

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Hezké počasí jen vyšperkovalo třetí ročník Dne otevřených dveří

Sté výročí založení našeho podniku dalo vzniknout nové tradici, Dni otevřených dveří. Během jednoho dne v roce mají Pražané, návštěvníci našeho města, ale i zaměstnanci v doprovodu rodinných příslušníků, možnost spatřit zázemí podniku, který pro ně nepřetržitě po celý rok provozuje městskou hromadnou dopravu.

Mnozí si při pochůzkách po rozlehlých areálech a při pohledu na velký počet techniky v nich uvědomili, jak složitým a finančně náročným organismem současný Dopravní podnik je. Pokud mají být naše služby na kvalitní úrovni, jakou zcela oprávněně naši klienti očekávají, musí být také zázemí a technika na patřičné úrovni. V sobotu 11. září se mohli zájemci již pořetí přesvědčit, že prostředky z městského rozpočtu jsou vynakládány účelně a ku prospěchu celku.

Nízkopodlažní autobusy vozící návštěvníky do jednotlivých areálů (výjimkou byla vozovna Motol se za dva roky staly běžnou záležitostí a už nebyly tolik středem zájmu jako před dvěma roky na Kačerově.

Pojdme se teď vydat na krátkou prohlídku otevřených prostor tak, jak ji mohl absolvovat každý z návštěvníků.

Široká nabídka v Řepích

Je všeobecně známo, že největší pozornost přitahuje metro, a tak jsme zahájili cestu po provozovnách raději u autobusů v Řepích. Autobusy se tradičně mohou chlubit vysokou úrovní své produkce a ani letos to nebylo jiné. Ve vstupní bráně nastoupil do vo-



Kromě současného vozového parku autobusů byly v Řepích k vidění i staré autobusy ze střešovického Muzea MHD a klíčový unikát (uprostřed).

zu pracovník garáže ve slušivých montérkách a během několikaminutové okružní jízdy garáží seznámil návštěvníky s celým areálem. Po vystoupení z autobusu bylo připraveno několik lákadel.

Tiskem jízdních řádů zdarma a ukázkou tvorby grafikonů počínaje, výstavou historických automobilů a motocyklů konče. Nechyběl samozřejmě kompletní současný vozový park, doplněný o klíčový unikátní vůz evidenčního čísla 3000 a o dvojici autobusů ze střešovického muzea.

Zastoupena byla vozidla Autoškoly, stejně jako vozidlo hasičů nebo kačerovský tahač. K aktivním mo-

toristům patří velká část populace, a tak je zcela jistě zaujala i prezentace mnoha firem, které využívají odštěpný závod Autobusy jako své dodavatele. Kdo vydržel a došel až do jednoho ze zadních traktů garáže, mohl spatřit i novou budovu odpadového hospodářství. Podle našeho názoru není mnoho podniků, které by se mohly pochlubit takovým zařízením.



Výstavku historických automobilů a motocyklů nabídl REHIV klub Praha.

Stejně jako v ostatních provozovnách byl velký zájem o propagační předměty, přičemž největší úspěch slavily zejména nafukovací balónky pro nejmladší generaci.

Okupovaný Zličín

Při přípravě letošního Dne otevřených dveří nepanovalo ze strany pracovníků odštěpného závodu Metro nad volbou Zličína velké nadšení, budova ležící za hranicemi Prahy prý nepřiláká tolik návštěvníků. Opak však byl pravdou. Velké množství mladých i starších si našlo cestu, aby vidělo nejmladší a nejmenší depo, ale i ukázkou hasičského sboru o. z. Metro, tři typy souprav metra M 1, 81-71M a 81-71 (jen dnes již historická souprava Ečs trochu nepochopitelně scházela), nechyběly ukázky plánů Metroprojektu a na fotografiích výsledky práce Metrostavu. V neustálém obležení byl i speciálně zřízený stánek Střediska dopravních informací. Téměř neuvěřitelná se zdá být informace, že v průběhu pěti hodin, kdy bylo středisko otevřeno, bylo vytištěno 1200 zastávkových jízdních řádů.



Kromě současného vozového parku byla ve Zličíně k vidění i další technika používaná odštěpným závodem Metro.

Podle slov, která byla velmi často slyšet v pozadí, se dalo usoudit, že určitá část návštěvníků neměla zájem o zázemí o. z. Metro, ale pouze o to, jak svými drahými spreji postříkat rekonstruovanou či úplně novou soupravu M 1. Doufáme, že to není jen redakční názor, ale o takové návštěvníky při příštích edicích této akce nestojíme.

Podle sdělení jednoho z organizátorů musela být

ostraha depa ve spolupráci s policií neustále ve střehu, aby nedošlo k poničení čtvrté (evidenční číslo čelního vozu 4107) z nových souprav.

Obyčejný Motol

Elektrické dráhy reprezentovala při Dni otevřených dveří motolská vozovna. Expozice nabízela klasický repertoár, jednu historickou soupravu, dále zástupkyně současnosti KT8D5, T3 a T6, nechyběla ani tolik diskutovaná RT6N1 a modernizovaná T3. Moderní vozidlo Trakčního vedení reprezentovalo všechny ostatní činnosti. Bohužel, rozmístění vozidel nebylo ideální, například fandové nemohli pořádně zajímat žánrové obrázky, protože téměř všechny současné vozy stály na jedné koleji těsně za sebou. Dílenské prostory byly také prosty nějakých doplňkových akcí, ať již přímo Elektrických drah nebo dodavatelských firem.

Zájemci o různé druhy vzdělání, mohly navštívit prostory Střední průmyslové školy dopravní, sídlící v areálu vozovny.

Slavící Střešovice



Generální ředitel ing. Milan Houfek právě předal upomínkové předměty 50 tisícům návštěvníkovi Muzea MHD ve Střešovicích.

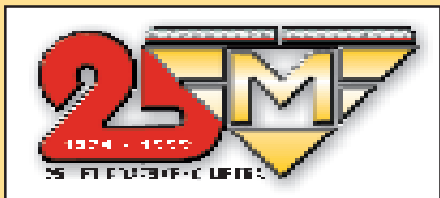
Málokdo si vzpomene na den uprostřed května roku 1993, kdy bylo slavnostně otevřeno Muzeum městské hromadné dopravy ve Vozovně Střešovice. Jak šel čas i my jsme několikrát na stránkách DP – KONTAKTU přinesli informace o tomto výjimečném stánku. Snad to chtěl osud, ale právě sobota 11. září byla pro Muzeum dnem slavnostním, a to nejen proto, že bylo zařazeno jako čtvrtý objekt Dne otevřených dveří.

Současně ten den také probíhala akce Dny evropského kulturního dědictví a měl dorazit již 50 tisíc návštěvníků jedinečné expozice, vyhlášené před rokem kulturní památkou. Přesně v 11.51 hodin překročil práh Muzea ing. Alexander Kapitanenko s rodinou a o několik minut později převzal z rukou generálního ředitele ing. Milana Houfka upomínkové předměty.

Závěrem

Na konci naší cesty po zpřístupněných provozovnách Dopravního podniku můžeme zopakovat titulky z loňského Dne otevřených dveří: Zájem veřejnosti o Dopravní podnik trvá. Proto, dělejme vše tak, aby důvěra veřejnosti v náš podnik byla stále vyšší a nikoliv naopak.

Den otevřených dveří navštívil a pozorně sledoval Petr Malík



Střešovických devadesát let...

Před rokem jsme si připomněli devadesáté výročí strašnické vozovny a dnes stejné jubileum slaví vozovna Střešovice. Obě měly ve své době velmi mnoho společného. Byly dokonce stavěny podle stejného vzoru. Rozlišit staré fotografie interiérů obou vozoven je dokonce velmi těžké. Stejně dřevěné sloupy mezi kolejemi, stejné krovy, dokonce i stejné linky... Jen podsklepení kolejí bylo rozdílné. Pochopitelně i důvod vzniku obou vozoven byl společný – katastrofální nedostatek deponovacích a údržbových kapacit v roce 1906. Dokonce i počátek své historie mají vozovny velmi podobný – obě nakonec vznikly jinde, než se původně plánovalo. Původní místo pro tu střešovickou bylo u letenských vodárny. Protože tam byl drahý pozemek, hledaly Elektrické podniky ještě jiná místa – na Špejchaře, Na Valech, nebo v místech, kde dnes stojí ministerstvo kultury (budova někdejšího městského sirotčince). Nakonec byl vybrán dnes už důvěrně známý pozemek patřící královské kanonii premonstrátů. Jediným problémem bylo, že se nacházel v zakázaném obvodu dělostřelecké laboratoře. Ale i toto úskalí se podařilo po složitém jednání s vojenským erárem překonat. Dne 26. října 1908 zahájily Elektrické podniky stavbu a za rok – 24. října 1909 – vjelo ze střešovické vozovny prvních 12 vlaků na linku č. 11. Vozovna v té době byla menší než dnes. Tvořily ji jen tři lodě po pěti kolejích, na které bylo možné umístit 75 tramvají.



Foto: Jan Šurovský

Podíváte-li se dnes na vozovnu od ulice, tak jde o tři levé haly. Ta čtvrtá, delší než původní, byla přistavěna během roku 1923 a umožnila do vozovny umístit dalších 35 vozů. Zvenku se nová hala podobá svým starším sestrám, ale interiér je na první pohled zcela odlišný. Nenajdete tedy žádné silné dřevěné krovy podepřené sloupy mezi kolejemi, ale unikátní střešní konstrukci podle patentované soustavy prof. Záhorského. Celá konstrukce střechy je zhotovena jen z krkénec a slabších trámek a dodnes, po mnoha desetiletích let, působí velmi moderně a elegantně. To ale nebylo jediné rozšíření, které vozovna zaznamenala. Protože v oblasti dnešní Prahy 6 probíhal ve dvacátých letech tohoto století velmi intenzivní stavební ruch, který si vynutil výstavbu nových tramvajových tratí, bylo nutné ještě jednou střešovickou vozovnu rozšířit. Jediné možné místo bylo za původními třemi loděmi, i tak se ale musel zbourat a jinde postavit dilenský a skladištní přístavek. Také tuto přístavbu, dokončenou v roce 1931, v interiéru na první pohled poznáte. Opět chybí dřevěné sloupy a místo

dřevěných krovů můžeme vidět konstrukci železnu. Vozovna tak unikátně představuje hned tři stavební postupy uplatňované v průběhu historie. Protože strašnická vozovna byla v letech 1929 až 1931 radikálně přestavěna a z původního objektu nezůstalo vlastně nic, je střešovická vozovna nejstarší tramvajovou vozovnou, která dodnes, byť ve specifické podobě, stále slouží svému účelu. Starší, dodnes stojící objekty původních vozoven (například Vinohrady, Košíře, Karlín) už s tramvajemi nemají nic společného.

Budete-li si prohlížet interiér střešovické vozovny, možná se budete ptát, co bylo v místnosti na konci první lodě vlevo, kde je dnes část výstavních panelů muzejní expozice. Původně tady byla tzv. „solnice“, sklad soli pro zimní období. Svému účelu ale sloužila jen necelých šest let, pak byla přestavěna na trolejbusovou dílnu.

Trolejbusy ve Střešovicích? Kdo se zajímá blíž o historii pražské městské hromadné dopravy, určitě není překvapen, že byla vozovna spjata s počátkem moderní trolejbusové dopravy v českých zemích, tedy nejen v Praze. Z první lodě (přesněji řečeno z míst na prvních dvou kolejích, vyjžděly od 5. června 1936 na zkušební a od 29. srpna 1936 i na pravidelné jízdy s cestujícími první tři české trolejbusy Škoda, Tatra a Praga (ČKD) na linku K, později 51. Vozovna trolejbusům sloužila až do roku 1959, kdy byla linka 51 zrušena a nahrazena autobusy.

Změn doznala nejen vozovna, ale i prostor před ní. Původní komunikace byla jen v místech dnešní severní vozovky z centra. Dnešní podobu ulice získala až v letech 1959 – 1960 (v „šedesátém“ byly do dnešní polohy přeloženy koleje). V budově, kde se dnes nachází restaurace U Muzea MHD, si ještě bývalí střešovičtí tramvajáci jistě představují „svoji“ výpravnu. Původně, od roku 1923 až do prvních poválečných měsíců, tu ale byla hasičská zbrojnice.

V průběhu desetiletí se ve střešovické vozovně vystřídal mnoho tramvají i zaměstnanců. V roce 1924 do vozovny příslušelo 5 linek (1, 2, 4, 10 a 11), na které bylo ve špičce vypravováno 49 motorových a 45 vlečných vozů, celkem tedy 94 vozů, což bylo nejvíce ze všech devíti tehdejších pražských tramvajových vozoven. To se pochopitelně projevilo i v nejvyšším stavu provozního personálu ze všech vozoven. Na počátku roku 1925 zde pracovalo 318 zřízenců, z nichž 305 bylo zaměstnáno „na voze“. Jen pro srovnání, druhá personálně nejsilnější vozovna (Strašnice) tehdy zaměstnávala 257 zřízenců. Ale modernizace provozního zázemí praž-

ských tramvají se nezastavila a vznikaly nové moderní vozovny, a tak o dvaadvacet let později už byly Střešovice vozovnou nejmenší. I přes svůj malou kapacitu si však i nadále zachovávaly svůj význam a v roce 1968 už odsud vypravovali jen moderní tramvaje T3. Střešovice byly po Hloubětínu druhou vozovnou, která přestala vypravovat staré tramvaje. Shodou okolností jsou dnes jedinou vozovnou, ze které staré (nebo raději říkejme historické) tramvaje vyjždějí.

Čas střešovické vozovny se naplnil 1. září 1992. Tento den se začala psát nová kapitola z dějepisí historie a musíme říci, že neméně důstojná a významná. Vozovna byla změněna na Muzeum městské hromadné dopravy v Praze a čtvrtá loď byla vyhrazena historickým vozům vypravovaným na sezónní linku č. 91 a na různé smluvní jízdy. Muzeum zahájilo slavnostně provoz 14. května 1993 a od té doby zdejší expozici shlédlo přes 50 tisíc návštěvníků.

objlko.pm6
PageMaker 6.0
9-24-1999, 9:45:25

Titulní strana brožury vydané u příležitosti střešovického výročí, kterou si můžete zakoupit ve Střediscích dopravních informací nebo v Muzeu MHD za 60 Kč.

Pro úplnost ještě dodejme, že 12. prosince 1991 prohlásilo Ministerstvo kultury České republiky areál vozovny Střešovice kulturní památkou a 13. července 1998 se kulturní památkou stal i celý soubor muzejních historických vozidel a předmětů. **Pavel Fojtík**

Zářijový DP-KONTAKT přinesl článek „Bratislavská dopravní současnost je zajímavá a vede k zamýšlení“, v jehož závěru se autor ptá, proč se u nás při nutných výlukách tramvajového provozu neuplatňuje systém obousměrné jízdy po jedné koleji. Poukazuje na práce v Jindřichské ulici, kde tak tramvaje dlouhodobě jezdily. V duchu titulku článku jsme se tedy zamysleli.

Je bezesporu pravdou, že cestující by přivítali zdržení při čekání na uvolnění jednokolejného úseku raději, než aby museli vystoupit, čekat na autobus, následně jím projet podle staveniště či po odklonové trase, tzn. obvykle v dopravně nevhodných podmínkách, aby po několika zastávkách byli opět nuceni vystoupit a znovu čekat, až přijede tramvaj, která je odveze k cíli jejich cesty. Stejně tak je ovšem pravda, že zbytečně komplikovat cestu našim zákazníkům nikdo nechce. Srovnání s Jindřichskou ulicí není zcela výstižné, protože při této akci nešlo o práce na kolejovém tělese, ale o nutný zábor ulice při akci jiného investora. Navíc úplná dlouhodobá výluka Jindřichské není možná pro udržení kolejové sítě v akceschopném stavu. Bratislavský inventární počet tramvají (227), vypravovaných na 12 linek, rovněž snese těžko srovnání s Prahou. Další bratislavskou výhodou pro údržbu je

i osová vzdálenost kolejí při 1000 mm rozchodu a průjezdním průřezu pro vozy T3, jak je názorně vidět na snímku Obchodní ulice a ještě markantněji na poslední fotografii článku. Vraťme se ale do pražských podmínek.

Porovnejme výhody klasické a jednokolejné vozovny:

Při klasické výluce trvá práce kratší dobu, jsou bezpečnější (např. díky odsunutí nebo snesení tro-

Jednokolejné výluky

lejového drátu, uzavřenému staveništi a podobně), dílo je kvalitněji provedeno již díky nespojování podkladních vrstev v ose tratí atd.

Při jednokolejné výluce je jedinou výhodou zachování provozu, byť v omezené míře. Obráceně řečeno, je to jedinou nevýhodou dvoukolejné výluky. Jednokolejná jich má podstatně více – od nutnosti vložení a snesení kolejových přejezdů (za dvoukolejných, byť krátkodobých výluk) přes nutnost užívání výhradně vozů KT8, pokud je v úseku zastávka (nezavedeme-li ji jen jako jednosměrnou nebo nevynecháme či neposunujeme prostor na rekonstruované koleji) po nutné úpravy trolejových

kontaktů, signalizací a jejich vstupů, úprav napájecích a ukolejňovacích kabelů atd. A to nechceme rozvádět, že jeřáb nesmí pracovat blíž jak dva metry od „živé troleje“, že v provozu je logicky větší riziko pracovních úrazů, že by nebyla možná výměna středových panelů, že stačí malé opomenutí a je reálné vykolejení na cizím předmětu, že pojižděná kolej by musela být kolaudována jako jednokolejná trať se signalizačním zařízením, které ovšem nesmí omezovat provoz ostatní dopravy atd.

Přesto je možné opravy tratí, například v koncových úsecích, takto provádět. Jsou zde již i zkušenosti, třeba ze Střelničné ulice – bohužel převážně negativní. Získáním dalších poznatků z takového provozu bychom však postupem času jistě dokázali překonat všechny překážky a v součinnosti s orgány města zodpovědnými za dopravu, uplatnit taková dopravní a technická řešení, která by relativně vyhovovala. Je však nutné vzít v úvahu, že v takovém případě kromě prodloužení doby rekonstrukce vždy stoupnou (vzhledem k nutnosti zajistit vše výše uvedené) i náklady, a to i po odečtení plateb za náhradní autobusovou dopravu. Proto zatím využíváme kolejových přejezdů ke zkracování vyloučených úseků, jako tomu bylo letos při akcích Trojský most, Nádraží Hostivař a Plzeňská. **-zjs-**

Vozový park autobusů – XI. díl

V srpnovém čísle jsme popisem autobusu Karosa B 731 opustili historii vozového parku o. z. Autobusy a začali seznamovat naše čtenáře se současným vozovým parkem autobusů, který lze třídit podle různých hledisek. Zásadní třídění, důležité i z hlediska dopravy cestujících je rozdělení současného parku autobusového parku na vozy standardní a kloubové.



Foto: Archiv DP

Standardní autobusy jsou autobusy městského typu o délce 11 metrů. V této kategorii je kromě již zmíněného typu **Karosa B 731 i Karosa B 732 a B 931**. Do této délkové kategorie lze zahrnout i autobusy C 734 a C 934, které však nejsou určeny pro městský provoz. Přesto autobusy tohoto typu byly v roce 1987 pro městský provoz nakoupeny a můžeme se s nimi ještě dnes vidět na pravidelných autobusových linkách.

V současné době (námi uváděné údaje jsou k 31. srpnu 1999) eviduje o. z. Autobusy 166 autobusů Karosa – B 731, následného typu **B 732 je ve stavu 531 kusů** a nejnovějších B 931 171 vozů. Z uvedených čísel je patrné, že nejtípickejší zastupcem standardního vozu v Praze je Karosa – B 732.

Nejstarší autobus tohoto typu má v rodném listě rok výroby 1985. Dodávka této řady byla ukončena v roce 1994. Na tomto místě je nutné podotknout, že o. z. Autobusy začal v roce 1993 provádět ve svém závodě DOZ Hostivař celkové opravy auto-

busů s novým rámem, aby zabránil dalšímu zhoršování technického stavu autobusů. Do současné doby provedl DOZ Hostivař celkem 133 těchto celkových oprav a tím vlastně prodloužil fyzickou životnost těchto autobusů. Bohužel při celkové opravě nelze odstranit morální zastaralost opravovaného typu.

V čem zásadním se liší typy B 731 a B 732? Provedení B 732 je s mechanickou převodovkou a turbokompresorem, na rozdíl od B 731 vybave-

Základní technické údaje

	KAROSA B 732	Současný stav	Rok výroby
Maximální celková délka mm	11055	1	1985
Šířka vozové skříně mm	2500	6	1986
Výška vozové skříně mm	3165	4	1987
Maximální přední převis mm	2340	54	1988
Přední převis mm	2290	84	1989
Rozvor náprav mm	5600	130	1990
Zadní převis mm	3085	4	1991
Maximální zadní převis mm	3115	36	1992
Pneumatiky	11,00R22,5	85	1993
Hmotnost vozu kg	9500	127	1994
Počet míst k sezení	31+1		1995
Počet míst k stání	63		1996
Celková obsaditelnost	94+1		1996
MOTOR LIAZ	M1,2 A ML 636N		1998
Počet válců	6		1999
Průměr vrtání mm	130	531 kusů	
			Celkem k 31.8.99
Zdvih pístů mm	150		
Objem válců cm ³	11940		
Výkon kW/k	155 kW /211k		

ného automatickou převodovkou. Toto opatření bylo z počátku, vzhledem k mechanické převodovce pro městský provoz poněkud nevhodné a bylo kritizováno jako cesta zpět. Později se však potvrdilo, že rozhodnutí bylo správné, neboť díky těššímu chodu motorů a zvýšené celkové spolehlivosti v provozu autobusů, se podařilo nepřipomínky a výhrady vůči autobusovému provozu ve městě odstranit.

Tím však neskončila snaha o další vylepšení dodávek autobusů, neboť už v této době bylo jasné, že autobusy byly, jsou a zůstanou i po roce 2000 neodmyslitelnou součástí městské hromadné dopravy v Praze. Od roku 1995 je dodáván typ B 931, ale s tímto typem se seznámíme blíže v dalším článku.

Autobus Karosa B 732.20 byl z výroby n. p. Karosa, Vysoké Mýto, vybaven motorem LIAZ M 1,2 A ML 636 N. Jednalo se o horizontální, řadový vznětový šestiválec s přímým vstřikem paliva, turbodmychadlem a alternátorem PAL 28V /75 A. Mechanická pětistupňová převodovka Praga 5 P 80.45 je umístěna v zadní části roštu karoserie.

Polosamonosná karoserie je sestavená a sešroubovaná z panelů, zhotovených z ocelové, svařené a oplechované kostry, s dokončenou povrchovou úpravou. Výška podlahy dosahuje 890 mm nad zemí odpružení je pneumatikové s vlnovcovitými pružinami. Ve vozidle je instalována uzavřená kabina řidiče. Troje dvoudílné dveře s vně výsuvnými křídly jsou ovládnuty pneumaticky. Sedadla uvnitř vozidla jsou vybavena latexovými polštáři potaženými koženkou.

Přední náprava LIAZ je s nezávisle zavěšenými koly lichoběžníkové produkce a s rovnoběžnými nesterajnými dlouhými rameny, zadní náprava je jedno-

stupňová RÁBA 007.20.
Obsah nádrže 240 litrů
Maximální rychlost 70 km/hod
Průměr otáčení 22 m.
Rozchod kol: vpředu 1930 mm
vzadu 1800 mm

Motor LIAZ je vybaven parkovací ruční brzdou, akumulací na zadní kola, provozní nožní brzdou a vzduchotlakovou na všechna kola. Zpomalovací brzda je motorová.

–bus–

Dopravní nehody v provozu tramvají v I. pololetí letošního roku

Porada vedení o. z. ED projednala mimo jiné i rozbor dopravní nehodovosti v provozu tramvají za I. pololetí 1999 a dospěla k závěru, že by bylo velmi vhodné seznámit s jeho výsledky všechny zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. K tomu ji vedla zejména skutečnost, že ačkoliv na území republiky došlo v I. pololetí 1999 oproti stejnému období roku 1998 k nárůstu dopravních nehod o 10856 a v Praze rovněž k nárůstu o 1530, v provozu tramvají byl naopak zaznamenán pokles o 37 nehod. V červnovém DP-KONTAKTU byla zveřejněna statistika za rok 1998, která potvrdila klesající trend dopravní nehodovosti. V závěru článku bylo vysloveno obvyklé přání pokračovat v tomto vývoji. Je velmi po-
těšitelné, že se to daří. Pro objektivitu uvedeme stejný ukazatel jako minule:

Jak již bylo uvedeno, zvolili jsme při porovnávání letošního s minulým rokem stejný ukazatel; tím se v tabulce objevily 3 položky s negativním vývojem:

1. O 14 více nehod cestujících je dáno zejména nárůstem zranění či upadnutí cestujících ve voze; na situaci se zaměří pracovníci dopravní kontroly pro zjištění, zda se jedná pouze o nedodržování MPR, či zda k jevu nepřispívá nesprávná technika jízdy

2. O 1 nehodu více zavinil řidič díky nepřiměřené rychlosti; i zde bude využito možnosti častějších kontrol

3. K nesmutnějšímu patří nárůst o 1 usmrcenou osobu; z celkového počtu 3 však nebyla usmrcena žádná zaviněním řidiče tramvaje.

Positivní vývoj pokračuje i v dalších oblastech

– vinou řidiče tramvaje došlo jen k jednomu těžkému zranění osob, u žádné nehody nebylo zjištěno požití alkoholu, snížila se výše škody u nehod, které zavinili řidiči tramvají atd.

Řidiči tramvají, přijměte tedy poděkování nejen vedení o. z. Elektrické dráhy, ale nás všech. –zjs–

Energetický dispečink tramvají v nových prostorech

Rok 2000 přináší někomu obavy z možných následků programových chyb a problémů, které s sebou toto datum nese, jinému přináší nové náročnější pracovní podmínky s výpočetní technikou. Toto datum znamená pro Energetický dispečink tramvají (EDT) již 3. generace mnoho nového, náročného, ale i příjemného. Tento rok znamená ukončení technicky a organizačně složitě rekonstrukce celého řídicího systému včetně dálkového ovládnání měniren, která probíhala za plného provozu v rámci rekonstrukce ostatních dispečinků povrchové i pod-povrchové dopravy v budově Centrálního dispečinku (CD). Energetický dispečink tramvají je desátým členem rodiny nových dispečinků pražské MHD a je vybavený nejmodernějšími technologiemi z oboru dispečerské řídicí techniky.

V přípravné fázi, která začala v roce 1997 byl stanoven projekt organizace výstavby, který zahrnoval technické, časové, organizační a finanční podmínky. Z těch vyplynulo optimální řešení spočívající ve vzájemné výměně prostor v 7. a 8. patře budovy mezi odstěpným závodem Elektrické drá-

(Pokračování na straně 4)

ukazatel	1. pololetí 1999	1. pololetí 1998	rozdíl –
počet nehod celkem	704	741	37
z toho vinou DP	103	133	30
výše škody (v tisících)	11865	16561	4696
výše škody u zaviněných nehod (v tisících)	2251	4096	1845
výše škody DP ED celkem (v tisících)	4053	8125	4072
srážka s motorovým vozidlem	608	644	36
povalení chodce	34	38	4
železniční nehody (srážka tramvají)	14	18	4
srážka s autobusem DP	2	7	5
nehoda cestujících	30	16	+14
vykolejení	3	6	3
vjetí do nesprávného směru	2	5	3
příčiny zaviněných nehod: – nepřiměřená rychlost	28	27	+1
– nedání přednosti	4	9	5
– neodhadnutí průjezd. profilu	38	56	18
počet lehce zraněných celkem	93	95	2
počet těžce zraněných celkem	10	12	2
počet usmrcených celkem	3	2	+1

Energetický dispečink tramvají v nových prostorech

(Pokračování ze strany 3)

hy a Policii ČR – Hlavní dopravní řídicí ústřednou (HDRÚ), která řídí celý pražský dopravní systém. Bylo stanoveno, že po přechodnou dobu bude EDT umístěn v 1. suterénu budovy CD a do 8. patra se umístí HDRÚ již v novém. Toto bylo splněno v letošním roce na jaře podle harmonogramu prací, který byl koordinován Inženýringem dopravních staveb a ředitelstvem společností. Do konce roku bude dokončen interiér, provedena výstavba výkonných komunikací a zajištěno napájení z nezávislých zdrojů.

V 1. etapě výstavby bylo nutno vyřadit stávající řídicí systém tvořený žárovkovým tablem typu MO-ZAIKA a telemechanikami TZD v 8. patře CD, dále převést řízení do přechodového stavu, který je tvořen 2 servery, 2 frontend počítači a 5 pracovními stanicemi, které jsou spojeny LAN sítí. Provozní pracovníci Energetického dispečinku tramvají začali pracovat se softwarem firmy Supervisory Systems Brno nazvaným Rten – semigrafika.

Ve 2. etapě byl EDT přemístěn do 1. suterénu CD a byla provedena výměna telemechanik na měnících. Po dobu přibližně 20 měsíců je řízení energetiky prováděno touto přechodovou variantou a do konce uzávěrky tohoto čísla DP-KONTAKTU jsou dokončovány nové interiéry pro Energetický dispečink tramvají v 7. patře CD, které umožňují plně rozvinout moderní grafický systém s výkonnější komunikací.

Ve 3. závěrečné etapě výstavby (EDT 2000 – EDT 3. generace) budou nové interiéry do konce roku 1999 vybaveny novou dispečerskou řídicí technikou, odpovídajícím mobilním a všichni provozní pracovníci dispečinku budou již pracovat s novým programovým řešením firmy Supervisory Systems Brno nazvaným Rtis – plná grafika.

O tom všem podrobněji bude napsáno v článku „Historie, současnost a budoucnost Energetického dispečinku tramvají“, který bude doplněn fotografiemi již dokončeného EDT v lednovém čísle našeho „KONTAKTU“.

Miroslav Rokyta,
energetický dispečink tramvají

Stravovací a občerstvovací možnosti na konečných II

V zářijovém DP-KONTAKTU jsme vám naservovali první porci našich poznatků o gastronomickém zázemí na tramvajových a autobusových konečných. Dnes pokračujeme referencemi o sedmi dalších místech, kde jsme opět pátrali po jediném: zda je zde možnost rychle a uspokojivě utišit náhlý hlad a žízeň.

Bílá Hora

„U metra je blaze,“ deklarovali jsme již v zářijovém motto celého našeho seriálu. Bílá Hora nás však přesvědčila, že blaze nemusí být pouze u metra. Přímou u tramvajové smyčky stojí občerstvovací stánek s výstižným názvem Na Konečné, jenž nabízeným sortimentem a otevírací dobou vzbuzuje značné sympatie. Posuďte sami: k jídlu si vedle obvyklých párků v rohlíku a smažených sýrů můžete dát také třeba pizzu nebo smažené filé v housce, a to po celý týden od desáté hodiny ránní do desáté hodiny večerní (pouze v neděli zavírají o hodinku dříve). Navíc hned přes ulici se nachází koloniál U Havrana, otevřený taktéž sedm dní v týdnu až do večerních hodin. A to se ani nezmiňujeme o stánku s pečivem a o feznictví a uzenářství... Na Bílé Hoře se zkrátka hladu a žízne bát nemusíte.

Petriny

Konečná stanice jednicky, dvojky a osmnáctky má z hlediska občerstvoven jednu nevýhodu: nedostanete zde žádnou teplou stravu ani teplé nápoje. Jinak si ale zoufat nebudete – občůdek s poetickým jménem Kráček jako dlaň stejně jako hned vedle stojící prodejna Discont (nenechte se zmást nevhlednou, zdánlivě „vybydlenou“ výlohou) mají otevřeno od pondělí do soboty a nabídka jídla i pití – i když jen ve studené variantě – vás určitě uspokojí.

Divoká Šárka

Tři možnosti za trojí ceny skýtá tramvajová konečná v Divoké Šárce. Cenově i vzdálenostně nejbližší je občerstvení ve zděné budce nacházející se přímo u kolejí. Nabízené zboží přesně naplňuje definici pojmu „klasický stánkový sortiment“: pivo, limo, káva, čaj, hamburger, párek, hranolky... Otevřeno mají po celý týden od brzkých ranních hodin do šesté hodiny večerní. Koho neuspokojí nabídka stánku, má možnost využít služeb dvou blízkých restaurací.

Podbaba

Ani tato konečná nezůstala ochuzena o zděnou občerstvovací boudu, navíc hned vedle ní funguje

stánek s nápoji. Vyplatí se ovšem přejít ulici a navštívit prodejnu potravin a lahůdek. Nabídka je bohatá (saláty, chlebičky, bagety, smaženky ap.) a otevřeno je sedm dní v týdnu!

Sídlíště Ďáblice

V Ďáblicích na konečné máte k občerstvení jednu jedinou možnost – Bistro Na Konečné. Spíše než o bistro jde však o normální hospodu. Komu hospody příliš nevoní, nic moc s tím zde nenadělá a utišit se může snad jen u blízkého stánku s ovocem a zeleninou.

Spojovací

Jedna z nejrušnějších pražských konečných užívá hned dva občerstvovací stánky s podobným výběrem jídel a nápojů. Ti, co spěchají, dají zřejmě přednost tomu bližšímu přímo u nástupní zastávky, kde na ně čeká asi desítky rychlých teplých pokrmů. Kdo má času více, může se vydat za roh k druhému stánku a rozhodně nebude litovat. Velká stříška chrání před rozmary počasí a stoleček se židličkami pro znavené dlouhým cestováním dávají tušit, že si tu zákazník váží. Dokazuje to i zdejší menu: vedle tradičních pochutin (sekaná, hot dog) nabízí šest druhů hamburgerů! Otevřeno je po celý týden, ovšem o víkendech pouze v jamích a letních měsících.

Lehovec



Foto: Josef Karel

Dnešní putování po pražských konečných zakončíme opět ve zděné budce s hojně používaným (nicméně výstižným) názvem Na Konečné. Oficiální označení „občerstvení – herna – bar“ dává tušit poněkud odlišnou orientaci lehoveckého podniku oproti ostatním, které jsme v tomto článku jmenovali, ovšem nabízeným sortimentem zde některak nevybočují z naší oblíbené kolony „klasický stánkový“. Zvláštností je otevírací doba: otevřeno je sedm dní v týdnu, vždy až do třetí hodiny odpolední, ale zato až do jedné hodiny ránní.

Marek Šebeš

Jak se dívají Pražané na Dopravní podnik a MHD?

Zahraniční dopravní podniky často ve svých materiálech nebo při osobních setkáních zmiňují fakt, že jakákoliv chystaná změna nebo nová nabídka služeb nemůže být připravována a zaváděna bez znalosti názorů klientů, kterých se bude dotýkat. Výsledky periodicky opakovaných průzkumů (menšího či většího rozsahu) názorů cestujících jsou naopak často i prvotním impulsem ke změnám v systému hromadné dopravy nebo v určité oblasti práce dopravce. I proto jsme přivítali na počátku roku 1999 nabídku společnosti SOFRES-FACTUM na provedení průzkumu názorů občanů na fungování městské hromadné dopravy.

Společnost SOFRES-FACTUM, s.r.o., která je součástí světového řetězce Taylor Nelson Sofres, se dlouhodobě zabývá širokou škálou průzkumů dotýkajících se sociálních, politických i ekonomických problémů a otázek. Pro Dopravní podnik hl.m.Prahy, akciovou společnost prováděla tato společnost průzkum spokojenosti Pražanů s MHD již v roce 1994 a Průzkum dopravního chování Pražanů v roce 1995 (na zakázku ÚDI Praha).

Po konzultacích s pracovníky Dopravního podniku byl výzkum agentury SOFRES-FACTUM rozdělen do 3 částí. V první části (již je věnován můj dnešní příspěvek) byl proveden kvalitativní průzkum obecného postoje občanů k MHD, cílem druhé části průzkumu pak bylo zjištění názorů, postojů a výpovědí o dopravním chování občanů, žijících v odlišných typech lokalit hlavního města, předem definovaných na základě vztahu k vedení linek metra. Závěrečná část průzkumu, která bude věnována zejména zkoumání názorů na vyšší jízdno, bude provedena v závěru letošního a na začátku příštího roku.

Cílem první části výzkumu bylo zjištění kvalitativních informací o postojích Pražanů k MHD, zejména z hlediska ochoty k jejímu využívání, názorů na výhody a nevýhody různých způsobů dopravy po Praze a na výši cen jízdnoho a pokut. Informace získané tímto výzkumem měly zároveň sloužit jako podklad pro přípravu dalších, kvantitativních etap výzkumu. Ve výzkumu byla využita metoda skupinových diskusí (focus group discussions), které proběhly 12. května 1999 ve 2 skupinách, rozdělených podle věku respondentů (15–40 let a 41–65 let). V obou skupinách byli zastoupeni lidé, kteří jezdí výhradně MHD, ti, co kombinují MHD s automobilem, ale i ti, kteří při cestě po Praze jezdí výhradně automobilem. V každé skupině bylo přibližně 50% žen a 50% mužů. Diskuse probíhaly pod vedením zkušených moderátorů-psychologů a jejich průběh sledovali pomocí videolinky zástupci Dopravního podniku hl.m.Prahy.a.s.

Závěry z provedených diskusí lze zjednodušeně shrnout do několika hlavních témat:

1 a. „Za hlavní výhody MHD považují lidé její rychlost (obzvláště v centru města) a pohodlí ve smyslu absence problémů s parkováním.“

Vedle uvedených argumentů byly dále uváděny i nižší nákladnost a eliminace stresu (problémy s parkováním, obava z řízení automobilu ve městě). Mladší účastníci diskusí poukazovali i na přínos MHD v oblasti ekologie.

1 b. „Hlavními nevýhodami MHD je přeplněnost dopravních prostředků, zápach a dlouhé časové intervaly mimo dopravní špičku.“

Při negativním hodnocení služeb městské hromad-

né dopravy zmiňovali zúčastnění kromě již uvedeného nejčastěji nepříjemný pocit stísněnosti v přeplněných dopravních prostředcích a nevhodnou časovou návaznost při přestupech. Kritizována byla i skutečnost, že při neplánovaném použití MHD neexistuje na všech zastávkách nebo přímo ve vozidlech možnost zakoupit si jízdenku.

2 a. „Hlavní výhodou použití automobilu pro cestu po Praze je pohodlí, větší rychlost v případě cest po okraji Prahy a možnost převážení objemnějších nákladů (nákupy).“

Jako nejvýznamnější argument pro používání osobního automobilu bylo uváděno pohodlí a soukromí, častým důvodem je podle názoru respondentů i nevyhovující pokrytí určitých okrajových částí Prahy sítí MHD.

2 b. „Naopak hlavní nevýhodou použití automobilu jsou dopravní komplikace v centru Prahy a problémy s parkováním.“

Nevýhody individuální automobilové dopravy spatřovala většina účastníků diskusí zcela jednoznačně ve stresech a časových zpožděních, způsobených častými zácpami provozu a popojížděním v kolonách automobilů, významným faktorem jsou i problémy s parkováním. Často byla zmiňována i finanční náročnost (zejména v případě, kdy nejde o služební automobil a náklady na provoz automobilu nehradí zaměstnavatel).

3 a. „Cenu jízdnoho chápe většina respondentů jako přiměřenou. Zvýšení současné ceny by se setklalo s negativním ohlasem převážně u mladší generace.“

Cenu jízdnoho MHD nepovažují respondenti za nízkou, ale ani za dramaticky vysokou. Na další

(Pokračování na straně 10)

Stížnosti a pochvaly v o. z. Autobusy za 1. pololetí 1999

Rozbor podání občanů za 1. pololetí tohoto roku nám svými číselnými údaji a grafickým záznamem opět poskytl přehled o tom, jak pohlíží naši klienti – cestující veřejnost – na kvalitu naší odváděných služeb, kterou jim za nás za všechny každodenně a celoročně nabízí naši provozní zaměstnanci. Kritiku naší práce nepovažujeme za marnou. Mnohdy odhalí mezery, které nezjistila resp. jen těžko mohla zjistit kontrolní činnost prováděná naší firmou. Všichni víme, že při rozsahu našich služeb (téměř 20 tisíc spojů v každý pracovní den a po 10 tisících o sobotách a nedělích, tj. přibližně 6,2 milionů spojů ročně) není v našich možnostech zkontrolovat výkon služby na každém spoji.

Naprostá většina našich řidičů svou odbornou způsobilostí a vystupováním na veřejnosti nejenom že nedává podněty ke stížnostem, ale naopak svým profesionálním přístupem k plnění svých povinností při výkonu služby poměrně často motivují naše zákazníky k pochvalnému ocenění. Těm náleží velmi vysoké ocenění.

Bohužel se čas od času vyskytne jedinec, který si neuvědomuje, že právě spokojenost klientů s naší poskytovanými službami musí být prvořadým zájmem každého z našich zaměstnanců. Kritické připomínky klientů na tyto ojedinělé případy nekvalitní práce některého z našich řidičů nám dávají podnět k zaměření dalšího výchovného působení na provozní zaměstnance.

Vzhledem ke skutečnosti, že spektrum kritizovaných oblastí je poměrně široké a týká se prakticky všech činností souvisejících s provozem autobusů v rámci PID, zaměříme se pouze na ty kate-

gorie, kam je směřována největší část kritických připomínek cestující veřejnosti. V tomto směru je nejvíce stížností na: – porušování provozních předpisů provozními zaměstnanci, – nedostatky ve způsobu odbavování v zastávkách, – chování k cestujícím.

Porušení provozních předpisů

Z celkového počtu 117 přijatých stížností spadá do kategorie porušení předpisů 36 stížností, což je 30,8%. Klient právem v rámci služeb, které poskytujeme, očekává maximální odbornou způsobilost a profesionální přístup všech provozních zaměstnanců. O to více je varující skutečnost, když například z celkového počtu 22 kritických připomínek na techniku jízdy řidičů o. z. Autobusy je po prověření prokázána v 15 případech jejich oprávněnost. Plynulá a bezpečná jízda je v první řadě vizitkou řidiče a z pohledu zákazníka jedním ze základních kritérií hodnocení kvality naší poskytovaných služeb.

Lze namítnout, že se jedná pouze o subjektivní pohled laika, který není dostatečně zasvěcen do dopravní problematiky a nemá ani zkušenosti s řízením autobusu. Opak je však pravdou. Pracovníci provozní kontroly, kteří prověřují celkový výkon služby řidičů i na základě kritických podnětů občanů, shledali v mnoha případech závažná porušování vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, a provozních předpisů. Tato kategorie zahr-

nuje i stížnosti na projíždění stálých zastávek. V posledních letech se stále více opakují i stížnosti na vykazování určité části cestujících z předních sedadel autobusů. Jde v převážné většině o osoby v pokročilém věku a osoby s omezenou schopností pohybu či orientace. Je paradoxem, že právě u této poslední skupiny stížností bývá prvotním impulsem ke konfliktu nepřiměřené či nevhodné uplatňovaná snaha řidiče o co nejbezpečnější přepravu těchto cestujících. Každý řidič si musí uvědomit, že pokud zákazník splňuje podmínky přepravy na těchto sedadlech (věk 12 let a výška minimálně 150 cm), je volba sedadla plně na úvaze zákazníka.

Odbavování cestujících

Jedná se o druhou nejvíce kritizovanou oblast práce našich provozních zaměstnanců. Neumožnění nástupu do vozidla, přivření dveří, ujetí dobíhajícími cestujícími, to jsou nejčastější předměty kritiky, svědčící o nedostatku ohleduplnosti a pochopení k potřebám zákazníka. Vždyť již 83% procent oprávněnosti došlých stížností (přijato 29 podání, oprávněnost prokázána u 24 podání) jasně ukazuje, na čí straně je chyba. Je třeba si uvědomit, že nedostatečná pozornost věnovaná odbavování cestujících nevede pouze ke konfliktům a stížnostem, ale může mít i daleko horší následky.

Chování

Stížnosti na chování provozních zaměstnanců mají svůj zárodek v již dříve zmínovaných kategoriích. Cestující, který se na řidiče obrátí s kritikou jeho výkonu služby, popřípadě s výhradami k pravidelnosti dopravy či k nejrůznějším (a přiznejme, že často nepopulárním) změnám v provozu, se v některých případech setká s neadekvátní reakcí, jejíž součástí jsou i naprosto nevhodné výrazy. Všichni víme, jakému psychickému tlaku je řidič vystaven po celou dobu výkonu služby – jízda po kapacitně přetížených komunikacích, nekázeň ostatních účastníků silničního provozu, stálý styk s veřejností – to vše vede k neustálým stresovým situacím. Je však nezbytné, aby si každý řidič uvědomil, že jen těžko lze očekávat, že by jeho problémy zajímaly zákazníka. Ten pouze vyžaduje poskytnutí kvalitní služby, za kterou si zaplatil.

Z pohledu na tyto tři nejvíce kritizované oblasti je zřetelné, že přes klasický trend počtu oprávněných stížností, připadajících na každých 100 tisíc hodin služby řidičů autobusů v síti PID (v 1. pololetí roku 1998 4,5 stížností, letos 3,9), je stále co zlepšovat. Zodpovědný přístup vedení garáží při přešetřování stížností a nekompromisní postup vůči neukázněným řidičům (z celkového počtu 64 oprávněných stížností zmínovaných kategorií bylo uloženo 41 finančních postihů v celkové částce 16200,- Kč) je jedním ze základních prostředků výchovného působení na provozní zaměstnance naší firmy. Jeho součástí je i ověřování výkonu služby řidičů pracovníky kontrolních orgánů ředitelství a o. z. Autobusy.

V závěru je potřeba též uvést, že ne všechna podání jsou kritického charakteru. Naše oddělení styku

s veřejností přijalo v 1. pololetí kromě řady telefonických pochval a poděkování i 22 dopisů občanů, ve kterých vysoce oceňují práci našich provozních zaměstnanců. Ve většině případů se jedná o situace, kdy tito zaměstnanci jednali nad vymezený rámec svých povinností. Svou ochotou, ohleduplností a porozuměním k potřebám zákazníků výrazně přispěli

k dobrému jménu firmy v očích veřejnosti.

Na příklad paní Jana Nováková děkuje všem pracovníkům, kteří zajišťovali náhradní autobusovou dopravu při víkendových výlukách metra na trase C, která

byla ze strany naší organizace velmi pečlivě připravena a zajišťována. Řada děkovných dopisů se týkala pomoci řidičů při vrácení ztracených věcí. Například řidiči garáže Klíčov panu Hlavatému, který za asistence vedoucího směny pana Mohapla a travového dispečera pana Rozenského pomohl najít a vrátit mobilní telefon, dále řidiči garáže Kačerov panu Jirsíkovi za vrácení kabelky včetně veškerých dokladů, další pochvaly se týkaly ohleduplnosti řidičů k cestující veřejnosti a podobně.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy Jiří Kolář

Jak se nosí uniformy

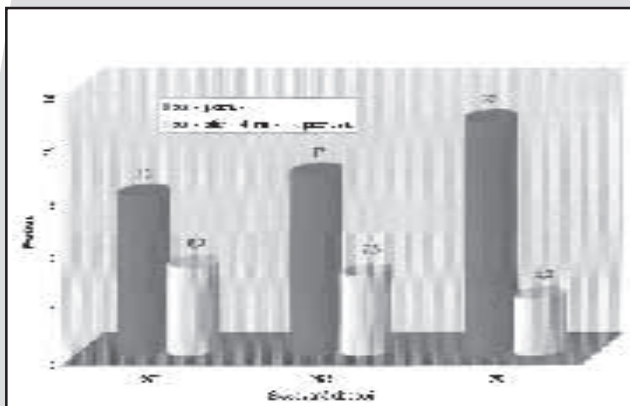
Nároky vedení podniku na dodržování stejno-krojové kázně u zaměstnanců provozu se stále zpřísňují. Mnoho z nás již pochopilo, že vystupování a vzhled pracovníka ve stejno-kroji je jedním z důležitých činitelů, který ovlivňuje hodnocení pracovníků, následně pak celého podniku v očích veřejnosti. Průkopníky v řádné a esteticky odpovídajícím nošení uniformy, které budí přirozený respekt jak mezi veřejností, tak i u ostatních zaměstnanců, jsou již několik let pracovníci Provozního dispečinku tramvají pod vedením svého vedoucího pana Jaroslava Stúje. Jsou tak skutečným chodícím příkla-



dem nejenom kolegům z ostatních dispečinků, ale všem pracovníkům naší společnosti. I když je úprava stejno-krojové legislativy ze strany ředitelství společnosti nová a náročnější než v minulosti, zpracovali si pracovníci tohoto dispečinku mnohem přísnější normu, jejíž dodržování se pro ně stalo již každodenní samozřejmostí a je jejich nadřazenými důsledně kontrolováno. Ti, narozdíl od mnohých podobných vedoucích pracovníků podniku, jim jdou sami příkladem a jsou proto svými „ovečkami“ plně respektováni.

Skutečný význam stejno-kroje si v poslední době uvědomuje i Obchodně zásobovací odbor o. z. ED, který má na starost výrobu a výdej stejno-krojů pro celou akciovou společnost. V letošním roce došlo k výraznému zkvalitnění služeb poskytovaných oděvním skladem, nejenom zkulturněním prostoru výdeje, který byl mimo jiné vybaven novým nábytkem

(Pokračování na straně 6)



gorie, kam je směřována největší část kritických připomínek cestující veřejnosti. V tomto směru je nejvíce stížností na:

- porušování provozních předpisů provozními zaměstnanci,
- nedostatky ve způsobu odbavování v zastávkách,
- chování k cestujícím.

Porušení provozních předpisů

Z celkového počtu 117 přijatých stížností spadá do kategorie porušení předpisů 36 stížností, což je 30,8%. Klient právem v rámci služeb, které poskytujeme, očekává maximální odbornou způsobilost a profesionální přístup všech provozních zaměstnanců. O to více je varující skutečnost, když například z celkového počtu 22 kritických připomínek na techniku jízdy řidičů o. z. Autobusy je po prověření prokázána v 15 případech jejich oprávněnost. Plynulá a bezpečná jízda je v první řadě vizitkou řidiče a z pohledu zákazníka jedním ze základních kritérií hodnocení kvality naší poskytovaných služeb.

Lze namítnout, že se jedná pouze o subjektivní pohled laika, který není dostatečně zasvěcen do dopravní problematiky a nemá ani zkušenosti s řízením autobusu. Opak je však pravdou. Pracovníci provozní kontroly, kteří prověřují celkový výkon služby řidičů i na základě kritických podnětů občanů, shledali v mnoha případech závažná porušování vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, a provozních předpisů. Tato kategorie zahr-

...do našich autobusů i předními dveřmi

Dnem 1. října 1999 nabyla účinnosti vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob (Přepravní řád). Současně k tomuto datu pozbyl v autobusové dopravě platnosti Městský přepravní řád zveřejněný vyhláškou Ministerstva dopravy č. 127/1964 Sb. Ustanovení zveřejněných Práv a povinností cestujících a Doplňujících přepravních



podmínek zůstávají na linkách PID v platnosti a dočasně nahrazují Smluvní přepravní podmínky ve smyslu nového Přepravního řádu. Tolik jazyk právní.

V rámci aplikace uvedené vyhlášky a s cílem usnadnit našim klientům cestování veřejnou dopravou došlo od 1. října letošního roku ke změně v nástupu cestujících do autobusů. Ti mohou využívat při cestování našimi autobusy na území hl. m. Prahy (tarifní pásma P a 0) k nástupu i výstupu všech dveří, tedy i přední.

Možná, i po přečtení předchozího odstavce, by mnohý z našich zaměstnanců, především řidičů autobusů, kterých se toto opatření bytostně týká, rád položil otázku: „Proč?“

Je potřeba vám na ni předem a otevřeně odpovědět. Nejprve se však pro upřesnění ještě krátce vrátím k novému Přepravnímu řádu. V § 12, odst. 5, je stanoveno: „Cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace musí být v městské autobusové dopravě umožněn nástup do vozidla všemi dveřmi vozidla, které jsou určeny pro cestující.“ V našich autobusech jiných dveří, než určených pro cestující, nemáme.

Dále z odkazu na vyhlášku č. 174/1994 Sb. se dozvíme, že „za osobu s omezenou schopností pohybu a orientace jsou považovány osoby postižené pohybově, zrakově a sluchově, osoby pokročilého věku, těhotné ženy a rodič s dítětem do věku tří let.“

Třídít osoby na ty, které jsou anebo nejsou osobou pokročilého věku však nejenže není snadné, ale je to v podstatě vyloučené.

A teď k vlastní odpovědi na případně položenou otázku: „Proč?“. Musím uvést, že existuje několik dobrých důvodů:

(Pokračování ze strany 5)

kem, květinami, vitrinami s nabízenými oděvy, nápojovým automatem a televizí, ale i změnou systému výdeje, který umožňuje v minimálním možném čase uspokojit maximální množství žadatelů o uniformu. Pozitivní dojem z návštěvy oděvního skladu ještě umocňuje příjemné a ochotné vystupování jeho pracovníků.

K vzrůstajícímu pohodlí při nošení stejnokroje napomáhá i stále se rozšiřující sortiment nabízených oděvů. K šustákovému pláští do deště za 1520 bodů, který byl novinkou letošního jara, přibýly koncem května pánské letní sandály, které byly schváleny k řízení vozidel. Jelikož jsou sandály vydávány paralelně s letními polobotkami a jsou považovány za jejich plnohodnotnou náhradu, byly ohodnoceny také stejným počtem bodů, tj. 600.

O spokojenosti jednotlivých zaměstnanců s výdejem stejnokrojů nejlépe vypovídají zápisy v knize přání a stížností oděvního skladu, ze které jsme vybrali několik úryvků:

– Byla jsem objednána na 10 hodin. Přesně v tuto dobu jsem byla obsloužena s velice milým a ochotným přístupem přímo zde v oděvním skladu. Dostala jsem všechny objednané oděvní součásti a zdejší pracovníce mě obsloužily na výbornou. Děkuji, Hašková DS.

– Velice by mě zajímalo, jak je možné, že po

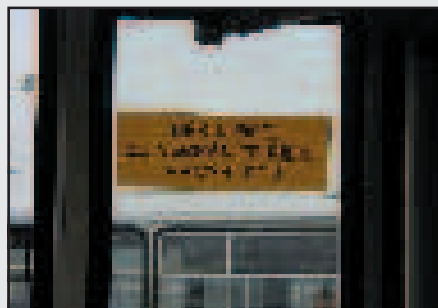
– Žádným předpisem není stanoveno jednoznačné kritérium, podle kterého by bylo možno pokročilost věku u osoby posoudit; takže osobou pokročilého věku může být v podstatě každá osoba, která se za ni prohlásí.

– Nemožnost objektivního posouzení řidičem by vedla k dalšímu nárůstu zbytečných konfliktů (v současné době se jedna třetina stížností týká problémů při odbavování cestujících).

– V souvislosti s novým tarifem je připravován i doplňkový prodej jízdenek řidiči autobusů (spojený s odměnou řidiče), při kterém je nástup předními dveřmi nezbytný.

– Je potřeba vytvářet přátelský systém vůči cestujícímu, minimalizovat jeho omezení, získávat další zákazníky, a s tím velmi úzce souvisí další a zdaleka ne poslední důvod, a to že se jedná o **zajištění jistoty práce pro naše řidiče, a to v silně konkurenčním prostředí.**

Zároveň jsme si však vědomi i toho, že toto opatření může vám, našim řidičům, působit v některých okamžicích a zejména v začátku jeho platnosti, i určité problémy související se zajištěním bezpečné-



ho výhledu z vozidla. Naší snahou je tyto případy minimalizovat na nejnižší možnou míru. Byla proto realizována následující provozně-technická opatření, která jistě přispějí ke zmírnění problémů a pomohou situaci řešit. Jedná se o:

– informaci v denním tisku o změně při nástupu do autobusů PID se zřetelem k problematice výhledu řidiče z vozidla,

– umístění informace na předních dveřích s textem „**Děkujeme, že nebráníte řidiči ve výhledu**“,

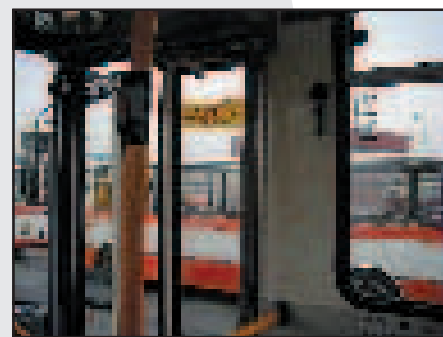
– umístění informace na kabínu řidiče s textem „**Postupte, prosím, dále do vozu**“,

– vydání letáku pro cestující, který bude umístěn ve vitrinách autobusů, kde se obracíme na cestující, aby řidiči umožnili bezpečný výhled z vozu,

– obnovení vyznačení prostoru řidiče na přední plošině autobusů,

– úpravu softwaru palubního počítače tak, aby řidič mohl v případě hromadění cestujících u předních dveří autobusu stisknutím příslušného tlačítka terminálu palubního počítače vyhlásit na digitálním hlásiči informaci „**Postupte, prosím, dále do vozu**“.

Všechna tato opatření, jestliže mají dosáhnout vytčeného cíle, však musí být podpořena také vámi – našimi řidiči autobusů. Věřím, že všichni naši



řidiči pochopí, o co se jedná a že svým profesionálním a trpělivým přístupem k našim klientům, bez vyvolávání zbytečných konfliktních situací, v přátelském ovzduší, přispějí k rychlému zavedení změny v odbavování cestujících do praxe. Věřím, že se dnes již mezi námi nenajdou tací, kteří by svým nezodpovědným a neuváženým jednáním přispívali ke zhoršování vztahů mezi klientem a naší firmou,



kterí by kazili drtivou většinou našich zaměstnanců pracně budované dobré jméno naší dopravní společnosti. Za to si Vám předem dovoluji poděkovat.

Za o. z. Autobusy ing. Ladislav Špitzer, dopravní náměstek
Neznačené foto: o. z. Autobusy

Jak se nosí uniformy

objednání a návštěvě oděvního skladu momentálně není většina toho, co jsem si objednal. Domnívám se, že příjemný přístup pracovníků ve skladu není nic platný, když jsou **neschopní** pracovníci odpovídající za objednaný sortiment oděvů. Sl.č.10582

– Celé středisko dopravní kontroly ED 12141 děkuje děvčatům z oděvního skladu. Ač rozdílných těl, všechny nás oblékly k plné spokojenosti a ještě s úsměvem.

– Děkuji za ochotu při zkoušení a výměně kalhot, které byly správně objednané, ale špatně ušité (velké). Dle mého mínění je stávající šití podle nahlášených měř nevyhovující. Sl.č. 32275

– Dnes jsem byl doplnit výstrojn součástky ve vašem oděvním skladu. Když jsem se musel objednat, zdálo se mi to zbytečné. Dnes však, po návštěvě, plně s tímto systémem souhlasím. Byl to výborný nápad. Zmizela totiž nervozita pracovníků, zbytečné dohadování a předbíhání zaměstnanců. Péče při výdeji a ochota při zkoušení je přímo mateřská. Trpělivost vyhovět našim požadavkům je příkladná. Měli bychom si od vás brát příklad. Děkuji za krásné obsloužení a již se těším na další návštěvu vašeho skladu. Od roku 1967 nejvíce spokojen

Jan Kalián, autobusy Kačerov.

A jaké zkušenosti se skladem oděvů máte vy? Podělte se s námi o ně a napište do redakce.

Text a foto: Radan Kukul



Nehodovost našich autobusů ve Vysočanské ulici

Dalším místem častých nehod je Vysočanská ulice v Praze 9 na sídlišti Prosek v úseku od křižovatky s ulicí Teplickou ke křižovatce s ulicí Proseckou, kde projíždí v každém směru ve špičce pracovního dne 75 autobusů za 1 hodinu, tzn. každých 48 vteřin 1 autobus v jednom směru.

- Jedná se o přímý, naprosto přehledný úsek silnice, bez klesání nebo stoupání a bez parkujících vozidel.
- V každém směru jízdy jsou dva jízdní pruhy a vozovka je rozdělena středním zvýšeným pásem se srovnal v celém úseku.
- Kromě křižovatky s ulicí Litoměřickou je provoz na křižovatkách a přechodech pro chodce řízen světelnou signalizací.
- Chodci jsou v přecházení silnice usměrňováni na vyznačené přechody.
- V dopravním značení nebyly zjištěny závady, které by přispěly ke vzniku kolizních situací a nehod.

Mohli bychom tedy předpokládat, že se v současné době jedná o ideální bezproblémový úsek s klidným a plynulým provozem. Bohužel, opak je pravdou, úsek se řadí mezi místa s častou nehodovostí.

V období před koncem roku 1996, kdy byl uveden do provozu nový úsek komunikace Kbelská, od ulice Mladoboleslavské k ulici Činovecké, byla Vysočanskou ulicí vedena tranzitní doprava, která znamenala velmi hustý silniční provoz. Odkloněním především těžké nákladní dopravy, ale i mnohých osobních vozidel došlo k poklesu hustoty provozu motorových vozidel přes sídliště Prosek. Tím byly vytvořeny podmínky pro zklidnění provozu a snížení nehodovosti. Snížení nehodovosti se sice projevilo v letech 1997 a 1998, ale v I. pololetí 1999 se počet nehod s účastí našich autobusů zvýšil oproti srovnatelnému období 1998 o 100 procent. U všech 8 zaznamenaných nehod byla viníkem označena protistrana.

V uvedeném úseku ulice Vysočanské bylo v I. pololetí 1999 zaznamenáno celkem 44 nehod, z toho jich bylo 8 s účastí našich autobusů. **Naše autobusy byly účastníkem každé páté až šesté nehody.** Ze 44 nehod jich zavinili řidiči motorových vozidel 42 a chodci 2.

Ve srovnatelném období roku 1998 bylo ve stejném úseku zaznamenáno o 2 nehody méně, tzn. celkem 42 nehod. **Naše autobusy byly účastníkem pouze každé desáté nehody.**

Při nehodách v I. pololetí 1999 utrpěli chodci 2 těžká a 3 lehká zranění. To znamená oproti I. pololetí 1998 zvýšený počet nehod zaviněných chodcem o 1 nehodu i zvýšený počet zraněných chodců o 1 těžké a 1 lehké zranění.

Příčiny 44 nehod v I. pololetí 1999

příčina	počet
nedání přednosti v jízdě	22
nesprávný způsob jízdy	15
nepřiměřená rychlost	4
jiné zavinění	3

Počet nehod s účastí našich řidičů autobusů

I. pololetí	1995	1996	1997	1998	1999
nehody celkem	7	11	6	4	8
z toho zaviněné o. z. A	2	5	1	1	0

Z rozboru nehod za I. pololetí 1999 vyplynulo, že 7 nehod s účastí našich autobusů zavinili řidiči osobních vozidel a 1 chodce. Velký podíl na nehodách má především nepozornost a nesoustředěnost na jízdu.

Příčiny nehod s účastí našich autobusů

příčina	počet
nesprávná jízda v jízdních pruzích	3
nedání přednosti v jízdě na křižovatce	2
nepřiměřená rychlost, najetí zezadu do autobusu	2
chodce nerespektoval	
červené signální světlo	1

Při ověřování podmínek provozu a způsobu jízdy účastníků silničního provozu se setkáváme s tím, že mnohé řidiče osobních vozidel láká možnost snadného předjetí vozidla jedoucího v pravém jízdním pruhu a neuvědomují si, nebo si nechťejí uvědomit, že při předjíždění značně překračují nejvyšší povolenou rychlost jízdy. Někteří řidiči si nepočínají dosti obezřetně ani při průjezdu křižovatkou nebo dojezdu za stojící vozidlo před křižovatkou. Průjezdy křižovatkou na konec žlutého signálního světla před červenou nebo brzdění na poslední chvíli nejsou výjimkou. Při takovém způsobu jízdy stačí chvilková nepozornost nebo náhlá změna provozních podmínek a řidiči již nestačí bezpečně zvládnout vozidlo a výsledkem je kolizní situace nebo nehoda.

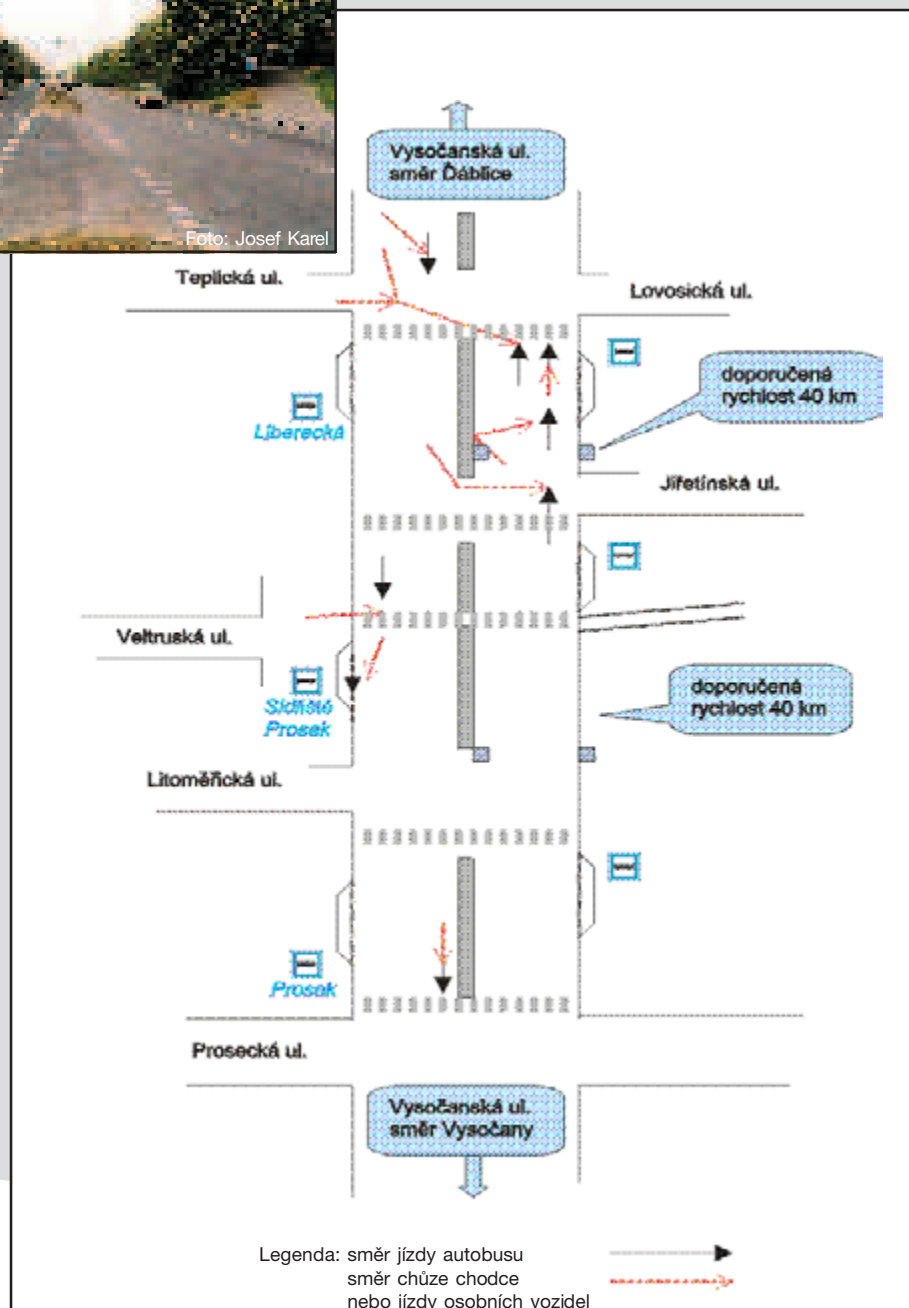
Ke kázní chodců v přecházení vozovky a respektování světelné signalizace na přechodech můžeme konstatovat, že ji mnozí neberou příliš vážně. V momentě, kdy se mezi jedoucími vozidly objeví větší rozestupy, přejdou na „červenou“ alespoň do poloviny vozovky ke střednímu dělicímu pásu a čekají na „zelenou“ uprostřed silnice, aniž by si uvě-

domili, že se vystavují zbytečně nebezpečí úrazu. Na přechodu pro chodce proti Veltruské ulici není výjimkou, že zde přechází na červenou i starší osoby s výrazně sníženou schopností pohybu, například o holi se psem na vodítku a nákupní taškou na kolečkách. I když nedojde ke střetu vozidla s chodcem, jsou mnozí řidiči nuceni náhle brzdit nebo změnit směr jízdy. V případech, kdy je takto náhle omezen v jízdě autobus s cestujícími, znamená to pro cestující přinejmenším nepříjemný zážitek a nejdennou i bolestivá zranění. Nelichotivé poznámky cestujících na náhlé a neočekávané zpomalení jízdy autobusu si tak často musí vyslechnout řidiči místo neukázněného chodce.

Co dodat závěrem? Potvrzuje se to, že i na přehledných stavebně kvalitních silnicích s průměrnou hustotou provozu může docházet k častým nehodám, jejichž hlavní příčinou je nepozornost a nesoustředěnost řidiče. Tento jev – *řidič osobního vozidla přehlédl autobus* – je stále častěji uváděn i dispečery provádějícími likvidaci nehod v hlášení o nehodě.

Nevěnuje-li se řidiči plně řízení vozidla a sledování provozu, nemůže ani správně a včas reagovat na změnu provozních podmínek a předvídat, co bude následovat.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrđý



Má architektura a design své místo v městské hromadné dopravě?

5. část: Stanice na mezinárodních letištích

Spojení center měst s jejich mezinárodním letištěm prodělalo a prodělává bouřlivý vývoj. Po dlouho trvajícím období, kdy byla letiště připojena k městu jen silniční komunikací (nejčastěji dálnicí či rychlostní komunikací) se stále více prosazuje ře-



Dráha automatického nekonvenčního metra systému VAL na gumových kolech na mostní konstrukci v areálu letiště Orly v Paříži

šení, že letiště musí mít pro spojení s městem ještě jednu další dopravní cestu – a to pro hromadnou dopravu osob. Přestože bývá skoro na všech letištích samozřejmostí existence autobusových linek, většinou expresního charakteru, které bývají součástí MHD příslušného města, nebývá autobusové spojení chápáno jako plnohodnotná alternativa k individuální automobilové dopravě ani k taxislužbě. Stačí totiž jedna nehoda na hlavní příjezdové komunikaci či jakákoliv jiná forma dopravní kalamity nebo pouze neúnosná hustota provozu (provázající již dnes dopravu v absolutní většině metropolí) a letiště se stává obtížně dostupné nebo na určitou dobu zcela odříznuté od města včetně autobusových linek. A v tento moment se stávají aktuální koncepce počítající s vybudováním spojení pro hromadnou dopravu osob až na letiště v nezávislém dopravním koridoru. Nedávná historie ze zhruba posledních třiceti let, zejména však ze zcela nedávného období ukazuje, že se vyvinuly pro spojení letiště s městem tři základní alternativy pro hromadnou dopravu osob:

1. Klasická železnice nebo příměstská železniční rychlodráha spadající do systému regionální integrované dopravy zajišťující rychlé, atraktivní spojení přímo do centra města s přímou návazností na širší železniční síť včetně přímého napojení případ-



Velkorysá podzemní hloubená železniční stanice s několika ostrovními nástupišti na mezinárodním letišti Klotten v Curychu umožňuje současně odbavení několika vlaků, a to různých systémů. Odjíždějí odtud v pravidelném intervalu soupravy S-BAHNU, projíždějící diametrálně centrem Curychu a zároveň zde zastavují dlouhé vlaky Inter-City včetně mezinárodních (mj. IC Albert Einstein směřující do Prahy). Stěny z kolejištěm jsou obloženy z barevně kontrastních desek ze smaltovaného plechu.

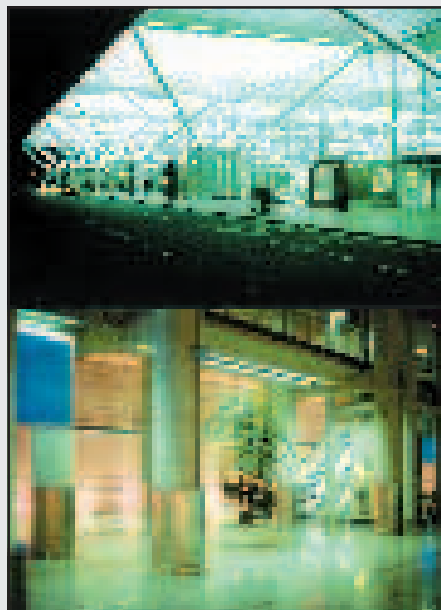
ných dalších měst v širší regionu (například spojení k letištěm v Curychu, Ženevě, Mnichově, Frankfurtu, Římě, k letišti Charlese de Gaulla v Paříži či k letišti Stansted v Londýně).

2. Metro, jehož jedna trasa bývá dovedena k letišti jakožto přímá součást MHD, výhoda spočívá

v totálním zapojení letiště do systému metra, nevýhodou mohou být případné delší časové nároky na dostupnost letiště metrem, díky častějším mezilehlým stanicím mezi centrem a letištěm (například Londýn – trasa metra Picadilly na letiště Heathrow, Chicago – trasa metra na letiště O'Hare, Atlanta – metro k letišti Hartsfield).

3. Nekonvenční systém hromadné dopravy, většinou na bázi lehkého automatického vozidla na vlastní dráze (například systém VAL připojující Paříž k letišti Orly nebo „Monorail“ spojující Tokio s letištěm Hareda) nebo systém nekonvenčního silničního vozidla s možností volného pohybu po vozovce v určité části své trasy a v jiné části trasy využívající speciální vyhrazení pruhy nebo zcela samostatnou trať (zde je příkladem linka duobusů spojující podzemní úseky v centru Seattlu s letištěm Tacoma).

Kromě napojení určitého letiště k centru města se stále častěji objevuje přímé propojení letiště se systémem vysokorychlostní železniční dopravy pro delší meziměstské vzdálenosti, čímž se výrazně rozšiřuje akční rádius dostupnosti letiště. To znamená, že protipólem velkorysých letištních terminálů se stávají atraktivní nádraží vlaků TGV nebo ICE (viz

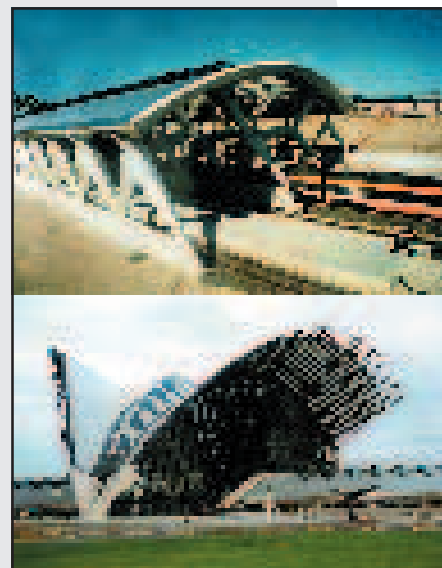


Nejnovější londýnské mezinárodní letiště Stansted zaujme každého návštěvníka krásnou, vzdušnou odbavovací halou s membránovou střešní konstrukcí. Přimo pod vstupní částí haly je situována o patro níž stanice železniční rychlodráhy. Stanice je s halou přímo propojena eskalátory s minimální přestupní vzdáleností. Krása architektury odbavovací haly i stanice spočívá mimo jiné i ve snaze o vzájemné maximální vizuální propojení s různými efekty umělého osvětlení. Autorem letiště Stansted je slavný britský architekt Sir Norman Foster.

nádraží na letišti Roissy – Charles de Gaulla v Paříži nebo na letišti Lyon – Satolas).

Zcela samostatnou kapitolu tvoří vnitroleištní hromadná doprava osob mezi jednotlivými terminály, což bývá problém na těch největších letištích, které mohou obsahovat i několik zcela samostatných odbavovacích letištních hal. Takovéto propojení jednotlivých částí areálu letiště vždy navazuje s co nejpřímější a nejkratší přestupní vazbou právě na stanice metra nebo železnice (například systém VAL v areálu mezinárodního letiště O'Hare v Chicagu), nebo propojuje transiitní prostory jednotlivých terminálů s již odbavenými cestujícími (zde bych uvedl podzemní minimetro na letišti Tacoma v Seattlu, kabinovou automatickou dráhu na letišti v Singapuru, Monorail na letišti Newark v New Yorku).

Je-li letiště napojeno na své okolí drážním dopravním prostředkem, vytváří tato dráha (železnice, metro nebo nekonvenční systém) vždy důležitý přístupný uzel – nádraží nebo stanice, která pro cizince tvoří první vizuální kontakt s příslušnou zemí, je jakousi vstupní branou do města pro projití vlastní odbavovací budovou letiště. Z těchto důvodů mívají letištní stanice a nádraží velice zajímavou architektonickou podobu se snadno zapamatovatelnými zřetelnými znaky. Jelikož je nutné docílit dopravní bezkoliznosti v celém předletištním prostoru, bývá vlastní trať s nástupištem železnice nebo metra zapuštěna těsně pod úroveň terénu nebo naopak bývá na mostní konstrukci. I v případě stanic s nástupištem na pozemní úrovni, bývá v naprosté



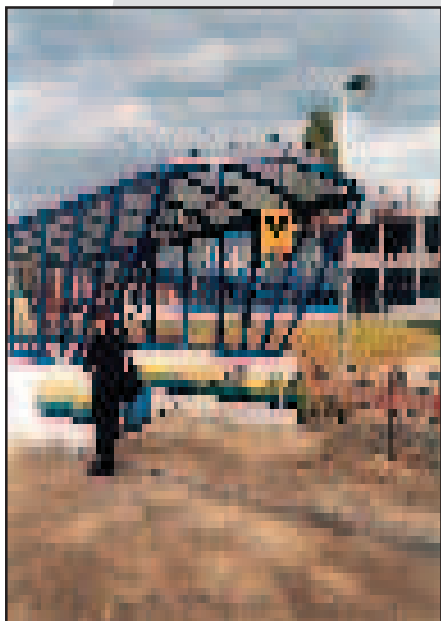
Letiště Lyon Satolas má ve svém předletištním prostoru novou skvělou architektonickou dominantu, průjezdné nádraží pro rychlovlaky TGV s atraktivní dynamicky působící ocelovou konstrukcí odbavovací haly přímo propojené s letištěm. Vlastní nástupišť i průjezdné koleje jsou částečně zapuštěny oproti okolnímu terénu, zastřešené nástupišť i hlavní hala záměrně výrazně vystupují nad terén a vytvářejí protiváhu k letištním budovám. Autorem tohoto projektu je katalánský architekt Santiago Calatrava. Letiště Lyon Satolas získalo díky přímé vazbě na rychlovlaky TGV mimořádný dopravní význam pro širokou oblast celé jiho-východní Francie. Architektura letištní stanice se stala přitom jedním z novodobých symbolů Lyonu.

většině případů nástupišť otevřeno do vnějšího prostoru před letištěm nebo bývá přímo prostorově propojeno s odbavovací halou letiště. Snahou je, aby došlo k co největšímu vizuálnímu propojení stanic a letištního terminálu. Je-li totiž stanice nebo nádraží umístěno neviditelně „kdesi“ v podzemí (například pod parkovištěm) a je-li propojení neatraktivním podzemním dlouhým podchodem a dozví-li se cestující o existenci stanice pouze ze směrového informačního systému, je to „nejlepší způsob, jak cestujícího nasměrovat“ na individuální automobilovou dopravu včetně taxi.

Problém spojení centra města s letištěm je důsledkem vzrůstající hustoty individuální automobilové dopravy stále aktuálnější. Stavět nové letiště nebo přestavovat nové terminály na původních letištích bez vyřešení přímé návaznosti na hromadnou dopravu je ve světě prakticky nemyšlitelné. Je jen velká škoda, že v Praze zatím adekvátní spojení s letištěm v Ruzyni neexistuje. Přesto však jedna mírně potěšující zpráva: Projektová příprava napojení letiště Ruzyně na železniční trať Praha – Kladno již začala na plné obrátky v Metroprojektu Praha a s. **Text a foto Ing. arch. Patrik Kotas**

Stanice Hloubětín bude otevřena pro veřejnost v neděli 17. října

Začátkem listopadu loňského roku byl zahájen provoz na IV. provozním úseku tratě B metra, ale dvojice stanic, ČKD a Hloubětín zůstala z finančních důvodů cestujícím uzavřena. V polovině října bude otevřen Hloubětín, což jistě nejvíce přivítají



Obyvatelé Hloubětína už netrpělivě očekávají otevření nové stanice.

obyvatelé přilehlého sídliště, kterým se tak podstatně zlepší doprava do centra města. Dokončovací práce na stanici byly zahájeny v průběhu května letošního roku.

Stanice Hloubětín je od centra Prahy nejvzdálenější raženou, ve velké hloubce založenou stanicí na trati B. Stanice je umístěna pod blokem nízkopodlažní zástavby mezi ulicemi Poděbradskou, Zámečnickou, Mochovskou a Pod turnovskou tratí. Vestibul stanice je situován do volného prostoru v blízkosti Poděbradské ulice a pavilonu Havana, přímo navazuje na stávající podchod u tramvajové zastávky. Stanice metra obsluhuje část sídliště Hloubětín a umožňuje přístup na tramvajové a autobusové linky v Poděbradské ulici.

Prostor nástupiště představuje typickou kon-

cepci stanice pražského metra. Jedná se o trojlodní pilířovou stanicí se zkrácenou střední lodí. Krajiní staniční tunely jsou propojeny se střední lodí sedmi prostupy a spojovacími chodbami na obou koncích nástupiště. Technologický tunel je situován mezi traťovými tunely směrem k budoucí stanici ČKD. Pilíře a průvlakly jsou ocelové, obezdívka stanice je montovaná ze železobetonových dílců.

Vestibul stanice je podpovrchový se dvěma podzemními podlažími. Úroveň prvního podzemního podlaží s vestibulem je spojena s uliční úrovní jednak otevřenou rampou a schodištěm do ulice Mochovské, jednak rampou a schodištěm do výstupních přístřešků v Poděbradské ulici. Nad terénem se z vestibulu výrazně projeví pouze prosklený světlík nad pasáží vestibulu, který je orientován v prodloužení osy stávajícího podchodu, takže je zvýrazněna souvislost obou částí lokálního centra, situovaného po obou stranách Poděbradské ulice. Součástí nově vybudovaného podchodu navazujícího na vestibul metra jsou veřejná WC, služební prostory policie a prostor pro prodejnu. Nástupiště metra a úroveň vestibulu jsou propojeny trojicí eskalátorů a dále veřejným osobním výtahem, čímž je zajištěna bezbariérová přístupnost stanice i pro osoby se sníženou schopností pohybu.



Za několik dní drátěná ochrana zmizí a vlaky dosud stanicí projíždějící se změní na zastávající.

Architektonické řešení interiérů stanice navazuje bílými klenbami a liniovými svítidly nad hranami nástupiště na charakteristické sjednocující prvky stanic na trati B. Hloubětín je v pořadí druhou stanicí pražského metra (po Vysočanské), kde bylo použito pro obklad stěn za kolejíštěm a pilířů na nástupišti smaltovaného plechu. Na stěnách za kolejíštěm jsou použity smaltované plechy v duhové barevné škále, zahrnující žlutou, zelenou, světle modrou a tmavě modrou. Tato charakteristická barevná škála se stane bezpochyby jedním z nejvíce zapamatovatelných vizuálních symbolů stanice Hloubětín. Pro obklady vestibulu jsou použity glazované keramické tvarovky. Dlažby jsou žulové.

Projektantem stanice Hloubětín i celého tohoto úseku metra je

Metroprojekt Praha, a s. Autorem architektonického řešení stanice Hloubětín je ing. arch. Petr Safránek. Odpovědným projektantem tohoto stavebního oddílu je ing. Stanislav Šrytr. Investorem byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, a s. Inženýrskou činnost zajišťoval Inženýring dopravních staveb a s. Dodavatelem stavební části byl Metrostav a s., dodavatelem technologické části byl ČKD-DIZ a s.



Novotou zářící vestibul již čeká na první cestující.

Ing. arch. Patrik Kotas,
Ing. Josef Kutil, IDS a. s.
Foto: Petr Malík

V 7. čísle DP-KONTAKTŮ jsme zveřejnili poměrně podrobný článek o jízdě zručnosti řidičů tramvají, která letos proběhla v Olomouci v rámci oslav 100. výročí tamní městské hromadné dopravy. Protože jsme vyhráli soutěž jednotlivců i družstev, vrácíme se k ní znovu rozhovorem s členkou našeho družstva, paní Danou Souchovou z provozovny Kobylisy.



Tomáš Kostelník, Dana Souchová a Pavel Štros.

Ve zveřejněném článku je mnoho faktů, nezbylo v něm však místo na osobní pohled soutěžícího. Můžete čtenáře seznámit s osobními pocíty při takové soutěži?

Jak se soutěž blíží, uvědomujete si čím dál tím víc, že v ní nebudete posuzováni jen sami za sebe, dokonce ani jen za družstvo, ale za podnik a vlast-

ně i za město, které reprezentujete. Tím pochopitelně pociťujete odpovědnost, která vás ale svazuje. Tím jsou tu pocity vlastní protichůdné. Těšíte se na soutěž, kde předvedete, co umíte a porovnáte svůj výkon s ostatními, na druhou stranu máte oba-

Ohlédnutí za jízdou zručnosti

vy, aby tréma, která se dostává vždycky, váš výkon nepokazila až do ostudného konce.

Dá se například zkouška teoretických znalostí přirovnat k běžnému přezkoušení řidičů?

Svým způsobem ano, ale jen co do průběhu. Každý sedí u svého stolku, cizí „pomoc“ je tak zcela vyloučena. Otázky při soutěži jsou však podstatně odbornější, musíte znát daleko více detailů, zejména při testech z nauky o vozidle. Zdravověda se u nás neprezkoušuje vůbec. Navíc oproti Liberci, kde probíhala soutěž zručnosti naposled, bylo otázek 4x více, čímž vzrostla i možnost schytat 20 trestných bodů za každou špatně zodpovězenou. Naštěstí všechno dobře dopadlo.

Jaké jste měla pocity při jízdě?

Už jsem mluvila o trémě, ta mě provázela po celou soutěž. Navíc muselo – snad podle zákona schválnosti – pršet, takže v tu chvíli se pochopitelně logo hůř.

Co se dělá mimo vlastní soutěž?

Do místa soutěže přijedete den předem, po ubytování je večere, při které se postupně dozvídáte, jak bude vlastní soutěž vypadat. Pak se radí i vedoucí družstev, doladují se některé detaily. Zábavy před spaním moc neuzijete, není na ni nálada. Pokud máte štěstí, tak se dobře vyspíte, ráno snídaně a pak už vlastní soutěž, která začíná losováním startovních čísel. Když máte všechno za sebou, jde se na oběd. Nám, díky skvělému umístění, našťastí chutnal. Odpoledne pro nás olomoučtí kolegové připravili svoji chloubu – Astru – a svezli nás po městě. Následovala večere, při které byly oficiálně vyhlášeny výsledky a předány ceny.

Jak probíhal předání cen?

Díky našemu umístění to bylo víc než příjemné. Dostali jsme čtyři poháry – jeden za vítězství v soutěži jednotlivců, druhý za vítězství v soutěži družstev, třetí za celkové 1. místo a čtvrtý za totéž, ale ten je putovní a vítěz jej má jen do další soutěže.

Můžete se s námi podělit o osobní zážitky?

Těch bylo mnoho a některé z nich by asi nebylo vhodné publikovat. Ale nejlepší byl pocit, že jsme to tentokrát dokázali.

Na úspěch našeho družstva jsme všichni právem hrdí. Děkujeme všem, kdo se na něm podílel, zejména oběma řidičům, panu Tomáši Kostelníkovi a paní Daně Souchové, za perfektní výkon i vzornou reprezentaci nejen o z. Elektrické dráhy, ale celého Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

–zjs–

Nové informační středisko ve stanici metra Anděl

Střediska dopravních informací se postupem času stala již nezbytnou součástí informačního systému Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost. Vždyť snad každý potřebuje, ještě než využije některý z prostředků MHD, vědět určité základní informace (jakou linkou jet, případně na jakou linku kde přestoupit, kolik stojí jízdenka a kde ji lze zakoupit a podobně). Včasné a věcně správné informace patří ze strany cestujících k nejžádanějším službám a mají i nepřehlédnutelný podíl na vytváření image našeho podniku v očích veřejnosti. A právě takové informace v češtině, němčině i angličtině poskytují, buďto při osobní návštěvě nebo telefonicky, Střediska dopravních informací Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. V těchto střediscích jsou rovněž k dostání jednotlivé jízdenky pro využití v pražské MHD, včetně jízdenek turistických. Navíc jsou tato pracoviště napojena přímo na dopravní dispečink, takže jsou schopna poskytovat aktuální informace i o mimořádných událostech v pražské dopravě prakticky okamžitě.

Jak se dívají Pražané na Dopravní podnik a MHD?

(Pokračování ze strany 4)

Zvýšení ceny by však zejména mladší reagovali velmi negativně, tj. úvahami o jiném způsobu dopravy či spíše o jzdě načerno. Jako relativně drahé hodnotí mladší lidé jednotlivé jízdenky za 8 a 12 Kč, starší však chápou, že vzhledem k nákladům může být cena jen těžko nižší. V oblasti časových kuponů je pro většinu záčasných nákup celoročního kuponu příliš velkým finančním výdáním, proto raději volí nákup kuponu čtvrtletního nebo měsíčního. Důvodem nevyužití nabídky ročních kuponů je i fakt, že jeho prodej je načasován na konec roku, kdy má většina rodin největší finanční výdání. Někteří respondenti navrhovali zavedení rodinných přenosných jízdenek.

3 b. „Vzhledem k nízké výši pokut a omezeným pravomocím revizorů se mnoha lidem vyplácí jezdit bez platné jízdenky.“

Podle názoru účastníků průzkumu podporuje jízdu načerno i anonymita velkoměsta a fakt, že někteří, zvláště mladí lidé, nepovažují jízdu načerno za ostudu. Starší lidé by si v této roli v případě přistižení připadali trapně. Černým pasažérům současně nahrává fakt, že místa, na kterých se revizoři vyskytují, jsou stále stejná. Většina černých pasažérů si lístek kupuje pouze v těch případech, kdy jedou metrem, a to hlavně v „rizikovou“ dobu na „rizikových“ místech (přestupy, stanice v centru). V neposlední řadě pak hraje svou roli fakt, že někteří lidé si uvědomují omezené pravomoci těchto pracovníků. O koupi jízdenky by černí pasažéři z řad účastníků výzkumu začali uvažovat ve chvíli, kdyby pokuta byla při současných cenách jízdného ve výši minimálně 800 až 1000 Kč. Pokud by došlo ke zvýšení ceny jízdného při zachování stávající výše pokuty, počet černých pasažérů by pravděpodobně narostl.

V závěru průzkumu byl věnován prostor i k úvaze o možnosti změny způsobu dopravy přechodem z osobního automobilu k MHD – kromě „skalních příznivců“ osobního automobilu (zejména podnikatelé, obchodní zástupci atd.), kteří se pravděpodobně v žádném případě nevzdají pravidelného používání automobilu, existují lidé, kteří by byli ochotni přejít k MHD v případě, že by došlo k výraznému zkvalitnění jejich služeb. Za zkvalitnění služeb MHD považují respondenti hlavně zrychlení přepravy a následné zkrácení doby, kterou člověk na cestu MHD potřebuje. Toto zrychlení je v názorech respondentů možné rozšířením tras metra a tramvají (autobus je v koloně uvězněn stejně jako automobil), zkrácením intervalů a zkvalitněním návaznosti spojů zejména ve večerních hodinách.

Celkově lze však s potěšením konstatovat, že většina účastníků diskuse hodnotila služby poskytované Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností vcelku pozitivně, s vnímáním mírné rostoucí kvality služeb.

V některém z příštích čísel DP-KONTAKTu se budeme věnovat výsledkům druhého části výzkumu, kterou byl kvantitativní průzkum názorů občanů v odlišných lokalitách Prahy, definovaných vztahem k síti metra.

Ing. Karel Vavroušek, 90 010

O využití informačních středisek ze strany veřejnosti svědčí i to, že v současné době se jejich návštěvnost mimo turistickou sezónu ustálila v průměru na 300 osobách a 200 telefonických dotazech denně na jedno středisko.

První zářijový den bylo v rekonstruovaném vestibulu stanice metra Anděl otevřeno nové středisko dopravních informací. Při této příležitosti jsme položili několik otázek vedoucímu odboru informačních systémů ing. Jiřímu Černíkovi.



Okolí křižovatky Anděl dost podstatně mění svou tvář.

Mnozí čtenáři by se mohli domnívat, že nyní Dopravní podnik provozuje už šest informačních středisek. S otevřením střediska ve stanici metra Anděl bylo však zrušeno středisko na Palackého náměstí.

Ano, to je pravda. Naší snahou je sice síť informačních středisek rozšiřovat, ale zároveň se snažíme udržovat i určitý standard kvality prostředí středisek. Středisko na Palackého náměstí přestávalo za osm let své existence náročným požadavkům vyhovovat. Navíc bylo statistickým průzkumem zjištěno, že v porovnání s ostatními bylo Palackého náměstí nejméně navštěvovaným informačním střediskem. Je jednoznačné, že umístění střediska ve stanici Anděl, tedy v blízkosti vlakového i autobusového nádraží, se zdá být mnohem vhodnější.

Pojďte se vrátit trochu zpět. Středisko pod Palackého náměstím bylo jedno z prvních vůbec. Jaká je vlastně historie středisek dopravních informací?

Vlastně úplně první informační středisko fungovalo v letech 1980 až 1982 v budově dispečinku, tehdy ještě ve Washingtonově ulici. Pak se informační středisko přesunulo na Hlavní nádraží, kde sloužilo veřejnosti až do roku 1991. Tehdy se přestěhovalo na Palackého náměstí. Teprve v devadesátých letech začala vznikat další informační střediska. Jako první z nich 5. dubna 1994 Jungmannovo náměstí, pak o rok později 3. dubna 1995 Nádraží Holešovice, 23. ledna 1996 Muzeum, 8. listopadu 1998 Černý Most a konečně zatím největší středisko Anděl 1. září 1999.

Jak se za tak dlouhou dobu existence měnil sortiment středisek, co nabízejí v současné době a o co je největší zájem mezi Pražany a návštěvníky hlavního města?

Sortiment středisek prošel vcelku výraznou změnou, a to jak co do šíře, tak i do kvality. V současné době si může návštěvník některého ze středisek vybrat z několika druhů různých informačních materiálů. Kromě jízdních řádů libovolných linek z libovolné zastávky si zde může zakoupit třeba mapu Prahy se zakreslenou sítí MHD, brožuru Informace o Pražské integrované dopravě, která obsahuje kompletní seznam linek a zastávek, schéma sítě MHD, jízdní řády noční MHD nebo turisticky zajímavou skládačku Vítejte v Praze (v češtině, anglič-

tině a němčině) s informacemi o spojení k nejrůznějším pražským památkám. Zdarma pak může získat například letáky o připravovaných a právě probíhajících výlukách nebo znovu ve třech jazykových verzích vydávanou brožuru Průvodce MHD v Praze, která obsahuje základní a velmi žádané informace o provozu a tarifu pražské městské dopravy. Ve střediscích jsou rovněž k dostání jízdenky pro jednotlivou jízdu, včetně jízdenek na 24 hodin, 3, 7 nebo 15 dní.

Největší zájem ze strany Pražanů je nepochybně o již zmiňované jízdní řády, vždy v období nějakých větších změn. Myslím tím jak změny v linkovém vedení, třeba v souvislosti s uvedením do provozu nového úseku metra, tak i změny související s přechodem na prázdninový provoz nebo v období vánočních svátků. Ze strany návštěvníků Prahy je nejžádanější brožura Průvodce MHD v Praze a pochopitelně i mapa Prahy se zakreslenou sítí MHD. Zájem je i o podrobnější mapu centra Prahy.

Kolik v současné době pracuje ve střediscích dopravních informací zaměstnanců a jaké jsou na ně kladené nároky?

Střediska mají k dnešnímu dni 20 zaměstnanců, kteří se na jednotlivých místech střídají ve směnném provozu. Požadavky na ně kladené, rozhodně nejsou malé. Jedná se především o znalost sítě pražské MHD a jejího aktuálního stavu, to znamená včetně případných výluk. Dále pak znalost dvou cizích jazyků, protože zejména v turistické sezóně tvoří zahraniční návštěvníci značnou část klientely středisek. Splňovat musí i nároky na práci s finanční hotovostí a v neposlední řadě musí mít značnou psychickou odolnost. Jak už to bývá u profesí, kde se přichází denně do styku s velkým množstvím lidí, dostávají se pracovníci středisek čas od času do stresových situací a musí je řešit pokud možno elegantně, s úsměvem a vidným tónem hlasu.



Rekonstruovaný vestibul stanice metra Anděl se zbrusu novým Střediskem dopravních informací.

Plánuje se další rozšiřování sítě středisek dopravních informací nebo současná pětice středisek reprezentuje konečný stav?

Pro letošek se jedná rozhodně o konečný stav. Uvažuje se sice o dalším středisku, a to v oblasti Dejvic, ale nyní je velice složité říci nějaký termín, od kdy by zhruba mohlo být v provozu. Zatím je to spíš v takové obecné rovině.

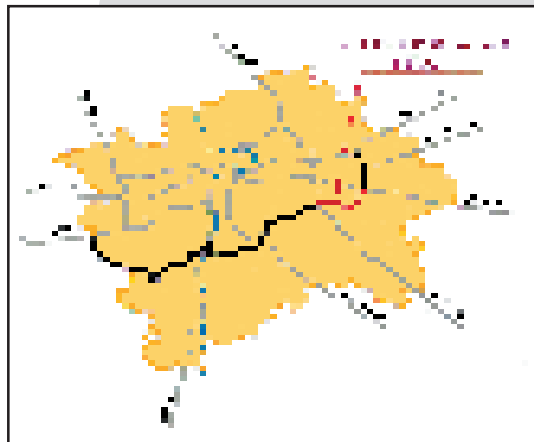
Sortiment zůstane zřejmě obdobný jako je ten současný.

Prakticky ano. Nepředpokládám žádné dramatické změny, ale je logické, že nelze ustrnout na dnešním stavu. Stále se snažíme jednotlivé materiály vylepšovat po obsahové i grafické stránce, snažíme se hledat určité, řekněme, „mezery na trhu“ co do typu jednotlivých informací. Z toho všeho určitě nějaké novinky vyplynou. Současný stav informačních materiálů bereme jako určitou dosaženou hodnotu, základ, na němž je nutné do budoucna stavět.

Za rozhovor poděkoval a popřál mnoho úspěchů v informování cestujících Petr Malík

Další část Štěrboholské radiály začala sloužit veřejnosti

Poslední srpnový pátek byl významným mezníkem pražské dopravy, zejména automobilové. V souvislosti s nárůstem intenzity dopravy v posledních prázdninových dnech byl zkrácen termín uvedení do provozu stavby rychlostní komunikace Štěrboholské radiály.



Charakter stavby

Realizovaná 2. stavba Štěrboholské radiály je součástí plánované sítě hlavních komunikací hlavního města Prahy, propojuje městský okruh od lokality Rybníčky se silničním okruhem u Běchovic, respektive výjezdem z Prahy na připravovanou komunikaci I/12, prochází územím malešicko – hostivařské průmyslové oblasti a je posledním, nejvýhodnějším úsekem souvislého zatímního dopravního tahu – propojení dálnic D5 – D1 – D 11 a silnice H 10 v celkové délce přibližně 28 km. Výstavbou 2. stavby Štěrboholské radiály byl dokončen téměř celý západovýchodní dopravní tah.

Hlavním přínosem celé této stavby je její schopnost převedení průjezdných zátěží v celém jihovýchodním sektoru hl. m. Prahy bez negativních vlivů na přilehlou zástavbu a dále realizace mezioblastních vztahů směřujících z/do malešicko – hostivařské a štěrboholské průmyslové oblasti. Existence takového kvalitně vybaveného a kapacitního tahu nabídne plynulou, bezpečnou a rychlou dopravu, odstranění stávajících dopravních kongescí a současně uvolní přetížené městské třídy (Švehlova, Českobrodská), které budou lépe plnit svoji funkci – jako trasy MHD respektive třídy s obchodní vybaveností a četným pěším provozem.

Průběh výstavby

Stavební práce prováděly Dálniční stavby Praha a. s. a zahájeny byly v dubnu roku 1997. V rámci stavby byla realizována vlastní trasa radiály, 6

mostních objektů, protihlukové zdi, systém odvodnění silničního tělesa, přeložky a ochrany inženýrských sítí, veřejné osvětlení, dopravní značení a sadové úpravy. Některé objekty byly zprovozněny již v předstihu, před 27. srpnem letošního roku.

Realizace sadových úprav bude dokončena do konce října 1999 a sice z důvodu klimatických podmínek a vhodného vegetačního období. Celá akce bude ukončena realizací posledního objektu, kterým je SSZ Ústřední – Černokostecká – Kutnohorská – Radiová v termínu červen 2000.

Dopady na životní prostředí

Celá trasa Štěrboholské radiály 2. stavby prochází nezastavěným územím a z tohoto důvodu odpadly požadavky na likvidaci stávajících budov. Rovněž zásahy do vzrostlé zeleně byly minimální – jednalo se o dílčí kácení stromů podél ulic Nedokončená a Ústřední, zásah do topologické aleje u Štěrboholského potoka a zeleně u melioračního svodu u Nové Dubče. Výrazným zásahem byl zábor zemědělského půdního fondu, a to trvalý i dočasný, který byl nezbytný pro realizaci stavby. Zvolenou koncepcí protihlukových zdí

proti dříve uvažovaným zemním valům byl tento zábor minimalizován. Stavební provedení celé trasy a její technické – provozní parametry byly navrženy tak, aby nezhoršovaly životní prostředí přilehlých lokalit.

Sadové úpravy byly řešeny jako nedílná součást celkové koncepce minimalizace negativních vlivů trasy radiály na okolí. Kromě ozelenění všech nasykových a výkopových svahů v celkové ploše přibližně 133 000 m² byla v celém rozsahu stavby na ploše 254 000 m² provedena výsadba keřů a stromů. Na řešení otázek ekologie a vlivu na životní prostředí bylo vyčleněno 50 miliónů Kč.

Základní údaje o stavbě

Investor:	Odbor městského investora Magistrát hl. m. Prahy, Vyšehradská 51, Praha 2
Inženýring:	Inženýring dopravních staveb a s. Na Moráni 3, Praha 2
Projektant:	A. D. O. Vyšehradská 49, Praha 2
Zhotovitel:	Dálniční stavby Praha a. s. Tyršova 3, Praha 2
Délka trasy:	4,4 km
Počet mostních objektů:	6 ks
Počet jízdních pruhů:	4 x 3,5 m
Zahájení stavby:	duben 1997
Zprovoznění stavby:	27. srpna 1999
Dokončení stavby:	červen 2000

Inženýring dopravních staveb, a. s.

Mimopražské dopravní podniky oslavují svá výročí

V červenci jsme si na stránkách DP-KONTAKTu připomněli úctyhodné 130. výročí zřízení městské hromadné dopravy v Brně. Rozhodně však nejde o jediné oslavy, které se letos v českých městech s městskou hromadnou dopravou uskutečňují. Připomeňme si proto alespoň stručně základní data letošních oslavenců. Všichni, tak jako je tomu v Praze i ostatních městech, počátky své historie počítají ode dne, kdy v jejich městě začala jezdit pouliční dráha – tramvaj.

Olomouc

Dne 1. dubna tomu bylo sto let, kdy v roce 1899 zahájila v Olomouci na dvou linkách provoz normálně rozchodná tramvaj. První tratě vedla od Hlavního nádraží na Horní náměstí, kde se většila do Nové Ulice a do Úřednické čtvrtě. V Olomouci měli u nádraží od počátku provozu kolejovou smyčku, vůbec první u našich elektrických drah. Byla ale zrušena už v roce 1936 při rozšiřování nádražní výpravní budovy a na další (v Neředíně) si museli v Olomouci počkat až do roku 1953. Tramvajová síť byla od počátku budována s normálním rozchodem 1435 mm a to byl pravděpodobně důvod, proč poměrně malý tramvajový provoz přečkal bez úhon čtyřicátá a padesátá léta, kdy v mnoha městech dali přednost trolejbusům. Svůj podíl na zachování tramvajové dopravy ve městě má vlastně tak trochu i Praha, protože mnoho původně pražských tramvají se v hanácké metropoli objevilo na sklonku čtyřicátých a v padesátých letech. Patří mezi ně například i vůz pražského evidenčního čísla 275 z roku 1908, který v Olomouci jezdil v letech 1955 – 1965. Dnes ho můžeme vidět ve sbírkách pražského Muzea MHD. Dnes tvoří tramvajová doprava páteř systému olomoucké MHD. Druhým dopravním prostředkem, který obyvatelé Olomouce mohou ke svým každodenním cestám využívat, jsou autobusy. Jezdí ve městě od 7. února 1927. Tehdy měl koncesi továrník R. Synovec, ale od 1. ledna 1933 byl jeho podnik, který byl tramvajím velkou konkurencí, převzat olomouckými Elektrickými podniky (přímý předchůdce dnešního DP).

Plzeň

Největší město západních Čech, Plzeň, ač se to zřejmě nezdá, má také něco společného s Prahou. U zrodu její elektrické pouliční dráhy stál, podobně jako v hlavním městě, slavný český vynálezce František Křižík. Tramvaje začaly ve městě jezdit podle jeho projektu také před sto lety, 29. června 1899, a to hned na třech linkách, takže od počátku provozu měli ve městě smysluplnou síť spojující nejdůležitější části města. Všechny tratě (a linky) se v té době potkávaly na náměstí. Počátky provozu pamatuje i krásně renovovaný historický vůz č. 18, který je chloubou plzeňských tramvajáků. Jistě není bez zajímavosti, že plzeňské ulice se v průběhu doby setkaly vlastně se čtyřmi generacemi pražských tramvají, které sem přišly po letech služby v hlavním městě. První pražské tramvaje se v Plzni objevily na počátku 30. let, po druhé světové válce přibýly do Plzně některé pražské „dvoustaváky“, na počátku 80. let tramvaje typu T1 a před několika lety převzal plzeňský dopravní podnik 6 vozů T3. Od 21. března 1929 v Plzni jezdí také autobusy, první městskou autobusovou linku tu však zavedla už v roce 1922 Československá pošta. Třetím dopravním prostředkem ve městě jsou trolejbusy, které do ulic vyjely poprvé 9. dubna 1941. Všechny dopravní prostředky jsou stále v provozu a prošly během let bohatou historií.

Ústí nad Labem

Ústí nad Labem také slavilo sté narozeniny své městské hromadné dopravy. Zdejší tramvaje svezly (Pokračování na straně 12)



Foto: Archiv IDS

Mimopražské dopravní podniky oslavují svá výročí

(Pokračování ze strany 11)

své cestující poprvé 1. července 1899. Vznikla tady velmi rozsáhlá síť a těsně před druhou světovou válkou v Ústí jezdilo devět linek a tramvajová síť dosahovala přibližně 35 km. Měla dvě vozovny, ve kterých bylo k dispozici 112 vozů. Ústí tak mělo v tehdejší Československu největší tramvajový provoz po Praze!!! V letech 1912 – 1964 projížděly ústeckými ulicemi také nákladní tramvaje. Ve své době přepravovaly hlavně uhlí z důlní oblasti severně od města a nejdříve vyvážely škváru z městské elektrárny na skládky. Ústí se dokonce dočkalo i moderních tramvají typu T2 a další vozovny v Předlicích, ale ani to je nezachránilo před krutým osudem. Nežil se totiž ústecký úzký rozchod 1000 mm. Dne 1. června 1970 v Ústí zastavili provoz na poslední trati a v následujících letech městskou dopravu ve městě zajišťovaly jen autobusy (jezdí ve městě od 9. listopadu 1929). Ústecké životní prostředí se v průběhu let ovšem dostalo do katastrofálního stavu a rozšiřovat dál autobusovou dopravu bylo nevhodné. Proto nakonec na sklonku 80. let ve městě začali budovat trolejbusovou síť. První trolejbus ve městě vyjel s cestujícími 1. července 1988 na lince Stříbrnky – Holoměř a jsou dnes nezanedbatelným ekologickým příspěvkem.

České Budějovice

Jihočeská metropole slaví „jen“ devadesátý své MHD. Ačkoliv původně ve městě projektovali normálněrozchodnou tramvajovou síť, nakonec byl s ohledem na úzké ulice v historickém jádru zvolen rozchod úzký, 1000 mm. První trať mezi nádražím, náměstím a Pražským předměstím byla uvedena do provozu 15. června 1909 a později přibyla ještě jedna na Linecké předměstí. Historie budějovických tramvají je až neuvěřitelně klidná. Největší událostí zřejmě byla přestavba tratí a linkového vedení v roce 1936. Od té doby spojovala jedna linka obě předměstí a druhá zajišťovala od náměstí přípoj k nádraží. Po druhé světové válce se v Budějovicích rozhodli tramvaj nahradit trolejbusy, a tak se 2. března 1950 zdejší tramvajová kapitola uzavřela. Trolejbusy se však ve městě objevily poprvé už 27. října 1909. První linka zajišťovala spojení od konečné tramvaje na Pražském předměstí k městskému hřbitovu. Po vypuknutí první světové války byl její provoz zastaven. Podruhé byly ve městě trolejbusy zavedeny 28. října 1948. Během krátké doby tu vznikla rozsáhlá síť tvořící základ MHD. Od 8. září 1951 ji doplňovala také autobusová doprava. Na sklonku 60. let se ve městě rozhodli trolejbusy neuvážně zrušit. Poslední trolejbus projel ulicemi města 24. září 1971. České Budějovice se však staly kuriozitou v historii české městské hromadné dopravy. Dne 2. května 1991 zavědly trolejbusy potřetí! Je zajímavé, že na počátku jejich obnovy stála myšlenka spojit České Budějovice s jadernou elektrárnou Temelín. Z velkoryse míněného projektu sice sešlo, ale alespoň město využilo příznivého pohledu na tento dopravní prostředek a trolejbusy obnovilo.

Jihlava

Posledním oslavencem, také devadesátiletým, je Jihlava. Tamní tramvaj zahájila provoz jen o něco později než v Českých Budějovicích, 26. srpna 1909. Historie jihlavských tramvají je však ještě klidnější než v jihočeské metropoli. Jezdila tu jediná linka mezi nádražím a náměstím a její provoz byl ukončen 4. prosince 1948. Jen o několik dní později, 19. prosince 1948 zahájily provoz jihlavské trolejbusy, které i dnes představují základ jihlavské MHD. Od roku 1942 jezdí v Jihlavě také autobusy, mnoho let ale představovaly jen okrajový doplněk městského dopravního systému.

–pf–

Seminář „Dopravní kapacita a kvalita dopravní obsluhy a služby“

Ve dnech 17. až 19. května letošního roku se v Praze, v budově dopravní fakulty ČVUT uskutečnil seminář věnovaný dopravní kapacitě a kvalitě dopravní obsluhy. Hlavním cílem tohoto semináře, na jehož přípravě se podílely Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Silniční společnost a dopravní fakulta ČVUT, bylo seznámit odborníky zabývající se plánováním a provozem městské veřejné dopravy s novými poznatky a přístupy v oboru (zejména v oblasti dopravní politiky) a předvést praktické příklady využívání výpočetní techniky v dopravě.

Semináře se zúčastnili odborníci z výzkumných institucí a vysokoškolských pracovišť z celé ČR i ze Slovenska, pražští i mimopražští zástupci provozovatelů a organizátorů veřejné dopravy; pozvání přijal i náměstek primátora hl. m. Prahy pro dopravu ing. Martin Hejl a univerzitní profesor v kanadské Albertě ing. Stanislav Teplý.

Během semináře byla prezentována řada zajímavých příspěvků týkajících se zásad a uplatňování dopravní politiky v ČR i v zemích EU. Mimořádná pozornost byla věnována připravovanému dokumentu o evropské normě kvality služby ve veřejné dopravě a příspěvkům hodnotícím výsledky zavedení a aplikace programů kvality ve veřejné dopravě v některých našich městech. Zájem publika si získal i referát profesora Teplého týkající se koncepce nové příručky pro veřejnou dopravu ve Spojených státech a Kanadě – „Transit Capacity and Quality of Service Manual.“



Foto: Jan Šurovský

Z programu semináře vybíráme:

V příspěvku „**Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy**“ představil ing. Zdeněk Balcar z Ústavu dopravního inženýrství v Praze celkovou koncepci dopravního systému našeho hlavního města, kterou zodpovědné orgány postupně naplňují. Hlavním dlouhodobým cílem dopravní politiky hl. m. Prahy, vycházejícím z této koncepce, je dosažení vyváženého stavu mezi dopravním systémem města a nároky na přepravu, požadavky na tvorbu a ochranu životního prostředí a předpokládaným urbanistickým rozvojem.

Ing. Zdeněk Došek z Dopravního podniku hl. m. Prahy seznámil ve svém příspěvku publikum s návrhem **Evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě**. Hlavním účelem této normy, kterou připravil Technický výbor CEN/TC 320 „Převážní služby“, je podpořit kvalitativní přístup k provozu veřejné dopravy a zaměřit zájem na potřeby a očekávání zákazníků. Norma obsahuje doporučení pro preferovanou formu a obsah smluv týkajících se kvality mezi stranami, které společně sdílí odpovědnost za systém veřejné dopravy osob, a zahrnuje i doporučení pro měření kvality služby. Její zavedení bude, kromě států EU, povinné také pro Českou republiku.

Další referáty věnované aspektům kvality ve veřejné dopravě poskytly zajímavé informace o postupech tvorby, koncepcí a zavádění standardů kvality dopravní služby, o jejich využívání ve smlouvách

o zajištění dopravní obslužnosti a seznámily publikum s dosavadními výsledky programů kvality, které probíhají v některých našich dopravních podnicích.

Příspěvek „**Standardy kvality hromadné dopravy v Praze**“ (pozor, nezaměňovat s Programem kvality služby uplatňovaným v našem podniku od roku 1998. Tyto standardy se používají pro navrhování Projektů organizace MHD, obsaditelnost vozidel, intervaly mezi spoji, dostupnost centra – pozn. redakce), prezentovaný ing. Jaroslavem Klofáčem, CSc., byl zaměřen na otázky týkající se formulace a používání jednotných standardů kvality hromadné dopravy v Praze. Několikaletá zkušenost prokázala, že zavedení a užívání standardů kvality, jakožto ukazatelů hodnocení a plánování v dopravě, se v Praze osvědčilo a tuto praxi lze proto doporučit i pro jiná města. Další vývoj v této oblasti by měl směřovat k postupnému upřesňování nominálních hodnot těchto ukazatelů, k rozšíření škály užívaných standardů a k jejich přiměřené unifikaci jak v národním, tak mezinárodním měřítku.

V referátu „**Aplikace standardů kvality a aspekt kvality služby ve smlouvách o zajištění dopravní obslužnosti**“ přiblížil jeho autor, náměstek Regionálního provozovatele pražské integrované dopravy (ROPID) ing. Jiří Prokel, účastníkům semináře úlohu standardů kvality při přípravě a zpracování Projektů organizace dopravy, plnění těchto standardů ve smlouvách uzavíraných s jednotlivými dopravci a jejich vztah ke kritériím připravované Evropské normy.

Referáty hodnotící výsledky, které přineslo zavedení programů kvality v Dopravním podniku hl. m. Prahy a DP Pardubice, potvrdily úspěšnost těchto programů z hlediska zvyšování kvality dopravní služby.

Jak zmínil ing. Došek, přínosy Programu kvality služby, který již druhým rokem probíhá v našem podniku, lze vidět zejména v těchto oblastech:

- zvyšující se náročnost na poskytovanou službu vede k vyšší orientaci na klienta,
- standardy kvality přispívají k hlubšímu poznání vlastní výkonnosti a k posílení sebevědomí zodpovědných pracovníků a jejich spolupracovníků,
- prostřednictvím uplatnění standardů v jednotlivých závozech dochází ke spolupráci na společné problematice a k synergii aktivit,
- výsledky určené k vnitropodnikovým účelům zakládají časovou řadu k dokumentaci vývojových trendů v podniku,
- jednoduchými prostředky (číselně, graficky) jsou prezentovány objektivní výsledky tam, kde dříve existovalo většinou jenom subjektivní hodnocení,
- postupný vývoj služby a prezentace výsledků měření jednotlivých standardů posiluje podnikovou kulturu.

Program kvality, jakožto potenciální nástroj podnikového managementu, tak vytváří platformu pro vzájemnou spolupráci a příležitost pro nasměrování a využití iniciativ.

Zajímavé informace týkající se kvality veřejné dopravy na americkém kontinentě přinesl příspěvek profesora Teplého z University of Alberta, který představil návrh **Manuálu kapacity a kvality veřejné dopravy pro USA a Kanadu** („Transit Capacity and Quality of Service Manual“). Manuál vznikl na základě rostoucí potřeby zavést definice kapacity a kvality ve veřejné dopravě a stanovit principy a postupy jejího plánování, řízení a fungování. Celý návrh tohoto manuálu (v angličtině) je již k dispozici na Internetových stránkách pod adresou <http://www4.nas.edu/trb/crp.nsf>

Závěr setkání byl věnován diskusi. Celkově lze seminář hodnotit jako velice přínosný, a to v mnoha směrech – kromě získání nových odborných poznatků v něm účastníci spatřovali ojedinělou možnost neformálního setkání, výměny informací a zkušeností.

RNRD: Jarmila Marešová

Daň a odstupné za uvolnění bytu

Příjem v podobě odstupného za uvolnění bytu je od daně osvobozen za podmínky, že ho uživatel bytu použije na **obstarání bytu** nejpozději do jednoho roku následujícího po roce, v němž odstupné přijal. Jde o částku, kterou vlastník bytu, popřípadě budoucí nájemce bytu, zaplatí uživateli bytu za odstoupení od **nájemní smlouvy**.

Obstaráním bydlení se rozumí například zakoupení nebo výstavba domu (jeho části) anebo zakoupení bytu do vlastnictví, úprava objektu, který nebyl určen k trvalému bydlení nebo nebytového prostoru k trvalému bydlení, složení členského vkladu v bytovém družstvu, úhrada za převod práv k užívání družstevního bytu.

Osvobození platí i pro případ, kdy částka odstupného je vynaložena na obstarání **bytových potřeb** v době jednoho roku před jejím obdržením. To znamená, že poplatník nemusí s vynaložením prostředků na obstarání bytových potřeb čekat až na okamžik přijetí odstupného, nýbrž se může postarat o příští bydlení již v období jednoho roku před obdržením odstupného.

Obstarání bytových potřeb znamená (§ 6 zákona č. 96/1993 Sb., o stavebním spoření):

- získání bytu,
- výstavba nebo koupě stavby pro bydlení,
- získání stavebního pozemku za účelem výstavby stavby pro bydlení nebo stavebního pozemku, na kterém se nachází stavba pro bydlení,
- změna, modernizace a údržba bytu, stavby pro bydlení nebo její části, včetně úhrady případ-

ného podílu na úpravách společných částí,

e. stavební úprava nebytového prostoru na byt, f. úhrada závazků souvisejících s výše uvedenými účely s výjimkou pokut a dalších sankcí uložených účastníkovi za porušení jeho povinností při řešení jeho bytových potřeb.

Přijetí odstupného je poplatník povinen oznámit správci daně do konce kalendářního roku, ve kterém částku odstupného přijal. Kdyby například v krajním případě došlo k přijetí odstupného 31. prosince 1999, měl by příjemce odstupného podat oznámení svému finančnímu úřadu ještě týž den, třeba doporučeným dopisem. Nepodání oznámení může být ze strany správce daně sankcionováno, a to zejména v případě, že o přijetí odstupného se správce daně dozví až na základě daňové kontroly u **plátce** odstupného. Ten si ho totiž zpravidla uplatňuje jako daňové uznatelný výdaj.

V případě, že poplatník nepoužije odstupné za uvolnění bytu na obstarání bydlení nejpozději do lhůty uvedené v zákoně (do jednoho roku následujícího po roce, v němž odstupné přijal), musí zahrnout takový příjem mezi zdanitelné příjmy do daňového přiznání v tom zdaňovacím období, ve kterém uplynula stanovená roční lhůta. Pokud odstupné bude použito na obstarání bydlení pouze **částčně**, je od daně osvobozena pouze ta část příjmu, která odpovídá vyšší prostředků vynaložených na obstarávání bydlení. Zbýlá část je zdanitelným příjmem.

Ing. Alena Vaňková, ZOŘ ředitelství

Změny v pražské MHD ve 4. čtvrtletí 1999

Koncem září a v říjnu 1999 dochází v pražské MHD k několika trvalým změnám.

Podle požadavku městské části Praha-Řeporyje se pro lepší spojení Řeporyjí a Třebonic s tratí B metra a s centrem Jihozápadního Města **od 26. 9.** změnila trasa linek č. **230, 249, 301 a 352** ke stanicí metra Luka na Sídlišti Stodůlky. Současně se prodloužily vybrané spoje linky č. **324** o nedělech z Čestlic do Dobřejovic. Od pondělí **27. 9.** se prodloužily vybrané spoje linky č. **301** v pracovní dny z Chýněce do obce Kuchař.

Od 1. října se z důvodu nedostatku vozů prodloužily intervaly na trati C metra v přepravních špičkách pracovních dnů ze 120 na 125 vteřin, na základě výsledků přepravních průzkumů se mění intervaly i o sobotách a nedělech.

Rovněž **od prvního říjnového dne** jsou v provozu linky č. **365 a 366** Českomoravská – Kostelec nad Labem. Současně byl omezen provoz linek č. **158** Českomoravská – Míšovice a **209** Českomoravská – ZPA Čakovice.

Zastávky linky č. 365: Českomoravská – Vysočanská – Nad Jetelkou – Prosek – Nový Prosek – Průjezdny – Na hranici – Aero – Letov – Letňany – Avia Letňany – Krausova – Trutnovská – Červený mlýn – Nádraží Čakovice – U pošty – ZPA Čakovice – Míšovice – Veleň, Mirovice – Veleň – Brázdim, Nový Brázdim – Brázdim, Veliký Brázdim – Sluhy, rozc. Brázdim – Mratín – Mratín, cukrovar – Kostelec nad Labem, žel.st. – Kostelec nad Labem, Na růžku – Kostelec nad Labem, nám.

Zastávky linky č. 366 pro spoje vedené přes zastávku Sluhy: Českomoravská – Vysočanská – Nad Jetelkou – Prosek – Nový Prosek – Průjezdny – Na hranici – Aero – Letov – Letňany – Avia Letňany – Krausova – Trutnovská – Červený mlýn – Nádraží Čakovice – U pošty – ZPA Čakovice – Míšovice – Veleň, Mirovice – Veleň – Sluhy – Sluhy, rozc. Brázdim – Mratín – Mratín, cukrovar – Kostelec nad Labem, žel.st. – Kostelec nad Labem, Na růžku – Kostelec nad Labem, nám.

Zastávky linky č. 366 pro spoje vedené přes zastávku Polerady, rozcestí: Českomoravská – Vysočanská – Nad Jetelkou – Prosek – Nový Prosek – Průjezdny – Na hranici – Aero – Letov – Letňany – Avia Letňany – Krausova – Trutnovská – Červený mlýn – Nádraží Čakovice – U pošty – ZPA Čakovice – Míšovice – Veleň, Mirovice – Veleň – Brázdim, Nový Brázdim – Brázdim, Veliký Brázdim – Polerady, rozc. – Kostelec nad Labem, žel.st. – Kostelec nad Labem, Na růžku – Kostelec nad Labem, nám.

Linka č. 365 je v provozu celodenně a celotýdenně, linka č. 366 jen v přepravních špičkách pracovních dnů.

V pátek 15. října bude otevřena pro cestující stanice Hloubětín na trati B. **Následně od 16. října** dojde k následujícím změnám v povrchové MHD:

Linka č. 8 bude zkrácena do trasy Bílá hora – Nádraží Vysočany.

Linka č. 19 bude v provozu denně od 4.30 do 0.30 hodin.

Na linkách č. 110 a 181 bude zřízena v obou směrech zastávka **Hloubětín** mezi zastávkami Kbelská a Sídliště Hloubětín.

Linka č. 190 pojedje v trase Hloubětínská – Hloubětín – Sídliště Hloubětín – Sídliště Lehovec – Žárská – Hejtmanská – Dolní Počernice (v úseku Hejtmanská – Dolní Počernice jede po nezměněné trase).

Linka č. 273 pojedje v trase Hloubětínská – Hloubětín – Sídliště Hloubětín – Sídliště Lehovec – Žárská – Hejtmanská – Ve žlábku (v úseku Hejtmanská – Ve žlábku jede po nezměněné trase).

Linka č. 277 (Černý Most – Hloubětínská) se ruší.

Podle výsledků přepravních průzkumů se **rovněž od 16. října** zřizuje na lince č. **139** v obou směrech zastávka **Novodvorská** mezi zastávkami Nemocnice Krč – Kačerov, rozsah provozu této linky se nemění. Od téhož dne bude zvýšena v pracovní dny kapacita linky č. **136** Sídliště Spořilov – Sídliště Dáblice nasazením kloubových vozů.

V listopadu a v prosinci se již žádné trvalé změny v pražské MHD nepředpokládají.

Ing. Jan Přivora

Co zajímavého najdete na internetu

Dnešní druhý díl seriálu o zajímavých místech na „síti sítí“ věnujeme autobusové dopravě. Internetových stránek o autobusové dopravě je celá řada, většinou ale nedosahují úrovně stránek Českých drah, jež jsme představili v úvodní části seriálu. Jedny z těchto stránek naleznete na adrese www.svt.cz. Nabízejí řadu informací o autobusové a silniční nákladní dopravě a je zde také program na vyhledávání spojení. Bohužel, tento program dosti zápasí s českou diakritikou a názvy obcí jsou zkracovány podle systému, který je jasný zejména jenom jeho tvůrcům. Otázkou také je, zda vyhledávací program obsahuje, vzhledem ke známé rozptýlenosti autobusové dopravy, všechny autobusové spoje.

Lepší vyhledávací program autobusového spojení je k máni na adrese www.jizdnirady.cz. Pokud vám jde čistě o funkčnost a směřujete se s nepříliš vzhlednou grafikou, jistě jej oceníte; pracuje rychle, spolehlivě a umožňuje řadu kombinací – například si můžete zvolit, kolik přestupů během své cesty hodláte akceptovat. Vzhledem k tomu, že stránky zatím fungují pouze ve zkušebním provozu, jsou již nyní velkým příslibem do budoucna.

Jednoduché a přitom graficky pěkně vyvedené jsou stránky jediného slovenského vyhledávače tamních autobusových spojení, jenž sídlí na adrese <http://www.emtest.sk/>. Vyhledávání je zde však šlechetnější možná až příliš dobrodružná. Pokud máte štěstí a mezi vámi zvolenými zastávkami existuje přímé spojení, vyhledávač funguje perfektně. Chcete-li ovšem cestovat přes půl Slovenska s více přestupy, projíždíte si před monitorem chvíle utrpení. Místo toho, aby vám program jednoduše nabídl spojení, v němž by byly vypsaný jednotlivé návazné spoje s přestupy, nutí vás vyhledávat každý spoj samostatně, a to ještě pomocí zcela záhadného klíče.

Zajímavý a užitečný zdroj informací skrývá dlouhá adresa <http://material.imc.cas.cz/czwini2/doprav/buscen.html> (pokud se vám s ní nechce zapisovat a používáte zrovna počítač, kde jsou intranetové stránky Dopravního podniku, najdete si na elektronickou verzi DP–Kontaktů a tohoto článku, a pak jednoduše na adresu klikněte). Je to – zatím zřejmě ojedinelý – pokus zmapovat ceny jízdného na autobusových linkách po celé republice; jsou zde uvedeny ceny podle vzdálenosti a podle sazebníků

jednotlivých dopravců. Velmi zajímavě působí srovnávací cenové tabulky na několika vybraných spojích (např. Praha – Brno), jež ukazují, za kolik jednotlivé autobusové společnosti tyto konkrétní spoje provozují. A aby bylo srovnání úplné, jsou zde i údaje o ceně, již bychom zaplatili v případě cesty vlakem.

Závěrem jedna neoficiální, nadšenecká adresa, na níž se dvojice autorů s obdivuhodným úsilím zabírá autobusovou a trolejbusovou dopravou v České a Slovenské republice. Jde o stránky pro skutečně zanečené fanoušky – ne každého asi zajímá kupříkladu fotodokumentace kompletního vozového parku košické dopravního podniku. Vedle takovýchto specialit je zde ovšem množství aktuálních zpráv a fotografií z dění v autobusovém a trolejbusovém světě. Máte-li zájem a chuť, zde je adresa: <http://web.telecom.cz/bus>.

Příště se podíváme na internetové stránky dopravních podniků. –mš–, –jau–

Školní střípky

Veletrh Vědma 99. Ve dnech 4. až 6. listopadu 1999 se koná v novém veletržním areálu Strahov již 6. ročník mezinárodního veletrhu vzdělávání a kvalifikace VĚDMA 99.

Stálým cílem veletrhu je informovat veřejnost o možnostech studia na středních, vysokých a jazykových školách a o možnostech celoživotního vzdělávání nejen u nás, ale i v zahraničí. Veletrh je také prezentací vydavatelů a nakladatelů učebnic, odborné a naučné literatury, výrobců didaktických pomůcek a počítačových programů. Návštěvy odborných akcí jsou již běžnou a potřebnou součástí informovanosti o vzdělávání a sebevzdělávání každého z nás.

Stejně jako v minulosti se VĚDMY 99 účastní i naše SPŠ dopravní, SOU a U, a s.

Prázdniny skončily, škola začíná. Ač léto kalendářně končí až 23. září, máme všichni v podvědomí končící léto s koncem prázdnin. Školy znovu ožívají vracejícími se žáky. Ti, kteří se v červnu rozloučili se základní školou, usednou do lavic ve střed-

(Pokračování na straně 14)

6. část Chodov

Bývalá obec Chodov je dnes vedle Hájů, o kterých jsme psali v minulém DP–KONTAKTu, druhým katastrálním územím, které vytváří městskou část Praha 11. Ta, se svými více než 86 tisíci obyvateli, patří mezi největší pražské městské části podle počtu obyvatel. Chodov do tohoto počtu obyvatel přispívá asi třemi čtvrtinami. Na počátku 20. století žilo v Chodově 1328 lidí, a to tehdy včetně osad Litochleby, Šeberov, Hrnčíře a Chodovec. Ale podívejme se nejdříve dál do historie. Vesnici Chodov známe od roku 1185, kdy patřila vysehradské kapitule. Ta však nebyla v dlouhé historii jediným vlastníkem zdejších pozemků. V dalších státech se tu vystřídalo snad až neobvykle mnoho různých majitelů, jejichž výčet rozhodně přesahuje možnosti tohoto příspěvku. Pojmenování Chodov je s největší pravděpodobností odvozeno podle jména některého dávného vlastníka – původně šlo zřejmě o Chodův (nebo snad i Hodův) dvůr. Jméno druhé zdejší bývalé obce, Litochleby, pravděpodobně pochází od „lidí, kteří lítují chleba“ (tedy skrbíků).

V roce 1849 se stal Chodov samostatnou obcí, jejíž součástí byly i výše uvedené osady Litochleby, Chodovec, Hrnčíře a Šeberov. Poslední dvě jmenované se oddělily pod názvem Šeberov na základě vyhlášky c.k. mistodržitelství z 18. února 1909. Po vytvoření Velké Prahy Chodov bezprostředně hraničil s hlavním městem a stal se jeho poměrně atraktivním zájmovým územím. Pražské Elektrické podniky v letech 1928 – 1929 dokonce provedly na účet Chodova elektrifikaci obce včetně vybudování veřejného osvětlení. Zajímavé je, že když byla v roce 1920 stanovena nová čára tzv. potravní daně, byla do rozšířeného pražského danového obvodu pojata i část Chodova – Chodovec. (Potravní daň byla zrušena až s účinností od 1. června 1942.) Od dvacátých let v obci probíhala intenzivní výstavba rodinných domků a někdejší osada Litochleby prakticky zcela splynula s vlastním Chodovem. Ve 30. letech pražská obec velmi vážně uvažovala, že na chodovském katastru vybuduje nový městský hřbitov. Ústřední zastupitelstvo hlavního města Prahy dokonce 15. ledna 1934 schválilo, aby byla provedena změna hranic a aby byl ku Praze připojen Chodovec. Požádalo v této věci i Zemský úřad, aby projednalo přípra-



vu potřebného vládního nařízení. Obecní zastupitelstvo v Chodově 8. prosince 1934 proti oddělení části svého území ostře protestovalo a požadovalo, aby byl ku Praze připojen celý Chodov. V roce 1937 se už jednalo jen o pozemcích potřebných pro vlastní hřbitov, tj. bez zastavěné části Chodovec. Nebylo to však naposledy. V roce 1947 se chodovský místní národní výbor obrátil na tehdejší Zemský národní výbor z vlastní iniciativy se žádostí, aby byla obec sloučena s Velkou Prahou. Záměr se ale Chodovským nepodařilo prosadit. Vyhláškou ministerstva vnitřní z 2. února 1950 byl Chodov přejmenován na Chodov u Prahy a v následujícím roce ministerstvo schválilo i menší změnu hranic

s Prahou. Až 30. listopadu 1967 přijalo Národní shromáždění zákon, na základě kterého byl Chodov, společně s dalšími dvěma desítkami obcí, konečně připojen ku Praze. Další administrativní vývoj je stejný jako u Hájů (viz DPK č.9). V době, kdy s Chodovem stal součástí Prahy, už bylo rozhodnuto, že se na jeho katastru rozběhne rozsáhlá bytová výstavba, která měla ve svém důsledku i zcela zásadní vliv na řešení dopravní obsluhy tohoto území. V 70. letech zde vyrostly postupně velké obytné soubory označované jako sídliště Jižní Město I. (Háje, Chodov, Opatov, Litochleby), na které navázaly po roce 1978 další obytné celky sídlištního komplexu Jižní Město II. (Horní Kunratice, Roztyly). Mnoho starých domů vzalo při výstavbě Jižního města za své. Například prakticky zcela zanikla bývalá osada Litochleby, kterou dnes připomíná jen jméno kruhového náměstí. Svědkem dávné historie Chodova je dodnes významná stavba chodovské tvrze, pocházející snad už z konce 13. století.

Nová výstavba proměnila na mnoho let původní zemědělskou obec v typické pražské sídliště s minimem pracovních příležitostí, kladoucích mimořádně velké nároky na městskou hromadnou dopravu. Přesto nebylo dopravní spojení Chodova s Prahou jen záležitostí posledních let.

Chodov ležel na silnici z Prahy do Příhonic. Byl poměrně vzdálen od železnice a další silnice lokálního významu ho spojovaly s Hostivaří, Šeberovem

a Kunraticemi. První spojení s Prahou zajistily autobusy už od 19. října 1925, kdy správa poštovní automobilní dopravy provedla změnu trasy své linky č. 702, jezdící původně po benešovské silnici. Nově jezdily poštovní autobusy od vršovického poštovního úřadu na dnešním Vršovickém náměstí přes záběhlickou křižovatku, Chodovec, Chodov, Šeberov, Hrnčíře a Kunratice do Jesenice a Kamenice u Strančic. Jezdily tu dva páry spojů a cesta z Chodova do Vršovic trvala asi půl hodiny. V Chodově byly tři zastávky (Chodov – hostinec J. Melichara, Chodov – úřad potravní daně a Chodovec – hostinec A. Kutiny). Linka ale neměla dlouhého trvání a „vzhledem k desolátnímu stavu okresních silnic... dále k pasivitě provozu a našim závazkům vůči zájemníkům“ rozhodlo 7. dubna 1926 ministerstvo pošt a telegrafů, že linku 702 vrátí do původní trasy přes Pankrác. Chodov nezástal bez dopravy dlouho. Už v únoru 1927 udělila Zemská správa politická Autodopravní akciové společnosti koncesi na linku Vršovice – Chodov – Příhonic, která pro Chodov představovala ve své době kvalitní dopravní spojení s hlavním městem. Linka, původně označovaná č. 2116, poskytovala obyvatelům Chodova 9 párů spojů v pracovní dny (z nich čtyři tu končily) a v neděli tři páry. Linka, s dílčími změnami trasy a označení (a od roku 1950 provozovaná ČSAD), několik desítek let zajišťovala základní dopravní obsluhu obce. K ní pak v 50. a 60. letech přibývaly další linky. Pozadu ale nezůstal ani pražský Dopravní podnik. Už 3. ledna 1954, tedy mnoho let před připojením obce



Foto: Josef Karel

ku Praze, zavedl autobusovou linku č. 120 v trase Spořilov – Chodov, která nahradila část spojů původní linky ČSAD. Stejný den zahájila provoz i autobusová linka č. 122, známá jako „tovární linka“. Jezdila v trase Chodov – Hostivař – Kablo. Linka č. 120 byla později nahrazena

prodlouženou „stojedenadvacitkou“. Další linka, která se v Chodově objevila nesla číslo 154 a zavedl ji od 30. září 1968 Dopravní podnik v souvislosti se zajištěním dopravní obsluhy nově připojených obcí – Hájů, Horních Měcholup a Petrovic. Následující léta už znamenala nejen mnoho nových linek zaváděných s postupující výstavbou sídliště Jižního Města I. a II., ale také řadu trvalých i dočasných změn vyvolaných změnami starých a výstavbou nových komunikací. V květnu 1974 zahájila v Praze provoz první linka metra. Autobusy nejdříve zajišťovaly návaznou dopravu a 7. listopadu 1980 začala pro bývalou obec zcela nová kapitola v její dopravní historii a dopravní obsluhu Chodova začala přímo zajišťovat prodloužená linka C metra. Na území chodovského katastru má hned tři stanice, které v době svého vzniku nesly nešťastná ideová pojmenování, jež ani místním ani návštěvníkům Prahy neposkytovala žádné smysluplné orientační údaje – Primátora Vacka, Budovalatů, Družby (od roku 1990 Roztyly, Chodov, Opatov). V oblasti sídliště Jižního Města dnes existuje kromě metra hustá síť autobusových linek, která zajišťuje kvalitní dopravní spojení nejen v rámci městské části Praha 11, ale i s mnoha dalšími, často i vzdálenými částmi hlavního města.

Pro úplnost dodejme, že mnoho nechybělo a na Chodov jezdila i tramvaj. Málokdo si dnes vzpomene, že v roce 1934 se už dokonce mezi Spořilovem a Chodovem začala stavět – byl „proveden odkop pro těleso elektrické dráhy a pro obě vozovky po obou stranách její“. Dokončení stavby Elektrické podniky podmiňovaly dokončením chodoveckého hřbitova I po válce se řadu let uvažovalo s výstavbou tramvajové tratě. Podle Výchledového plánu rozvoje dopravní sítě z poloviny 50. let se s výstavbou počítalo po léta 1961–62. Když se v Praze připravovala výstavba podpovrchové tramvaje, měla být postavena nová trať i do oblasti Jižního Města.

Školní střípky

(Pokračování ze strany 4)

ních školách, či učilištích kde se budou připravovat v oboru, který si zvolili za své budoucí povolání.

Nejinak je tomu i v naší SPŠ dopravní, SOU a U. Do I. ročníků školy nastoupilo 463 žáků, z nichž je 98 automechaniků, 22 elektromechaniků, 22 mechaniků elektronických zařízení, 22 autoelektrikářů, 34 klempířů, 8 instalatérů a 52 aranžérů. 46 mechaniků elektroniků a 13 mechaniků silnoproudých zařízení ukončí své čtyřleté úsilí maturitní zkouškou, stejně jako 112 nově přijatých žáků na SPŠ dopravní, z nichž se pro obor elektronické počítačové systémy rozhodlo 81 žáků a v oboru management v dopravě a přepravě se bude připravovat 31 nových prváků.

Do dvouletých učebních oborů nastoupilo 16 žáků do oboru malířské a natěračské práce a 30 mladých do oboru technické služby v autoservisu.

V denním nástavbovém studiu si doplní úplné středoškolské vzdělání 63 studentů. Mimo tyto žá-

ky se rozhodlo zvýšit si vzdělání formou dálkového nástavbového studia i 158 absolventů tříletých učebních oborů.

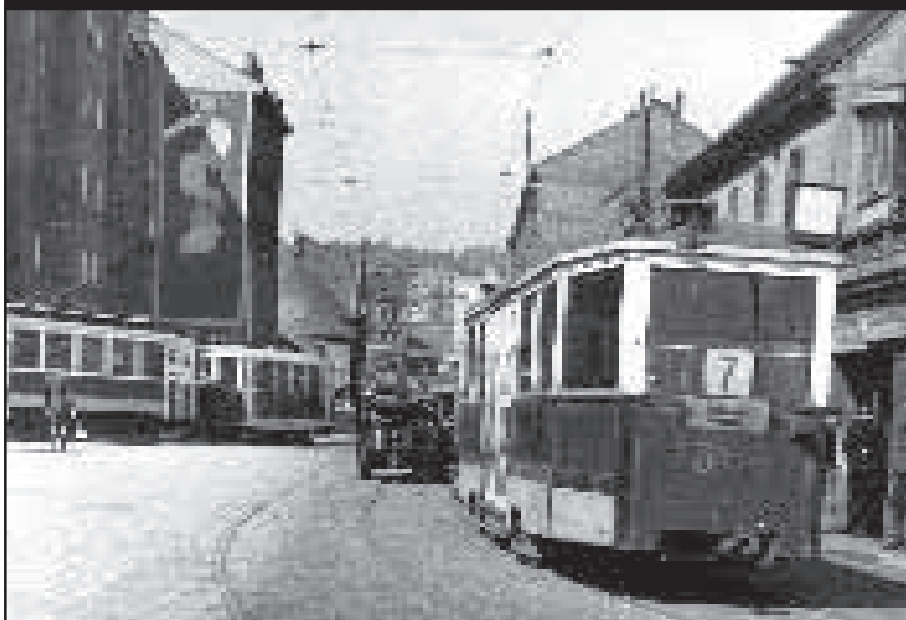
Všem přejeme, aby jimi zvolený obor splnil vše, co od jeho studia očekávají a aby byli při studiu úspěšní.

I o prázdninách bylo ve škole rušno. Prázdniny jsou vhodným obdobím k řadě prací, které je obtížné realizovat za provozu školy. A tak i o letošních prázdninách panoval nejen ve školách, ale i v provozovnách, kde žáci absolvují odborný výcvik, pracovní ruch. V Motole byla provedena oprava střechy a výměna kotelny. V Moravské byly v učebně pro výpočetní techniku instalovány počítače nové řady včetně síťového zapojení. V provozovně Valentinka proběhla rozsáhlá rekonstrukce diagnostického pracoviště, které je nyní vybaveno i špičkovými přístroji, jakými jsou například zařízení pro systémovou analýzu vozů FSA 56054 od firmy Bosch, regloskop na seřizování světel od těžce firmy, tester tlumičů, válcová brzda a optická geometrie. V košířském středisku byla provedena rekonstrukce vzduchotechniky.

–sou–

–pf–, –fp–

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 8: Jubilejní, dvacátý snímek naší soutěže nás opět zavedl do Braníka. Na fotografii je původní smyčka Braník – ledárny. Jak dodal jeden ze soutěžících, fotografie pochází z doby druhé světové války podle dvojjazyčné směrové tabulky na voze.

Zájem o soutěž byl opět velký. Do uzávěrky přišlo na naši adresu 14 odpovědí, ale „pouze“ třináct jich bylo správných, a tak přišla opět ke slovu vrtkavá Paní štěstěna. Ta se tentokrát usmála na trojici Vít Poustka, František Šusta a Michal Procházka, všichni od nás obdrží knihu „Historie pražské městské hromadné dopravy“ z autorské dílny Fojtík, Prošek a Linert. Přidáme některé z vydaných kalendářů na rok 2000 a drobné propagační předměty naší společnosti. Všem zúčastněným děkujeme za zaslání odpovědí a výhercům srdečně blahopřejeme!

V minulém díle naší soutěže jsme slibili mladší fotografie a v tomto trendu bychom rádi vydrželi i do budoucna. Věříme, že si s říjnovým obrázkem poradíte a na vaše odpovědi se těšíme a čekáme do 31. října letošního roku, kdy je uzávěrka soutěže.

Na trojici úspěšných, ale podle posledních zkušeností i šťastných řešitelů, čeká odměna v podobě knihy Stanislava Linerta „Vozidla pražské tramvajové dopravy“. Návdavkem přidáme další z kolekce kalendářů na rok 2000 a další z nových titulů vydaných na podzim naší společnosti.

Pokud již víte nebo alespoň tušíte, kde v Praze byla vyfocena publikovaná fotografie, neváhejte a pošlete nám svou dopověď. Adresu již pravidelní účastníci vědí, ale raději připomínáme: DP-KONTAKT, Bubenská 1, 170 26 Praha 7. Čekáme na vaše korespondenční lístky, pohledy nebo dopisy označené heslem „SOUTĚŽ“. Pokud nechcete utráct za poštovné, využijete vnitropodnikovou poštu, která je zdarma. Zásilku v tomto případě označte DP-KONTAKT, 90 014, Drahobejlova 48. Také můžete využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti s označením DP-KONTAKT (v sousedství vrátnice).

Již pojednadvacáté vás oslovujeme s otázkou – poznáváte místo na fotografii?

–bda–

Napsali o nás

Blesk (13. 9. 1999)

Dopravce předvedl svoji „kuchyň“

S velkým zájmem a nadšením se setkala akce Dopravního podniku, který v rámci Dne otevřených dveří zpřístupnil veřejnosti některé své provozovny v metropoli. Zájemci si mohli prohlédnout depo metra Zličín, vozovnu tramvají v Motole či autobusové garáže Repy. Zdarma mohli navštívit i Muzeum MHD ve vozovně Střešovice. Jen na Zličín se podle vedoucího depa Karla Nováka vypravilo téměř 10 tisíc lidí, do řepských garáží přišlo zhruba 5000 návštěvníků. Největšího zájmu se dočkala ve zličínském depu zcela nová, moderní souprava metra M1.

Metro (16. 9. 1999)

Pruh pro autobusy MHD – dobrý nápad

V rádiových relacích o automobilovém provozu v Praze patří většinou ulice Vrchlického k nevytíženějším, čili nejucpanějším. Tím trpěla až donedávna šestice autobusových linek, které tudy projíždějí. Zejména v ranních a některých odpoledních hodinách zde autobusy nabíraly velké zpoždění. Zhruba od července je automobilový provoz stažen do jednoho a autobusový do druhého pruhu (na zkušební dobu): pondělí – pátek od 6 do 9 a od 14 do 18 hodin. To, aby autobusový pruh nezneužívala auta, většinou hlídá dopravní policie. Pokud tento stav vydrží, budu se dostávat do práce včas. Všem zúčastněným v tomto projektu děkuji.

Blesk (17. 9. 1999)

Auto oddělí betonové pásy

S notnou dávkou trpělivosti nyní projíždějí řidiči pražských tramvají jednou z nejužších ulic v metropoli – Vinohradskou ulicí. Příčinou je stejně jako třeba v Ječné nebo Bělehradské nedisciplinovanost řidičů, kteří vjíždějí na tramvajové koleje. Dopravní podnik proto stále více používá speciální zábrany, která auta od kolejí oddělí. Jde o betonové pásy pokládané vedle kolejí. „Letos chystáme tyto zábrany v úseku Bělehradská – Jugoslávská, kde naváží na již hotový úsek z roku 1997. Položeno bude v průběhu listopadu dalších devadesát metrů.“ řekla mluvčí Dopravního podniku Zuzana Knoblochová. Naopak ve Vinohradské ani Ječné se s preferencí MHD zatím nepočítá. „Posledním úsekem, který letos takto upravíme, bude Rašínovo nábřeží. Během října přibude 250 metrů mezi Palackého náměstím a Jiráskovým mostem.“ uvedla mluvčí a dodala, že v případě časové tísně se upřednostní směr do centra.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

Tajenka z čísla 9: Plamen nebývá daleko od dýmu. (České přísloví)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21

A																				
B																				
C																				
D																				
E																				
F																				
G																				
H																				
I																				
J																				
K																				
L																				

VODOROVNĚ: A. Kopie; bílé pečivo; krátký kabát; francovka; ulita plžů. – B. 1. díl tajenky. – C. Iniciály herce Delona; kalaba; japonský chrám; popravčí; houně; monarcha. – D. Bahenní pták; pracovní stůl; poučení; výtvor; cílová čára. – E. Hlavní město Peru; roh; chaos; setnina; jihoafrické území. – F. Název kyselky; dravec; otec; dravý pták; šlehaný pokrm; značka miliampéru. – G. SPZ Rokycan; muslimský vládce; řecké písmeno; velká nádoba; končetina; plaz. – H. Chemický prvek; dvorana; hudební nástroj; řezací nástroj; skryš jezevce. – I. Konec; část těla; kožní choroba; panečku; spojovník. – J. Cikán; symbol lásky; dětská zbraň; poučka (slovensky); roční období; Evropan. – K. 2. díl tajenky. – L. Eskymácký člun; hodně; avivážní přípravek; kopt; ugaritská bohyně.

SVISLE: 1. Opasek (zastarale); italská měna; lihovina. – 2. Předložka; pobřežní hráč; přirozená pryskyřice. – 3. 99 (římsky); kočkovitá šelma; rovněž knižně; citoslovce údivu. – 4. Potok (nářečně); lesní bylina; lovkyně ústřice. – 5. Zlý čín; násobený; jehličnatý strom. – 6. Foerstrova opera; část z Fibichovy selanky; velký hustý les. – 7. SPZ Kolína; pouzdro na šípky; český prozaik; značka nobelia. – 8. Vojenský odvod (zastarale); bájný švýcarský hrdina; domácí hlídač. – 9. Úder tágem; léčivá bylina; kazit. – 10. Aida (domácky); pomoc (zastarale); Indiáni. – 11. Předložka; svatební květina; zničená loď; slovenská spojka. – 12. Kolonie, ryba; SPZ Vsetína. – 13. Tropický mravenec; střela; mužské jméno. – 14. Šelmy; italská dáma; vzletný přednes. – 15. SPZ Pelhřimova; potomek; ženské jméno; hlas hýkavce. – 16. Alelo-

morfa; obdělávaný pozemek; bzučivý zvuk. – 17. Deset gramů; jemnocit; čas (anglicky). – 18. Číslovka; lahodný pokrm; louda. – 19. SPZ Mělníka; třeta; vysoký kopec; značka zinku. – 20. Staročeská pohřební oběť; moře na měsíci; lnka (domácky). – 21. Trutnovský podnik; český malíř; nicotnost.

Pomůcka: alela, Anat, item, time.

PaedDr. Josef Šach

Ještě nemám dodivno, že se podařilo otevřít divadlo, tvrdí Tomáš Töpfer

Pokud pojedete některou z tramvajových linek Nuselským údolím, ocitnete se v zastávce Divadlo v Nuslích. Jmenovala se tak i tehdy, když jsme procházeli okolo chátrající budovy, která měla do stánku kultury hodně daleko. Už rok je však mnoho věcí jinak. Díky Nadaci Fidlovačka můžeme opět do „Tyláčku“ chodit, jak tomu bývalo do poloviny sedmdesátých let.

Tomáš Töpfer je šéfem souboru, a když se ho zeptáme na začátky divadla, začne nevěřícně kroutit hlavou. „Počátky Fidovalčky se zrodily v létě roku 1990 na Pražském hradě při Snu noci svatojánské. Tehdy jsme si jako za Tyla dělali všechno sami. Pamatuji, jak Eliška Balzerová nosila židle, aby diváci měli kde sedět. Je to neuvěřitelná vzpomínka, neboť dnes je o všechno dokonale postaráno mnoha agenturami.“

Mnozí z nás jsme cestovali okolo Nuselského divadla a občas jen mávli rukou, někdo možná prohodil: „Bude se tady ještě někdy hrát nebo to spadne?“ Někdy v roce 1994 jela okolo Eliška Balzerová a přišla s nápadem popat se, jak to s rozpadajícím se divadlem vypadá. „Na podzim roku 1994 jsme přišli za starostou Prahy 4, neboť právě tato městská část divadlo vlastní. Na začátku dalšího

úřadů,“ odhaluje instituce, které se nejvíce zasloužily o rekonstrukci Fidovalčky, Tomáš Töpfer.

Od loňského podzimu můžete v zastávce tramvají opět vystoupit a jít za příjemným kulturním zážitkem do nenápadné budovy, krásně rekonstruované, zejména uvnitř. Nabídka divadla na břehu Botiče nebyla v minulé sezoně rozhodně malá. „Loni jsme měli na repertoáru šest her, Fidovalčku, Šumaře na střeše, Muže z La Manchy, Večer kříkrálový, Vzhůru do Pelhřimova a Slaměný klobouk. Na následující sezonu chystáme premiéry dokonce sedm. 14. října bude na programu česká premiéra hry Jak to vidí Amy a o měsíc později předvedeme nejkrásnější romantickou hru Cyrano z Bergeracu.“

Srpnová tramvajová výluka na křižovatce Otakarova divadlo zaskočila. Okolo divadla mělo cestu méně lidí, a to se nepříznivě projevilo na zájmové návštěvnosti. „Jsme soukromé divadlo, dotace nedostáváme, a tak propad návštěvnosti může být pro nás smrtelný. Pokud by týden bylo v divadle jen padesát procent sedadel obsazených, bylo by to pro nás hodně špatné. Proto je naší snahou dělat dobré, pestré a zábavné divadlo, které dokáže přilákat diváky,“ vysvětluje šéf strategie, kterou se snaží dát celému souboru.

Při dotazu, zda se jim první sezona vydařila podle plánu, Tomáš Töpfer mírně znejistěl. „Já se to trochu stydím říkat, protože mezi umělci si představení nechválíme, nejčastěji uslyšíte, snažíme se. Ale přidám jednu zkušenost z premiéry Slaměného klobouku na začátku června. Já v té hře nehrají a ani ji nerezírují. Po skončení představení všech 540 diváků vstalo a tleskalo. V tu chvíli mi šel mráz po zádech.“

Když se dnes ohlédne Tomáš Töpfer za uplynulým obdobím jen pronese: „Ještě nemám dodivno, že se podařilo otevřít divadlo, a to prokázalo svou schopnost k životu. Je to takový malý zázrak.“

Dopravní podnik připívá svým malým dílkem, vyvěšováním letáků ve vozech tramvají, aby divadlo, které vzniklo téměř z popela, nám přinášelo co nejvíce radosti.

„Dnes mohu tvrdit, že kdybychom vzali bagr, starou budovu zbourali a postavili na stejném místě novou, udělali bychom lépe,“ glosuje zkušenosti pěti let současného šefa.

S Tomášem Töpferem si o novém „Tyláčku“ povídal Petr Malík



Foto: Josef Karel

roku byla založena Nadace Fidovalka. I když jsme od různých sponzorů určité částky získali, bylo to málo. Naštěstí nás bylo dvanáct, a tak když na někoho přišla krize, ostatní z kolektivu ho podpořili.“

Rozhodujícím momentem na cestě ke znovuotevření nuselského divadla byl benefiční koncert, při kterém vystupovali zdarma známí umělci a zásluhou pana Borovana byl vyslán v České televizi. „Lidé si zase vzpomněli na divadlo a začali intervenovat na obvodním úřadě nebo na Magistrátě. Televizní sbírka přinesla milión, ale bylo jich potřeba stopadesát. Rozhodující částky přišly právě z obou

Vlastníma očima Existuje účinná obrana?

Pokud vstupují do vozu metra, tak v drtivé většině případů s přesvědčením, že vbrzku spatřím cíl své cesty. Poruch a výluk metra je skutečně jako pověstného šafránu nebo i méně. Díky za to všem, kteří to mají na starosti.

Ale v posledních letech se právě vstup do vozu metra stává velice rizikovou záležitostí, a to nikoliv naší vinou. Bohužel se v naší společnosti najdou taci, kteří se snaží nastalé tlačence a zmatku využít pro svůj osobní prospěch. Ano, jedná se o kapesní zloděje, pravidelně se vyskytující v těch nejzatiženějších místech sítě.

Někdy při cestě z práce využívám posledního vozu na lince B a mezi zastávkami Náměstí republiky a Karlovo náměstí se s větší či menší pravidelností objevují. Někdy všichni cestující uslyší z vlakového rozhlasu upozorňující hlášení, aby si dali pozor na své osobní věci, jindy jen tak projde skupina několi-

ka vysokých mladých mužů vagonem a jelikož není „k práci“ vhodná doba, na následující stanici opět vystoupí.

Horší je to v případě, kdy nezazní upozornění a nastane ten správný zmatek. Někdo z našich klientů již nebude hovořit o rychlém, bezpečném a spolehlivém způsobu dopravy, ale o národu zlodějů.

Na toto téma jsme přinesli v DP-KONTAKTU již několik zkušeností a rad, ale stále se s ním setkáváme, možná i ve větší míře než v minulosti.

Je to stejné jako se sprejery. Mnohokrát bylo slyšet, co se všechno proti nim udělovalo za opatření, ale jejich agresivita je stále větší a snaží se využít každé příležitosti, aby poškodili velice drahou techniku nebo interiér stanic.

Byl jsem jedním z návštěvníků Dne otevřených dveří a na Zličíně mě přepadl velký smutek. Skupinky náctiletých se slétaly do nejmladšího depa jako

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V říjnu 1999 oslavují 70. narozeniny:

Josef Douša – A, garáž Kačerov (27),
Konstantin Šumilov – ED, prov. vrchní stavba (38).

V říjnu 1999 oslavuje 67. narozeniny:

Miroslav Kučera – M, sl. technolog. zařízení (22).

V říjnu 1999 oslavují 60. narozeniny:

Pavel Jiša – M, služba vozov. hospodářství (20),
František Husák – ED, provozovna Pankrác (29),
Bohumír Kozák – A, garáž Řepy (19),
Josef Kozár – garáž Kačerov (29),
Petr Tymeš – A, garáž Kačerov (33),
Josef Večerka – A, garáž Kačerov (30).

V říjnu 1999 oslavují 50. narozeniny:

Jaroslav Bachtík – M, sl. ochran. systému (20),
Rudolf Beran – A, garáž Řepy (12),
Pavel Bubeníček – A, garáž Vršovice (16),
Blanka Čeplová – A, garáž Řepy (17),
Karel Doležal – ED, provozovna Strašnice (31),
Antonín Fajrajzl – M, služba staveb a tratí (21),
Libuše Hlavačová – Ř, odbor ekonom. informací (13),
Jan Hulík – A, garáž Klíčov (21),
Miroslav Kahoun – M, služba staveb a tratí (19),
Vlasta Lukešová – ED, odbor ekon. informace (14),
Eva Petříčková – M, dopravní úsek (11),
Robert Raditsch – M, dopravní úsek (27),
Jiřina Růžičková – ED, odbor ekon. informace (16),
Bohumil Smejkal – A, garáž Kačerov (25),
Jan Stern – A, garáž Klíčov (22),
Rudolf Svoboda – A, garáž Vršovice (20),
Pavel Šindler – ED, provozovna měřírny (31),
Jiří Škudera – ED, provozovna měřírny (36),
Jan Táborský – služba staveb a tratí (21),
Milan Trnka – M, služba elektrotechnická (21),
Karel Tvardík – M, dopravní úsek (12),
František Vála – A, garáž Řepy (28),
Jindřich Verich – ED, oddělení BOZP a PO (31),
Jiřina Veselá – A, garáž Klíčov (16),
Ivan Veselý – M, služba staveb a tratí (25),
Josef Zdvihal – M, dopravní úsek (19).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slavní jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Ivan Chaloupka – ED, provozovna měřírny (43),
Jiří Maňák – M, služba vozov. hospodářství (22),
Jiří Plíšek – ED, provozovna měřírny (44).

Do invalidního důchodu odešel:

Pavel Vopálka – ED, prov. trakční vedení (32).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

vosy na hodně sladký bombón. Cílem nebylo prohlédnout si novinky techniky v městské hromadné dopravě, ale z batůžku bylo slyšet cinkání sprejových lahví.

Zde nezbyvá než se zeptat? Co tak silně přitahuje určitou skupinu mladých k tomu, aby na veřejném místě nechala svou značku? Je to prestiž nebo nedostatek možnosti seberealizace? My jako dopravce tu nejsme od toho, abychom hledali odpověď, ale peníze na vycištěný vůz a dalšího zařízení. Věřte, není to nic laciného.

V prvním případě zloději poškozují jméno Dopravního podniku, ve druhém určitá část společnosti vytahuje peníze z kapes nás všech. Z tohoto důvodu končí dnešní zamyšlení otázkami, které si určitě nekladu jen já, ale i ostatní.

Existuje nějaká účinná ochrana proti těmto jevům, trvajícím dlouhé měsíce? Kdo nám dá účinnou odpověď?

Přeji příjemný začátek podzimu a málo splínu na duši.

—bda—