobně jako kapalina pod tlakem: vozidla využívají každé časové i prostorové skuliny v komunikační síti,

pohyby a chování dopravního proudu jsou značně nestabilní a výrazně kolísají v závislosti na okamžitém vývoji situace.

Zajímavým způsobem se vyvíjí oblast nehodovosti. Podle jednoduché úvahy by měla mezi intenzitou automobilového provozu a počtem dopravních nehod panovat přímá úměra: čím hustší je provoz, tím větší musí přece být i riziko střetu. Ukazuje se však, že tomu tak docela není. Ačkoli intenzita automobilového provozu v Praze skutečně rok od roku roste, ve

provozu, parkování (garáže, P+R, K+R), dopravní infrastruktura a financování dopravy a dopravních staveb. Seznamuje také čtenáře s projekty Evropské unie, na jejichž řešení se hlavní město Praha a jeho organizace v uplynulém roce podílely. Důležitou úlohu při realizaci většiny z těchto projektů (MOST, PRISMATICA, TRENDSETTER) hraje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Určitě se vyplatí navštívit webové stránky [www.udipraha.cz](http://www.udipraha.cz). Naleznete tu nejen ročenku dopravy v elek-



Foto: Petr Malík

tronické verzi, ale také sborníky příspěvků z mezinárodních setkání dopravních odborníků a řadu dalších zajímavých a poučných materiálů.

značně negativním vývoji nehodovosti nastal v roce 1999 zlom a v posledních třech letech počet nehod poklesnul. Stinnou stránkou roku 2002 byl výrazný nárůst počtu smrtelných zranění ve srovnání s rokem předcházejícím (o 22 %).

Velký vzestup zaznamenala v posledních deseti letech letecká doprava na mezinárodním letišti Praha-Ruzyně. Tento trend pokračoval – navzdory srpnovým povodním a následným obavám z nezájmu turistů o Českou republiku – i v uplynulém roce. Zatímco v roce 1991 bylo v hlavním pražském leteckém přístavu odbaveno půldruhého milionu cestujících, loni jich bylo již více než šest a čtvrt milionu; výrazně stoupá také letecká přeprava nákladů. Povodně naopak velmi drasticky postihly bilanci pražské lodní dopravy.

Dopravní ročenka ÚDI Praha nabízí dále řadu zajímavých údajů o cyklistické dopravě (výsledky anketního průzkumu cyklistické dopravy v Praze naleznete na internetových stránkách ÚDI Praha), pěším

tronické verzi, ale také sborníky příspěvků z mezinárodních setkání dopravních odborníků a řadu dalších zajímavých a poučných materiálů.

## Stávka byla nezákonná

Městský soud v Praze na svém jednání ve čtvrtek 26. června projednal žalobu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na odborovou organizaci Federace řidičů tramvají o nezákonnosti stávky v pondělí 3. února letošního roku.

Soud rozhodl ve prospěch Dopravního podniku a stávku označil za nezákonnou. Proti rozsudku je možné podat odvolání.

Druhé březnové úterý letošního roku přineslo změny ve složení představenstva a dozorčí rady naší společnosti. O tomto faktu jsme vás na stránkách podnikového měsíčníku informovali již v dubnovém čísle, ale nyní vám „nováčky“ představenstva a dozorčí rady představíme blíže.

Představenstvo pracuje od 11. března letošního roku ve složení Milan Houfek (předseda), Petr Hulinský (místopředseda), Radovan Šteiner (místopředseda), Petr Hána, Jan Heroudek, Tomáš Jílek, Karel Matouš, Václav Pomazal a Vladimír Řihák.

## Ing. Jan Heroudek



se narodil 3. listopadu 1955. Absolvoval Fakultu stavební ČVUT, obor konstrukce a dopravní stavby se zaměřením na silniční a městské dopravní inženýrství. Po základní vojenské službě vykonával funkci stavbyvedoucího u Staveb silnic a železnic (SSŽ), následně působil ve funkci technického dozoru u staveb zajišťovaných Inženýringem dopravních staveb. Od roku 1993 pracuje v Odboru dopravy pražského Magistrátu.

V představenstvu by chtěl Jan Heroudek prosadit spolupráci se všemi kompetentními a zainteresovanými firmami a organizacemi v oblasti uplatňování maximální preference povrchové MHD jako vyváženého systému.

## Ing. Tomáš Jílek



se narodil 4. listopadu 1952. Také absolvoval Fakultu stavební ČVUT, obor konstrukce a dopravní stavby. Po vysoké škole působil v roli stavbyvedoucího a od roku 1978 pracuje v Dopravním podniku hl. m. Prahy v různých funkcích, v současnosti je technickým ředitelem.

Ke svému působení v představenstvu sdělil redakci následující. „I když jsem již dříve investiční problematiku, investiční plán i významné investiční akce v představenstvu projednával, nyní je pro mě důležitá možnost ještě účinněji zasahovat do koordinace využívání a čerpání dostupných investičních prostředků. Věřím, že tak mohu přispět k dalšímu zefektivnění investiční činnosti.“

Rád bych také využil pozici člena představenstva k tomu, abych se aktivně zúčastnil postupné racionalizace organizační struktury společnosti nebo lépe řečeno zefektivnění organizace práce, řídicích vazeb, informačních toků a pracovních vztahů (jak ve vertikální, tak horizontální sféře). Jsem přesvědčen, že vždy existuje možnost činnosti ve všech oblastech působnosti zlepšovat a chci vytvářet tlak, aby snaha o toto zlepšení byla jedním ze základních atributů práce na všech úrovních.“

# Noví členové představenstva a dozorčí rady

## Ing. Karel Matouš



se narodil 15. března 1939. Vystudoval Strojní fakultu ČVUT v Praze, specializaci na obráběcí a tvářecí stroje. Pracoval především ve strojírenských firmách v různých funkcích počínaje konstruktérem a vedoucím oddělení a stavbyvedoucím konče. V předchozích dvou volebních obdobích byl zastupitelem v Praze 4 a v současné době je členem Zastupitelstva hl. m. Prahy.

Na adresu Dopravního podniku má Karel Matouš jen slova uznání. „Vzhledem ke svým zkušenostem z průmyslu jsem uvítal možnost ucházet se o členství v představenstvu Dopravního podniku, který považuji za špičkový podnik ve svém oboru, tj. oblasti služeb. Podnik má velice kvalitní management, což se projevilo i při zvládnutí situací v loňských katastrofických podmínkách. I když v souvislosti s povodněmi slyšíme na adresu Dopravního podniku různé nelichotivé, rádo by kritické připomínky, při bližším zjištění vidíme, že autory těchto kritik jsou lidé, kteří nevědí, o čem mluví a chtějí za každou cenu prosadit své ego.“

V představenstvu by rád prosadil následující: „Vše, co bude ve prospěch akciové společnosti, rád bych využil své zkušenosti při rozvoji celého Dopravního podniku, jak v oblasti investic, strojového parku a i při dalším zkvalitňování služeb Dopravním podnikem poskytovatých.“

## Ing. Vladimír Řihák



se narodil 3. ledna 1962. Absolvoval Stavební fakultu ČVUT, obor vodo hospodářských staveb. Od roku 1997 je autorizovaným inženýrem pro pozemní stavby a v současnosti je starostou městské části Praha 9 a členem Zastupitelstva hl. m. Prahy.

Vladimír Řihák by chtěl v nové funkci více zapojit do pražského dopravního systému železnici, spolupracovat s Českými drahami a maximálně využít tratě Českých drah pro dopravu městskou a hlavně příměstskou. Dalším cílem nového člena představenstva je snažit se oslovit širokou veřejnost, a to nejen pražskou, aby více využívala městskou hromadnou dopravu, a tím se omezila automobilová doprava ve městě.

Dozorčí rada pracuje od 11. března v následujícím složení: Martin Hejl (předseda), Jiří Šindelář (místopředseda, zástupce zaměstnanců), Rudolf Blažek, Jiří

Čada (zástupce zaměstnanců), Jiří Kaňák, Petr Moos, Jiří Paroubek, Václav Procházka (zástupce zaměstnanců) a Petr Zajíček.

## Ing. Jiří Kaňák



se narodil 16. května 1966. Po vystudování zahraničního obchodu na pražské Vysoké škole ekonomické nastoupil v roce 1991 na ministerstvo privatizace jako referent. Posléze převzal odpovědnost za implementaci programu Phare financovaného Evropskou unií a stal se ředitelem jedné z jeho částí zaměřené na privatizaci a restrukturalizaci hospodářství. V roce 1994 založil spolu se svými kolegy z vysoké školy společnost Conseq Finance věnující se obchodování s cennými papíry. Během několika let se stala tato firma jedním z nejvýznamnějších účastníků tuzemského kapitálového trhu.

Jiří Kaňák byl v roce 1998 zvolen členem Zastupitelstva hl. m. Prahy, kde se věnoval zejména ekonomickým otázkám a finančním projektům. Aktivně se účastnil prodeje První městské banky, společností Ren-car, Pragonet i balíku akcií energetických společností. Spolupracoval na emisi druhých a třetích pražských bondů, koncepci financování města, působil jako předseda hospodářského, člen finančního a místopředseda kontrolního výboru zastupitelstva. Je členem představenstva společnosti ČSA. V problematice Dopravního podniku není nováčkem, od roku 1999 do roku 2003 byl členem představenstva.

## Prof. Ing. Petr Moos, CSc.



se narodil 3. února 1946. V současné době je proděkanem pro vědu a výzkum na Dopravní fakultě ČVUT v Praze, kde je zároveň vedoucím katedry informatiky a telekomunikací. Od roku 2002 je členem Zastupitelstva hl. m. Prahy.

Petr Moos je odborníkem v oblasti síťových odvětví. Působil jako děkan fakulty dopravní v letech 1993 až 1999 a současně spolupracoval s podniky a institucemi v oblasti infrastruktury (doprava, telekomunikace, energetika). Působil jako ministr dopravy ve vládě J. Tošovského, byl konzultantem Konsorcia pro telekomunikace a elektroniku (TEC) pro střední a východní Evropu zřízeného vládou USA. Několik let působil ve funkci předsedy představenstva Asociace provozovatelů kabelových televizí telekomunikačních sítí. Působil jako poradce ministra dopravy a spojů a v současnosti spolupracuje na projektech souvisejících s rozvojem síťových odvětví v prostředí postupné deregulace a rostoucí konkurence. V současnosti je externím poradcem předsedy vlády ČR a členem poradního sboru předsedy Českého telekomunikačního úřadu.

-bda-

# Další roky v dozorčí radě

Již od 17. března 1997 zastupuje v dozorčí radě zájmy zaměstnanců pan ing. Václav Procházka, vedoucí zaměstnaneckého odboru v o. z. Elektrické dráhy. 11. dubna 2001 byl zvolen opakovaně na další čtyřleté volební období. A protože z této doby uplynula polovina, položili jsme mu několik otázek.

**DP-K Pane inženýre, naposledy jsme si spolu povídali pro DP-KONTAKT po vašem prvním zvolení do dozorčí rady. Můžete stručně rekapitulovat uplynulých šest let?**

To nebude tak složité. Již tenkrát jsem zmínil svoji představu o práci v dozorčí radě. Ta se naplnila a já působil v souladu se zákonem v devítičlenném orgánu, ve kterém mají zástupci zaměstnanců tři místa. Předpokládám, že moje opakované zvolení před dvěma roky bylo potvrzením správnosti mého počínání, které spočívá v nutnosti formulovat stanoviska k projednávaným materiálům tak, aby rozhodování dozorčí rady bylo nejen v souladu se zákonem a v zájmu zakladatele, ale i objektivní a racionální z pohledu zaměstnanců Dopravního podniku. A také se potvrdilo moje tehdejší přesvědčení, že volený zástupce v dozorčí radě musí být všestranně informovaný a v určité oblasti svojí činnosti i vysoce kvalifikovaný.

**DP-K V čem vlastně spočívá činnost dozorčí rady?**

To se dá rozdělit do dvou částí. Jednak se při pravidelných i mimořádných zasedáních zabýváme neměnnými oblastmi naší činnosti, mezi které můžeme počítat například průběžné sledování hospodaření společnosti, kontrolu plnění přijatých závěrů, projednávání materiálů z představenstva společnosti, účast v hodnotitelských komisích pro posuzování nabídek zhotovitelů nebo operativní projednávání závažných problémů společnosti, za druhé pak neopakovatelnými věcmi jako je například vyhodnocení efektivnosti právních služeb,

zajišťování dodávek nových vozů metra a rekonstruovaných tramvajů či průběžné sledování postupu výstavby IV. provozního úseku metra a tramvajové trati z Hlubočep na Barrandov. Nelze nezmínit ani projednávání výročních zpráv společností s majetkovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy (tzv. dceřiných společností – pozn. redakce) a jejich pravidelné hodnocení.

**DP-K Ted si vás dovolím přerušit. Chápu, že činnost dozorčí rady je obsáhlá a její popis pokračuje možnosti tohoto článku. Mohl byste se proto zaměřit na její činnost, řekněme v uplynulém roce?**

V roce 2002 jsme pracovali převážně rutinním způsobem, sledovali jsme průběžně hospodaření akciové společnosti a projednávali čtvrtletní výsledky hospodaření a kalkulaci nákladů MHD; výsledky byly hodnoceny jako dobré. Pak však přišly ničivé povodně. Poprázdninový provoz byl zabezpečován s nasazením veškeré kapacity, což se promítlo do výsledků ve 3. a 4. čtvrtletí. S maximální možnou intenzitou probíhaly veškeré práce, jejichž cílem bylo odstranění povodňových škod a obnova provozu metra, tramvajových tratí i napájecího systému Elektrických drah. Dozorčí rada se popovodňovému stavu věnovala a doporučila představenstvu společnosti přijetí několika opatření. Postup prací při obnově byl sledován; na každém zasedání byly projednávány písemné i ústní informace od představenstva společnosti, generálního ředitele, odborných ředitelů i ředitelů odštěpných závodů. Na úspěšný postup obnovovacích prací úzce



navazovala i otázka potřebných finančních nákladů a možnosti jejich pokrytí. Proto dozorčí rada sledovala i problematiku obstarání zdrojů pro financování nákladů včetně pojistného plnění a jmenovala svoje členy do zvláštní komise, věnující se této problematice. A tak bych mohl pokračovat dále – třeba modifikací smluvních finančních podmínek, sledováním dopadů růstu cen energií, zejména ropy, do nákladů společnosti, uzavřením výběrového řízení na kamerový systém, šetřením postupu nakupování náhradních dílů, až třeba po projednání velké dopravní nehody v Modřanech. Samostatnou činností je pak organizování výběrových řízení, kdy byly sestavovány komise pro posouzení a hodnocení nabídek od možných zhotovitelů příslušné

investiční akce nebo dodávky.

**DP-K Než vám poděkuji za rozhovor, požádám vás ještě o váš profesní pohled personalisty na dění v dozorčí radě?**

Moje profese vedoucího zaměstnaneckého odboru v o. z. Elektrické dráhy se do činnosti dozorčí rady pochopitelně promítá, protože mzdovému vývoji a uzavírání Kolektivních smluv je věnována trvalá pozornost nejen tímto orgánem. Přes všechny problémy se zatím daří udržet sociální smír, který je základem dobrého fungování každé velké firmy. Každoroční kolektivní vyjednávání je určitou „zatežkávací zkouškou“, která odráží vývoj v myšlené společnosti a jejich zaměstnanců. Zatím se nám podařilo v ní vždy obstát, přestože mnohokrát nebyl k optimismu sebemenší důvod a některé fáze jednání byly více než dramatické. Do budoucna se zcela jistě mnohé v této oblasti změní – za „první vlašťovku“ můžeme považovat zřízení funkce personálního ředitele. -zjs-

# Představenstvo projednalo

Měsíc od uzávěrky červnového čísla přinesl jedno zasedání představenstva naší společnosti, a to v pondělí 9. června, a na programu následující body:

**Majetkoprávní zajištění stavby metra „trasa IV. C2 Ládví – Letňany“.** Představenstvo schválilo uzavření podnájemní smlouvy na pozemky, na kterých bude zřízena startovací jáma raženého tunelu pro trať IV. C2.

**Informace o vývoji finančních zdrojů na krytí plánu investic pro rok 2003.** Členové představenstva byli informováni o vývoji zajišťování financování do-

posud finančně nevykrytých akcí zařazených do plánu investic na rok 2003.

**Návrh materiálu do Rady a Zastupitelstva hl. m. Prahy – Žádosti o dotaci na akci „Zajištění protipovodňových opatření u stanic metra“.** Představenstvo vzalo na vědomí návrh materiálu – žádosti o dotaci na zajištění protipovodňových opatření u stanic metra, který bude předložen v nejbližší době na jednání Rady, respektive Zastupitelstva HMP.

**Zpráva o odkoupení informačního a bezpečnostního systému v metru.** Představenstvo bylo in-

formováno o dosavadním vývoji jednání o odkoupení stávajícího informačního a bezpečnostního systému v metru.

**Informace o zpracování komplexní analýzy situace Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.** Členům představenstva byly předloženy závěry komplexní analýzy Dopravního podniku. Představenstvo vyjádřilo souhlas s předloženými doporučeními a uložilo generálnímu řediteli rozpracovat předložené závěry do konkrétní podoby tak, aby první organizační opatření mohla být realizována již k 1. lednu 2004.

**Rozbor nehodovosti.** Členům představenstva byl předložen rozbor nehodovosti za měsíce duben a květen 2003. -red-

# Evropské setkání mládeže v Praze

Ve dnech 3. až 9. srpna letošního roku proběhne v Praze Evropské setkání mládeže, které organizuje Evropská Aliance YMCA společně s norskou AMCA a sdružením YMCA TEAM z ČR. Je několik důvodů, které vedly organizátory k uskutečnění této akce. Jedním z nich je oslava 30 let vzniku Evropské Aliance YMCA, která sdružuje národní YMCA téměř 40 evropských zemí. Ta po pádu železné opony přemístila své sídlo do Prahy, aby tak mohla lépe napomáhat rozvoji nových YMCA obnovujících svoji činnost v zemích střední a východní Evropy a státech bývalého Sovětského Svazu. Druhým, významnějším důvodem je umožnit po několika letech demokratického vývoje v této části našeho kontinentu setkání mladých lidí z rozvinutých organizací na západě s těmi, jejichž zkušenost s občanskou společností není zdaleka tak hluboká. Setkání se zúčastní členové a příznivci YMCA nejen ze zemí Evropy, ale přijedou i hosté z jiných kontinentů. Předpokládaný počet účastníků je 8 000, k dnešnímu dni je již více jak 6 000 potvrzených registrací.



Doprava účastníků při příjezdu do Prahy na Letnou, kde proběhne centrální registrace, rozvoz na koleje a stejně tak doprava při odjezdu z Prahy bude zajišťována Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností, v průběhu festivalu budou účastníci využívat služeb městské hromadné dopravy.

Záštitu nad festivalem převzal primátor Prahy Pavel Bém, ministryně školství, mládeže a tělovýchovy Petra Buzková, ministr informatiky Vladimír Mlynář, ministr zahraničních věcí Cyril Svoboda a ministr vnitra Stanislav Gross.

Místa konání akcí a přepravy:

**Letenská pláň** – vesnička YMCA – celotýdenní kulturní program,

**letišť, nádraží** – přílety a příjezdy, odlety a odjezdy účastníků akce,

**Staroměstské náměstí** – kulturní program pro veřejnost – odpoledne, večer,

**Kampa** – kulturní program pro veřejnost – odpoledne, večer,

**Parlament ČR** – jednání Evropského parlamentu mládeže 8. srpna.

Pro přípravu a zajištění dopravy byla ustanovena pracovní skupina zaměstnanců dopravních úseků ředitelství a o. z. Autobusy a Elektrické dráhy, neboť na dopravě účastníků setkání se budou podílet autobusy i tramvaje.

Podle současných předpokladů bude o. z. Autobusy zajišťovat dopravu až 50 autobusy, a to ve dnech 3. a 9. srpna. V ostatních dnech konání setkání potom přibližně 35 autobusy. Nepříjemné je, že se festival koná v době prázdnin, kdy většina zaměstnanců čerpá dovolenou. Přítom v uvedené dva dny se potřeba na vypravení zvýší až o 100 řidičů.

Věříme, že celá akce bude perfektně připravena a provozní personál opět potvrdí své vysoké kvality. Je potřeba si uvědomit, že se jedná o další prezentaci celého Dopravního podniku, obdobně jako tomu bylo při zajišťování dopravy při konání MMF a SSB v Praze v roce 2000, nebo při Summitu NATO v roce 2002.

**Za dopravní úsek o. z. Autobusy**  
Jaroslav Koudela

Třetí ročník v jízdě zručnosti řidičů autobusů o. z. Autobusy hostilo koncem května Vysoké Mýto. Chuť dosáhnout nejlepší výsledky, ale také špičkování a hecování s kolegy z ostatních garáží, taková byla atmosféra dvoudenního klání. Po výsledcích z minulého roku bylo konečné pořadí v kategorii jednotlivců překvapením. Řepskou nadvládu zlomil hostivařský Jaroslav Svoboda.

Zkušený, v letošním roce sedmačtyřicetiletý Svoboda přidal ke čtvrté nejlepší jízdě zručnosti velice dobrý výsledek v písemném testu a v couvání mu chybělo k maximálnímu počtu bodů pouhých šest. Svoboda se na podnikové soutěži představil podruhé. „Poprvé jsem startoval minulý rok a skončil jsem na čtvrtém místě. Rozhodně jsem nebyl zklamán, soutěž beru jako zpříjemnění pravidelného stereotypu. Setkáme se s kolegy z ostatních garáží, máme čas si vyměnit zkušenosti a popovídat si. Na to není v provozu čas.“

Z některých garáží zaznívaly hlasy o přípravě na soutěž, vytvoření podobných překážek na odstavných plochách a zkoušení jejich nejlepšího zdolání. Průjezd některými z třinácti překážek nasvědčoval, že jsou soutěžícím známy, ale vítěz se podle jeho slov nepřipravoval. „Já ani kolegové jsme se nijak nepřipravovali. Největší problémy mi dělalo odhadnout průjezdný průřez, kde se nastavoval rozestup mezi sudy, neboť klasický autobus je něco jiného než nízkopodlažní, se kterým pravidelně jezdím.“ Sebevědomí zástupců hostivařské garáže bylo před soutěží velké. „Chtěli jsme zvítězit v soutěži družstev, která je zatím doménou řepské garáže,“ nastínil plány hostivařských Svoboda. Ty se však nenaplnily.

Řepský tým ve složení Petr a Pavel Kabourkové a Jaroslav Krucký potvrdil své výsadní postavení a kolegům z Hostivaře nadělal v konečném účtování více než dvě stě bodů. Třetí příčka v soutěži družstev připadla druhému týmu z Řep, což svědčí o vysokých kvalitách reprezentantů nejzápadnější pražské garáže, vždyť v jednotlivcích bylo mezi osmi nejlepšími pět řidičů z Řep. Petru Kabourkovi chybělo k vítězství pouhých pět bodů... Ještě dnes ho určitě mrzí ztráta v písemném testu, neboť jízdou zručnosti i couvání zvládl bravurně.

## Svoboda se individuál



Dalším úkolem je shodit pouze zelené špalíky, červené mají zůstat na svém místě. V tomto případě se to daří...



Řepským autobusem se couvalo. Kdo dokázal dobře couvat, získal 100 bodů do celkového hodnocení.



Odsunout závoru do příslušného úhlu není tak náročné, chyby se téměř nevyskytují.

Začíná jízda zručnosti. Upravit sedadlo, zrcátka a další náležitosti, ve hře je 1470 bodů...



Pátou disciplínou v pořadí je couvání, úkolem je pouze rozblíkat oranžový maják, pokud se rozezní i houkačka, je to chyba.



Ani nastavení sudů není jednoduché, ale někteří soutěžící projížděli prostorem jen o několik centimetrů širším než samotné vozidlo.



# bral Řepům ní prvenství



Odhadnout vzdálenost od souběžně jedoucího cyklisty už není tak jednoduché, rozhodují centimetry.



Tři neúspěšnější řidičky v soutěži jednotlivkyň, na nejvyšším stupni Hana Forejtová z klíčovské garáže.

Spokojený Jaroslav Svoboda z Hostivaře se raduje z vítězství mezi jednotlivci před dvojicí z řepské garáže.



Stejně jako v minulém roce uzavřela dvoudenní klání soutěž na přesnost zastavení, tentokrát byl nejlepší jeden z členů pořadatelského týmu.



Vítězné družstvo v soutěži žen.



Kapitánka z Řep Jaroslava Tichá mohla po vyhlášení nejlepších rozdávat úsměvy na všechny strany. „Jsem samozřejmě spokojená, kdo by nebyl. To, že jsme nezopakovali vítězství v kategorii jednotlivců, nevádí, vždyť jsme získali další velmi cenné úspěchy.“ Spokojen mohl odjíždět z Vysokého Mýta i ředitel garáže Petr Sládek. „Bylo na něm vidět, že ho úspěch těší,“ prozradila kapitánka.

Řepské řidiče nerozhodila ani nepohodlná cesta z Prahy do Vysokého Mýta městským autobusem, který byl využíván při soutěži v couvání.

Mezi 33 soutěžícími se představila také šestice žen, bojujících jak v soutěži družstev, tak jednotlivkyň. Suverénně nejlepších výsledků dosáhla reprezentantka klíčovské garáže Hana Forejtová. „Vítězstvím jsem velmi překvapena. Vůbec jsem nevěděla do čeho jdu, naposledy jsem se podobné soutěže zúčastnila před rokem 1989,“ prozradila Forejtová, které paradoxně pomohl nezdar ve slalomu. „Slalom při couvání mi nevyšel podle představ, a tak jsem se uklidnila a jela s pocitem, že nemám co ztratit.“

Forejtové se pocit bezstarostnosti vyplatil. V absolutním pořadí obsadila třetí příčku se ztrátou pouhých dvanácti bodů na vítězného Jaroslava Svobodu. „Oproti minulosti je tato soutěž náročnější a obsahuje více překážek,“ prozradila vítězka, kterou ke startu přemluvil její vedoucí.

Výsledky soutěžících se zlepšují, a tak pořadatelé uvažují o novinkách, které by prestižní zápolení oživilo. „Uvažujeme o několika novinkách, snad se s organizátory domluvíme a podaří se nám zajistit dostatek finančních prostředků,“ doplnil Stanislav Tvrdý, zástupce pořadatelského týmu.

Klání na autodromu a testy z předpisů doplňovala ještě exkurze do závodu Karosa, kde si každý se zájmem prohlédl změny, ke kterým v posledních měsících ve Vysokém Mýtě došlo.

**Výsledky: Jednotlivci muži:** 1. Jaroslav Svoboda (Hostivař) 2 283 bodů, 2. Petr Kabourek (Řepy 1) 2 278 bodů, 3. Jaroslav Krucký (Řepy 1) 2 262 bodů, 4. Jiří Pazourek (Řepy 2) 2 236 bodů, 5. Ladislav Růžička (Hostivař) 2 158 bodů, 6. Miroslav Bonaventura (Kačerov) 2 136 bodů, 7. Pavel Kabourek (Řepy 1) 2 098 bodů, 8. Luboš Bubeník (Řepy 2) 2 094 bodů. **Družstva muži:** 1. Řepy 1 (Petr a Pavel Kabourkové, Krucký) 6 638 bodů, 2. Hostivař (Svoboda, Růžička, Lis) 6 432 bodů, 3. Řepy 2 (Pazourek, Bubeník, Schneider) 6 138 bodů, 4. Kačerov (Bonaventura, Koukal, Chrástil) 5 827 bodů, 5. Vršovice 2 (Chodura, Stránský, Jeništa) 5 649 bodů. **Jednotlivkyně ženy:** 1. Hana Forejtová 2 271 bodů, 2. Helena Lisová 1 972 bodů, 3. Hana Svozílková 1 928 bodů. **Družstva ženy:** 1. Tým č. 1 (Forejtová, Svozílková, Adamcová) 5 729 bodů, 2. Tým č. 2 (Lisová, Tučková, Eismanová) 5 210 bodů.

Text a foto: Petr Malík



Tři nejlepší kolektivy v soutěži družstev. Vlevo stříbrná trojice z Hostivaře, uprostřed vítězné družstvo z Řep a vpravo jejich kolegové, kteří vybojovali bronz.



*Motorový vůz č. 4080 přebírá na nároží ulic Stroupežnického a Za Ženskými domovy nový vůz T3 č. 6847 určený pro vokovickou vozovnu. Pamatujete si ještě na několi-kapratový objekt v pozadí, patřící smíchovskému pivovaru? Je to bývalý Štěpánský mlýn založený v roce 1845, který Ringhofferova továrna koupila v roce 1892 a vlastní-la ho asi deset roků. Někdy po druhé světové válce ho získal smíchovský pivovar. Zbořen byl 17. listopadu 1979 a na jeho místě je dnes autobusový terminál u stanice metra Anděl.*

V dnešním vzpomínání se podíváme na Smíchov. Pokud jste někdy byli v ob-chodním areálu Nového Smíchova se supermarketem Carrefour, dobře ji znáte. Vycházíte-li z budovy, je ulice Stroupežnického přímo proti vám. I s kolejí, o které dnes bude hlavně řeč. Ze tudy nikdy nejezdily tramvaje? Ale ano, jen ne vlastní silou



*Stroupežnického ulice 18. září 1975. Traktor posunuje po kolejích vlečky mezi tovární-mi objekty rozpracované tramvaje T3 určené pro Sovětský svaz. Běžně se tu přetahovaly také dlouhé řady tramvajových podvozků. Takový ruch zde byl běžný.*

a ani cestující se tudy nikdy nemohli svést. V místech, kde v nedávné době vyrostlo (či vyrůstá) několik nových moderních budov, včetně již zmíněného obchodního domu, stávala slavná Ringhofferova továrna, která od roku 1876 dodávala do Prahy naprostou většinu tramvajů. Rozsáhlý tovární areál se postupně rozrůstal od roku 1852, kdy začaly práce v první budově, až do roku 1907, kdy ke komplexu přibýly budovy na Zatlance.

Tovární vlečka v ulici Stroupežnického byla zřízena v roce 1880 a propojila nejstarší část vagónky s areálem smíchovského nádraží. Pomineme-li její poměrně bohaté rozvětvení v továrních objektech, získala i některé odbočky. Nejdlejší vedla

*Tovární lokotraktor posunuje muzejní tramvaj T2 č. 6002, která se do Prahy vrátila z Bratislavy a byla v továrně složena ze železničního vozu na koleje. Nyní směřuje k ulici Za Ženskými domovy, kde ji převezme k další cestě pracovní tramvaj.*

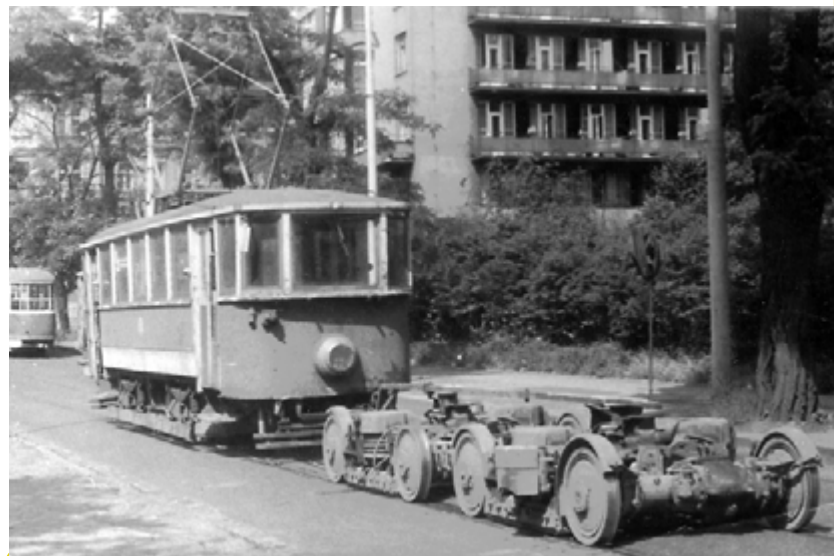


## ...tramvaje v ulici Stroupežnického?

Klicperovou ulicí do části továrny, která byla západně od dnešní Radlické, takže se zde po roce 1913 křížovala s tramvajovou tratí. Oblouk z ulice Stroupežnického do Klicperovy byl pro železniční kola příliš ostrý, a tak zde vnitřní kolejnice oblouku byla plochá, bez žlábků pro nákolky. Kromě toho zde mezi továrními objekty pod Radlickou ulicí existoval i tunel, kterým vedla normálně rozchodná tovární kolej i úzkorozchodná průmyslová dráha!

V Plzeňské ulici, kde se vlečka křížovala s tramvajovou tratí, bývalo místo, kde se předávaly Elektrickým podnikům nové tramvaje. Zpočátku bylo stěhování vozů na tramvajové koleje velmi náročné, protože zde neexistovalo žádné propojení. Tramvaje se doslova šouply pomocí různých dřevěných fošen a plechů, aby nepoškodily dlažbu a v neposlední řadě své podvozky. Teprve v roce 1909 zde byl zřízen spojovací oblouk, který přepravu tramvajů značně usnadnil. Toto předávací místo existovalo až do roku 1948.

Protože takové přesuny po mnoho let komplikovaly stále silnější pouliční ruch a časté přesuny rozpracovaných vozů mezi částmi továrny, byl 7. dubna 1948 zřízen nový oblouk na manipulační trať v ulici Za Ženskými domovy, která byla postavena v roce 1938 pro potřeby motolské vozovny. Zde byl pro předávání vozidel podstatně větší klid. Po několik dalších desetiletí se ve Stroupežnického ulici vlastně měnily jen typy přepravovaných tramvajů a posunovacích lokomotiv. Svým charakterem tovární koleje ve smíchovských ulicích připomínaly spíš pouliční (silniční) dráhu než klasickou železniční vlečku.



*Následující tři snímky jsou z jednoho dne – 28. června 1977 – a dokazují, jak rozmanitý zde občas býval ruch. Na této fotografii přepravuje pracovní motorový vůz ulicí Za Ženskými domovy dva tramvajové podvozky.*

Z pohledu naší paměti (nebudeme si všimát staré doby, kdy na místě dnešních Ženských domovů stávala rozlehlá smíchovská plynárna, či kdy továrna byla i na východní straně dnešní Stroupežnického ulice a nestála tu ani synagoga) došlo k první zásadní proměně v souvislosti s výstavbou stanice metra Anděl. Kromě toho, že bylo zbořeno mnoho domů na křižovatce Anděl, vzaly za své i průmyslové objekty mezi ulicemi Ostrovského, Za Ženskými domovy, Stroupežnického a Nádražní, kde byl zřízen autobusový terminál. V roce 1980 byla zdvoukolejňena manipulační trať v ulici Za Ženskými domovy a v prosinci 1980 byla železniční vlečka mezi Klicperovou ulicí a nádražím přeložena o několik metrů východněji a zrušeno bylo i propojení

*Jižní konec Stroupežnického ulice na křižovatce s ulicí Za Ženskými domovy. Do areálu smíchovského nádraží jsou přepravovány dvě zbrusu nové tramvaje T3 SU.*







Tento snímek je z 11. dubna 1994, ze závěrečného období existence smíchovské továrny „Krasin“ 1562 přijel do Prahy z Krnova, kde prodělal velkou rekonstrukci a dnes ho občas můžeme spatřit v pražských ulicích.



Tramvaje na kolejovém propojení do smíchovského nádraží u přeložené vlečky 26. února 1986. V pozadí Ženské domovy. Až na ty tramvaje je to vlastně dnešní stav. Kolejová odbočka existuje dodnes.

s tramvajovou sítí. Náhradou byla zřízena nová kolejová odbočka z ulice Za Ženskými domovy přímo do areálu nádraží, kde byla propojena se železničními kolejemi. Provoz na nové koleji začal 11. února 1981.

Osudy železniční vlečky zpečetilo stěhování závodu ČKD Tatra ze Smíchova do Zličína, završené v polovině 90. let minulého století. Následné zboření smíchovské továrny jakoby symbolicky předznamenalo osudy jednoho z největších světových

výrobců tramvají, který v dobách své největší slávy dokázal vyrobit i více než tisíc tramvajových vozů za rok! Ale to už je jiná kapitola...

Dnes nám fotografie ze Stroupežnického ulice připomínají nejen proměny jedné části města, ale také zaslou slávu tramvajové výroby u nás.

**Mgr. Pavel Fojtík**  
**Foto: Ing. Ivo Mahel**

## Nepřesnosti v tisku

Poslední dobou byla otištěna v tisku série článků, které se zabývají interní problematikou Dopravního podniku. Vzhledem k tomu, že obsahují řadu tendenčních nebo přímo nepravdivých údajů, rádi bychom uvedli věci na pravou míru.

Dne 16. dubna 2003 v článku „Tramvajáci nesouhlasí s diskriminací v DP“ uveřejněném v Haló novinách jsou uváděny částky průměrně výše sociálních nákladů na zaměstnance ředitelství a odštěpných závodů. Tato čísla nejsou přesná a nikdy nebyla odborovým organizacím takto poskytnuta. Správné údaje byly uveřejněny v tomtéž periodiku v rozhovoru s panem Petrem Zajíčkem, který jako člen dozorcí rady naší společnosti má tyto údaje k dispozici.

Obecně se dá říci, že objem sociálních nákladů se tvoří jednotně do výše 2,2 % ze skutečného objemu vyplacených mezd (tudíž při změně počtu zaměstnanců nemůže být stejná částka v průměru na zaměstnance), vše řeší Směrnice GR 3/2002. Rozdělení sociálních nákladů je předmětem kolektivního vyjednávání a všechny

strany svým podpisem potvrzují jejich využití. Proto jsou určité difference mezi odštěpnými závody a ředitelstvím v jednotlivých složkách a jejich čerpání.

A teď k některým dalším názorům v článku:

- podávání vitamínů „lidem z kanceláří“: v kolektivní smlouvě ředitelství jsou specifikovány profese, kterým jsou vitamíny poskytovány. Tito zaměstnanci přicházejí do styku s cestující veřejností (převážně kontrola, informační střediska),
- příspěvek na penzijní připojištění není doposud v akciové společnosti poskytován a v současné době se zpracovává návrh na jeho zavedení,
- příspěvek na dětskou rekreaci je poskytován na základě kolektivní smlouvy v odštěpném závodě Metro a ředitelství společnosti. Je věcí kolektivního

**Přehled sociálních nákladů za rok 2002**

Č.ř.	Text	o. z. Metro (tis. Kč)	o. z. Elekt.dráhy (tis. Kč)	o. z. Autobusy (tis. Kč)	ředitelství (tis. Kč)	Celkem (tis. Kč)
1.	Objem skut. mezd základna pro výpočet SN	968 855 023,00	824 625 312,00	943 305 795,00	163 985 433,00	2 900 771 563,00
2.	Skut.čerpání limitovaných SN k 31.12.2002 - 2,2% z mezd	21 132 359,32	16 369 293,67	20 256 721,16	3 726 927,30	61 485 301,45
3.	Evidenční stav zam. k 31.12.2002	4 123	3 944	4 319	568	12 954
4.	SN na jednoho zam. v Kč	5 125	4 150	4 690	6 561	4 746
	V Haló novinách se uvádí	6 448	3 741	6 315	7 246	



výjednávání odborových organizací s vedením, zda bude o tomto příspěvku jednáno. V odštěpném závodě Elektrické dráhy a Autobusy není tento příspěvek v kolektivní smlouvě dohodnut.  
Většina těchto dramatisovaných výhrad je logicky vysvětlitelná, jen je třeba najít si čas sednout si ke stolu a začít o nich jednat...  
**Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel**

## Zaměstnavatel a odbory uprostřed roku

První polovina roku je za námi, a je tedy vhodná doba ke krátkému zamyšlení nad tématy, která by měla zajímat každého zaměstnance. Po prvních třech měsících tohoto roku, kdy po dlouhých jednáních došlo k podpisu všech kolektivních smluv, se otevřel prostor na práci koncepčního charakteru. Na pravidelných schůzkách, konaných jednou za dva týdny, mezi zástupci zaměstnavatele a předsedy odborových organizací se diskutují různá, někdy i odkládaná témata. Prvním okruhem, který je v průběhu dubna a května připravován, je penzijní připojištění. Obě strany již v průběhu kolektivního vyjednávání deklarovaly záměr zavést příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění. Dá se říci, že se nám podařilo dokončit přípravu metodického řešení celého systému (to znamená pravidel jakým způ-

sobem by byl příspěvek poskytován). **Zde si musím postesknout, že je jen škoda, že všech našich společných jednání se neúčastní zástupci FŘT, ač jsou pravidelně zváni.** Celý projekt tím vzniká bez nich, nepodílejí se na práci a nemají možnost ho ovlivňovat.

Jednotlivá pravidla jsou volena tak, aby každý zaměstnanec měl možnost využít příspěvku zaměstnavatele a přitom mu byly zachovány výhody, pokud má již smlouvu uzavřenou podle starého penzijního plánu (možnost výplaty v 50 letech věku).

Velkým problémem je zajištění finančních zdrojů na tento projekt, protože podle předběžných propočtů bude třeba zajistit několik desítek milionů korun pro jeden rok. Hledáme takové řešení, které by garantovalo krytí na poskytnutí tohoto příspěvku alespoň na 5 let.

Do úspěšného dokončení tohoto projektu nás čeká ještě spousta práce, ale stávající stav odpovídá předpokladům pro toto období roku.

Z dalších mnoha oblastí, které je nutno systémově řešit, bych se rád zmínil ještě o problematice kolektivního vyjednávání pro další období. Je třeba připravit zásadní rozhodnutí, zda bude uzavřena jedna kolektivní smlouva pro všechny složky společnosti, eventuelně od kdy. To nastoluje otázku sjednocování mzdových soustav, příspěvků ze sociálních nákladů a potřebu vzájemných kompromisních ústupků. Zásadnější stanovisko, jak vedení společnosti, tak představitelů odborových organizací, se dá očekávat na přelomu srpna a září tohoto roku.

**Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel**

## Prohlášení členů komise

Členové komise pro vyšetření příčin zaplavení prostor pražského metra vypracovali tuto zprávu v dubnu 2003.

Veškeré informace a sdělení je třeba interpretovat pouze v kontextu celé zprávy. Členové komise se distancují od účelových výkladů a zjednodušených interpretací.

Komise doporučuje uveřejnění této zprávy v plném rozsahu. Nedílnou součástí této zprávy jsou přílohy, které Komise doporučuje definovat jako neověřitelné.

Cílem Komise bylo najít příčiny zaplavení pražského metra, nikoli hledat konkrétní viníky. Komise nemůže v tomto směru nahrazovat činnost Policie ČR. Je plně v kompetenci orgánů hlavního města Prahy a Dopravního podniku hlavního města Prahy, a. s., jaké závěry ze zjištění Komise vyvodí.

**Poznámka:** Ve smyslu výše citovaného prohlášení členů Komise je třeba dále uvedený stručný výtah hlavních zjištění vyplývajících ze zprávy Komise RHMP pro prošetření příčin zaplavení metra považovat pouze za orientační vodítko sloužící k základnímu seznámení s výsledky provedeného šetření.

Hlavní město České republiky Prahu postihla v srpnu 2002 povodeň, která byla svým rozsahem, průtokem a důsledky nejničivější v novodobé historii města. Ve svém důsledku způsobila obrovské škody v řádu miliard Kč, mimo jiné zcela nebo zčásti zaplavila 16 stanic, 17,153 km tratí a 1,280 km traťových spojek pražského metra včetně technického centra. Celkový objem zatopených prostor činil 1,2 mil. m<sup>3</sup>. Vzniklé škody byly vyčísleny na 6 955 mil. Kč. K újmě na zdraví či ztrátám na lidských životech nedošlo.



Vzhledem k rozsáhlým materiálním škodám Rada HMP usn. č. 1286 ze dne 20. 8. 2002 zřídila komisi Rady HMP pro prošetření příčin zaplavení prostor pražského metra (dále jen Komisi). Cílem práce Komise bylo najít a specifikovat nejen příčiny zaplavení, ale i popsat způsob, jak technicky k zaplavení metra došlo, v jaké kvalitě byly zpracovány povodňové plány a související dokumenty a jak fungoval systém řízení informovanosti a vzájemné komunikace. Následně pak formulovat zásady pro ochranu metra tak, aby se situace ze srpna 2002 nemohla opakovat.

Na jednání Komise dne 5. 9. 2002 byly ustanoveny 3 pracovní subkomise (stavební, technologická a organizační), které zkoumaly příslušné speciální okruhy předmětné problematiky.

Komise upozorňuje, že se nezabývala odpovědností za zastavěnost inundačního území, čištění řeky a prohlubování jejího koryta, včetně řešení jezů a stejně tak se nebude vyjadřovat k zachování či zrušení ochranného systému metra. Komise nechce a nebude výsledky svých zjištění spojit s osobní zodpovědností konkrétních pracovníků, ale pouze s konstatací stavů a událostí, které vedly či mohly vést k zaplavení metra.

Komise si plně uvědomuje, že zabránit povodním a zcela zamezit škodám je obtížné a ekonomicky málo reálné zejména v případě povodní katastrofálního rozsahu. Všechny plány a opatření, které byly zpracovány a realizovány, byly připraveny na stoletou vodu. Všechny orgány tak pracovaly v podmínkách, které nebyly

# Stručný výtah hlavních ze zprávy Komise Rady hl. příčin zapla

Loňské srpnové ničivé povodni jsme se na stránkách podnikového měsíčníku věnovali poměrně obsírně. Začátkem dubna byla vydána kniha Dny, kdy pražské dopravě vládla voda, která také podrobně mapuje dění od srpna do března letošního roku zejména v pražském metru, ale to ještě nebyly k dispozici zprávy komisí zabývajících se zaplavením podzemní dráhy.

V květnu se na internetových stránkách hlavního města Prahy objevila stručná zpráva komise prošetřující příčiny zaplavení, se kterou se můžete nyní na stránkách DP-KONTAKTu seznámit (je převzata kompletně bez nejmenších zásahů). O několik dní později ji následovala kompletní zpráva, kterou vzhledem k její rozsáhlosti nemůžeme přetisknout, ale pokud se s ní chcete seznámit, navštivte internetovou stránku [www.praha-mesto.cz](http://www.praha-mesto.cz), kde je k volně k dispozici. **-red-**

a nemohly být do detailu naplánovány a vyzkoušeny. Opíraly se přitom zároveň o obecný právní rámec, kde zákony upravující jednání a chování v krizových situacích nejsou dostatečně provázané a nerespektují podmínky řešení krizové situace v tak složité aglomeraci, jako je pražská.

V textu dalších odstavců jsou uvedeny základní závěry a konstatace vyplývající ze závěrů šetření jednotlivých subkomisí.

Návrh náhradního dopravního systému v hlavním městě Praze v případě povodňové situace při stoleté vodě byl vzat na vědomí usnesením Rady HMP č. 678/1998 a vycházel ze základního předpokladu, že bude zachován provoz metra v celém rozsahu s tím, že dojde k uzavření stanic v přímém dosahu Vltavy. Srpnové povodně ukázaly jeho nepoužitelnost. Materiál nebyl od roku 1998 měněn či jinak upravován a Komise konstatuje, že při posuzování ukončení provozu metra Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen DP) zjevně postupoval v souladu s tímto usnesením Rady.

Komise posuzovala povodňové dokumentace všech dotčených účastníků ochrany před povodněmi, rozhodující z hlediska výsledků šetření je však povodňová dokumentace DP-Metro.

Povodňový plán DP-Metro, o.z. byl zpracován v roce 2000 podle nařízení vlády č. 100/99 Sb., a následně byl předložen odboru krizového řízení MHMP, který jej po obsahové stránce posoudil a konstatoval, že je v souladu s nařízením vlády, doporučil plán schválit a požádal o zaslání výtisku pro potřeby povodňové komise hl. m. Prahy. Vodo hospodářským orgánem MHMP je odbor výstavby; ten žádné rozhodnutí nevydal, ani neurčil rozsah zpracování. Komise konstatuje trvalý rozpor odboru výstavby a odboru krizového řízení v otázce kompetencí v této záležitosti. Při posuzování povodňového plánu Komise mimo jiné zjistila, že vzhledem k organizační složitosti DP-Metro a významu metra nebyl povodňový plán dostatečně vypracován a mohl tak povodňové komisi sloužit pouze jako orientační vodítko, nikoli jako metodický návod. Ze zjištěných nedostatků povodňového plánu DP-Metro je nutno především uvést:

- dostatečně neupřesňuje rozsah a způsob použití prvků ochranného systému (OSM) při povodni,
- neobsahuje konkrétní harmonogram a přesné pořadí uzavírání tlakově plynotěsných uzávěrů a nedefinuje přesně kompetence, kdo z DP-Metro může vydat pokyn k ukončení provozu metra.

Komise dále posuzovala ostatní povodňové dokumentace, při nichž zjistila, že Povodňová kniha DP-Metro nemá patřičnou vypovídající hodnotu, záznamy v ní obsažené jsou neúplné a neodpovídají rozsahu danému povodňovým plánem. Zprávy a příkazy byly operativně přenášeny přímo na vlakový dispečink ústními pokyny, aniž by byly v plné míře zaznamenávány do Povodňové knihy. Povodňová kniha DP-Metro navíc nenese žádné spisové označení.

Kromě výše uvedených dokumentů se Komise zabývala souvisejícími dokumenty, jako např. Pokynem tajemníka MHMP č. 1 k organizačnímu členění a náplním útvarů MHMP, organizačním řádem DP-Metro a smlouvami a dohodami mezi DP, hl. m. Prahou, HZS a IMIP. Ve smlouvě mezi DP a hl. m. Prahou se

DP zavázal udržovat ochranný systém metra (dále jen OSM) v plně funkčním stavu i přes skutečnost, že v devadesátých letech byly dlouhodobě finanční prostředky na provoz, údržbu a obnovu prvků OSM zcela nedostačující. DP tudíž na sebe přebíral závazky, které nemohl následně z ekonomických důvodů splnit. K finančnímu nedostatku přispěl i stát, který ekonomicky s provozem tohoto systému nepomohl, či pomohl zcela nedostatečně. Dlouhodobý nedostatek finančních prostředků na údržbu, provoz a činnost OSM byl jedním z důvodů, proč nebyly některé prvky plně funkční. Součástí posuzovaných dokumentů bylo i chování DP-Metro podle zák. č. 266 o dráhách, kde po důkladném posouzení Komise konstatuje, že zákon byl při složité povodňové situaci respektován, i když mimořádná situace neumožnila jeho přesné dodržování.

Při posuzování činnosti povodňových a krizových orgánů během srpna 2002 Komise došla k závěru, že realizovaná opatření mohla nanejvýš zpomalit průnik vody do metra, ale nemohla, v žádném případě, zabránit zaplavení metra. Přípravovaná opatření ke stoleté vodě byla podle povodňových plánů realizována, vzájemná komunikace jednotlivých stupňů řízení však byla spíše operativní, než plánovitě řízená. Hlavní město Praha se chovalo k DP jako k samostatně fungující akciové společnosti, proto Komise upozorňuje na nutnost zvýšení četnosti prohlídek zatopených území a důsledné uplatňování nápravy zjištěných závad a nedostatků prostřednictvím orgánů státní správy a samosprávy.

V rámci posuzování činnosti krizového štábu hl. m. Prahy Komise konstatuje, že složení a statut Bezpečnostní rady hl. m. Prahy a krizového štábu hl. m. Prahy je i přes dílčí nepřesnosti v souladu s nařízením vlády č. 462/2000. Včlenění povodňové komise do krizového štábu posuzuje jako nedostatek současné legislativy. V okamžiku, kdy se povodňová komise stala součástí krizového štábu, přestala teoreticky existovat a plnit tak své povinnosti, a tudíž převládla operativa nad plánováním. Krizový plán hl. m. Prahy je nutné zpracovat v souladu s platnou legislativou, tj. do konce roku 2004. Příkladem nečinnosti povodňové komise je absence zpětné vazby, či vyžadování zpráv od nižších



# zjištění vyplývajících m. Prahy pro prošetření vení metra

povodňových orgánů. Zároveň Komise konstatuje, že odborné skupiny (dle nařízení primátora č. 4/2001) nefungovaly, nebo nepřispěly k lepší funkčnosti krizového štábu. Z dostupné dokumentace není možné doložit způsob zasedání stálé pracovní skupiny a jejich odborných skupin.

Povodňová komise DP nebyla ustanovena a její funkci nahrazovaly operativní porady vedení podniku pod vedením generálního ředitele. Komise považuje tento stav za chybu.

Pro ochranu metra před povodněmi byla zřízena povodňová komise DP-Metro. Při posuzování její činnosti Komise zjistila tyto skutečnosti:

- Povodňová komise DP-Metro přijala v souladu s povodňovým plánem všechna opatření na stoletou vodu, přestože většina těchto opatření nebyla zaznamenána v Povodňové knize. Přijátá opatření byla prokazována nepřímo z hlášení dispečerů, z přepisů telefonních hovorů či záznamů o otevírání tlakové plynotěsných uzávěrů.

- Vyhodnocením dostupných podkladů Komise došla k závěru, že činnost povodňové komise i přes formální nedostatky probíhala věcně správně na trati C a bez závažných nedostatků i na trati A. Na trati B (zřejmě v důsledku nečekaného průniku vody do stanice Invalidovna a následného nedostatku času) již proces vykazoval prvky značné improvizace a nepřesnosti výkonu služby téměř hraničící s porušováním služebních povinností podle provozních předpisů.

Při posuzování chování státního podniku Povodí Vltavy Komise nezískala potřebná data a nemá k dispozici žádnou nezávislou analýzu této problematiky. Nutno však zdůraznit, že údaje prezentované zástupci Povodí Vltavy s. p., závodu Dolní Vltava, na jednání krizového štábu hl. m. Prahy byly v rozporu s hlášením Českého hydrometeorologického ústavu.

Při posuzování informačních toků všech angažovaných institucí Komise konstatuje, že DP-Metro dostával informace o aktuálních stavech, prognózách a stupních povodňové aktivity cestou SMS zpráv; nikdo z DP, Magistrátu ani krizového štábu hl. m. Prahy nežádal na jednání krizového štábu, z hlediska možného vzniku škod či ohrožení, o přerušení provozu metra, a že chybí závazná forma spolupráce mezi Ústředním krizovým štábem a krizovým štábem hl. m. Prahy.

Při posuzování koncepce protipovodňové ochrany došla Komise k závěru, že zaplavení metra při rozsahu srpnové povodně (hladině průměrně o 200 cm vyšší než odpovídá stoleté vodě) nešlo dostupnými prostředky primárně zabránit. Protipovodňová ochrana byla založena tak, aby ochránila vstupy do ohrožených stanic do výše 0,5 m nad úroveň průtoku stoleté vody. Pro

protipovodňovou ochranu nebylo nikdy uvažováno s celkovou aktivací OSM, ale pouze s využitím jeho dílčích prvků, (např. staničními tlakově plynotěsnými elementy, které jsou vesměs situovány výškově na úroveň nástupiště jednotlivých stanic). Bezpečnost a použitelnost vnějších hradítek byla při srpnové povodni pozitivně ověřena, neboť do úrovně stoleté vody zůstala hradidla plně funkční. Jejich přelití při vyšší úrovni hladiny nezpůsobilo jejich destrukci.

OSM byl projektován podle předpisů Ministerstva

To bylo příčinou nedostatku času pro přijímání a realizaci dalších opatření nad rámec připravených povodňových plánů a koordinaci s aktivací prvků OSM, konzultace s odborníky a pro případná další, možná improvizovaná opatření, k základním příčinám lze přiřadit i koncepční a realizačně aktivací neprovázanost aktivčního plánu OSM a povodňového plánu DP-Metro, což potvrzuje, že v DP-Metro za ně zodpovídaly různé organizační složky.

K časovým aspektům uzavření metra je nutno zdůraznit, že za aktuálního stavu by uzavření podzemních prostor, pokud by nebylo provázáno s předchozím splněním úkolů aktivace a dotěsněním prvků OSM, prakticky nepřineslo žádný podstatnější efekt pro záchranu metra před klasickou povodní.

Jako příčiny postupného zatápění dalších podzemních prostor metra lze uvést poruchy prvků stavebních konstrukcí, které byly realizovány v rozporu s projektovou dokumentací a neuzavření všech tlakových uzá-



rodní obrany pouze pro účely ochrany obyvatelstva a nebyl navržen ani realizován jako ochrana metra proti povodním. Doba přípravy ke zpohotovení všech funkcí OSM v plně šíří činí několik měsíců a souvisí s bezpečnostní strategií ČR, přijatou usnesením vlády č.280/2001. Teprve po provedení této dlouhodobé přípravy nesmí vlastní zpohotovení OSM překročit dobu 6 hodin. Konečný přechod z dopravního systému na bezpečnostní trvá 13 minut.

Protože jaderné nebezpečí již nebylo delší dobu považováno za reálné, došlo v minulých letech k všeobecnému podcenění významu systému civilní ochrany a tudíž i OSM, jehož důsledkem byla i nedokončenost OSM na tratích II. B a IV. B a odsunutí realizace technického centra v oblasti Palmovky. Výsledkem toho bylo i velké množství neutěsněných nebo nedostatečně utěsněných tlakových průchodek a neuzavření dalších průstupů tlakovými uzávěry.

Dvojúčelovost metra vede k upřednostňování funkce dopravního systému před ochranou a dopravní systém je kolaudován bez dokončeného ochranného systému.

Stavební subkomise se při své práci soustředila výhradně na zjištění technických příčin zatopení pražského metra. Při její práci bylo mimo jiné zpracováno 8 specializovaných studií, z nichž lze vyvodit následující závěry:

- základní příčinou zatopení metra byla úroveň zátopové hladiny Vltavy, která dosáhla cca 2 m nad úroveň stoleté vody. Tato příčina byla rozhodující pro samotný fakt zatopení podzemních prostor metra,
- další příčiny ovlivnily způsob zatápění metra, rychlost průběhu zatápění, šíření zátopové vlny pod zemí a rozsah škod. V této souvislosti je třeba zdůraznit nestandardní průběh povodňové vlny, která proběhla ve dvou vyvrcholeních s velmi rychlým nástupem do druhé kulminace a zpětného vzduť hladiny řeky.

věru. Nejdůležitější příčinou šíření vody v podzemních prostorách metra byla však netěsnost kabelových průchodek a neutěsnění některých z nich. Tento faktor byl příčinou šíření zátopové vlny z více než 44 %. Na tomto faktu se podílejí jak průchodky, které neodolaly tlaku vody, tak i průchodky neutěsněné po instalaci kabelů jinými uživateli, než je DP-Metro. Na základě svých šetření Komise doporučuje následující opatření:

- znovu posoudit hlavní izolace,
- provést inventarizaci kritických objektů co do rizika přítoku vody do podzemních prostor,
- zkontrolovat ostění větracích šachet a podobných svislých objektů,
- zpracovat nový průkaz o zajištění podzemních prostor na vztlak,
- vybudovat monitorovací systém k zachycení případného zvětšení průsaků,
- nahradit všechna těsnění kabelových průchodek novým těsněním s prokázanou dlouhodobou stabilitou a možností nedestruktivní kontroly,
- stanovit zodpovědnost za provedení, údržbu a doplňování těsnění průchodek za provozu metra a při instalaci nebo výměně kabelů,
- zavést knihu tlakových předělů,
- rekonstrukce všech stávajících opěrných betonových prahů, a to včetně projektového přeřešení a návržení nového způsobu jejich přikotvení,
- u všech tlakových uzávěrů, které byly namáhány extrémním zatížením, je třeba zkontrolovat jejich rovinnost a rovnoměrnost přítoku při hermetizaci,
- všechny čerpací stanice vybavit zpětnými klápkami.

Na závěr Komise považuje za nutné ocenit zejména přijatá opatření pro fungování povrchové městské hromadné dopravy, založená na organizační schopnosti při operativním rozhodování pracovníků na úseku řízení dopravy.

Převzato z [www.praha-mesto.cz](http://www.praha-mesto.cz)  
Foto: Archiv redakce



Vozidlo Volvo – VV 4008.01 je speciální zařízení určené pro vyprošťovací a odtahové práce.

Vozidlo bylo vyrobeno v roce 1996 firmou **Benešovské strojírny a. s.** jako prvovýrobek, to znamená jediný originální kus, v cenové relaci přibližně 10,5 milionu Kč. Vozidlo je vybaveno zvláštním světelným zařízením oranžové a modré barvy, která musí být uvedena do provozu při odtahování vozidel a práci na pozemních komunikacích. Vozidlo je technicky způsobilé až do celkové hmotnosti 42 000 kg, při rozložení hmotnosti na nápravy 8 000, 8 000, 13 000 a 13 000 kg. Samozřejmě, že vozidlo má povolené výjimky z usta-



## Speciál Volvo má práce dost

novení vyhlášky č. 102/95 Sb. – celková délka může překročit stanovený limit, zatížení zadní dvojnápravy může překročit stanovený limit až o 8 000 kg, celková hmotnost vozidla může překročit stanovený limit až o 10 000 kg.

S ohledem na nadměrnou délku, celkovou hmotnost a zatížení náprav podléhá provoz s odtahovým vozidlem zvláštnímu užívání pozemních komunikací podle vyhlášky FMD č. 35/84. Příslušný orgán stanoví další podmínky provozu (doprovodné vozidlo, trasu a podobně), rychlost jízdy s odtahovaným vozidlem je stanovena v návodu k obsluze.

Od roku 1998 je vozidlo zařazeno do Jednotného bezpečnostního systému hl. m. Prahy. Speciál je obsluhován čtyřmi proškolenými řidiči a vazači, provoz je nepřetržitý. Technický stav speciálu Volva je vyhovující pro mezinárodní silniční dopravu, takže cesty do Rakouska, Německa, Itálie, odkud dokáže dopravit havarovaná vozidla, nejsou zvláštností. Mobilitu tahače využívá i Česká policie, hlavně v oblasti Barrandova a při jiných vážných dopravních haváriích. Svou roli splnil i při zasedání Mezinárodního měnového fondu, summitu NATO, loňských velkých povodních a při dal-

ších akcích při uvolňování průjezdnosti pro zahraniční i tuzemské zákazníky.

Vozidlo je vybaveno hydraulickým vlečným ramenem o délce 4 200 mm, s nosností vidlice 8 tun při maximální vyložení a speciálním příslušenstvím pro odtahování za rám i nápravu vozidla, včetně možnosti tažení návěsů. Méně poškozené vozidlo se dá vleci i na tyči. U jeřábu je výsuvné rameno o délce 3 500 mm, nosnost 2 x 5 tun při úplném vyložení. Součástí výbavy jsou i dva navijáky s maximální silou hlavního navijáku 2 x 200 kN.

Hlavní funkce vyprošťovacího zařízení je možné ovládat také dálkově, pomocí kabelového ovladače. Uvedená vyprošťovací nástavba je postavena na podvozku Volvo FH 12 8 x 4. Vozidlo je vybaveno naftovým motorem o výkonu 309 kW. Ze čtyř náprav jsou poháněny pouze dvě zadní a první dvě jsou říditelné. Do současné doby vozidlo najezdilo na vozovkách tuzemských i zahraničních 76 900 km. Svými výsledky i velice užitečnými zásahy prokázalo, že jeho místo v pražském Dopravním podniku je oprávněné.

**František Žoha,**  
vrchní garážmistr garáže Kačerov

## Nové pracoviště autoškoly a psychologické laboratoře o. z. Autobusy

Historie pracovišť autoškoly a psychologické laboratoře v o. z. Autobusy počíná rokem 1994, kdy obě pracoviště byla umístěna do areálu bývalých odstavných ploch garáže Libeň ve Voctářově ulici. Léta však běží a v budově, která byla označena jako provizorní, pracoval zub času. Dále je nutné si uvědomit, že areál odstavných ploch má strategický význam pro plánování velkého administrativně obchodního centra. Z tohoto důvodu se dal očekávat požadavek na vyklizení našeho pracoviště. Do pracovních podmínek našich útvarů v loňském srpnu zasáhla navíc ničivá povodeň zatopením celého objektu do úrovně více než 1,5 metru. Pracoviště v Libni se nám podařilo zprovoznit v samotném závěru loňského roku.

Po roce 2000 jsme se soustředili na vytipování možného dalšího působiště. Zvažováno bylo několik alternativ, v poslední fázi bylo vybíráno působení v garáži

Kačerov v nové hale výpravny a v garáži DOZ Hostivař v budově jídelny o. z. Elektrické dráhy. Po dohodě odstěpných závodů Elektrické dráhy a Autobusy byla budova jídelny vybrána za nové pracoviště oddělení autoškoly a oddělení psychologické laboratoře. V dalším období byla důležitá dohoda o postupném uvolňování jednotlivých částí objektu a vytvoření investičních prostředků. Rekonstrukce budovy, která byla nutná pro přestavbu z původního účelu na nový účel, byla zahájena v závěru roku 2001 a probíhala celý rok 2002.

V roce 2003 byly zabezpečovány závěrečné stavební práce objektu v Hostivaři, následně proběhla kolaudace a v současné době probíhá přestěhování kolaudníků autoškoly a psychologické laboratoře. Objekt má dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží. V podzemním podlaží je zázemí pracovníků autoškoly, v přízemí se nacházejí kanceláře a místnosti pro vyšetřování psychologické laboratoře, učebna praktické výuky a místnosti autoškoly a v prvním patře je celkem 6 učeben vybavených moderní audiovizuální technikou. Celá stavba je koncipována tak, aby umožnila zabezpečení potřebného výukového programu, neboť zmiňovaná pracoviště ročně navštíví



více než 3 tisíce našich zaměstnanců. V dalším období bude pracoviště autoškoly dále vybaveno trenážerou pro výuku řízení osobního vozidla a modelem kabiny nízkopodlažního autobusu typu Citybus.

Závěrem si dovoluji poděkovat spolupracovníkům z technického úseku ředitelství společnosti a technického úseku o. z. Autobusy za spolupráci a vykonané aktivity. Jak se společně dílo podařilo, je možné vidět na přiložených fotografiích.

**Ing. Jiří Pařízek,**  
ekonomický náměstek o. z. Autobusy  
Foto: Petr Malík



## Poděkování řidiči

Tentokrát začneme poněkud netradičně, zprávou z denního tisku v pondělí 26. května letošního roku. Ve sloupku aktualit byla uveřejněna následující krátká zpráva:

„Hledanou dívku přivezl řidič autobusu

Policisté v sobotu pátrali po desetileté dívce, jejíž zmizení ohlásila po 20. hodině dvaatřicetiletá žena. Dívka po hádce utekla k Prokopskému údolí. O tři hodiny později ji však policistům předal řidič městského autobusu, který ji našel na zastávce u stanice metra Kačerov.“

Odstěpný závod Autobusy začal pátrat, kdo byl „řidičem-nálezcem“ a po několika dnech putovala pochvala ředitele o. z. Autobusy Ladislava Špitzera do kačerovské garáže panu Miroslavu Bojarovi.

„Vážený pane Bojare, v deníku MF Dnes z 26. května letošního roku jsem se dočetl o příkladném činu řidiče autobusu, který význačným způsobem přispěl k navracení zataulované dívky. Po prošetření jsem byl informován, že se jednalo o Vás.

Dovolte mi proto, vážený pane Bojare, abych Vám tímto dopisem vyslovil své uznání za příkladné jednání, pohotovost a vstřícnost, a tím i za vzornou reprezentaci naší firmy.

Přeji Vám při této příležitosti hodně zdraví, štěstí a spokojenosti jak v pracovním, tak i osobním životě. Kopii tohoto dopisu současně předávám DP-KON-TAKTu se žádostí, aby se i zde Vaše příkladné jednání zveřejnilo.

Ing. Ladislav Špitzer“

-red-

# Úklid zastávek

Málokdo z dopravního podniku (a dovolím si tvrdit, že už vůbec nikdo z cestujících) si dokáže představit, kolik práce musí být vynaloženo na tak banální věc, jakou je úklid zastávek povrchové dopravy. Oproti metru, které je přeci jenom uzavřeným prostorem a při jeho čištění se dá využít mechanizace, se pohybujeme na otevřené ulici, kterou s námi běžně užívá přes milion lidí. A teď to uklidíte, když navíc nepatříme zrovna k pořádkumilovným národům.

V o. z. ED tento úkol připadl provozovně Vrchní stavba, jejíž vedoucí, pan ing. Ladislav Sarnovský, nám o tom, co všechno je v naší správě, poskytl tyto základní informace:

- 518 světelných a 98 nesvětelných, celkem tedy 616 zastávkových sloupků,
- 461 nástupních ostrůvků a nástupišť o ploše více než 86 000 m<sup>2</sup>,
- 270 majáčků a 235 odrazových desek,
- 49 dopravně bezpečnostních zrcadel,
- 13 700 m bezpečnostního zábradlí atd.

Úklid zastávek tramvajů (tj. prostor a zařízení zastávek, které patří do správy o. z. ED) je prováděn jak vlastními silami, tak využitím dodavatelských firem. Za vše pak odpovídá oddělení správy kolejových pasů a zařízení. Sami provádíme například výkon zimní služby, údržbu nesvětelných zastávkových sloupků, údržbu a mytí zábradlí, částečně (na základě smlouvy o dílo s dodavatelskými firmami) pak třeba vyvážení odpadkových košů, ruční metení, údržbu světelných sloupků a majáčků. A co se udělá (ať tím či oním způsobem), musí se také pochopitelně zkontrolovat;

to provádíme jednak vlastním správcem v rámci prohlídek tramvajových tratí v intervalu 14 dní, jednak pracovníky dopravního úseku (provozního dispečinku a oddělení JŘ), kteří zjištěné závady předávají správci elektronickou poštou nebo telefonicky.

Zvlášť náročná je zimní služba, protože není možné dopředu ani přibližně odhadnout její průběh. Cestujícího zcela jistě nebude zajímat, jak uklidíme zmíněných 86 tisíc čtverečních metrů. On je před nepohodou chráněn jen 95 přístřešky (úklid v prostorách čekáren typu Dambach a J. C. Decaux našetří nezajišťujeme) a pokud se mu něco stane, využívá logicky všechny dostupné cesty, aby dosáhl svého odškodnění. A tak musíme kromě úklidu zajišťovat i preventivní posyp, mimo zimní období pak dvakrát do měsíce ruční vymetání.

Dále máme v péči všechny zastávkové sloupky, jejichž součástí je mimo jiné i odpadkový koš. Ten je nutno každý den vyprázdnit (někde stačí jen ve všední dny) a uklidit i prostor kolem něj. Mnohdy občané odkládají do koše či ke koši objemné igelitové tašky a pytle s domovním odpadem, takže udržení čistoty tohoto prostoru je velmi náročné. Přibližně ve tříletém intervalu jsou sloupky natírány a minimálně dvakrát za rok kompletně umyty. V některých lokalitách (např. Plzeňská ulice) je mytí nutno provádět operativně, v závislosti na počasí. Plexisklové kryty jízdních řádů jsou myty průběžně (rovněž minimálně dvakrát měsíčně), obdobně jsou strhávány nepovolené cedulky a letáky. Prvořadým úkolem je vždy zajistit funkci informačního systému tak, aby byl za všech okolností čitelný; velkým



problémem v této oblasti jsou tzv. graffiti.

Mytí a údržba ostatního zařízení v naší správě se provádí převážně dvakrát ročně, pokud není nutno zvolit interval kratší. Výjimku tvoří bezpečnostní zábradlí, které se důkladně umývá vždy po zimním období a natírá každé tři roky. Podobná údržba je věnována i laminátovým výplním (je jich na 2 125 m) tohoto zábradlí.

Ještě se domníváte, že úklid zastávek povrchové dopravy je maličkost?

-zjs- podle podkladů L. Čihákové

## Veřejná doprava v regionech – zajímavé zkušenosti i pro nás

Nová evropská legislativa ve veřejné dopravě, kvalitativní ukazatele, ale také příklady nových progresivních řešení veřejné dopravy především v regionech, taková byla mezinárodní konference Veřejná doprava v regionech, kterou začátkem června hostil Liberec.

Pod patronátem Libereckého kraje, VDV (Sdružení německých dopravních podniků) a Sdružení dopravních podniků ČR vystoupilo v průběhu dvoudenního programu celkem šestnáct přednášejících od nás a z Německa, kteří představili více než dvěma stovkám účastníků zajímavé novinky veřejné dopravy, které mohou být inspirativní nejen pro pražský Dopravní podnik, ale i kolegy z dalších tuzemských měst. V některých případech i pro naše kolegy z Německa.

Zejména u našich západních sousedů se v současnosti hodně diskutuje o tom, zda budou dopravci v městské a regionální dopravě vystaveni výběrovým řízením, nebo s nimi města či regiony (případně prostřednictvím organizačních autorit) podepíší smlouvy s přísnými ukazateli kvality a účinnosti. Pokud dopravce bude smlouvu plnit, bude i v dalším období jeho postavení výsadní. Pokud ne, bude vystaven soutěži. Tak hovoří evropská legislativa, která v dohledné době začne platit i u nás. Co to znamená pro nás? Bud rozvineme Program kvality služby ještě více a doplníme ho odpovídající restrukturalizací, stejně jako naši kolegové v Paříži, Bruselu, Madridu nebo Berlíně. Druhá varianta je taková, že budeme vystaveni silné evropské konkurenci v rámci výběrových řízení.

Generální ředitel VDV, německého sdružení dopravních podniků, profesor Müller-Hellman informoval o tom, jak se naši kolegové z Německa připravují, aby zatím nebyli vystavováni mezinárodní konkurenci, ale v některých případech už vstoupili na trh velcí nadnárodní hráči.

Paní Angelika Mertens, státní tajemnice ministerstva pro dopravu, stavební a bytovou problematiku, kladla ve svém příspěvku důraz na fakt, že kvalitní veřejnou dopravu dosáhneme jedině tehdy, bude-li to zájem státu, regionů i měst a jejich vzájemné spolupráce.

Liberecko už několik měsíců žije přípravami projektu Regiotram Nisa, kdy vlakotramvaje známé z německého Karlsruhe, ale už i odjinud, spojí německou Žitavu s Libercem, Jabloncem, ale také polskými městy. Využity by měly být stávající železniční tratě, ale také tramvajové tratě v Liberci tak, aby se nový dopravní prostředek vrátil zpět do center měst a byl daleko lépe dostupný než současná železnice. Němečtí kolegové nabízejí podobná řešení v menších i větších sídlech.

Financování rozvoje veřejné dopravy je v současné době velice náročnou záležitostí, a tak všem zcela jistě přišel vhod přehled našeho kolegy Miroslava Pence o možnostech financování dopravní infrastruktury

u nás ze zdrojů Evropské unie nebo jiných evropských programů.

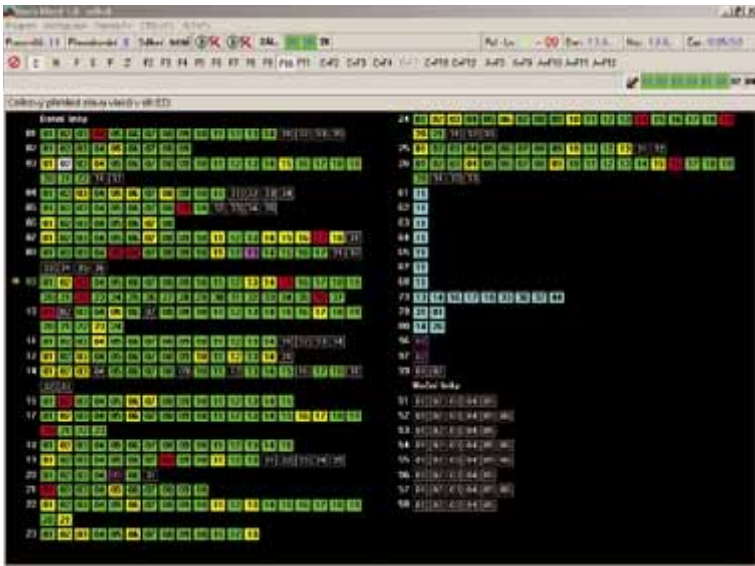
Hovořilo se i o možnostech v odbavovacích systémech, které se neřeší jen v Německu, ale i u nás. Výměnu předplatních jízdenek za čipové karty už mnohá města zvládla, ale zatím se hledají nejlépejší řešení pro jednotlivé jízdenky. V této oblasti zatím převládá hledání a podrobné rozbory.

Dvoudenní setkání s kolegy od nás a z Německa nabídlo zajímavé postřehy, ale i spoustu inspirace, kam zaměřit naše snahy v nejbližší době, aby veřejná doprava v Praze a okolí zůstala pro cestující veřejnost stále lákavou a vyhledávanou alternativou. -bda-



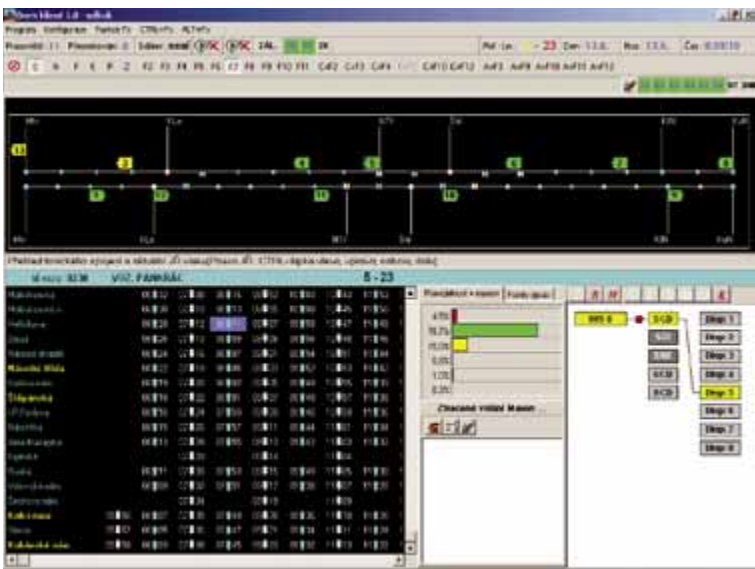
Mnozí z nás si určitě pamatují na doby, kdy hlášení zastávek ve vozech tramvají bylo pro cestující příjemným překvapením. Dnes, pokud neuslyšíme název zastávky, budeme nervózní, něco nám bude k pohodlnému cestování chybět. O to, aby se z vlakových reproduktorů vždy ozývaly správné údaje, se stará

## Informace a kontrola provozu tramvají se stále zlepšují



Celkový stav pravidelnosti v síti pražských tramvají. Zelené obdélníčky znázorňují vlaky jedoucí přesně či v třiminutové toleranci, žluté zpožděné, bílé zpožděné tak, že ani z konečné vlak neodjede včas a červené vlaky jedoucí s náskokem. Ostatní barvy jsou provozní.

dopravní úsek o. z. Elektrické dráhy, a tak našim průvodcem světem informačního (používá se zkratka OIS – odbavovací a informační systém), ale i kontrolního systému Doris, byl Jaroslav Stůj, vedoucí dispečinku o. z. Elektrické dráhy.



Obrazovka konkrétní linky. Uprostřed dolní poloviny obrazovky vidíme graf pravidelnosti všech pražských tramvají.

„Každá tramvaj je vybavena palubním počítačem, který obsahuje kompletní linkové vedení.“ Při univerzálním počítačovém vybavení je možné, aby se jednotlivé vlaky nebo vozy během dne pohybovaly na různých linkách bez toho, aby navštívily vozovnu. „Taková univerzálnost je možná pouze u rekonstruovaných tramvají T3 nebo v devadesátých letech dodávaných T6. U starších vozů s klasickým informačním systémem by hlášení bylo správné, ale textové orientace by byly chybné,“ vysvětluje Stůj.

Pokud některá z pravidelných tramvají je neschopná jízdy s cestujícími, je nahrazována záložním vozem s označením X. V případě, že by na zálohy nebyla vypravována „sóla“, tak ve více než polovině případů už ani nepoznáme, že nejedeme pravidelným spojem. „Na zálohy vypravuje v denním provozu každá vozovna jeden vlak. Z Motola, Pankrác, Strašnice a Žižkova v současnosti vyjíždějí moderní vozy, kde řidič nastaví informační systém podle toho, jakou linku jede nahrazovat.“ S klasickým „X“ se setkáme v současnosti

pouze u vozů z Hloubětína, Vokovic a Kobylis.

I laikům je známo, že se tramvajová doprava potýká s velkým množstvím pravidelných, ale zejména výlukových změn, a tak udržovat systém neustále aktuální není právě jednoduché. Navíc si musíme uvědomit, že celkový stav vozového parku je přibližně 900 vozů s počítači a do všech „komputerů“ je třeba nahrát aktuální data. „Vozovny potřebují na nahrávání změn dva dny,“ sděluje Stůj a doplňuje: „Za pět měsíců letošního roku jsme data nahrávali sedmkrát, což představuje zhruba jednou za měsíc. V době povodní, tedy až do konce prvního čtvrtletí letošního roku, bylo změn více, neboť končila náhradní doprava za metro. Změny se prováděly i několikrát v týdnu.“

Vozovnam jsou nová data do palubních počítačů zasílána elektronickou poštou, ale také si je mohou stáhnout z intranetu. „Je to rychlejší a pohodlnější cesta.“ Podniková síť také obsahuje přehled zadaných verzí nahrávek pro jednotlivé linky. Pokud se ve čtyřmístném kódu objevuje pouze číslo linky, jedná se o pravidelný stav, pokud je na druhé pozici jednička, je linka ve výluce a při pětce na druhé pozici má linka sedlový provoz, to znamená, že končí na jiné konečné než ve špičce (například linka č. 7).

„Řádi bychom instalovali do výpraven informační panely s intranetem jako mají v o. z. Autobusy, aby se řidiči mohli sami informovat o zázemí celého systému, ale také o změnách,“ spráda plány do budoucna Stůj.

V současnosti se ve vozech tramvají objevují dva typy počítačů, u kterých dochází k neustálým změnám a vylepšením, ale krédo zadavatele i zpracovatele je jednoznačné. „Řidič nesmí žádné změny poznat, pro něj stále všechno musí fungovat stejně, samozřejmě lépe.“

Žhavou novinkou, kterou však řidič pozná, je skutečnost, že palubní počítač bude přestavovat výhybky. „Bude stačit, aby systém správně hlásil zastávky a výhybky se budou přestavovat podle zadaného jízdního řádu,“ představuje Stůj novinku zkoušenou na lince č. 11. „Zavedení této služby do zkušebního provozu s cestujícími předpokládáme během letošního srpna, pokud bude zpracována a schválena legislativa k uvedenému problematické.“ Cílem funkce palubní

ho počítače je maximálně ulehčit práci řidiči tramvaje. V současné době se připravuje služba plně automatického hlášení zastávek, tj. řidič ve standardním stavu nebude ovládat tlačítko vyhlášení zastávek, ale palubní počítač vyhlásí zastávku při vjezdu do prostoru zastávky automaticky, tj. bez stisknutí tlačítka hlásič. Tato funkce navazuje i na informační systém pro nevidomé, který se neustále vylepšuje podle potřeb a požadavků Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR.

Hodně se také mluví o Dorisu, který umožňuje sledovat pohyb tramvají po pražských ulicích. Prakticky neustále mají dispečeri přehled o tom, jak na



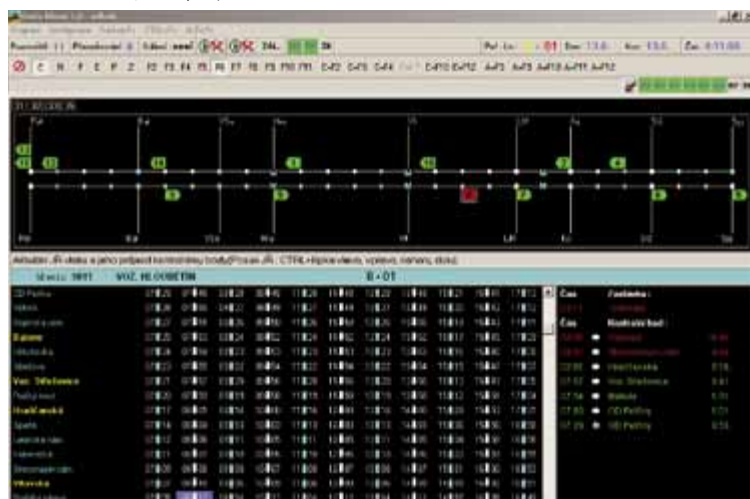
tom ta která tramvaj je. I tento systém prošel v posledních měsících změnami, které postupně zlepšují jeho fungování. „Od 14. dubna funguje Doris v novém počítačovém prostředí. Díky lepšímu datovému spojení se zlepšila spolehlivost. Navíc můžeme sledovat reálnou pravidelnost,“ seznamuje nás průvodce s aktuálními novinkami. V době naší návštěvy (čtvrtek 5. června dopoledne) pravidelnost provozu přesahuje 80 procent, tedy stanovenou úroveň náročnosti v Programu kvality služby. Sedm procent vlaků jede o něco dříve a zhruba stejné procento je zpožděné. Na obrazovce je možné vidět převážně samé zelené vlaky, což znamená, že jezdíme včas.

Rovněž sledování a systém kontrolních bodů dozná v nejbližší budoucnosti změn. „Řidič tramvaje nemá k dispozici jízdní řád zastávku od zastávky, on zná pouze časy průjezdu v kontrolních bodech a z těch drtivá většina řidičů odjíždí v přeepsané třiminutové toleranci. Hodnotit řidiče lze pouze za dodržení času v kontrolních bodech, které má řidič uvedeny v jízdním řádu, a to pouze z pohledu předjetí. V posledních měsících se však jedná o velmi ojedinelé pochybení řidiče. Tyto kontrolní body byly mnohdy umístěny v zastávkách, kde tramvaj svým delším pobytem zdržovala individuální dopravu nebo světelnou signalizaci a řidiči se zbytečně dostávali do stresových situací,“ vysvětluje dosavadní zkušenosti šéf dispečinku. Z tohoto důvodu byly kontrolní body přemístěny do míst, kde tramvaj nebudou omezovat světelnou signalizaci.

Následovat by měly i drobné změny jízdních dob mezi kontrolními body, ale to už je zase jiná písnička, se kterou vás také pravidelně na stránkách DP-KONTAKTu seznamujeme.

-bda-

Další obrazovka konkrétní linky a pořadí. Vpravo dole jsou uvedeny průjezdy stanovišti s infrazamky.



# Děti slavily v kačerovském depu

Minulý rok jsme v rámci velké akce Českých drah a Domu dětí a mládeže připravili i Den dětí v depu Kačerov. Ohlas byl veskrze pozitivní, a tak nás nepřekvapila žádost o znovupořádání i v letošním roce. Pro děti a jejich rodiče byla na sobotu 31. května připravena prohlídka uceleného vozového parku metra od Ečs až po soupravu M1. Byly vystaveny dopravní a pomocné prostředky nezávislé trakce a k dispozici byla prohlídka zázemí vozových hal. Mnoho návštěvníků se zastavilo u podúrovňového soustruhu, který provádí repasi profilů kol přímo na vozové soupravě. V zasedacím sálu se promítaly dokumentární filmy s dopravní tematikou. Jako obvykle zájem byl o hasičskou techniku a pohotovostní vozidla. Tato akce se již minulý rok vyznačovala zvládnutím, kterou bylo zajištění přepravy návštěvníků do depa Kačerov vlakem Českých drah. Tehdy to byl historický třívozový motorový vlak „Hurvínek“. Letos padl návrh, který jsme mysleli, že je neuskutečnitelný. Přijet na depo Kačerov s celým historickým vlakem, taženým parní lokomotivou. Vize se stala skutečností a na jeden den se plocha před administrativní budovou stala vlakovým nádražím, kde vlaky přijížděly, přepřahovalo se a „šibovalo“. Jedni návštěvníci přijížděli, druhí se připravovali k odjezdu. Snad největší radost z toho měli dospělí, kteří si nenechali ujít možnost vyfotografovat regulérní vlak v prostorách depa Kačerov. Spokojenost dětí a k tomu pěkné počasí nám bylo všem, kteří se podíleli na pořádání akce, dostatečnou odměnou.

Ing. Viktor Baier, o. z. Metro

Foto: Luboš Staněk, Petr Moravec, Viktor Baier



Parní lokomotiva, kdo by ji hádal skoro 90 let, ...při stoupaní do depa Kačerov se tato stará dáma ani nezadýchala.



Lezecká skupina hasičského záchranného sboru o. z. Metro v akci.



Prohlídka kabiny strojvedoucího v soupravě M1.



Děti, rodiče a „požární útok“.

Počasí přálo, a tak jedinečnou příležitost v sobotu 14. června prohlédnout si rozestavěnou tramvajovou trať Hlubočepy – Barrandov využily stovky Pražanů a návštěvníků našeho města. Atraktivní byla především chůze po estakádě překonávající Růžičkovou roklí ve výšce 32 metrů. Nejen pohled na trať, ale i jedinečný výhled na město stál za návštěvou. Ani ne před dvěma roky byl slavnostně poklepán základní kámen stavby a nebude trvat dlouho (na přelomu listopadu a prosince) a traťi budeme moci jezdit tramvajemi. Více informací o dokončovacích pracích na trati přineseme v jednom z nejbližších čísel DP-KONTAKTU. -bda-

## Tramvajovou trať na Barrandov si mohla prohlédnout veřejnost



Cílem dnešního výletu za tramvajemi bude veletržní město Lipsko (Leipzig), ležící v německé spolkové zemi Sasko. V letech 1949 – 1990 bylo se svým půl milionem obyvatel druhým největším městem bývalé NDR.

Tramvajová doprava zde začala psát svoji historii 18. května 1872, kdy po kolejích o rozchodu 1458 mm vyjela poprvé koňka. Proč zrovna tak netypický rozchod? Původně bylo kolejová síť postavena na normálním rozchodu 1435 mm. Jenže – z úsporných důvodů – byly koleje položeny „jen tak“, bez seriózní

# Tramvajový provoz

se dvěma vlečnými vozy obdobné konstrukce, ale dvounápravovými. Soupravy tohoto typu dosloužily roku 1971.

První poválečné vozy východoněmecké výroby jsou dodány v roce 1951. Jedná se o motorové a vlečné (jednosměrné dvounápravové) vozy LOWA, které

v ústředních dílnách ve čtvrti Heiterblick.

Vozový park dnes tvoří 243 vozů T4D (Tatra 1969 – 1986), 72 vlečných vozů B4D (Tatra 1969 – 1986), 28 vozů T6A2 (Tatra 1988 – 1991), 14 vlečných vozů B6A2 (Tatra 1988 – 1991). Téměř všechny tyto vozy prošly v letech 1990 – 1996 rekonstrukcemi, aby vyhovovaly



Nízkopodlažní vůz Siemens typu NGT8 potkává u hlavního nádraží soupravu složenou z vozů Tatra T4D + B4D.

ního podkladu. A tak nebylo divu, že po větším dešti došlo k nežádoucí změně rozchodu – koleje se místy „roztáhly“ až na 1461 mm. Protože návrat k rozchodu 1435 mm nebyl z finančních důvodů možný, bylo nejjednodušší upravit kolejovou síť na rozchod 1458 mm. Tento se užívá doposud a jedná se o nejširší kolejový rozchod v Německu.

16. dubna 1896 zazvonila v lipských ulicích poprvé elektrická tramvaj a během jednoho roku byly všechny koňky elektrifikovány.

Do roku 1920 zajišťují provoz tři společnosti:

- Grosse Leipziger Strassenbahn (GLSt) – obsluhovala větší část města, linky byly značeny písmeny;
- Leipziger Elektrische Strassenbahn (LESt) – obsluhovala kratší tratě uvnitř města, linky byly označeny čísly;
- Leipziger Aussenbahn A. G. (LAAG) – obsluhovala příměstské linky, například do Schkeuditz, Böhlitz, Markkleebergu.

V letech 1919 až 1920 došlo ke sloučení společností v jeden komunální podnik, všechny linky dostávají číselné označení. Kromě osobní se zavádí také nákladní doprava. Motorové vozy, tahající nákladní vozy, se v ulicích města objevovaly až do roku 1945.

Roku 1925 dostává dopravní podnik 200 motorových a 200 vlečných vozů „Pullmann“. Tyto legendární vozy dosloužily až v roce 1987, tedy po dvašedesáti letech spolehlivého provozu.

V roce 1931 je realizována dodávka 56 čtyřnápravových vozů se sníženou nástupní plošinou se středním vstupem. Tyto „nízkopodlažní“ vozy jezdily většinou

*Třívozový vlak (tzv. Grosszug) složený z vozů T4D + T4D a nízkopodlažního vlečného vozu NB4 na smyčce Miltitz.*



Vlak linky č. 9 přejíždí křižení s elektrifikovanou železnicí na Rathausstrasse.

cestujícím sloužily dvacet let. V letech 1957 až 1962 přicházejí další dvounápravové motorové a vlečné vozy typu GOTHA a v letech 1962 až 1968 jsou dodány čtyřnápravové článkové vozy GOTHA se zavěšeným samonosným malým středním dílem.

První vozy Tatra jsou dodány v roce 1969. Jedná se o motorové vozy T4D a vlečné vozy B4D, které jsou nasazovány na linky č. 17 a 27.

Nejvyšší počet linek v Lipsku (30) byl dosažen 1. ledna 1965, v 70. letech jejich počet klesá. Nižší počet linek však není způsoben redukcí sítě; příčina

tkví v tom, že dvě kratší radiální linky jsou sloučeny v jednu dlouhou, diametrální. V letech 1974 až 2001 se počet linek pohybuje kolem dvaceti.

V roce 1989 ukončili svou pouť ulicemi dvounápravové vozy GOTHA, následované o tři roky později také článkovými vozy GOTHA. Poslední „štaci“ těchto vozů byla linka č. 28. Od 27. května 2001 vstupuje v platnost nové linkové vedení. Počet linek se snížil na patnáct (1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18) a došlo ke zhuštění intervalů: deset minut ve všední dny, patnáct minut o víkendech a celotýdenně večer. Ve dvojnásobném intervalu jezdí linky č. 13, 14 a 18, v neděli ráno (přibližně do 9.00 hodin) je interval stanoven na třicet minut.

Ráno začíná provoz kolem páté hodiny, v neděli kolem půl sedmé. Poslední tramvaje projíždějí centrem kolem 0.30 hodin (celonoční tramvajový provoz byl zrušen již v roce 1998 a jeho úlohu převzaly noční autobusové linky). Nové linkové vedení umožnilo ušetřit 22 tramvajových vlaků, což vedlo ke zrušení malých a již nevyhovujících vozoven (Schkeuditz, Gohlis, Probstheida, Reudnitz, vozovna Leutzsch slouží jako odstavná plocha), ve vozovně Möckern bylo v roce 1998 zřízeno tramvajové muzeum. Tramvaje v současné době vyjíždějí ze čtveřice vozoven: Döhlitz, Angerbrücke, Wittenbergerstrasse a Paunsdorf. Opravy vozidel se provádějí

přísnějším předpisům ve sjednoceném Německu. Ve vozovém parku dále najdeme 56 nízkopodlažních článkových vozů Siemens typu NGT8 (dodávané od roku 1995) a 38 nízkopodlažních vlečných čtyřnápravových vozů Bombardier (vyrobené ve městě Bautzen) typu NB4. Nízkopodlažní vozy NGT8 jsou nasazovány na všechny linky. Vypravení je pak doplnováno soupravami Tatra–vozy – 2x T4D, 2x T6A2, T4D + B4D, T6A2 + B6A2. Linky č. 3, 7, 9, 10, 11 jsou



Nízkopodlažní vlečný vůz typu NB4 č. 910 (Bombardier) z roku 2000 v soupravě s o dvacet let starším českým vozem Tatra T4D.

doplňovány vlaky T4D + NB4, na lince č. 15 převažují soupravy T4D + T4D + NB4. Vůbec nevádí, že věkový rozdíl mezi českým a německým vozem v této soupravě dosahuje 30 let.

Ze služebních vozidel určitě zaujme článkový kolejový brus z roku 1994 (Linke – Hofmann – Busch). Zajímavá je i po roce 1990 znovuzrozená nákladní doprava (nákladní vlečné vozy jsou taženy vozy T4D). Pro vyhlídkové jízdy byl upraven vůz T4D – 1797. Podobu kabrioletu získal v roce 1996.

Z historických vozidel stojí za pozornost čtyřnápravový „nízkopodlažní“ vůz č. 1043 a také motorový vůz Pullmann č. 1464. Zážitkem je svezení se čtyřnápravovým motorovým vozem č. 20 z roku 1909 (Norddeutsche Waggonfabrik). Vůz pochází z dvacetikusové série, která byla dodána pro příměstské linky. Vybaven je podvozky Maximum, dvěma trakčními motory a tlakovzdušnou brzdou. Prostor pro cestující byl vytápěn kamny – udržovat v nich oheň patřilo k povinnostem průvodčího. Během jízdy měli cestující pohodlné posezení na příčných polstrovaných sedačkách.

Z dopravních zajímavostí nelze nezmínit úrovně křižení tramvajové tratě s elektrifikovanou železnicí. Tramvajová trať i železnice jsou v tomto místě jednokolejné. Trakční vedení tramvaje i železnice jsou od sebe izolované, takže v určeném místě je trolej buď pod



# v Lipsku

napětím železničním (při stažených závorách) anebo pod napětím pro tramvaje (při zvednutých závorách). Tuto technickou zajímavost najdeme při jízdě linkou č. 9 ve čtvrti Markkleeberg, West.

Další zajímavost lipské tramvajové dopravy se skrývá ve dvojici linek č. 11 a 11<sup>e</sup>. Linka č. 11 začíná v Mark-

Toto opatření má jednoduchý důvod: zavádět jednotný interval na celou „jedenáctku“ by bylo neekonomické, její zatížení v úseku Wahren – Schkeuditz již není tak velké jako na území města Lipska.

Ačkoli byla v roce 1990 na území bývalé NDR zrušena absolutní přednost tramvaje, je dnes snaha tento dopravní prostředek preferovat. Na většině míst je preference tramvajových vozů zajištěna funkční světelnou signalizací. Výjezd tramvajů z vozovny a obratišť bývá zajištěn dopravní značkou „Dej přednost v jízdě tramvajím“.

Kromě pravidelných linek jezdí v Lipsku ještě historická tramvajová linka č. 29<sup>e</sup>. V provozu je ve dnech, kdy je otevřeno muzeum v Möckern, tedy od května do září každou třetí neděli v měsíci. Nasazován je na ni jeden historický vůz v intervalu šedesát minut. V den mé návštěvy města vyjel ráno článkový vůz GO-THA č. 1206 (z roku 1967) a odpoledne byl vyměněn za soupravu LOWA 1601 + 803 (z roku 1951) Trasa historické linky začíná u vozovny Möckern a končí na Wilhelm Leuschner Platz v centru města. Kromě



Šestinápravový článkový kolejový brus ve čtvrti Angerbrücke.

kleeberg, Ost a u vozovny Dölitz se k ní přidává linka č. 11<sup>e</sup>. Až do čtvrti Wahren jedou spolu a drží jednotný interval 10 respektive 15 minut. Ve čtvrti Wahren linka č. 11<sup>e</sup> končí, linka č. 11 pokračuje dál – opouští Lipsko, posléze i spolkovou zemi Sasko, aby se ocitla v sousedním Sasku–Anhaltsku, v lázeňském městě Schkeuditz.

Další zajímavosti si autor těchto řádků povšiml na manipulační smyčce Huygensstrasse. Aby zde neparagovala auta na kolejích, je zde dopravní značka „Jiné nebezpečí“ s dodatkovou tabulkou „Uvolněte koleje“. Škoda, že nic takového není možné realizovat například v Praze na Zvoňarce.



Motorový vůz č. 20 z roku 1909 při zvláštní jízdě.

linky č. 29<sup>e</sup> jezdil v ten den také motorový vůz č. 20 – absolvoval zvláštní jízdu od vozovny Möckern do Schkeuditz a zpět.

Vstup do muzea včetně jízdy historickou tramvajím stojí 4,5 euro.

Text a foto: František Zahnáš

## Jak to bylo doopravdy s žitavskou tramvajím? – II

Někdy se stanou věci, nad kterými zůstává rozum stát. Mezi takové lze zařadit i neúmyslné a nechtěné zkrácení článku o žitavské tramvajím v minulém čísle. Z nepochopitelných důvodů druhá část článku v počítači zmizela a na nedostatek jsme přišli až po uzavěření červnového čísla. Tímto se omlouváme autorovi, panu Rudolfu Marenovi, ale i vám, našim čtenářům, za nepříjemný výpadek a druhou část přidáváme tentokrát.

...Pouliční dráha s převážně rekreačním charakterem souvisejícím s provozem dodnes fungující úzkorozchodné parní železnice do Kurort Oybin a Kurort Jonsdorf se stala ztrátovou i přes dvojitý zdražení jízdného z 10 na 15

a 25 feniků. Válku nakonec tramvaj přežila, co však už zvládnout nedokázala, byly důsledky poválečné hospodářské krize, která zničovala výmarskou republikou. Město nebylo schopno díky hyperinflaci elektrickou dráhu dále provozovat, a tak 18. listopadu 1919 došlo k jejímu definitivnímu zastavení.

V roce 1921 bylo rozprodáno deset prvních motorových vozů a všechny vlečné vozy. Šest vozů bylo nabídnuto do severočeského Mostu, který čtyři z nich odkoupil a zařadil do pravidelného provozu. Dva jako motorové a dva po odstranění elektrické výzbroje jako vlečné. Všechny vozy sloužily v mosteckém tramvajovém provozu až do roku 1953, kdy byly vyřazeny. Měly to

šťěstí, že byly poměrně často fotografovány nejen amatérskými fotografy. Z roku 1926 existuje i pohlednice starého mosteckého divadla se žitavskou tramvajím v popředí. Zbylé vozy z první série si rozdělil Lockwitzbahn (drážďanská příměstská linka č. 31 v trase Dresden, Niedersiedlitz – Kreischa, která zanikla v roce 1977) a blíže nejmenovaný španělský tramvajový provoz, kterému se navíc jeden z vozů při nakládání na loď v Hamburku utopil. Všechny novější motorové vozy nadále zůstávaly v Žitavě a stejně jako veškeré zařízení dráhy postupně chátraly a čekaly, až výmarská republika překoná své hospodářské problémy. Bohužel se už nedočkaly.

V roce 1929, tedy deset let po zastavení provozu se ukázalo, že obnovení tramvaje by si vyžádalo příliš vysoké náklady. Staří tramvajáci se naposledy sešli ve vozovně, s jedním z provozuschopných vozů projeli celou síť a město se tak navždy rozloučilo se „svou“ tramvajím. Ale opravdu navždy?

Žitava měla to štěstí, že ležela vždycky tak trochu stranou. Vždyť i řádný silniční hraniční přechod z Hrádku nad Nisou přes území Polska tady vznikl až docela nedávno. Provinční charakter města na okraji se od dob tramvaje příliš nezměnil, spojenecká bombardování na konci druhé světové války tady na rozdíl od většiny německých měst vlastně ani nezažili a éra socialismu Žitavě přidala jen pár okrajových sídlišť. Proto lze dodnes prakticky v každé ulici, kterou tramvaje jezdily, zahlédnout různé závěsy trolejového vedení. Do dnešních dnů stojí i vozovna, kde parkují městské autobusy. Ale to všechno možná ještě není všechno.

Projekt Regiotram NISA připravovaný po vzoru obdobných řešení v zahraničí ve stejnojmenném příhraničním regionu uvažuje v jedné ze svých výhledových studií s dopravním spojením Žitavy, Liberce, Jablonce nad Nisou a Jelení Hory. Základem systému bude tramvajová síť v Liberci napojená na železniční trať v okolí. Jejich elektrifikace by v cílovém stavu měla umožňovat provoz dvousystémových tramvajových jednotek podobně jako je tomu například v oblasti Karlsruhe, Saarbrückenu nebo dnes už i saské Chemnitz. Proto tak, jako se po 46 letech dočkal obnovení tramvaje v moderní podobě bádensko-württenberský Heilbronn, dočká se jí po 50 letech možná i náš Jablonec nad Nisou, po 46 letech dolnoslezská Jelení Hora a po 96 letech hornolužická Žitava.

Budeme držet palce.

Rudolf Maren

## Pražské autobusy v Plzni podruhé...

V červnovém čísle DP-KONTAKTu jsme vás pod tímto titulkem informovali o nasazení našich autobusů v Plzni na začátku května letošního roku. Zároveň jsme vyslovili poděkování všem řidičům a ostatním zaměstnancům o. z. Autobusy, kteří se na zdárném zajištění náhradní autobusové dopravy v Plzni ve dnech 2. až 4. května podíleli.

Tentokrát na článek navazujeme děkovným dopisem ředitele Plzeňských městských dopravních podniků Václava Zikmunda, ke kterému se připojují generální ředitel naší společnosti Milan Houfek a ředitel o. z. Ladislav Špitzer.

Ještě jednou díky za dobře odvedenou práci a reprezentaci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

-red-

**PmDP**  
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.  
Denisovo nábřeží č.p. 920/12  
303 23 Plzeň

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.  
generální ředitel 7 0 -05- 2031  
Ing. Milan Houfek  
Sokolovská 127/2  
190 00 Praha 9  
V Plzni dne: 12.5.2003

Vážený pane generální řediteli,

dovoluji mi, abych touto cestou poděkoval za výpomoc při zajišťování náhradní autobusové dopravy, související s rekonstrukcí tramvajových tratí v centrální části Plzně o víkendu 2. až 4. května 2003.

Tato akce, během které byla dva dny prakticky zastavena tramvajová doprava v našem městě a byla plně nahrazena autobusy náhradní dopravy, představovala klíčový problém celé rekonstrukce. Díky za to, že se vše podařilo zvládnout bez problémů a na vysoké profesionální úrovni, patří i Vám, vážený pane generální řediteli.

Byli bychom rádi, kdybyste naše poděkování mohli vyřídít i všem, kteří se na akci podíleli, zejména panu řediteli Ing. Ladislavu Špitzerovi, dopravnímu náměstkovi panu Václavu Jelínkovi, pracovníkovi dispečinku panu Michalovi Nohejlovi, řidičům a dalším, neboť s ohledem na velmi krátký termín znamenalo zorganizování této pomoci určitě nemalé další pracovní zatížení celé řady Vašich zaměstnanců.

Ještě jednou děkuji a zůstávám v úctě

Ing. Václav Zikmund  
ředitel společnosti



Povodně, které zachvátily republiku v loňském roce, a které způsobily Praze, jejím obyvatelům a firmám nemalé škody a problémy, rovněž zrušily mnoho plánovaných akcí – jednou z nich byl i už tradiční přátelský fotbalový zápas mezi pracovníky provozovny Měničny a kabelová síť o. z. Elektrické dráhy a firmou Železniční stavitelství Brno.

Až teprve na jaře letošního roku se podařilo najít prostor pro tuto akci a ve čtvrtek 22. května se na propůjčeném hřišti v areálu ÚD Hostivař utkaly oba týmy.

Vzhledem k tomu, že se jednalo už o čtvrtý zápas, patřičně stoupla kvalita i úroveň hry. Rovněž hráči firmy ŽS Brno nás svými výkony nutí k neustálým změnám v týmu – jak v posílení novými mladými hráči tak i změnou systému hry.

## Fotbal se hrál až po velké vodě...

Nutno přiznat, že z prvotní myšlenky zahrát si dvakrát do roka tzv. „srandamatch Praha versus Brno“ mnoho nezbylo, protože tým ŽS Brno už od počátku hrál v plném nasazení s mladými a mnohdy i zkušenými hráči a nepřipouštěl příliš legrace do hry. Proto jsme se letos přizpůsobili tomuto stylu a začali se na zápas připravovat trochu jinak: postavili jsme tým pod vedením velmi zkušeného kapitána Vladimíra Potočnicka (na něm si nejvíce cením, že ve svém věku – v říjnu 2003 oslaví své životní jubileum 60 let a přejí mu k němu již předem hodně zdraví a vitality – dokáže obstát ve hře s daleko mladšími hráči) a zkusili uplatnit nový systém hry:

4 hráči obrany – Milan Světel, Karel Petrák, Vladimír Svoboda a již zmíněný Vladimír Potočnick

4 hráči zálohy – Jiří Vejvalka, Ladislav Černý, Milan Krimlák, M. Hnátnický a náhradník Pavel Smrčina

2 hráči útoku – Michal Tomeček, Petr Cibulka a dva náhradníci – Pavel Rucker, Jan Klinecký.

Nový přístup našeho týmu vyšel skoro na 100% – předvedli jsme velmi vyrovnaný výkon (gól Jiřího Vejvalky patřil k těm krásným akcím na hřišti, výkon Milana Světela v obraně byl nepřehlédnutelný a kdyby

Michalovi Tomečkovi přálo štěstí v koncovkách, určitě bychom odešli ze hřiště jako vítězové).

Naši protihráči se tentokrát zdáli být mnohem unavenější, nervóznější – k vítězství už nepřicházeli bez námahy, byli nuceni často bránit, hodně běhat a někteří si sáhli na dno svých sil. Pouze díky jejich opoře – gólmánovi, který jim dal jistotu svého výkonu, nakonec skončilo utkání v řádném čase remízou 4:4.

Na penalty jsme měli smůlu, takže ŽS Brno si nakonec odvezlo vítězství.

Pokud dokážeme do podzimu, kdy se bude hrát odvetné utkání letošního roku v Brně, vyřešit otázku našeho gólmána, myslím si, že máme obrovskou šanci konečně uspět a odvézt si z Brna vytoužené vítězství. Každopádně nový přístup je určitě krokem k úspěchu – celý tým měl chuť do hry a i fandící diváci byli velmi spokojeni, zkrátka bylo se konečně na co koukat ...

V závěru chci poděkovat vedení provozovny Měničny a kabelová síť, dílenskému výboru OS Měničny a jednotlivým vedoucím středisek za velkou podporu k uskutečnění těchto fotbalových utkání.

**Za realizační tým**  
Zuzana Weinfurterová

## Sportovní aktivity o. z. Autobusy

Přelom května a června byl bohatý na sportovní dění v odštěpném závodě Autobusy. Poslední květnový víkend (24. a 25. května) se konal již 24. ročník tradičního fotbalového turnaje o pohár ředitele odštěpného závodu Autobusy. Stálé místo konání, jihočeské Nuzice, bylo vzhledem k loňské ničivé povodni vyměněno za Čistou u Rakovníka, kam se sjelo celkem šest týmů reprezentujících jednotlivé garáže.

Dramatické finále rozhodla jediná branka týmu DOZ Hostivař, a tak se sklopenými hlavami odcházeli hráči kačerovské garáže. Oba finalisté si zajistili účast

nejlepšího střelce si odnesl hostivařský Pavel Stejskal a nejlepším brankářem byl vyhlášen Miroslav Pařík, hájící branku vítězného týmu. Trofeje pro nejlepší hráče turnaje si odneslo trio Dubeň (Klíčov), Ježek (Dejvice) a Janda (Kačerov).

O tři týdny později, v sobotu 14. června, si zaměstnanci o. z. Autobusy opět obuli kopačky nebo tenisky, neboť změřili síly v nohejbale. Na čakovické kurty se sjelo celkem sedm tříčlenných týmů a opět největší radost byla v Hostivaři, neboť jejich tým měl v celodenních kláních nejlepší bilanci. Druhé místo vybojovali zástupci řepské garáže a stupně vítězů doplnili hráči z Klíčova.

-red-



na VIII. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele, hraného 21. června v Hostivaři. Třetí místo vybojovalo mužstvo garáže Vršovice, které zdolalo reprezentanty Klíčova až v penaltovém rozstřelu.

Ředitelem odštěpného závodu Ladislavem Špitzerem byly oceněny nejen nejlepší družstva, ale také největší osobnosti dvoudenního klání. Cenu pro

## Počtvrté se radovali hráči Elektrických drah

Dramatické boje v některých případech s překvapivým rozuzlením, dobrá divácká kulisa a příjemné počasí. Takový byl VIII. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele odehraný v sobotu 20. června v hostivařském areálu. Počtvrté se z vítězství radovali „domácí“ hráči týmu Elektrických drah I, kteří v penaltovém rozstřelu zdolali loňské vítěze, hráče Středního odborného učiliště. Velkou zásluhu

na triumfu měl brankář Jan Soukup, který byl pro nadějně mládí nepřekonatelnou překážkou. V základní hrací době skončil vyrovnaný zápas bez branek. Z třetího místa se mohli radovat hráči týmu Metro I, vítězící v duelu o 3. místo nad ředitelstvím 2:0.

Fotografický návrat k VIII. ročníku fotbalového turnaje a další podrobnosti přinese srpnové číslo DP-KONTAKTu.

-bda-

## Nové sociální zařízení Spojovací

Květen letošního roku přinesl další drobné zlepšení pro řidiče tramvají. Úspěšně bylo uvedeno do provozu rekonstruované sociální zařízení na konečné tramvají Spojovací, nacházející se na území městské části Praha 9 – Hrdlořezy.

Bližší údaje o této stavbě, jejím umístění, a anti-

vandalském provedení jsme uvedli již v květnovém vydání DP-KONTAKTu, a tak doufáme, že provozní zaměstnanci odštěpného závodu Elektrické dráhy, kteří budou toto zrenovované sociální zařízení využívat, budou s novými podmínkami spokojeni.

**Oddělení dopravních cest ředitelství**



## „Vozovny“ na Špejcharu a Dlabáčově

Ještě jsme ani nestačili oznámit vydání nové publikace Vozovna Vokovice 1933 – 2003 a už k ní máme dodatek. V době, kdy byla brožura v tisku, byla vokovická vozovna vzhledem k výluce tratě na Evropské třídě více než dva týdny mimo provoz. Od 31. května 2003, kdy výluka začala, byly vokovické tramvaje dočasně deponovány na tramvajových smyčkách Špejchar a Dlabáčov. Jak to v provizorní „vozovně“ vypadalo, ukazují naše dva snímky od Ing. Ivo Mahela. Nebylo to poprvé, kdy tato manipulační obratiště sloužila tomuto účelu. O tom ale najdete více ve zmíněné brožuře. -pf-



VOZOVNA VOKOVICE  
1933 – 2003

## Nové publikace o pražských vozovnách

Stalo se tradicí, že si významná výročí pražských vozoven připomínáme pamětními publikacemi, které podrobně popisují historii objektů, zmiňují se o zajímavostech z provozu a také o minulosti nejbližších tramvajových tratí. Na počátku května jsme oslavili výročí vozovny Vokovice. Publikace Vozovna Vokovice 1933 – 2003 obsahuje na 64 stránkách 58 černobílých fotografií a dalších 16 barevných fotografií v příloze. S malým zpožděním vychází také publikace Vozovna Pankrác 1927 – 2002, která připomíná loňské „pětasedmdesátiny“ naší největší vozovny. Má 80 stran s 90 černobílými fotografiemi a rovněž přílohu se 16 barevnými snímky. Obě publikace jsou k dostání ve Střediscích dopravních informací a ve středoševickém Muzeu městské hromadné dopravy. Publikace o vozovně Vokovice vás přijde na 63 korun a o vozovně Pankrác o šest korun více. -red-

## Pražská MHD na WAPu

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost rozšiřuje možnost, jak se může cestující rychle dostat k novým informacím o aktuálním stavu pražské dopravy. Protože používání mobilních telefonů se stalo naprosto běžnou záležitostí, Dopravní podnik připravil s pomocí mobilního informačního systému wapové stránky, které budou přinášet aktuální informace o pražské městské hromadné dopravě. Stránky umožňují přímo z mobilního telefonu také zaslání emailové zprávy Dopravnímu podniku.

Wapová adresa, kterou si můžete uložit do paměti svých mobilů, je: <http://wappp.datamobil.cz>. -red-

## Konference o legislativě

Výbor pro Evropskou unii UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy připravuje **Konferenci o budoucím legislativním rámci pro veřejnou dopravu na krátké vzdálenosti**, která se bude konat v Bruselu 1. až 2. prosince 2003.

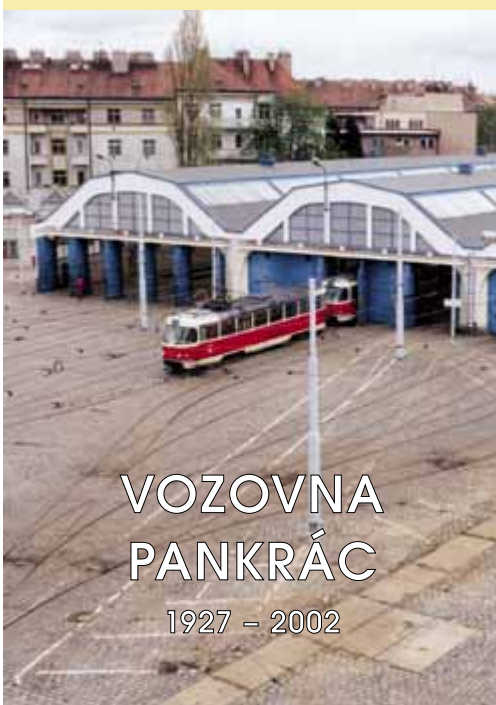
Záměrem této konference je poskytnout všem účastníkům důležité informace o současném vývoji evropského legislativního rámce pro financování a zadávání zakázek na služby místní veřejné dopravy v Evropě.

Máte-li zájem a chcete vědět více o této mimořádné události, můžete se v českém a slovenském jazyce obrátit na pana Constantina Dellise. Telefon: 00 32 2 663 6 627 nebo E-mail: [constantin.dellis@uitp.com](mailto:constantin.dellis@uitp.com) -red-



## Nové publikace o pražských vozovnách

Stalo se tradicí, že si významná výročí pražských vozoven připomínáme pamětními publikacemi, které podrobně popisují historii objektů, zmiňují se o zajímavostech z provozu a také o minulosti nejbližších tramvajových tratí. Na počátku května jsme oslavili výročí vozovny Vokovice. Publikace Vozovna Vokovice 1933 – 2003 obsahuje na 64 stránkách 58 černobílých fotografií a dalších 16 barevných fotografií v příloze. S malým zpožděním vychází také publikace Vozovna Pankrác 1927 – 2002, která připomíná loňské „pětasedmdesátiny“ naší největší vozovny. Má 80 stran s 90 černobílými fotografiemi a rovněž přílohu se 16 barevnými snímky. Obě publikace jsou k dostání ve Střediscích dopravních informací a ve středoševickém Muzeu městské hromadné dopravy. Publikace o vozovně Vokovice vás přijde na 63 korun a o vozovně Pankrác o šest korun více. -red-



VOZOVNA  
PANKRÁC  
1927 – 2002

## Kouření na pracovištích

Kouření je zvláštní druh toxikomanie, který škodlivě působí na zdraví kuřáků i nekuřáků bezprostředně vystavených účinkům kouření. Takto definuje tento zvyk zákon č. 37/1989 Sb. o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniami. Zákon č. 20/1966 Sb. o péči o zdraví lidu v platném znění ukládá všem zaměstnavatelům povinnost činit, v rozsahu své působnosti, všechna opatření k vytváření zdravých podmínek, způsobu života a práce a určuje mu odpovědnost za plnění těchto podmínek. Také Zákoník práce ukládá zaměstnavateli povinnost dbát, aby zdraví zaměstnanců nebylo ohrožováno kouřením na pracovišti (§ 133 odst. 1, písm. j). Zákoník práce v § 135 odst. 4, písm. e) **zakazuje kouření na pracovištích, kde pracují také nekuřáci**. Absolutní zákaz kouření platí na pracovištích vymezených zvláštními předpisy požární a bezpečnostní ochrany.

Jednotlivé odštěpné závody a ředitelství mají tyto podmínky rozpracovány ve svých pracovních rádech a dalších vnitřních normách:

**o. z. Metro** – Os 5/1 Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví,

**o. z. Elektrické dráhy** – Směrnice ředitele závodu č. 6/2002 Opatření k ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniami,

**o. z. Autobusy** – Příkaz ředitele závodu č. 18/1992 Pracovní kázeň v souvislosti s požíváním alkoholických nápojů a jiných omamných látek,

**ředitelství** – Směrnice GR č. 11/2001 Provozní řád ÚB Sokolovská (obsahuje zákaz kouření v celé budově kromě středového schodiště).

Za nedodržení těchto předpisů může Úřad práce pokutovat zaměstnavatele až do výše 250 000 Kč, při opakovaném porušení až do výše 1 000 000 Kč.

**Všichni zaměstnanci na všech úrovních mají povinnost tato zákonná ustanovení respektovat a dodržovat!**

Ing. Jaroslav Ďuriš,  
personální ředitel

## Výběrové řízení na nové tramvaje pro Prahu znovu vyhlášeno

Výběrové řízení na nové tramvaje, vhodné pro provoz v podmínkách hl. m. Prahy, bylo poprvé vyhlášeno v závěru roku 2001. Z vyhodnocení nabídek uchazečů vyplynulo, že nabídky nebyly zcela v souladu buď se soutěžními podmínkami, nebo se zadávací dokumentací. Proto předseda představenstva a generální ředitel naší společnosti Milan Houfek v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek č. 199/1994 Sb. a na základě doporučení komise pro posouzení a hodnocení nabídek rozhodl soutěž bez udání důvodu zrušit.

Dne 28. května 2003 byla prostřednictvím inzerátu v Obchodním věstníku a na Centrální adrese obchodní veřejná soutěž o nejvhodnější nabídku na koupi tramvají vhodných pro provoz v Praze znovu vyhlášena. V podmínkách soutěže je požadována nejvhodnější nabídka na dodání nízkopodlažních článkových tramvají ve dvou dodacích lhůtách. Dodací lhůta pro prvních 20 tramvají je stanovena na rok 2005 až 2007. Zadavatel si současně vyhradil uplatnit právo opce na dodání dalších 40 tramvají v letech 2008 až 2012. Soutěžní lhůta končí 17. července 2003 a zadávací lhůta 31. srpna 2003.

Zadávací dokumentaci si k 20. červnu vyzvedlo 12 zájemců. Po vyhodnocení nabídek uchazečů v závěru zadávací lhůty bude jasné, jestli se pražští tramvajáci nových tramvají tentokrát dočkají.

Ing. Jaroslav Ditrych,  
oddělení strojů a zařízení



## Humanitární pomoc

Jan Amos Komenský řekl: „Komukoli prospěti můžeš, prospívej rád, možno-li celému světu. Sloužití a prospívání je vlastnost povah vznešených.“

Na více než sto místech naší republiky proběhla celostátní sbírka, jejímž organizátorem byla humanitární organizace ADRA. Výtěžek sbírky byl určen na pomoc obětem živelných pohrom a válečných neštěstí všude tam, kde ADRA ČR působí. Celostátní sbírka „Pomáhat může každý“ byla příležitostí pro každého z nás, aby se mohl spolupodílet na projektu občanské soudržnosti a vzájemné podpory. Realizace takové velké akce se neobejde bez pomoci mnoha dobrovolníků. I naše škola, respektive naši žáci, byli osloveni žádostí organizátorů o pomoc při realizaci sbírky. Účast našich žáků byla podle představitelů ADRY hodnocena jako jasná odpověď se ochotně podílet na řešení bolavých problémů světa.



## Řekni drogám ne

Mluvíme-li o drogách, pak otevřeně. Nemá smysl si něco nalhávat. Drogy jsou a budou všude kolem nás a našich dětí. Problém je v tom, že děti často vědí více než rodiče, a to dokonce na základě konkrétních příkladů, které vidí kolem sebe.

V této fázi působí drogy spíše jako lákadlo, protože tolerance vůči nim je mezi mládeží obecně dost vysoká a odstrašujících případů je v dostupném okruhu kontaktů většinou málo. Spíše se děti setkávají se spolužáky a kamarády, od kterých slyší o různých, většinou spíše „zajímavých“ a „bezrizikových“ experimentech.

Z médií naopak přicházejí naivně strašící zprávy o drogách „vyvolávajících závislost po první dávce“ a podobně. Drogový problém je v médiích opakovaně

zjednodušován, jednotlivé druhy drog jsou házeny do „jednoho pytle“, co se týče rizika závislosti a předávkování. Informace se soustřeďují na povrchní senzace o zadržených pašerácích a odhalených laboratořích na produkci drog. To je málo.

I když ve věku internetu není vcelku problém obstarat si, co je potřebné, ne každý má k internetu přístup nebo příslušné vědomosti. O drogách se musí s dětmi mluvit, je třeba vyjádřit zájem. Nemá smysl poučovat, tvářit se vševědoucne či pouze strašit.

Není nutné mít zásadní, hluboké znalosti drogové problematiky k tomu, abychom mohli na dítě správně zapůsobit. Důležité jsou opět spíše obecné postoje než konkrétní znalost účinku té které drogy. Mluvmě otevřeně a nebojme se přiznat svoji neznalost – zároveň se snahou dozvědět se víc. Dopadne v očích dítěte rozhodně lépe, než když demonstrujeme laciné mediální

postoje a necháme se snadno zahnat „do kouta“ třeba pouhým srovnáním rizik marihuany a alkoholu. Právě konfrontace rizik těchto dvou nejrozšířenějších drog bývá v rodinách častým tématem. Alkohol jako legální a oficiální droga světa dospělých versus marihuana jako droga kriminalizovaná, která hraje často roli symbolu vzpoury proti rodičovským autoritám i establishmentu vůbec.

Problémy legalizace, dekriminlizace, rizik užívání a předávkování, zdravotního poškození – to všechno jsou běžná témata diskusí mezi mládeží a je více než užitečné právě o těchto skutečnostech vědět co možná nejvíce. Tyto vědomosti jsou nejlepší obranou proti tvrzení typu: „Ale vždyť marihuana je méně škodlivá než alkohol, který pijete vy, tak co!“

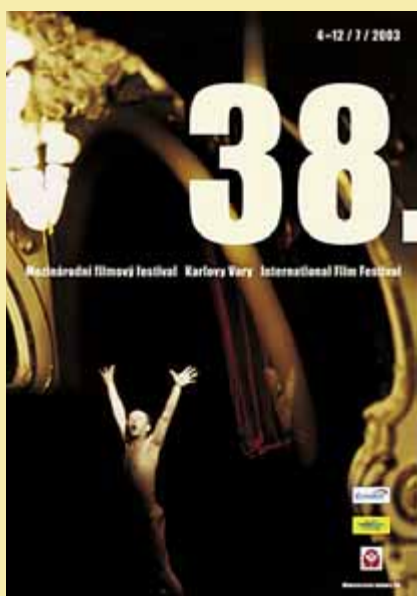
Příště – Zajímejme se! Podporujme!

-sou-

## KULTURNÍ TIPY NA ČERVENEC

Máme tu zase měsíce prázdnin a dovolených a tak se protentokrát rubrika kulturních tipů nebude zaměřovat pouze na Prahu.

### FILM



Ve dnech 4. až 12. července proběhne v Karlových Varech již 38. ročník Mezinárodního filmového festivalu. Kromě tradiční soutěžní přehlídky (naši kinematografii zde budou zastupovat filmy Pupendo Jana Hřebejka a česko-slovenský snímek režiséra Juraje Nvoty Kruté radosti) nabídné i další nesoutěžní

přehlídkové sekce. Za všechny můžeme jmenovat například sekci Jiný pohled, kde se představí spíše obsahově i formálně experimentující snímky, vyznačující se především nevšedním autorským či produkčním přístupem nebo třeba sekci Na východ od západu, která by měla mapovat především současnou filmovou produkci ze zemí střední a východní Evropy. Více na [www.kviff.com](http://www.kviff.com).

### DIVADLO

I v letošním létě budou v prostorách Nejvyššího purkrabství Pražského hradu probíhat **Letní Shakespearovské slavnosti**. Tentokrát (zatím do 12. července) se publiku představí Hamlet v nastudování režisérky Lucie Bělohradské s Jiřím Langmajerem v hlavní roli. V dalších úlohách uvidíte například Hanu Maciuchovou, Petru Špalkovou, Evu Salzmannovou nebo Martina Stropnického.

V magickém prostoru největšího sálu vyšehradských kasemat – Gorlici, kde je mimochodem umístěno i šest originálů soch z Karlova mostu, můžete do 18. července denně kromě sobot, vždy od 20.00 hodin, navštívit představení **Tragická historie o doktoru Faustovi** v nastudování divadelní společnosti FAUST. V titulní roli se představí David Prachař, jako Mefisto David Matásek, vše v režii Michala Dočekala. Sluší se ještě připomenout, že za roli Fausta obdržel David Prachař v roce 2001 Cenu Alfreda Radoka za nejlepší mužský herecký výkon.

### HUDBA

V červenci nás kromě koncertů v Praze čekají samozřejmě tradiční letní hudební festivaly všech možných žánrů. Pojdme si udělat takovou stručnou ochutnávku:

Ve dnech 3. až 6. července se v Náměstí na Haně v rámci již 14. ročníku festivalu **Zahrada** představí na šesti scénách například skupiny Spirituál kvintet, Hop trop, Vladimír Mišík a Etc..., trio Michal Prokop – Luboš Andršt – Jan Hrubý, Nezmaři, Cop, Fleret a Jarmila Šuláková, Jablkoň, Neřež, Traband, Robert Křesťan, Žalman a spol. nebo soubor Hradišťan. Více na [www.folkcountry.cz/zahrada.htm](http://www.folkcountry.cz/zahrada.htm). Tradiční festival **Rock For People** v Českém Brodě

(3. až 6. července) letos přivítá hip hopovou legendu, americkou kapelu Cypress Hill, britské The Levellers, irskou skupinu Therapy? nebo americké Madball. Samozřejmě, že hojně bude zastoupena i domácí scéna. Divokej Bill, Anna K., Chinaski, Insanía, Jelízaveta Bam, Kabát, Krucipůsk, Kryštof, Laura a její tygři, Lenka Dusilová, Prouza, Mig 21, Sunshine, Škvor, Vypsaná fixa nebo Tři sestry – to je jen nepatrný vzorek. Více na [www.rockforpeople.cz](http://www.rockforpeople.cz).

Alternativněji laděnému publiku se nabízí možnost vyrazit ve dnech 4. a 5. července do areálu letního kina v Litoměřicích na další ročník festivalu **Litoměřický kořen**. Tam se předvedou mimo jiných například soubory Majerovy brzdové tabulky, Rudovous, Traband, Radost, Budoár staré dámy, Už jsme doma, Tornádo Lou a hosté ze zahraničí. Více na <http://koren.modyryznebe.cz>.

V Ostravě (v areálu Černá louka a ve Stodolní ulici) se ve dnech 10. až 12. července odehraje velký festival **Colours of Ostrava**. V pestrém poli zúčastněných lze nalézt například srbského muzikanta Gorana Bregoviče (dříve kytarista rockové kapely Bijelo Dugme, nyní respektovaný skladatel, který vešel v širší známost hudbou k filmu Underground režiséra Emira Kusturici) se souborem Wedding and Funeral Band, britské klubové drum'n'bassové trio Kosheen, domácí scénu reprezentují třeba Support Lesbiens, Monika Načeva, Kryštof, Hradišťan, Sto zvířat, Gothart, Švihadlo, Al Yaman, Jiří Schmitzer nebo Zuzana Navarová. Více na [www.colours.cz](http://www.colours.cz).

Z trochu jiného soudku je pak 12. ročník **Festivalu staré hudby** v Českém Krumlově (18. až 27. července 2003). Jde totiž o akci zaměřenou na hudbu i tanec gotiky, renesance a baroka a také tzv. world music. Vystoupí zde specializované české a zahraniční soubory staré a ethno hudby.

Na závěr pak samozřejmě nelze nezmínit, že Prahu čeká v neděli 27. července na Letenské pláni jeden z největších koncertů letošního roku – show legendárních **Rolling Stones**.

-mis-

## Důchodová problematika

Opět přinášíme několik odpovědí na vaše otázky ohledně důchodové problematiky.

**Jak se zvyšují procenta při přesluhování? Nárok na důchod mi vznikl již v roce 2000, ale stále pracuji. Měl jsem krátkodobé pracovní neschopnosti. Počítá se přesluhování vždy od 1. dne v měsíci?**

Ve vašem případě se jedná o zvyšování tzv. procentní výměry starobního důchodu, pokud jste výdělečně činný po vzniku nároku na starobní důchod a tento důchod nepobíráte. Za každých celých 90 kalendářních dnů výdělečné činnosti po vzniku nároku se vám starobní důchod zvyšuje:

a) do 30. 6. 2001 o 1 % výpočtového základu,

b) od 1. 7. 2001 o 1,5 % výpočtového základu.

Do této doby se započítává pouze doba výkonu práce a řádná dovolená. Doba dočasné pracovní neschopnosti se nezapočítává.

Jste-li narozen 23. února 1940, nárok na důchod

vám vznikl 23. prosince 2000, a tak prvním dnem tzv. přesluhování je 23. prosinec 2000.

**Kolik činila valorizace důchodů pro letošní rok 2003?**

Od lednové splátky důchodu bylo Nařízením vlády ze dne 25. září 2002 č. 438/2002 Sb., o zvýšení důchodů v roce 2003, stanoveno zvýšení procentní výměry důchodu o 3,8%. Základní výměra ve výši 1 310 Kč se nezvýšila (naposledy byla zvýšena k 1. červenci 1998 z částky 1 260 Kč na 1 310 Kč).

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 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, Křížová 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 přiznaným 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 zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy – ředitelství. Najdete nás v budově Dopravního podniku hl. m. Prahy, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61.**

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

## Společné jmění manželů a pronájem nemovitosti

Při zdaňování příjmů z pronájmu nemovitosti, která je ve společném jmění manželů (bezpodílové spoluvlastnictví), se postupuje v souladu s daňovým zákonem tak, že veškeré příjmy plynoucí z pronájmu se zdaňují jen u jednoho z manželů. Na to se často zapomíná a poplatníci nevyužívají možnosti, že si mohou vybrat, který z manželů, v tom kterém zdaňovacím období, bude priznávat příjmy ke zdanění.

V praxi to znamená, že je na úvaze manželů, který z nich podá daňové priznání a v něm uvede celý příjem z pronájmu nemovitosti. Pro zdanění přítom není rozhodující, zda částky za pronájem obdržel jeden z manželů nebo každý jen část. Je výhodnější, když tento příjem prizná ten z manželů, který má nižší celkové příjmy ke zdanění nebo nemá žádné další příjmy ke zdanění.

**Příjmy z pronájmu družstevního bytu**

Družstevní byt není ve společném jmění (bezpodílové spoluvlastnictví) manželů. Není ve vlastnictví manželů, ale družstva. Právo osobního užívání družstevního bytu se realizuje právem nájmu družstevního bytu a oběma manželům podle občanského zákoníku (§ 841) vzniká společný nájem bytu.

**Příjem z pronájmu najatého bytu (podnájmu)** podléhá zdanění. A protože příjem plyne do společného jmění manželů, postupuje se obdobně jako v případě pronájmu nemovitosti, která je ve společném jmění manželů, to znamená že celý příjem z pronájmu družstevního bytu uvede do priznání k dani z příjmů fyzických osob pouze jeden z manželů a je na vůli manželů, který z nich to bude.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

## MHD VE SVĚTĚ

**BORDEAUX (Francie):** Město objednalo 38 vozů rychlodrážní tramvaje u Alstom Transport s opcí na dalších 32 vozů za 62 milionů euro. První vozidlo bylo dodáno v květnu 2002 a provoz zahájí letos. Trolejové vedení bude ve starém centru nahrazeno podzemním přívodem proudu podle patentu firmy Innovail. Nizkopodlažní vozy Citadis byly představeny na kongresu a výstavě o MHD v listopadu 2001.

**LONDÝN (Spojené království):** Piccadilly Line podzemní dráhy bude prodloužena k dalšímu terminálu letiště Heathrow. Dosud obsluhuje terminály 1 až 4, při prodloužení k terminálu 5 se předpokládá, že metro přepraví 50 % všech cestujících letiště. Navíc se připravuje výstavba přímého spojení Heathrow Expressu od Paddingtonu k terminálu 5. -paf-

V předchozích číslech našeho časopisu DP-KON-TAKT jsme vás informovali o změnách ve Stanovách dobrovolného sdružení zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti – Úmrtní fond (ÚF), které se uskutečnily od 1. ledna letošního roku na základě rozhodnutí Shromáždění zástupců.

Podstatnou změnou je úprava částky při výplatě podpory pozůstalým člena ÚF na 4 500 Kč a zvýšení měsíčního příspěvku aktivního člena – zaměstnance na 15 Kč, jehož srážku ze mzdy provádí mzdová účtárna příslušného oddělpného závodu nebo ředitelství společnosti.

A zde je právě kámen úrazu! K tomu, aby účtárna mohla provést srážku, musí být písemný souhlas zaměstnance. Proto se změnou měsíčního příspěvku je nutné, aby člen podepsal v účtárně prohlášení o členství v ÚF a zažádal o srážku členského příspěvku v současné výši. A to se bohužel ne všude podařilo, zejména tam, kde je členů nejvíce, například v o. z. Elektrické dráhy.

## Úmrtní fond informuje

Je nutné, aby členové ÚF na jednotlivých vozovkách urychleně podepsali toto prohlášení!

Je třeba si znovu uvědomit, že při dnešních průměrných cenách pohřbu okolo 13 000 Kč, ušetří pozůstalí člena ÚF při využití 15 % slevy poskytnuté Pohřebním ústavem hl. m. Prahy, (se kterým je uzavřena smlouva výběrem Úmrtního fondu o spolupráci) téměř 6 500 Kč. Počítejte: podpora pozůstalé rodině 4 500 Kč, 15 % sleva ze služeb Pohřebního ústavu hl. m. Prahy, tj. 1 950 Kč, celkem 6 450 Kč. Tuto částku by člen jednotlivě naspořil při 15 Kč měsíční úložce za 36 roků! Přitom pokud by členy Sdružení byli všichni zaměstnanci Dopravního podniku, mohla by podpora vyplácená ÚF činit proti dnešním přibližně 6 500 Kč,

včetně slevy téměř 20 000 Kč, což už je významná finanční výpomoc.

Zvažte proto i vy, kteří ještě nejste členy tohoto Sdružení, které je výsadou zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, svoji účast. Pomůžete nejenom kolegům, ale především sami sobě v případě smutné události v rodině, případně svým nejbližším. Jak se přihlásit se dozvíte na podnikovém intranetu, u člena výboru ÚF nebo pouhým oznámením své mzdové účtárně. Pro aktivního zaměstnance je doložením členství v ÚF pouze položka zaplacené částky na výplatní páse, takže všechny jmenované výhody můžete získat již po první sražené částce ze mzdy.

Personální úsek ředitelství

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

„Věda na internetu“ – jak je na první pohled patrné, dnešní téma internetového seriálu příliš nekoresponduje s ročním obdobím, do něhož právě vstupujeme. Léto je pro nás především dobou odpočinku a nabírání sil, jakousi energetickou zásobárnou, z níž bychom měli čerpat po celý zbytek roku; vědu si naopak spojujeme s náročným a vyčerpávajícím myšlenkovým úsilím. Přesto se dnešnímu tématu nemusíte bát, i když není vyloženě „oddychové“: věda má též svou přívětivou, populárně-naučnou tvář a právě tu se dnes budeme snažit odkrývat. Chcete-li, můžete následující řádky o světě vědy na internetu brát jako inspiraci pro dny, kdy vás ze slastného odpočívání a nicnedělání bude pobolívat hlava a rádi zaměstnáte své mozkové buňky.

Webové stránky věnující se vědě mají – pokud se nevěnují jednotlivým vědeckým disciplínám nebo dílčím vědeckým problémům – veskrze podobnou strukturu. Úvodní strana seznamuje čtenáře s rozličnými novinami (výzkumy, publikace, konference a podobně)

ze všech možných vědeckých odvětví a dále obsahuje odkaz na jednotlivé rubriky kopírující rozdělení věd do jednotlivých oborů. Obé platí i pro následující dva typy, které lze doporučit jako vstupní brány do světa vědy: první z nich sídlí na adrese [www.scienceworld.cz](http://www.scienceworld.cz), druhý je součástí známého serveru Neviditelný pes ([www.neviditelnypes.cz](http://www.neviditelnypes.cz) – hned na úvodní stránce je odkaz na sekci věda). Na obou adresách naleznete nemalé množství skutečně zajímavých článků s širokým tematickým záběrem od matematiky přes biologii až po psychologii či lingvistiku, nechybí ani přehled novinek. Podobně, avšak zatím nenaplněné ambice má i server [www.veda.cz](http://www.veda.cz).

Pro přehled o novinkách z vědeckého světa se vyplatí navštívit některý z cizojazyčných serverů. Doporučit lze stránky renomovaného časopisu New Scientist na adrese [www.newscientist.com](http://www.newscientist.com), které kladou důraz na aktuální dění na vědecké scéně a vedle vědy věnují také značnou pozornost novým technologiím. Další renomované periodikum Science provozuje

rozsáhlou síť internetového vědeckého servisu, kterou naleznete na adrese [www.scienceonline.org](http://www.scienceonline.org). V jejím rámci se vyplatí navštívit přímo stránky časopisu ([www.sciencemag.org](http://www.sciencemag.org)) nebo novinovou sekci <http://sciencenow.sciencemag.org>. Konec konců neprohloupíte ani návštěvou adresy [www.sciam.com](http://www.sciam.com) (Scientific American). Je přitom dobré mít na paměti, že na serverech těchto renomovaných institucí je neplatícím zákazníkům umožněn přístup jen do některých částí.

Zcela volně můžete naopak „surfovat“ po stránkách <http://free-energy.webpark.cz>. Tyto stránky věnované „Disidentům vědy a techniky“ se zabývají zakázanými vědami a vynálezy, na než bylo „zapomenuto“, především otázkou získávání tzv. čisté energie. Doufáme, že stránky skutečně přispějí k rozvoji nových energetických alternativ a my budeme moci za pár let jezdit po Praze městskými autobusy, poháněnými třeba energií z aktivního vakua... -mš-



Pokud si myslíte, že místní jméno Smíchov má něco společného se smíchem, máte pravdu jen částečně. Jazykoví odborníci se domnívají, že pojmenování vzniklo od starobylého osobního jména Směch (Smiech) a zname-  
nalo „Směchův (Smiechův) majetek“. Jde o stejný případ jako u nedalekého Zlíchova (Zlech – „Zlechův majetek“). Ale samotné osobní jméno Směch má skutečně svůj zá-  
klad ve slovech „smích, veselí“. Kromě tohoto oficiálního výkladu existuje ještě několik dalších, spadajících do oblasti legend. Například zde údajně žili neustále veselí lidé, podle jiné verze se tu smál bájný Horymír po svém skoku přes vyšehradské hradby. Ani domněnka, že jméno Smíchov pochází od slova „smíchatí“ (smíchalo se zde obyvatelstvo z různých částí Prahy) se nezakládá na pravdě. Jisté je však jedno



– místní jméno Smíchov, ve tvaru Smiechov, je poprvé v písemných materiálech doloženo poměrně pozdě, až v roce 1406. To ovšem neznamená, že tato oblast byla do té doby neobydlená. V severní části dnešního Smíchova existovala osada Újezd, jejíž část byla pojata Karlem IV. do pražských hradeb, zatímco druhý díl zůstal vně města. V této části existoval původně románský kostel sv. Filipa a Jakuba, který byl bohužel zbořen v 19. století. Okolí kostela se stalo jádrem pozdější smíchovské zástavby. Významnou roli v dějinách Smíchova hrál rozlehlý kartouzský klášter, založený v roce 1341 Janem Lucemburským a vyplněný za husitských válek. Kartuziáni v roce 1386 rozparcelovali své pozemky a to vedlo ke vzniku četných nových hospodářských usedlostí. Z úsporných důvodů se nebudeme věnovat jednotlivým majitelům, kteří na smíchovských pozemcích hospodařili. Připomeňme jen, že zdejší správa byla poměrně složitá. Ačkoliv po pádu kláštera patřila většina území Pražanům, vinice spadaly pod jurisdikci perkmistra hor viničných. Z pozdějších významných držitelů zdejších statků připomeňme alespoň rod Schwarzenberků, který držel Smíchov s dalšími obcemi od roku 1684.

Smíchov získal na počátku 19. století významné postavení a 15. ledna 1838 byl císařským reskriptem povýšen na předměstí. Přestože nebyl městem, stal se Smíchov v roce 1850 sídlem politického a soudního okresu. Do roku 1867 byly jeho součástí také Košiče. V letech 1881, 1885, 1896 a 1900 došlo k úpravám smíchovsko-pražských hranic. Statutu města se Smíchov dočkal až na základě císařského nejvyššího rozhodnutí z 22. února 1903, což bylo oznámeno vyhláškou c. k. místodržitelství 6. března téhož roku. Součástí hlavního města Prahy se Smíchov stal od 1. ledna 1922 a vytvořil společně s Radlicemi, Hlubočepý a Malou Chuchlí část města (od roku 1947 městský obvod) Praha XVI. V roce 1946 došlo k úpravě katastrálních hranic s okolními částmi města. Při reorganizaci správy Prahy v roce 1949, která nebrala ohled na historické hranice obcí, byl Smíchov rozdělen mezi obvody Praha 4 (zahrnující dále Jinonice, Košiče a Motol) a Praha 16 (zbytek původní Prahy XVI.). V roce 1960 se stal téměř celý Smíchov součástí obvodu Praha 5, jen malá část připadla ku Praze 6 (usedlosti Spiritka a Hybšmanka s okolím), která se později stala součástí katastrálního území Břevnov. Od roku 1990 je Smíchov základem samosprávné městské části Praha 5.

V současnosti žije na katastrálním území Smíchov přes 34 tisíc obyvatel. Ještě po druhé světové válce tu však bydlelo přes 60 tisíc lidí!

Výčet historických památek Smíchova, zaniklých i současných, by byl velmi pestrý. Vzpomeňme proto symbolicky alespoň novorenesanční kostel sv. Václava, postavený v letech 1881 – 1885 v době velkého stavebního rozvoje obce.

Smíchov se stal v průběhu 19. století významnou průmyslovou obcí. Mezi nejznámější podniky své doby patřily dvě kartounky, Przibramova (1815) a Porgesova (1816). Z četných továren dále uveďme především Ringhofferovy závody, které na Smíchově zahájily činnost v roce 1852 a po roce 1876 se staly hlavním dodavatelem tramvají pro Prahu. Továrna (později ČKD Tatra) byla zbořena při přestavbě Smíchova ve druhé polovině devadesátých let 20. století. Významnou stavbou městské infrastruktury se stala v roce 1857 smíchovská plynár-

na, která stála v místech dnešních Ženských domovů. Zrušena byla až v roce 1926. V roce 1897 na Smíchově zahájila činnost městská elektrárna. Potravinářský průmysl proslavil především pivovar Staropramen, ve kterém byla uvařena první várka v roce 1871. V roce 1907 byl postaven zlíchovský lihovar (leží na katastru Smíchova). A tak bychom mohli ve výčtu továren a továrníček, zaměstnávajících stovky a tisíce lidí nejen ze Smíchova, dál pokračovat. Není divu, že se průmyslový Smíchov stal velmi brzy cílem linek městské hromadné dopravy. Ale nepředbíhejme.

Ještě v prvních desetiletích 19. století nebylo cestování do nedaleké Prahy jednoduché. Na západě oddělovala obě obce řeka Vltava, na severu barokní fortifikace. Do Prahy se vstupovalo Újezdskou branou. Původní brána byla postavena v roce 1694. Před ní byl na smíchovské straně pro zlepšení obrany předsunut ještě tzv. ravelin, samostatná hradba. Mezi ním a vlastní branou vedla silnice po mostě přes hradební příkop. V roce 1862 byla západně od původní brány postavena nová honosná brána ve stylu anglické tudorské gotiky. Hradební příkop zde byl zasypán a komunikace do Prahy přeložena a rozšířena. Újezdská brána přetrvávala až do roku 1891, kdy byla zbořena. U brány se vybírala až do vytvoření Velké Prahy také

potravní daň. Povozy se na druhý břeh Vltavy dostaly až přes Karlův most. Teprve v roce 1841 byl dokončen řetězový most císaře Františka I., na jehož místě od roku 1901 stojí most Legii. Jinak bylo možné dostat se na druhý břeh jen pomocí četných přívozů. Nejvýznamnější z nich vedl ze Smíchova do Podskalí (proto se mu často říkalo „podskalský“), který vznikl už v roce 1429. V roce 1581 se zde přívozní loď potopila a utonulo 156 osob! V roce 1798 prodala pražská obec přívoz soukromníkovi a odkoupen byl zpět až v roce 1878 v souvislosti s výstavbou Palackého mostu, který byl předán do užívání 23. prosince 1878 a významně přispěl ke zlepšení spojení Smíchova a Prahy. Další přívozy vedly od zlíchovského lihovaru do Podolí, z Císařské louky do Podolí a z Císařské louky na Vyšehrad.

Smíchov se stal důležitým výchozím bodem železniční dopravy. To mělo pochopitelně také zásadní vliv na vznik městské hromadné dopravy. Vznikl zde rozlehlý komplex nádraží tří železničních společností. Nejstarší nádraží zřídila Česká západní dráha, která začala s přepravou cestujících 15. července 1862. Nádraží se původně jmenovalo Praha a teprve v roce 1895 se začalo používat jména Smíchov. Běžně se však po celá desetiletí, a to i pro označení stanic MHD, používal název „nádraží Západní dráhy“ či jen „Západní nádraží“.

Z počátku mělo nádraží význam výlučně pro cesty z Prahy ven. Teprve od 15. srpna 1872 byla uvedena do provozu Pražská spojovací dráha, spojující smíchovské nádraží s dnešním Hlavním nádražím a od roku 1882 i s vršovickým nádražím. Tato trať překonávala Vltavu po samostatném mostě. Na tomto místě uveďme, že původní most byl nahrazen 1. října 1901 novým, současným. Po obou jeho stranách byly od 2. prosince 1902 v provozu lávky pro pěší, které nabídky další pěší spojení Smíchova a Prahy.

Od 16. září 1872 sloužilo veřejnosti nádraží Buštěhradské dráhy (dnešní Severní nástupiště) a od 21. května 1873 se do nádraží zaústila také trať Pražsko-duchcovské dráhy. Nádraží vytvořila tak rozsáhlý komplex, že později, asi v roce 1927, musela být ve směru od Radlic zřízena lávka pro pěší. Z areálu nádraží vedlo několik železničních vleček do různých průmyslových objektů, například do Ringhofferovy továrny či do vorového přístavu (otevřen v roce 1903). Na přístavní dráhu byla napojena řada dalších podniků a železniční koleje vedly

po břehu řeky téměř až k železničnímu mostu.

Jak již bylo řečeno, vznik smíchovského nádraží významnou měrou přispěl k rozvoji městské hromadné dopravy, a to nejen na území Smíchova, ale celé Prahy. Současně s otevřením nádraží České západní dráhy v srpnu 1862 začal provozovat omnibusovou linku soukromý podnikatel Jindřich Ballaben. Brzy přibýly také tzv. hotelové omnibusy. V roce 1870 zahájilo činnost Karlínské podniknutí omnibusů, které provozovalo linky Karlín – Malá Strana a Karlín – Smíchov. Za cestu se platilo jednotně jízdné 10 krejcarů bez ohledu na projetou vzdálenost. O dva roky později této firmě začala ve stejných směrech konkurovat První pražská společnost pro omnibusy.

Nová kapitola městské dopravy se začala psát 16. května 1876. Toho dne zahájila na Smíchově provoz pouliční koněspřežná dráha – koňka. Jezdila od malostranské strany řetězového mostu císaře Františka I. k nádraží Západní dráhy. Po čase byla pravidelná konečná zřízena u hostince U jelena, kde byla i první vozovna a k nádraží se jezdilo jen v době příjezdu či odjezdu vlaků. Koňka z technických důvodů nejezdila přes řetězový most, takže cestující, kteří chtěli pokračovat dál do centra Prahy, museli přecházet pěšky ke staveništi Národního divadla. Jízda po smíchovském území stála pět krejcarů, na území Prahy 10 krejcarů a mezi Smíchovem a Karlínem 15 krejcarů. Koleje koňky vedly Újezdskou branou. Cestující podléhali povinnosti platit potravní daň, pokud přepravovali věci, které jí podléhaly. Pěší platili mýtné na řetězovém mostě. Přestože se u řetězového mostu přestupovalo, podařilo se koňce zvítězit v těžkém konkurenčním boji a omnibusové linky na Smíchov byly brzy zrušeny. Výrazného zlepšení dopravy se Smíchovští dočkali od 28. června 1883, kdy byla otevřena nová trať přes Palackého most, takže se do Prahy konečně cestovalo bez přesedání. Linka, označená žluto-bíle čtvercím terčem, zajistila současné spojení k pražskému nádraží Státní dráhy (dnešní Masarykovo). Na Smíchově byla otevřena nová vozovna koňky v dnešní ulici Na Valentince. K Západnímu nádraží po čase jezdila tato nová linka, zatímco linka od řetězového mostu končila na křižovatce Anděl. Koňku provozoval belgický podnikatel Eduard Otlet, který musel se smíchovskou obcí uzavřít smlouvu o používání uličních pozemků.



Foto: Petr Malík

V dalších letech byla smíchovská doprava beze změny. O vzruch se postaral v roce 1897 košířský starosta Matěj Hlaváček, který postavil elektrickou pouliční dráhu v Plzeňské třídě od Klamovky k Andělu. Zahájila provoz 13. června 1897. Ačkoliv jejím základním úkolem bylo zajistit spojení Košíř s okolím, postarala se o kvalitní dopravní obsluhu západní části Smíchova, po jehož území převážně vedla. Pro cesty do Prahy ale dál byla k dispozici jen koňka. Protože Otletovy firmě začala na pražském území vznikat těžká konkurence v podobě Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, musela koňka nabídnout něco víc než tomu bylo dosud. Generální ředitelství Pražské tramway zavvedlo od 1. září 1897 novou linku od řetězového mostu k Andělu a přes Palackého most a Jindřišskou ulici do Havlíčkovy, žlutobílá linka v té době jezdila o stanici dál – až k Poříčskému sadu. Nejstarší linka od řetězového mostu začala o nedělech opět jezdit k Západnímu nádraží k železničním spojům. Ani to koňku ale nezachránilo. V roce 1898 ji odkoupily Elektrické podniky a začaly připravovat její elektrifikaci.

# Prázdninový provoz MHD 2003

V době letních prázdnin od soboty 28. června do pátku 29. srpna včetně platí v síti metra, tramvajových i autobusových linek prázdninové jízdní řády. U některých linek se mění jejich trasa nebo rozsah provozu.

## Metro

Intervaly mezi vlaky se v pracovní dny prodlužují o 25 až 90 vteřin s výjimkou linky B v koncových úsecích, kde se intervaly prodlužují ráno na 6,5 minut a odpoledne na 8 minut. O sobotách a nedělích se intervaly mezi vlaky nemění.

Na lince B v pracovní dny ráno jede každý druhý vlak pouze v úseku Nové Butovice – Českomoravská, dopoledne a odpoledne přibližně do 16.00 hodin jede každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská.

## Tramvaje

Intervaly mezi spoji se v pracovní dny prodlužují o 2 minuty s výjimkou linek č. 2 a 14, kde se intervaly prodlužují o 2 až 4 minuty a linky č. 9, u níž se intervaly prodlužují vzhledem k výlukám o 6 až 7 minut. O sobotách a nedělích se mění intervaly jen u linek č. 7 a 9 celodenně na 15 minut. Linka č. 21 není o prázdninách v provozu, linka č. 4 pojede jen v pracovní dny přibližně do 21.30 hodin.

Tramvajový provoz bude v době letních prázdnin ovlivněn výlukami tratí v těchto úsecích (termíny jsou uváděny k rannímu výjezdu přibližně 4.00 hodin, dne

5. srpna platí změna od 0.30 hodin):

- Balabenka – Harfa (15. 3. 2003 – duben 2004),
- křižovatka Na Poříčí x Těšnov – křižovatka Sokolovská x Zenklova (srpen 2002 – 30. 8. 2003)
- křižovatka Plzeňská x Radlická – Sídliště Řepy (28. 6. – 30. 8. 2003),
- křižovatka Zenklova x Trojská – křižovatka Klapkova x Střelnická (28. 6. – 30. 8. 2003),
- Národní divadlo – Újezd (28. 6. – 5. 8. 2003),
- křižovatka Na Poříčí x Havlíčkova – Jindřišská (5. 8. – 17. 10. 2003),
- Hlavní nádraží – Jindřišská (5. 8. – 17. 10. 2003),
- křižovatka Sokolovská x Zenklova – křižovatka Na Žertvách x Zenklova (12. 8. – 30. 8. 2003). Tyto výluky se dotknou tras většiny tramvajových linek.

## Autobusy

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

Linky č. 143, 168, 274, 277 a všechny školní linky nejsou v provozu, linka č. 357 nejede v úseku Hostivice, Staré Litovice – Chýně. Linka č. 122 nejede o nedělích odpoledne, linka č. 155 je v provozu v pracovní dny od 18.00 do 23.30 hodin a o sobotách a nedělích celodenně. Na linkách č. 129, 241, 243 je mimo provoz

zastávka Elišky Přemyslovny, linka č. 359 nezajíždí do zastávky Suchdol.

Od 28. června 2003 je linka č. 185 trvale vedena v trase Palmovka – Letecké opravny.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek ředitelství



Foto: Petr Malík

## NAPSALI O NÁS

Blesk (7. 6. 2003)

### Pokuta v tramvaji? Nadávejte počítači!

Máte pocit, že revizoři Dopravního podniku si zasedli právě na vás? Že bedlivě sledují pouze tu vaši tramvaj, kterou jezdíte do práce? Omyl. Trasy kontrolorů určuje počítač. Revizor na vaší cestě je prostě náhoda. Přesto ale existují místa, kde ho potkáte častěji. Linky, které má zkontrolovat, a oblast, kterou má projít, „naservíruje“ revizorovi vždy na začátku služby počítač. „Vedoucí oddělení přepravní kontroly je může upravit podle momentálních potřeb. Například na školní linky, kde lze předpokládat, že studenti utratí kapesné raději za něco jiného než za měsíční kupon, se mohou kontroly zaměřit více,“ usmívá se mluvčí DP Michaela Kuchařová.

MF Dnes (9. 6. 2003)

### Prokleté metro

Vypadá to, jako kdyby nad pražským metrem visela jakási kletba. Od povodní se nějak ne a ne zmařit. Závad je mnoho. Nejdříve nešly eskalátory, pak cosi upadlo ze soupravy a zastavilo to provoz na celé trase B a teď se pro změnu pokazily brzdy. Můžeme nadávat, co že to s tím metrem pořád vyvádějí. Ale také se na to můžeme podívat jinak. V některých stanicích se před časem objevily cedulky ukazující, kam až loni v srpnu sahala voda. Při pohledu na ně během mráz po zádech. Je to skoro zázrak, že už můžeme všechny stanice zase používat. Je jistě mnoho věcí, za které můžeme Dopravnímu podniku nadávat. Ale za opravu metra si zaslouží pochvalu.

Právo (10. 6. 2003)

### Od začátku roku metro pro různé příčiny třináctkrát stálo

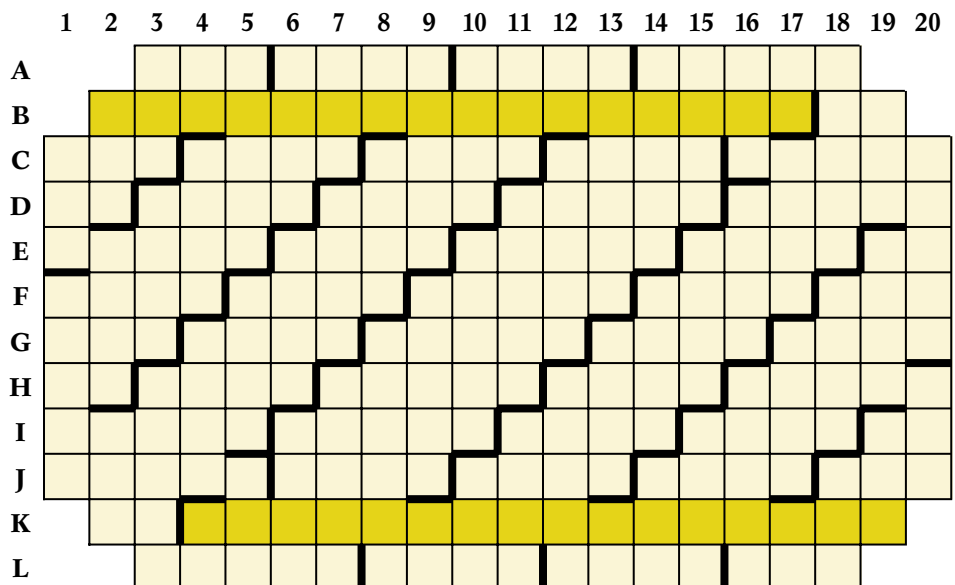
Celkem třináct případů přerušení provozu metra zaznamenal od počátku roku pražský Dopravní podnik. Přerušení přitom bylo časově velmi rozdílné: od několika minut až po několik desítek minut. „V několika případech se jednalo o různé technické závady. U některých nám byla výrobcem uznána reklamacce. V jednom případě byla prokázána nekázeň některé z dodavatelských organizací,“ řekl Právu Ladislav Urbánek, odpovědný za vedení odštěpného závodu Metro. Podle mluvčí Dopravního podniku Michaely Kuchařové ani v jednom případě neměl na mimořádné události podíl žádný ze zaměstnanců jejich podniku. Pro nedbalost nebo porušení předpisů ze strany firem, které se podílejí na opravě metra, letos Dopravní podnik sice žádnou pokutu neudělil, některé případy se však dosud vyšetřují. Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ:** A. Sečná rána; protiklad; rádce Mohameda; drahý kov. – B. 1. díl tajenky; přítakání. – C. Druh papouška; horní část stébla; mřížové dveře; kazit; hořké léky. – D. Římských 499; vymřelý kočovník; vodní pták; druh papouška; pastýřská píšťala. – E. Český prozaik; italská dáma; útoky; přítok Dunaje; předložka. – F. Hudební dílo; pokladna; opět; svatební květina; africký veletok. – G. Noční podnik; německý filozof; vůně; heslo; ženské jméno. – H. SPZ Litoměřic; skupenství vody; lesní byliny; druh koření; ohýbat. – I. Žáby (zoologicky); část obličej; šlechtic; jméno herce Ventury; řecké písmeno. – J. Dobývat; starý ruský letoun; silná černá káva; součást výčepu; výzva k tichu. – K. Značka helia; 2. díl tajenky. – L. Asijský stát; roleta; asijský jelínek; biblický mořeplavec.

**SVISLE:** 1. Anglické housle; lehčí mrak. – 2. Poloha cvičence; představený kláštera; bájný pták. – 3. Belgické lázně; kaprovitá ryba; pupík. – 4. Značka erbia; vzruch; dvoukolák; SPZ Kolína. – 5. Mořská vydra; trutnovský podnik; drnkací nástroj. – 6. Vařená vepřová hlava; ženské jméno; dřív (zastarale). – 7. Domácí hlídač; příchozí; parma zlatá. – 8. Inicialy herce Delona; lesní šelma; ochotník. – 9. Žactvo třídy; podvod; SPZ Mostu. – 10. Protáhlá boční zeď; africká dřevina; gáza. – 11. Seveřan; části molekuly; zde (knížně). – 12. Patrně; přítok Váhu; velký ořech. – 13. Černobílý pták; stepní hlodavec; solmizační slabika. – 14. Úspěchy; bodná zbraň; touš. – 15. Hadr (řídce); francouzský komik; listnatý strom. – 16. Druh pepře; kilogram; lososovitá ryba. – 17. Zvuk trubky; hmota; chůva (dětsky); SPZ Topolčan. – 18. Starost;

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 6/2003: Jak se v červnu měsíc plní, náhlých bouřek moc se vlní.



kapitán Nautilu; hádka. – 19. Druh papouška; honosný domek; řecké písmeno. – 20. Dědičný základ; ostřím seknout.

Pomůcka: Anura, loco, rata.

PaedDr. Josef Šach



# Pracovníci o. z. Metro se plavili Vltavou

roň; jeho kreace by se zcela jistě neztratily ani mezi profesionály. Ti, co netančili, pečlivě pozorovali vltavské břehy, jak vypadají deset měsíců po katastrofické povodni. Zde nezbyvá než dodat, že byl udělán velký kus práce.

Po dvou hodinách úspěšné plavby se loď začala vracet ku Praze, aby čtyřicet minut před půlnocí opět zakotvila. Jen někteří však opouštěli palubu, mnozí zůstávali a dále zpívali a tancovali. „Pokud budou dobré ohlasy, chtěli bychom v podobných akcích pokračovat i v příštím roce,“ doplnil Jirásek.

Text a foto: Petr Malík



Od loňského léta je spojení Vltavy a pražského metra bráno s despektem. Vzpomínky na dny uprostřed loňského srpna a týdny následující jsou stále hodně živé. Na mnoha místech pražské podzemní dráhy se musí ještě hodně udělat, abychom dosáhli stavu před povodní. Ale nyní obraťme list.

O tom, že spojení Vltavy a pracovníků pražského metra může být také příjemné, se mohli všichni přesvědčit v pondělí 9. června večer. Krátce po sedmé odrazila od Rašínova nábreží motorová loď Odra, na jejíž palubu se poskládalo více než sto padesát zaměstnanců převážně služby dopravní o. z. Metro. Na cestu do Davle se vydal 1. PPPPP, v překladu 1. PoPovodňový Parník Pražské Podzemky.

Pořadatelům při počtu lidí na palubě trochu vstávaly vlasy hrůzou na hlavě, ale po několika minutách se zábava rozjela na plné obrátky a nikomu moc nevadilo, že se musí občas náročně vyhýbat spolucestujícím nebo čekat delší dobu na občerstvení. „Snad jsou kolegové spokojeni, dávali jsme to dohromady vlastními silami a s podobnými akcemi nemáme zkušenosti. Navíc jsme nemohli využít žádného příspěvku odborů,“ sděloval jeden z organizátorů Miroslav Jirásek. Ti starší mohli zavzpomínat na podobné akce před politickými změnami v roce 1989. „Metro vždy pořádalo parníky a byla na nich výborná zábava. Je škoda, že po listopadu podobné akce zapadly,“ vzpomněl současný personální ředitel Jaroslav Ďuriš.

O hudební doprovod se starala kulturní metrská kapela Spráhlo. Její melodie záhy téměř všechny vytáhly na parket, kde kraloval další z organizátorů Petr Mud-

*Říká se, že příklady táhnou či přitahují, ale nejsem si jist, že tato pravda bude platit i o následujících řádcích. Většina z nás si velmi dobře pamatuje dobu, kdy jsme byli zaspávající pozitivními zprávami všeho druhu. Za třicet večerních minut jsme věděli, že horníci těží stále více uhlí, zemědělci pěstují stále více obilí, doprava přepraví stále více nákladů a celkově je všechno stále lepší. Optimismus přetrvál do doby, než jste navštívili první obchod se základními věcmi a polovina věcí nebyla na skladě...*

*Mediálně byla vytvářena pozitivní nálada, která však dlouho vydržela snad jen u nenapravitelných optimistů. Od dob předlistopadových se mnohé změnilo. V médiích je často prezentováno jen to negativní, různé kauzy, kde se co nedaří a podobně, vždyť se stačí podívat do běžné dostupných médií. To zcela jistě není pravdivý obraz naší současnosti. Určitě je mnoho věcí, které se nám i v těchto měsících daří a jsou zaznamenání hodné.*

*A tak se po zkušenostech dřívějších, ale i těch dnešních ptám, dá se z toho všeho namíchat rozumný*

## PŘÍKLADY VLASTNÍMA OČIMA

*koktejle? Takový, který by na jedné straně pohladil duši a na druhé straně ukázal nedostatky a trochu si rýpnul? Vždyť takový je celý náš život. Jednou jsme nahofe, všechno se daří, můžeme oslavovat a za pár okamžiků nic nejde a smůla se lepí na paty.*

*K této úvaze mě přivedly zkušenosti z naší redakční rady. Pokud se něco daří, většinou i příspěvek je záhy na světě, a vy si můžete přečíst o úspěchu v té či oné oblasti našeho snažení. Pokud se něco nedaří, je slyšet slova, že téma není teď vhodně, za měsíc dva by se situace měla vyřešit a my napíšeme. Proč ale článek není hned?*

*Jak jsem psal výše, život přináší výhry a prohry. Někdy problém vyřešíme raz dva, ale jindy musíme překonat bezpočet překážek, abychom došli k cíli. Ale jen ty náročné zkoušky nás dokáží skutečně prověřit, a tak proč nenapsat: nedaří se, je to problém, ale pracovníci se snaží přijít věci na kloub. Zní to féroově. Stejně tak jako článek v brněnském podnikovém časopise o tom,*

*že rekonstrukce tramvají nejdou tak, jak by asi měly. Možná také panuje strach. Kdybychom napsali, že se nám něco nedaří, tak si asi čtenář bude myslet, že nejsme ti praví na svém místě. Proč? Stačí si jen zamést před svým prahem a podívat se pravdě do očí. Nikdo z nás není dokonalý, a tak každý někdy uděláme chybu, nebo nám všechno nejde jako po másle. Je to běžné a lidské, a tak proč nepřiznat skutečný stav věcí?*

*A na závěr jeden příklad skutečně hodný následování. Nastoupím do autobusu zadními dveřmi a prostředními nastoupila slečna, přitahující pozornost mnoha mužů, v ruce se zmrzlinou. V tu chvíli ustal řidič a poprosil slečnu, zda si může vystoupit, neboť se zmrzlinou se autobusem nejedí. Slečna byla překvapená, ale bez protestů opustila vozidlo. Musela si počkat na další spoj... Byl to ojedinělý případ, nebo tak postupují všichni provozní zaměstnanci?*

*Přejí příjemné a ničím nerušené léto. -bda-*

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

**V červenci 2003 oslavují 66. narozeniny:**

Jiří Cimetrhagl – Ř, odb. přípravy dopr. procesu (42),  
Milan Kubín – Ř, odb. přípravy dopr. procesu (43).

**V červenci 2003 oslavuje 65. narozeniny:**

Jaroslav Mandl – A, DOZ Hostivař (48).

**V červenci 2003 oslavují 60. narozeniny:**

Jaroslav Faldus – A, garáž Klíčov (38),  
Petr Forman – ED, odbor výrobní (33),  
Zdeňka Holovská – A, garáž Řepy (41),  
Vilém Komárek – M, služba staveb a tratí (24),  
Petr Kubiš – ED, provozovna Hloubětín (38),  
Štěpán Masař – ED, odd. údržba a služby (42),  
Petr Neumayer – A, garáž Kačerov (31),  
Miroslav Novotný – ED, prov. trakční vedení (43),  
František Petelík – ED, prov. vrchní stavba (38),  
Michal Pospíšil – ED, odbor výrobní (23),  
František Rectorys – A, garáž Kačerov (22),  
Miroslav Rozhon – ED, odbor výrobní (11),

Petr Rudolský – ED, prov. opravná tramvají (43),

Václav Rys – A, garáž Kačerov (32),

Jiří Sehnal – A, garáž Vršovice (17),

Vítězslav Schrötter – M, sl. technolog. zařízení (19),

Dalibor Truhlář – A, garáž Kačerov (24),

Karel Vorel – A, DOZ Hostivař (17),

Emanuel Votípka – Ř, odbor přepr. kontroly (32),

František Zeithaml – ED, prov. vrchní stavba (32).

**V červenci 2003 oslavují 50. narozeniny:**

Milan Batelka – M, technický úsek (17),

Irina Čiháková – ED, odbor zaměstnanecký (31),

Helena Danková – ED, odbor ekon. informace (10),

Petr Havlíček – A, garáž Vršovice (15),

Rudolf Houška – ED, prov. vrchní stavba (30),

Miroslav Jantač – ED, provozovna Motol (12),

Jiří Kapucíán – A, garáž Kačerov (14),

Olga Klímová – Ř, odbor odbytu a tarifů (23),

Radomír Kolář – A, garáž Řepy (13),

Karel Lerch – M, služba staveb a tratí (17),  
Pavel Měkuta – ED, prov. vrchní stavba (28),  
Miroslav Onderka – M, služba ochran. systému (25),  
Eva Schneiderová – M, sl. elektrotechnická (22),  
Václav Škorpil – M, sl. elektrotechnická (13),  
Hana Švecová – A, garáž Kačerov (18),  
Alena Vosičková – M, technický úsek (17),  
Jiří Zeman – M, služba technolog. zařízení (25).  
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:**

Ivan Kotva – M, služba technolog. zařízení (10),  
Václav Laštovka – ED, odd. údržba a služby (34),  
Jiří Mrhal – A, garáž Klíčov (30),  
Miloslav Petrák – ED, provozovna Žižkov (45),  
Jiří Rittich – A, garáž Klíčov (19),  
Stanislav Smetana – ED, provozovna Strašnice (10).  
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.