

Typ M1 nových vlaků pražského metra „homologován“

Dne 22. února 2001 předali zástupci firem Konzorcía Metro Praha (ČKD, Adtranz a Siemens) na Drážním úřadu vedoucímu odboru drážních vozidel žádost o schválení typu M1 nových vozů pražského metra včetně potřebné dokumentace. Od tohoto data se rozeběhlo správní řízení o schválení typu drážního vozidla.

Následně jednání pak proběhlo 7. března v depu metra Kačerov, kde byly připomínky Drážního úřadu k předložené dokumentaci projednány. Bylo konstatováno, že dokumentace bude doplněna v nejbližších dnech, opakovaná měření úrovně rušení kolejových obvodů jsou připravena včasně i termínově, na technické problémy má výrobce konstrukční řešení. V březnu a dubnu zkoušky proběhly, dokumentace byla dopracována do konečné verze, zbývající protokoly předány.

Následně Drážní úřad, na základě protokolů ze všech předepsaných testů a zkoušek a kladného doporučení právnické osoby Výzkumného ústavu kolejových vozidel, dospěl k závěru, že vlaky metra M1 odpovídají platným normám a předpisům v České republice a Technickým podmínkám a vydal Rozhodnutí o schválení ty-

pu M1 drážního vozidla a povolil provoz nových souprav v městské hromadné dopravě. Udělením „homologace“ byl úspěšně završen zkušební provoz nových vlaků pražského metra.

V pondělí 14. května, za přítomnosti náměstka přímátora Martina Hejla a generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Milana Houfka, předal ředitel Drážního úřadu Tomáš Stone představitelům firem ČKD, Siemens a Bombardier (dříve Adtranz) rozhodnutí o schválení typu M1 nových vlaků metra.

V současnosti musí o. z. Metro na čtyřech doposud zkušebně provozovaných soupravách urychleně provést závěrečnou technicko-bezpečnostní zkoušku (TBZ) v nočních provozních výlukách na zkušebním úseku trati C. Protokol o TBZ, spolu s prohlášením výrobce o shodě s typem, potom bude podkladem pro vydání „Průkazu způsobilosti drážního vozidla“.

K TBZ je již připravena i souprava šestá, další soupravy pak budou, přibližně v měsíčním taktu, následovat.

**Ing. Vladimír Bílek,
vedoucí projektu nových vozů a rekonstrukcí**



Zástupci Konzorcía Metro Praha přebírají z rukou ředitele Drážního úřadu Tomáše Stoneho dlouhou očekávaný dokument.
Foto: Petr Malík



Foto: o. z. Metro



Daří se nám naplňovat důvody, proč byla naše organizace založena

8



Nejzručnější řidiči soutěžili

10 až 11



Změny v systému PID od června letošního roku

13 až 14



Lanová dráha na Petřín oslavuje 110 let

Příloha

Z obsahu

Někdy v roce 1996 byla oživena myšlenka řešit provoz městské autobusové dopravy na principu omezeného přidělení autobusů řidičům, zejména pokud se týká období čerpání přestávek mimo vozidlo (bezpečnostní, přiměřená doba na jídlo a oddech). K ověření a vyhodnocení tohoto systému zabezpečování provozu byly postupně hledány i vhodné podmínky a skupiny linek (na Dejvické linky č. 107, 132, 147, 149, 217; ve Vršovicích linka č. 213; na Hájič linky č. 154 a 271). Nakonec byla pozornost zaměřena na Palmovku a linky č. 187, 233 a 274 především ve vztahu k vhodným podmínkám sociálního zázemí pro řidiče (uvolnění po provozu linek vnější dopravy). V rámci přípravy tohoto zkušebního provozu bylo uvolněno sociální zařízení rekonstruováno nákladem přibližně 1,3 milionu Kč a zprovozněno k 1. srpnu minulého roku.

Částečné oddělení řidiče od autobusu (v době čerpání přestávek) přináší pro řešení a zabezpečení provozu některé zcela nové podmínky, se kterými je nutno se v přípravě a vlastním provozu vyrovnávat. Jedná se zejména o to, že:

– jízdní řády pro autobusy a řidiče (služby řidiče)



Foto: Josef Karel

„Oddělení řidiče od autobusu v době čerpání přestávek“

jsou zcela oddělené, pro jejich tvorbu lze využít současně programové vybavení pouze částečně, jízdní řády pro řidiče (služby řidiče), přehledy o kilometrických a časových výkonech a další podklady je nutno zpracovávat v podstatné části manuálně;

– přidělnost autobusů je omezena s tím, že řidič se po přestávce zatím obvykle vrací na svůj vůz a pokračuje ve výkonu. Tzv. „střídací řidiče“ samozřejmě postupně přecházejí na více linek a pořadí ve vazbě na potřeby střídání při postupném čerpání přestávek;

– denní záznamy o provozu (výkazy) jsou vystavovány a vyplňovány na jednotlivé řidiče, jejich předávání řidičům a zpětný sběr je zabezpečován přes výpravnu garáže Klíčové a omezeně přes střídací místo (sociální zařízení na Palmovce);

– identifikaci autobusů pro vypravení a kontakty s dispečinkem je nutno vázat zásadně na číslo linky a pořadí autobusu (vozový JŘ), nikoliv na službu řidiče (JŘ řidiče), což v prvopočátku přinášelo i určité komplikace.

Zkušební provoz „Oddělení řidiče od autobusu v době čerpání přestávek“ byl zahájen na linkách č. 187, 233 a 274 dnem 9. dubna 2001, týká se pouze provozu v pracovních dnech a zatím je stanoven na dobu určitou do 29. června letošního roku. (Prázdninový provoz bude zabezpečován na linkách standardně.) Zahájení zkušebního provozu předcházela poměrně rozsáhlá příprava a příslušná osvěta mezi provozními pracovníky (řidiči a dispečery) tak, aby zkušební provoz pokud možno neovlivnil kvalitu přepravy na linkách.

Na základě zpracovaných jízdních řádů bylo provedeno základní vyhodnocení (porovnání) dřívějšího a současného zkušebního provozu v oblasti kilometrů a časových výkonů, vypravení a potřeby řidičů. Z něho vyplývá souhrnná snížená potřeba vypravení o 2 autobusy (1 standardní a 1 kloubový v ranní špičce), nárůst potřeby řidičů o +2, nárůst denních pracovních hodin o +11 hodin a 13 minut.

Jak bylo zmíněno, řidiči mají na Palmovce k dispozici zrekonstruované sociální zařízení, kde mají možnost a podmínky k nerušenému odpočinku a občerstvení. Toto zařízení je otevřeno a dozorováno po celou dobu poskytování přestávek řidičům, tj. od 7.00 do 22.30 hodin.

V současné době tedy zkušební provoz na zmíněných linkách probíhá, na začátku se objevily a byly řešeny některé jeho „dětské nemoci“. V jeho průběhu soustřeďujeme zkušenosti a poznatky k tomu, abychom mohli pokud možno včas provést souhrnné vyhodnocení a přípravu podkladů k rozhodnutí jak dále. Skutečností je, že pro danou formu zabezpečování provozu je nutno řidičům nabídnout zejména přijatelné sociální zázemí na střídacím místě, což na mnohých místech v síti zatím běžně dostupné není. V této souvislosti budeme vdeční, získáme-li od vás, kteří se zkušebním provozem přijdete blíže do kontaktu, nabyté poznatky, zkušenosti a náměty k úpravě ověřovaného řešení. Ty můžete předávat jak garáži Klíčové, tak přímo dopravnímu úseku o. z. Autobusy.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravili ing. Karel Holejšovský a Jaroslav Koudela

Další vzdělávání zaměstnanců Dopravního podniku ve 2. pololetí 2001

Vzdělávací program je na základě Směrnice generálního ředitele č. 14/1999 zajišťován v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (DP) dceřinou společností Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s. (SOU).

V současné době je školení zaměstnanců naší společnosti prováděno formou, při které je kladen důraz na profesní zaměření účastníků. Cílem tohoto vzdělávání je získání jednotlivých výkladů pro realizaci vládních nařízení, zákonů a vyhlášek a jejich novel v rámci DP jako celku, respektive o. z. a ředitelství podle jejich konkrétních podmínek. Nezanedbatelná je i hospodárnost vzdělávacího procesu, probíhajícího převážně v prostorách DP a SOU.

Oblast vzdělávání středního managementu DP je koncipována podle okruhů činnosti zaměstnanců, časové náročnosti témat a aplikací speciálních potřeb pro DP zejména v těchto legislativně právních okruzích: novelizace zákonů a vyhlášek – pracovněprávních, daňových

zákonů, otázky spojené se mzdovými předpisy, důchodové zabezpečení zaměstnanců, zdravotní a sociální zabezpečení, oblast personalistiky a lidských zdrojů, otázky spojené s řízením jakosti a úpravami norem Evropské unie v DP. Základní formou je pořádání monotematických seminářů, které jsou zakončeny diskusí účastníků a zodpovězením dotazů. Účastníci semináře vyplňují anketní listky, kde hodnotí obsah, lektora a navrhnou témata dalších seminářů, která by jim pomohla při další práci. Tyto podněty jsou podkladem při zpracovávání programu školení pro další období. Semináře absolvovali v posledním roce (ve dvou pololetních turnusech) 343 zaměstnanců naší společnosti.

Ve druhém pololetí roku 2001 nás čeká především pokračování vzdělávání o profesních skupinách zaměstnanců DP, a to základní i opakovací členění podle výsledků provedených anket. Návažné akce dalšího vzdělávání si zabezpečují přímo odštěpné závody podle svých individuálních požadavků.

Pro střední management budou navržena témata s danými termíny předložena poradě vedení ke schválení.

Září: Profesionální rozvoj personálního manažera; Novela zákona o účetnictví; Nejčastější chyby při aplikaci DPH po novele od 1. ledna 2001

Říjen: Praktické aktuální problémy pracovního práva po novele zákoníku práce; Pojistní na sociální zabezpečení a dávky nemocenského pojištění

Listopad: Důchodové zabezpečení; Vedení personální agendy po novele zákoníku práce; Nekonfliktní způsob řízení pracovních týmů

Prosinec: Efektivním hodnocením ke zvyšování výkonnosti zaměstnanců (řídící pracovníci základního a středního stupně)

Zvažuje se i možnost zařazení tématu „Role mistra a jeho dnešní postavení v organizaci“, a to jak pro mistry na jednotlivých odštěpných závodech, tak pro další řídicí zaměstnance. **Zaměstnanecký odbor 90340**

Co je nového v SAPu

Ve druhé polovině roku 1998 proběhlo v naší společnosti zavedení – implementace první části informačního systému SAP R/3. Tento informační systém byl uveden do produktivního provozu od 1. ledna 1999. Implementace informačního systému byla centrálně metodicky řízena a v základní funkčnosti je naprosto univerzální pro celou společnost. Současně však zavedení přihlíželo ke specifikům jednotlivých odštěpných závodů a nastavení tak odpovídá stávající organizační struktuře a možnostem jednotlivých uživatelů.

Z časových důvodů nemohly být implementovány ani nadstavbové funkce, které umožňují automaticky výběr a třídění informací z manažerské úrovně.

Proto bylo v březnu roku 2000 vypsáno další poptávkové řízení, které bylo ukončeno v květnu 2000. Jako vítěz tohoto řízení byla vybrána firma Logica, s. r. o., se

kteřou byla následně uzavřena Smlouva o systémové integraci. Tato smlouva zastřešuje deset poptávaných oblastí a plní funkci smlouvy o smlouvách budoucích. Na jednotlivé konkrétní části informačního systému jsou pak uzavřeny dílčí smlouvy. Organizační zabezpečení projektu na doplnění a rozšíření funkčnosti systému SAP R/3 v prostředí Dopravního podniku bude řešeno Příkazem generálního ředitele. Tento příkaz bude řešit i zajištění projektu pracovníky, kteří budou jmenováni do orgánů řízení projektu a do odborných modulů. Pro tyto pracovníky bude vytvořen i stimulační program, který se dobře osvědčil již při implementaci první části informačního systému SAP R/3 v roce 1998.

Zaínterovaným pracovníkům budou potlačeny rizikové faktory projektu, a to nutnost věnovat se projektu i ve svém volném čase a při vlastním startu provádět i dupli-

citní kontrolu výsledků. Jedná se tedy o „zotožnění“ se s projektem a současně tak bude vytvořena stimulace zájmu na dodržení principů metodické jednotnosti.

Vstup firmy Logica umožní zrušit rozhraní u i nadále provozovaných mzdových systémů (Elanor, Odra).

V současné době nelze systém SAP R/3 finančně srovnat s předcházející informační technologií, a to především z důvodu, že dříve se jednalo pouze o vedení účetnictví, kdežto nyní se jedná o evidenci všech ekonomických aktivit společnosti – nákup, skladování, spotřebu a prodej – to vše pod jedním účetním systémem.

Jeho přínos je však v moderně řízené společnosti nepominutelný. Umožňuje nejen zpřesnit a zrychlit práci všech uživatelů, ale především umožňuje okamžitý přehled o dohraných rozpočtu jako základním nástroji řízení našeho podniku. Rovněž automatizované zpřístupnění důležitých výstupních dat managementu společnosti je důležitým prvkem pro její řízení a zlepšování služeb pro veřejnost. **Obchodně – ekonomický úsek**

Druhý vestibul stanice metra Želivského

Rozvádění emotivní diskuse na téma správnosti umístění Multiarény do prostoru Hagiboru přenecháme jiným tiskovinám. Vyhňeme se i filozofování nad způsobem financování druhého vestibulu stanice metra Želivského. Předmětem následujících pár rádků bude především technické řešení navrhovaného vestibulu.

Druhý výstup ze stanice Želivského je navržen jako podmiňující investice pro realizaci záměrů Multiarény. Zároveň je podchodem pod Vinohradskou třídou umožněno mimoúrovňové propojení stanice a směru k Vinohradské nemocnici a Vinohradským hřbitovům. Vestibul zároveň slouží k obsluze území směrem ke Strašnicím.

Vzhledem k funkčnímu charakteru stavby je uvažováno jednoduché výtvarné řešení, které je odvozeno od dnešního charakteru stanice, respektive tratě metra. Výstup částečně v přímém směru prodlužuje nástupiště stanice. Na toto prodloužení navazuje eskalátorový tunel s třemi eskalátory a šikmým výtahem, které překonávají dopravní výšku 10 metrů. Po výstupu z eskalátoru pokračujeme mírným stoupáním chodbou, na níž navazují prostory prováděné v hloubené technologii. Materiál povrchů se uvažuje v zájmu zachování jednotného řešení trasy stejný, jako u stanic na této trati rekonstruovaných. Přímý výstup na uliční úroveň je ve směru k Multiarénní řešení schodištěm o šířce 5 m a jedním eskalátorem, vše o dopravní výšce 5 m. Zároveň jsou k dispozici i dva výtahy o nosnosti 1000 kg, tj. pro 13 osob.

Při navrhování vestibulu není zapomenuto ani na potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V souladu s koncepčním řešením stanice bude proveden akustický a optický informační systém včetně hmatových úprav. Zároveň bude vytvořena nová trasa pro pohybové postížení. K vyrovnání výškového rozdílu mezi nástupištěm a přístupovou chodbou s vestibulem bude použit šikmý výtah, mezi vestibulem a úrovní terénu budou použity výtahy s bezbariérovou úpravou. V souladu s požadavky pohybově postižených budou řešeny i veškeré veřejně přístupné prostory.

Stavba vestibulu se bezprostředně dotkne provozu metra ve stanici metra Želivského i provozu veřejné dopravy na Vinohradské ulici. Předběžně se počítá s nutností přerušení provozu stanice minimálně na dva měsíce. Přerušen bude po dobu výstavby i provoz tramvají. Rovněž automobilový provoz na Vinohradské ulici bude dopravně omezen zábořem vždy jedné poloviny vozovky.

Na závěr shrňme přínosy, které by druhý vestibul stanice metra Želivského přinesl:

- zajištění dopravy přibližně 55 % návštěvníků víceúčelové haly, kdy se předpokládá, že do metra nastoupí až 8250 osob za 35 minut,
- zajištění vazby na vysoce kapacitní zástavbu Hagibor,
- zajištění nového bezkolizního podejití Vinohradské třídy a obsluha aktivit v oblasti Holla-

- rova náměstí a Vinohradské nemocnice,
- – zpřístupnění stanice metra i osobám se sníženou pohyblivostí,
- – eliminace případů uzavření stanice nebo případného podstatného snížení její kapacity při pracích ve stávajícím vestibulu.

Případné novinky k dané problematice, o kterých nebude psát denní tisk, vám včas poskytneme.

Ing. David Dohnal
s využitím materiálu Metroprojektu, a. s.



Foto: Josef Karel

Výroční valná hromada naší společnosti

Hospodářské ukončení předchozího roku probíhá pravidelně na Výroční valné hromadě, konané v budově Magistrátu hl. m. Prahy. Rok 2000 jsme definitivně uzavřeli v úterý 15. května 2001, kdy zasedala Rada hl. m. Prahy při výkonu působnosti valné hromady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Na programu Výroční valné hromady bylo schválení roční účetní závěrky naší společnosti za rok 2000.

Zhodnocení výsledků hospodaření Dopravního podniku provedl předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek, který uvedl, že hospodářský výsledek za rok 2000 je nulový. Jeho slova potvrdil i nezávislý auditor ing. Zdeněk Rabas, který konstatoval, že hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je průběžně kontrolováno a je v pořádku.

Vyjádření dozorčí rady k účetní závěrce přednesl předseda dozorčí rady ing. Martin Hejl, který konstatoval, že dozorčí rada doporučuje valné hromadě schválit účetní závěrku a výsledek hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za rok 2000.

Následně valná hromada přijala usnesení, ve kterém schválila účetní závěrku v plném rozsahu a záměr na snížení majetkové účasti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v akciových společnostech Pražská strojírna a Inženýring dopravních staveb. Valná hromada v této souvislosti uložila představenstvu předložit na jednání valné hromady návrh postupu při snižování majetkové účasti Dopravního podniku v těchto „dceřiných“ společnostech.

Téměř o měsíc dříve, ve čtvrtek 19. dubna 2001, se v Obecním domě konaly valné hromady společností s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. V půldenním „maratonu“ jednání se postupně uskutečnila valná hromada společnosti Inženýring dopravních staveb, a. s.; Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s.; Pražská strojírna, a. s. a Rencar Praha, a. s., na kterých se schválila roční účetní závěrka společnosti, hospodářský výsledek a případně způsob rozdělení zisku.

Po organizační stránce zajišťoval chod valných hromad Inženýring dopravních staveb. **–red–**

Zemřel František Levinský



Některé příspěvky zasíláme do redakce DP-KONTAKTu velmi rádi; některé se nám píšou velmi ztěžka a byli bychom rádi, kdybychom je vůbec nemuseli psát. Mezi takové patří i smutná zpráva o tom, že nás 11. května 2001 opustil náš dlouholetý kolega, fajn kamarád a prima kluk, pan František Levinský. Jeho odchod byl nečekaný, již vzhledem k jeho věku (necelých 55 let), a o to více nás zaskočil.

František byl věrným patriotem o. z. Autobusy. Patřil mezi „Libeňáky“, a jeho následnou garáží byla DOZ Hostivař, kde jsme s ním oslavili také jeho vstup mezi řidiče-milionáře. Je naší povinností alespoň i touto malou vzpomínkou uctít památku našeho kolegy, který od 11. prosince 1972 patřil mezi spolehlivé řidiče, bez kterých se garáž neobejde.

Františku, čest Tvé památce!

Kamarádi z DOZu Hostivař

Návštěva ministra na dispečincích

První květnový pátek v odpoledních hodinách zavítal do budovy Centrálního dispečinku ministr dopravy Jaromír Schling. V doprovodu generálního ředitele Milana Houfka a dopravního ředitele Petra Blažka si prohlédl dispečinky metra, tramvají a autobusů, kde se živě zajímal o současné problémy městské hromadné dopravy v Praze. Diskutovány byly otázky zabezpečovacího zařízení na tratích metra, nových vozů pro podzemní dráhu, ale i průjezdnosti komunikací a následné preference. Situaci individuální dopravy na městských komunikacích si ministr prohlédl na dispečinku Policie ČR, sídlícím v rovněž v budově Na Bojišti.

V závěru své návštěvy ministr Schling ocenil kvalitní služby Dopravního podniku. „V poslední době jsem hovořil se zahraničními návštěvami, které v Praze používaly městskou hromadnou dopravu, s její úrovní vyslovily spokojenost a chválily ji.“ **–bda–**

V doprovodu generálního ředitele Milana Houfka a dopravního ředitele Petra Blažka navštívil 4. května dispečinky ministr dopravy Jaromír Schling.





Co přináší nový informační systém ve stanicích metra?

při výlukách městské hromadné dopravy. Dále jsou uváděny spoty z historie MHD či krátká připomenutí významných výročí. Uváděny jsou i pozvánky na akce, které Dopravní podnik pořádá či je jejich partnerem. V dolní části projekční plochy je soustavně zobrazován čas do příjezdu vlaku. V krátkém časovém období (30 až 40 vteřin) před příjezdem vlaku do stanice se objeví upozornění na příjezd vlaku do stanice, a to v českém a anglickém jazyce. Od zahájení zkušebního provozu do konce měsíce dubna bylo postupně uveřejněno více než 30 spotů zadaných Dopravním podnikem.

Na projekčních plochách jsou kromě informací Dopravního podniku uváděny reklamní a informační spoty. Informační spoty jsou připravovány ve spolupráci s ČTK a Pražskou informační službou a jsou zaměřeny na aktuální informace z oblasti zpráv z domova a zahraničí, počasí, kultury, sportu a podobně.

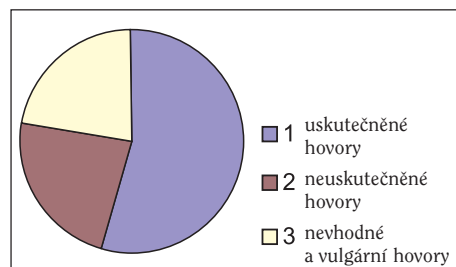
Společnost SWIFT Holding, a. s. si pro vyhodnocení přínosu pilotního projektu pro cestující nechala vypracovat u nezávislé agentury Median vyhodnocení tohoto projektu. Z průzkumu vyplývá, že informačních videostěn si ve stanicích metra všimlo 85,5% respondentů, pokaždé je sleduje 29,1% a většinou 31,9%, jednou za čas 34,6% a vůbec ne 4,3%. Více jak 90% dotazova-

ných vyjádřilo souhlas a spokojenost s touto formou komunikace. V otázce „Jaké informace Vás na videostěnách zajímají?“ bohužel nebyly dopravní informace vůbec jmenovány, a proto nelze pro Dopravní podnik z této otázky vyvodit žádný závěr.

Informační stojany

Informační stojany umožňují bezplatné volání do některého ze středisek dopravních informací (Muzeum, Můstek, Nádraží Holešovice a Anděl – středisko Černý Most není do systému zařazeno). Systém sám vybírá, které středisko bude spojeno. Od počátku roku jsou statisticky sledovány dotazy v jednotlivých střediscích. Tato statistika prokazuje, že zájem o tuto službu neustále stoupá – v lednu 2001 bylo vzneseno 1 892 dotazů, v únoru 2 226 a v březnu 3 230 dotazů. Nejvíce telefonních hovorů je zaznamenáno ve střediscích Můstek a Muzeum, menší počet pak v informačních střediscích Anděl a Nádraží Holešovice.

Za zkušební období 3 měsíců – leden až březen 2001, bylo celkem zaznamenáno 7 348 telefonních spojení se středisky dopravních informací. Skutečných a zrealizovaných dotazů bylo 3 981, t.j. 54,2 % z celkového počtu, neuskutečněných hovorů, kdy se nikdo nezavazoval, bylo 1 707, t.j. 23,3%. Nevhodných a vulgárních hovorů bylo 1 660, t.j. 22,5%. Tato čísla dokumentuje tento graf:



Cestující se nejvíce dotazují na dopravní spojení, jízdní řády a tarifní problematiku.

Nový informační a komunikační systém prokazuje zatím jisté technické nedostatky, které jsou ve spolupráci se společností SWIFT průběžně řešeny. Po řadě jednání zainteresovaných stran jsou v současné době všechny funkce zajištěny, t.j. vzájemná komunikace s informačními středisky, záznam této komunikace na PC a automatická hláška v českém a anglickém jazyce.

—ci—, —mav—

Foto: Petr Malík



V polovině prosince loňského roku se cestující v pražském metru měli poprvé možnost setkat s vysíláním informačních a reklamních spotů přímo ve stanicích metra. Pro umístění promítacích ploch na stěnách za kolejistěm byly vybrány přístupní, tedy přepravně velmi vytížené stanice metra, stanice Muzeum a Florenc na trati C a Můstek na trati A. Ve druhé etapě byly ve stejných stanicích instalovány informační stojany, které umožňují telefonické spojení s infomátory ve střediscích dopravních informací.

Tento nový informační a komunikační systém je pilotním projektem, který je výsledkem jednání Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se společností SWIFT Holding, a. s. Celý systém je doposud ve zkušebním provozu a je pravidelně čtvrtletně vyhodnocován.

Projekční plochy

Od začátku zkušebního provozu informačního a komunikačního systému Dopravní podnik využívá projekci k zveřejňování aktuálních informací o úpravách a změnách v provozu MHD, zejména o dopravních opatřeních

Představenstvo projednalo

Naší pravidelnou rubrikou se vrátíme ještě do dubna, neboť jednání představenstva se uskutečnilo v pondělí 30. dubna, několik dní po uzavření květnového DP-KONTAKTU a květnové zasedání je na programu až 28. května, opět několik desítek hodin po dokončení čísla. O nic však nepřijďte, v červencovém čísle vás seznámíme s body projednávanými koncem května i v červnu.

Teď už zpátky do posledního dubnového pondělí, kdy byly projednány následující body:

Informace o možnostech bezbariérového zpřístupnění stanic metra v centrální části Prahy. Představenstvo projednalo předložený materiál zabývající se bezbariérovým přístupem do stanic metra. Za prioritu bylo označeno zpřístupnění stanic v centrální části města, nejprve přístupných, Muzeum, Můstek a Florenc. Na tyto stanice bude zpracována projektová příprava, na

jejímž základě bude stanoven optimální postup realizace.

Informace o přípravě rekonstrukce zařízení průmyslové televize na tratích A a C pražského metra, včetně orientačních nákladů. Členové představenstva schválili pro rok 2001 v rámci zvýšení bezpečnosti cestujících zejména v centru města navýšení investičních výdajů o 20 milionů Kč na celkových 36 milionů Kč. Tato částka bude použita na rekonstrukci a dovybavení úseku Dejvická – Muzeum na trati A.

Zpráva o ukončení přípravy smlouvy o dílo na zajištění dokončovacích prací na zabezpečovací zařízení MATRA PA 135 na trati C metra. Byl schválen 5. dodatek smlouvy se společností MATRA na dodávku zabezpečovacího zařízení MATRA PA 135 na trati C.

—red—



Seminář pro zastupitele hl. m. Prahy

Tradiční seminář o problematice Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se pro zastupitele hlavního města Prahy uskutečnil ve čtvrtek 17. května v zasedací místnosti administrativní budovy v Sokolovské ulici. Během devadesátiminutového programu se zástupci občanů, mimo jiné schvalující městský rozpočet, a tím i dotace Dopravnímu podniku, mohli seznámit s nejvýznamnějšími hospodářskými ukazateli naší



Záběr ze semináře pro zastupitele hl. m. Prahy, pořádaného 17. května.

společnosti, prezentovány byly i výsledky Programu kvality služby, vzbuzující velký zájem. V závěru setkání došlo i na otázky zastupitelů, na které odpovídal management společnosti.

Klubový den Asociace cestovních kancelář v Muzeu MHD

Ve středu 23. května hostil Dopravní podnik v Muzeu MHD ve střešovické vozovně několik desítek členů Asociace cestovních kancelář. V rámci pravidelného programu tzv. „klubových dnů“ jsme měli možnost prezentovat své služby cestovním kancelářím zabývajícími se zejména incomingovou turistikou (cizinci přijíždějící do Prahy). V rámci krátké prezentace byly představeny turisticky atraktivní služby, možnost prohlídky muzea, pronájem historických souprav tramvají, zájezdová doprava a jízdní doklady určené převážně pro návštěvníky Prahy. Klubový den byl ukončen prohlídkou historickou tramvají městem.

Básně na Petříně

Básníci a básnířky si v úterý 1. května dali dostaveníčko (pod patronátem naší společnosti) na jednom z nejromantičtějších míst v Praze, na petřínském kopci. Za horkého slunečného počasí se sešli ke společnému štafetovému čtení Máje u sochy Karla Hynka Máchy a k recitaci vlastních děl, pro něž si vybrali zajímavá místa a zákoutí Petřína. Skálu v horní části kopce, zed citadely, altán, fontánu či některý další z pomníků.

Z množství básníků jmenujeme Jiřího Holého, Libora Guta, Martina Železného, Igora Malijejského, Vojtěcha Kovaříka, Katarínu Janigovou, Ondřeje Linharta, Jana Čivrného, Irenu Svobodovou, Evu Kořánovou a Markétu

Krásná atmosféra panovala odpoledne 1. května na Petříně, kde si dali dostaveníčko básníci a básnířky.



Dolistovou. V dolní části Petřína, nedaleko nově otevřeného dětského hřiště, děti z Dismanova rozhlasového dětského sboru rovněž přednesli Máchův Máj.

Možná právě slunečné počasí nebo tradice polibku na prvního máje pod kvetoucím stromem přilákala na Petřín mnoho Pražanů a návštěvníků města. Lanovka, toho dne jezdící zdarma, měla napilno, aby fronta před dolní stanicí byla co nejkratší, ale moc se to nedařilo. Zájemců o svezení bylo více než jsou přepravní možnosti této pražské turistické atrakce, poskytující úžasný pohled na Hradčany a vůbec celou Prahu.

Výluka křižovatky u Národního divadla

Velká pozornost byla v květnu věnována rekonstrukci kolejové křižovatky u Národního divadla, kvůli které jezdila většina tramvajových linek po odklonových trasách. Během našich návštěv se vždy pracovalo na plně obrátky tak, aby celá akce byla dokončena v nejkratším možném termínu. Uveřejněná fotografie nás vrací do stavu výstavby v polovině května.

Práce na Kolbenově finišovaly



Tak se pracovalo na dokončení stanice Kolbenova na přelomu dubna a května.

V průběhu měsíce května probíhaly ve stanici Kolbenova dokončovací práce tak, aby v pátek 8. června mohli tuto stanici využívat při svých cestách první cestující. Kolbenova je poslední nedokončenou stanicí na IV. provozním úseku tratě B metra, který byl uveden do provozu v listopadu roku 1998. Fotografie nás vrací na přelom dubna a května, kdy byla stanice zpřístupněna sdělovacím prostředkům v rámci tiskové besedy.

Evropský svátek hudby

Dopravní podnik se stal v letošním roce opět partnerem významné evropské kulturní akce – Svátku hud-



Nová kolejová konstrukce na křižovatce Národní divadlo.

by. Jeho historie se v Evropě píše od roku 1985, v Praze od roku 1990, k jeho společnému pořádání se sdružují veřejnoprávní a soukromé instituce. Cílem Evropského svátku hudby je podpořit porozumění mezi lidmi současné Evropy a světa prostřednictvím hudby bez ohledu na jazykové a demografické bariéry a rozvíjet aktivní využívání volného času dětí, mládeže a dospělých, a tím se podílet na kulturním životě obcí a měst. Svátek hudby je ojedinělou slavností umožňující setkání veřejnosti s různými hudebními žánry, jejich poznání a porovnání.

Dnem konání Evropského svátku hudby je pravidelně den letního slunovratu, 21. červen. Dva dny před samotnou akcí bude na pravidelnou trasu vypravena souprava historických tramvají, která bude upozorňovat a zvát na rozsáhlý program Svátku hudby na Střelecký ostrov, Staroměstské náměstí, Pražský hrad, náměstí Míru, Dejvické náměstí, Letenský zámek, ale i ke stanicím metra Palmovka, Vysočanská a Háje. Z hudebních uskupení lze pro různost žánrů jmenovat alespoň několik: Tři sestry, Symfonický orchestr Českého rozhlasu, Ústřední hudba Armády ČR, Pearl Jeam revival, Ozzy Osborne revival, varhanní recitál Miroslava Jedličky, Nahoru po schodišti dolů band, Jaroslav Hutka, Radim Hladík, dětské soubory, sbory a mnoho dalších.

Příležitost pro básníky

V rámci dlouhodobého projektu „Poezie pro cestující“ vyhlásil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost ve spolupráci s Literárním a kulturním klubem 8 soutěž pro veřejnost „Poezie cestujících“.

Zúčastnit soutěže se může každý autor pouze s jednou básní. Tři nejlepší básně budou vystaveny v tramvajích pražské městské hromadné dopravy ke Dni poezie, 16. listopadu 2001, tj. dni výročí narození Karla Hynka Máchy.

Podmínky soutěže: Báseň zašlete na adresu Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9 ve třech vyhotoveních, podepsanou a napsanou pouze na stroji nebo na počítači. Na obálce uveďte „Poezie cestujících“. Zasláná báseň se nevrací.

Svá díla poslejte nejpozději do 30. června 2001.

Výsledky soutěže a vítězné básně budou předneseny v rámci kulturního programu na Dni poezie, dne 16. listopadu, ve stanici metra Muzeum od 16.00 hodin, kde budou zároveň odměněni autoři dvaceti nejúspěšnějších básní připravovaným kalendářem „Poezie pro cestující“ na rok 2002.

Zajímavosti z podniku pro vás sesbírali a vyfotili Marie Vrančíková a Petr Malík

Z Černokostelecké jsme v minulém čísle DP-KON-TAKTu dojeli až k Vinohradské tržnici, dnes hrdě nazvané „Vinohradský pavilon“, snad proto, aby si každý, kdo tam vstupuje, uvědomil, že za zboží pravděpodobně utratí více než v tržnicích, na které sice nadáváme, ale kde všichni horlivě nakupujeme a tak podporujeme jejich rozvoj i prodávače z kdysi spřátelených socialistických států. Na moment se vraťme ještě o zastávku zpět na náměstí Jiřího z Poděbrad. Snad tím, že už jsem byl unaven, vloudila se do článku chyba: kostel není zasvěcen Božskému, ale Nejsvětějšímu srdci Páně. Možná je to mnohým jedno, ale přesnost je zde jistě namístě. Omlouvám se, stejně jako za slohový poklesek při velebení bytové architektury první republiky i za opomenutí – do školy na náměstí chodili nejen Lída a Pavel, kamarádi z páté obecné, o nichž tak pěkně kdysi psala zdejší paní učitelka Jarmila Hüttlová v půvabné knížce pro děti, ale i moje manželka, o níž píšu nyní já.

Leč pojďme již k tržnici. Hned pod ní je Maceškův palác s kinem, po roce 1948 pochopitelně znárodněný. Jeho majitel sem však až do svojí smrti docházel a před kolemdjoudcími významně poklepal hůlkou na svoje jméno, zvěčněné v mozaikové dlažbě vchodu. Na dalším domě můžeme obdivovat průčelí z rezného ždva, stavba architekta Dryáka pochází z roku 1925 a byla vybudována pro tiskovou agenturu Orbis. Ze stejného roku i od stejného architekta je známý Radiopalác, pojatý v tzv.

ku 1928 – v jedné krátké sídlila Světová odborová federace, druhá byla postavena jako Federální ministerstvo paliv a energetiky s centrálním dispečinkem Tranzitního plynovodu, který vedl z tehdejšího Svazu sovětských socialistických republik přes tehdejší Československou socialistickou republiku do tehdejší Německé demokratické republiky. Státy se hrouští, stavby zůstávají. Ta, o které teď mluvíme, je dodnes vysoce ceněna pro svoji hodnotu jako jedna z mála představitelů tzv. progresivní architektury. Její původní poslání pak připomíná schodiště se znázorněním plynovodů a ropovodů. A zbývají nám dvě stavby po levé straně Vinohradské ulice, než odbočíme do Škrétovy: obytný dům „Nad muzeem“, určený v první republice pro mladé samostatně lidi, protože byl plný garsoniér („bratříčka“ má na rohu Opletalovy a Hybernské ulice) a supermoderní administrativní dům, který nemůže nezapomenout mimo jiné velmi ostrým rohem; pozemek v centru Prahy je k nezaplacení a když už jej získáte, je třeba využít každého centimetru. Na opačné straně máme pod sebou vyústění tří vinohradských tunelů, kolem jejichž opačného konce pojedeme za zastávku Nuselské schody (opět omluva: tento název „vypadl“ v minulém čísle ze současné pravidelné trasy). Původní, z poloviny 19. století, je ten nejbliže k Václavskému náměstí. Prostřední byl proražen za II. světové války, stejně jako začátek třetího s celým tunelovým portálem. Po válce se pro mnoho jiných potřeb jeho dobudování stále odsouvalo a tak jsme se jej dočkali až v momentě, kdy se zpomalila výstavba metra a štíty pro ražbu staničních tunelů byly využity zde; prodloužení je řešeno jako dva samostatné, uprostřed od sebe i dost vzdálené jednokolejné tunely. Areal nádraží si připomeneme, až budeme projíždět stejnojmennou tramvajovou zastávkou. Ale nejhezčí pohled na něj je odtud. Až budete mít volno, vezměte svoje děti či vnuky a nebojte se je vysadit na opěrnou zed. Ručím vám za to, že je vlakový provoz bude

jet pod mostem dráhy z Vršovic přes Braník do Vraného nad Vltavou a dál buď přes Davli a Týnec nad Sázavou do Čerčan nebo přes Mníšek pod Brdy do Dobříše. Jedná se o rozsáhlý areál, uvedený do provozu v roce 1925 pro pokrytí stále větší spotřeby svítíplynu. Typické průmyslové architektuře se vymyká hlavně vstupní brána a administrativní budova i původní oplocení, bohužel nedochované v celé délce. Jednotlivé objekty se stavěly postupně podle potřeby. V době svého vzniku nahradila plynárna v Michli původní v Holešovicích, na Žižkově a Smíchově, které nám dnes již připomínají maximálně některé názvy ulic. Její význam poklesl po roce 1950, kdy byla Praha napojena na plynovod ze Záluží u Mostu a v roce 1965, kdy byla zprovozněna plynárna v Horních Měcholupech. Přímou smrtelnou

11 2.díl

ranou pak pro ni bylo přivedení zemního plynu (1957) vysokotlaký plynovod z tehdejšího SSSR v roce 1974) a jeho postupné rozvádění nejen pro průmyslové účely, ale i do domácností. A úplně posledním objektem, který sice nevidíme, ale mimourovňově jej křičujeme, je železniční nádraží (tzv. odstavné) Praha – jih, kde jsou osobní vlakové soupravy připravovány pro dojezd do Prahy k dalšímu využití. Pak zastavíme u známé tramvajové hospody a jsme rádi, že máme náročnou trasu, co do uličního provozu i cestujících, za sebou.

Nehodová místa

Linka č. 11 se bohužel nemůže pochlubit tím, že by na ní byl vrcholově bezpečný provoz. Pokud jsme její trasu sledovali, není se ani čemu divit. Od Radhošské po Chodovskou se musíme doslova prodírat hustým automobilovým provozem a o širkových poměrech ulic škoda mluvit. A tak asi nepřekvapí 20. místo ze 24 provozovaných linek. Vlaky linky č. 11 ujezly v roce 2000 998 462,7 vlakokilometrů a byly účastny při 72 dopravních nehodách, což představuje 13 867,5 vlakokilometrů na 1 nehodu. Méně najely už jen vlaky linek 14, 21, 4 a 6. Zajímavý je ovšem pohled na topografickou mapu střetů s motorovými vozidly, neboť na žádném místě nedošlo k více než 5 nehodám. Železniční nehody byly po trase „jedenáctky“ 3 – jedna v zastávce Želivského a dvě u výjezdu z obratiště Olšanské hřbitovy. Čtyři střety s chodci jsou již varovnější – ke třem došlo v úseku Vozovna Straňnice – Želivského a k jednomu na Tylově náměstí. Nehody po vjezdě do nesprávného směru či vykolejení byly 3 – po jedné u Strojimportu, na Floře a na křižovatce Nuselská – Vladimírova. Zdá se tedy, že trasa linky č. 11 není bohatá na několik míst, kde dochází k nehodám opakovaně. Proto – ne zcela logicky řečeno – je nutno věnovat větší pozornost provozu všude.

Závěr

Dalo by se vzpomínat na provoz klasické jedenáctky v její historické trase, jak jsme si ji popsali v minulém čísle. Dalo by se jistě mluvit o tom, že přepravní význam linky, která neprojízdí centrem, je nižší. Ale zde hovoří fakta. „Jedenáctka“ je dnes stabilizovanou linkou, která má ne-



Foto: Petr Malík

národním stylu. Byl vybudován pro zaměstnance pošt a telegrafů, kteří měli mimo jiné na starosti i šíření rozhlasového vysílání (odtud název). V generaci dnešních padesátníků snad není člověk, který by tam nechodil, ať již do kina Květen, nebo do velkého sálu či do restaurace nebo kavárny. Sláva tohoto společenského zařízení je už bohužel minulostí. Hned na protějším rohu je ekonomická škola, postavená pro tento účel v roce 1935. I když ji projektoval jiný architekt (F. Kavalír), dokonale zapadá do zastávky ulice a obdivovat na ní můžeme nejen již zvenku zřejmou účelnost, ale i sochy řemeslníků a dělníků známého umělce Karla Dvořáka.

V dnešním hustém provozu a při nerespektování pravidel silničního provozu ze strany automobilistů si však těchto budov všimneme jen okrajově, protože se musíme plně soustředit zejména na pravou stranu v našem směru. Pokud bude na křižovatce s Italskou ulicí zrovna červená, neujde nám jistě budova se známým sálem – Hajnovkou. Jen málokterý z dnešních osmdesátníků sem nechodil v neděli odpoledne tancovat při dechovce. Zastavíme v zastávce a vlevo vidíme budovu Československého rozhlasu, postavenou v konstruktivistickém stylu v roce 1931 podle projektu architekta Slámy. Vysílá se z ní dodnes – megalomanské pokusy o vybudování nové budovy pro Český rozhlas na Pankráci skončily nejen neúspěchem, ale přímo ostudou, jak si pamatujeme z nedávných let. Budova je památná nejen „signálem k Pražskému povstání“, což jsme se učili (mimočodem velmi nepřesně a zkresleně) ve škole, ale i „rozstřílenou“ hymnou, kterou rozhlasové stanice vysílaly v momentě, kdy do budovy vnikli 21. srpna 1968 vojáci „slavné Rudé armády“. I to byl vlastně signál k povstání, při kterém se však střelilo pouze jednostranně. „Holé ruce“ si na vítězství musely počkat přes 21 let. Zdola jsou k budově rozhlasu přilepeny dvě novější ro-

bavit. Škrétovu a Bělehradskou ulicí přijedeme na Tylovo náměstí, zastávka před ním se ovšem jmenuje I. P. Pavlova vzhledem k blízkosti vstupů do stejnojmenné stanice metra. Náměstí samotné, přes množství obchodů, se nikdy nestalo společenským centrem. Jedeme z něj společně s linkou č. 6, která nás opustí až na křižovatce Otakarova, kde my pokračujeme na náměstí Bratří Synků, o němž si povíme u „osmnáctky“. Projíždíme starými Nuslemi do Michle. Většina významných staveb se nachází mimo naši trasu, tak zmíníme alespoň sokolovnu pod Tyršovým vrchem (vlevo) a bývalý Univerzitní

Provozní parametry

linka č. 11	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpo. špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	14	11	14	14	14	7	14	
interval (min.)	8	10	8	7,5	7,5	15	7,5	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)								42,5
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)								11 643
sestava vlaků								2 x T, v sobotu a neděli 1 x T

dvůr, který můžeme zahlédnout vpravo při projíždění obloku do ulice U plynárny (Michelská čp. 1). Od středověku to bývalo skutečné michelské centrum, o čemž svědčí i popisné číslo. Původně hospodářská usedlost je zmiňována již ve 12. století. Od 15. století vlastnila tento čtyřkřídový objekt Univerzita Karlova, která jej později přestavěla v klasicistním stylu. Historická hodnota budovy je však dnes naprosto zničená moderními úpravami. Ale alespoň víme, kde bylo původní centrum Michle.

Než dojedeme do konečné zastávky na Spořilově (katastrální území Záběhlice), zmíníme se ještě o Michelské plynárně, kterou máme po pravé straně po pro-

zastupitelné místo jak na Vinohradech, tak v Michli, jako jediná „se dívá“ podélně na Václavské náměstí a dostáváte se bez její pomoci na největší pražské hřbitovy. Je to tak. Můžeme vzpomínat na místa, kde se motorák s dvěma vlečnými vozy jen těžko rozjížděl. Můžeme se divit záběru z filmu „Život je pes“, kde zjistíme, že linka byla provozována i s vlečným vozem krasin už v době, kdy se ještě jezdilo vlevo. Ale její dnešní vytížení i služby cestujícím mluví jasně o její budoucnosti. Popřejme si, aby na ní ubylo dopravních nehod a aby nadále dobře reprezentovala pražské Elektrické dráhy, zejména v úsecích, kde s ní žádná jiná linka nejedí.

–zjs–

Inženýring dopravních staveb najdete nejen u dopravních staveb

Inženýring dopravních staveb, a. s. (IDS) zajišťuje inženýrskou činnost nejen pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, ale zapsal se do povědomí odborné veřejnosti i prací pro další investory na území Prahy. Ze soukromých investorů novostaveb je možno jmenovat objekty IKEA, Label Design a servisní středisko SCANIA v oblasti Zličín. Ve Strašnicích pokračuje výstavba pro IPB Real (komplex Na Vinici a obytný soubor Palouk). V oblasti Černého Mostu zabezpečovala společnost zejména přípravu komunikačních staveb pro téměř všechny zúčastněné investory. Jako další příklad mohou sloužit i rekonstrukce významných objektů, posledním je Kongresové centrum Praha. Z historických je to Obecní dům, Palác Adria a budova Ministerstva průmyslu a obchodu Na Františku.

V současné době provádí IDS inženýring a technický dozor investora pro Ministerstvo kultury ČR jako majitele objektu a investora rekonstrukce akce „Rekonstrukce a rehabilitace Nostického paláce“. Tato zakázka byla získána na základě výsledku výběrového řízení podle zákona o zadávání veřejných zakázek.

Budova Nostického paláce byla postavena jako barokní novostavba v šedesátých letech 17. století na spojených měšťáckých domech „U zelené růže“ a domu „U zlatého medvěda“.

Nostický palác byl postaven v roce 1668. Slohová kritika připisuje tuto stavbu Francescovi Carattimu.

Palác byl postaven jako novostavba od základů. Oba starší domy byly zbořeny a do raně barokní dispozice nebylo z nich nic pojata. Ze západnějšího domu „U zlatého medvěda“ se zachovala část sklepů středověkého a renesančního původu. Tyto sklepy se však nenacházejí pod budovou, ale pod západní polovinou prvního nádvoří.

František Václav hrabě z Nostitz, druhý nástupce, stavebníkův palác obnovil v roce 1736. Z této doby pochází větším dílem štuková výzdoba hlavních průčelí i dvorních fasád paláce. Další úpravy byly provedeny Františkem Antonínem Nostitzem, stavebníkem Stavovského divadla, nejspíše koncem šedesátých, nebo počátkem sedmdesátých let 18. století. V rámci těchto stavebních úprav vznikl nový portál, připisovaný Antonínu Haffeneckerovi. V interierech 1. patra příčného křídla byly provedeny nástropní malby mytologického obsahu, jejichž autorem je Václav Ambrož (Ambrozzi). Tehdejší vybavení těchto reprezentativních místností – zejména mramorové křby a meziokenní zrcadla – se v prostorách užívaných nizozemským velvyslanectvím zachovalo

do dnešní doby.

Na vlastní dispozici budovy tyto dvě pozdější barokní přestavby mnoho nezměnily.

Ani klasicistní období nezanechalo v dispozici paláce významnějších stop. Do období raného klasicismu se slohově hlásí zařízení interieru knihovny v prvním patře západního křídla paláce a balkónové mříže před okny



Budova Nostického paláce. Foto: Archiv IDS

v druhém patře hlavního průčelí. Na sklonku klasicistního období bylo zřízeno vedlejší schodiště z přízemí do prvního patra, situované v těsném sousedství hlavního schodiště.

Klasicistního původu je patrně také několik dodatečných dělicích přček v přízemí východního a západního křídla i hlavní budovy. Současně vzniklo vedlejší schodiště do prvního patra, s nástupem pod východní arkádou příčného křídla. Všechny další úpravy, které se projevují zejména dodatečným dělením původních velkých prostor tenkými přčkami, jsou novodobé, provedené z části ještě bývalými majiteli paláce, zčásti pak po roce 1945. Významnější je přístavba v severovýchodním koutě prvního nádvoří z roku 1906 a vydělení chodby mezi uličním a dvorním traktem v prvním a druhém patře západního křídla paláce, provedené v nedávné době.

samém, tak v ateliérech restaurátorských firem. Na základě požadavků orgánů památkové péče, zachováva rekonstrukce pokud možno v co největší míře původní materiál. Z toho vyplývá povinnost zachovat alespoň částečně původní dřevěné prvky stropů, krovů, restaurování původních podlah, kamenických prvků, oken a podobně.

Budova po rekonstrukci bude sloužit jako sídlo Ministerstva kultury ČR a předpokládá se, že bude částečně zpřístupněna veřejnosti.

Závěrem je třeba ocenit rozhodnutí vlády zajistit rekonstrukci takto významné kulturní památky potřebnými investičními prostředky, bez něhož by byl tento palác „odsouzen“ k postupnému chátrání.

Ing. Jiří Fuksa,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

Dopravní problematika z pohledu oprávněných stížností

Jedním z ukazatelů kvality poskytovaných služeb v oblasti městské hromadné dopravy je počet podání zaslaných na adresu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti od cestující veřejnosti. Prověrování jejich opodstatněnosti a zejména pak opatření prováděná k nápravě oprávněně kritizovaných nedostatků jsou významným nástrojem využívaným v trvalém úsilí o zkvalitňování služeb zajišťovaných naší společností.

V roce 2000 bylo oddělením stížností odboru interního auditu a kontroly ředitelství zaevidováno celkem 719 podání (666 stížností a 53 podnětů). K tomu je třeba podotknout, že je tento počet ve srovnání s předchozími roky 1997 až 1999 nejnižší a ve srovnání s rokem 1999 došlo k poklesu počtu podání o 9,8 %.

Stejně jako se v roce 2000 snížil celkový počet podání, snížil se zároveň počet oprávněných stížností i počet realizovaných podnětů se zaměřením na dopravní problematiku naší společnosti.

Proti tomu ale markantně narostl počet neevidovaných operativně vyřizovaných telefonických a hlavně e-mailových informativních žádostí, připomínek a upozornění na negativní jevy, zejména v souvislosti se změnami v městské hromadné dopravě a tarifu platného od poloviny roku 2000. K uspokojení stěžovatelů byla vyřizována nemalá část telefonických i osobně podaných stížností, které nebylo nutno evidovat – netrvali na dalším šetření stížnosti.

Z celkového počtu 211 oprávněných stížností se 205 týkalo dopravní problematiky. Jejich rozbořením z hlediska předmětu podání jsme získali přehled o nejčastěji kritizovaných oblastech ze strany cestujících veřejnosti. V této kategorii vůbec nejvyšší počet oprávněných stížností byl z oblasti odbavování cestujících – 78 stížností, oblast porušení provozních předpisů kritizovalo 46 občanů a oblast chování provozních pracovníků 36 stěžovatelů. Lze říci, že se v těchto případech opakovaně jedná o oprávněné stížnosti na chování či jednání někte-

rých zaměstnanců, kteří přicházejí do styku s cestujícími a v jejichž případě jde zpravidla o momentální selhání lidského faktoru. Zbývajících 45 oprávněných stížností se týkalo ostatních hledisek předmětu podání – nepravdivost provozu, informovanost cestujících, kultura cestování, prodej jízdenek a jiné nekvalitní služby, vedení a změny tras linek, narušování životního prostředí a další.

Co říci závěrem?

Vzhledem k obsahu některých oprávněných stížností spadajících zejména do uvedených nejfrekventovanějších oblastí jde skutečně o případy momentálního selhání a nepřiměřeného jednání nejčastěji ze strany řidičů, ale i pracovníků na jiných úsecích, kteří tím nepřispívají k výše zmiňované snaze o zlepšení a zkvalitnění služeb, ale navíc poškozují dobré jméno podniku.

Mgr. Čeněk Novák,
vedoucí oddělení stížností ředitelství

Velmi často se hovoří mezi našimi pracovníky o organizační autoritě systému Pražské integrované dopravy, organizaci ROPID neboli Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy. Názory se různí, od nechápavého vrčení hlavou, co že to je za organizaci až po kladné či záporné hodnocení.

O aktuálních problémech systému Pražské integrované dopravy, změn vyplývajících z nových evropských norem, ale i o postavení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti in systému Pražské integrované dopravy jsme si povídali s ředitelem ROPIDu **ing. Jiřím Prokelem**.

DP-K Zdá se to neuvěřitelné, ale ROPID už funguje sedm let. Co považujete za jeho největší přínos pro Prahu a okolní region?

Myslím, že se podařilo naplnit jeden z důvodů, proč naše organizace byla založena, a to formulovat dopravní objednávku z pohledu města. V té oblasti se nám podařilo vybudovat nové vztahy ve veřejné dopravě, právě ve vztahu k dopravní objednávce.

Za pozitivní rovněž považuji navázání velmi dobrých kontaktů s městem a jednotlivými městskými částmi. Daří se nám reflektovat jejich požadavky, ale i probírat možnosti, které hromadná doprava osob v dané oblasti dává.

Myslím, že máme také zásluhu na zvyšování kvality hromadné dopravy osob v Praze, především aplikací v polovině devadesátých let přijatých standardů kvality (jiné než prosazuje naše společnost v Programu kvality

Daří se nám naplňovat důvody, proč byla naše organizace založena, tvrdí ředitel ROPIDu

DP-K Zmínili jste se o nové evropské normě, jakou cestu bude prosazovat ROPID v Praze a přilehlém regionu?

Bedlivě sledujeme diskuse, které v zemích Evropské unie o nové legislativě probíhají. Ale v současné době nezbývá než počkat, jaké bude konečné znění normy.

Naším cílem bude, aby byla stanovena jednoduchá a jednoznačná pravidla nejen pro ROPID, ale aby v konečném důsledku z nich měl užitek i cestující. Naší snahou také bude, aby se nám podařilo dosáhnout trvalého snížení nákladů.

O tom, k jaké variantě se přikloníme, zda ke smlouvám na základě kvality dopravy nebo k výběrovým řízením, je zatím předčasné se vyjadřovat.

DP-K Autobusová doprava se v rámci systému Pražské integrované dopravy prudce rozvíjí, u železniční dopravy tomu tak není. Proč a jaké kroky připravujete ke zlepšení současné situace?

Plné zapojení železniční dopravy vyžaduje velké finanční nároky, a tak jde o dlouhodobější proces. Nyní se snažíme označovací jízdenek vybavovat další stanice a zastávky v okolí Prahy.

Dalším problémem je vozový park. Ten stávající je jen částečně vhodný pro příměstskou dopravu, navíc pomalu dožívá a náhrada v podobě moderních elektrických patrových jednotek je z finančních důvodů nedostatečná.

Naším cílem je zvýšit průjezdnost Prahy, aby například vlaky od Lysé pokračovaly dále do Benešova nebo Berouna, tím by atraktivita tohoto druhu dopravy významně stoupla. Pokud se nepodaří protáhnout vlaky, iniciujeme alespoň organizační opatření, že by se přestupy mezi příměstskými vlaky realizovaly u jednoho nástupiště.

Pro dlouhodobý výhled byla vypracována studie zabývající se místy, kde by bylo možné vybudovat nové železniční stanice, aby došlo k lepšímu propojení železnice s městem. Jen namátkou bych rád uvedl Rajskou zahradu, Podbabu a Kačerov.

DP-K Koncem dubna hostila Praha zasedání sdružení EMTA, můžete našim čtenářům tuto organizaci blíže představit?

Členy sdružení EMTA jsou organizace podílející se na plánování a organizování dopravy ve městech a aglomeracích v zemích Evropské unie. Česká republika, zastupovaná ROPIDem, je jedinou zemí východního bloku, která je tam zastoupena.

Členstvím v této organizaci máme možnost podílet se na přípravě příslušné evropské legislativy, často se na zasedáních hovoří o smluvních vztazích a také o kvalitě dopravy.

Zároveň při této příležitosti mohu potvrdit, že pražská městská hromadná doprava má v Evropě poměrně dobré renomé, ale i zde ještě musíme odbourávat některé předsudky našich kolegů z Evropy. Výhodou je živý zájem o Prahu a její dopravu.

DP-K Vraťme se však domů, jaká je pozice Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v rámci systému Pražské integrované dopravy ve srovnání s ostatními dopravci?

Dopravní podnik je určitě konkurenceschopný, jím nabízené služby jsou na vynikající úrovni, dá se říci, že

na vyšší než u ostatních dopravců, ale má problém s cenou. Ta je také vyšší a mnohdy neakceptovatelná obcemi za hranicemi Prahy. Na druhou stranu je nutné dodat, že podobné problémy mají i jiné velké zahraniční dopravní podniky.

Tady platí, že kvalita musí být cenově akceptovatelná. Pokud k tomu dojde, může se Dopravní podnik opět výrazněji prosadit na linkách příměstských.

DP-K Neděle 10. června je datem celostátních změn, jaké budou v systému Pražské integrované dopravy a co připravujete v delším časovém horizontu?

Co se týče městské hromadné dopravy, po skončení prázdnin by mělo dojít zejména ke změnám v noční dopravě. Připravujeme zkrácení intervalu na 30 minut, což by mělo být pro cestující lépe zapamatovatelné než stávající systém. Přestupní vazby samozřejmě zachováme.

V současné době končí jednání s městskými částmi ohledně spojení na úřady vzhledem k zavedení nových správních celků od 1. ledna letošního roku. I z tohoto důvodu je možné, že vzniknou některé změny v linkovém vedení. Spojení k úřadům je jedním z prvků základní dopravní obslužnosti, kterou máme při projektování na paměti.

Pokud jde o příměstskou dopravu, připravujeme zřízení nové významné linky do Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi z Českomoravské přes Kbely a Vinoň. Ve spolupráci s Českými drahami budou postupně instalovány označovače jízdenek na trati 011 Praha – Kolín, a to nejprve v úseku z centra do Úval, později až do Poříčkan.

Od září pak připravujeme zapojení města Odolena Voda do systému Pražské integrované dopravy.

DP-K Chystáte také nějaké změny v provozu metra a tramvají?

V případě podzemní dráhy čekáme, až se Dopravní podnik dostane z krize, kterou mu přivodil nedostatek vozů metra. Potom chceme zrušit opatření vynucená právě nedostatkem vozů.

V tramvajové dopravě jsme spokojeni s poslední změnou, která odstranila přetížená místa v síti jako Malá Strana nebo úsek I. P. Pavlova – Karlovo náměstí. Průzkumy ukazují, že došlo k vyššímu využití tramvajové sítě, což je potěšitelné.

DP-K V závěru bych se rád zeptal na současný vztah mezi ROPIDem a Dopravním podnikem, nejsou vždy úplné idylky?

Určitý střet vychází přímo z podstaty současného systému, který je založen na rozdílnosti pohledů, našem coby organizátora a Dopravního podniku jako dopravce. Myslím, že nejlepší cestou je konstruktivně řešit problémy se zájmem poskytovat co možná nejlepší služby cestujícím veřejnosti. Musím dodat, že se nám v poslední době daří největší rozpory sladit při pravidelných setkáních vedení obou firem.

S ředitelem ROPIDu si povídá Petr Malík



Foto: Jan Šurovský

služby – poznámka autora), které definovaly maximální přípustné intervaly, dostupnost centra a podíl sedících a stojících cestujících ve vozidlech hromadné dopravy.

Závěrem bych se rád zmínil i o částečném otevření přepravního trhu, které se příznivě projevilo v cenové oblasti na příměstských linkách.

DP-K Vraťme se ještě k dopravní objednávce, jak ji řešíte z pohledu finančního?

Finanční stránka bude řešena ve vazbě na proces přípravy rozpočtu města. První návrh finančního zajištění bude zpracován již do konce prvního pololetí letošního roku a definitivní řešení pak bude projednáno v městské radě v závěru roku. Řešení bude pochopitelně vyplývat z možnosti městského rozpočtu, ale i z rozsahu státní dotace pro provoz příměstských linek.

DP-K Úspěchů byla celá řada, v čem naopak vidíte nedostatky a na co se chcete zaměřit v nejbližší budoucnosti?

Stále máme co zlepšovat. Teď se chceme zaměřit na informace pro cestující, kde máme značné rezervy. Informační systém by měl být jednotný pro všechny druhy dopravy, proto se budeme snažit zapojit ve větší míře i České dráhy.

Rádi bychom také dosáhli větší otevřenosti přepravního trhu, ale tomu příliš nepomáhá současná legislativa. V blízké době však má dojít ke změnám evropské legislativy, což se promítne i u nás. K aplikaci nové normy chceme po jejím schválení aktivně přistoupit.



Foto: Josef Karel

Železnice v Pražské integrované dopravě

V květnovém čísle DP-KONTAKTU byla uveřejněna poznámka „O kolejích vlastníma očima“, v níž se značka -bda- zamýšlí nad nevyužitím a možnostmi železnice v městské a příměstské dopravě v pražském regionu. Neškodí tyto myšlenky poněkud rozvést a uvést některé konkrétní údaje i záměry do budoucna.

První zásady spolupráce hl. m. Prahy a ČSD byly podepsány v červnu 1992 a od října téhož roku mohli cestující s předplatními jízdenkami MHD používat osobní vlaky mezi 23 železničními stanicemi a zastávkami na území Prahy, které se nacházely přibližně 10 km od centra. Od 1. července 1994 se možnost pro cestující s předplatními jízdenkami rozšířila na osobní a spěšné vlaky na celém území hlavního města. Za necelý rok, od 31. května 1995, bylo zřízeno vnější tarifní pásmo pro 16 stanic a zastávek v příměstské oblasti. Dosud nejvýznamnějším krokem v územním rozšíření Pražské inte-

grované dopravy bylo vytvoření 4 vnějších tarifních pásem od 1. ledna 1996. Hraniční tarifní body PID na železnici se tak dostávají do vzdálenosti přibližně 40 km od centra města. Od 28. května 2000 vzniklo 5. tarifní pásmo, které zatím netvoří celé mezikruží, ale pouze úseky tratí 210 (do Dobříše) a 212 (Sázava-Černé Budy).



Foto: Josef Karel

grované dopravy bylo vytvoření 4 vnějších tarifních pásem od 1. ledna 1996. Hraniční tarifní body PID na železnici se tak dostávají do vzdálenosti přibližně 40 km od centra města. Od 28. května 2000 vzniklo 5. tarifní pásmo, které zatím netvoří celé mezikruží, ale pouze úseky tratí 210 (do Dobříše) a 212 (Sázava-Černé Budy).

Vhodné územní rozšiřování je předpokladem, ne však jedinou cestou k vyššímu začlenění železnice do integrovaného systému hromadné dopravy. V posledních letech vznikaly návazné autobusové linky, dopravující cestující k hlavním železničním tratím. Jako příklad lze uvést linku č. 361, která v kmenové trase Velké Popovice, Lojovice - Strančice, nádraží vyjela 31. května 1999 a její provoz byl posilován (rozsah provozu, interval, prodloužení trasy) prakticky s každou změnou jízdního řádu ČD. Tato linka však zdaleka není jediná, která navazuje na vlaky ČD, z 89 příměstských linek PID v roce 2000 jich 16 mělo vazbu na železnici mimo území Prahy a tento vývoj pokračuje. Od 28. ledna 2001 je v provozu linka č. 401 Nespeky - Pyšely - Senohraby, nádraží a připravují se další (projednáváno je například Českobrodsko od zářijové změny jízdního řádu ČD).

Dalším významným krokem je tzv. plná integrace železničních tratí umožňující používání vlaků na integrované jízdní doklady PID i cestujícími, kteří nemají předplatní jízdenky, ale cestují na jízdenky pro jednotlivou jízdu nebo v rámci Prahy i celodenní případně vícedenní jízdenky PID. Plná integrace je technicky podmíněna instalací označovacího strojků v železničních stanicích a zastávkách a je předpokladem k vedení návazných autobusových linek k železnici, případně ke zřizování parkovišť typu P+R u železnice. Plná integrace je v současné době v traťových úsecích Praha hl. n. - Senohraby na benešovské trati a Praha hl. n. - Řevnice na trati berounské.

Ve spolupráci ROPIDu a ČD se připravuje plná integrace v úseku kolínské tratě Praha Masarykovo nádraží - Úvaly resp. Poříčany, který by měl být hotov ještě v letošním roce.

V současné době je v systému PID začleněno 23 železničních tratí nebo jejich částí včetně všech 10 tratí ústících do hlavního města. To představuje 200 železničních stanic a zastávek a více než 630 km tratí, tj. 6,8 %

železniční sítě v ČR. Na území Prahy jsou integrovány všechny tratě s osobní dopravou, na nichž leží 43 stanic a zastávek. Železnice je v systému PID v Praze druhým největším dopravcem (po Dopravním podniku), ovšem v samotném Středočeském kraji jsou v integrované dopravě ČD dopravcem největším. Další rozvoj integrovaného systému na území Středočeského kraje předpokládá integraci větších měst regionu se značnou pravidelnou dojížděností do Prahy (Benešov, Nymburk, Poděbrady, Kolín), ale i některých vedlejších tratí, kam prioritně pronikne integrovaná autobusová doprava (například Kouřimsko). Cílový stav by pak měl zahrnovat integraci přibližně 1 250 km železničních tratí (13,4 % sítě ČD) s dalšími 190 tarifními body ČD.

V současné době připraví příměstská železnice denně v pracovní dny do a z hlavního města téměř 80 tisíc osob, za rok přibližně 26 milionů, tj. více než 14% objemu vnitrostátní osobní přepravy ČD. Přitom jen na třech nejfrekventovanějších tratích (kolínské, benešovské a berounské) je to více než 60 % a podíl pěti dvoukolejních tratí (tedy poloviny z deseti zaústěných do Prahy) je 87%. Díky postupně se prohlubující integraci železnice se daří udržet počet cestujících v příměstské železniční dopravě v podstatě na stejné úrovni (rok 1997 - 77,7 tisíc cestujících denně, rok 1998 - 77,4, rok 2000 - 77,4) při soustavném růstu podílu cestujících používajících jízdní doklady PID (rok 1997 - 32,5%, rok 98 - 35,6%, rok 2000 - 39,2%). Ve srovnání s dálkovou železniční dopravou, která denně převezde do a z metropole přes 30 tisíc cestujících, to znamená, že příměstské vlaky se podílejí na přepravních objemech železnice ve vztahu k hlavnímu městu více než 70 %. Tomu zdaleka neodpovídá význam, který byl zatím příměstské dopravě přisuzován Českými drahami jak z dopravně-technologických hledisek, tak v investičních počínech.

Výsledky příměstské železniční dopravy v pražském regionu, dané zejména stále větším uplatňováním prvků integračního systému (intervalový provoz, označovače jízdenek na nádražích, návazné autobusové linky k vlakům) jsou na první pohled obstojné. Vycházíme-li však z toho, že železnice by měla být páteřním systémem příměstské dopravy a porovnáme-li statistické údaje s ostatními druhy dopravy, je podíl železnice na příměstské dopravě v pražském regionu nedostatečný. Jen osobní automobily přepraví denně do Prahy a z Prahy přibližně 440 tisíc osob, veřejná linková autobusová doprava 50 tisíc a další (zatím nesledované množství) smluvní autobusová doprava. Příměstské autobusy PID přepraví denně téměř 90 tisíc osob, vnitroměstské cesty z toho na nich uskutečňuje 23 tisíc cestujících a hranice Prahy překračuje téměř 50 tisíc osob. Z toho je zřejmé, že podíl železnice na veškeré osobní dopravě přes hranice hlavního města činí 17%, tj. necelou 1/6 z denního objemu. Ve vlastní příměstské dopravě bude podíl hromadné dopravy poněkud příznivější, neboť lze vyjít z toho, že u přepravy osobními automobily, kde se statisticky nerozlišuje přeprava dálková a příměstská, bude podíl dálkové dopravy zřejmě vyšší než u železnice. Podíl železnice na celkové příměstské dopravě lze odhadovat na 25%.

V Praze ovšem ani tohoto nepříznivého podílu železnice zdaleka nedosahuje. Na přepravě cestujících v hromadné dopravě v Praze se železnice podílí pouhými 2,5%, jsou to ovšem v převážné většině již zmíněni cestující příměstské dopravy, transformovaní do pražských objemů. Používání železnice v městské dopravě není v Praze - až na výjimky, například z Klánovic či Kolovrat - vůbec obvyklé. Dá se říci, že Pražané nejsou na využívání železnice v městské dopravě „naučeni“, železnice do MHD v Praze tradičně významně nezasahovala, město s ní v MHD ani prakticky nekalkulovalo. V padesátých a šedesátých letech 20. století došlo k postupně-

mu rušení řady železničních zastávek (Karlín, Hloubětín, Vinohrady, Michle, Spořilov, Liboc) i významných nádraží (Těšnov, Libeň dolní, Vyšehrad), což k využívání železniční dopravy jistě nepřispělo.

Velký objem nákladní přepravy, která měla mnohdy faktickou přednost před dopravou osobní, negativně ovlivnil spolehlivost železnice a důvěru v její služby. V poslední době se sice přístup Českých drah k osobní dopravě mění k lepšímu, mnohem pomaleji se však mění názory na železnici u jejich potenciálních zákazníků - stále u mnohých převládá názor, že vlaky jsou zpozděné a špinavé, názor, který denní provozní realita přes řadu zlepšení zatím dostatečně nevyvrátila.

Přítom rozsah železniční infrastruktury je v Praze v porovnání s ostatní kolejeovou dopravou pro železnici příznivý - železnice má na území Prahy 200 km železničních tratí, z toho pro osobní dopravu je využíváno 170 km, z nichž je 77 km dvoukolejných (připomeňme, že tramvajových tratí je 136 km a tratí metra 50 km). Nevyužívání železnice v městské dopravě je jistě škoda i proto, že například průměrná cestovní rychlost metra byla v roce 2000 35,7 km/h, tramvaj 18,9 km/h a autobus 25,2 km/h, zatímco průměrná cestovní rychlost zastávkových příměstských vlaků dosahuje v pražských úsecích na dvoukolejných tratích 49,8 km/h a na jednokolejních 39,5 km/h. Na nejvytíženější kolínské trati je to dokonce 51,4 km/h. Tomu odpovídají i časy přepravy mezi místy spojenými železnici - například Klánovice - centrum vlakem za 23 minut, kombinace linka č. 261 + metro B 46 minut, Sedlec - centrum vlakem za 13(!) minut, linka č. 340 + metro A 23 minut, cesta Radotín - centrum pro železnici trvá 18 minut, autobusem č. 244 a metrem B 30 minut, Horní Počernice - centrum pojedete 18 minut vlakem oproti 27 minutám MHD. To vše při současném stavu infrastruktury, neboť modernizace koridorových tratí se Praze zatím vyhnula - hotov je úsek Kolín - Úvaly (mimo), před zahájením je úsek Kralupy - Praha-Bubeneč (mimo), rozhodující stavby na zlepšení železniční dopravy v pražském uzlu jsou zatím jen připravovány. V květnovém DP-KONTAKTU zmíněvaná relace Hostivař - Holešovice by vlakem - pokud by existovala železniční tangenta přes Libeň - trvala 24 minut, po uvedení nákladních spojů Hostivař - Malešice - Libeň do normového stavu patrně méně, přes hlavní nádraží lze dosáhnout času 31 minut (ale i toto spojení je hypotetické, neboť až na půlnoční vlak do Kralup osobní vlaky přes Holešovice nejezdí), při použití MHD (tramvaj, A, C) lze dosáhnout minimálního času 36 minut.

Je zřejmé, že vyššímu využití železnice v pražské městské hromadné dopravě nebrání jen nechtů uživatelů, ale hlavně to, že nejsou vytvořeny potřebné předpoklady - zejména propojení nebo alespoň přípojové navázání radiálních ramen příměstské železniční dopravy a vytvoření tangenciálních spojení tak, aby železnici bylo možno využívat k cestám mezi protilehlými částmi Prahy. Nedostatečná je i síť zastávek na území města, špičkový interval příměstské dopravy 30 minut obtížně konkuruje městské hromadné dopravě, převažující vozový park vozidel příměstské dopravy je provozován za hranic své životnosti.

Některé z těchto handicapů lze částečně zmírnit i při současném stavu infrastruktury, zásadního obratu je však možno bez investičních počínů dosáhnout pouze stěží. Proto bylo hl. městem Prahou a ministerstvem dopravy a spojů zadáno zhotovení „Studie obsluhy hl. m. Prahy a okolí hromadnou dopravou osob“, jejíž zpracovaná variantní část je v současné době předmětem připomínek města i městských organizací (včetně Dopravního podniku). V souladu se zadáním je ve studii věnována velká pozornost železnici včetně postupného řešení naznačených problémů, například umožnění špičkového intervalu 15 minut na hlavních tratích, propojení příměstských ramen. Pozornost je ve studii věnována i možnostem využití některých železničních tratí pro tramvajový provoz. Samotná „Studie obsluhy“ a její dílčí výstupy by byly námětem na samostatný článek; vzhledem k probíhající připomínkové a očekávané podrobné diskusi k dosaženým závěrům bychom poněkud předbáhali.

Železnice v hlavním městě je však natolik perspektivní a její problematika zajímavá, že k tomuto námětu se lze vrátit ještě někdy v budoucnu.

Ing. Pavel Adámek, ROPID



S úvodní dvojicí překážek většina soutěžících neměla problémy. Měli pohnout pouze s bílou částí překážky.

Dokázat si poradit s vozidlem a s překážkami běžně se v provozu nevyskytujícími, ale také prokázat znalost zákona o provozu na pozemních komunikacích. To byl úkol dvou desítek řidičů odštěpného závodu Autobusy



Milimetry rozhodovaly při shazování zelených hranolů, kdo si najel o trochu víc a shodil i červený, byl citelně potrestán.

na vnitropodnikovém kole soutěže zručnosti na moderním autodromu ve Vysokém Mýtě.

Každá ze šesti garáží vyslala trojici řidičů a navíc se soutěže účastnilo trio žen z různých provozů, které vytvořily družstvo řidiček.

Nejvíce radosti panovalo po skončení soutěže v týmu garáže Řepy, jejíž zástupci Pavel a Petr Kabourkové, společně s Jaroslavem Schneiderem dokázali nasbírat nejvíce bodů, a tím získat premiérové vítězství.

Nezručnější řidiči soutěžili ve Vysokém Mýtě

Mezi jednotlivci rozhodlo pouhých 25 bodů. Právě o tolik více nasbíral klíčový Pavel Večeřa, jako jediný se získal nad tisíc bodů, v souboji s Pavlem Kabourkem z Řep.

Na dráze autodromu čekalo třináct překážek, které museli soutěžící zdolat v časovém limitu deseti minut.

Při prvních dvou se snažili otevřít vnější část překážky. Někomu stačil i jen boční blinkr, aby odešel s plným počtem bodů.

Při třetí rozhodoval odhad. Řidič měl za úkol zastavit co nejpresněji pět metrů před překážkou. Centimetr navíc nebo méně znamenal cenné body dolů.

Na čtvrté překážce rozhodoval cit. Zacouvat přesně tak, aby se maják pouze rozblíkal, ale zvukové znamení zůstalo potichu. Kdo si nedal pozor a vyrušil okolní nepřijemným pískáním, odjížděl bez bodu.

Rovněž u další překážky rozhodovaly doslova milimetry.

Na vozovce bylo postaveno pět dvojic zelených a červených hranolů, ale pokud si chtěl řidič připsat maximální počet sto bodů, musel shodit pouze zelený hranol. Na páté překážce bylo možno nejvíce získat.

Šestá překážka, „odsouvání závory“ čelem vozidla nedělala většině problémy. Sedmička byla obdobou čtyřky, ale tentokrát šlo o kontakt přední částí vozidla. Následující úkol prověřil odhad vzdálenosti při objíždění cyklisty, ale poněkud nepochopitelně z levé strany, v provozu se totiž překážky překonávají zprava.

Na devítku si řidič nechal nastavit sudy tak, aby mezi nimi bez problémů projel. Průjezdny průřez vozid-

Posouvání závory nedělalo problémy.



Dokázat odhadnout průjezdný průřez autobusu nebylo jednoduché, někteří jeden ze sudů posunuli, a tak si nepřipsali žádný bod.

la činí 260 centimetrů a nejlepší se dokázal protáhnout mezerou jen o dva centimetry širší. Takový výkon už vyžaduje opravdu mistrovské oko.

Poděkování

Vážené dámy, vážení pánové, dovolte mi, abych vám poděkoval za účast v premiérovém ročníku soutěže „Zručnost v jízdě autobusem“, která proběhla pro řidiče našeho odštěpného závodu 19. dubna letošního roku ve Vysokém Mýtě. Myslím, že se podařilo zahájit novou tradici, která by se měla stát významnou součástí života našeho odštěpného závodu.

Vítězům ještě jednou blahopřeji k dosažení výborných výsledků a věřím, že své mistrovství potvrdí nejen v každodenní službě našim zákazníkům, ale i na mezinárodní soutěži řidičů, konané letos v září opět ve Vysokém Mýtě.

Velmi lituji, že jsem se soutěžního klání nemohl osobně zúčastnit a vychutnat tak výbornou atmosférou, vládnuocí po celý den na všech místech.

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o. z. Autobusy

prava taktika za přítomnosti ředitelů garáží, ale uspěli ti, kteří se dokázali nejlépe vyrovnat s okamžitou situací,



Třetí se závažím na střed terče nebylo jednoduché, ale některým řidičům se to podařilo.

stejně jako je tomu v běžném provozu.

Karosa, se kterou se na autodromu jezdilo, měla mechanickou převodovku. Vítězný Pavel Večeřa, působící v klíčové garáži už 10 let, v podobném vozidle seděl opět po třech měsících. „V Praze jezdím se City busem s automatickou převodovkou na linkách č. 102 a 151, proto byla mechanická převodovka změnou proti za-



Loterie – umístit koule do plechové skříňky se podařilo pouze třem řidičům.

běhlému stereotypu, ale nevidilo mi to.“ Při překonávání jednotlivých překážek se Večeřa řídil především instinktem.

Soutěžící si pochvalovali i doprovodný program, kterým byla exkurze do výrobního závodu Karosy a přednáška o historii, ale i výhledech nejvýznamnějšího tuzemského výrobce autobusů.

Výsledky soutěže zručnosti 2001: Jednotlivci:

1. Pavel Večeřa (Klíčov) 1017 bodů, 2. Pavel Kabourek (Řepy) 992, 3. Antonín Věchtík (Vršovice) 971, 4. Kamil Černoušek (Dejvice) 928, 5. Petr Kabourek (Řepy) 905, 6. Václav Stránský (Vršovice) 904, 7. Milan Lis (Hostivař) 899, 8. Jaroslav Schneider (Řepy) 863, 9. Tomáš Jandera (Dejvice) 853, 10. Tomáš Krbálek (Vršovice) 793, 11. Robert Miksa (Klíčov) 774, 12. Stanislav Rehák (Hostivař) 751, 13. Věra Šebestíková (Vršovice) 721, 14. Václav Baroš (Dejvice) 688, 15. Vladimíra Plíšková (Klíčov) 687,



Velice atraktivní byla rovněž exkurze ve výrobních halách Karosy, kde se řidiči podrobně seznámili se vznikem vozidla za jehož volant každodenně usedají.

16. Jan Kožený (Kačerov) 674, 17. Jiří Janáček (Kačerov) 658, 18. Helena Lisová (Hostivař) 649, 19. Jiří Somov (Klíčov) 633, 20. Ladislav Balvín (Hostivař) 603, 21. Radek Habarta (Kačerov) 585.

Družstva: 1. Řepy 2761 bodů, 2. Vršovice 2669, 3. Dejvice 2470, 4. Klíčov 2425, 5. Hostivař 2254, 6. ženské družstvo 2057, 7. Kačerov 1918.

Soutěž zručnosti sledovali ve Vysokém Mýtě Marie Vrančíková a Petr Malík



Mezinárodní soutěž v jízdě zručnosti řidičů tramvají



Trio nejlepších, zleva Bohuslav Olejář, Vlastimil Koza a reprezentant našeho podniku Tomáš Kostelník.

V rámci oslav 100 let elektrických tramvají v Ostravě uspořádal Dopravní podnik Ostrava a. s. mezinárodní soutěž v jízdě zručnosti řidičů tramvají.

Kdo je pravidelným čtenářem DP-KONTAKTu, možná si vzpomene, že se o poslední soutěži řidičů tramvají psalo v červencovém čísle roku 1999. Také se tam psalo o „dalším ročníku“ této soutěže. Tentokrát slova „další ročník“ musíme vynechat. Máme k tomu objektivní důvody. V předešlých soutěžích byla vždy teoretická i praktická část soutěže, každý dopravní podnik měl jen jedno soutěžní družstvo a družstvo bylo smíšené. Tentokrát tyto zvyklosti neplatily.

Ale pojďme pěkně od začátku.

Koncem měsíce března tohoto roku jsme obdrželi od ostravských kolegů pozvánku na soutěž. Pozvánka přišla zároveň s propozicemi soutěže a s žádostí o zaslání startovního (v případě zájmu zúčastnit se soutěže). Startovní jsme zaslali a 4. května 2001 se vydali do Ostravy. Jelikož jsme žili ve vzpomínkách na minulou soutěž, čekali jsme alespoň obdobné podmínky. Ale ouha. Situace byla poněkud jiná. Ubytování bylo na ubytovně

Martinov (přibližně 10 minut chůze od areálu Ústředních dílen DP Ostrava v Ostravě – Martinov). Podmínky byly poněkud spartánské (například 1 sprcha a 3 WC na celé poschodí), byt cena spíše připomínala velice slušný penzion (pak jsme se dozvěděli, že v ubytování byla zahrnuta i složka pro pořadatele – téměř 3/4 ceny...).

Dalším překvapením bylo, že i veškeré organizační věci se odehrály až v den soutěže. Takže: 6. května jsme se sešli s ostatními účastníky na oficiálním zahájení soutěže v areálu ústředních dílen. Celkem se prezentovalo 11 družstev, domácí byli zastoupeni 2 družstvy (prý mají dvě vozovny), ze zahraničí přijela tradičně mužstva Košic a Bratislavy a navíc i družstvo z Drážďan. Soutěžících bylo tedy 22. Dříve vždy půl ženy a půl muži. Tentokrát ne. Ženy byly pouze 4. Ale abychom se vrátili k tomu hlavnímu – po prezentaci si soutěžící vylisovali čísla: 17 (Tomáš Kostelník) a 15 (Dana Souchová) a šlo se na snídani. Po té následovalo slavnostní zahájení a dále byla prohlídka soutěžní trati a jednotlivých disciplín.

Zde jsou jednotlivé disciplíny:

1. – start
2. – úsekový dělič
3. – bezpečnostní zastávka
4. – překážka vpřed
5. – překážka vzad
6. – dodržování stanovené rychlosti
7. – zúžený průjezdný profil
8. – sunutí vadného tramvajového vozu
9. – otáčení závozy
10. – zastávka MHD
11. – dodržování stanovené rychlosti
12. – cíl

Soutěž probíhala na čas a jezdilo se se soupravou 2xT3. Jelikož jsme si na předchozí soutěže vždy půjčovali radar na měření rychlosti, byli jsme zvědaví, jak si Ostraváci poradí s touto disciplínou (o radar neprojevili zájem). Řešení našli. Všichni soutěžící měli odkrytý tachograf a dodržení rychlosti se kontrolovalo podle dat z tachografu. Zajímavá byla disciplína č. 9. Na tomto stanovišti byla otočná závora, na které byly naskládány na

plněné plechovky od piva (ne s originální náplní); zde se skutečně projevilo cit soutěžících pro jízdu. Celá trať byla přehledná a celkem i pěkně posazená. Měla však jednu nevýhodu. Byla dlouhá a jezdilo se pouze jedinou směrností. Takže jedna soutěžní jízda trvala přibližně 15 až 20 minut. Všechna stanoviště byla obsazena pracovníky Dopravního podniku Ostrava a kapitánem z každého družstva. Ti dohlíželi na nestrannost a objektivitu rozhodování. Výsledky byly zpracovány průběžně a přehledně, v podstatě bez jakýchkoliv problémů.

A jak to dopadlo? Na 1. místě se umístil Vlastimil Koza (Liberec), na 2. místě Bohuslav Olejář (Košice) a na 3. místě náš Tomáš Kostelník. Dana Souchová byla v ženách druhá, ale tato skupina nebyla vyhlášena. V družstvech jsme se umístili na 5. místě (ve smíšených na 1. místě).



Zdolávání jedné z překážek na trati v ostravských ústředních dílnách.

Co říci závěrem? Dojmy zůstaly dost rozporuplné, soutěžní trať byla slušná, organizace průběhu soutěže také. Na žádost zástupců z Liberce a Prahy byla po soutěži (do zpracování výsledků) zahrnuta projížďka po koleťové síti Ostravy. A ještě jeden nevzpomenutý, ale důležitý údaj. Po celý soutěžní den bylo pěkně počasí. Prý to tak pořadatel objednal. (Takže to se jim opravdu povedlo).

Složení pražského týmu: Ing. Petr Reindl (kapitán družstva), Tomáš Kostelník a Dana Souchová (členové družstva).

–red–

Foto: o. z. Elektrické dráhy

Psal se 7. srpen 1901. Na trať mezi mosteckými nádražím a tehdejší Janovem u Litvínova (dnes je zde největší litvínovské sídliště – jedenáctitisícový Janov) se vydaly první čtyři vyzdobené tramvajové vozy. Začala se psát historie městské hromadné dopravy na Mostecku. Most tak měl příležitost stát se jedním z mála měst Rakousko – Uherska, které se mohlo na přelomu století pochlubit moderní elektrickou dráhou.

Podle dostupných pramenů se hlavním motivem k rozhodnutí mosteckých radních ve prospěch tramvajové tratě stal mocný rozvoj průmyslu na Mostecku a z toho vyplývající potřeba přepravovat velké množství pracujících do podniků, jež vznikaly v pánevní oblasti jako houby po dešti.

Tramvajová dráha podstatně zkrátila cestu za prací havířův a textilním dělníkům. Kromě toho se trať stala spojnici mezi průmyslovou pávní a rekreační oblastí Krušných hor. K vybudování první tramvajové tratě na Mostecku byla využita koncese na úzkorozchodnou tramvaj, vydaná v roce 1900 c. a k. ministerstvem železnic ve Vídni na dobu šedesáti let. Provoz v té době obstarávala Brüxer Strassenbahn und Elektricitäts-Gesellschaft, A. G. Brüx. Současně byla uzavřena smlouva s obcí Most, podle které – po uplynutí koncesní lhůty – mělo veškeré zařízení dráhy a elektrárny



připadnout městu. K převodu majetku však nikdy v budoucnu nedošlo. Ze smlouvy vyplývá pro dnešního cestujícího nezvyklý fakt – městská hromadná doprava byla tehdy spojena s vlastní výrobou elektřiny a zajišťovala i přepravu zboží. Trať o délce 12,9 km mezi Mostem, Kopisty, Růžodolem, Lipětínem, Horním Litvínovem, Hamrem a Janovem postavila firma AEG Union Berlin za pouhých sedmáct měsíců.

Od základní úzkorozchodné tratě Most – Janov se postupně začaly stavět vlečky. První z nich – nákladní uhelná vlečka na důl Minerva (Habsburgschacht) – byla zprovozněna 11. prosince 1903 a určena pro odvoz uhlí do elektrárny. Nejvíce se vozilo zmíněné uhlí, ale také škvára, dlažební kostky, ale třeba i pivo. Postupem let vleček přibývalo. Největšího rozmachu dosáhla nákladní doprava na tramvajové trati v letech 1917 až 1955.

Teprve až po šestnácti letech provozu se trať dočkala rozšíření do města Mostu. Byl zprovozněn úsek mezi spojitelnou a Čepirožskou výšinou o délce 3,2 kilometru. Trať



na území Mostu s předtím už provozovaným úsekem mezi nádražím a okrajem města (1,5 km) směrem k Janovu tak dosáhla necelých pěti kilometrů. Hlavními investicemi v letech 1901 až 1917 však skončilo veškeré úsilí rakouské provozní společnosti o rozvoj tramvajové dopravy na Mostecku.

Autobusy byly poprvé nasazeny 21. dubna 1930. Stalo se tak dvacet devět let po zahájení tramvajového provozu na trati Most – Janov. Mostecká pouliční dráha a elektrárenská společnost zahájila provoz pěti autobusů značky Praga na linkách Most – Čepirožská výšina – Havraň a dále do Rudolic, Souše, kolonie Centrum, Hamru, Janova, Křížatek a Mnišku. Za tři roky měla Mostecká společnost v provozu již šest autobusových linek. Jedna z nich vedla z Horního Jiřetína přes Brandov až do saského Olbernhau. Celková délka autobusových linek činila 85,4 km. Cestující přepravovala deset vozů Tatra, Škoda a Tatra.

Autobusová doprava se stala nezbytností. Tramvaje totiž nestačily náporu cestujících. V letech 1901 až 1937 se počet cestujících v tramvajích zpětinašobil. O tom však nechtěla slyšet belgická společnost Sociétés anonymes d'électri-

Sít dopravních prostředků pomohla urychlit industrializaci Mostecká

cité Bruxelles, jež se po první světové válce stala majitelem mosteckého dopravce. Belgické majitele zajímal jen zisk a skutečnost, že po šedesáti letech provozu přejde tramvajová dráha do vlastnictví města. Pracovalo se prostě tak, aby městu byla předána hodnota rovnající se nule. Proto se neuskutečnila četná projekty nových tratí k mostecké nemocnici, do Souše, Záluží a Horního Jiřetína, ani dvacetikilometrového okruhu spojujícího mosteckou MHD se sítí teplečků a ústeckých elektrických drah.

V roce 1939 se začal budovat v Záluží závod na výrobu syntetického benzínu a současně v Litvínově i sídliště pro jeho zaměstnance. V té době byla mostecká pouliční dráha uznána jako válečně důležitý podnik, zařazený do plánu válečného hospodářství. Provoz probíhal s nemalými problémy. V době největšího bombardování hydrogenačního závodu koncem roku 1944 a v roce 1945 byl udržován jen velmi omezeně.

Začátek poválečného období byl ve znamení rozvoje hned tří druhů městské hromadné dopravy na Mostecku – trolejbusové, tramvajové a autobusové. Pro toto období byl charakteristický také rychlý vývoj ve společnosti zajišťující provoz MHD. Rychlost vývoje v dopravní společnosti je zřej-

má na první pohled z postupně prováděných změn jejího názvu. Po osvobození v roce 1945 společnost nesla český název Elektrárenská a dopravní podniky v Mostě, a. s. Po půlroce – po vydání znárodňovacího dekretu 28. října 1945 – se změnilo jméno na Mostecké dopravní podniky Středoevropských elektráren, národní podnik. V roce 1948 byl dopravce přejmenován na Severočeské elektrárny, národní podnik, Most – Dopravní podniky v Mostě. Prvního ledna 1950 začalo platit usnesení Okresního národního výboru v Mostě z roku 1949 o založení Dopravního komunálního podniku měst Mostu a Litvínova. Ten byl o čtyři roky později přejmenován na Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova. U tohoto názvu zůstala společnost do současnosti.

O poválečné době a éře lidově demokratického státu (1945 až 1960) historické prameny o MHD na Mostecku uvádějí: „O tomto období lze hovořit jako snad o nejbouhivějším rozmachu hromadné dopravy na kolejích i na vozovkách, s elektrickým i naftovým motorem.“ Došlo dokonce i na přestavbu osobních tramvajů. Z dílen dopravních podniků vyjela i zcela nová tramvaj. Stvořil ji zlepšovatel Šavlík. Využil podvozku starého vozu a navrhl novou skříň, jejíž řešení zvětšovalo užitečný prostor vozu. K tomuto účelu byly prodlouženy plošiny a zvětšen rozvor. Most tak dostal nové vozy moderního designu, který značně předstihl svou dobu. Šavlíkova tramvaj vyjela na koleje za velkého zájmu sdělovacích prostředků v prvních květnových dnech roku 1948.

Zlatý věk úzkorozchodných tratí nastal po roce 1949 a trval sedm let. Provoz pouliční elektrické dráhy byl zreorganizován. Od října tramvaje jezdily na novou konečnou u mosteckého nádraží. Zprovozněna byla nová trať od gymnázia přes Zahražany do hornické kolonie Zdař Bůh o délce 1400 metrů. V té době bylo na Mostecku 32 kilometrů tramvajových tratí. V roce 1952 začala modernizace vozového parku. Do provozu bylo zařazeno deset nových motorových vozů z vagonky Tatra Česká Lípa.

K rozvoji městské hromadné dopravy na Mostecku výrazně přispěly svého času i trolejbusy. V poválečném období se stavba trolejbusové tratě stala prioritou. Šestého prosince 1946 vyjelo na linku Osada – Dolní Litvínov – Stalinovy závody Záluží (6,5 km) pět kloubových trolejbusů Fiat Alfa Romeo. Postupem doby byly do provozu uvedeny další úseky tratě – ze Záluží přes Souš do Mostu a z Osady přes Koldům do Loučně. V roce 1958 mělo Mostecku nejdélsí trolejbusovou trať v republice. Noviny psaly, že Praha, Brno ani Bratislava se úrovní trolejbusové dopravy nemohly srovnávat s tou mosteckou. Celková délka tratě na Mostecku činila 17 kilometrů.

Avšak naftový boom zvýhodnil autobusy. Čím dál tím více se také hovořilo o nutnosti vybudovat tramvajovou rychlodráhu. Ta měla počtem přepravovaných osob předstihnout trolejbusy i autobusy. Trolejbusům tak začal vyzvánět umíráček. Poslední vůz vyjel pod troleje Mostecká 31. ledna 1959.

Rozvoj autobusové dopravy nastal hned po skončení války. Zpočátku byla v provozu jen trofejní vozidla. Ta zajišťovala dopravu na městských i meziměstských linkách. Nové autobusy od českého výrobce se na linkách objevily až koncem padesátých let. Další kapitolou v rozmachu dopravy tehdy začal psát mostecký závod (s celookresní působností) nově založeného národního podniku Československá auto-

mobilová doprava (ČSAD). Trasy autobusů byly rozděleny mezi všechny tři stávající druhy dopravy (tramvaje, trolejbusy, autobusy). „Autobusům připadly jednoznačně všechny příměstské a meziměstské linky,“ praví historické prameny. V průběhu let však přece jen došlo k organizační změně. Městské linky a linky meziměstské, jež měly charakter spíše MHD, převzal od roku 1949 na svá bedra Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova. Změna dopravce přispěla k dalšímu rozvoji sítě. Nově byla zřízena linka z Mostu do Dolního Jiřetína přes Třebovice a Komořany. Od roku 1952 začala fungovat pravidelná městská linka mezi Litvínovem VI (Osadou) a Mezibořím. Ve špičce byly zavedeny posilové linky Litvínov – Komořany – Třebovice – Slatinice, Horní Jiřetín – Chemické závody a Janov – Chemické závody.

Autobusová doprava však i přes svůj rozmach neměla v obsluhném systému MHD v okrese výrazný podíl na dopravě cestujících. Ti se navíc začali přesunovat na nově provozněnou tramvajovou rychlodráhu. V roce 1960 autobusy dopravního podniku ujely 3,2 milionu kilometrů a přepravily 16 milionů cestujících.

Normálně rozchodná elektrická dráha Most (Velebudice) – Litvínov (Osada) byla budována od 1. dubna 1952. O pět let později, 1. dubna 1957, byl slavnostně zprovozněn její první úsek. Od té doby je páteří MHD na Mostecku. Je nejrychlejší, nejekologičtější a má nejvyšší kapacitu přepravených cestujících. Na začátku šedesátých let cestující denně na trati přepravovalo sedmdesát tramvajů typu T1 a T2. V letech 1964 až 1969 byl v Mostě postaven nový ústřední dopravní závod, v němž dnes sídlí vedení DOPRAVNÍHO PODNIKU měst Mostu a Litvínova, a.s. a je zde vozovna tramvajů a autobusů, ale i plnička propan-butanu. Od začátku devadesátých let dopravní podnik ve spolupráci s Krušnohorskými strojírnami Komořany, Technickou univerzitou Liberec a Státním fondem životního prostředí rozvíjel rozsáhlý ekologický program, jehož výsledkem se stala přestavba všech devětaosmdesáti autobusů z naftového na propan-butanový pohon. Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova se tak stal druhým největším provozovatelem plynových autobusů v Evropě a jediným provozovatelem plně ekologické MHD v republice.

Ing. Milan Dundr,
ředitel Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a. s.
Foto : Archiv DP Mostu a Litvínova



V letošním roce slaví naše společnost významné výročí. Dne 7. srpna 2001 uplyne přesně 100 let od chvíle, kdy byla zahájena městská hromadná doprava osob na Mostecku.

Tento důležitý mezník, který změnil život celého Podkrušnohoří, se sluší si připomenout. Chtěli bychom spolu s Vámi zavzpomínat a důstojně oslavit těch uplynulých sto let. Hlavní oslavy budou probíhat v měsíci září 2001, ale již nyní Vám předkládáme jejich stručný přehled.

Program:

- 11. 9. 2001** Slavnostní zahájení oslav otevřením výstavy v Okresním muzeu v Mostě, spojené s křtem nové knihy „100 let městské hromadné dopravy na Mostecku“
- 14.–16. 9.** Jízdy zručnosti řidičů tramvajů v areálu DOPRAVNÍHO PODNIKU měst Mostu a Litvínova, a.s.
- 15. 9. 2001** Cykloturistický závod „Po trasách MHD na Mostecku“
- 21. 9. 2001** Zahájení jízdy historickými vozidly – Most – Litvínov
- 22. 9. 2001** Den otevřených dveří závodů – Most – Litvínov
- 22. 9. 2001** Slavnostní večer „Velká jízda stoletím“

Budeme se spolu s Vámi těšit na příjemně strávené hodiny a dny.

Ostrava je patnáct let bez starých tramvají

Před dvěma lety jsme měli možnost (i prostřednictvím DP-KONTAKTu) si připomenout, kterak 8. května roku 1974 opustily pražské ulice staré tramvaje. O 23 dní později se se starými tramvajovými vozy loučí i Bratislava a v celém tehdejší Československu tak zůstává již jen jediné město, ve kterém staré tramvaje své cestující ještě pravidelně vozí. Je to Ostrava.

V roce 1974 je v největším severomoravském městě provozováno 13 tramvajových linek, přičemž linky č. 1, 5 a 6 jsou obsluhovány starými vozy. Motorové vozy (řada 36 – 65) jsou výrobky KPS Brno a pocházejí z let 1943 až 1951. Jedná se o vozy dvounápravové, obousměrné se dvěma toplové uloženými motory o výkonu 48 kW. Vlečňáky (řada 181 – 220) pocházejí rovněž z brněnské KPS a jejich křestní listy mají rok vydání 1947 – 1951.

Linka č. 1 jezdila z Hrabůvek, Ščučí (od 1. září 1975 zkrácena do Hrabůvek, kino Edison) přes Vítkovice a centrum Ostravy na Přívoz a dále po jednokolejce s výhybnami přes Petřkovice a Ludgerovice do Hlučína. Setava vlaků na této lince odpovídala jejímu charakteru: motorový + vlečný vůz, ve všední dny se v ranní a odpolední špičce k některým kurzům připojoval ještě druhý vlečný vůz. Zajímavý byl „pohyb“ nočních motoráků. Večer vyjížděly s jedním vlečným vozem, který byl kolem



Konečná v Kyjovicích byla do roku 1947 železničním nádražím. Železniční trať do Poruby byla elektrifikována a adaptována pro tramvajový provoz.

půlnoci odpojen. Avšak již brzy ráno ve 3.30 hodin si „nočníci“ své vlečňáky opět připojovali.

Linka č. 5 jezdila z Poruby do rekreačně–obytné oblasti Kyjovice. I zde jezdily soupravy ve složení motorový + vlečný vůz. Stejně jako v případě linky č. 1 se v obdobi špiček všedního dne připojoval druhý vlečný vůz, ale třívozový vlak bylo možné potkat i o víkendech v létě. Zajímavostí této 10 kilometrů dlouhé trati je skuteč-

nost, že protíná území tří okresů – ostravského, novojičínského a opavského.

Linka č. 6 spojovala Porubu s Klimkovicemi a rovněž zde jezdily vlakové soupravy ve všech třech kombinacích – sólo motorák, motorák + vlečný vůz a ve špičce motorák se dvěma vlečňáky.

Linky č. 5 a 6 byly v celé trase jednokolejné s výhybnami. Připojování a odpojování vlečných vozů mělo svůj přesný řád. Vozový (kurzovní) jízdní řád uváděl čas a místo této manipulace, případné změny byly ošetřeny oběžníky. Zpracovány byly jízdní řády služebních motorových vozů, které „sbíraly“ odstavené vlečňáky a stahovaly je do vozoven.

1. dubna 1976 mizí staré tramvaje z centra Ostravy. Linka č. 1 je totiž rozdělena na dvě části. Úsek Hlučín – Přívoz je nadále pojižďen linkou č. 1 se starými vozy (ve špičce 6 motorových a 10 vlečných vozů), z Přívozu do Hrabůvek mohli cestující použít nově zavedených linek č. 14 a 15, na nichž byly nasazeny vozy T3.

Poslední den provozu linky č. 6 nastal na Silvestra roku 1977. Následující den ji nahradila nová autobusová linka č. 53. 1. července 1978 dosloužili v ostravských tramvajích průvodčí a do všech vozů byly namontovány znehodnocovače. Bezpečnost provozu vlečných vozů by-



Motorový vůz č. 55 na lince č. 1 vyjíždí Valchařskou ulicí. Vlečný vůz obdrží až ve smyčce Přívoz, Černý potok.

la zajišťována brzdáři (brigádníci, zájemci o práci řidiče tramvají čekající na kurz), kteří rovněž hlídali odbavení vlaku v zastávce a dávali řidiči znamení píšťalkou.

V letech 1981 – 1982 byla u některých motorových vozů vyměněna čelní okna – místo dosavadního třídílného bylo dosazeno jednoduché velké (například vozy č. 46, 55)

1. prosince roku 1982 je pro špatný technický stav trati zrušen provoz linky č. 1 do Hlučína. Nahrazuje ji

- autobusová linka č. 56.
- Staré vozy už dosluhují jen na trati do Kyjovic. Tři motorové vozy udržují konstantní interval 24 minut.
- Vyšší frekvence cestujících je řešena připojováním a odpojováním vlečných vozů. Ke konci své éry jezdí většinou sólo soupravy, vlečné vozy jsou připojovány pouze ve špičkách pracovních dnů a za příznivého počasí i o víkendech.



Konečná linky č. 1 v Hlučíně se nacházela v areálu nádraží ČSD. Tramvajová trať tam dokonce byla na železniční koleje napojena.

V roce 1984 je v Kyjovicích předána do provozu smyčka. Od 15. října 1985 začínají na lince č. 5 jezdít v souběhu se starými vozy také vlaky 2x T2 a od 2. února následujícího roku patří linka již pouze jim. 22. února



Výhybna Dolní Lhota na trati Poruba – Kyjovice. Vůz č. 46 má již jednoduché velké čelní okno, vůz č. 62 ještě původní třídílné.

pak proběhlo rozloučení se starými vozy, jež udělalo těžkou za provozem těchto vozů na území Československa. Jako historická souprava vozů tohoto typu zůstaly zachovány motorový vůz č. 50 a dva vlečné vozy č. 218 a 219.

O pouhé čtyři měsíce později, po 31 let trvajícím provozu, dosloužily na ostravských kolejích také vozy typu T1.

Text a foto: František Zahnáš

Změny v systému Pražské integrované dopravy od června letošního roku

Změny

v oblasti městské hromadné dopravy

V červnu letošního roku dochází v pražské městské dopravě k následujícím změnám.

1. V pátek 8. června v odpoledních hodinách bude pro cestující otevřena stanice metra **Kolbenova** na trati B mezi stanicemi Vysočanská a Hloubětín. V souvislosti s tím se od 9. června ruší pro linky č. 19 a 55 tramvajová zastávka ČKD, tramvajová a autobusová zastávka Kolbenova se přemísťuje ke stanicí metra a místo současné autobusové zastávky Kolbenova se pro linky č. 181 a 183 zřizuje zastávka **Na Černém strouze**.

Linka č. 127 pojedje po nové trase se zastávkami Českomoravská – Vysočanská – Prosek a dále beze změny do zastávky Sídliště Bohnice, v úseku Špitálská – Nový Hloubětín se tato linka ruší. Současně se podle požadavku městské části Praha 9 zřizuje pro linku č. 8 nástupní zastávka **Vysočanská** ve stejnojmenné smyčce.

2. Další změny vstoupí v planost v **neděli 10. června**

- a týkají se jen autobusové dopravy:
 - na lince č. 130 se zřizuje zastávka **Butovická** mezi zastávkami Karlštejnská a Sídliště Jinonice jen ve směru Na Knížecí,
 - na lince č. 144 se zřizuje zastávka **Pískovna** mezi zastávkami Písečná a Dunajská v obou směrech,
 - na lince č. 162 se zřizuje zastávka **Mirovická** mezi zastávkami Vozovna Kobyličky a Sídliště Kobyličky jen ve směru Ke Stírce,
 - na linkách č. 186, 262, 263 a 269 se zřizuje zastávka **Dřevořská** mezi zastávkami Satalice a Kbely v obou směrech,
 - na lince č. 233 se zřizuje zastávka **Prosecká** mezi zastávkami Kelerka a Prosek též ve směru Červený mlýn,
 - na lince č. 268 se zřizuje zastávka **K Říčanům** mezi zastávkami U Rozcestí a Nad Parkánem jen ve směru Skalka,
 - linka č. 280 bude trvale v provozu též o sobotách a nedělích,

- – linka č. 354 bude v souvislosti se zřízením nové příměstské linky do Brandýsa nad Labem (doprave ČSAD Střední Čechy) v provozu jen v pracovní dny ráno, odpoledne a večer, zrušené spoje se převádějí na linku č. 259.

3. Rovněž od neděle 10. června se mění řada názvů autobusových zastávek. Důvodem těchto změn je odstranění názvů odvozených od jmen firem, jež v některých případech již neexistují, nové úřední označení bývalých místních úřadů a připomínky městských částí a občanů k některým názvům.

- současný název** **nový název**
- Aero Boletická
 - Avia-sever Za Aví
 - Běluňská Horní Počernice
 - Benice K Lipanům
 - Budějovická Budějovická
 - (v ulici Antala Staška) Pořiklinika Budějovická
 - Cíl Centrum Zahradní Město
 - Hládkov (v Patočkově ulici) Na Malovance

Změny v systému Pražské integrované dopravy od června letošního roku

13

Chaltická	Vinořský hřbitov
Jabloňová	Poliklinika Zahradní Město
Klenovská	Vinořský hřbitov
Kostecká	Ďáblice
Laktos	Sídlíště Jahodnice
Letňany, Výstaviště	Výstaviště Letňany
Letov	Rychnovská
Lodžská	Katovická
Lovosická	Poliklinika Prosek
Místní úřad Benice	Benice
Místní úřad Dolní Chabry	Osecká
Místní úřad Křeslice	Křeslice
Místní úřad Modřany	Písková
Místní úřad Nebušice	K Noskovně
Místní úřad Přední Kopanina	Přední Kopanina
Místní úřad Řepy	Řepský hřbitov
Místní úřad Satalice	Satalice
Místní úřad Suchdol	Internacionální
Místní úřad Šeberov	Pod Vší
Místní úřad Újezd	K Sukovu
Místní úřad Zličín	Halenkovská
Mrazírny	V Sedlci
Na Sádkce	Chodovská tvrz
Nádraží Zličín	Lidečská
Obalovna IPS	K Třebonicím
PAL Kbely	Huntřfůvská
Pod Hřbitovem	Ruzyňský hřbitov
Potraviny	U Prioru
Průjezdni	Letňanská
Satalice	Satalická obora
Stavební závody	Tiskařská
Taškent	Gercenova
U Čistírny	Ouhrbkova
V Horkách	Nad Košíkem
Vítězné náměstí (linky č. 340, 350)	Dejvická
Závod STE	Za Čimickým hájem
ZPA Čakovice	Čakovice
ZPA Jinonice	Stará Studůlečká

Názvy zastávek na území Prahy stanovuje odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, přičemž vychází především z pojmenování ulic a jiných veřejných prostranství, z místních a pomístních jmen, názvů dopravních uzlů, velkých zdravotnických zařízení a významných kulturních institucí.



Foto: Petr Malík

Změny v příměstských linkách

Rovněž v příměstské dopravě dochází k 10. červnu ke změnám.

1. Nové autobusové linky:

375 Českomoravská – Prosek – Kbely – Vínor – Podolanka – Dřevčice – Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, železniční stanice (interval: špičky pracovních dnů 30 až 40 minut, sedla 60 minut; sobota a neděle 120 minut; dopravce ČSAD Střední Čechy).

376 Českomoravská – Prosek – Kbely – Satalice – Radonice – Jenštejn – Zápy – Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, nádraží (vybrané spoje v pracovních dnech, o sobotách a nedělích; dopravce ČSAD Střední Čechy).

380 Zličín – Rudná – Rudná, Komerční zóna (Telecom, Celní úřad, Delvita) – Rudná – Zličín (polokružní linka) (interval ve špičkách pracovních dnů 30 minut, v ostatních obdobích není v provozu, dopravce Jana Barnatová – SPOJBUS).

404 Kostelec nad Černými lesy, náměstí – Prusice – Nučice – Oplany – Stříbrná Skalice, žst. (vybrané spoje

v pracovních dnech a v letním období též v sobotu a v neděli; dopravce ČSAD Polkost).

405 Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, nádraží – Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, Královice – Lázně Toušev – Čelákovice, náměstí – Čelákovice, Kovohuť (interval v pracovních dnech ve špičce 15 až 60 min., v sedle vybrané spoje stejně jako o sobotách a nedělích; dopravce ČSAD Střední Čechy).

406 Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, nádraží – Nový Vestec – Káraný, pošta (vybrané spoje v pracovních dnech o sobotách a nedělích; dopravce ČSAD Střední Čechy).

2. Změny autobusových linek:

304 Zřízena zastávka: Úvaly, Elektromechanika (ve směru Škvorec); zrušena zastávka: Úvaly, U Mateřské školky (ve směru Škvorec).

381 Prodloužena do trasy: Skalka – Kostelec nad Černými lesy, náměstí – Ždánice, U Jánů – Malotice – Zásmyky, Doubravčany – Zásmyky, náměstí; zřízena zastávka: Řičany, U Nemocnice.

8 Zřízena zastávka: Stříbrná Skalice, Vozlín.

387 Změna trasy: Skalka – dtto 381 – Kostelec nad Černými lesy, náměstí – Konojedy – Nučice – Výžerky – Vlkavčice, Komorce (vybrané spoje v pracovních dnech, o sobotách a nedělích).

389 Prodloužena do trasy: Řičany, Wolkerova – Mniichovice, náměstí – Struhařov – Struhařov, U hřiště.

390 Zkrácena do trasy: Strančice, nádraží – Ondřejov, náměstí – Stříbrná Skalice, náměstí; zřízena zastávka: Ondřejov, Turkovická.

393 Prodloužena do trasy: Skalka – dtto 383 – Mukařov – Tehovec – Svojetice – Klokočná – Struhařov, U Hřiště – Ondřejov, Tremblat – Zvánovice – Ondřejov, náměstí – Chocerady (vybrané spoje v pracovních dnech, o sobotách a nedělích); zrušena zastávka: Mukařov, Srbín.

402 Změna trasy: Kostelec nad Černými lesy, náměstí – Oleška, Brník – Oleška, Králka – Oleška, Bulánka – Oleška – Oleška, Krymlov (vybrané spoje v pracovních dnech).

403 Zřízena zastávka: Ondřejov, Turkovická.

3 Změny provozních parametrů:

308 část spojů v přepravní špičce pracovního dne převedena na linku č. 380,

321 posílen provoz v sobotu,

330 posílen provoz v odpolední přepravní špičce pracovního dne,

354 omezen provoz na přepravní špičky pracovního dne a večer pracovního dne,

369 rozšířen provoz na vybrané spoje v sobotu a v neděli,

383 část spojů v pracovních dnech, o sobotách a nedělích je převedena na linku č. 393.

4 Přejmenované zastávky mimo území Prahy: současný název nový název

Tachlovice, otočka Tachlovice, Jakubskó náves
Tachlovice, Na Vršku Tachlovice, Na Vrškách
Malotice, U Jánů Ždánice, U Jánů

5 Změna charakteru zastávek mimo území Prahy: zastávka současný nový charakter charakter

Kostelec nad Č. l., Na Skalce stálá na znamení
Řičany, U Nemocnice stálá na znamení
Vlkavčice, Pyskočely, Na Bábě stálá na znamení
Vlkavčice, Stará Hůra stálá na znamení
Řičany, závod DISK stálá na znamení

10. června bude v platnosti mimořádně 1,5 roku až do 14. prosince 2002. Od tohoto data bude ke změnám docházet vždy v polovině prosince.

1. Změny na jednotlivých tratích:

Traf 011 Praha – Poříčany (– Kolín)

Na některé osobní vlaky budou nasazovány nové jednotky řady 471, které jsou vybaveny oddílem 1.třídy a umožňují přepravu cestujících na invalidním vozíku.

Je zaveden nový osobní zastávkový vlak č. 9303 s odjezdem z Masarykova nádraží v 5.30 hodin s příjezdem do Poříčan v 6.11 a do Kolína v 6.33 hodin, který jezdí každý den. První ranní vlak v neděli pojede z Kolína do Prahy přibližně o 30 minut dříve (příjezd na Masarykovo nádraží v 5.27 hodin, dosud až v 6.06). Dalšími novými zastávkovými vlaky jsou č. 9348, z Kolína 8.27 s příjezdem na Masarykovo nádraží 9.32 hodin, a č. 9352 z Kolína v 18.22 s příjezdem na Masarykovo nádraží v 19.27 hodin. Oba vlaky jezdí pouze v pracovních dnech. Zrušen je naopak vlak č. 5804 z Poříčan v 10.50 s příjezdem do Prahy v 11.36 hodin.

Traf 120 Praha – Kladno (– Chomutov)

Vlak č. 19702 bude nově veden pod číslem 9840 nikoliv z Prahy hlavního nádraží přes Zličín, ale z Masarykova nádraží přes Dejvice. Nově jezdí v neděli (dosud pouze v pracovní dny) vlak z Masarykova nádraží ve 22.53 s příjezdem do Kladna ve 23.40 hodin.

Traf 171 Praha – Beroun

První ranní vlak pojede v neděli z Berouna do Prahy o hodinu dříve, příjezd na Hlavní nádraží v 5.29 hodin.

Traf 221 Praha – Benešov

V dopoledním sedle byl v obou směrech vytvořen pravidelný interval 60 minut, v souvislosti s tím je zaveden jeden nový vlak ve směru Benešov – Praha. Odpoledne jsou ve směru Praha – Benešov zavedeny v pracovní dny dva nové vlaky s odjezdem z Hlavního nádraží v 17.46 a 18.46 hodin. Tím je prodloužen interval 30 minut až do 19.11 hodin.

Vlak Praha – Benešov s odjezdem z Hlavního nádraží ve 21.11 pojede nyní každý den, dosud jezdil pravidelně mimo soboty.

Traf 231 Praha – Lysá n. L. (– Nymburk – Kolín)

V souvislosti s plánovanou výlukou mostů přes Seifertovu ulici na Hlavním nádraží je drtivá většina osobních vlaků přeměňována z Vysočan přes Libeň na Masarykovo nádraží. Tím dochází k prodloužení jízdní doby z Vysočan do centra a zpět o 7 minut.

V ranní i odpolední špičce je v pracovní dny v úseku Praha – Lysá n. L. zavedeno několik nových vlaků tak, aby byl po celé období špičky interval 30 minut. V návaznosti na to většina rychlíků nově projíždí stanice Čelákovice a Lysá nad Labem, čímž by mělo dojít k většímu rozšíření využívání výhod systému Pražské integrované dopravy na této trati.

Dále je posílena večerní doprava v sobotu zavedením vlaků s odjezdem z Masarykova nádraží v 19.42 a 21.42 hodin.

První ranní vlak pojede v neděli z Nymburka do Prahy přibližně o 30 minut dříve, příjezd na Masarykovo nádraží v 5.20 hodin.

2. Další změny:

V novém jízdním řádu budou do systému Pražské integrované dopravy zařazeny pouze dva rychlíky, a to:

Traf 091: č. 774 Praha Masarykovo nádraží 16.17 – Kralupy nad Vltavou 16.46

Traf 231: č. 751 Praha Hlavní nádraží 20.49 – Lysá nad Labem 21.24

Kromě uvedených změn dochází k menším změnám na výše uvedených i ostatních tratích zařazených do systému Pražské integrované dopravy. U některých vlaků se mění omezení jízdy vlaku, u dalších se drobně upravují časové polohy. Na trati Praha – Kolín se mění časové polohy v souvislosti se zkrácením jízdních dob, které umožnilo dokončení koridorové tratě v úseku Úvaly – Kolín.

Z podkladů dopravního úseku a ROPIDu sestavil Petr Malík

II. ročník tenisového turnaje v Pardubicích

V rámci oslav 50. výročí založení dopravního podniku uspořádal v loňském roce Dopravní podnik města Pardubic tenisový turnaj čtyřher neregistrovaných hráčů. Na prestižní klání příznivců „bílého“ sportu byly rozslány pozvánky všem Dopravním podnikům v Česku.



Bohužel, zájem nebyl veliký a na kurtech se objevilo pouze osm družstev ze šesti měst (Praha A+B, České Budějovice, Ostrava, Hradec Králové, Zlín a Pardubice A+B).

Několik dní před turnajem dělalo počasí organizátorům vrásky na čele, ale v den „D“ bylo jasné nebe. Domácí hráči byli velmi dobře připraveni, a tak si po zásluze odnesli palmu vítězství před páry ze Zlína, Prahy A, Ostavy a Prahy B.

V letošním roce se pořadatelské taktovky ujali opět Pardubičtí, tradice se má ctít a navíc poloha města je velmi strategickou v rámci celé republiky. Opět se objevily problémy se zajištěním účastníků. Ve velkých městech jako Brno, Plzeň, Olomouc nám sdělili, že se u nich tenis nehraje, a proto nemohou sestavit družstvo dvou

rekreačních hráčů. Proto se turnaje zúčastnily stejné týmy v jako v prvním ročníku kromě Ostravy, kde v době konání turnaje probíhaly oslavy 100 let elektrických tramvají.

Letos se lité boje na dvorcích rozhořely v pátek 11. května a slavnostně je zahájil ředitel pardubického Dopravního podniku ing. Dalibor Haken. Opět vyšlo počasí a domácímu týmu se podařilo obhájit loňské pozice. K vrcholům turnaje patřil „bratrovražedný“ soubor mezi reprezentanty pražského podniku, jehož barvy hájili zástupci garáže Vršovice František Jančo, Dušan Janeček, Jaroslav Kovář a Tomáš Mach. Vyhecovaný soubor rozhodl až tie break, v němž byl šťastnější pár s označením B (Jančo, Kovář).

Turnaj měl určitě velice solidní úroveň, a to jak sportovní, tak společenskou, a všichni už se připravují na příští ročník, při kterém chtějí organizátoři přivítat co nejvíce párů z celé republiky.

Konečné pořadí II. ročníku: 1. Pardubice A, 2. Pardubice B, 3. Praha B (Jančo, Kovář), 4. Praha A (Janeček, Mach), 5. České Budějovice, 6. Hradec Králové.

Karel Pecina, ředitel turnaje (redakčně upraveno)

V bowlingu uspěl Kačerov

Koncem dubna se konal pod patronátem pana Carvana z kačerovské garáže druhý ročník soutěže o putovní pohár odštěpného závodu Autobusy v bowlingu. Soutěže se zúčastnilo pět družstev, čtyři zastupovala garáže Kačerov, Řepy, Klíčov, Hostivař

a nechyběl ani tým reprezentující správu odštěpného závodu.

Prestižní klání, ve kterém rozhodovaly jednotlivé hody, provázela dobrá nálada a tolik potřebné hecování. V dramatické bitvě si vítězství z prvního ročníku zopakovalo družstvo kačerovské garáže, které své soky z Řep porazilo o 63 bodů ze tří kol po 4 hráčích. Bronzovou příčku vybojovalo onemocněním oslabené družstvo správy podniku.

Mezi 26 jednotlivci prokázal nejlepší nervy a nejjistější ruku se 490 body pan Kocur z Řep. O svém úspěchu rozhodl posledním hodem, kdy jen o jeden jediný bod předstihl svého největšího soupeře pana Mošáka z garáže Kačerov. O 19 bodů za vítězem zůstal na 3. místě pořadající pan Carvan z Kačerova. **-red-**



O vítězi rozhodl los



Sváteční úterý 8. května bylo termínem konání I. ročníku nohejbalového turnaje trojic o putovní pohár předsedy Závodního výboru odborové organizace Elektrických drah.

Na hřišti v areálu Ústředních dílen v Hostivaři se představilo 10 týmů reprezentujících provozovny Kobylisy, Pankrác, Strašnice a pořadající Opravárenskou základnu tramvají. Jediným nepřítelem celého klání bylo počasí, které neumožnilo sehrát finálové soubore na hřišti, proto bylo přistoupeno k netradičnímu závěru sportovního soubore, a to k losování.

Paní Štěstěna rozhodla o vítězství družstva Hostivaře ve složení Stehlík, Tvrdlík, Mixa, ze stříbra se může radovat trio Kokoška, Malý a Knytl a bronz byl prisouzen Malíkovi, Dobrému a Krejčímu.

Všichni už se těší na příští ročník, kdy by se mělo rozhodnout na hřišti a nikoli u zeleného stolu. **-red-**

Fota na této straně: Účastníci sportovních akcí.

Fotbalový turnaj o. z. Autobusy vyhrálo mužstvo garáže Klíčov

Tradiční fotbalový turnaj o. z. Autobusy se odehrál o třetím květnovém víkendu v rekreačním středisku v Nuzicích. Své fotbalové dovednosti si změřilo sedm týmů, každá garáž postavila jeden celek a správu podniku reprezentovalo družstvo z dopravního úseku.

Vrcholem dvoudenního maratonu bylo finálové utkání, kde se utkaly dosud neporažené týmy garáží Vršovice a Klíčov. Soubor svou dramatickostí snesl srovnání s boji na nedávném hokejovém mistrovství světa. V normální hrací době skončilo utkání bez branek, rozuzlení nepřišlo ani prodloužením, a tak musel přijít ke slovu penaltový rozstřel. Ani pět střel ze značky pokutového kopu nerozhodlo, a tak až náhlá smrt určila držitele poháru ředitele o. z. Autobusy. Šťastnější byli reprezentanti klíčovské garáže.

Tým zastupující garáž Klíčov vznikl teprve před čtyřmi roky a při minulých ročnících turnaje nepatřil k favoritům, na letošní turnaj se však velmi dobře připravil a v rozhodujících chvílích se na jeho stranu přiklonilo tolik potřebné štěstí.

Třetí místo vybojovali zástupci kačerovských garáží a tolik nepopulární čtvrté místo zbylo na garáž Dejvice.

Touto cestou blahopřejeme všem účastníkům i organizátorům turnaje. Nezbyvá než věřit, že v letošním roce postaví o. z. Autobusy v boji o pohár generálního ředitele silný tým, který se bude moci směle měřit s premianty turnaje.

Konečné pořadí fotbalového turnaje o. z. Autobusy:

1. Klíčov, 2. Vršovice, 3. Kačerov, 4. Dejvice, 5. až 7. Hostivař, Řepy a dopravní úsek. **-red-**



Žáci našeho učiliště postoupili do finále

Seďm pražských učilišť vyslalo 19 reprezentantů do semifinále pražského regionu profesní soutěže Automechanik 2001. Pořadatelství akce, která formou soutěže porovnává znalosti i zručnost žáků, byla v letošním školním roce pověřena naše škola.

Organizační přípravě byla věnována maximální pozornost, stejně tak i výběru žáků, kteří v soutěži zastupovali naše učiliště. Stovka teoretických otázek s časovým limitem 120 minut určených k odpovědím čekala na účastníky v počítačové učebně školy v Moravské ulici. Pro praktickou část soutěže, která byla neméně ná-



ročná, byla připravena pracoviště v provozovně Na Valentince. I v této části, která byla rozdělena na 12 samostatných pracovních úkonů, byl jedním z kritérií hodnocení časový limit, a to 20 minut na jednu pracovní činnost. Výběr teoretických i praktických otázek byl průřezem osnami všech tří ročníků učebního oboru automechanik.

Na regulérnost celé soutěže dohlížela tříčlenná nezávislá komise a konstatovala, že všichni zúčastnění prokázali velmi dobré znalosti a dovednosti. Konečné hodnocení komise je pro naši školu více než lichotivé – v červnovém celorepublikovém finále v Brně budou pražský region reprezentovat žáci, kteří se umístili na 1. a 2. místě semifinálové části. A těmi jsou dva žáci naší školy Patrik Němec a Lukáš Kadlec.

Na třetím, nepostupovém, místě se umístil další náš žák Luděk Sekerka. Mezi pěti nejlepšími se vklnil jediný zástupce jiného učiliště, a to na čtvrté místo Josef Svoboda z SOU Praha 10. Kvintet nejlepších uzavřel Miroslav Solil.

Vysokou úroveň celé akce vyzdvihli i přítomní hosté, ing. Chárová z Akademie řemesel Hospodářské ko-

mory ČR, ing. Hanzálek z Národního ústavu odborného vzdělávání a ing. Šrámek, ředitel odboru středního vyššího vzdělávání z ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Stejně kladně hodnotili soutěž i pracovníci učilišť, kteří doprovázeli zúčastněné žáky.

Takže – Patriku a Lukáši, přejeme vám oběma úspěch i v Brně!

Reálné kroky v přípravě vstupu na evropský trh práce

Již třetím rokem se účastní nejlepší žáci naší školy kromě své standardní výuky také zkoušek v rámci IQ projektu (inovace-kvalifikace). Naše škola je jednou ze 40 satelitních škol v republice, které se podařilo začlenit do tohoto systému. Systém je zaměřen na elektrotechnické obory, které se zabývají jak domovními a průmyslovými instalacemi, tak telekomunikacemi a elektronikou. Je to obnova elektrotechnického odborného vzdělání probíhající ve spolupráci s nizozemským Institutem pro vzdělávání, s možností získat mezinárodní výuční list VEV Nijkerk. Snahou je dovést inovované programy do našeho vzdělávacího procesu a dále na evropskou úroveň. Výsledkem úspěšného absolvování ukončeného závěrečnou zkouškou s platností v zemích Evropské unie je pak nejen získání mezinárodního certifikátu vydaného přímo nizozemskou elektrotechnickou asociací VEV, ale i otevření cesty na evropský trh práce.

Projekt je koordinován nizozemským managementem a našim inovačním centrem odborné přípravy COPT Kroměříž, které zajišťuje vzdělávání a zkoušky pomocí zkušebních center v Praze, Brně, Pardubicích, Přerově a v Kroměříži.

Účast v tomto projektu samozřejmě klade na žáky vysoké nároky, a proto se účastní jen ti nejlepší. Kromě toho je to zkouška, kterou si musí zájemce zaplatit. V porovnání s cenou těchto zkoušek v zahraničí však tato částka není vysoká. Pro silnoproudý obor 4 000 Kč a pro slaboproudý 2 500 korun. Je potěšující, že po počátečních rozpacích si nyní stále více mladých lidí (ale i jejich rodičů) uvědomuje výhodu konečného efektu, který bude ještě zřetelnější po vstupu naší země do Evropské unie.

Počet našich absolventů se každým rokem zvyšuje a v letošním roce již 10 žáků úspěšně absolvovalo povinné náročné testy, podmiňující možnost pokračovat v praktických zkouškách, které jsou konány pod dohledem nizozemských komisářů ve zkušebních centrech. Zkoušky konají žáci třetích ročníků tříletých učebních oborů a čtvrtých ročníků studijních oborů. Rozhodnout se k účasti mohou žáci již v druhém ročníku a absolvovat jednodušší část série testu, jejíž výsledek je započítatelný. Jestliže se nepodaří všechny moduly úspěšně zvládnout, je možné za příplatek a po určitém období nezdařenou zkoušku opakovat.

Přípravu našich žáků vedou naši pedagogové ve školách Moravská a Motol a mistři odborného výcviku ve středisku Třebešín. Před zkouškami se účastní žáci stáže

přímo ve zkušebních centrech. Pro účast v příštím roce je opět vše zájemců, což je dobrou reflexí nejen pro školu, ale hlavně pro nastoupenou cestu zvyšování vzdělanosti a odbornosti mladých lidí.

Turnaj v malé kopané – pozvali jsme si hosty a oni zvítězili

Fotbalisté ředitelství Dopravního podniku byli hosty turnaje v malé kopané, který byl 26. dubna pořádán již potřetí, a to jako sportovně-spoločenské setkání pracovníků SPŠ, SOU a U a. s. Hosté přišli, všechno vyhráli a odnesli si právem pohár určený pro vítěze. Za sebou tudíž nechali 5 mužstev reprezentujících školy Moravskou a Motol, provozovny Košfše, Třebešín a Valentinka. Sportovní klání probíhalo na hřišti u provozovny Třebešín, počasí sportovnímu zápolení přálo a pohoda ze hřiště se přenesla i k přátelskému posezení, které akci zakončilo. Sportovní boj byl čestný a nutno poznamenat,



že pozoruhodné výkony byly k vidění ve všech zápasech. Některá mužstva – stejně jako v předchozích ročnících – byla vlastně půvabná žensťva.

Tudíž sláva vítězům! Ale sláva i všem, kteří mají chuť se nejen hýbat, ale mají i jistou dávku smyslu pro humor a chuť se sejit se svými spolupracovníky v mimo-pracovní době. Určitě za rok bude na třebešinském hřišti pohoda zase, od fotbalistů ředitelství DP je již přislíbena účast. Určitě prý do svého týmu i oni zařadí ženy.

Švédská návštěva v Moravské

Druhý květnový den navštívila školu v Moravské skupina 13 švédských žáků, učících se oboru instalatér v doprovodu tří svých pedagogů. Úvod setkání proběhl v počítačové učebně a v besedě – s tlumočnickem – projevili švédští studenti nepředstíraný zájem nejen o výuku jim blízkého oboru, ale i o organizaci našeho školského systému. Po prohlídce školy, kde je zaujal nový topný rozvod a zařízení automatické plynové kotelny, odjeli na pracoviště odborného výcviku oboru instalatér.

Text a foto: –sou–

DOŠLO DO REDAKCE

Vážení kolegové,

jsem pravidelným čtenářem našeho podnikového časopisu a již několikrát jsem měl v úmyslu přispět do jeho obsahu svým článkem. Až nyní jsem se odhodlal a posílám vám svůj názor na dané téma. V čísle 5/2001 jsem si přečetl kritiku na nově zrekonstruované vozy T3P, přesněji řečeno na jejich nesoulad se standardem kvality týkající se poměru počtu sedících a stojících cestujících.

Pracuji u Dopravního podniku jako řidič tramvaje ve vozovně Pankrác, přijdu tedy s těmito vozy do styku poměrně často jako řidič a vzhledem k tomu, že bydlím v Braníku, relativně často také jako pasažér. Uvedeny standard, vycházející ze standardu EU, zde skutečně není naplněn, nová úprava má dokonce o dvě sedačky méně než starý model, nicméně se nedomnívám, že by se tím zhoršil komfort přepravovaných cestujících. Dvou-sedadlovou úpravu salonu vozu jsme prvně vyzkoušeli

jíž na sérii dvaceti vozů T3SU, potom na vozech KT8D5 a konečně i v poslední dodávce tramvají typu T6A5. Troufám si tvrdit, že se však tato úprava příliš neosvědčila. Již v prvním semestru na fakultě dopravní se učí, že je třeba rozlišovat vnitřní uspořádání vozů pro městskou, regionální a dálkovou přepravu. V našem případě městské dopravy se logicky počítá s krátkým pobytem cestujících ve voze a interiér by měl být tudíž navrhován pro co nejjednodušší nástup a výstup a co největší prostornost uvnitř s důrazem na pokud možno rovnoměrné rozprostření cestujících. Musíme si také uvědomit, že Praha má stále ještě odlišné podmínky od měst většiny členských států EU a zaplať Pánbůh za to, jelikož mám na mysli procento lidí využívajících MHD, jež je stále oproti západní Evropě vyšší. Je tedy žádoucí, myslím, zachovat současnou kapacitu vozů, kterou dvousedadlové uspořádání podstatně snižuje, poněvadž významně zužuje uličku, často nedochází k plnému obsazení ze-

jména sedadel u okna, z nichž se člověk jen obtížně dostává při větším naplnění vozu k rychlému výstupu, dále dochází vzhledem k již zmíněnému zúžení uličky ke kumulaci cestujících (a možná pohříchu také kapsních zlodějů) okolo prostoru dveří, kde je relativně nejvíce místa. To je pochopitelně nevhodné, protože to narušuje plynulost provozu z důvodu delších dob potřebných pro výstup a nástup cestujících a opticky vytváří dojem obsazenějších souprav. U nové úpravy vozů T3P, domnívám se, naopak došlo ke zlepšení podmínek pro cestující. Na místech pro invalidy došlo, vzhledem k řídkému osazení, ke zvětšení prostoru mezi sedačkami, což je pro méně pohyblivé spoluobčany nesporný přínos a na zadní plošině, která se zvětšila, otočení sedačky proti směru jízdy umožňuje její využití i pro cestující s kočárkem nebo jiným objemnějším zavazadlem.

Na závěr bych rád konstatoval, že s vozy T3P mám (až na drobnosti) zatím velmi dobré zkušenosti a jejich rekonstrukci považuji za zdařilou. Věřím, že podobný názor bude mít i většina ostatních cestujících – našich zákazníků.

Vladimír Pušman,
provozovna Pankrác (redakčně kráceno)

Důchodová problematika

Slyšel jsem, že se v souvislosti s novým důchodovým zákonem neposkytují některé druhy důchodů. Jaké důchody lze nyní přiznat?

Z důchodového pojištění se poskytují tyto důchody:

- starobní,
- plný invalidní,
- částečný invalidní,
- vdovský a vdovecký,
- sirotčí.

Od účinnosti zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, tedy od 1. ledna 1996, se neposkytuje důchod sociální, důchod manželky a důchod za výsluhu let. Pokud však byly již dříve přiznány, přijetím nového zákona nezánikly. Změnily se pouze podle pravidel stanovených v zákoně na některý z výše uvedených důchodů.

Jak se zvyšují procenta při přesluhování?

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 zvyšuje starobní důchod **do 30. června 2001 o 1%** výpočtového základu, **od 1. července 2001 o 1,5%** výpočtového základu. Do této doby se nezapočítává doba dočasné pracovní neschopnosti nebo doba tzv. neplaceného volna.

V roce 2002 mi vznikne nárok na starobní důchod vč. prodloužení. Započte se mi veškerá doba denního studia i před 18. rokem věku, když jsem navštěvoval gymnázium, pak průmyslovou školu a pak jsem 3 roky studoval na vysoké škole, kterou jsem nedokončil?

Ano započte se vám veškerá doba i před 18. rokem

věku dokončeného i nedokončeného denního studia. Je třeba při žádosti o důchod doložit vše příslušnými doklady. Doba studia se prokazuje vysvědčením vydaným v posledním roce studia, který žadatel o důchod dokončil. Nemí-li takový doklad, tak potvrzením školy, v němž bude uvedena doba trvání studia, případně výpisem z příslušného archivu (pokud již škola neexistuje) se stejnými náležitostmi. Doba studia patří mezi tzv. náhradní doby pojištění a byla-li získána do 31. prosince 1995, započte se plně, tedy 100%. Doba studia získaná po 31. prosinci 1995 se započítává pouze 80%.

Znovu upozorňuji, že Novela důchodového zákona mimo jiné i o předčasných starobních důchodech, o které se diskutovalo již v roce 2000 a na kterou mnozí z vás čekají, byla schválena s účinností od 1. července 2001 pod č. 116/2001 Sb. a byla zveřejněna ve Sbírce zákonů – částka 47/2001.

Zásadní změny v redukcí starobního důchodu od 1. července 2001:

Zvýšený redukcí procentní výměry předčasně starobního důchodu:

- **z 0,6% na 0,9%** výpočtového základu u předčasných důchodů tzv. nevratných – trvale krácených (§ 31 zák. č. 155/1995 Sb.) – maxim. o 3 roky dříve a kdykoliv později,

- **z 1% na 1,3%** výpočtového základu u předčasných důchodů tzv. vratných (§ 30 zák. č. 155/1995 Sb., invalidita nebo evidence na Úřadu práce nejméně 180 dnů) – maximálně o 2 roky dříve a kdykoliv později,

- **zrušení krácení o 0,3%** výpočtového základu u občanů, kteří již dosáhli původního důchodového věku (muži 60 let, ženy 53 – 57 let dle počtu vychovaných dětí).

Uvažujete-li tedy o odchodu do předčasně starobního důchodu například až v příštím roce a případně i později, a v letošním roce do 30. června 2001 Vám

vznikne nebo již vznikl nárok na předčasný starobní důchod a chcete si zachovat současně „výhodnější krácení“, máte možnost si o předčasný starobní důchod pouze požádat, nechat si ho vyměřit, ale nevyplácet, a dále pracovat. Důchod vám bude výpočten podle současných platných předpisů, tedy krácení o 0,3% při dosažení původního důchodového věku, nebo o 0,6% (případně o 1% při tzv. vratném důchodu), ale nebude vám vyplácen, neboť budete dále pracovat. Zachováte si tedy výpočet předčasně starobního důchodu podle současného „výhodnějšího krácení“. Po ukončení výdělečné činnosti vám pak bude důchod přepočten. O tento předčasný starobní důchod si můžete požádat nejpozději do 30. června 2001.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.

Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. – ředitelství. Pozor!!! V Praze 7, Bubenská 1, nás již nenajdete. Již jsme přesídlili do nové budovy Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný – 96 19 33 61.

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

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Po květnové, mimořádně celostránkové porci našeho seriálu se tentokrát vracíme k rozsahu obvyklých rozměrů. Téma však neměníme: i tentokrát nás budou zajímat webové stránky českých dopravních podniků, jejich obsah, přehlednost a vizuální přitažlivost. Zaostríme na menší subjekty provozující městskou hromadnou dopravu, a na ty z „velikánů“, již nemají vlastní internetové stránky. Na úplný začátek pak přijměte splátku dluhu z minulého dílu – stránky českobudějovického Dopravního podniku, které byly toho času nedostupné.

Na adrese www.dpmcb.cz naleznete především přehledné a dobře strukturované stránky. Pravda, grafika je dosti jednoduchá (nikoli však nevkusná), ale poskytované informace tento relativní nedostatek vyváží. Přehledně zpracovaný tarif, program na vyhledávání spojení, „fotogalerie“ (to je poněkud zavádějící pojmenování: pěti zveřejněných fotografií by spíše odpovídal název „fotokoutek“), přehled zajímavých statistik (ukazatele MHD, vývoj cen jízdného, inflace a cen nafty, ceny vozidel MHD), dva rozhovory s panem ředitelem. Holdujete-li historii městské hromadné dopravy, budějovičtí dopravci vás pouze odkáží na historickou sekci jihočeského serveru BUDweb (www.budweb.cz). K dopravní historii se musíte pracně „proklikat“, ale stojí za to: jestlipak třeba

víte, že během 1. světové války byly budějovické tramvajové jízdenky v arabštině? Proč tomu tak bylo, to se spolu se spoustou dalších informací o tramvajích, trolejbusích ale také o koněspřežné dráze z Českých Budějovic do Lince dozvíte právě v historických oddílech serveru BUDweb. Ale zpět k internetovým stránkám Dopravního podniku města Českých Budějovic: dle našeho soudu ční v celorepublikovém srovnání lehce nad průměrem.

Další z dopravních „gigantů“, Dopravní podnik města Jihlavy, sice vlastní webové stránky nemá, nicméně ty, jež fungují jako součást internetového deníku Regionalist na adrese www.regionalist.cz/ doprava, by hravě strčily do kapsy většinu stránek hodnocených v minulém čísle. Stránky působí naprosto svrchovaně, mají velmi příjemnou grafickou úpravu a oplývají výbornými nápady. Zkuste se třeba podívat na úvodní stránku, na položku „aktivní mapa“ či na kapitolu věnovanou budoucnosti v sekci Historie – to jsou všechno chytré nápady, které umně kombinují kvalitní informační materiál s čtenářskou atraktivitou. Na takové stránky se člověk s radostí vrací.

Ostatní „dopravní podniky“ (uzovoký naznačují, že nejde o dopravní podniky ve vlastním slova smyslu – v menších městech fungují různé subjekty, které se zabývají provozováním městské hromadné dopravy) v

České republice lze z hlediska internetové prezentace rozdělit do tří skupin.

První z nich tvoří stránky provozované samotnými dopravci. Překvapivě (pro někoho možná ne) právě tyto stránky tvoří v českém internetovém světě ohrožený druh. Sami jsme objevili jen jediného zástupce: společnost TRADO - MAD, jež provozuje městskou autobusovou dopravu v Třebíči a sídlí na eponymní virtuální adrese www.tradomad.cz. Nabízejí zde sice pouze informace „nezbytné k přežití“ – vyhledávání spojení, jízdní řády, mapu sítě, tarif a aktuální informace, ale co by za to dali jiní? Vzhledem k tomu, co naleznete (či spíše nenaleznete) na jiných, mnohem větších serverech, nelze trebičským absolutně nic vytknout.

Druhá skupina sestává z webových stránek připravovaných amatéry, příznivci, fanoušky a nadšenci – lidmi, kteří se mnohdy nemohou smířit se skutečností, že zrovna „jejich“ město nemá o veřejné dopravě na internetu ani čárku. Takové povahy jsou například stránky věnované městské hromadné dopravě ve Žďáru nad Sázavou (<http://mhd-zr.webpark.cz/>), v Karvině (<http://mhd-karvina.hyperlink.cz/>) nebo v Karlových Varech (<http://www.k293.cz/>). Kvality těchto stránek úzce souvisí s mírou zápalu a počítačovým uměním samotných tvůrců, takže můžete narazit na mnohdy diametrálně odlišná díla. Všem jejich tvůrcům však patří dík.

Třetí skupinu – a dojdeme že nejpotevřenější – tvoří stránky o městské dopravě vzniknuvší v rámci velkých regionálních informačních serverů. Takto prezentují MHD v příslušném místě například informační server pro Tábor a okolí Táboraček (www.taboracek.cz/mhd), stránky Městského úřadu v Havlíčkově Brodě (www.muuhb.cz/mhd), regionální informační server Mělnické stránky (www.melnik2000.cz/doprava/) či Magistrát města Plzně (<http://info.plzen-city.cz/1mhd.htm>); příznivce však, že absence vlastních webových stránek je v případě Plzně více než zarážející). Hodnocení těchto prezentací je případ od případu jiné, většinou však stránky obsahují pouze jízdní řád a seznam linek, někde přidají i informace o tarifu. Přitom v možnostech velkých serverů je určitě více – ostatně případ Jihlavy to jenom potvrzuje.

-mš-

16. června bude odehrán VI. ročník fotbalového turnaje!

Fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele se stal od roku 1996 příjemným zpestřením denní v naší společnosti, většinou několik málo dní před dovolenými. Stejně tak tomu bude v letošním roce. V sobotu 16. června bude na hřišti v areálu Ústředních dílen v Hostivaři odehrán již VI. ročník prestižního klání, jehož vítěz si odnese putovní pohár. Na postávci poháru už najdete pěti vítězů, dvakrát tým Elektrických drah I a SOU, jednou tým Metra. Kdo se bude radovat tentokrát?

Odpověď dostanete v sobotu 16. června odpoledne

po skončení finálového zápasu. Maraton 18 zápasů odstartuje již úderem 8. hodiny ráno a pro aktivní účastníky bude připraveno občerstvení.

Představit by se mělo osm družstev, po dvou z odštěpných závodů Metro, Elektrické dráhy a Autobusy, jeden postaví Střední odborné učiliště a ředitelství společnosti.

Pokud se nedostanete do nominace některého z mužstev, jste srdečně zváni do hlediště, kde můžete povzbudit své kolegy v nelehkých bojích. –red–

2. část Braník

Pokud si při přečtení jména Braník vybavíte slovo jako *bránit*, nejste na omylu. Jméno někdejší obce skutečně pochází od slova *branný* a Braníkem se původně nazýval vysoký vrch nad ní. Braník patří mezi staré obce. Je velmi pravděpodobné, že zde byla jakási hlídka střežící Vltavu, která kdysi bývala velmi důležitou obchodní cestou. Někdy se v literatuře uvádí, že právě na Branické skále býval původní pohanský „Vyšehrad“, zvaný Psáry či později Libín. Branická skála pak bývá označována za nejstarší jádro budoucí Prahy! (Teprve v 9. století se snad hradiště posunulo na dnešní Vyšehrad.) Zakládací listina vyšehradské kapituly ves toho jména uvádí k roku 1088, ale dokument je falzem z 12. století. Přesto nikdo o existenci Braníka v 11. století dnes nepochybuje.

V obci se střídali různí majitelé. V zásadě je možné říci, že byl Braník vždy rozdělen mezi více vlastníků. Několikrát se pokusilo Braník získat Staré Město pražské – poprvé za husitských válek (udrželo zde dvorce až do roku 1547), podruhé ho získalo koupí v roce 1578. V roce 1620 byl Braník Starému Městu zabaven, ale během krátké doby ho získalo zpět a v roce 1622 se stal součástí staroměstského libeňského panství.

V roce 1849 se Braník stal samostatnou obcí a příslušel okresu vinohradskému, soud byl v Nuslích. Pošta i fara bývaly na počátku 20. století přímo v obci. Ku Praze byl Braník připojen od 1. ledna 1922. Společně s Podolím a Hodkovičkami, ke kterým patřila administrativně i Lhotka, tehdy vytvořil část města s č. XV. Dnes je katastrální území Braník součástí městské části Praha 4.

Jádro někdejší obce bylo podél dnešní Branické ulice. Na počátku 20. století už v Braníku bydlelo 13 139 obyvatel ve 209 domech a k obci patřily také samoty Křížek a Zemanka. Později v Braníku vyrostlo několik obytných souborů tvořených rodinnými domky, například Jiráskova čtvrtě a zástavba v oblasti Dobešky a Zeleného pruhu. Na branickém katastru leží i část sídliště Novodvorská, postaveného v letech 1963 – 1968.

Významný podíl na zaměstnání branických obyvatel odedávna hrála Vltava. Od roku 1366 se v Braníku například vybíralo clo z dopravy na řece. Žili tu rybáři a obchodovalo se dřívím. V Braníku se velmi dobře dařilo také zahradnictví a odtud pocházelo velké množství zeleniny spotřebované hlavním městem. Zdejší okurky se hojně vyvážely i do Německa. Bývaly zde také velké vinice.

Už od středověku byly v Braníku vápencové lomy a v 19. století zde pražská obec postavila vápenku s kruhovými pecemi. Vápenka byla asi od roku 1899 propojena železniční vlečkou s podolskou cementárnou a s branickým nádražím. Branická vápenka byla zrušena v roce 1928, ale železniční vlečka podolské cementárny sloužila až do roku 1947. Mezi průmysl bychom mohli zařadit i kdysi známé branické ležárny, postavené v letech 1908–1911. Dnes je patrně neznámějším průmyslovým objektem branický pivovar (původně *společenský pivovar pražských sládků*) postavený v letech 1898 – 1900, ale pivovarnictví má mnohem delší tradici. Svůj pivovar zde měli až do začátku 20. století i dominikáni.

Z památek připomeňme kapli sv. Kříže ze 17. století. V roce 1900 v Braníku postavili nový kostel sv. Prokopa v novorománském slohu, věž byla v důsledku nedostatku financí postavena až o čtyři roky později. V roce 1948 byl pod branickou skálou blízko Jezerky postaven zajímavý dřevěný kostel Českobratrské církve evangelické. Mezi zajímavé branické stavby patří i už zmíněný tzv. starý pivovar v někdejší dominikánské záměčce. Známým kulturním objektem je od roku 1925 Branické divadlo.

Braník má pochopitelně i velmi bohatou historii dopravy.

O osobní lodní dopravě na Vltavě jsme již několikrát

v našem seriálu psali. V Braníku vždy mívala svoje přístaviště. Existovalo zde také několik významných přivozů. V roce 1835 zřídila pražská obec přivoz do Hluboch, který byl v letech 1952 – 1974 součástí tzv. povoleného přechodu mezi linkami MHD. Přivoz se jako atraktivní spojení udržel až do konce sedmdesátých let, kdy zanikl v souvislosti s výstavbou Branického mostu. V padesátých letech se jeho poloha mírně změnila. Dodnes ho ale připomíná jméno ulice Nad Přivozem. V roce 1913 vznikl přivoz z Malé Chuchle k branickým ležárnám, který zanikl při výstavbě Branického mostu. Třetí přivoz vedl (snad od roku 1924) od branické vápenky na Zlíchov. Existoval ještě v šedesátých letech.

Hlavní branickou komunikací bývaly dnešní ulice



Branická, Jiskrova (další úsek už zanikl) a Pikovická. Moderní čtyřproudá komunikace s tramvajovou tratí uprostřed byla postavena po etapách až v letech 1950 – 59, dnešní přeložka byla uváděna do provozu v letech 1986 – 1988 při výstavbě Barrandovského mostu. Směrem do Prahy se z Braníka jezdilo přes Podolí; až do roku 1904, do proražení Vyšehradského tunelu, se muselo objíždět z Podolí přes Pankrác na Vyšehrad. Vyšehradská skála byla tedy

překážkou i pro tramvaje, ačkoliv projekt tratě do Braníka patří mezi nejstarší konkrétní záměry Elektrických podniků a vznikl už v závěru 19. století.

Významné spojení Braníka s okolím představovala od 1. března 1882 železniční trať Nusle – Modřany, postavená původně společností České obchodní dráhy a v roce 1885 převzatá Rakouskou společností místních drah. Dnes se ví jen velmi málo o tom, že i na vlečce podolské cementárny byly ředitelství ČSD v letech 1919 a 1922 podniknuty nepřilíhající úspěšné pokusy o pravidelnou osobní dopravu. V obou případech na vlečce existovala zastávka i v Braníku.

Největší tlak na zajištění veřejné dopravy vyvíjely povltavské obce, Braník nevyjímaje, na pražské Elektrické podniky. V roce 1913 schválilo ministerstvo železnic projekt částečně jednokolejné tramvajové tratě z Podolí (kam první tramvaje přijely v roce 1910) na severní hranici branického katastru před křižovatkou vlečky se silnicí u branické vápenky. Stavbu zhatila první světová válka a podařilo se ji realizovat po etapách až za řadu let. Nejříve, v roce 1922, byly tramvaje prodlouženy k podolské cementárně a teprve 15. srpna 1924 se podařilo dokončit i úsek do konečné stanice Braník a připravovalo se další prodloužení k branickému nádraží. Koleje zatím končily přibližně na úrovni dnešní ulice Vysoká cesta. Už tehdy se stala tradiční branickou tramvajovou linkou „sedmnáctka“, ke které v roce 1928 přibyla linka č. 21. Zpočátku býval úsek cementárna – Braník, vedený podél staré Podolské ulice, jednokolejný s jednou výhybnou (bez zastávky), ale už o rok později byla postavena druhá kolej. Na konečné v Braníku byla mimořádně silná frekvence, protože kromě místních obyvatel tu o víkendech vždy cestovalo velké množství výletníků. To si vynutilo některá technická řešení. Na konečné se zpočátku obracelo tzv. kuplováním, tj. přepřaháním vlečných vozů. Aby byla zajištěna bezpečnost cestujících a usměrnění jejich pohyb, byl na konečné zřízen účelný systém zábradlí. V roce 1929 byla na konečné postavena dvoukolejná smyčka, která obrácení vlaků, nastupování a vystupování zjednodušila a urychlila.

Od 18. října 1929 začaly od konečné tramvaje jezdit přes Braník do Hodkoviček alespoň autobusy Elektrických podniků linky L. Velmi se osvědčila, a proto není

divu, že se zde brzy objevila i nekmalá konkurence v podobě soukromníka Vladimíra Nedomy, který zde jezdil bez koncese (od 16. srpna 1930), a kterého vystřídal o rok později na nějaký čas jeho švagr Jan Holub. Svoji linku (legální) od roku 1929 provozoval také podnikatel František Jiroušek. Jeho autobusy jezdily od konečné tramvaje k jeho hotelu Zátíší.

Stavba prodloužení tramvajové tratě se neobešla bez problémů. Dlouho se nedařilo vykoupení některých zdejších pozemků a hledal se proto nejvýhodnější směr. Nakonec se dvoukolejná tramvajová trať přimkla k vlečce podolské cementárny a vedla tak až do poloviny padesátých let na vlastním tělese. Nový úsek byl uveden do provozu 6. ledna 1933 a končil dvoukolejnou smyčkou u branických ležáren. Teprve v roce 1959 byla trať prodloužena na dnešní smyčku u nádraží, ale zdejší dopravní uzel s autobusovým nádražím byl dán DP do provozu až 5. září 1960. Jeho význam poklesl po prodloužení tramvajové tratě do Modřan v roce 1995.

Další spojení Braníka s okolím zajistily autobusy. Z četných linek projíždějících branickým katastrem připomeňme alespoň ty, které měly základní význam pro zdejší území. Už od roku 1936 zajížděly autobusy do Jiráskovy čtvrtě (ulice Údolní) a na Lhotku (původně linka L, pozdější 121). V roce 1956 zajistila linka č. 118 spojení Jeremenkovou ulicí do Krče a v roce 1959 získala spojení v podobné relaci celá oblast Dobešky a Zeleného pruhu (linka č. 124). Sídlisté Novodvorská dostalo v roce 1966 první přímé spojení s centrem města linkou č. 144 (od r. 1969 jezdila dnešními ulicemi Ke Krčím a Vrbovou). V roce 1973 se dočkala dopravní obsluhy i zádní část Branické ulice linkou č. 192. Další dopravní možnosti se otevřely výstavbou Barrandovského mostu.

Jak již bylo naznačeno u přivozů, dnes na území Braníka slouží veřejnosti také dva mosty. Starším z nich je Branický, původně lidově zvaný Most inteligence, protože byl v první polovině padesátých let postaven v rámci fakticky nucených prací „příslušníky inteligence“. Most byl určen pro železnici a měl být dvoukolejný. Dnes je na něm jen jedna kolej a jezdí po něm jen nákladní vlaky. Osobní doprava je tudy vedena jen výjimečně při různých výlukách. Ačkoliv se zatěžkávací zkouška mostu uskutčnila už v roce 1955, pravidelná doprava na něm byla zahájena až 10. května 1964 (!) po dobudování traťového úseku do Krče. Branický most mohou používat také pěši.



Foto: Petr Malík

Druhý most je dnes pojmenován také podle své polohy, Barrandovský, ale původně nesl jméno Most Antonína Zápotockého. Stal se mimořádně důležitou a velmi zatíženou dopravní stavbou na souboru komunikací propojujících dnes všechny dálnice ústící do Prahy. Od 20. září 1983 byla otevřena jeho jižní polovina, po které se jezdilo obousměrně, od 15. srpna 1988 se dočasně jezdilo obousměrně jen po nové severní polovině. Po celou dobu částečného provozu si motoristé užili různá provizorní opatření a postupně zprovozňování dočasných i trvalých nájezdových ramp a příjezdových komunikací. Teprve 3. listopadu 1988 proběhlo oficiální zahájení úplného provozu na obou polovinách mostu a všech rampách. Dnes Barrandovský most představuje důležité spojení Braníka s oblastí Prahy 5.

–pf–, –fp–

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 4/2001: Opět ocitujeme z odpovědí jednoho z úspěšných řešitelů: „V dubnovém čísle byla uvedena trať v dnešní Chodovské ulici, někde mezi stanicemi Chodovská – Teplárna Michle – Spořilov.“

Dubnová fotografie nebyla nejlépeší, do uzávěrky přišlo na naši adresu 28 odpovědí, ale pouhá sedmička byla správná. Proto opět přišlo ke slovu losování. Na jednání redakční rady ve čtvrtek 17. května se usmálo štěstí na trio Karel Dušánek, Karel Nehonský a Zdeněk Žízala.

Všichni od nás obdrželi výpravné, druhé vydání publikace Historie městské hromadné dopravy v Praze z autorství dílny Pavla Fojtíka, Františka Proška, Stanislava Linerta a další propagační předměty naší společnosti.

Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědí a výhercům srdečně blahopřejeme!

Červnový snímek patří k těm nejstarším, které jsme během pětileté existence soutěže přinesli k rozluštění, ale pozorní čtenáři zcela jistě přijdou na to, kde byl pořízen. Na vaše odpovědi čekáme do 30. června a věříme, že si s nástrahami poradíte. Na trojici úspěšných, ale i šťastných řešitelů je připravena dvojice knih dřívějšího data vydání, Pražské metro – čtvrtá dimenze velkoměsta a Autobusy pražské městské hromadné dopravy z pera Stanislava Linerta. K tomu samozřejmě přidáme další propagační předměty.

Pokud víte nebo alespoň tušíte, kde byla historická fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis nezapomeňte označit heslem „Soutěž“. Adresa nového sídla společnosti vstupuje stále více do podvědomí všech zaměstnanců, ale raději zopakujeme: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo nechtějí utrácet za poštovné a hodlají využít bezplatné vnitropodnikové pošty, nechtějí na svou zásilku napsat: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Můžete také využít schránky v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Vstupujeme do šestého roku existence soutěže, už vám pojeđenatřicáté pokládáme otázku – poznáváte místo na fotografii?

–bda–

NAPSALI O NÁS

Dnes (21. 5. 2001)

Radnice zastavila zkoušky šetrnější nafty v autobusech

Autobusy městské hromadné dopravy by mohly méně zatěžovat životní prostředí výfukovými plyny, pokud by používaly speciálně upravenou naftu. Projekt, který by nový druh nafty zavedl do praxe, zatím ztroskotává na nedostatku peněz. Představitelé radnice začali o zkoušení zvláštní nafty hovořit začátkem letošního roku, ale tím ve skutečnosti vše skončilo. „My jsme na testy připraveni, ale žádné zkoušky nové nafty se zatím nekonalily,“ uvedla mluvčí Dopravního podniku Zuzana Knoblochová. Podle primátorova náměstka Petra Švece má rad-

nice na tyto účely připraveny čtyři miliony korun, ale další podmínkou je, aby dvacet miliony korun přispěl Státní fond životního prostředí. Fond však zatím na projekt peníze nedal a o jejich případném uvolnění bude rozhodovat zhruba za tři týdny.

Metro (21. 5. 2001)

Nové vlaky budou postupně přibývat

Nové vlaky metra, vyrobené konsorciem Siemens, Adtranz a ČKD – Dopravní systémy, by měly do roku 2004 nahradit všechny staré soupravy na trati C. Na dodávku prvních 22 souprav uzavřel Dopravní podnik

s konsorciem smlouvu. „Zatím máme v řádném provozu jen čtyři nové vlaky, počítáme však s tím, že nám výrobcce dodá zbylých 18 v průběhu příštího roku,“ uvedl generální ředitel Dopravního podniku Milan Houfek.

Právo (21. 5. 2001)

Stavební povolení v červenci

O stavební povolení potřebné k vybudování nové stanice metra v depu Hostivař hodlá zažádat společnost Inženýring dopravních staveb, která zpracovává nezbytnou dokumentaci, v červenci. Předpokládá se, že práce by se měly rozběhnout na počátku roku 2002. První cestující by novou zastávku mohli využít v roce 2003.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: **A.** Konžská žirafa; vačnatec; tábořiště; mír (slovensky). – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Český básník; antická hra v kostky; římský politik; druh staviva; předložka. – **D.** Žlab; léčivá bylina; šedesát kusů; jméno (knižně); Oroč. – **E.** Oděv; část molekuly; peruánský keř; říční ryba; část nohy. – **F.** Mužské jméno; kukačkovitý pták; základ (zastarale); šprýmař. – **G.** Souvislá masa kamene; druh držení zbraně; syfilis; pozice. – **H.** Jméno papouška; obyvatel doliny (řidčeji); filmová úloha; francovka; přádná rostlina. – **I.** Ženské jméno; francouzský hudební skladatel; popravčí; rosol; drobná střela. – **J.** Ukazovací zájmeno; nemocný (německy); žena Chaplina; schůzka; závodník formule 1. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Plocha (knižně); přítok Dunaje; velká myš; pořídít opis.

SVISLE: **1.** Chlapci; sokolský sraz. – **2.** Ohmatání; značka ampérového proudu; řeka v Asii. – **3.** Kilogramy; papoušek; hrabavý pták. – **4.** Asijský sokolík; český literát; dřív (zastarale). – **5.** Domácí hlídač; Zenonova škola; římská bohyně. – **6.** Značka india; bůh lásky; získat znalost. – **7.** Perský koberec; cenná známka; značka křemíku. – **8.** Legované železo; činit; starořímská bohyně. – **9.** Domácky Áida; motýlí zámoitek; kůra (zastarale). – **10.** Hle (nářečně); jižní plod; mandel. – **11.** Černomořské lázně; močály; citoslovce vrčení. – **12.** Mořský losos; tropické dřevo; vidiny. – **13.** Vysoká karta; nasít; starořecký bůh. – **14.** Značka milipondu; ženské jméno; druh ještěra. – **15.** Dřívější první konšel; had; SPZ Mostu. – **16.** Český malíř; vonná bylina; lépe. – **17.** Mužské jméno; půle (ná-

řečně); český literát. – **18.** Entita; hodně opilý; routa (botanicky). – **19.** Dlouhati; značka helia; odít (řidčeji). – **20.** Jinak; kanadský zpěvák.

Pomůcka: Arés, basis, brže, Ruta.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 5: Ješitnost způsobuje lidem velké trápení. (Honoré de Balzac)

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

PaedDr. Josef Šach



Slavnostní okamžiky v garáži Hostivař, zleva stojí ředitel garáže ing. Slavomír Vlk, Ondřej Franko, Karel Vorel, vedoucí řízení dopravy ing. Ervín Kozák a Jan Šípek.

Foto: Zdeněk Šebesta

Milionáři v DOZu Hostivař

V periodikách typu Spy, Blesk či jiných se běžně dočítáme o milionářích. Hostivařská garáž začátkem roku také oslavila vstup dalších našich kolegů, Ondřeje Franka, Karla Vorla a Jana Šípka do Klubu milionářů, nikoliv však finančně zainteresovaných (bohužel), ale do řad řidičů, kteří se mohou pochlubit počtem jednoho miliónu ujetých kilometrů bez nehody.

Pouze řidič profesionál ocení tento výčet, znamenající nekonečné hodiny za volantem, nervové vypětí, starost o techniku a v neposledním případě i pochození od rodiny, od svých nejbližších. A právě to je důvod, proč i nadále ignoruje DOZ Hostivař kritické po-

znamky o jistém přežitku z minulé doby, kdy tyto „oslavny“ byly zprofanovány. Ale z minulosti se žít nedá, a proto jsme v březnu letošního roku trpělivě čekali, až se naši tři noví milionáři sejdou ve chvíli volná, abychom jim vyjádřili díky za jejich kilometry ujeté na linkách městské hromadné dopravy, a ocenili pořádný kus práce představující již výše citované odráží a napjaté nervy.

Proto ještě jednou mnoho dalších najetých kilometrů, životní jiskru, rodinnou pohodu a sluníčkem ozářenou silnici!

Kolegové z DOZu Hostivař

ZPĚTNÁ VAZBA VLASTNÍMA OČIMA

Je obecně známo, že každá akce vyvolá reakci. Dvojnásobnou platnost má předchozí věta v médiích. Zkuste zavzpomínat jen několik dní zpátky a sami pro sebe si přiznejte, kdy vás televize, rádio nebo noviny ovlivnily natolik, že jste si udělali úsudek podle toho co jste viděli, slyšeli nebo četli a ne podle vlastního prožití reality. Přitom skutečnost může být zcela odlišná.

Mediální realita přitom ovlivnila vaše další chování, přijali jste za své zprostředkovaný názor, který může být velice silně ovlivněn osobním prožitkem sděluji.

Tuto úlohu však nemají jen média, ale i silní jedinci v našem okolí, tedy i na pracovišti. Pokud začnou něco prosazovat, zejména velmi hlasitě, spíše dosáhnou úspěchu než ti, kdo vymyslí geniální myšlenku a sedí s ní potichu v koutě. Těžko si získají na svou stranu příznivce, a tím i spojence pro šíření svých myšlenek. Byť velmi dobrých.

Co mě přivedlo přemýšlet o mediální realitě a vlivu silných osobností? Sám žít v našem podniku. Jsou to právě dva měsíce, kdy naši volitelé zvolili zástupce všech zaměstnanců do dozorčí rady. Čtyři roky budou

zastupovat naše zájmy ve významném statutárním orgánu, poté před nás opět předstoupí a budou žádat o prodloužení mandátu. Podle čeho se však budou volitelé rozhodovat, zda navržený kandidát je ten pravý? Lidé z blízkého okolí asi vědí, co dotyčný dělal, ale co ostatní?

Možná se jen špatně koukám okolo sebe, ale zatím jsem si nikdy nevšiml pozvánky na setkání s našimi zástupci v dozorčí radě, kteří by informovali o tom, co se právě projednává, co je nového, jaká jsou stanoviska našich zástupců a mnohým dalším. Chybí zpětná vazba, aní v podnikovém tisku se podobné informace neobjevují, i tak vzniká prostor pro různé fámy a neověřené informace. Realita je tak zbytečně zkreslená.

Stejný pocit mám i z chování odborové organizace, minimálně na ředitelství společnosti. Jak známo, odbory zastupují při kolektivním vyjednávání všechny zaměstnance bez rozdílu. Je jedno, zda jste vstoupili do odborů

či nikoliv. Proto by měly také zaměstnance informovat o svých záměrech a cílech, ale také o výsledcích jednání. Myslím, že si všimám docela dost dění okolo sebe, ale nikdy nikde jsem letáček zvoucí na veřejnou odborovou schůzi nenašel.

Elektronickou poštou jen jednou za čas přijde nabídka k návštěvě divadla, cvičení pro ženy nebo zájezdu na hory či do Polska. Ale o tom, co se děje na ředitelství při kolektivním vyjednávání nebo při dalších významných věcech ani slovo. Je to škoda.

Oficiální informace nejsou, a tak opět vzniká prostor pro domněnky a zprávy typu „jedna paní povídala“.

Je možné, že patřím k těm zanedbatelně menšině, která tyto informace postrádá a všichni ostatní zaměstnanci je mají nebo je nepotřebují.

Co vy na to?
Příjemný začátek léta a času dovolených! —bda—

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Vážení kolegové, tentokrát má kronika dvě části. V první splácíme dluh a gratulujeme oslaveným z února, března a dubna. Ta druhá je klasická, tam najdete červnové jubilanty. Tímto vydáním kroniky končí období nevyjasněné podoby a od příštího čísla by mělo být všechno v pořádku, tak jak jste si zvykli v letech 1996 až 2000.

V únoru 2001 oslavil 72. narozeniny: Ladislav Poláček – M, technický úsek (22).

V dubnu 2001 oslavil 68. narozeniny: Karel Bláha – A, garáž Řepy (31).

V dubnu 2001 oslavil 65. narozeniny: Ervín Kozák – A, garáž Hostivař (10).

V únoru, březnu a dubnu 2001 oslavili 60. narozeniny: Miroslav Burian – M, ekonomický úsek (38), Pavel Caihthamel – M, sl. ochran. systému (28), Karel Dryák – ED, provozovna měnirny (42), Stanislav Fresl – M, sl. technolog. zař. (11), Václav Holý – ED, odbor technický (42), Stanislav Hušák – ED, prov.Vokovice (35), František Chroust – M, dopravní úsek (27), Jiří Janda – R, odbor výpočetní techniky (26), Jiří Kaufman – ED, prov. vrchní stavba (34), Ladislav Kovařík – R, odbor investic (37), Rudolf Kopecký – A, garáž Dejvice (37), Vladimír Korec – ED, provozovna Motol (18), Miroslav Kozák – A, garáž Klíčův (30), Otakar Krejčík – A, garáž Dejvice (35), Miroslav Krížek – A, garáž Hostivař (40), Václav Maroušek – ED, prov.Vokovice (32), Oldřich Milec – M, služba staveb a traf. (15), Karel Neuman – M, služba staveb a traf. (25), Eduard Nový – A, garáž Klíčův (32), Miloslav Petrák – ED, prov. Žižkov (42), Jaroslav Pivoňka – A, garáž Hostivař (35), Helena Pohanková – ED, prov. Motol (26), Jiří Rittich – A, garáž Klíčův (17), Stanislav Ryvola – M, dopravní úsek (27),

Jiří Sedlák – ED, provozovna Střešovice (36), Oldřich Stehno – ED, prov. vrchní stavba (21), Jaroslav Šafář – ED, prov. Pankrác (11), Milan Šála – A, garáž Dejvice (26), Václav Štěrba – M, sl. elektrotechnická (27), Pavel Štoncner – M, sl.ochran.systému (37), Petr Tatar – M, služba elektrotechnická (27), Milan Tichý – M, technický úsek (15), Josef Vladyka – A, garáž Hostivař (33), Jiří Vlček – A, garáž Hostivař (25), František Voigt – ED, prov.trakční vedení (32), Pavel Vojáček – A, garáž Kačerov (22), Danuše Vojáčková – ED, prov.opr.tram. (31), Bedřich Vosecký – A, garáž Klíčův (15).

V únoru, březnu a dubnu 2001 oslavili 50. narozeniny: Ivan Brchaň – M, sl. elektrotechnická (31), Hana Brzická – A, správa podniku (23), Štěfan Bučko – A, garáž Hostivař (19), Zdeňka Burianová – A, správa podniku (15), Jaroslav Doubek – A, garáž Řepy (20), Václav Dvořák – ED, prov.vrchní stavba (23), Zdeněk Dvořák – ED, odd. údržba a sl. (27), Vladimír Feryna – ED, prov.opr.tram.(31), Pavel Fulín – ED, prov.opr.tramavají (31), Karel Groh – ED, prov.Strašnice (16), František Haizler – ED, odb.dopr. a JŘ (15), Jaroslav Hamr – M, technický úsek (27), Vladimír Havliš – A, garáž Kačerov (26), Martin Hlouň – ED, odb. prov. disp.(13), Jarmila Horná – ED, prov. Strašnice (23), Josef Hromádka – R, odb. výp.techniky (23), Tomáš Ivanovič – M, dopravní úsek (27), Jiří Jaroš – M, služba ochran. systému (17), Zdeněk Ježek – ED, prov. Kobylisy (31), Marie Jílková – R, archiv (17), Zdeněk Jun – M, technický úsek (25), Petr Kafka – ED, odbor výrobní (28), Otakar Kašpárek – M, technický úsek (27), Miroslava Kloudová – A, garáž Hostivař (18), Jiří Kolář – A, správa podniku (30),

Pavel Komárek – A, garáž Dejvice (10), Jiří Kopf – ED, provozovna Strašnice (27), Jaromír Krhovský – A, garáž Kačerov (20), Jaroslav Kríž – M, technický úsek (27), Zdeněk Lehovec – A, garáž Klíčův (26), Jan Lorko – M, sl. elektrotechnická (27), Vladislav Mašta – ED, odd.údržba a sl.(12), Ludmila Mašová – ED, odbor výrobní (16), František Měchura – M, dopravní úsek (27), Jan Nejedlý – A, garáž Kačerov (31), Vladimír Němec – A, garáž Klíčův (15), Pavel Ouda – R, odb. dopr. dozoru (25), Jan Papež – ED, prov.opravna tramavají (31), Jiří Petrášek – A, garáž Klíčův (26), Petr Podhorný – M, sl. elektrotech. (23), Jaroslava Poláčková – A, správa podniku (17), Vladimír Procházka – M, sl.sděl. a zab.(22), Rudolf Roubíček – A, DOZ Hostivař (31), Antonín Richter – M, služba staveb a traf. (30), Eva Sedláková – M, technický úsek (23), Ludmila Schickerová – A, garáž Řepy (14), Jiří Smejkal – A, garáž Kačerov (34), Lasta Stankovská – ED, prov.Strašnice (24), Ludvík Štvětlík – M, sl.technolog. zař. (20), František Štembera – A, garáž Klíčův (27), Jiří Tuček – M, služba ochran. systému (23), Petr Václavík – A, garáž Řepy (32), Božena Vaněčková – R, odb. odbytu (10), Jiří Vich – M, služba technolog. zařízení (18), Milan Vitek – M, technický úsek (15), Jarmila Vokálová – A, garáž Kačerov (10), Josef Vrubele – A, garáž Klíčův (31).

V červnu 2001 oslavil 72. narozeniny: Václav Slánský – R, odbor nem. majetku (30).

V červnu 2001 oslavil 65 narozeniny: Jindřich Fišer – A, garáž Hostivař (43).

V červnu 2001 oslavil 60. narozeniny: Jiří Aštl – ED, odbor provozní dispečink (13), Bohumil Blažek – ED, prov. opr.tram.(43), Jan Hrubý – ED, provozovna Kobylisy (32), Jiří Hulín – M, služba ochran. systému (11), Jaroslav Hurych – ED, prov. Vokovice (32), Milan Kučera – ED, prov. opr. tramavají (32),

Jan Rathouský – A, garáž Vršovice (42), Oldřich Sakh – M, sl. ochran. systému (43), Václav Suchý – ED, prov. Strašnice (43), Petr Voleský – A, garáž Klíčův (19), Josef Vondrák – M, technický úsek (27), Ladislav Zelenka – ED, prov. Pankrác (42), Jiřina Zemanová – ED, odb. obch. zás.(30).

V červnu 2001 oslavil 50. narozeniny:

Vladimír Čech – M, sl. technolog. zař.(21), Jan Dvořák – M, dopravní úsek (23), Josef Hakl – ED, odd. údržba a služby (31), Bedřich Horák – M, sl. technolog. zařízení (50), František Jiřík – ED, prov. měnirny (31), Stanislav Klika – M, dopravní úsek (10), Zdeněk Kubišta – A, správa podniku (35), Pavel Macků – M, služba ochran. systému (23), Blanka Marková – A, garáž Hostivař (11), Alena Nápravníková – ED, odb.ek.info.(31), Karel Novák – A, garáž Hostivař (23), Jiří Růžička – M, služba elektrotechnická (28), Zdeněk Šandera – ED, prov. opr.tram.(32), Josef Šlajs – A, garáž Klíčův (11), Jan Tatar – ED, odbor doprava a JŘ (26), Luděk Vach – A, garáž Hostivař (22), Helena Vašáková – A, garáž Dejvice (21), Stanislav Větrovský – ED, prov.měnirny (31), Karel Wild – M, sl. ochran. systému (20).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejné jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být uvedeni srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jaroslav Belada – M, sl. ochran. syst. (21), Miroslav Cafourek – A, garáž Klíčův (10), Zbyněk Dobrohuška – ED, odbor výrobní (44), Jiří Dvořák – A, garáž Klíčův (10), Danuše Hacklová – A, garáž Hostivař (19), Milena Javůrková – M, sl. sděl. a zab.(16), Eva Ševčíková – M, ekonomický úsek (11). Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.