

DP

kontakt

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

září 2002 • ročník 7 • číslo 9 • zdarma

Prahu postihla ničivá povodeň, Dopravní podnik nezůstal ušetřen

Několik dní uprostřed srpna změnilo náš život. Někomu se změnil od základu, jinému nastaly „jen“ nepříjemnosti při cestách do práce. Obyvatel Prahy, kterých se ničivá povodeň nedotkla, je zřejmě minimum.

Dopravní podnik se uprostřed léta, kdy je zpravidla jeho tep klidnější než v „plné sezoně“, dostal do vyhrčené situace. Během několika hodin neplatilo dlouho zažité. V centru města přestalo jezdit metro, množství tramvajových tratí bylo vyřazeno z provozu a některé autobusové linky musely být zrušeny, neboť vozidla neměla kudy jet do svých cílových stanic. Městskou hromadnou dopravou se začalo jezdit zadarmo.

V tu chvíli se vydali do ulic všichni dispečeři, aby pomohli při organizaci dopravy zejména v uzlových bodech. Změny jindy stabilního linkového vedení probíhaly doslova z minuty na minutu. Zajistit dopravu do všech městských částí to byl prvotní úkol naší společnosti několik hodin po záplavách. Do Radotína a Chuchle se jezdilo přes Slivenec, do Zbraslavi z Kačerova.

Byly minuty, kdy ani ortodoxní znalci městské hromadné dopravy nevěděli, kam která linka jede. Ještě ráno jste potkali tramvaj na jednom místě, ale večer už jezdila jinde. Této situaci bylo nutné přizpůsobit i systém informování cestujících. Narychlo se tiskly letáky, které se věšely, kam bylo možné, abychom naše klienty seznámili se současnou situací.

Voda ve Vltavě ještě klesala a už se začalo s postupnou stabilizací stavu. Byly zavedeny náhradní tramvajové nebo autobusové linky za metro, změny linek už nebyly na denním pořádku.

Pražané si pomalu začali zvykat na složitější cestování v době, kdy se nemohou spolehnout na dříve tak samozřejmou podzemní dráhu. Poštovní schránky se začaly plnit rozhořčenými, ve většině však děkovnými dopisy, za to jak celou situaci zvládáme.

Vyhráno však není, obnova metra nebude jednoduchá a pochopení mezi našimi zákazníky bude naopak pomalu klesat, vždyť si vzpomeňte, jak dlouho jsme v hlavách nosili situaci na Moravě před pěti lety.

—bda—



Foto: Dopravní podnik

Vážení kolegové,

máme za sebou více než čtyři týdny po ničivé povodni, která výrazně poznamenala Prahu a náš podnik. Od 12. srpna odvedlo mnoho z vás velký kus dobré práce, která je ve většině případů našimi zákazníky kladně hodnocena. Proto mi dovoluňte, abych vám co nejuprávněji poděkoval jménem svým, představenstva i vedení společnosti.

Ani příští týdny pro nás nebudou jednoduché, ale po zkušenostech z uplynulých dní jsem přesvědčen, že všechny úkoly postupně zvládneme s vysokou profesionalitou a ke spokojenosti našich zákazníků!

V Praze 6. září 2002

Ing. Milan Houfek

předseda představenstva a generální ředitel



Jak jsme hospodařili v prvním pololetí roku 2002

3



Linka č. 25

4



Ničivé záplavy

I až XXIV

Z obsahu

Trocha historie nikoho nezabije...



Podle „Pracovního služebního řádu pro zřízence a dělníky zaměstnané v nádražích, na tratích, dílnách, elektrických stanicích a při stavbách Elektrických podniků královského hlavního města Prahy“ ze dne 7. května 1900 se přijímali „za učně hoši po rozumu ustanovení živnostenského řádu“. Nebyla to ale učňovská výchova podle dnešních našich měřítek. Podle písemné nebo ústní smlouvy se majitel živnosti zavázal, že vyučí nebo dá svým zástupcem vyučit učně své živnosti. Chlapci tedy chodili do učení na určité řemeslo, jak to bylo dříve běžné. V době svého učení byl „učně povinen učebnímu pánu poslušností, věrností a mlčenlivostí, pilností a slušným chováním a musí se po jeho návodu zaměstnávat v živnosti“. V „Pracovním řádu pro dělníky, zaměstnané v dílnách a remisách Elektrických podniků královského hlavního města Prahy“ ze dne 19. října 1903 se však již píše: „...do práce přijímají se toliko dospělí dělníci mezi dokončeným 23. a nepřekročeným 34. rokem svého stáří. Učedníků v dílnách ani remisách není.“ Totéž platilo i pro dělníky vrchní stavby a vrchního vedení.

Po válce bylo jasné, že rozvoj městské hromadné dopravy nemůže spočívat pouze ve výměně dopravních prostředků za nové, modernější, technicky dokonalejší, ale je závislý i na tom, kdo bude tyto prostředky opravovat a udržovat. Již od roku 1949 si Dopravní podnik hl. m. Prahy začal připravovat pro mnoho specifických dílenských profesí své vlastní pracovníky.

Úmysl důsledně se starat o vlastní pracovní dorost vyústil v založení Učňovského střediska Dopravního podniku hl. m. Prahy. Pro jeho činnost byly zřízeny dílny v areálu vozoven Motol a Hloubětín, teoretickou výuku zajišťovaly čtyři školy. Vše bylo připraveno, a tak 1. září 1952 nastoupilo 38 žáků do dvou učebních oborů – elektromechanik a zámečnický.

Tak jak se rozvíjel Dopravní podnik, tak rostly i nároky kladené na přípravu příštích pracovníků městské dopravy. 1. září 1962 byla slavnostně otevřena nová škola v areálu vozovny Motol, přibýly nové dílny a z Učňovského střediska bylo zřízeno Odborné učiliště Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Počet žáků stoupal až na 800 žáků v jednom ročníku, rostl i výběr oborů, které se vyučovaly, přibýly studijní obory s maturitou, večerní studium, nástavbové studium.

Odborné učiliště Dopravního podniku hl. m. Prahy se stalo hlavní částí Výchovně vzdělávacího zařízení DP (VVZ), které, jak už sám název napovídá, bylo jedním ze závodů Dopravního podniku hl. m. Prahy. VVZ zajišťovalo pro Dopravní podnik hl. m. Prahy všechny úkoly související s výukou nových pracovníků a zvyšováním kvalifikace pracovníků stávajících. Součástí byla svářčeská škola, psychotechnická laboratoř, kterou prošlo tisíce řidičů, autoškola pro řidiče autobusů i tramvají. VVZ zajišťovalo dále proškolení pracovníků DP, rekvalifikační kurzy.

1. září 1980 se z Odborného učiliště Dopravních podniků stalo Střední odborné učiliště, nezbytností se staly i nové prostory pro výuku, přibyla nová škola v Praze 2, Moravské ulici, kde se po rozsáhlé rekonstrukci začalo v roce 1981 učit. Stejně tak přibyla nová pracoviště pro výuku odborného výcviku – pro autoobory Košíře a Valentinka, pro elektroobory provozovna na Třebešíně, pro elementární odborný výcvik I. ročníků byl zrekonstruován objekt na Rohanském ostrově, jehož součástí je i několik učeben teoretické výuky pro žáky dvouletých učebních oborů.

1. září 1992 byla ustavena Střední průmyslová škola dopravní a rozšířil se i název celé školy – SPŠ, SOU a U Dopravního podniku hl. m. Prahy. Založení SPŠ dopravní bylo logickým vyústěním snahy vedení školy o realizaci co nejširší možnosti vzdělávání k zajištění kvalifikovaných pracovníků.

Ve školním roce 1991/92 byla zahájena výuka ve 2 třídách denního studia oboru elektronické počítačové systémy a v jedné třídě pomaturitního oboru výpočetní technika. Zájem o studium vedl postupně k nárůstu žáků i oborů až k dnešnímu stavu: 15 tříd, studijní obory elektronické počítačové systémy, elek-

trotechnika, provoz a ekonomika dopravy – limitní stav žáků 395.

Na základě ustanovení novely školského zákona o právních vztazích středních škol byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost povinen zajistit plnou právní subjektivitu svému školnímu zařízení. K 1. lednu 1998 byla proto založena nová „dceřiná“ akciová společnost pod názvem: Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, akciová společnost. Základním předmětem její činnosti je výuka, výchova a vzdělávání v denním i dálkovém studiu. Odborná výchova žáků zahrnuje především obory autoopravárenství a obory elektro.

Doplňujícími aktivitami je pořádání rekvalifikačních kurzů, seminářů, školení pro management Dopravního podniku hl. m. Prahy, periodické přezkušování v oborech sváření, požární ochrany a bezpečnosti práce.

V současné době máme ve všech třech školách 1700 žáků, kteří studují ve 3 oborech (provoz a ekonomika dopravy, elektrotechnika a elektronické počítačové systémy) na SPŠ, v SOU se připravují ve 2 studijních oborech (ukončeno maturitou) - mechanik elektronik a mechanik silnoproudých zařízení; v tříletých učebních oborech se připravují žáci oborů automechanik, autoelektrikář, klempíř, zámečnický, elektrikář pro silnoproud, mechanik elektronických zařízení, malíř, lakýrník, instalatér a aranžérka.

Na tříleté učební obory navazuje i nástavbové studium, a to denní i dálkové. Po dvou respektive třech letech dalšího studia je možné získat úplné středoškolské vzdělání ve 3 oborech – dopravní provoz, provozní elektrotechnika a propagace.

V učilišti se také připravují žáci s nižšími studijními předpoklady v oborech technické služby v autoservisu a malířské a natěračské práce.

Za dobu 50leté existence sepětí Dopravního podniku hl. m. Prahy a školy prošly jejími lavicemi tisíce žáků, kteří našli pracovní uplatnění snad ve všech provozech Dopravního podniku hl. m. Prahy. V o. z. Autobusy najdeme především automechaniky, klempíře, zámečnický, v dalších odštěpných závodech zejména elektrikáře a mechaniky elektroniky, absolventy SPŠ pak v různých provozních funkcích. Řada našich žáků se po získané praxi a zvýšení své kvalifikace vrátila do školy a působila a působí v různých pracovních funkcích – jako mistři odborného výcviku, učitelé.

Pochopitelně, že ne všichni absolventi zůstali Dopravnímu podniku věrni. Mnozí v průběhu dalších let dále studovali, vystudovali i vysoké školy, změnil profesi a své místo v životě našli jinde, zdaleka ne všichni zůstali v Praze. Po roce 1989 se z mnohých jistě stali i úspěšní podnikatelé.

Jedno však mají společné, a to začátek své profesní cesty. Ve škole, ať už měla název Učňovské středisko, Odborné učiliště, či Střední odborné učiliště nebo Střední průmyslová škola dopravní, vždy to byla tatáž škola, která byla, je – a doufáme, že i v budoucnu bude – úzce spjata s Dopravním podnikem hl. m. Prahy.

Text a foto: SOU



Jak jsme hospodařili v prvním pololetí roku 2002

V prvním pololetí jsme se nevěnovali jen hospodaření roku 2002, ale také ukončení hospodaření roku 2001. Dne 15. března 2002 byl vedení společnosti předán audit účetní závěrky roku 2001 s tím, že účetní závěrka Dopravního podniku věrně zobrazuje majetek, závazky, vlastní jmění a výsledek hospodaření a je v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky. Konečné schválení hospodaření roku 2001 Valnou hromadou Dopravního podniku proběhlo 14. května 2002.

řešena ve druhém pololetí změnou účelovosti dotace na pořízení dlouhodobého majetku do dotace na úhradu nákladů na vykrytí propadu v nákladové položce odpisů ve výši 421 milionu Kč.

Finanční situace byla v 1. pololetí velmi dobrá. Obchodováním s dočasně volnými finančními prostředky byl vylepšen hospodářský výsledek za 1. pololetí. Negativním jevem byly naopak kurzové ztráty v důsledku sílící koruny. Vzhledem k dobré finanční situaci nebylo nutno v průběhu celého sledovaného období čerpat

rozpočtu ve výši 550 milionů Kč. V dubnu 2002 snížilo Ministerstvo dopravy a spojů ČR státní dotaci o 55 milionů Kč, tj. v současné době je přidělena státní dotace ve výši 495 milionů Kč, která byla čerpána za 1. pololetí v částce 149,5 milionu Kč, tj. z 30 %.

Na nákup 11 kusů nízkopodlažních autobusů solo byla přidělena dotace ze státního rozpočtu ve výši 22 milionů Kč, která doposud nebyla čerpána.

Dotace HMP

Na rok 2002 byla z rozpočtu hl. m. Prahy pro Dopravní podnik přidělena investiční dotace na pořízení dlouhodobého majetku v celkové výši 4,14 miliardy Kč, z toho:

	plán roku 2002 (mil. Kč)	skutečnost k 30. 6. 2002 (mil. Kč)	%
dotace HMP	1 200,0	271,0	22,3
II. emise obligací	723,7	11,7	1,6
III. emise obligací	1 400,0	932,0	66,5
půjčka EIB	800,0	799,5	99,9
celkem	4 123,7	2 014,2	48,6

Na nákup 20 nových vlaků metra M1 (nový kontrakt) byla pořízena **půjčka od dalšího bankovního domu** – předpoklad čerpání v roce 2002 ve výši 1,24 miliardy Kč – čerpáno k 30. červnu 2002 celkem 848,3 milionu Kč.

Nadačním fondem Naděje třetího tisíciletí byl Dopravnímu podniku poskytnut nadační příspěvek ve výši 1 milionu Kč na realizaci výtahu pro imobilní osoby ve stanici metra Skalka. Tento příspěvek byl vyčerpán ve 2. čtvrtletí 2002.

Vlastní zdroje Dopravního podniku

Plán tvorby odpisů za 1. pololetí 2002 byl zpracován ve výši 950,9 milionu Kč. Skutečná tvorba odpisů za 1. pololetí činí 1,01 miliardy Kč. Plnění tvorby odpisů za 1. pololetí 2002 106 %. Čerpání vlastních zdrojů na investiční výstavbu za 1. pololetí činí 793,9 milionu Kč.

V době předání článku proběhl v Praze rozsáhlé záplavy. Rozsah škod na zařízeních a stavbách naší společnosti ještě není znám, ale předpoklad škod je velmi vysoký. Majetek naší společnosti je proti těmto škodám pojištěn. Znovuobnovení provozu MHD v Praze bude znamenat vysoké úsilí všech pracovníků naší společnosti a také dodavatelských firem. Můžeme předpokládat výrazné snížení přepravních tržeb, které jsou významnou položkou v hospodaření naší společnosti. Z tohoto důvodu bude nutno přijmout úsporná opatření. Nejenom nás, ale i ostatní postižené oblasti čeká jedno z nejhorších období.

**Ing. Václav Pomazal, CSc.,
obchodně-ekonomický ředitel**



Foto: Pavla Holubová

Rok 2002

Dopravnímu podniku byla podle uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti hromadnou dopravou osob schválena dotace na úhradu nákladů z rozpočtu hl. m. Prahy ve výši 7,15 miliardy Kč – podle usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 38/02 dne 31. ledna 2002. Tato výše dotace nepokrývá nárůst odpisů. Dále na příměstské linky vedené na území hl. m. Prahy (součást výše uvedené smlouvy) pro o. z. Autobusy byla poskytnuta dotace ze strany organizace ROPID ve výši 38,7 milionu Kč. Na linky na vnější pásmo – PID byla poskytnuta pro o. z. Autobusy dotace v celoroční výši 8 milionů Kč.

Pro 1. pololetí 2002 bylo plánem rozepsáno z dotace na úhradu nákladů do výsledku hospodaření 3,37 miliardy Kč.

Za 1. pololetí 2002 je vykázáno překročení výsledku hospodaření (rozdíl skutečnosti oproti plánu) ve výši 38,39 milionů Kč. Největším problémem zůstala nepokrytá část nákladové položky odpisy. Situace bude

kontokorentní úvěr.

Úkoly Dopravního podniku zajišťovalo 12 887 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav (z toho řidičů MHD 3 978). Na mzdách těchto zaměstnanců bylo vyplaceno 1,37 miliardy Kč.

Dopravní výkony ve vztahu k plnění smlouvy s hl. m. Prahou jsou splněny ve vozových km na 100,48 %, v místových km na 100,07 %. Důvodem vyššího plnění je jednak překročení objemu dopravních výkonů v tramvajové dopravě, jednak prodloužení tras autobusových linek při výluce vysočanské estakády a ostatních objížďkách.

Celkem bylo za 1. pololetí 2002 přepraveno 580 226 074 osob, z toho ve vnějších pásmech 10 179 350 osob.

Investiční výstavba

Státní rozpočet

Na stavbu IV. provozního úseku tratě C, jeho 1. etapu, byla na rok 2002 přidělena dotace ze státního

Se zářijovým DP-KONTAKTEM se setkáváte výjimečně později, než jste zvyklí. Důvod je jednoduchý. Povodně a následná složitá situace v našem podniku, kde mnozí na několik dní změnili svou profesi a pomáhali, kde bylo potřeba. Také dát dohromady zejména všechny fotografie nebylo vůbec jednoduché a stálo to nemalé úsilí. Jen redakční rada, která se schází pravidelně jednou měsíčně se tentokrát sešla dvakrát a dvakrát byla odložena. Snažili jsme se náplň připravit tak, aby věrně zobrazovala dění v Praze

a zejména v městské hromadné dopravě. Na tomto místě patří poděkování všem, kteří se i malým dílem podíleli na vzniku přílohy, kde se vám snažíme na devadesátí fotografiích přiblížit situaci, kterou jsme prošli.

Mimořádná situace se dotkla významným způsobem i naší společnosti a na mnoha místech bylo slyšet

Mimořádně později!

různé názory na dění v podniku. DP-KONTAKT je otevřen vám všem zaměstnancům Dopravního podniku k uveřejnění vlastního názoru i prožitku ze srpnových dní.

Příští říjnové číslo by mělo být vydáno s malým zpožděním ve středu 9. října.

Vaše redakce

Představenstvo projednalo

Větší část července znamenala i z pohledu vrcholného orgánu naší společnosti „prázdninové“ období, ale to se změnilo v polovině srpna. Členové představenstva se v souvislosti s povodněmi sešli již čtyřikrát a dohodli se, že se budou operativně scházet minimálně jednou za 10 pracovních dní.

Zcela logicky byly na programu jednání prozatím jen body související s povodněmi a povodňovými

opatřeními. Představenstvo bylo pravidelně informováno o změnách v provozu MHD, plnění protipovodňových opatření a o průběhu odstraňování škod v metru. Významným rozhodnutím představenstva bylo prodloužení doby platnosti jízdenek pro jednotlivou jízdu od pondělí 26. srpna. Jízdenky nepřestupní (v hodnotě 8 Kč a 4 Kč) - prodloužení z 15 na 30 minut a jízdenky přestupní 2 pásmové (v hodnotě

12 Kč a 6 Kč) – prodloužení z 60 na 90 minut. Představenstvo projednalo dodavatelský systém pro odstraňování následků škod v metru a schválilo, aby zajištění dodavatelského systému probíhalo přímo prostřednictvím společnosti IDS, a.s. Členové představenstva byli dále informováni o finanční situaci společnosti, o průběhu jednání s pojišťovnou v otázce plnění pojistné smlouvy a o nabídce společnosti Pražská energetika, a. s. na dodávku elektrické energie na rok 2003.

-red-

Když jsem se s vámi před prázdninami loučil, netušil jsem, co všechno naše hlavní město a tramvajovou dopravu v něm potká. Ale oba „černé týdny“, tedy den v závěru června a i ten v půli srpna jsou našťastí za námi (píšeme o nich na jiném místě tohoto DP-KONTAKTu) a my se s poděkováním všem, kdo se podíleli na odstraňování napáchaných škod, můžeme věnovat našemu seriálu.

Rozloučili jsme se linkou č. 24. Co nás ještě čeká? Dnes linka č. 25, v říjnu 26, v listopadu 13 a 15 se zmínkou o dalších linkách, které už nejsou v provozu a v prosinci celý seriál uzavřeme jakýmsi „zhodnocením“, jehož obsah bude závislý hlavně na vašich reakcích. Tak. A můžeme vyjet.

Trocha historie

Stejně jako linka č. 24 měla svoji historickou předchůdkyni, měla ji i „pěťadvacítka“. My už víme, že linka č. 5 jezdila od 21. května 1919 do 23. července 1923 od Kolbenovy továrny na Klárov; z Českomoravské jí v tom pomáhala právě linka č. 25 – proto i mezera v číslování (nejvyšší číslo bylo v té době 14). Při velké změně byla v roce 1923 zrušena, vyjela v roce 1932 při Vsesokolském sletu, v roce 1955 při Celostátní spartakiádě a definitivně 31. srpna 1959, i když jen do přepravních špiček a v krátké trase z Nového Hlobětína na Palmovku. „Pěťadvacítka“ zde však sloužila zjevně dobře, protože tuto trasu opustila až v roce 1972; předtím byla ovšem dvakrát prodloužena – nejprve v roce 1967 k Městskému muzeu (Florenc), Dopravnímu podniku (Vltavská), na náměstí Václava Kopeckého (Strossmayerovo náměstí), Špejchar (Hradčanská), ke střešovické vozovně a na Královku, později ze Špejcharu na náměstí Říjnové revoluce (Vítězné náměstí) a Červený Vrch, ze kterého začala po krátké době jezdit až do Divoké Šárky. S prázdninovým provozem je v roce 1972, tedy necelý půlrok po poslední změně, z Balabanky vedena na Harfu, kde končí. 2. ledna 1975 je zkrácena na Červený Vrch, o rok a půl později na opačném konci naopak prodloužena až do Hlobětína, kterému dnes říkáme Starý. Tím ale její nerozhodnost ve výběru konečných zastávek zdaleka nekončí. 13. srpna 1978 začne jezdit znovu až do Divoké Šárky, teď již celodenně. Neuplyne půlrok a zkouší, jak se končí na Černém Mostě (Lehovec). Pak ji omrzí střídání konce a pro změnu se vydá mezi Palmovkou a Strossmayerovým náměstím kolem dnešní Pražské tržnice. Zde se konečně chytí, ovšem od 3. listopadu 1984 už nechce dýchat špatný vzduch u vysočanských továren a Černý Most vymění za zelené Ďáblice, kam dojede z Dělnické přes Trojskou. Přesně po roce si vzpomene na dobu,

25

si také pověděli, bylo dáno snahou dát nejvo přiblížení tramvajové tratě k periferiím Velké Prahy. A tak „podbabská“ smyčka je jinde. Ale kde vlastně? Situaci komplikuje i to, že se jedná o dvojkolejnou smyčku, kde se vlaky obracují proti sobě. A tím je dáno, že linka č. 20 je ukončena (či má svůj počátek) v Bubenečské, zatímco „pěťadvacítka“ v Dejvických. Nu a tento stav se dá vysvětlit jedine tím, že hranice, oddělující bubeněcký katastr od dejvického, vede podélně přesně středem obrotiště. Na konečné si nemůžeme nevsimnout dominanty celého prostoru – hotelu Holiday Inn. Dříve se jmenoval International a v druhé polovině padesátých let, kdy byl dokončen, představoval to nejluxusnější, co bylo v Praze k dispozici. Celá stavba je malou kopií budovy Lomonosovovy univerzity na Leninských horách v Moskvě a jako každá napodobenina je trapná. Ale to je věc osobního názoru – nemusíte se mnou souhlasit. Střední věžová část má 14 podlaží, kde je kromě hotelových pokojů i vyhlídková terasa, zimní zahrada a podobně. V bočních křídlech jsou kromě pokojů i jídelny, kavárna, klubovny a společenský sál. Budova je bohatě vyzdobena v duchu socialistického realismu. Celý hotel pak tvoří kontrast účelné zástavbě obytných domů z období první republiky. Než konečnou opustíme, řekněme si něco o názvu Podbaba. Vznikl jednoduše – jedná se o čtvrt pod Babou a Baba byl kopec s viničným liselem z druhé poloviny 17. století. A když jsme u Baby, stojí za zmínku i vilový okrsek stejného názvu, který tvoří výstavní rodinné domy stavěné v letech 1932 – 1940 takovými kapacitami, jakými byli v tomto oboru například Gočár, Janák, Starý, Koula, Machoň, Kavalír a další. Celkem zde podle regulačního plánu P. Janáka vzniklo 40 funkcionalistických vil. Nu a pro úplnost dodávám, že Lotyšsko je jednou ze tří



Foto: Pavla Holubová

projeli, podíváme se, jak si vedla v minulém roce v nehodách. No, hned na začátek musím říct, že to není žádná velká sláva. Při 904 500,5 vlakokm, které najela, se zúčastnila 56 dopravních nehod, což ji řadí na 13. místo (předloni byla 10). Na lince, která se zcela vyhýbá centru města, bychom předpokládali lepší výsledek. Na druhou stranu topografické mapy nesignalizují (až na střety s chodci, kterých bylo na trase „pěťadvacítky“ 17) takovou katastrofu. Varoval jsem v předchozím textu před úsekem z Podbavy na Vítězné náměstí – a ono zde až po Prašný most nedošlo k více jak 5 nehodám. Ale dál už je to horší – bezkonkurenčně „vede“ Letenské náměstí s 19 střety s motorovými vozidly, Libeňský most na tom není o mnoho lépe, ale jinak je mapa čistá. Železniční nehody, které se v poslední době tolik sledují zejména v denním tisku, se na sledované trase staly dvě, z toho jedna úplně zbytečná, protože k ní došlo v konečné zastávce. Vjetí do nesprávného směru a vykolejení rovněž nepatří k nejhorsím – jedno na Střelnické, dvě na Palmovce a jedno na Špejcharu. Co z toho vyplývá? Jednak to, že se sledované ukazatele vzájemně ovlivňují, takže stačí větší neúspěch v jednom a ihned je celý výsledek špatný, ale hlavně to, že zřejmě neumíme jezdit v místech, kde se ve větší míře pohybují chodci. Já vím, přednost před tramvajím nemají ani na přechodu, ale ta místa, kde lze očekávat, že nám něco vyvedou, jsou přece notoricky známá. Už právě z topografických map rozborů nehodovosti. A když je potom na poměrně krátkém úseku „navlečeno“ 14 koleček, značících střety s chodci, jako korálky, není to dobrá vizitka. Přes všechno, co na ulici „vyvádějí“, si musíme uvědomovat, že jsou v provozu nejzranitelnějšími. A to trvale. A nejen po trase linky č. 25.

Závěr

Co dodat? Z historického pohledu by se mohlo zdát, že se „pěťadvacítka“ podle toho, jak stále mění trasu i konečné, stále „hledá“. Možná je v tom i kus pravdy. Ale více to bude tím, že vždycky někdo vznese nějaký požadavek na nové spojení a aby mu mohlo být vyhověno, muselo se jinde ustoupit. Všimněme si ale jedné věci: spojení Prahy 6, 7 a 8 zajišťuje již řadu let rychle a spolehlivě. Dá se očekávat, že po prodloužení metra k Ládví toto spojení ještě získá na důležitosti. A tak přejme lince č. 25 bezpečnou budoucnost.

-zjs-

Provozní parametry

linka č. 25	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	13	11	13	7	7	7	7	
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							38,5	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							12 157	
sestava vlaků							2 x T	

kdy měnila konečné zastávky a místo do Šárky začne jezdit do Podbavy, pak vymění Ďáblice za Střelnickou, od roku 1998 se „protáhne“ k vozovně Kobylisy a její tápání prozatím ukončuje „čenz“ se „čtrnáctkou“ mezi Dělnickou a Stírkou.

Současná pravidelná trasa

Podbaba – Lotyšská – Vítězné náměstí – Hradčanská – Sparta – Letenské náměstí – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Pražská tržnice – Tusarova (Z) – Dělnická (T) – Maniny – Libeňský most – Palmovka – Divadlo pod Palmovkou (Z) – Stejskalova – U Kříže – Vosmikových – Bulovka – Vychovatelna – Okrouhlická – Ke Stírce – Střelnická – Líbeznická – Vozovna Kobylisy

Když jsme se projížděli linkou č. 20, vynechali jsme prozíravě úsek z Vítězného náměstí do Podbavy – jinak by dnes nebylo co popisovat. Začneme (pokolikrátě už?) problémem katastru. Protože jsme se tím zabývali tolikrát, nemůže nás již překvapit, že Podbaba není v Podbabě. Užívání těchto nesprávných označení, jak už jsme

pobaltských republik, které byly půl století v područí tehdejšího Sovětského svazu.

Při výjezdu z konečné dáme pozor nejen na vlaky druhé linky, ale i automobily, které tu umějí řádně ztrpčít život. Totéž budeme dělat na všech dalších křižovatkách, protože pro stromy můžeme odbočující vozidla zahlédnout až na poslední chvíli. A i když tu máme pochopitelně přednost, pak už bývá pozdě. Při další cestě k Vítěznému náměstí si můžeme povšimnout řadových i nárožních konstruktivistických obytných domů, z nichž některé nechala vystavět v letech 1927 až 1929 tehdejší Pražská městská pojišťovna podle projektu B. Kozáka. Nelze pochybovat o tom, že v takových domech je dodnes radost bydlet. Poslední budova, tentokrát funkcionalistická, která stojí za povšimnutí, je menza ČVUT, postavená v letech 1959 – 1963.

A dál už se nedíváme jinam než na koleje, protože se blížíme k místu, kde dáváme všemu přednost.

Nehodová místa

Protože jsme všechny další části trasy linky č. 25

Červnové nehody

Hladinu veřejného mínění rozbouřila koncem letošního června zpráva o železniční nehodě, ke které došlo 24. června 2002 v Hodkovičkách za zastávkou Nádraží Braník ve směru z centra. Byla to událost, které se věnovaly všechny deníky a kladly ji takřka naroveň sestavování nové vlády, spekulacím o tom, kdo bude novým primátorem či výrokům George W. Bushe na



adresu palestinské samosprávy. Některé jí dokonce před zmíněnými daly přednost. Co se tedy vlastně opravdu stalo?

To slovo „opravdu“ je velmi důležité, protože různé noviny informovaly různě a hranice mezi pravdou a domněnkami byla velmi, velmi tenká. Čtenář naprosto neznalý věci jen těžko mohl vysledovat, co je ještě seriózní informace a co již ne. Tak tedy: zmíněného 24. června 2002 jel řidič 13/17 v 7.19 hodin po samostatném tramvajovém tělese od zastávky Nádraží Braník k zastávce Černý kůň a narazil z příčiny, které v době vzniku tohoto článku nebyly ještě bezezbytku objasněny, do zadní části 4/21, která stála z provozních důvodů jako poslední v koloně tramvají. Následkem řetězového nárazu došlo ke střetu všech tramvají, stojících v koloně (10/3, 3/21 a 11/17), celkem tedy 5 vlaků. Zraněno bylo 20 cestujících (z toho 4 těžce)

a řidič tramvaje 13/17. Hmotná škoda dosáhla podle odhadu 4 328 602 Kč. Následky nehody se likvidovaly do 13.21 hodin. Tolik popis zpracovaný nehodovými odborníky. Dodejme, že řidič měl 4 roky praxe a profesí řidič tramvaje vykonával ve vedlejší činnosti.

Tolik fakta. Následně se ovšem našlo množství „zasvěcených“, kteří ihned přesně věděli, že řidič byl po noční směně v depu unavený (nebyla to pravda, předepsaný odpočinek byl dodržen a na noční směně vůbec nebyl), že usnul (to do uzavření nelze vyloučit, ale ani tvrdit), že řídil opilý (což příslušná zkouška vyloučila), že byl unavený z vedra (konec června sice byl horký, ale to ráno bylo celkem chladno), že... Tak by se dalo pokračovat dál. Dokonce i uvnitř podniku jsme mohli slyšet různé spekulace, že řidičům – brigádníkům se přidělují služby přednostně, ti jsou potom unavení a odpočatí kmenoví řidiči si nemají šanci vydělat.

Neštěstí nechodí po horách, ale po lidech a málokdy jde samo. Tři dny nato, 27. června 2002, došlo v 11.59 hodin v prostoru zastávky Ruská ve směru do centra k další železniční nehodě, když řidič 17/22 narazil, rovněž z dosud nezjištěných příčin, do 4/7, která stála v zastávce. Při nehodě byli zraněni 3 cestující a hmotná škoda byla odhadnuta na 308 882 Kč. Tramvajová doprava byla proto přerušena na 109 minut. Tolik opět fakta. Ovšem pro tisk to bylo „sousto“. Psalo se o nebezpečném druhu dopravy, dělaly se ankety, kde různí dotazovaní projevovali obavy o svoje zdraví či dokonce životy, zmiňovala se železniční nehoda, ke které došlo předtím v Plzni a podobně. V podniku pak proskočily zprávy o únavě řidičů, pramenící z jejich soustavného přetěžování. O pomoci řidičů – brigádníků se ovšem tentokrát nemluvílo.

A aby se naplnilo přísloví o třetici, následující den byla, našťastí malá, železniční nehoda u smíchovského nádraží...

Již na začátku jsem se zmínil o tom, že tyto nehody rozpoutaly mediální kampaň na téma bezpečnost tramvajové dopravy. Uveřejňovaly se názory odborníků (ty méně často) i „odborníků“ (ty více). Souhlasím s tím, že každý má právo vyslovit svůj názor. Ale protože svoboda člověka končí tam, kde začíná svoboda toho druhého, má každý současně povinnost poslouchat i jiné, byť odlišné, názory. A to jsem v celé té kampani postrádal. Seriózním výkladům bylo věnováno pramálo místa, zato senzacechtivá vysvětlování byla přetisková-

na i v titulcích. Vrcholem pak bylo, když jinak celkem slušný deník uzavřel diskusi na dané téma v duchu „co od nich chcete, vždyť to jsou jen řidiči tramvají“.

Nemohu zjišťovat důvody, které vedly novináře k tomu, aby naslouchali mírně řečeno neseriózním řečem. Ale – na stránkách DP-KONTAKTu už podruhé – nemohu ani mlčet k tomu, když jsou uráženi moji



kolegové (bez ohledu na to, zda se mnou souhlasí nebo ne), zpochybňována tramvajová doprava jako taková a porušována presumpce nevinny. Jistě, při popsání nehodách bylo mnoha lidem ublíženo. Je mi to opravdu líto. Ale stále se jedná o přiměřené riziko dopravy a ne zlé úmysly, trestuhodně zanedbávání základních bezpečnostních norem či lajdáckou údržbu tratí a vozidel. Málokterý z nesoudných kritiků by dokázal dělat tak náročnou práci, jako řidiči tramvaje či všichni ti, kdo se starají o i 40 let staré vozy a mají je v pořádku. A já stále věřím, že za peníze daňových poplatníků, kterými jsme nakonec i my, odvádíme v daných podmínkách dobrou a poctivou práci ve prospěch našich zákazníků i našeho města.

A kolegové: pracujme všichni tak, abychom i při nepříznivém osudu měli čisté svědomí.

–zjs–
Foto: o. z. Elektrické dráhy

Povodeň i na kopci

Pokud budete na Smíchově, asi se nebudete divit, že i tato část Prahy měla nemalé problémy se srpnovou povodní. Vždyť Vltava je „co by kamenem dohodil“ a od Anděla jedete k Palackého mostu do kopce. Pokud se budu snažit o jakousi ochranu před velkou vodou, vydám se z tohoto místa jediným směrem, tedy do Košíř a ještě lépe až do Motola. Táhlé stoupání, které kdysi staré tramvaje zdolávaly 20 minut, je přerušeno jen mezi Klamovkou a Kavalírkou a za velké vody dává pocit bezpečí.

Pokud vám někdo řekne, že oproti metru jsme ve

výhodě, protože žádná vozovna nebyla zatopena, nevěřte mu. Ani zmíněné stoupání nebylo pro vekou vodu překážkou a při dlouhotrvajícím dešti začala 12. srpna 2002 v 11.15 hodin přetékat ze sousedního areálu Univerzity Karlovy a golfového hřiště přes opěrnou zeď. Protože kanalizace nemohla pochopitelně takový nápor pojmout, rozlila se voda postupně po celém objektu.

Jak je vidět na snímcích p a n a Bláhy, který vše

zdokumentoval, byly zaplaveny jak pracovní šachty, tak hala denního ošetření a samozřejmě i dvůr. Kdyby se nejednalo o ničící živél, mohlo by nás napadnout, že některé obrázky jsou i zajímavé – například voda tekoucí z umyvadla opačným směrem, než jsme zvyklí či splav přes opěrnou zeď.



Oba snímky dokumentují situaci v motolské vozovně v pondělí 12. srpna okolo poledne.

Ale vážně: jistěže z celopražského hlediska se nejednalo o katastrofu. Ovšem škoda zde vnikla, bylo nutno vynaložit velké úsilí při odstraňování následků a do budoucna nebude asi jednoduché najít prostředky na účelná opatření, která by zabránila opakování toho, co se zde letos stalo. Pokud je ovšem vůbec možné něco takového se zárukou vybudovat.

–zjs–

Foto: Eduard Bláha



Nové typy autobusů v našem vozovém parku

Tentokrát bychom vám rádi představili nový typ kloubového autobusu Karosa, který nese typové označení Karosa B 961.1970. Tyto autobusy v počtu 10 kusů byly od výrobce, Karosy, a. s. Vysoké Mýto, převzaty koncem května a od června 2002 jsou nasazovány na pravidelné spoje.

Jedná se o pokračování velmi dobře hodnocených kloubových autobusů řady B 941, kterých v současnosti provozujeme již 175 kusů. I když se tento nový typ liší od předchozího opticky pouze jednou větší změnou (jedná se o svislé uspořádání zadního čela), „skrývá“ přece jen mnohem více podstatných technických změn. V souvislosti s platností zprůšněné exhalační normy Euro 3 je autobus osazen novým šikmo uloženým motorem IVECO Cursor F2B E o výkonu 213 kW a zdvihovém objemu 7,79 litru. Proměnná geometrie turbodmychadla u tohoto motoru umožňuje optimální plochý průběh momentové charakteristiky v celém rozsahu pracovních otáček, tj. přibližně 1000 až 1800 otáček za minutu. Zajímavostí je, že olej nenaleznete v olejové vaně motoru, nýbrž ve zvláštní nádrži vedle motoru. Olej je přichodu do motoru přečerpáván. Důvodem tohoto netradičního řešení je nutnost dodržení zadního nájezdového úhlu 8°. Mimochodem jde o první typ městského autobusu Karosa řady 900, kde neexistuje alternativní nabídka motoru.

Další inovace se týkají změny zadní nápravy, kde zadní náprava Detva je nahrazena nápravou Meritor,

nově je osazen kardan s drážkovanou přírubou, servořízení AXL Semily je nahrazeno servořízením ZF 8098 Servocom a ovládání plynu je nově elektrické (pro motory E3 již není možno použít klasické mechanické ovládání).

Zcela nový je též způsob výroby karoserie. Po dlouhých letech (prakticky od náběhu výroby vozu řady Š 11) odchází Karosa, a. s. od panelové konstrukce karoserie a přechází na výrobu karoserie, která je polosamonosná, sešroubovaná do formy skeletu, následně oplechována a olakována. Navíc celý skelet je protikorozně ošetřen katarofórou, tj. hotový skelet je kompletně ponořen do kataroforetické lázně. To vlastně umožní na principu elektrolyzy nanášení barviva i do doposud naprosto nepřístupných dutin předem odmaštěného a chemicky ošetřeného skeletu. Tato technologie, která při výrobě autobusu zdaleka není standardem, umožňuje garanci životnosti těchto typů autobusů v rozmezí 10 až 12 let.

Též v interiéru vozidla nalezneme nová řešení. Především vzhledem k svislému uspořádání zadního čela se podařilo lépe využít vnitřního prostoru autobusu, což přineslo zvýšení počtu sedících cestujících

ze 42 na 45 a stojících ze 108 na 122. Takže kapacita vozidla se při zachování vnějších rozměrů autobusu (autobus je kratší o 2,5 cm) zvýšila celkem o 17 cestujících. Vůz je vybaven klasickými plastovými sedačkami Vogel 600 s osvědčeným tkaným potahem, kompletním informačním systémem a protiskluzovou krytinou podlahy. Boční elektronické transparenty jsou oboustranné, nově jsou vnitřní transparenty umístěné na stropě v přední i zadní části vozu dvouřádkové, takže cestující jsou uvnitř vozu informováni o názvech následujících zastávek.

Další velmi významnou novinkou je vybavení vozu odpařovací klimatizací kabiny řidiče. Tento energeticky nenáročný typ klimatizace zajistí pro řidiče podstatné zlepšení pracovního prostředí v období letních veder.

Přestože je ještě příliš brzy hodnotit provozní zkušenosti získané při provozu tohoto typu autobusu (o nich budeme informovat v některém z dalších čísel), je z výše uvedeného stručného popisu zřejmé, že byl učiněn další krok pro zvýšení komfortu cestujících i obslužného personálu.

Ing. Jiří Pilař,
technický náměstek o. z. Autobusy
Foto: o. z. Autobusy



Provozují systém PID společně s námi

ČSAD POLKOST

Společnost ČSAD POLKOST, s. r. o. již jezdí v systému Pražské integrované dopravy téměř 2 roky. Za tuto dobu se poměrně zásadním způsobem rozrostla nejen oblast linek Pražské integrované dopravy provozovaných tímto dopravcem, ale pochopitelně i jeho vozový park. V současné době je situace stabilizovanější, a to je vhodný okamžik k podrobnějšímu rozboru vozidel této firmy se sídlem v Kostelci nad Černými lesy.

Před dvěma roky, 24. září 2000, zahájil ČSAD POLKOST, s. r. o. provoz na lince č. 381 z Prahy do Kostelce nad Černými lesy a také na linkách č. 382, 387, 391 a 392 s celkem 18 vozy, z čehož 8 bylo kloubových.

Kloubové vozy nesly inventární čísla 1601 až 1608, přičemž vozy 1601, 1607 a 1608 byly maďarské výroby značky Ikarus pořízené od Dopravního podniku hl. m. Prahy z provozovny Kačerov, respektive Klíčov. Vůz 1601 byl do POLKOSTU pořízen již dříve pro provoz na linkách ČSAD a na linky PID byl nasazen jako záložní. Vozy č. 1603 až 1606 jsou městské Karosy a pocházejí z Dopravního podniku v Českých Budějovicích. Nejnovějším kosteleckým „kloubákem“ byla v roce 2000 příměstská Karosa C 943E s automatickou převodovkou,

která má inventární číslo 1602. Kloubové vozy ČSAD POLKOST měly od počátku jednotnou červenobílou barvu, a to včetně Ikarusů č. 1601 a 1608. Výjimkou byl Ikarus s inventárním číslem 1607, který byl v klasické vínové barvě.

Standardní vozy byly většinou původní z linek ČSAD (5 x Karosa 734, 2 x Karosa 934), a u pražského Dopravního podniku byly zakoupeny 3 starší městské autobusy z provozovny Kačerov.

K 28. lednu 2001 došlo ke zdánlivě bezvýznamnému prodloužení linky č. 381 do zastávky „Malotice, U Janů“, přineslo to však razantní nárůst využívání tzv. spojů s „lomeným tarifem“. Vzrostl počet spojů linky PID č. 381, které pokračovaly jako linky ČSAD do Kutné Hory, Čáslavi, Kolína a Kouřimi, také z linky č. 387 do Uhlířských Janovic, Čestína a Zruče nad Sázavou. Toto opatření si vyžádalo 3 kloubové a další rozvoj PID také 3 standardní vozy navíc.

Vůz č. 1622 je příměstská Karosa C 935, která má uspořádání dveří stejné jako Karosa C 934 a místo na kočárek má vyřešeno snížením počtu míst k sezení. Jediným rozdílem jsou o něco vyšší sedačky, která jsou upevněna na tzv. zvýšeném „tunelu“. Tento „tunel“ je však nyní

standardním vybavením nových Karos C 954, o kterých bude zmínka později. Vůz č. 1622 si získal svou oblibu cestujících především v nově zřízeném příměstském spoji Zruč nad Sázavou (5:15) – Praha, Skalka (7:50), neboť v ranním období je hojně využíván jako „spací vagon“.

Další 2 standardní vozy jsou Karosy 734 převzaté z linek ČSAD.

Červenec 2001 s sebou přinesl zařazení nového kloubového vozu Karosa C 943E č. 1612. Tento vůz je jako první osazen vnějšími elektronickými ukazateli čísla linky a cílové zastávky a také zároveň poslední příměstskou kloubovou Karosou, kterou tato firma vyrobila. Zařazení nového vozu následoval prodej Ikarusu č. 1601, který bude po repasi v Mostě sloužit dále cestujícím někde v zahraničí.

Září 2001 přineslo kromě zařazení 3 vozidel Karosa 734 nový typ vozidla v Pražské integrované dopravě: vůz Mercedes O 345, který do té doby jezdil na linkách ČSAD do Českého Brodu. Tento typ je vyráběn jako linková verze (tedy obdoba Karosy C934) licenčně v Turecku a jeho výhodou je snížená podlaha a vyšší počet míst k sezení (49). Dále byla na prvním voze POLKOSTU provedena generální oprava ve Zlíně



– tento vůz je již také v jednotném červenobílém nátěru a nese inventární číslo 1630. Ke konci roku 2001 přibyl do již poměrně solidní „flotily“ další nový vůz – Karosa

● C 954. Tento typ linkového autobusu s sebou přinesl mnoho novinek. Je přibližně o půl metru delší, což přináší vyšší počet míst k sezení, vyšší a pohodlnější sedadla umístěná na vyvýšeném „tunelu“. Tento vůz je osazen motorem IVECO.
 ● Ještě se ani rok 2002 pořádně nerozběhl, a hned přišla další novinka: nízkokapacitní autobus Mercedes-Vario O 814D, který byl karosován v Opavě. Tento malý autobus má 20 míst k sezení a přibližně 17 míst k stání, což je jako na míru šité na méně zatížené linky. Hlavní předností tohoto vozu je samozřejmě nižší pořizovací cena a provozní náklady a tedy nižší cena za kilometr pro obce. Nezanedbatelná je ale i skutečnost, že malý typ autobusu je mnohem živější v křivolakých silničkách spojujících malé obce. Vozidlo

● je v interiéru standardně vybaveno jako ostatní vozidla PID, tj. ukazatel času a tarifního pásma, vnitřní panel s číslem linky a zastávkou a samozřejmě označovače. Mercedes-Vario je nasazován především na linku PID č. 402 („MHD Oleška“).
 ● Rok 2002 je také rokem, kdy ČSAD POLKOST, s. r. o. vyřadil z provozu maďarské vozy značky Ikarus. Naopak do provozu byla zařazena další kloubová příměstská Karosa C 744 po generální opravě ve Zlíně, a také další městská kloubová Karosa z Českých Budějovic, která však je mladší než dříve pořízené vozy u tohoto dopravce. Ke konci roku by také měl být zkušebně zařazen do provozu 15 metrů dlouhý autobus Karosa-ARES a možná i další nízkokapacitní Mercedes-Vario.
Text a foto: Pavel Procházka, ROPID

Výroční zpráva Sdružení dopravních podniků ČR 2001 – 2. část

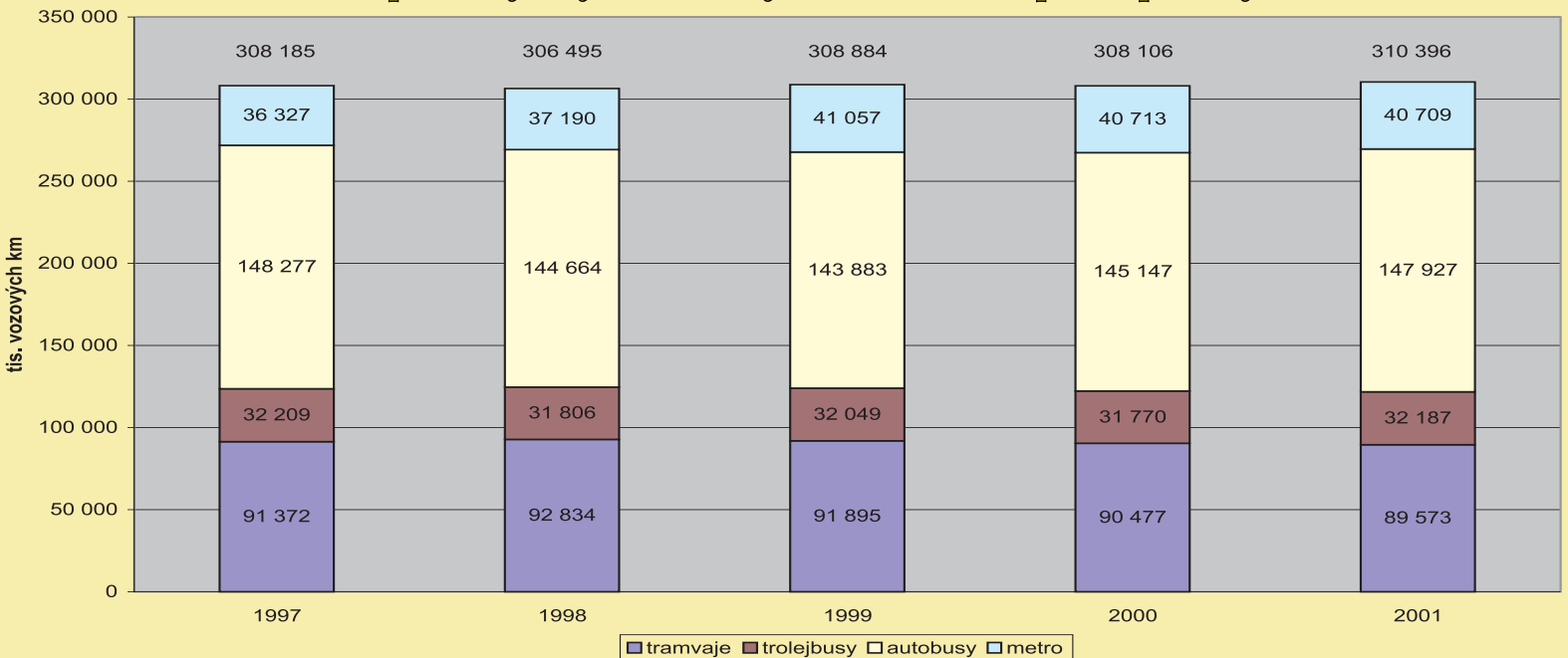
Dopravní a přepravní výkony dopravních podniků

Dopravní výkony jsou měřeny v ujetých vozových kilometrech, u metra pak ve vlakových kilometrech. Sledujeme-li vývojovou řadu od roku 1997 (graf 1), je zřejmé, že trend poklesu dopravních výkonů, který se nevyhnul všem dopravním podnikům v první polovině devadesátých let, se zastavil a došlo ke stabilizaci. Nové tisíciletí přineslo dokonce mírný nárůst (index 2001/2000 je 100,7). Na nárůstu se podílí většina dopravních podniků kromě Mariánských Lázní, Mostu-Litvínova, Ostravy, Ústí nad Labem a Zlína-Otrokovic, kde dochází doposud k mírnému poklesu. Lze předpokládat, že tento vývoj bude pokračovat, neboť roste i přepravní poptávka, jak hlásí řada dopravních

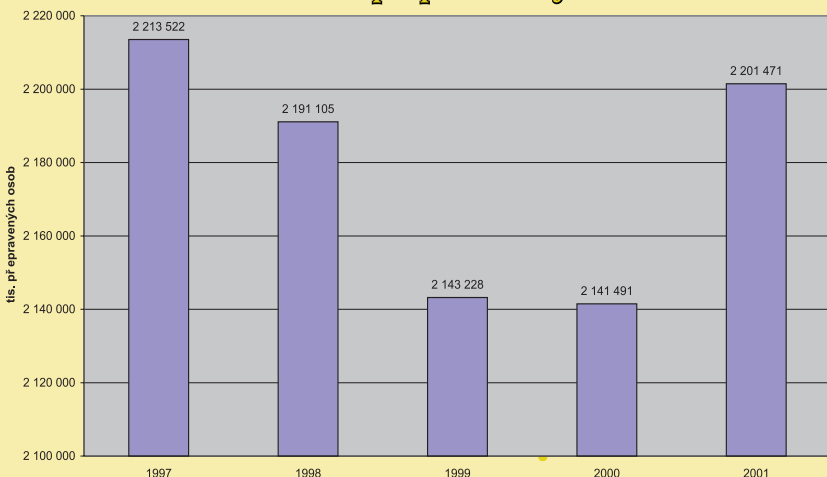
● podniků a dokládá i příslušnými meziročními nárůsty přepravených cestujících (graf 2). Opět však ne všechny. České Budějovice, Chomutov-Jirkov, Most-Litvínov, Ostrava, Teplice, Ústí nad Labem a Zlín-Otrokovic vykazují opět mírné snížení. V severních Čechách a snad i v Ostravě lze tento vývoj vysvětlit složitou hospodářskou situací regionu. Celkový meziroční index 2001/2000 celkem je však 102,8 a je tedy vyšší, než nárůst dopravních výkonů. Taková disproporce bude pravděpodobně zachována i do budoucna, neboť podniky musí šetřit náklady a využívají řadu racionalizačních opatření v provozu.
 ● Dalším důležitým přepravním ukazatelem jsou tržby z městské hromadné dopravy (graf 3), které pokrývají náklady na provoz jednotlivých podniků v intervalu od 35 do 65 %. I když meziroční index

● 2001/2000 je 102,8 a koresponduje s indexem nárůstu cestujících, nedá se říci, že je zde přímá závislost. Řada dopravních podniků zvyšovala jízdné a s tím souvisí vždy i určitý úbytek cestujících. Korelace mezi zvýšením jízdného a úbytkem cestujících by stála za samostatnou analýzu.
 ● Nicméně celkové hodnoty dopravních i přepravních ukazatelů mohou znamenat, že MHD se po řadě let „odrazila ode dna“, a že se lidé již nasýtí individuální automobilové dopravy na přeplněných městských komunikacích s nedostatkem parkovacích míst a zjistili, že MHD je v řadě případů rychlejší, pohodlnější a vždy levnější. A dopravci tomuto trendu účinně napomáhají zvyšováním kvality a atraktivity MHD.
Ing. Antonín Macháček, výkonný ředitel SDP ČR

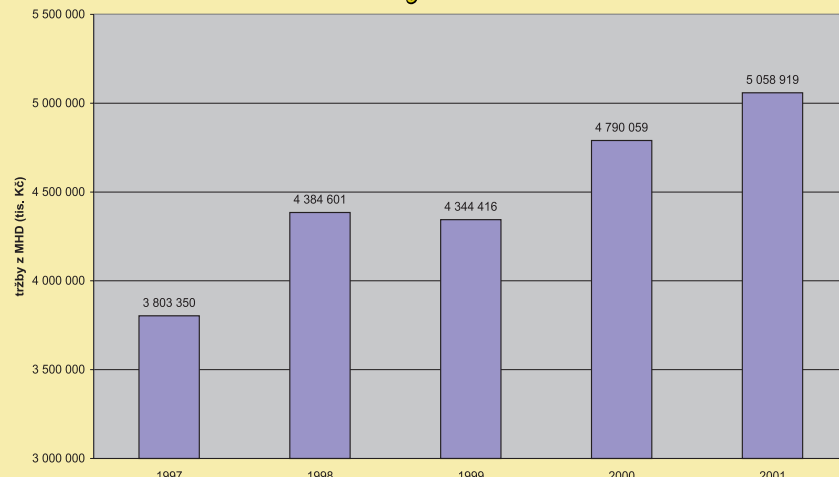
Graf č. 1: Dopravní výkony v tis. vozových kilometrech – dopravní podniky celkem



Graf č. 2: Počet přepravovaných osob



Graf č. 3: Tržby z MHD



Školní linky 2002/2003

Ve školním roce 2002/2003 jsou provozovány školní linky č. 551 - 568, 570 a 571. V porovnání s minulým školním rokem se zkracuje linka č. 559 do trasy Jahodnice II - Škola Kyje - Žárská (škola v Hostavících byla zrušena), linka č. 561 jede přes zastávky Nádraží Radotín a U Jankovky, ruší se zastávka Přeštínská a zrušen je i odpolední spoj. Po rekonstrukci je otevřena škola na Nedvěďově náměstí, proto je zrušena linka č. 569. Linku č. 557 neprovozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

V závorce za názvem zastávky jsou uvedeny časy odjezdu nebo příjezdu.

- 551 Opatov (7.40) - Brechtova (7.44)
- 552 Náměstí Míru (7.40) - Karlov (7.47)
- 553 Hostivařská (7.39) - Záběhlická škola (7.44)
- 554 Ronešova (7.50) - Sídliště Lehovec (7.55)

- 555 Jenerálka (7.21) - Žakovská (7.38)
- 556 Za horou (7.35) - Škola Kyje (7.40)
- 557 Hostavice (7.29) - Jahodnice II (7.32) - Škola Kyje (7.38)
- 558 Bazovského (7.17) - Břevnovská (7.29) - Nádraží Velešlavin (7.43)
- 559 Jahodnice II (7.34) - Škola Kyje (7.43) - Žárská (7.47)
- 560 Bílá hora (7.30) - Na Okraji (7.42)
- 561 Sídliště Zbraslav (7.17) - Velká Chuchle (7.40)
- 562 Sídliště Rohožník (7.04) - Smržovská (7.13) - Čertousy (7.33) - Horní Počernice (7.41); Horní Počernice (14.05) - Čertousy (14.12) - Smržovská (14.32) - Sídliště Rohožník (14.41)
- 563 Divoká Šárka (7.35) - Červený vrch (7.40)
- 564 Sídliště Rohožník (7.15, 7.23, 7.28, 7.30) - Hulická

- (7.23, 7.31, 7.36, 7.38); Polesná (12.45, 12.50, 13.10, 13.40, 14.02) - Sídliště Rohožník (12.51, 12.56, 13.16, 13.46, 14.08)
- 565 Stadion Strahov (7.25) - Košířské náměstí (7.35) - Weberova (7.41)
- 566 Kolovraty (7.28) - Picassova (7.39)
- 567 Habrová (7.33) - Olšanské náměstí (7.41)
- 568 Sídliště Zličín (7.35) - Za Slánskou silnicí (7.43)
- 570 Sídliště Petrovice (7.30) - Picassova (7.45)
- 571 Správa soc. zabezpečení (7.30) - Škola Radlice (7.40)

(po dobu výluky Křížové ulice jede ze zastávky Pod Konvářkou)
Uvedené linky jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování, nejedou ve dnech školních prázdnin 29. 10. a 30. 10. 2002, od 23. 12. 2002 do 3. 1. 2003 včetně, 31. ledna 2003, od 10. do 14. února 2003 včetně, 17. a 18. dubna 2003.

Školní linky jsou přednostně určeny pro žáky 1. stupně základních škol.
Ing. Jan Přívora

ŠKOLNÍ STRÍPKY

Anglická mise

Každý rok organizuje škola poznávací i rekreační zájezdy do zahraničí a nejenom tomu bylo i letos. Dvacítka studentů SPŠ navštívila Londýn a jeho okolí. Pro mnohé to byla první příležitost vyzkoušet si své znalosti angličtiny v praxi i poznat život v přímořském městečku Hastings, kde bylo zajištěno ubytování v rodinách. Pro všechny to pak byla určitě první cesta Eurotunelem.

Přestože zájezd byl pětidenní, podařilo se nám navštívit hlavní londýnské pamětihodnosti - navštívili jsme katedrálu Sv. Pavla i Muzeum voskových figurín M. Tussauds, viděli jsme střídání stráží u Buckinghamského paláce, Westminster Abbey, Big Ben. Projeli jsme se londýnským metrem i nadzemním vláčkem řízeným počítačem.

Všichni jsme se vrátili se spoustou nezapomenutelných zážitků - a protože jsme na Trafalgarském náměstí vylezli na sochu lva, věříme, že se pověst, která tento počín spojuje s brzkým návratem do Londýna naplní a my se rádi příští rok opět do Londýna rozjedeme.

Na jihu za sluncem

I žáci středního odborného učiliště, kteří strávili 10 dní v Chorvatsku a v Itálii, poznali jistě mnoho nového. První skupina žáků byla ve starobylém Zadaru, druhá u Rovinje. Zážitkem byl jistě i celodenní výlet

lodí včetně kulinařského prožitku, servírovány byly ryby přímo na lodi. Sportovalo se, odehrála se i mezinárodní klání v malé kopané

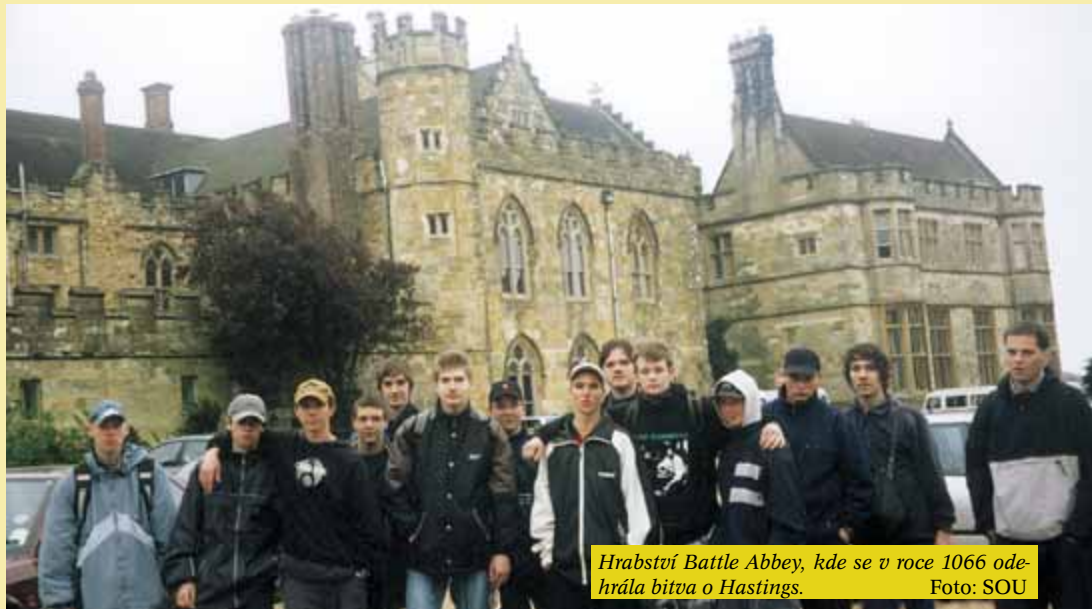
a naši žáci odcházeli s pocitem vítězů. Pochopitelně sluníčko předvádělo své umění, obloha byla blankytně modrá a moře nezapomenutelně čisté. Inu ideální závěr školního roku.

Zájezdu do italského přímořského lázeňského městečka Lignano se zúčastnila převážně děvčata. Součástí pobytu byla i prohlídka Benátek a výlet lodí na Mušlový ostrov.

Všech tří zájezdů se zúčastnilo na 110 žáků a závěř?

Byla pohoda, příští rok jedeme zas.

-sou-



Hrabství Battle Abbey, kde se v roce 1066 odehrála bitva o Hastings. Foto: SOU

Kulturní tipy na září

Přes všechny události, jimiž Praha v současné době prochází, se pravděpodobně kulturní život v metropoli zcela nezastaví. Pojďme tedy společně nahlédnout do malého výběru akcí, které se plánují na měsíc září.

KINO

Z připravovaných zářijových premiér v našich kinech vybíráme:

Znamení

Režisér M. Night Shyamalan šokoval kritiku i diváky již svým debutem, thrillerem Šestý smysl. Také v tomto snímku se Shyamalan pohybuje na poli osvědčeného žánru. V hlavní roli sci-fi thrilleru se představí Mel Gibson. Ten si zahrál patriarchálního farmáře Grahama Hesse, který spravuje po smrti manželky společně se svými dětmi farmu v jižní Pensylvánii. Vzrušení do monotónního farmaření vnesou podivné kruhy, které se na jeho polích začínají objevovat jako tajemná znamení. Záhadné jevy jej nenechávají v klidu a tak společně s mladším bratrem Merilem začíná pátrat po jejich původu. Postupně tak odkrývá tajemství, které zcela mění jejich dosavadní existenci.

V kinech od 5. září 2002.

Waterloo po česku aneb Příběhy manželských dvojic

Vít Olmer se jako režisér vrací na plátna kin. V hlavních rolích všech pěti povídek této filmové komedie se představí Jiří Krampol. V každé z nich však hraje

jinou postavu, aby se pokaždé jinak pustil do řešení partnerských vztahů. V rolích jeho partnerek uvidíme Evu Holubovou, Simonu Chytrou, Janu Paulovou, Moniku Kvasničkovou a Naďu Konvalinkovou. Nezbývá než doufat, že se nebude jednat také o Waterloo intelektuální či umělecké.

V kinech od 12. září 2002.

Teroristka

Sekce Jiný pohled letošního MFF v Karlových Varech obsahovala mimo jiné i indický film Teroristka, o který diváci projevili veliký zájem. Celovečerní debut režiséra Santoshe Sivana, který je známým tvůrcem na poli krátkometrážní tvorby, totiž vzbudil ve světě velký zájem, získal řadu cen a o jeho distribuci v USA se osobně zasadil herec John Malkovich.

Devatenáctiletá Malli je členkou teroristické organizace, která bojuje proti vládě v džunglích jižní Indie. Spolu s dalšími dětmi byla po léta cvičena v partyzánském boji a nemilosrdněm účtování s nepřáteli. Na svůj vrcholný úkol, jímž je sebevražedný atentát, se připravuje od chvíle, kdy se před deseti lety podobně obětoval její bratr Ramu. Malli proto není v boji nováčkem: vlastnoručně již zabila jednoho ze „zrádců“ a nijak nepochybuje o své odhodlanosti. Být vybrána k zabití významného vládního úředníka pokládá za čest a bez váhání se podrobuje poslední fázi příprav. Během ní pobývá v domě nic netušícího rolníka jménem Vasu, a právě jeho postoje ke světu a oddanost těžce nemocné

ženě zasévají do dívčiny duše první zárodek pochybností. Den útoku se však blíží a spolu s ním i rozhodnutí: zůstane Malli jen zbraní, neomylnou „myslicí bombou“, anebo se může stát citliví lidskou bytostí?

HUDBA

Pražský podzim

V pátek 13. září by měl být koncertem v budově Rudolfiny zahájen již 12. ročník hudebního festivalu Pražský podzim. Další koncerty festivalu jsou plánovány do budovy Státní opery, Kongresového centra, Lucerny či dokonce na Žofín a je možné, že uvažovaný program festivalu může ještě doznat určitých úprav. Mezi pozoruhodné plánované akce festivalu lze však určitě zařadit světovou premiéru nového představení Paco Peni a jeho skupiny patnácti kytaristů, zpěváků a tanečníků nazvaného Flamenco - voces y ecos, která by měla být k vidění 22. září v Lucerně, nebo společný koncert Symfonického orchestru hl. m. Prahy FOK a orchestru bicích nástrojů DAMA DAMA 20. září v Kongresovém centru.

iFEST

Pod názvem iFEST pořádá agentura Interkoncerts v sobotu 7. září 2002 na atletickém stadionu pražské Slavie koncert několika zajímavých rockových kapel a seskupení. Představí se tu například Arakain poprvé bez Aleše Brichy za mikrofonem s Petrem Kolářem, dále pak Kabát, Mig 21, Kryštof, Kurtizány z 25. avenue, Škvor, slovenští No Name a Iné kafe nebo američtí Royal Playboy Cartel, kteří si nedávno v rámci Ozzfestu zahráli i na Strahově.

-mis-

Volba a změna zdravotní pojišťovny

Každý zaměstnanec má povinnost sdělit svému zaměstnavateli zdravotní pojišťovnu, u které je pojištěn. Stane-li se pojištěncem jiné zdravotní pojišťovny v době trvání zaměstnání, musí tuto skutečnost oznámit zaměstnavateli do 8 dnů ode dne změny. Jinak se vystavuje nebezpečí, že zaměstnavatel na něm bude právem požadovat úhradu penále, které zaplatil v souvislosti s neoznámením nebo opožděným ohlášením změny zdravotní pojišťovny.

Pojištěnec může změnit zdravotní pojišťovnu jed-

nou za 12 měsíců, a to vždy jen k 1. dni kalendářního čtvrtletí.

Výjimku z této lhůty tvoří případy, kdy dochází k likvidaci zdravotních pojišťoven nebo je u nich zavedena nucená správa, případně ministerstvo zdravotnictví zjistí nerovnováhu v hospodaření a vyhlásí ve sdělovacích prostředcích konkrétní den, kdy jsou pojištěnci těchto pojišťoven oprávněni změnit zdravotní pojišťovnu v kratší době. Ke změně pak může dojít jen k 1. dni kalendářního měsíce, avšak nejdříve k prvnímu

dni kalendářního měsíce po jedné z výše uvedených skutečností.

Postup

při změně zdravotní pojišťovny

Pojištěnec vyplní předtištěný formulář „Evidenční list zdravotní pojišťovny“. Formulář tvoří originál a tři kopie. Originál si ponechá pojišťovna, první kopii obdrží zaměstnavatel, druhou původní pojišťovna, u které byl zaměstnavatel dosud přihlášen a třetí slouží jako doložka pojištěnci o nově uzavřeném pojistném vztahu.

Ing. Alena Vaňková,
odbor financování ředitelství

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Pobírám vdovský důchod po svém manželovi. Pokud uzavřu nové manželství, přijdu o tento důchod, nebo se mi bude krátit?

Uzavřením nového manželství nárok na vdovský důchod zaniká. Vdově však náleží jednorázová částka ve výši 12 měsíčních splátek vdovského důchodu, na který vdova měla nárok ke dni zániku nároku na vdovský důchod. Totéž se vztahuje i na vdovce a vdovecké důchody.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2002 a dále, případně

i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2001 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod), lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet Vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu

se skutečně priznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti - ředitelství. Najdete nás v nové budově Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon 96 19 33 61.

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

Pořád jen revizoři a revizoři...

Nepřijde vám to už nudné, číst v denním tisku stále stejné články o tom, jestli jsou revizoři v právu, nejsou v právu, mají, musí, nesmí a podobně? A DP nemá nikoho, včetně tiskových mluvčích, kdo by vysvětlil a působil na veřejnost argumenty, že problém není v revizorech, kteří jsou následkem, ale v cestujících, kteří podvádějí? Revizor je zástupce společnosti, která se brání. Veřejné sdělovací prostředky však formulují své komentáře útrpným tónem a vnucují nám (nechápu jejich logiku) vlastní pocit křivdy. To je přece právě naopak! Unikají od podstaty problému a nepochybně se jim nechce veřejně přijmout správné pojmenování, že jízda bez platné jízdenky je jistý druh gaunerství! My nabízíme služby, podobně jako kdybychom praktikovali kteroukoliv jinou činnost, například prodávali hrnce. Kdo chce hrnce, musí za něj zaplatit. Když ho ukradne bez zaplacení, je zloděj a prodejce, polopaticky řečeno, pro následný nedostatek financí nemusí mít výrobci na zaplacení zboží, a ten, víceméně nemusí mít na mzdy. Líbilo by se to zaměstnancům „hrncárny“?

De facto vůbec neprovádíme osvětu o tom, v čem je problém, tedy v pokleslé morálce cestujících veřejnosti a následně posláním revizorů ochránit ekonomickou rovnováhu DP. Nemyslím si, že „informátoři“ veřejnosti za náš podnik mají jen sdělovat prostřednictvím tisku výluky v přepravě nebo kde udělat emise (v Metru)

a eventuálně docela vložně vysvětlovat proč revizor... Práce provozních zaměstnanců a veřejná vystoupení tiskových mluvčích jsou přece první reprezentanti a vizitka DP. Nebo se mýlím?

DP má svou stránku v deníku Metro, snad by se tam mohlo pravidelně objevovat kolik bylo přistiženo cestujících (za konkrétní časový úsek) bez platné jízdenky a o jakou částku tímto způsobem cestování přišel a především a důrazně připomenout, kolik cestujících bylo zřejmě donuceno zaplatit navíc. Nepochybují o tom, že by to působilo jako varovné memento.

Už jsem ve službě řidiče pár revizorů při jejich výkonu zažil a nesetkal jsem se s případem, kdy by mě k jejich chování vůči cestujícímu napadly výhrady. Je to stresové zaměstnání a rozhodně si zaslouží zřetelnější a objektivnější obhajobu, než tomu bylo doposud.

Vili Sebera, garáže Řepy

DOŠLO DO REDAKCE

Úsměvy s DP-KONTAKTEM



„Mládenče, vy tady taky čekáte, abyste se dostal na Pankrác?“

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Tento díl putování probádanými i neprobádanými zákoutími internetu bude poněkud jiný než ty, na které jste si již zvykli. Možná jste zaznamenali, že v srpnovém čísle DP-KONTAKTU náš internetový seriál chyběl. Jeho dnešní díl berte jako určité vysvětlení tohoto „výpadku“ i jako praktický návod, jak postupovat, pokud si chcete zavést internet do svého domova.

Abyste něco zajímavého na internetu našli, potřebujete se především k celosvětové pavučině nějak dostat. Ve velkém městě s tím u nás nejsou problémy: internetové kavárny rostou jako houby po dešti a doma ho můžete mít během několika dní. Ale co mimo velká města a potažmo na venkově, kde často chybí pevné telefonní linky, které jsou pro internet v současnosti takřka nepostradatelné? Chcete-li se připojit k internetu na vesnici, není to zas tak snadná záležitost, jak by se na první pohled mohlo zdát.

Samozřejmě že způsobů připojení k internetové síti je vícero. Využít můžete třeba některou z bezdrátových (mikrovlnné spoje, mobilní GSM sítě a satelity) či digitálních (připojení přes CATV čili přes rozvody kabelové televize, ISDN linky) možností připojení. Pokud však vaše konto penězi zrovna nepřetéká,

budete se musít spokojit s připojením analogovým, tedy přes klasické telefonní linky Českého Telecomu (ČT). O podrobnostech připojení tímto telefonním operátorem se můžete dozvědět více na stránkách www.telecom.cz, o novém internetovém tarifu, který ČT zavádí od 1. října 2002, pak na adrese www.vas-internet.cz. Nemáte-li však zřízenou pevnou linku a nacházíte se nedej bože na vsi, připravte se na martyrium. Autor těchto řádků má se zřizováním telefonní linky za účelem internetového připojení na venkově čerstvou a nepřilíši pozitivní zkušenost – čekat můžete i týdny a měsíce. Nejdříve se na ČT záhadně ztratí sepsaná smlouva. Pak vás prý nezastihl pošťák, takže se smlouva (o které vám tvrdí, že je ztracená!) na ČT vrátila. Poté si musíte sehnat souhlas od energetiky. A nakonec, když je smlouva oběma stranami potvrzena, vám přijde dopis s lapidárním sdělením, že “o dalším postupu Vás po ukončení technického šetření budeme neprodleně informovat”. Co se bude technicky šetřit, co znamená podle ČT slovíčko “neprodleně” (podle zkušeností to mohou být týdny) a proč vůbec celý ten cirkus, když vám nad štítem chalupy vede telefonní přípojka k sousedům a vy

byste se rádi připojili také? Pokud toužíte po připojení mimo město a nemáte zatím zřízenou pevnou linku, obraťte se buď obrovitou trpělivostí, nebo na celý nápad rychle zapomeňte – a to zejména v případě, kdy je na tomto připojení závislá vaše práce. Jsou z toho jen zbytečné nervy a neodevzdané články...

Ale dost nařikání. K připojení potřebujete samozřejmě také alespoň trochu výkonný počítač a modem. Vše o modemech, jejich testy, rady, tipy a triky, ceny apod. najdete na stránkách www.modemy.cz. Pokud chcete nahlédnout za modemy do světa, lze to jednoduše na adrese www.modems.com.

K tomu všemu potřebujete navíc tzv. providera, tedy někoho, kdo vám připojení k internetu zprostředkuje. V České republice jich existuje celá řádka, z těch nejvýznamnějších zmiňme alespoň www.iol.cz, www.volny.cz, www.tiscali.cz nebo www.quick.cz. Na uvedených adresách najdete nezbytné informace a podmínky připojení.

Informacemi stran připojení se internet doslova jen hemží. Z bezpočtu webových periodik zkuste třeba server www.svetnamodro.cz nebo www.zive.cz.

—mš—

17. část Liboc

Nejzápadnější obcí, která byla připojena ku Praze 1. ledna 1922, byla Liboc. Podle odborníků byla původní podoba názvu Luboc, což bylo odvozeno z osobního jména Lubota (Lubotův dvůr). Existuje také úvaha, že dnešní jméno pochází ze staršího názvu Hluboc, který připomínal polohu vsi pod Bílou horou. Nejstarší zmínka o Liboci se váže k zakládací listině břevnovského kláštera z roku 993, ale tento dokument je falzem z 12. století. Přesto se o pravdivosti obsahu listiny nepochybuje. Liboc zabavili v roce 1420 klášteru Pražané, ale o 72 roku později klášter koupil libocký dvůr zpět. V roce 1790 byla severně od stávající zastávky založena nová vesnice a od té doby se původní obec nazývala Horní (Hořejší) Libocí a nová Dolní Libocí.

Když byly podle obecního zákona z roku 1849 zřízeny politické obce, stala se Horní Liboc součástí Břevnova, zatímco Dolní Liboc byla samostatnou obcí. Při sčítání lidu v roce 1890 už je Horní Liboc doložena jako osada Dolní Liboce. Zákon o vytvoření Velké Prahy z roku 1920 uvádí jen jméno Liboc. Přesto se rozdělení Liboce na Horní a Dolní použítva dodnes, i když většina Pražanů zřejmě vztahuje pojmenování Dolní Liboc jen na zastávku severně od železniční tratě, ačkoliv ta vznikla především až v meziválečném období.

Po připojení k hlavnímu městu vytvořily bývalé obce Liboc, Břevnov a Střešovice městskou část Praha XVIII. Zajímavé je, že vládní nařízení z roku 1947, kterým bylo zavedeno nové správní členění Prahy, se vrací k názvu Dolní Liboc. V roce 1949 byla tato část Prahy rozdělena mezi nové městské obvody Praha 5 (Horní Liboc) a Praha 6 (Dolní Liboc) a po další územní reorganizaci, uskutečněné v roce 1960, připadlo celé katastrální území do obvodu Praha 6. Součástí Dolní Liboce se zároveň stala také skupina domů Na Padesátníku, která do té doby patřila k Přední Kopanině. Od roku 1968 se opět uvádí název katastrálního území Liboc, stejně jako v meziválečném období. Dnes je Liboc součástí městské části Praha 6.

Na území Liboce prakticky neexistoval žádný průmysl. Z hlediska celé pražské aglomerace měla obec nesmírný rekreační význam, protože na katastrálním území leží známé výletní lokality Divoká Šárka a Hvězda. Na rozdíl od Divoké Šárky, která je přírodním výtvorem, vznikla Hvězda v dnešní podobě jako výsledek lidské činnosti. Původně zde byl les Malejov, který v roce 1534 koupil od břevnovského kláštera Ferdinand I., aby na jeho místě založil Novou královskou oboru. V letech 1541 - 1563 byla obora ohrazena zdí a v letech 1555 - 1557 byl na jejím území vystavěn známý letohrádek ve tvaru šesticípé hvězdy. Letohrádek Hvězda patří mezi významné renesanční stavby u nás a od roku 1958 je národní kulturní památkou. Od roku 1951 je v něm Muzeum Aloise Jiráska a Mikoláše Alše. O bělohorské bitvě jsme se v našem seriálu již zmínili.

Z libockých památek vzpomeneme ještě pozděně empírový kostel sv. Fabiána a Šebestiána z roku 1844, který byl postaven na místě staršího kostela doloženého už v roce 1318.

Další zajímavostí je Libocký rybník, založený za vlády císaře Rudolfa II., z něhož byla odváděna voda k zásobování pražského Hradu. Proto bývá někdy označován jménem Hradní rybník.

Dolní i Horní Liboc spadaly před připojením ku Praze do politického a soudního okresu Smíchov. Ještě v 60. letech 19. století se uvádělo, že cesta na Smíchov trvá půldruhé hodiny. Protože se na hranicích původní Prahy (v městských branách) vybírala potravní daň, bylo pro některé cestující výhodné při cestách na Smíchov se hlavnímu městu vyhýbat a jet přes Košíře. Pro cesty do Prahy vedla nejkratší cesta k Vypichu na říšskou silnici (dnešní Bělohorskou) a skrz Strahovskou bránu.

Už od roku 1830 vedla přes libocké území jedna z nejstarších železničních tratí u nás - koněpřevážná železnice do Lán. První přeprava dříví v celé trase se uskutečnila 21. července 1831. Počátkem června 1861 byla na koňce zavedena také přeprava osob, ale protože v Liboci nebyla zastávka, neměla pro zdejší obyvatele

význam. Zásadní změna nastala po přestavbě koňky na parostrojní provoz. Současně se zahájením provozu na přestavěné trati (od 4. listopadu 1863) byla v Liboci zřízena i železniční zastávka. Nejlevněji se cestovalo ve vagoněch IV. třídy, které byly k stání a s jízdným 12 krejcarů za jednu míli (7,5 km). Vlaky nejezdily příliš často, jen dvakrát denně. Z nádraží v Brusce (dnešní Praha-Dejvice), kde dráha končila, jezdila do Prahy na Příkopy omnibusová linka, od roku 1868 byla železniční doprava prodloužena přes Bubny až na nádraží Státní dráhy (dnešní Masarykovo), čímž omnibusy ztratily smysl. Jízda z Liboce do Prahy trvala 40 minut a jízda III. třídou stála 27 krejcarů. Provoz na trati zajišťovala až do roku 1922 Výhradně privilegovaná buštěhradská železnice, pak byla tato společnost zestátněna. Přesto i dnes je pojem Buštěhradská dráha poměrně dost známý.

Cestování velkého množství výletníků do Divoké Šárky a Hvězdy si v letní sezóně vynutilo zavedení zvláštních vlaků do zastávky Liboc. První „rekreační“ vlaky jsou zde doloženy už v roce 1864 a prokazatelně jezdily i v roce 1914 („každodenně několik vlaků mezi Libocí a Prahou“). Družstvo rozhodly na Petříně v roce 1892 iniciovalo myšlenku parní místní dráhy od petřínské rozhledny ke Hvězdě a 7. října 1892 byl při míst-

ním šetření schválen i příslušný projekt. Pro nedostatek finančních prostředků nakonec z celého záměru sešlo. V roce 1911 začaly jezdít tramvaje pražských Elektrických podniků až na Pohořelec, ale pro obyvatele Liboce to nemělo prakticky žádný význam. Teprve když byla v roce 1923 prodloužena tramvajová trať až před břevnovský klášter, do zastávky U Markéty, začala mít i pražská městská hromadná doprava pro Libocké určitý význam. V roce 1928 začaly tramvaje dojíždět až na Vypich, což bylo v tehdy celkem běžné docházkové vzdálenosti (1,2 km) alespoň pro obyvatele části Horní Liboce. Bez zajímavosti není srovnání jízdních dob železnice a tramvaje. Z Vypichu na Masarykovo nádraží trvala cesta tramvají 34 minut, zatímco vlakem z libocké zastávky to bylo o čtyři minuty méně.

Na přelomu 20. a 30. let 20. století začala nabývat na významu také autobusová doprava.

Dne 30. srpna 1932 získal podnikatel Jan Holub koncesi k provozování autobusové linky v trase Vypich - Malý Břevnov - Ruzyně - Liboc - Vypich. Provoz však zahájil mnohem dříve, už 30. listopadu 1931, ale podle dostupných zpráv jezdil v rozporu s koncesí jen v atraktivním úseku Vypich - Bílá Hora. Od 11. prosince 1932 zahájily Elektrické podniky hlavního města Prahy provoz na nové městské autobusové lince označené písmenem T mezi Bílou Horou, Vypichem a Libocí, která na libockém katastru měla stanice Hvězda, Horní Liboc, Škola a Libocká ulice (konečná). Provoz zajišťoval jeden autobus v intervalu 25 - 30 minut, který ve stanici Vypich vyčkával 3 - 4 minuty. Jízdné od Libocké ulice na Vypich bylo 1 korunu. Protože úsek vedený úzkou Libockou ulicí se ukázal pro tehdejší autobusy jako poměrně nebezpečný a ani počet přepravených cestujících nebyl proti očekávání příliš velký, byla už od 13. ledna 1933 linka odkloněna ze zastávky Hvězda na Petřiny. Současně byla snížena i jízdné v tomto úseku na 50 haléřů. Linka T, od roku 1937 jezdící jen mezi Vypichem a Petřinami, se udržela v provozu až do roku 1940, kdy byla z úsporných důvodů zrušena. Na tomto místě dodejme, že další autobusové linky jezdily také po kladenské silnici. Už 30. listopadu 1927 získal koncesi k provozování autobusové linky Praha - Kladno Matěj Bendák, jehož autobusy měly zastávku Liboc „Nad Šárkou“ a dojížděly, v rozporu s koncesí, až do

centra Prahy. Z Prahy na Kladno jezdilo také několik linek ČSD (nejstarší od 28. října 1928), které u Liboce zastavovaly. V roce 1938 začala přes libocký katastr jezdít také autobusová linka I (pozdější 108), zřízená především pro obsluhu nového ruzyňského letiště. Pro obsluhu Liboce v této době linka neměla význam. Od roku 1933 dojížděly tramvaje také k vokovické vozovně, což bylo v docházkové vzdálenosti z Dolní Liboce.

V roce 1942 byl schválen projekt tramvajové tratě po kladenské silnici na Dlouhou míli, ale válka znemožnila jeho realizaci. Po válce (v roce 1947) byl postaven už jen krátký úsek se smyčkou Divoká Šárka. I když šlo jen o nepatrné torzo původního projektu, toto prodloužení významně zkvalitnilo dopravu jak obyvatelům Dolní Liboce, tak výletníkům do šarecké oblasti. Když byla v roce 1950 postavena tramvajová trať na Petřiny, přestože neležela na území Liboce, měla zásadní vliv na cestování z Horní Liboce a v zásadě převzala přepravu těch cestujících, kteří do té doby cestovali na Vypich.

V roce 1960 byly vybrané spoje autobusové linky č. 108 prodlouženy z Divoké Šárky Libockou a Ruzyňskou ulicí přes Ruzyň na Bílou Horu. Tato změna měla omezený význam jen pro malou část libockého katastru na hranici s Ruzyní (zastávka Ruzyňská). Podobně měla malý praktický význam i rychlíková linka č. 225 (pozdější 119).

Zásadní přelom v novější dopravní historii Liboce znamenal především zavedení autobusové linky č. 179 od 30. dubna 1972. Po téměř 40 letech se tak opět objevily městské autobusy v historickém jádru bývalé obce. Linka jezdila od nového ruzyňského letiště přes Divokou Šárku a Libockou ulicí kolem Hvězdy na Petřiny a Mackovou ulicí (nyní Ankerskou) na Vypich a do Motola. Obyvatelům Liboce poskytla spojení na všechny tři dosavadní tramvajové větve v blízkosti katastrálního území Liboc a navíc představovala celkem atraktivní spojení i na čtvrtou tramvajovou trať v Motole. Prvotními úkoly linky bylo kratší spojení Petřin a letiště a také případné zajištění rekreační dopravy ze sídliště Petřiny na koupaliště Džbán. V roce 1995 byla na této lince zřízena další zastávka, Litovický potok, a proto můžeme „stosedmáctévitku“ i dnes považovat za základní libockou linku.

Směrovou nabídku obyvatelům Liboce rozšířily ještě dvě autobusové linky, č. 218 v oblasti nové zastávky mezi Ruzyňskou a Brodeckou ulicí (zavedena v roce 1982 pro spojení sídliště Na Dědině s linkou metra A), a č. 225, která jako první obsloužila ulici Vlastinu.

V průběhu let došlo v Liboci k několika dílčím změnám tras autobusových linek, motivovaným pře-

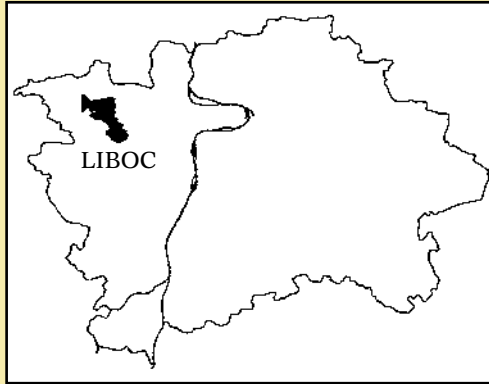


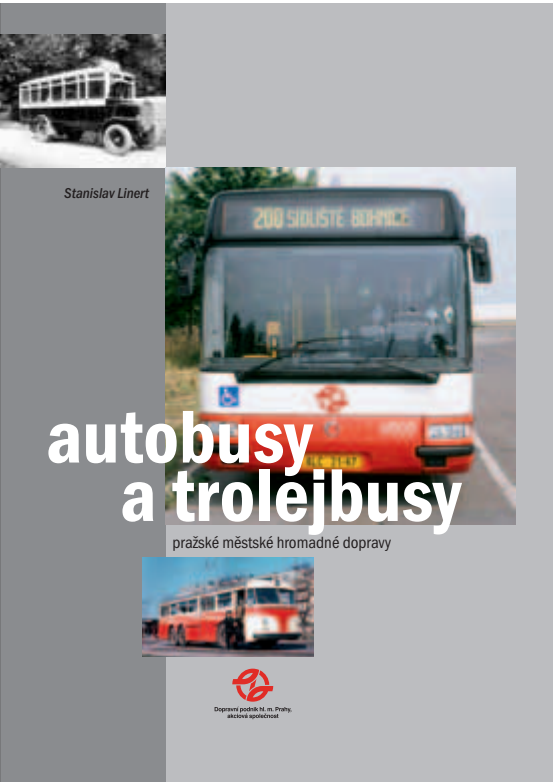
Foto: Pavla Holubová

devším zlepšením obsluhy sídliště Na Dědině, ležícího na ruzyňském katastru. Vzhledem k poměrně úzkým ulicím byly po určitou dobu autobusové linky č. 108, 179 a 218 vedeny určitými částmi Dolní Liboce jednosměrně, například ulicemi Jenečskou, Libockou či Litovickou. Dnes jsou jednosměrné úseky omezeny jen na oblast úrovněného železničního přejezdu v Litovické ulici a podjezdu v Libocké ulici.

Vzhledem k poměrně pestré nabídce linek městské hromadné dopravy mohla být v roce 1985 po 122 letech služby zrušena železniční zastávka Praha-Liboc, která stála na počátku obsluhy Liboce veřejnou hromadnou dopravou.

-pf-, -fp-

K dostání je nová kniha z naší produkce!

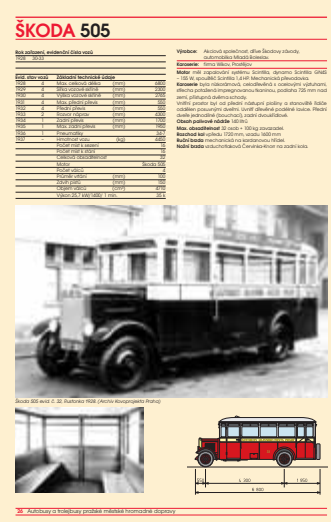


Dopravní podnik obohatil český knižní trh novou publikací s tematikou městské hromadné dopravy. Když před sedmi lety vydal pro interní potřebu publikaci *Autobusy městské hromadné dopravy v Praze*, která do povědomí mnohých vstoupila pod pracovním označením „katalog autobusů“, nikdo netušil, že vyvolá takový zájem i mimo podnik, především mezi zájemci o vozidla městské hromadné dopravy. Během let se vozový park autobusů podstatně obměnil a publikace dávno ztratila na aktuálnosti. Dopravní podnik proto nyní přikročil k jejímu druhému, podstatně rozšířenému vydání. Jak název knihy (*Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*) napovídá, byl obsah katalogu rozšířen o část věnovanou trolejbusům, od jejichž zrušení v Praze letos shodou okolností uplyne 30 roků. Na rozdíl od prvního vydání je kniha *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy* vázaná, přibýlo v ní mnoho nových snímků a zcela přepracovány byly i původní kreslené obrázky vozidel. Kniha je rozvržena do několika základních časových období, z nichž každé je charakteristické určitým stavem pražské městské hromadné dopravy. Nosnou částí publikace jsou „katalogové listy“ věnované jednotlivým typům vozidel autobusové a trolejbusové dopravy, které se v pražském Dopravním podniku v minulosti uplatňovaly, od těch nejstarších z roku 1908 až po nejnovější. (Redakční uzávěrka byla v květnu 2002.)

Autorem publikace je Stanislav Linert, přední specialista na vývoj vozového parku pražské MHD a jeden ze zakladatelů Kroužku městské dopravy Kulturního domu Vltavská. Z jeho předchozích děl vzpomeňme

například spolupráci na dvou vydáních *Historie městské hromadné dopravy v Praze* a samostatné autorství publikace *Vozidla pražské tramvajové dopravy*. Všechny vydal náš podnik. V knížce se můžete setkat i s velkým množstvím fotografií některých pracovníků Dopravního podniku, především Jana Arazima a Tomáše Dvořáka. Kreslené ilustrace vozidel zpracoval Ivo Mahel.

Publikace *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy* má 264 celobarevných stran. Zatlumčené předchozí vydání mělo interní charakter, bude nová kniha veřejně k dostání ve střediscích dopravních informací naší společnosti a v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze za 330 korun, tedy na obvyklých místech, kde se prodávají všechny dosavadní publikace z produkce Dopravního podniku. Věříme, že i druhé vydání knihy *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy* uspokojí všechny zájemce o historii a současnost veřejné dopravy v našem hlavním městě.



NAPSALI O NÁS

MF Dnes (28. 8. 2002)

Odborník: Nedalo se udělat více

Generální tajemník Mezinárodní asociace veřejné dopravy Hans Rat je přesvědčen, že pro záchranu pražského metra nebylo možné udělat víc, než udělal pražský Dopravní podnik. „Bude velmi obtížné najít, kdo by měl být obviněn kvůli následkům. Všude na světě takové věci zkoumají řady expertů půl roku až rok. Něco podobného se ve světě stalo asi dvakrát. Je to velmi ojedinělá situace,“ říká Rat.

Myslíte si, že by se zničení metra nezabránilo jeho rychlejším uzavřením?

Způsobilo by to obrovskou paniku. Lidé by vzali auta a chtěli by opustit město. Takové jsou zkušenosti ze světa. Podobným situacím muselo město předjet.

Čím si vysvětlíte, že nevydrželi speciální uzávěry konstruované pro jadernou válku?

Myslím, že když to před mnoha lety konstruovali na nukleární nebezpečí, neuvědomili si, že může přijít něco úplně jiného. Tlak vody a riziko radioaktivního zamoření se vůbec nedají srovnávat. A dnes ta rizika jsou prostě jiná.

Myslíte si tedy, že zabezpečení metra před povodní bylo špatné?

Do Prahy jsme se vždy jezdili učit. Zdejší metro je svou bezpečností známé po celém světě. Teď je nejdůležitější, aby se opravdu vše důkladně vyšetřilo a zjistilo se, kde byla chyba. Z toho se pak musí do budoucnosti vycházet.

Dopravnímu podniku jste už nabídli pomoc. Po Praze jste nyní určitě také jel. Co říkáte kolapsu, který zničení metra způsobilo?

Na všechny na konferenci udělalo velký dojem, jak se pražský Dopravní podnik se situací ve městě vyrovnal. Jak dokázal rychle nahradit zatopené metro – a ten systém funguje. Za pětadvacet let, co v dopravě působím, jsem něco podobného nikde ve světě neviděl.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Cestovní doklad; značka zubní pasty; výpravní básník; pěna do koupele; nekněz. – B. 1. díl tajenky; akvarijní ryбка. – C. Mastek; edém; druh břídlíce; ženské jméno; plošná míra. – D. Bankrot; přespolní běh; vymřelý kočovník; pryskyřice; pahorek (nářečně). – E. Vlákno; český zpěvák; léčivá bylina; placený potlesk; únos. – F. Již; mongolský rolník; karetní hra; lesní pozemky; potok (nářečně). – G. Druh karty; divadelní závěs; pomoc; dlouhý plášť bez rukávů; značka hliníku. – H. Sarmat; vztek; mexické sídlo; stará zbraň; chňap. – I. Opak líce; výměšek žláz; nuže; Sémův syn; parková květina. – J. Inicialy Delona; turecký povoz; záchvat; otvor pro čep; listnatý strom. – K. Oblá; 2. díl tajenky. – L. Východočeský vrch; druh atomu; tropický strom; zvykové právo; mys.

SVISLE: 1. Výzva k tichu; karabáč; značka dlaždiček. – 2. Značka počítačů; plod dubu; starosumerské město. – 3. Žhnout; druh koně; spojka. – 4. Listnatý strom; přítok Dunaje; zbabělec. – 5. Poděkování; skládací cylindry; ženské jméno. – 6. Část vozu; kazit; bílé kadi-dlo. – 7. Tohoto roku; klips; římská šestka. – 8. Epopej; silný kovový hřeb; pobídka. – 9. Potom; druh krokodýla; pán (v Asii). – 10. Evropan; družina; italský přístav. – 11. Pastýřská píšťala; parma zlatá; značka telluru. – 12. Jméno psa; část Prahy; nemoc kloubů. – 13. Infekční činitel; nečas; jméno psa. – 14. Latinská spojka; hořké léky; naše metropole. – 15. Podbradky; mořský korýš; předložka. – 16. Mauglího druh; hláška v bridži; opak světla. – 17. Silné provazy; agrese; střelná zbraň. – 18. Papoušek; zápisník; vězení. – 19. Inicialy filozofa Kanta; štíhlá palma; kladná elektroda. – 20. Mykací stroj; krtek (zoologicky); lépe.

Pomůcka: Tala, Talpa, Terst, Ur.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 8: Umění začíná tam, kde končí funkce. (H. Read)

	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

Letní tábor Dopraváček očima vedoucího



nákupní význam, mají příležitost doplnit zásoby sušenek, bonbónů a jiných dobrot.

Nemohli jsme vynechat ani celotáborovou hru. Tentokrát jsme se nechali inspirovat pravěkem. Jen málokoho z dětí nebo rodičů asi napadne, že se obyčejná celotáborová hra chystá už dlouho před

Jenže srpen všechno změnil. Českou republikou postupovala největší povodeň, jakou kdo pamatuje. Nevyhnula se tentokrát ani jindy klidné Lužnici. A nevyhnula se pochopitelně ani Dopraváčku. Chtělo se mi brečet, když jsem se to dozvěděl. A když jsem pak viděl fotky z doby, kdy už voda ustupovala, bylo mi nanic.

Doufám, že se odborová organizace a vedení oddělného závodu Autobusy nerozhodnou pro likvidaci tábora. Byla by to velká škoda. Lidí, pro které je tohle místo mnohem víc než jen tábor, existuje víc než dost. A nezanedbatelný je i počet zaměstnanců, kteří mají díky Dopraváčku na část prázdnin postaráno o své děti. Dopraváček by měl žít dál... Já sám pro to udělám vše, co bude v mých silách.

Text a foto: Petr Janáč, vedoucí 12. oddílu (o. z. Autobusy)

Snad každý rok se na stránkách DP-KONTAKTu objevuje článek o letním dětském táboře Dopraváček. Napadlo mě, že letos by se o jeho napsání mohl pokusit někdo, kdo byl přímo u toho.

Do Nuzic jezdím od roku 1985. Osmkrát jsem tábor absolvoval jako dítě, dvakrát jako praktikant a letos jsem tam byl posedmé jako oddílový vedoucí. Za tu dobu jsem se do toho nádherného místa na levém břehu Lužnice doslova zamiloval. Stalo se mým druhým domovem, neoddělitelnou součástí života. Léto bez tří týdnů na Dopraváčku si vůbec neumím představit.

Letošní tábor se vydařil. Počasí nám, I. turnusu, celkem přálo. Děti si užívaly koupání a my, vedoucí, jsme měli trochu usnadněnou přípravu programu. Samozřejmě jsme se neobešli bez her a procvičování tábornických dovedností. Ani bez výletů to nejde - každoročně se vypravujeme do Bechyně, Týna nad Vltavou i Tábora. Pro děti mají tyhle výlety především

táborem. Už od počátku dubna jsme se scházeli na garáži Kačerov a vymýšleli jednotlivé etapy. Velkou péči věnujeme pravidelným dobovým převlekům a rekvizitám. Věřím, že za pár let si většina dětí vzpomene na blázny, kteří poskakovali kolem malého ohýnku a vydávali nelidské skřeky.

Vděčnou zábavou bývají i projíždky na kánoích a pramicích. Někdo si s pádlem poradí dřív, někdo později. Ale snad pro každého je pohled z hladiny řeky zajímavý. Snad každý si vzpomene na někoho z rodiny, kdo taky „jezdí na vodu“.

Když jsme se 20. července vraceli do Prahy, ani trochu se mi nechtělo. Byl jsem unavený, ale spokojený. Děti byly všechny a zdravé a navíc vypadaly, že se jim v mém oddílu líbilo. Vypadaly, že se příští rok budou chtít do Nuzic zase vrátit. A to mě těšilo nejvíc.



Poslední dny přinesly tolik událostí, že by se tato rubrika dala naplnit ještě na několik čísel dopředu. Dalo by se psát o postojích lidí v podniku i v partnerských organizacích v krizových dnech, ale i krátce poté. Stejně jako o tom, jak povodeň zasáhla do životů našich pracovníků, nejen postižených v soukromém životě, ale i v tom profesním.

Dalším námětem by byly reakce Pražanů na krizový stav, zvykání si na přechodný stav v městské hromadné dopravě. Mnozí z našich cestujících přišli o léta zažité spojení, kterým pravidelně zdolávali vzdálenosti mezi bydlištěm a pracovištěm. Nyní si každý může vybrat z několika možností s libovolným množstvím přestupů či cestu náhradní linkou. Věřím, že každý z Pražanů hledá co nejvýhodnější spojení, které by bylo časově jen o málo horší než metro, ale výsledek je předem daný. Žádná stejně časově výhodná varianta neexistuje, s jednou malou výjimkou, a tou jsou v některých směrech vlaky.

I tato možnost má své ale... Už několik let cestující s běžnou časovou jízdenkou na měsíc a delší mohou využívat služeb Českých drah na území města, ale pracovníci Dopravního podniku nikoliv. Ti si musí kupovat jízdenky Českých drah. Když jsem se před

INTEGRACE VLASTNÍMA OČIMA

časem snažil tento stav změnit, bylo mi odpovězeno: „Vždyt tím vlakem nikdo nejedí.“

Dříve existovala smlouva mezi Dopravním podnikem a Českými drahami o tom, že pracovníci Dopravního podniku mohou cestovat zdarma vlakem na území Prahy stejně jako ostatní Pražané, ale tu už z neznámých důvodů odvál čas. Změnit tento stav je zřejmě nadsázka, i když máme už několik let systém Pražské integrované dopravy.

Věřím, že obvykle vlakem moc našich zaměstnanců nejedí, ale v této mimořádné situaci jsou směry, kde je vlak jednoznačně rychlejší. Dám malý příklad, zkuste náhradní dopravou za metro cestovat z budovy v Sokolovské na Bojiště za 25 minut. Vlakem z Vysočan na hlavní nádraží a dále náhradní dopravou je to bez problémů. Potíže je v tom, že těchto spojů není mnoho a jezdí nepravidelně.

V tomto případě nás o větší intenzitu spojů připravila rekonstrukce železničních mostů u Bulhara, která neumožňuje pustit více vlaků, to je pochopitelné, ale

další kroky už méně.

Velmi dobrou odezvu má kyvadlové spojení mezi Smíchovem a hlavním nádražím ve dvacetiminutovém intervalu. Ve špičce, když přijedete na poslední chvíli, už si ani nesednete. A při svezení novým dvoupatrovým vozem je dostatečně postaráno i o kulturu cestování.

V prvním popovodňovém týdnu jezdila kyvadlová doprava také mezi Smíchovem, Vršovcemi, Libní, Vysočany a Horními Počernicemi. Mezi Smíchovem a Vysočany zcela jistě náhrada za trať B metra. Je trochu nepochopitelné, že přestala jezdit od 26. srpna, kdy došlo k protažení metra na Smíchovské nádraží a mohlo dojít k jejímu vyššímu využití. Vlak si mohl získat více příznivců a další z desítek kilometrů železničních kolejí by mohly mít větší význam pro město.

Bohužel nestalo se, a tak nezbyvá se než ptát, proč vlak zůstává na periferii integrované dopravy, když v jiných evropských městech hraje podstatnou úlohu.

Přeji samé příjemné starosti s přicházejícím podzimem. **-bda-**

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V září 2002 oslavují 60. narozeniny:

Ladislav Davídek – M, služba staveb a tratí (29), Bohuslav Doležal – ED, odbor energetika (38), Václav Doležal – ED, odd. údržba a služby (24), Zdeněk Kouřil – ED, odd. tech. správa (31), Václav Maletínský – A, DOZ Hostivař (10), Rudolf Suchý – M, služba ochran. metra (22), Vladimír Tovara – ED, provozovna měnirny (33), Josef Tuček – M, odbor infor. technologie (25), František Vorel – M, služba staveb a tratí (16), Zdeněk Žák – M, služba staveb a tratí (31).

V září 2002 oslavují 50. narozeniny:

Jaroslav Bečka – M, služba ochran. systému (22), Jiří Böhm – M, služba staveb a tratí (24), Karel Frantál – A, garáž Kačerov (30), Hana Hrazdírová – M, sl. sděl. a zabezpečovací (24), Libuše Hrdá – A, správa závodu (22),

Jiří Jílek – A, garáž Řepy (31), Václav Jůn – ED, provozovna Vokovice (34), Ladislav Klíma – M, služba ochran. systému (11), Václav Knap – ED, prov. trakční vedení (34), Milan Krátký – A, garáž Řepy (31), Oldřich Lavička – A, garáž Klíčov (10), Jiří Mrázek – ED, oddělení údržba a služby (33), Alexej Musil – ED, provozovna měnirny (26), František Neuhort – M, sl. sděl. a zabezpečovací (23), Jiří Ortčígr – M, služba staveb a tratí (26), Josef Suk – M, služba sděl. a zabezpečovací (13), Jaroslava Šimková – ED, odbor zaměstnaneců (12), František Šimůnek – ED, provozovna Vokovice (29), Jana Škarytková – M, dopravní úsek (10), Martin Taimr – M, služba ochran. systému (29), Pavel Uhlík – ED, provozovna Hloubětín (32), Eugen Veselský – ED, provozovna Hloubětín (27),

Marie Zemanová – M, dopravní úsek (28), Marie Zemanová – M, technický úsek (15), Štěpán Zemlička – M, služba ochran. systému (17). Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtějí být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jaroslav Jiřík – ED, prov. opravna tramvají (44), Miroslav Karásek – ED, provozovna Motol (46), Johana Klinerová – ED, provozovna Strašnice (21), Bohumil Klokočník – ED, prov. Vokovice (35). Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

V uplynulých dnech nás opustil pan Stanislav Potuček – ED, provozovna Pankrác, který u DP pracoval 34 let. V srpnu nás opustil pan Jan Zima – A, garáž Řepy, který u DP pracoval 30 let.