

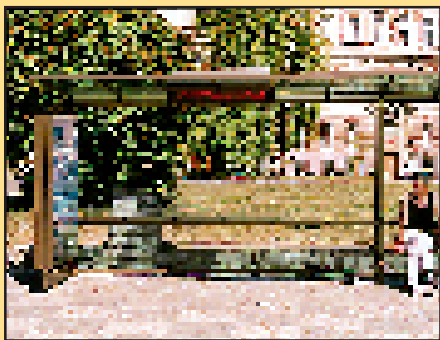
DP

kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Digitální on-line informace na tramvajové zastávce Malostranská

Stane se vám to i jako obyčejnému cestujícímu, přijdete na zastávku a vyhlížíte svůj tramvajový spoj, ale nevzáli jste si brýle, a tak si informace ze zastávkového jízdního řádu nepřčtete.



Řidiči povrchové dopravy sami nejlépe vědí, ke kolika nepravidlostem dochází v pracovních dnech v městské hromadné dopravě. Někdy je vina na naší straně, tedy na Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, jindy zase na ostatních účastnících silničního provozu. Vždyť jen kolikrát stojí auta na kolejích a tramvaje musí čekat, až se jim uvolní jejich trať. V tu chvíli se bohužel jízdní řád mění v cár papíru, ale vy jako cestující přesto chcete vědět, kdy vám nejbližší spoj přijede.

V některých evropských metropolích i v tuzemsku můžete na zastávkách tramvajů či autobusů spatřit digitální informace o tom, kdy přijede nejbližší

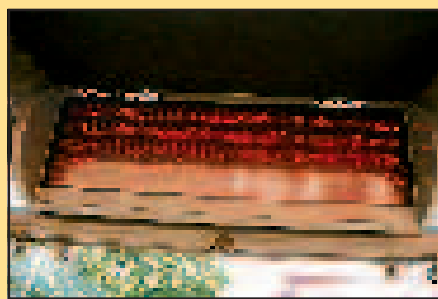
spoj. Cestující jsou tak aktuálně informováni o situaci v síti městské dopravy.

Snahou naší společnosti je také nabízet co nejlepší služby, aby se cestující veřejnost co nejvíce vrátila do našich dopravních prostředků. Proto Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, již dlouhou dobu přemýšlel, jak aktuální informace přinést svým zákazníkům. Navázal spolupráci s firmou JC Decaux, instalující po Praze nové prosklené čekárny, a firmou Apex, mající bohaté zkušenosti s přenosem digitálních informací v hromadné dopravě.



JC Decaux technicky i esteticky vyřešila zapojení zobrazovače aktuálních informací do střešiny čekárny. První dvě zařízení byla začátkem května nainstalována v zastávce Malostranská a nyní probíhá zkušební provoz, jehož délku všechny zúčastněné subjekty odhadují na šest měsíců.

Zkušební provoz má za cíl zjistit poznatky cestující veřejnosti k této nové službě, která by měla zlepšit komfort cestování městskou hromadnou dopravou. Výsledky budou pečlivě vyhodnocovány,



aby mohl být nový informační prvek co nejdříve instalován i na dalších místech tramvajové sítě. „V budoucnosti bychom chtěli tímto zařízením vybavit asi 30 až 50 uzlových míst v pražské tramvajové síti,“ představil plány dopravce generální ředitel ing. Milan Houfek.

Technická úprava střešního dílu zastávky umožní vložení „skříňky“, na jejíž čelní straně je dobře viditelný displej se čtyřmi řádky průběžně aktualizovaných časových údajů o době zbývajících do příjezdu nejbližších spojů do zastávky. „Údaje jsou aktualizovány podle průjezdu posledním kontrolním bodem, který je například ve směru od Smíchova na Újezdě. Pokud dojde k nepředvídatelné události a následně ke zdržení mezi Újezdem a Malostranskou, může dojít i k odchylce od zveřejňovaného údaje,“ přiblížil činnost zařízení technický ředitel ing. Tomáš Jilek.

Cestující je informován o čísle linky, směru a podle aktuálního času do příjezdu se může rozhodnout, zda si stihne ještě koupit noviny, zatelefonovat nebo zvolit jiné spojení. Pátý řádek pak umožňuje průběžné zobrazování aktuálních informací například o výlukách, změnách trasy a podobně.

Významným přínosem je novinka pro zrakově postižené občany, kteří při svém pohybu po ulicích dnes již běžně využívají miniaturní vysílačky pro zjišťování čísla příjíždějící linky. Soubor informací z displeje se při použití své vysílačky dozví nevidomý člověk ve zvukové podobě. „Spolupráce s Dopravním podnikem je na velmi dobré úrovni. Od začátku devadesátých let bylo uděláno hodně, aby nevidomí mohli co nejlépe využívat městskou hromadnou dopravu,“ sdělil mgr. Viktor Dudr, představitel organizace nevidomých.

—bda—

Foto: Jan Šurovský

Ukončení zkušebního provozu soupravy M1 s cestujícími

V sobotu 6. května letošního roku byl ukončen zkušební provoz nové soupravy metra typu M1 inventárních čísel 4103–4104 na lince C s cestujícími. Zkušební provoz s cestujícími v předepsaném trvání 100 dní byl zahájen dne 27. ledna a vlaková souprava v jeho průběhu ujela celkem 30 383 kilometrů.

Po úspěšném ukončení zkušebního provozu s cestujícími lze konstatovat provozní spolehlivost dodávek německých konzorcionálních partnerů (Siemens, ADtranz), drobné závady, které se ojediněle vyskytly, byly okamžitě řešeny. Podstatně více závad se však vyskytlo na části dodávky ČKD. Nebyly to závažné poruchy, ale naopak drobnosti, které však mohou způsobit neschopnost soupravy k provozu (například nemožnost uzamčení průchozích dveří kabiny, vypadlé kliky bočních dveří kabiny strojevodoucího).

Vzhledem k tomu, že souprava 4103–4104 od svého zprovoznění najela k 6. květnu 2000 již 52 997 kilometrů, byla ve dnech 11. a 12. května na soupravě provedena plánovaná prohlídka N2. Po ní následovalo provedení tzv. dílenské zkoušky, která je součástí stanovených homologačních zkoušek. V jejím průběhu byla vyzkoušena demontáž a zpětná montáž vybraných dílů a konstrukčních celků sou-

pravy. Dílenská zkouška proběhla v depu Kačerov a ukončena byla 26. května. Poté již ČKD Dopravní systémy bude zbývat pouze dokončit předepsané zkoušky (například hlukové zkoušky, zkoušky těsnosti skříně vozu) a dokončit protokoly z již vykonaných zkoušek, případně vypracovat souhrnné protokoly.

V době, kdy ještě probíhal zkušební provoz soupravy 4103–4104 s cestujícími, byly po ukončení montáže mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA PA135 na čtvrtou soupravu inventárního čísla 4107–4108 dne 24. března zahájeny jízdní zkoušky této soupravy na zkušební trati depa Hostivař. Tato fáze jízdních zkoušek vyvrcholila nočními jízdami soupravy 4107–4108 na trati C ve dnech 4. a 5. května s plně funkčním automatickým vedením vlaku na trati. Výsledky těchto jízd byly uspokojivé, poznatky získané při těchto jízdách budou sloužit k dopracování řídicího softwaru zařízení PA135. Konečnou etapou pak bude ověření funkce mobilní části zařízení PA135, zejména však činnosti automatického vedení vlaku, na soupravách M1 formou zkušebního provozu, a to nejprve bez, a později i s cestujícími na trati C. Termín zahájení této fáze závisí na termínu předání definitivní verze řídicího softwaru firmou MATRA. Ing. Jaroslav Kristen



Pátek 22. září 2000 – Evropský den bez automobilů – „Do města, bez mého automobilu“

UITP zaslalo členům svého Výboru pro Evropskou unii Zprávu č. 139 o přípravě evropského dne bez automobilu. Ve zprávě se oznamuje, že 4. února 2000 evropská komisařka pro životní prostředí Margot Wallströmová oficiálně vyhlásila **první Evropský den bez automobilů**, který se bude konat v **pátek 22. září 2000**. Tato nová celoevropská akce se inspiruje iniciativou francouzské ministryně pro životní prostředí Dominique Voynet, která v roce 1998 zorganizovala celostátní den bez automobilů, kterého se zúčastnilo 35 francouzských měst. V roce 1999 byla iniciativa rozšířena o 92 italských měst.

Všechna města Evropské unie jsou zvána k účasti na této události, jejímž heslem je „Do města, bez mého automobilu“ a jejíž cíle jsou následující:

- vést k uvědomění si potřeby změnit vzorce mobility,
- dát lidem příležitost používat jiné druhy dopravy než automobil,
- ukázat občanům výhody „bez automobilu“ pro životní prostředí,
- dát jim příležitost znovuobjevit jejich město, jeho obyvatele a jeho dědictví,
- pobídnout je k rozvíjení způsobů chování, jež jsou ve shodě s udržitelným rozvojem,
- vytvořit platformu pro dialog o vývoji plánované dopravy a městského plánování,
- umožnit městským radám otestovat nové kon-

cepty dopravy jako jsou autobusy na plynový pohon, pěší prostory, elektrické dodávkové automobily, cyklistické stezky a další.

Den bez automobilů se bude konat každý rok ve stejný den, t.j. 22. září, a účastníci se města vymezí oblast, do které bude přístup umožněn pouze pro pěší, cyklisty a „čistá“ vozidla, jakými jsou vozidla na LPG, přírodní plyn, elektřinu, a pro veřejnou dopravu. Předpokladem je, že obyvatele se budou zabývat svými obvyklými záležitostmi a nebudou omezovat své cesty.

Během konference 4. února podepsalo devět členských států (Francie, Itálie, Belgie, Portugalsko, Švédsko, Finsko, Dánsko, Španělsko a Lucembursko) Úmluvu o evropském dni bez automobilů, kterou se zavazují, že 22. září 2000 zorganizují ve spolupráci s místními úřady a s Evropskou komisí tento „Den bez automobilů“.

Komisařka Wallströmová ve svém projevu prohlásila, že v Evropském dnu bez automobilu vidí jeden z prostředků, jak přijmout „zodpovědnost za vytváření města, ve kterém chceme žít“. Musíme všichni jednat tak, abychom zajistili odpovídající životní prostředí, které bude čisté a bezpečné pro příští generace. Během Dne bez automobilů 1999 „mohlo dvacet dva milionů Evropanů prožít své městské prostředí aniž by byli vystaveni důsledkům dopravních zácp, hluku, znečištění ovzduší, nebezpečí a stresu způsobovanými automobilovou dopravou. Více než 80 % Francouzů a Italů mělo z iniciativy

radost a 40 % z nich si dokonce přálo, aby se opakovala každý týden“.

„Samozřejmě, závislost na automobilu nezmizela s 23. zářím“, uznala komisařka. „Je třeba dělat více než jenom reklamní kampaně, aby došlo k podstatným změnám v dopravním chování. Musíme podstatně zlepšovat vybavení pro veřejnou dopravu, pro cesty na kole, dbát o to, aby konfigurace našich ulic a našich měst odpovídala více potřebám chodců. Musíme propagovat projekty parkování P+R, reformovat některé aspekty fiskálního a právního rámce dopravy a udělat konec rozpinání měst. To nezmenšuje význam Evropského dne bez automobilu jako důležitého nástroje pro ovlivňování vztahu obyvatelstva a rozhodujících činitelů k těmto potřebám“.

Autoři zprávy UITP se domnívají, že je třeba tuto událost dále propagovat, aby se plně dosáhlo vytčených cílů. Vybízejí k tomu, aby státní a městské úřady každé země, stejně tak jako dopravní podniky, byly povzbuzovány k účasti na tomto Dnu bez automobilů.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se chápá iniciativy a činí tak tímto článkem.

Bližší informace na dané téma můžete získat u **Car free cities, c/o Eurocities, 18 Square de Mees, 1050 Bruxelles, Belgique, telefon 00 322 552 08 74 až 75.**

–zded–

Ostravský Dopravní podnik uspořádal v sobotu 13. května Mezinárodní soutěž v jždě zručnosti řidičů autobusů. Dvoučlenná družstva vyslalo jedenáct tuzemských podniků, dva ze Slovenska (Žilina a Bratislava) a jeden z Německa (Drážďany). Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost reprezentovala dvojice Jaroslav Krbálek a Václav Stránský.

Na dvacet osm soutěžících čekaly dvě části soutěže, první byla teoretická, kde museli prokázat znalosti z pravidel silničního provozu. Druhá část byla jízda zručnosti s autobusem typu Karosa B 932. Na každého řidiče čekalo 14 překážek, zaměřených zejména na odhad vzdálenosti, šířky a výšky vozidla a couvání do vyhrazeného prostoru. Jedním z kritérií byl i čas, za který si soutěžící s tratí poradil.

V Ostravě se našim řidičům moc nedařilo

Mezi jednotlivci si suverénně nejlépe vedl Jaroslav Henych z Brna, který jako jediný měl méně než tisíc trestných bodů. Se ztrátou více než dvě stě bodů skončil na druhém místě Jiří Rendl z Plzně a na třetí stupínek vystoupil nejlepší z cizinců, Milan Kováč z Žiliny. Rozdíl mezi druhým a třetím byl však jen 34 bodů. Jedenácté místo vybojoval Václav Stránský a Jaroslav Krbálek obsadil devatenácté příčku.

V soutěži družstev se počítaly výsledky obou závodníků a ty měli nejnižší zástupci Dopravního podniku Děčín. Naši reprezentanti skončili devátí s malou ztrátou na domácí řidiče na osmém místě.

Výsledky:

Jednotlivci: 1. Jaroslav Henych (Brno) 928 trestných bodů, 2. Jiří Rendl (Plzeň) 1133 tr. bodů, 3. Milan Kováč (Žilina) 1167 tr. bodů, 4. Miroslav Burak (Ostrava) 1182 tr. bodů, 5. Tomáš Veselý (Děčín) 1197 tr. bodů,... 11. Václav Stránský (Praha) 1420 tr. bodů,... 19. Jaroslav Krbálek (Praha) 1639 tr. bodů.

Družstva: 1. Děčín (Pavel Tarant a Tomáš Veselý) 2532 trestných bodů, 2. Hradec Králové (František Jirků a Petr Bečka) 2590 tr. bodů, 3. Plzeň (Václav Masopust a Jiří Rendl) 2620 tr. bodů, 4. Žilina (Milan Kováč a Tibor Šimun) 2648 tr. bodů, 5. Brno (Jaroslav Hanych a Vítězslav Střecha) 2867 tr. bodů,... 9. Praha (Jaroslav Krbálek a Václav Stránský) 3059 tr. bodů. –bda–

Co nám přináší třídění odpadů?

O problémech odpadového hospodářství jsme na stranách DP – KONTAKTu psali již několikrát. Jak jsme se zmínili, platí v této oblasti řada zákonných norem a předpisů, které upravují nejen chování původců odpadů, a to jak právnických, tak i fyzických osob, ale i všech ostatních subjektů, podílejících se na jejich zneškodňování. Hlavní právní předpis je zákon o odpadech č. 125 z roku 1997, který spolu s vyhláškami č. 337, 338 a 339 upravuje většinu činností při nakládání s odpady. Pod pojem „nakládání s odpadem“ jsou zahrnuty veškeré činnosti, spojené se shromažďováním, sběrem, výkupem, přepravou, dopravou, skladováním, úpravou, využitím, zneškodňováním a samozřejmě i s jeho tříděním.

Základní dělení odpadů vyplývá z jejich vlastností, které je člení do dvou kategorií. Jsou to odpady spadající do kategorie nebezpečných a do kategorie odpadů ostatních. Dále se odpady dělí dle způsobu svého vzniku a charakteru. Toto (již detailněji) dělení upravuje tzv. katalog odpadů, který rozlišuje 20 hlavních skupin.

Pro třídění odpadů hovoří hned několik důvodů. Jedním z důležitých hledisek je skutečnost, že tříděný odpad se dá využít jako zdroj cenných druhotných surovin – například papír, sklo, šrot železných a neželezných kovů a podobně. Po vytrídění druhotných surovin se dá většinou zbylý odpad spálit, přitom se značně zmenší jeho objem a může být i zdrojem tepelné energie. Takto přeměněný odpad se využívá například ve stavebnictví jako surovina na výrobu různých stavebních prvků. Třídění představuje především ohleduplnější přístup k přírodním zdrojům. Netříděné odpady se většinou ukládají na skládky, které ale představují možnost ekologických škod pro budoucí generace, neboť v nich probíhají masivní chemické reakce i 30 let po ukončení jejich provozu.

Další skutečnost, hovořící pro třídění: pokud ze směsného komunálního odpadu oddělíme dejme tomu železný šrot, můžeme takto získanou druhotnou surovinu prodat; v opačném případě zaplatíme za zneškodnění netříděného odpadu značné finanční částky odběratelské organizaci.

Aby odštěpný závod Elektrické dráhy vyhověl podmínkám právních předpisů platných v této ob-

lasti, je v každé provozovně určen odpovědný pracovník, který dohlíží na správné třídění, ukládání a vůbec na veškeré činnosti, prováděné s odpady. Tito pracovníci jsou průběžně seznamováni s nejnovějšími poznatky a platnými předpisy. Aby bylo možno splnit náročné podmínky, stanovené právními předpisy pro třídění a ukládání odpadů, bylo v roce 1994 započato v areálu provozovny Opravní tramvají s výstavbou centrálního úložiště odpadů. To bylo zkolaudováno v roce 1996 a od té doby je plně využíváno všemi provozovny o. z. Elektrické dráhy. Plochy centrálního úložiště odpadů jsou zabezpečeny podle všech standardních požadavků na takováto zařízení; proto na ně lze ukládat i nebezpečné odpady.

Ročně v o. z. ED vznikne přibližně 10 tisíc tun odpadů v sortimentu kolem 30 druhů, na jehož zneškodnění vynakládáme nemalé finanční prostředky. Výše nákladů závisí nejen na výběru partnerské organizace, která odpad zneškodňuje, ale i na stavu, ve kterém je odpad ke zneškodnění předáván. V roce 1999 bylo na zneškodnění odpadu vynaloženo asi 3 miliony Kč, prodejem druhotných surovin podnik získal přibližně 1,8 miliónu Kč. Další úspory vznikají právě tříděním odpadů: například náklady na zneškodnění tuny směsného odpadu se pohybují okolo 700 Kč a náklady na zneškodnění tuny stavební suti činí přibližně 120 Kč. Za rok o. z. ED vyprodukuje okolo 7 200 tun směsného odpadu, který obsahuje přibližně 5 300 tun stavební suti. Vytríděním této složky ze směsného odpadu uspoříme přibližně 3 milióny Kč. Nebo: železný šrot je svážen provozovny na sklad vytěženého materiálu v celkovém množství 1142 tun ročně. Při průměrné výkupní ceně 0,60 haléřů/kg by celkové výnosy prodejem v roce 1999 činily 700 tisíc Kč. Tříděním uvedeného materiálu ve vlastním skladě na kvalitnější druhy (např. kolejnice, těžký šrot a ostatní) činil zisk prodejem cizím organizacím 1 200 tisíc Kč. Z toho vyplývá, že vlivem dokonalejšího třídění byl zisk půl miliónu vyšší. Z uvedených příkladů je patrné, že třídění odpadů má vedle ekologického i nemalý ekonomický přínos pro hospodaření podniku.

M. Valachová, B. Doležal

Vozový park metra – I. díl

Začíná seriál článků, které by měly seznámit čtenáře se základními parametry jednotlivých vozidel, která měla být, byla a jsou provozována na pražském metru. Již v minulých vydáních DP-KONTAKTU byly uvedeny některé typy vozidel pro pražské metro. Jednalo se o první návrhy z meziválečného období, a to podle toho, jak bylo uvažováno s výstavbou metra v Praze. Od těchto vozidel však existuje velice skromná dokumentace.

Poměrně lepší situace je u prvního poválečného návrhu vozu pro pražské metro, a to u rychlodrážní jednotky, která byla vyprojektována a vyrobena koncem 60. a začátkem 70. let po definitivním rozhodnutí, že v Praze bude metro a ne podpovrchová tramvaj. Dnešní článek je věnován tedy rychlodrážní jednotce R1. Podrobný článek o R1 byl v DP-KONTAKTU publikován již dříve včetně vylíčení její historie od výroby až po její sešrotování.

Po rozhodnutí o změně koncepce podpovrchové tramvaje na klasické metro předložil závod ČKD Tatra jako finální dodavatel v lednu 1968 nabídkový projekt dvouvozové rychlodrážní soupravy pro pražské metro. Na projektu dále spolupracovaly: ČKD Trakce – výrobce elektrické výzbroje, Výzkumný ústav kolejových vozidel v Praze – řešitel podvozků, ČKD Naftové motory – výrobce převodových skříní.



Po zvážení zadávacích parametrů a s ohledem na předepsaný nápravový tlak (limitujícím prvkem byl Nuselský most) a specifické podmínky pražského metra (krátké vzdálenosti stanic a velká stoupání), byly zvoleny dvouvozové jednotky o celkové délce 31,9 metru a hmotnosti 42 tun + 5 %.

Základní parametry vozidla:

1. Rozměry:

délka vozu	15,84 m
šířka vozu	2,9 m
výška vozu	3,45 m
vzdálenost otočných čepů	11,0 m
výška podlahy od temene kolejnice	1,15 m

2. Obsaditelnost:

počet sedících osob	48
počet stojících osob (5osob/m ²) přibližně	102
počet stojících osob (8osob/m ²) přibližně	162

3. Hmotnost:

hmotnost prázdného vozu	21 000 kg
hmotnost normálně obsazeného vozu přibližně	33 000 kg
hmotnost max. obsazeného vozu přibližně	39 000 kg

4. Jízdní výkony:

maximální rychlost	80 km/h
střední zrychlení do 50 km/h	1,1 m/s ²
střední zpomalení	1,1 m/s ²

5. Trakční parametry pohonu:

trakční motor (na každé nápravě)	TE 014
hodinový výkon	84 kW
trvalý výkon	76 kW
napájecí napětí	750/2 Vss

Délka vozidla a soupravy byla navržena tak, aby bylo možné provozovat šestivozové vlaky na nástupišti délky 100 metrů. Vozidla byla navržena pro minimální poloměr oblouku na hlavní trati 200 metrů, minimální poloměr oblouku na manipulační trati 50 metrů a maximální stoupání trati 45 ‰.

Každá dvouvozová jednotka měla společnou

elektrickou a pneumatickou výzbroj. Podvozek byl dvounápravový s každou nápravou hnací. Konstrukce byla ocelová svařovaná se vzduchovým vypružením, s koly vypruženými pryží, kotoučovou brzdou a s motory uloženými rovnoběžně s nápravami. Pro odběr proudu z napájecí kolejnice byl na každé straně podvozku umístěn sběrač s ocelolitnovou sběrací botkou přitlačovanou pružinovým systémem k napájecí kolejnici.

Základní parametry podvozku:

Rozchod	1 435 mm
Rozvor	2 000 mm
Průměr kola	800 mm
Hmotnost podvozku	5 400 kg
Maximální nápravový tlak	10 000 kg
Maximální rychlost	80 km/h

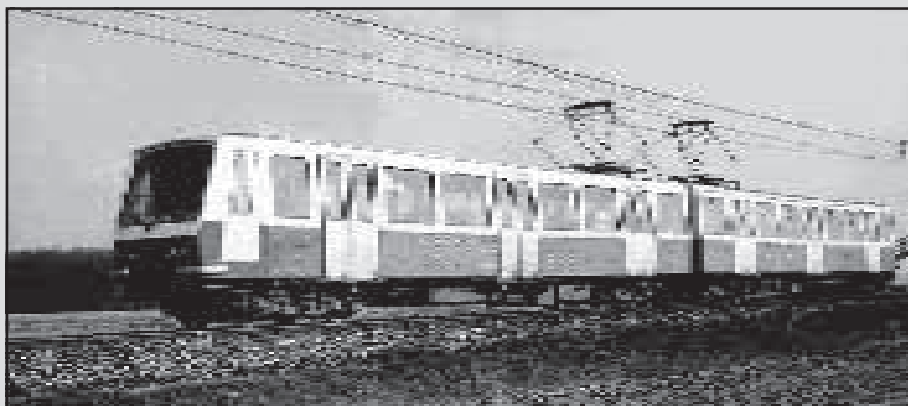
Na jednotce byly použity tři druhy brzd. Provozní brzda elektrodynamická, na kterou při poklesu rychlosti plynule navazovala brzda elektropneumatická. Třetí brzda kotoučová, tlakovzdušná, působila jako bezpečnostní. Její ovládání bylo možné i kohouty záchranné brzdy v prostoru pro cestující i v dosahu strojvedoucího. Parkování zajišťovala pružinová brzda, která byla součástí pneumatického brzdového válce a působila vždy na jednu nápravu každého podvozku.

Elektrická výzbroj byla klasická kontaktní s odporovou regulací. Trakční motory byly navinuty pro poloviční napětí 750/2 Vss a v každém podvozku trvale spojeny do série. Rozjezd byl proveden sérioparalelním spojením motorových skupin s můstkovým přechodem. Všechny funkce v trakčním obvodu, kromě reverzace, byly spínány individuálními stykači, jejichž spínací program byl řízen programovým válcem řízeným elektrickým servomotorem. Změnu směru jízdy prováděl elektropneumatický přepínač. Při elektrickém brzdění byly trakční motory buzeny cize z rotačního soustrojí.

Jako zdroj pomocného proudu byl na jednotce instalován motorgenerátor společný pro oba vozy, který sloužil rovněž pro dobíjení alkalické baterie. Pro výrobu stlačeného vzduchu byl na dvouvozové jednotce kompresor poháněný motorem na síťové napětí.

Řízení bylo navrženo jako mnohočlenné s možností sprahovat až čtyři dvouvozové jednotky. Jízda byla ovládána řídicím kontrolorem levou rukou s polohami pro manipulační jízdy, automatický rozjezd pro sériové spojení a polohu pro paralelní spojení se zeslabením pole. Pro brzdění byl zvláštní kontrolér při pravé ruce mechanicky spojený s brzdícím elektropneumatickým a pneumatickým brzdícím.

Jednotka měla zářivkové osvětlení, každá trubice měla svůj vlastní tranzistorový střídač. Pro vytápění bylo využíváno odpadové teplo z rozjezdových a brzdových odporů. Na stanovišti strojvedoucího byl elektrický ohříváč vzduchu, který kromě vytápění sloužil i k odmrazování čelního skla (na



povrchových úsecích). Pro nucené větrání v letním období bylo využito totéž zařízení, přičemž vzduch nasátý z prostoru vozidla byl využit pro chlazení jízdních odporů a vyfukován pod vozidlo. K větrání sloužila také posuvná okna a střešní větráče.

Dvouvozové jednotky se spojovaly poloautomatickým spřáhlem, pomocí kterého se spojily i elektrické obvody. Pneumatické obvody se propojovaly ručně uzavíratelnými spojkami nebo spojkami au-

tomatickými. Spojení vozů téže jednotky bylo provedeno jednoduchými spojeními.

Jednotky byly vybaveny mobilní částí liniového vlakového zabezpečovače (LVZ) typ LS-M1 firmy AŽD pro metro, s nímž byla řešena součinnost elektrické výzbroje a pneumatické brzdy. Pro informování cestujících bylo v celém vlaku rozhlasové zařízení ovládané ze stanoviště strojvedoucího. Na stanovišti byl registrační rychloměr od firmy Hasler s elektrickým pohonem.

Skříň vozu byla konstruována tak, že střecha byla sendvičová, tvořená laminátovými panely vyplněnými polyuretanovou pěnou. Bočnice měly ocelovou kostru svařenou z hraněných profilů a lisovaných sloupků. Obložné plechy z lehkého kovu byly ke kostře přinýtovány. Krajní čela dvouvozové jednotky byla ze skleněného laminátu a vnitřní čela (mezi vozy téže jednotky) byla hliníková. Podlaha byla zhotovena z vodovzdorných překližek, shora polepených linoleem. Při použití těchto materiálů se dosáhlo dostatečné tuhosti skříně, nízké váhy a estetického vzhledu.

Závěrem je nutné konstatovat, že vyrobeny byly pouze dvě dvouvozové jednotky jako prototypy, se kterými se provedly základní zkoušky. V případě sériové výroby by zřejmě došlo k dalším úpravám, včetně dořešení některých otázek, jako například spojení dispečera s jedoucími vlaky nebo automatické vedení vlaku.

Ing. Josef Procházka
Foto: Archiv o. z. Metro

Linka č. 1



Dnešním dnem zahajujeme seriál o pražských tramvajových linkách, avizovaný již v minulém čísle DP-KONTAKTU, kde jsme uvedli, že bude mít ještě 26 dílů. To mnohým nevycházelo a dostal jsem mnoho dotazů, jak je to myšleno, když denních linek je jen 24 a nočních 8. Podle toho mělo být (bez úvodu) dílů 24 nebo 32. Tak tedy: nočními linkám se v seriálu věnovat nebudeme (ani historicky), protože jejich trasy se všude kryjí s denními; možná se o nich zmíníme v závěru, který bude oním 26. dílem. A ve 25. dílu se zmíníme právě o historii linek, které dnes nejsou v provozu, tj. 13 a 15. Obě patřily ve své době k páteřním a jistě si „svůj“ díl zaslouží. Ale teď už se věnujeme lince č. 1.

Trocha historie

Pamětníci znají linku č. 1 v trase z Bílé hory (od roku 1951) do Vršovic na Čechovo náměstí, od roku 1956 na tehdy Východní, dnes Kubánské náměstí, ale od roku 1972 opět jen na Čechovo. V centru města byla vedena jako jediná po dnes již zaniklé atraktivní trati Celetnou ulicí (kde byly dvě kolejové spltky) přes Staroměstské náměstí a Pařížskou třídou k Právnické fakultě (do konce roku 1959). Při velké změně linkového vedení od roku 1961 změnila „jednička“ konečnou – místo z Bílé hory jezdila z Petřín. Po zahájení provozu metra A v roce 1978 měla být opět prodloužena na tehdejší náměstí Kubánské revoluce, na opačné straně pak trochu násilně ukončena u dnešního Výstaviště. K tomu však nedošlo. Díky zachování tratě v Chotkově ulici, která měla být původně zrušena, se připravované linkové vedení změnilo a „jednička“ se stala jaksi nadbytečnou. Nakonec vyjela v absurdní trase z Parku kultury na Malostranskou (s otočením přes mosty), ale naprostý nezáměr cestujících o takovýto „napaječ metra“ ji odsoudil ke zrušení. Necelý rok poté se z ní stává „Nuselský expres“ v trase Koh-i-noor – Náměstí bratří Synků – Spořilov. Ten opět neměl velký přepravní význam a byl záhy zrušen; linka 1 pak nejezdila vůbec. Se změnami v linkovém vedení od provozu linky metra B se „jedničkou“ stává dřívější linka 31; vidíme ji opět na Petřínách a na Letné, poprvé se objevuje v Libni, Vysočanech a v Hloubětíně, kde je ukončena na Černém Mostě (dnes Lehovec). Díky pokračující výstavbě trati B je pak zkrácena na provizorní smyčku Pod Palmovkou (pamatujete na její – doslova – latriny?), aby se odtud po vybudování mostu na Ohradu rozjela do konečné zastávky Spojovací. Po této trase jezdí dodnes. Na závěr maličkost: před nasazením vozů T3 byla na lince č. 1 dlouho typická sestava vlaku jednosměrný motorový vůz „pouška“ (první vůz s dveřmi, zavíráními ze stanoviště řidiče či průvodčího) nebo „mevro“ (vozy, dodané pro posílení dopravy při Všesokolském sletu v období konání MEZinárodní Výstavy ROzhlasu v roce 1948) s vlečným vozem typu „krasin“ (podle sovětského ledoborce).

Současná pravidelná trasa

Petřiny – Obchodní dům Petřiny – Větrník – Vojenská nemocnice – Baterie – Ořechovka – Sibeliova – Vozovna Střešovice – Prašný most – Hradčanská – Sparta – Letenské náměstí – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Pražská trž-

nice – Tusarova (Z) – Dělnická (T) – Maniny – Libeňský most – Palmovka – Krejčířek – Ohrada – Vápenka – Strážní – Chmelnice – Kněžská luka – Spojovací.

Provozní parametry

linka č. 1	pracovní den			sobota		neděle	
	ranní špička	sedlo	odpol. špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne
počet vlaků	14	12	14	7	7	7	7
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)	46						
průměrná délka trasy v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)	14 073,5						
sestava vlaků	2x T nebo 1x KT8						

Podívejme se na současnou trasu podrobněji – nejen z dopravního hlediska.

Hned na konečné narazíme na problém katastru. Celá smyčka je totiž na území Břevnova, což ještě v nedávné minulosti, kdy se na orientačních tabulkách uváděly i názvy čtvrtí, znamenalo problém – pod pojmem Břevnov si každý představil trasu na Vypich a Bílou horu. Situace je o to pikantnější, že rozjezdová výhybka na 1. a 2. kolej smyčky je ve Velešlavíně. Střešovický katastr pak začíná mezi zastávkami Vojenská nemocnice a Baterie; názvy Horní Liboc a Petřiny jsou pouze místní, nejedná se o čtvrtě. A tak, i když v naprosté většině případů vedlo současně užívání pouze názvu konečné zastávky ke snížení vypočítací schopnosti orientačních tabulek či zařízení, je v tomto případě snad lepší, zejména proto, že název Petřiny je naprosto vžitý a jen málokdo vnímá, že se nejedná o čtvrt. Na opačné straně je situace podobná. Smyčka je skutečně v Hrdlořezích; čekáte-li však na světla před vjezdem do ní, stojíte na Žižkově.

Když už jsme u názvů, věnujme se neobvyklým názvům zastávek. První z nich – Baterie – je odvozen od místního názvu, daného umístěním pruských dělostřeleckých baterií při obléhání Prahy roku 1757. A jedeme dál: Sibeliova – Jean Sibelius, finský hudební skladatel, Prašný most – název je jasný, ale pozor: nejedná se o most přes železniční trať směrem k Vítěznému náměstí, nýbrž o bývalý most přes Jelení příkop u Pražského hradu. Název zůstal, i když je most již od roku 1769 nahrazen náspem. Strossmayerovo náměstí je nazváno podle zářevského arcibiskupa Josipa Juraje, který se zasloužil o nezávislost Chorvatska a byl čestným občanem pražským. Tusarova – podle prvorepublikového českého politika. Maniny jsou starým místním názvem, stejně jako Palmovka, ta podle vinařské usedlosti Daniela Klementa Palmea Krejčířek je posměšné označení bývalé nouzové kolonie, Ohrada, Strážní, Chmelnice i Kněžská luka jsou opět místní názvy.

Ale vraťme se na Petřiny. Zmínili jsme rozjezd na 1. a 2. kolej smyčky – jedná se totiž o jednu z mála opravdu dvoukolejných smyček, nikoliv o jednokolejnou s předjízdovou kolejí (či kolejemi), kterých je většina. Pod vojenskou nemocnicí bývalo zastavovací místo; trochu to zdržovalo provoz, ale zato nebyl problém zastavit plynule v za-

stávce Baterie. Mineme Muzeum MHD ve střešovické vozovně (teď je otevřené, kdo tam ještě nebyl, neváhejte!) a přijedeme na Hradčanskou. Zde si nesmíme poplést nástupiště – linky ve směru Letná jezdí k vnitřnímu. V opačném směru také, protože jedeme na Petřiny. Podél věčné kolony aut přijedeme na Letenské náměstí – zde opravdu pozor, je to nejnepohodlivější místo na trase; jistě k tomu nebudeme přispívat „držením“ aut pro snadnější průjezd vlaků v protisměru. Pomalu pěší zónu pak připomíná kopec ke Strossmayerovu náměstí, v tomto směru horší o to, že jedeme dolů. Celou dobu je před námi pseudogotický kostel sv. Antonína, který si holešovičtí postavili v roce 1913 a jenž se v době totality proslavil mimo jiné tím, že se jeho zvony ozývaly pravidelně každý den v 6, 12 a 18 hodin. Mineme ústřední budovu Dopravního podniku, o kterou jsme tak nešťastně přišli, na Vltavské nastoupí mnoho cestujících, kteří hned příští zastávku vystoupí, protože jdou do bývalých Městských jatek, nyní Pražské tržnice levně naku-

povat. Po přejetí Libeňského mostu (jednu dobu byl Stalingradský; pak se Stalingrad stal Volgogradem a co s tím? Tak tedy zpět k Libeňskému) přijedeme na Palmovku. Na dvě elektricky ovládané výhybky za sebou už jsme si dávno zvykli, i když se dlouho v podniku tvrdilo, že to nejde. Pak trpělivě čekáme, až nás světla pustí na poměrně nový (co je to 10 let?) most na Krejčířek. Ten je zajímavý nejen svojí konstrukcí, ale i tím, že by pravděpodobně nestál, kdyby se oddálila realizace jednoho z posledních mocenských rozhodnutí starého režimu v oblasti městské dopravy. V opačném směru nesmíme pod ním zapomenout na bezpečnostní zastavovací místo s návěstí, umístěnou na troleji. Pod Ohradou si opět chvíli postojíme a pak už jedeme po Koněvově, dříve Brněnské ulici až na konečnou; máme-li štěstí, pak s množstvím mladých dívek ze studentských kolejí.

Nehodová místa

Linka č. 1 je v Praze vůbec nejbezpečnější – v roce 1999 na ní bylo ujeté 1 013 582,2 vlakových kilometrů a došlo při nich k 32 nehodám. Prostým dělením dojdeme k závěru, že vlaky linky 1 jsou účastníky při nehodě po ujetí 31 674,44375 km, což je řád bezkonkurenčně na 1. místě.

Podíváme-li se na topografické mapy, zjistíme, že při střetech s motorovými vozidly je na její trase nejnebezpečnější úsek Sparta – Letenské náměstí (22 nehod), potom křižovatka Prašný most, nakonec úseky Baterie – Ořechovka a Chmelnice – Kněžská luka. Železniční nehody se staly v zastávce Strážní (1) a na konečné Spojovací (2), k jednomu střetu s chodci došlo v zastávkách Větrník, Baterie, Ořechovka a Vltavská, k více na Hradčanské a u Sparty. Poslední mapa vypovídá o jednom vjetí do nesprávného směru či vykolejení u vozovny Střešovice, na Palmovce a před Ohradou.

Závěr

Ani vývoj vedení linky, ani popis trasy si pocho-pitelně nekladou nároky na úplnost – každá linka by si zasloužila vlastní brožuru. Již v úvodu k tomuto seriálu jsme se zmínili, o co v něm půjde. Nyní máte možnost posoudit, do jaké míry se záměr dařil uskutečnit. Další díly pak mohou být i výrazně jiné – to ovšem jedině na základě vašich ohlasů a připomínek.

–zjs–

Co prokázal dubnový průzkum metra?

Komplexní přepravní průzkum metra se uskutečnil ve středu 5. dubna 2000 a byla použita metoda štítkového průzkumu. Výdej štítků byl zajišťován v době od 5.00 do 20.00 hodin, sběr štítků probíhal od 5.00 do 21.00 hodin.

Z celé řady získaných výsledků uvádíme následující:

1. Počet přepravených cestujících mezi linkami:

Výchozí linka	Cílová linka			Celkem síť
	A	B	C	
A	174 078	42 773	40 877	257 728
B	41 533	271 524	29 012	342 069
C	41 935	28 034	296 715	366 684
Celkem síť	257 546	342 331	366 604	966 481

2. Průměrná přepravní vzdálenost cestujících:

5 593,11 metrů (což představuje na lince C přibližně cestu z Háju na Kačerov nebo z Nádraží Holešovice na Vyšehrad)

3. Průměrná doba přepravy cestujících:

14 minut a 24 vteřin

4. Přestupovost (poměr přestupujících cestujících k celkovému počtu přepravených cestujících):

23,19 %

5. Nejzatíženější stanice podle obratu:

Linka A	nástup	výstup	obrat
Dejvická	56 305	52 271	108 576
Můstek	45 782	45 528	91 310
Hradčanská	24 337	24 649	48 986
Linka B	nástup	výstup	obrat
Anděl	37 880	37 201	75 081
Smíchovské nádraží	36 858	33 674	70 532
Náměstí Republiky	28 947	31 849	60 796
Linka C	nástup	výstup	obrat
I. P. Pavlova	38 162	48 979	87 141
Nádraží Holešovice	44 455	40 999	85 454

Kačerov 33 548 34 433 67 981

6. Nejméně zatížené stanice podle obratu:

Linka A	nástup	výstup	obrat
Muzeum A	8 725	8 686	17 411
Malostranská	9 106	11 865	20 971
Flora	12 607	10 626	23 233

Linka B

Jinonice	2 936	2 996	5 932
Radlická	2 676	3 508	6 184
Stodůlky	4 287	4 162	8 449

Linka C

Roztyly	11 200	8 155	19 355
Vyšehrad	12 795	13 218	26 013
Pražského povstání	16 123	13 510	29 633

7. Nejzatíženější přestupní stanice:

Můstek

směr A – B	42 773
směr B – A	41 533
celkem	84 306

8. Nejzatíženější úseky v ranní přepravní špičce (maximální čtvrt hodina, maximální hodina a maximální třetí hodina):

Linka A: Muzeum – Můstek

rok 2000

8.00 – 8.15	3 167
7.15 – 8.15	12 084
6.30 – 9.30	27 972

rok 1991

6.45 – 7.00	3 995
6.30 – 7.30	14 739
6.00 – 9.00	33 369

Linka B: Anděl – Karlovo náměstí

rok 2000

7.30 – 7.45	3 911
7.00 – 8.00	13 805
6.15 – 9.15	32 458

rok 1991

6.30 – 6.45	3 592
6.30 – 7.30	13 499
5.30 – 8.30	30 099

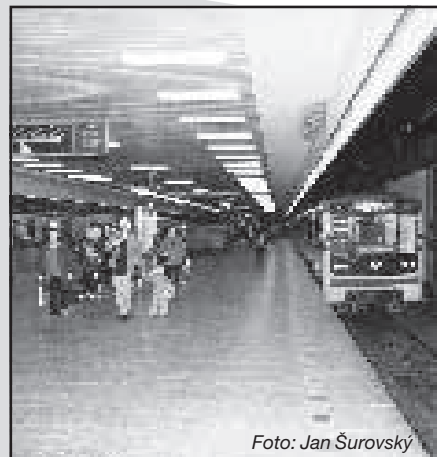


Foto: Jan Šurovský

Linka C: Pražského povstání – Vyšehrad

rok 2000

7.45 – 8.00	4 941
7.00 – 8.00	18 315
6.30 – 9.30	41 935

rok 1991

6.45 – 7.00	6 179
6.30 – 7.30	22 647
5.45 – 8.45	50 751

Vzhledem k tomu, že sledování vstupů bylo ukončeno ve 20.00 hodin, byl pro zjištění celkového počtu přepravených cestujících za celý provozní den od 20.00 do 24.00 hodin sledován pomocí počítačů ve všech vestibulech metra počet vstupujících a vystupujících cestujících. Takto byl pak stanoven celkový počet přepravených cestujících za celý provozní den:

Linka	Počet vstupujících cestujících		
	5 ⁰⁰ -20 ⁰⁰	20 ⁰⁰ -24 ⁰⁰	5 ⁰⁰ -24 ⁰⁰
A	257 728	22 461	280 189
B	342 069	27 314	369 383
C	366 684	31 103	397 787
Síť celkem	966 481	80 878	1 047 359

Z výsledků průzkumu vyplývá, že od posledního obdobného průzkumu metra se počet cestujících mírně zvýšil. **Ing. Jan Májek, 90 111**

Provozní zkušenosti se systémem Matra PA-135

Vlakový zabezpečovač s nadstavbou pro automatické vedení vlaku francouzské firmy Matra typu PA-135 je na trati C v provozu s cestujícími již více než dva roky. Zkusme připomenout alespoň krátce důvody, které vedly k nutnosti nahradit původní ruský vlakový zabezpečovač ARS jiným zařízením.

1. Nízkofrekvenční vlakový zabezpečovač ARS, jehož signál je přenášen na vlak prostřednictvím kolejnicových pásů, je z bezpečnostních důvodů nesuslučitelný s provozem nových souprav (asynchronní pohon) i rekonstruovaných souprav (pulsní regulace stejnosměrných motorů). Ve zpětném trakčním proudu, který je odváděn do měnící kolejnicovými pásy, nelze u obou zmíněných druhů pohonů vyložit rušivé signály takových frekvencí a napětových úrovní, které by mohla mobilní část vlakového zabezpečovače ARS falešně vyhodnotit jako signál povolující jízdu a při nepříznivé shodě okolností by mohlo z tohoto důvodu dojít i k nehodě vlaku.

2. Vlakový zabezpečovač ARS je po technické stránce již dávno zastaralý, je konstruován na dnes již jen obtížně dostupné součástkové základně, obsahuje velký počet relé, který musí procházet periodickými revizemi a zvyšující se počet poruch stacionární i mobilní části způsobuje provozní obtíže.

Dva roky provozu zařízení PA-135 přinesly zkušenosti dobré i špatné, projevil se vlastnosti systému pozitivní i negativní. Pokusím se tedy o krátké shrnutí našich provozních zkušeností s tímto vlakovým zabezpečovačem, a to především s jeho stacionární částí, jejíž provoz jako služba sdělovací a zabezpečovací zajišťujeme. Jak v životě, tak na technickém zařízení by měl člověk nejdříve hledat

klady a dobré vlastnosti, tak tedy sem s nimi:

1. Za celou dobu provozu systému PA-135 nastala vinou zařízení žádná dopravně nebezpečná situace a případná porucha zařízení byla vždy provedena bezpečným směrem, tedy vedla v nejhrošším případě k zadání nouzové brzdy a k bezpečnému zastavení vlaku. Přesvědčili jsme se také, že zastupci dodavatelské firmy věnují oblasti bezpečnosti největší pozornost.

2. Systém PA-135 pracuje s kmitočty v oblasti 135 kHz a tedy ze svého principu splňuje hlavní důvod, proč byl vůbec instalován, tedy, že je kompatibilní s provozem bezdrátově regulovaných nových i rekonstruovaných souprav (zajištění plné kompatibility si však vyžádalo určité úpravy vozových obvodů).

3. Stacionární část systému vykazuje vysokou spolehlivost, za více než dva roky provozu došlo pouze k jedné poruše elektronické desky a ke dvěma poruchám napájecích zdrojů. Zde se nepochybně příznivě projevuje skutečnost, že se jedná o systém vyzkoušený a dlouhodobě provozovaný především na tratích pařížského metra. Důležitým faktorem zmíněné vysoké spolehlivosti je jistě i pozornost, kterou věnuje společnost MTI výběru součástek a jejich zahořování.

Na druhé straně i PA-135 má své nevýhody a negativní vlastnosti, k nimž patří:

1. Informace o povolené rychlosti vlaku nevzniká ve stacionární nebo mobilní části zařízení, ale je „zakleta“ v programovém pásu v kolejišti. Rychlost je dána vzdáleností křížení vodičů v pásu. Toto je důvod, proč je zařízení těžko přístupné každé změ-

ně, proč je provozně zcela nepružné. Jakákoliv požadovaná změna rychlosti by si vyžádala nové vyplnění pásu. Zmíněná negativní vlastnost se plně projevila například při rekonstrukci Nuselského mostu, kde bylo třeba na poměrně dlouhou dobu snížit povolenou rychlost.

2. Samotná přítomnost podpěr, prken a vlastního programového pásu v kolejišti způsobuje obrovské potíže službě staveb a tratí. Velmi se ztíží jakékoliv práce na výhybkách, výměny jazyků, opornic, práce na přestavnicích, hákových závěrech a podobně. Nejsložitější situace vzniká při podbíjení šterkového lože na výhybkách a zejména na dvojitých kolejových spojkách. Řešení se sice hledá a zřejmě i nalezne za pomoci konektorů pro rychlé rozpojení a opětovné spojení jednotlivých programů, které by umožnilo částečnou a bezproblémovou demontáž prken a programového pásu a tedy i strojní a částečně ruční podbití šterkového lože na zmíněných dvojitých kolejových spojkách.

Programový pás v kolejišti je navíc poměrně snadno zranitelný a došlo již k jeho poškození.

3. Možnost řízení provozu na trati vlakovým dispečerem, zejména eliminace nepravdivostí, které při provozu logicky vznikají, je minimální a i po přípravovaném zprovoznění pomalejších chodů 2 a 3 zůstane malá.

Některé vlastnosti systému se daly očekávat dopředu – jsou dané již principem, jiné jsme objevovali až za provozu. Některé nás překvapily příjemně, jiné naopak nepříjemně.

Milan Pecka,

vedoucí provozu zabezpečovací technika

Novinky v provozu měření a jejich jednotné řízení

Provozovna Měřírny a kabelová síť v o. z. Elektrické dráhy věnuje průběžně pozornost udržování a modernizaci svých základních prostředků, ať už se jedná o technologické zařízení měření, silové kabely 660 Vss a 22 kV nebo o zařízení dálkového ovládní měření, do kterého patří i modernizace energetického dispečinku tramvajů, jak jej popsal v lednovém čísle vedoucí EDT pan Rokyta.

Zastavme se dnes u jedné důležité technologické části provozovny – technologického zařízení měření. Jak je toto zařízení důležité pro městskou hromadnou dopravu, to ukázalo nasazení energeticky náročných spotřebičů – nových tramvajů typu T1 a T3 v polovině padesátých a na začátku šedesátých let. Měřírny a kabelová síť, nepřipravené na energetické požadavky nových vozidel, se rázem staly časovanou bombou pro pravidelnost tramvajového a tehdy i trolejbusového provozu. V této době začíná modernizační proces technologie měření – průběžně dochází k nahrazování zdrojů stejnosměrného proudu – rtuťových usměrňovačů usměrňovači křemíkovými a jsou rovněž modernizovány hlavní silové rozvaděče 660 Vss. Tato činnost je zajišťována jak z investičních prostředků, tak provozními prostředky provozovny formou velkých oprav zařízení. Nová technologická zařízení byla nasazována v průběhu dalších let do provozu rovněž tím, že byly stavěny nové měřírny, které pokrývaly energetické napájení budovaných tramvajových tratí. Celý tento proces byl v podstatě zajišťován komponenty, které vyráběl v uvedené době monopolní výrobce trakčního zařízení v republice – ČKD Praha a byl završen v průběhu osmdesátých let dodávkami řízených, tyristorových měření. Aplikace těchto zařízení v provozu se na začátku ukázala jako přinejmenším unáhlená. Činnost moderních prvků, kte-

ré umožňovaly určité automatizační a autonomní procesy zařízení, byla zastíněna poruchami, vyplývajícími z nedokonalostí v provedení jak silových, tak řídicích obvodů. Takovoto závady byly v průběhu dalších let provozovnou za spolupráce výrobce odstraněny a tyto měřírny v současné době představují spolehlivou a výkonnou část energetického napájení.

Na začátku devadesátých let došlo k útlumu v činnosti dříve monopolního výrobce trakčního zařízení ČKD Praha a se svými výrobky se začali hlásit zahraniční výrobci. Jejich výrobky na dokonalé technické úrovni byly však pro svoji cenovou relaci pro domácí trh nedostupné. Na světovém trhu dochází rovněž po přechodné preferenci tyristorové techniky řízených usměrňovačů k návratu ke konstrukci neřízených diodových usměrňovačů.

V té době začínají v republice vznikat další firmy, které se zabývají vývojem, projekcí a konstrukcí pevných trakčních zařízení a začínají konkurovat dříve monopolnímu výrobcu ČKD Praha. Prostřednictvím svých profesních kolegů z Dopravního podniku Brno se seznámili technici naší provozovny s výrobky firmy ŽS Brno, a. s., která se na trhu energetických trakčních zařízení etablovala výstavbou nové tramvajové měřírny v Brně ve Vídeňské ulici. Po kladném vyhodnocení provozních zkušeností s tímto zařízením začala spolupráce s touto firmou. V průběhu dalších let došlo k výstavbě nové měřírny, nebo modernizaci starých technologických zařízení měření, v tomto pořadí a termínu realizace: 10/95 – 11/96 měřírna Rokoska, 10/96 – 8/97 měřírna Břevnov, 9/98 – 3/99 měřírna Vokovice a 12/98 – 6/99 měřírna Trojská. Silová zařízení uvedených měření jsou výrobcem osazována prvky světových výrobců a mají špičkovou evropskou úroveň a vysoká přetížitelnost zařízení podle ČSN IEC 146 umožňuje dosahovat dobrých výsledků pravidelnosti MHD v oblasti energetického napájení. Řídicí obvody uvedené konstrukce měření byly projekčně zpracovány spolupracující firmou Microsys Brno s. r. o. a v praxi vykazují rovněž dobré výsledky.

Filozofie konstrukce uvedených měření je chápána jako celek, kde všechny jeho části jsou technologicky vzájemně propojeny a provázány. Technologie v této koncepci představuje úzké provázání mezi silnoproudým zařízením a řídicí elektronikou, kde všechny funkce ovládní včetně ochrany jsou realizovány řídicím systémem a jeho programovým

vybavením. Vzhledem k použití decentralizovaného řídicího systému jsou moduly procesní úrovně instalovány přímo do rozvaděčů, čímž se minimalizuje jak vnější kabeláž, tak vnitřní propoje v rozvaděčích. Vzájemné vazby jsou realizovány za pomoci koordinačního počítače, který je s procesní úrovní propojen komunikační linkou. Pro procesní úroveň používá výrobce přednostně moduly DIX CAN. Ke koordinačnímu počítači je sériovou linkou připojen také modul telemechaniky pro přenos dat na centrální dispečink tramvajů. Mezičlánkem pro ovládní a pro podrobnou diagnostiku je provedeno ovládní



Foto: Jan Šurovský

ni počítačem na měřírny, které se dá použít i v případě poruchy systému dálkového ovládní nebo komunikačního kanálu.

V provedení silové technologie jsou zdroje stejnosměrného proudu – usměrňovače zařazeny přímo do jedné řady s napaječi ve výsuvném provedení (pomocí servomotoru). Toto řešení značně usnadňuje údržbové práce – všechny prvky jsou lehce přístupné a zajištění pracoviště pro bezpečnost pracovníků při práci je po vysunutí a viditelném odpojení snadné a přehledné. Ve dveřích usměrňovačů jsou umístěny všechny nutné ovládací a měřicí prvky a není tudíž nutná žádná další pomocná ovládací skříň. Moderní koncepce řešení dráhových měření uvedenou firmou odstartovala činnost i ostatních výrobců. Dřívější výhradní dodavatel ČKD Praha realizoval na podobném principu v letech 1998/99 technologické zařízení měřírny Vinohrady.

V současné době se provozovna připravuje na spolupráci při výstavbě nových měření na navrhované tramvajové trati v úseku Hlubočepy – Barrandov a spolupracuje s projektanty a výrobcí, aby technologické zařízení, dodané Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciové společností, bylo v co nejlepší technické úrovni a kvalitě.

Vladimír Farář

Zajišťují systém PID společně s námi – IV

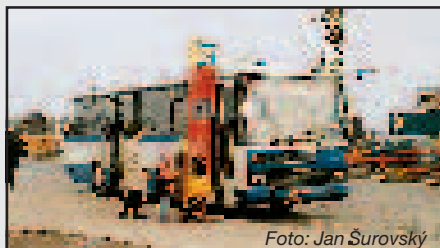


Foto: Jan Šurovský

Firma Jaroslav Štěpánek vznikla v roce 1992 jako společník firmy Konečný a od začátku své existence se zabývala hromadnou dopravou zájezdovou a pronikla i do městské hromadné dopravy jako subdodavatel firmy FEDOS, která v té době zajišťovala pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, provoz linek 155, 221, 222 a 223.

V roce 1993 začala tato firma zajišťovat jedno pořadí na lince č. 110 (5. pořadí). V té době tuto linku zajišťovalo kromě této firmy dalších několik dopravců (každá firma většinou zajišťovala jedno pořadí; jednalo se o dopravce, kteří již v systému PID žádnou činnost neprovozují – Berka, Koch, Konečný, Nepraš, Šlechta). Po nabytí účinnosti zákona č. 111/1994 Sb. začala firma Jaroslav Štěpánek, již jako samostatný dopravce, zajišťovat od roku 1995 celý provoz linky č. 110, kterou provozuje na základě licence doposud.

Firma disponuje celkem 12 autobusy, převážně typového označení C 734, které jsou vhodné pro nasazení na tuto linku. (9x C 734, 2x B 732, 1x B 731.) Z tohoto počtu bylo provedeno již 5 celkových GO a v roce 1999 byl koupen zcela nový autobus. Průměrně stáří vozového parku je 6,7 roku.

Technická základna je v Čakovicích, kde se pravidelně provádí denní ošetření a menší opravy. Větší a generální opravy jsou prováděny dodavatelsky odbornými firmami.

Firma se i nadále zabývá zájezdovou dopravou pro různé objednavatele.

Adresa dopravce: Firma Jaroslav Štěpánek, Palmovka 5/889, 180 00 Praha 8 –ROPID–

Zajímavosti linek – č. 119

V tomto příspěvku Vám přibližíme trasu linky č. 119. Možná, že se bude některým z nás zdát, že linka je příliš „okoukaná“, ale skutečnost je jiná. Trasa „stodevatenáctky“ je velmi důležitý spoj, který zabezpečuje dopravu našich pasažérů z centra města do okrajových čtvrtí, jakými jsou například Horoměřická, Dědina a v neposlední řadě je to linka dopravující pracovníky z jiné dopravní oblasti – z oblasti letecké dopravy.

Náš autobus vyjíždí z konečné na „kulafáku“, což prezentuje Vítězné náměstí, kterému vědoví budova MO (tzv. *genštáb*). Pro pamětníky lze připomenout, že kdysi prostor od náměstí směrem k Podbabě byl využíván pro konání Matějské pouti. Trasa linky je, alespoň dle autora příspěvku, velmi charakteristická tím, že linka je na rozdíl od jiných poměrně chudá na počet zastávek, ale zase má určitý primát z hlediska časového plnění. To předpokládá jistou závislost na dopravní signalizaci, která zaručuje v případě dodržení návštěvně dopravní rychlosti skutečně hladký průjezd celou trasou. Pomineme-li bohémské řidiče, kteří nerespektují doporučenou rychlost jízdy, je průběh linky až překvapivě rychlý, takže na letišti jsme zhruba již za 20 minut. Směrem z centra je první zastávka až za křižovatkou na Nebušice, další u Divoké Šárky. Násle-

duje zastávka Dědina a potom již zastávky u komplexu letiště. Pro řidiče osobních vozidel je úsek od Divoké Šárky lákavý pro vyšší rychlost, ale to se mnohdy nevyplácí, neboť je zde dosti často rych-



Foto: Jan Šurovský

lost měřena (ostatně nedodržování dopravních předpisů se ve většině případů vždy vymstí). Na lince jsou nasazovány kloubové autobusy a naši řidiči mají někdy problematické parkování na konečné v Dejvicích – stání je i ve dvou jízdních pruzích. V současné době je také trochu komplikovaná jízda na stavbě křižovatky před zastávkou K Letišti. –sta–

IV. provozní úsek tratě B metra na Černý Most se postupně dokončuje

Západní vestibul stanice Vysočanská

Západní vestibul stanice Vysočanská je jedním z nedodělků na trati IV. B metra z Českomoravské na Černý Most, která byla zprovozněna na podzim roku 1998 v omezené míře.

Vestibul byl zakonzervován v době, kdy byly provedeny železobetonové konstrukce a část vyzdívek. Na základě rozhodnutí, že tato stavba bude dokončena v tomto roce, byly práce obnoveny již na sklonku roku 1999.

Dodavatel stavby, akciová společnost Metrostav, v chronologické řadě prováděl práce pomocné stavební výroby, přeložky a přípojky inženýrských sítí,



terénní a sadové úpravy včetně chodníků. Vzhledem k tomu, že termín zprovoznění vestibulu byl stanoven na červen letošního roku, práce v současné době spějí do finišu. To se samozřejmě týká i eskalátorového tunelu a přestupních chodeb ve stanici.

Jelikož stavba vestibulu je součástí oblasti, která se velmi dynamicky stavebně rozvíjí, nutně dochází ke koordinaci jednotlivých investic, aby se předcházelo zvyšování investičních nákladů. Bohužel to někdy přináší nežádoucí časový posun pro některé stavební činnosti. V našem případě to znamená, že část terénních a sadových úprav bude provedena následně po provedení teplovodní přípojky, kterou zajišťuje investor akce dostavby radnice Prahy 9.

Tubus metra Rajská zahrada – Černý Most

Je dobře známo, že IV. provozní úsek trati B je mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most veden po povrchu. Při zprovoznění trati byl železobetonový tubus proveden pouze v hrubé konstrukci, umožňující provoz metra. Realizace estetické části byla z ekonomických důvodů přesunuta na pozdější dobu.

Z několika předložených návrhů byla pro opláštění vybrána kombinace smaltovaného plechu a skla. Opláštění mostu je další akce, která bude v tomto roce na IV. provozním úseku trati B dokončena.



Metrostav v současné době provádí montáž nosné konstrukce pro opláštění a kanalizační odvodnění tubusu a zahajuje instalaci smaltovaných plechů.

Na stropě tubusu bude zrealizována stezka pro pěší a cyklisty s finálním povrchem ze zámkové dlažby. Zároveň bude provedeno osvětlení stezky a ochranné zábradlí. Dokončení opláštění se předpokládá v červenci letošního roku včetně přístupové rampy a schodišť.

S touto akcí bude v rámci definitivních úprav povrchů dokončeno přibližně 190 parkovacích míst u Ciglerovy ulice.

Ing. Drholec, Inženýring dopravních staveb a. s.
For: Jan Šurovský

Spolupráce našeho podniku při XIII. Vsesokolském sletu 2000

Na přelomu června a července tohoto roku se v Praze uskuteční XIII. Vsesokolský slet. Kromě pražských účastníků se sletu zúčastní přibližně i 15 000 cvičenců ze 40 žup celé České republiky a několik set cvičenců a hostů ze zahraničí.

Stejně jako při minulém sletu v roce 1994 bude i letos Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zajišťovat dopravu cvičenců i návštěvníků veřejných vystoupení a slavnostního Národního sletového večera na Strahově (letos se celá akce koná na stadionu Evžena Rošického).

Pro zdárný průběh celé akce připravuje naše akciová společnost tato opatření:

– přepravu cvičenců z pražských nádraží do ubytoven (letos to bude přibližně 54 škol, kde vy-

- učování skončí o několik dnů dříve),
- přepravu cvičenců na Strahov a zpět během náběhů ve dnech 28. až 30. června,
- přepravu cvičenců a diváků obou slavnostních programů 1. a 2. července,
- přepravu účastníků a návštěvníků Národního sletového večera 1. července od 21 hodin,
- opatření v povrchové dopravě během sletového průvodu v centru města v neděli 2. června v 10 hodin.

Vzhledem k charakteru akce převažuje při její realizaci především operativní zajištění. V současné době proto zpracovávají návrh zabezpečení celého sletu dispečerské útvary našeho podniku. Podle rozmístění ubytoven, jejich přístupnosti pravi-

delnou dopravou na Strahov a počtu cvičenců se část přepravy uskuteční pravidelnými linkami metra, tramvají a autobusů, část pak zvláštními tramvajovými a autobusovými spoji z míst ubytování na Strahov a zpět.

Po oba víkendové hlavní sletové dny 1. a 2. července bude pro cvičence i návštěvníky v provozu zvláštní tramvajová linka č. 42 Hradčanská – Malovanka a zvláštní autobusová linka č. 470 Na Knížecí – Anděl – Strahov. Podle předpokládaného ukončení Národního sletového večera se uvažuje rovněž o prodloužení provozu metra přibližně do 0.30 hodin.

Jan Cibulka,
vedoucí oddělení dispečinku

Omezení dopravy na trati C aneb Co se děje na Hájích

Mnozí z nás při cestování do Jižního Města určitě zjistili, že občas dochází k úpravě rozsahu provozu metra. Tyto komplikace způsobuje výstavba měnirny ve stanici Háje.

Z hlediska trakčního napájení je koncový úsek Opatov – Háje jako jediný na pražském metru napájen pouze jednostranně. Tento stav je již nevyhovující, neboť má za následek velké úbytky trakčního napětí. Tím vznikají problémy s výjezdem jednotlivých souprav z obrátu (zapůsobení nadproudových ochranných na jednotlivých vozech, nebezpečí poškození komutátorů trakčních motorů a podobně)

Proto bylo rozhodnuto o výstavbě měnirny nové, která bude situována do volného prostoru bývalé těžní komory mezi kolejemi u vyústění traťových tunelů před stanicí Háje směrem od Opatova. Měnírna bude atypický, čtyřpodlažní vestavěný zděný objekt, který bude navazovat na služební prostory stanice a kabelový prostor stávající distribuční transformovny Háje. Na základě výsledků obchodní veřejné soutěže se zhotovitelem měnirny sta-

la ČKD Praha DIZ, a s., která má již zkušenosti s výstavbou el. stanic pražského metra.

V současné době stavební práce probíhají převážně v nočních výlukách a rozšířených výlukách v sobotu a v neděli. Až bude staveniště oploceno a zabezpečeno, začnou stavební práce uvnitř oploceného záboru za běžného provozu metra. Výluka 1. a 2. koleje v úseku Kačerov – Háje/Háje – Kačerov se zavedením kyvadlového provozu na nevyložené koleji v tomto úseku (kyvadlový provoz znamená, že na nevyložené koleji se pohybuje pouze jedna souprava) byla použita zatím pouze ve dvou termínech, a to o víkendech 7. až 9. dubna a 5. až 7. května 2000. Výluka začala v pátek ve 22.30 hodin od ukončení provozu, pokračovala v sobotu a v neděli vždy od zahájení provozu přibližně do 6.30 hodin a od 22.30 hodin až do ukončení provozu. Provoz v pondělí po výluce byl zajišťován podle současné platného grafikonu vlakové dopravy. Poslední plánovaná výluka má být ukončena 11. června letošního roku.

Výstavba byla zahájena 15. března 2000 a její dokončení se předpokládá v březnu 2001.

Ing. Kunt, o. z. Metro

MHD ve světě

MERIDIA (Venezuela): Vláda financuje stavbu trolejbusové trati v centru, která bude později prodloužena jihozápadním směrem do města Ejido. Provoz bude zahájen v letošním roce. Na kmenové trati bude jezdit 70 duo-trolejbusů, vybavených též trakčními bateriemi pro obsluhu menších obcí, jejichž zatrolejování by bylo příliš nákladné vzhledem k řídkým intervalům.

AUCKLAND (Nový Zéland): Městský dopravní podnik nakoupil prvních 60 nízkopodlažních autobusů za 111,6 milionů NZ dolarů u firmy Stagecoach Group. V roce 2001 má být v provozu 200 těchto autobusů.

–paf–, –jau–

Stížnosti a pochvaly v o. z. Autobusy za rok 1999

V roce 1999 došlo v porovnání s rokem 1998 ke zvýšení počtu nově přijatých podání. Tento nárůst byl zapříčiněn zvýšením počtu přijatých podnětů z řad občanů, ale i tím, že od roku 1999 jsou započítávány do celkového počtu přijatých podání i pochvalné a děkovné dopisy, jejichž počet se každým rokem zvyšuje. K nejvyššímu nárůstu počtu stížností ve sledovaném období došlo ve IV. čtvrtletí, tedy od 1. října v souvislosti se změnou Městského přepravního řádu, kdy bylo cestujícím umožněno v autobusech městské autobusové dopravy na území hl. m. Prahy (tarifní pásma P a O) využívat k nástupu a výstupu jakékoli dveře autobusu.

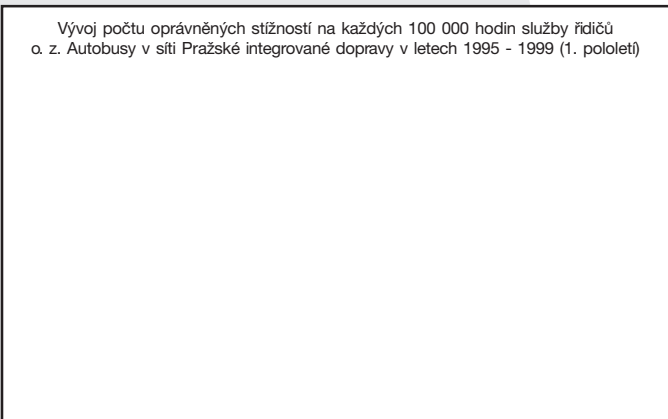
padech závažná porušování vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, a provozních předpisů. Tato kategorie zahrnuje i stížnosti na projíždění stálých zastávek. Opakují se i stížnosti na vykazování určité části cestujících z předních sedadel autobusů. Jde v převážné většině o osoby v pokročilém věku a osoby s omezenou schopností pohybu či orientace.

Jízda po kapacitně přetížených komunikacích, nekázeň ostatních účastníků silničního provozu, stálý styk s veřejností, to vše vede k neustálým stresovým situacím. Přesto si každý řidič musí uvědomit, že jeho problémy zákazníka nebudou zajímat. Ten pouze vyžaduje poskytnutí kvalitní služby, za kterou si zaplatí.

Celkový náhled na kritizované oblasti poskytuje číselné vyjádření i grafické znázornění. Řidičům z celkového počtu 215 stížností zmiňovaných kategorií bylo uloženo 114 finančních postihů v celkové částce 44 100,- Kč, toto opatření je jedním ze základních prostředků výchovného působení na provozní zaměstnance

Odbavování cestujících

Tato kategorie stále zůstává druhou nejvíce kritizovanou oblastí práce našich provozních zaměstnanců.



Vzhledem ke skutečnosti, že kritizované oblasti jsou poměrně rozsáhlé a týkají se prakticky všech činností souvisejících s provozem autobusů v rámci systému Pražské integrované dopravy, zaměříme se pouze na ty kategorie, na které připadá každoročně největší část kritických připomínek cestující veřejnosti. Nejvíce stížností je na:

- porušování provozních předpisů provozními zaměstnanci,
- nedostatky ve způsobu odbavování v zastávkách, otevírání předních dveří při nástupu,
- chování k cestujícím.

Porušení provozních předpisů

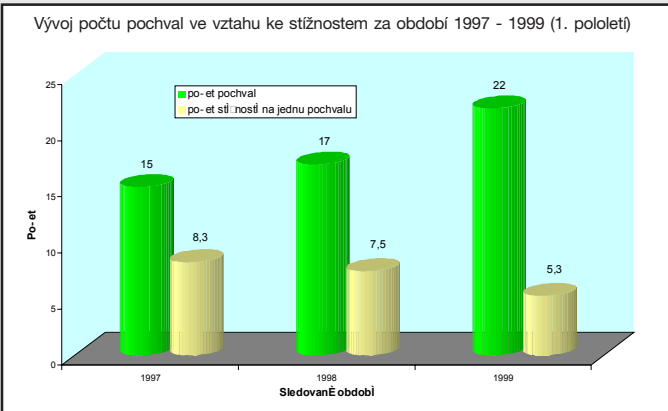
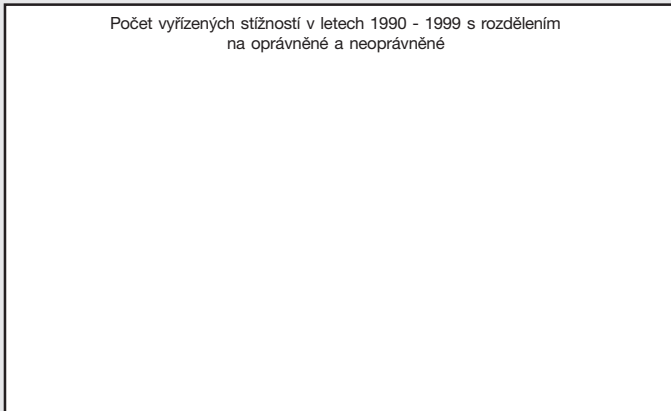
Z celkového počtu 264 vyřízených stížností spadá do kategorie porušení předpisů 98 stížností, což je 37,1%. Zvýšení počtu stížností v této kategorii souvisí se změnou způsobu odbavování – nástupem předními dveřmi.

čů. Zahrnuje stížnosti na přivření dveří, rozjezdy s cestujícími ve dveřích, neumožnění výstupu a nástupu předními dveřmi, ujetí dohánějícím cestujícím. Toto jsou nejčastější předměty kritiky, svědčící o nedostatku ohleduplnosti, pochopení k potřebám zákazníka a dodržování provozního předpisu D 1/3, § 21, odst. 4, který umožňuje cestujícím k nástupu i výstupu použít jakékoli dveře autobusu. Zde je potřeba vnímat nejen vstřícnost a pozitivnost tohoto kroku vůči našim klientům, ale i komplikaci pracovních podmínek řidičů, ke které za určitých okolností bezesporu dochází. Zejména při přepnutí spoje je vytvářen základ konfliktních situací. Určitý, byť minimální podíl řidičů, se s danou změnou hůře vyrovnává. Z počtu 79 přijatých stížností v této kategorii je 43 stížností (t.j. 54,4 %), které se týkají bránění či dokonce neumožnění nástupu předními dveřmi. Tento počet byl zaznamenán během dvou měsíců, v období od 1. listopadu do konce roku 1999.

naší firmy. Jeho součástí je i ověřování výkonu služby řidičů pracovníky kontrolních orgánů.

Vzhledem k tomu, že v některých případech při řešení stížností dochází k rozporu ve výpovědi řidiče a stěžovatele, je zohledňována platná zásada presumpce nevinny a jsme nuceni z důvodu objektivního posouzení řešit tyto stížnosti za účasti obou stran, tj. konfrontací. Z celkového počtu 264 vyřízených stížností v roce 1999 bylo 36 stížností řešeno touto formou (tj. 13,7 %). Pouze ve dvou případech bylo řidiči prokázáno porušení předpisů a uloženo finanční postih. Všechny ostatní stížnosti byly vykazovány jako neoprávněné, protože stěžovatelé nabídku konfrontace nepřijali.

V závěru je potřeba též uvést, že ne všechna podání jsou kritického charakteru. Náš referát styku s veřejností přijal v roce 1999 kromě řady telefonických pochval a poděkování i 46 dopisů občanů, ve kterých vysoce oceňují práci našich provozních zaměstnanců. Ve většině případů se jedná o situace, kdy tito zaměstnanci jednali nad



Jen v období od 1. října do 31. října 1999, kdy stížnosti související s touto problematikou byly začleněny do této kategorie, jsme obdrželi 17 stížností což je 17,4 % z celkového počtu stížností evidovaných v této kategorii. Nejpočetnější položkou však stále zůstává, tak jako v roce 1998, „technika jízdy a dodržování předpisů“ – evidováno celkem 45 stížností. Naopak potěšující je oproti roku 1998 výrazný pokles počtu přijatých stížností v poloze „kouření“, a to o 79,2 %. Na tomto výsledku má svůj podíl jak postoj vedení garáží vůči neukázněným řidičům, tak i zvýšená kontrolní činnost pracovníků dopravního dispečinku a provozní kontroly. Pracovníci provozní kontroly, kteří prověřují celkový výkon služby řidičů převážně na základě kritických podnětů občanů, shledali v mnoha příp-

Chování

V této kategorii je poukazováno na hrubé jednání, neslušné výrazy a porušování zásad společenské etiky (tykání, zesměšňování a podobně). Jedná se z velké části o důrazné podněty pro výchovné působení, jak při samotném projednávání stížností, tak i obecně při poučování řidičů. Stížnosti na chování provozních zaměstnanců mají svůj původ v již dříve zmiňovaných kategoriích. Cestující, který se na řidiče obrátí s kritikou jeho výkonu služby, se v některých případech setká s neadekvátní reakcí, jejíž součástí jsou i naprosto nevhodné výrazy. Na druhé straně si však uvědomujeme, jakému psychickému tlaku je řidič vystaven po celou dobu výkonu služby.

vymezený rámec svých povinností. Svou ochotou, ohleduplností a porozuměním k potřebám zákazníků výrazně přispěli k dobrému jménu naší firmy.

Rada děkovných dopisů se týkala pomoci řidičů při vrácení ztracených věcí. Například řidič Jaroslav Krbálek z garáže Vršovice a řidič Miroslav Rákosník z garáže Klíčův vzorně reprezentovali náš podnik. Další pochvaly se týkaly ohleduplnosti řidičů k cestující veřejnosti a podobně. Poděkování bylo vysloveno také řidiči garáže Klíčův panu Michálkovi za lidský přístup a vzorné plnění pracovních povinností při obsluze nízkopodlažního autobusu, který používají invalidní cestující.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy
Vlasta Janoušková

Nehodovost v provozu tramvají v roce 1999

S neustále stoupajícím provozem individuální dopravy logicky přibývá i dopravních nehod. V posledních letech jsme si zvykli na to, že tento trend nebyl v Elektrických drahách „kopírován“ a že jsme, bohudík, v této oblasti vývoj „nestihli“. Výjimkou není ani loňský rok; za výsledky v dopravní nehodovosti poděkoval už v minulém čísle pan dopravní náměstek o. z. Elektrické dráhy ing. Karel Kebrle všem, kdo se o ně zasloužili.



Pokud máte dojem, že jste předcházející odstavce již četli, nemylíte se. Byl uveřejněn před celým rokem v úvodu článku, který se zabýval rozborom nehodovosti v roce 1998 a vyšel v DP-KON-TAKTu č. 6/99. V čísle 10/99 jsme se pochlubili výsledky za I. pololetí 1999 a dnes předkládáme rozbor za celý loňský rok. Autor má v tomto případě celkem jednoduchý život – mohl opsat rok starý úvod, protože platí bezezbytku dál, což je jistě skvělé. A to nejen z jeho pohledu.

Jak tedy vypadal rok 1999 v konkrétních údajích? V České republice došlo k 225 690 nehodám, což je o 15 552 víc než v roce 1998, v Praze pak k 44 192 nehodám, což je oproti roku 1998 více o 2 061. Tím markantněji vyniká vývoj v provozu tramvají, kde došlo naopak ke snížení počtu nehod. Konkrétní údaje jsou uvedeny v následující tabulce:

ukazatel	1999	1998	rozdíl
počet nehod celkem	1439	1543	-104
- z toho vinou DP	206	272	-66
výše škody (v tisících Kč)	29 921	30 908	-987
výše škody u zaviněných nehod (v tisících Kč)	6 152	7 531	-1 379
výše škody DP celkem (v tisících Kč)	9 797	13 688	-3 891
srážka s motorovým vozidlem	1 275	1 323	-48
povalení chodce	62	78	-16
železniční nehody (srážky tramvají)	23	35	-12
srážka s autobusem DP	4	12	-8
nehoda cestujícího (např. upadnutí)	47	55	-8
vykolejení	6	11	-5
vjezí do nesprávného směru	14	12	+2
počet lehce zraněných osob	168	205	-37
počet těžce zraněných osob	20	24	-4
počet usmrcených osob	3	5	-2
příčiny nehod, které zavinili řidiči tramvají:			
- nepřiměřená rychlost	47	49	-2
- nedání přednosti v jízdě	11	13	-2
- neodhadnutí příjezdního profilu	90	129	-39

Tabulka je opět (již potřetí) v rámci objektivnosti sestavena ze stejných ukazatelů; nevybíráme tedy

z celkové obsáhlé statistiky jenom ty oblasti, v nichž se nám dařilo. O to více vyniká pozitivní vývoj – k negativnímu došlo pouze o 2 případy vjezí do nesprávného směru. Pro úplnost (a pro ty, kteří sledují statistiku nehod jen z DP-KON-TAKTu) je třeba dodat, že údaje, zejména u zaviněných nehod, nemusí být zcela přesné, protože rozhodnutí o zavinění a následné přiřazení nehody do některé z kategorií trvá někdy velmi

dlouho. Statistika je proto zpracovávána z údajů, které známe na konci února následujícího roku.

Nehodovým místům se budeme samostatně věnovat v některém z příštích čísel. Dnes si jenom povězte, že smutný primát s počtem 32 nehod s motorovými vozidly v roce 1999 drží úsek Národní divadlo – Národní třída, na druhém místě jsou úseky Anděl – Bertramka a Václavské náměstí – Vodičkova (shodně 28 nehod) a na třetím úsek Sparta – Letenské náměstí s 22 nehodami. V loňském ročníku jsme zveřejňovali postupně rozbor příčin, které by mohly vést k vyššímu počtu dopravních nehod v jednotlivých místech a úsecích. Tento seriál nepřinesl očekávané výsledky, protože místa se opakují. A jen tak pro zajímavost – nejmenší počet vlakokilometrů na jednu nehodu ujela linka č. 4, po ní linka 18 a třetí byla v roce 1999 linka č. 14. I této, jistě ne nezajímavé statistice, se budeme věnovat, tentokrát v připravovaném seriálu o jednotlivých linkách.

Dnes tedy již jen závěrečné poděkování všem řidičkám a řidičům tramvají a přání do budoucna: **Vydržte!**

–zjs–

Foto: Jan Šurovský



Rekonstrukce tramvajové tratě v Koněvově ulici

Během dubna a května proběhla jedna z nejvýznamnějších letošních staveb v pražské kolejové síti – rekonstrukce tratě v úseku Vápenka – Spojovací. V tramvajové síti jde sice o jeden z mnoha koncových úseků, ale hustotou provozu (průměrný interval vlaků ve špičce je dvouminutový) předčí leckteré tratě v centru města (například v ulicích Revoluční, Bělehradská, Sokolovská, Karmelitská a další). Poslední rekonstrukce tohoto úseku proběhla v roce 1973.

Původní trať byla s tzv. klasičnou konstrukcí koleje, to znamená, že kolejnice byly uloženy na příčných železobetonových pražcích ve šterkovém loži. Prostor mezi kolejnicemi byl vyplněn šterkovou drtí a zakryt tenkou vrstvou asfaltového betonu, v místě přejezdů zesílenou.

Stav tratě byl již několik let hodnocen jako nevyhovující a vzhledem k objemu přidělovaných financí bylo možno provádět pouze drobnou údržbu a lokální výměny kolejnic, které nemohly stav tratě zlepšit dlouhodobě.

V letošním roce bylo vypsáno výběrové řízení na kompletní rekonstrukci tratě, ve kterém jako hlavní dodavatel zvítězila firma Stavby silnic a železnic a. s., závod 04. Několik dalších firem, včetně útvarů odštěpného závodu ED, provádělo některé odborné činnosti formou subdodávek, například trháni kolejových polí, svařečské práce, broušení a podbíjení kolejnic.

Oproti původní projektové dokumentaci, kterou zpracovala firma Metroprojekt a. s., nebylo nutné provádět výměnu velkoplošných panelů před vjezdem do smyčky Spojovací, protože ta již proběhla v loňském roce, stejně jako rekonstrukce trakčního vedení, což se ovšem při letošních pracích projevovalo negativně, protože trolej musela během rekonstrukce zůstat netknutá. Řidiči těžkých mechanis-

mů (zvláště jeřábů) tak prokazovali svoji mimořádnou zručnost.

Souběžně s rekonstrukcí tratě se ve víkendových výlukách provedly úpravy trakčního vedení v úseku Ohrada – Vápenka, kde se část převěsu napojila na nové stožáry. Řidiči snad ocenili elektrické ovládání rozjezdové výhybky od Spojovací na odbočce do vozovny Žižkov. Do rekonstrukce nebyl zahrnut úsek od křižovatky Vápenka po odbočení do stejnojmenné smyčky (ulice Loudova), ale i zde se vyměnily kolejnice a opravilo nástupiště zastávky Vápenka ve směru do centra.



Foto: Jan Šurovský

Rekonstruovaná trať je vedena v celé délce na zvýšeném tramvajovém pásu a prakticky ve stejné poloze, jako trať stávající. Tramvajové těleso bylo na úkor vozovky rozšířeno z 6 na 6,60 metru. Kolejnice jsou opět uloženy na příčných železobetonových pražcích, tentokrát jde o speciální tramvajové pražce typu TB 93. Mezi kolejnicí a pražcem jsou ve dvou úsecích zkušebně osazeny pryžové podložky no-

vých typů T1 a T2. Oproti původní konstrukci koleje je použito pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic a kolej je zřízena jako bezstyková (to znamená, že styky kolejnic jsou svařeny a případné teplotní změny se projevují změnou napětí v kolejnici). Zemní plán je nově odvodněna podélným trativodem. Na základě požadavku místních orgánů státní správy na zřízení tzv. bezprašného povrchu bude původně navrhovaný otevřený kolejový svrsek nahrazen krytem ze záďlažbových panelů, uložených do vrstvy šterkodrtě. Záďlažbové panely se ale na trati objeví až počátkem července, kdy bude také provedeno třetí podbití tratě. Na nejméně frekventovanějších přejezdech budou zkušebně namontovány železobetonové přejezdové panely systému BRENS, které budou v naší tramvajové síti novinkou. Kromě tratě prošly kompletní rekonstrukcí i všechna nástupiště na zastávkách, kde je umožněn bezbariérový přístup cestujících. Povrch zastávek tvoří barevná betonová dlažba v kombinaci červená/šedá. Základní údaje o rekonstrukci přibližuje následující tabulka:

délka úseku (dvoukolejně)	přibližně 1 580 m
	(kompletní rekonstrukce cca 1 506 m)
počet zastávek	3 páry
	(+ Vápenka do centra)
základní osová vzdálenost kolejí	3,10 m
minimální poloměr oblouku	800 m
maximální podélný sklon	42,63 %
počet příčných přejezdů pro IAD	10

Pro rostoucí tlak ze strany občanů i místních orgánů na snižování negativních účinků z dopravy (zejména hluku a vibrací) a zájem Dopravního podniku o příjemné prostředí v okolí našich „dopravních tepen“ se této oblasti věnovala mimořádná pozornost. Pro ověření naší úspěšnosti bylo provedeno několik měření hluku a vibrací a ještě několik dalších se v příštích měsících chystá. **Výrobní úsek ED**

Jízdní doby autobusů Pražské integrované dopravy

Automobilů na silnicích stále přibývá, a tento nárůst individuální i nákladní dopravy se bohužel nevyhýbá ani hlavnímu městu Praze. Právě zde je současný stav o to horší, že dávní architekti a urbanisté s provozem tisíců plechových, samohybných, „vícekolových“ a v neposlední řadě i kouřících vozů nepočítali. Tak vznikají přetížené a zahlcené ulice s následnými dopravními zácpami nebo dokonce kolapsem. A v takových podmínkách se snažíme zabezpečovat svoji činnost – pravidelnou hromadnou přepravu osob.

Aby byla skutečně pravidelná a každý z potenciálních zákazníků se mohl snadno dozvědět, kdy jím vybraný spoj pojedje, musí v tomto propletení linek panovat pevný řád – **jízdní řád**. Tato složitá platforma se skládá z mnoha částí; od těch nejmenších (například zastávky a jejich vzájemné vzdálenosti) až po ty větší (grafikony linek různých druhů dopravy).

Základním stavebním kamenem pro konstrukci grafikonu je chronometr, tj. trasa linky vyjádřená časovými a metrickými vztahy mezi jednotlivými zastávkami a stejně tak určenými obratišti. Pro základní zjišťování těchto hodnot se používá přesné měřicí zařízení, využívající systému GPS. Ale ani sebelepší přístroj nikdy neurčí, kdy a kde trvale vzroste objem individuální dopravy v důsledku osídlení staré tovární haly novou firmou nebo přistavění několika obytných domů s dětským hřištěm, či snad kdy a kde uzavře vozovku na 15 minut havarijní četa Pražských kanalizací.

Věřím, že každý z nás si všiml linek, které dříve řidič nemohl „ucourat“ a nyní přijíždí do zastávek s větším či menším zpožděním. Vznikají samozřejmě i případy opačné. Aby se tomuto jevu pokud možno předcházelo, provádí se pravidelně na linkách dopravní průzkumy. V zásadě jsou to dva typy měření – ruční a automatické.

Při prvním způsobu ručně prováděného průzkumu je pracovník uvnitř kontrolovaného vozu a pomocí stopky zjišťuje skutečný časový průběh jízdy na lince. Jedná se o přesné měření, ale rozsah takto získávaných hodnot je poměrně malý. Při druhém způsobu ručního průzkumu je jeden pracovník na začátku kontrolovaného úseku, druhý na konci a zapisují průjezdy všech vozů. Při tomto způsobu měření je rozsah získávaných údajů větší, nepostihují však průběh jízdy ve zvoleném úseku.

Nejkomplexnější a nejpresnější je automatické

měření. K tomu se stále ještě používá systém FADA. Toto měření probíhá automaticky na vozech vybavených tímto zařízením. K tomu, aby získávané údaje byly objektivní, je nutné dodržovat hlavní zásady pro měření (například zastavování v zastávkách, otevírání dveří ve výstupní (cílové) zastávce). Při očekávané nadhodnocené jízdě době v jízdním řádu může řidič při měření volit, popřípadě je mu i předepsán, zpožděný odjezd z výchozí (nástupní) zastávky tak, aby v průběhu jízdy na trase linky nebyl spoj odbavován ze zastávek příliš před hodno-



Foto: Jan Šurovský

tami jízdního řádu (zejména u linek a období s delšími intervaly provozu). Aby byl co nejvíce vyloučen vliv terminálu palubního počítače na jízdu řidiče, je k počítači využívána čipová karta, která na terminálu zabezpečuje zobrazování pouze časů odjezdů z výchozích (nástupních) zastávek. Navíc jsou tyto vozy označeny tabulkou „Měření linky“, která upozorňuje cestující a dispečery, že řidič zabezpečuje na lince měření a může tedy jet i s většími odchylkami od jízdního řádu. Měřicí systém FADA je staršího typu a je méně operativní než by bylo třeba, avšak jiný zatím není.

Do provozu se začíná připravovat nový, moderní systém spolupracující s palubním počítačem autobusu, jehož základem v zásadě bude archivace a předávání dat, která již nyní mají řidiči autobusů běžně k dispozici na terminálu palubního počítače.

Po zkompletování všech získaných informací se provede jejich vyhodnocení. Detailní rozbor jízdní doby na měřené lince umožňuje nejen korigovat přidáním či ubráním celkový čas, ale pokud je to možné, také jej vložit či odebrat na správném místě. Podle celkového rozboru linky – průměrných hodnot

v časovém úseku a přesného sekundového rozboru průměrných hodnot v časovém úseku – je možné poskládat chronometrůz linky trasu po trase dle naměřených údajů. Podle graficky vyjádřených odchylek „v bodě“ lze určit i rozptýl skutečných příjezdů do cílové (konečné) zastávky (popřípadě jiné blízké) a podle toho zvolit vyrovnávací dobu, která pokryje většinu běžně dosahovaných zpoždění na trati.

FADA i ruční náměry dávají poměrně přesný náhled na časovou situaci na lince, takže je možné sestavit chronometrůz tak, aby se řidič v běžných situacích pohyboval na lince v hodnotách jízdního řádu, popřípadě o tolerovaný čas za jízdním řádem (tzn. nikomu neujiždí) a v cílové (konečné) zastávce tento běžný „dluh“ smazal vloženou časovou rezervou. Ta je stanovována podle výsledků dopravních průzkumů a určitých zásad (délka linky a podobně) a její minimální hodnota je zakotvena již v chronometrůzní kartě. Tato časová rezerva je tedy součástí i minimální obrátové doby. Toto plně odpovídá i předpisu D 1/3, který od září 1999 stanovuje pravidla dodržování JŘ. Takto ošetřených linek je zatím pouze část (asi 20%), protože aktuální a takto detailní podklady se kompleťují obtížně a jejich sestavování a vyhodnocování je časově náročné. V letošním roce se předpokládá metodou „balíčků proložených linek“

vložit do provozu další chronometrůze splňující tento předpis, a to podle časového rozvrhu možných trvalých změn jízdních řádů (v letošním roce to bylo již 27. května a připravujeme 18. července, 26. září a při počátku a konci letních prázdnin). Předpokládáme, že k datu „poprázdny“ 2000 by mohly být vypracovány a projednány optimalizované chronometrůze v rozsahu přibližně 75% a v průběhu roku 2001 by mohla již celá síť autobusových linek splňovat požadavky vnitřního předpisu D 1/3.

Bohužel automobilů přibývá, mění se kvalita, rychlost, akcelerační vozidla a podle toho všeho se také mění dopravní situace. Takže dnešní vyhovující jízdni doba již za týden může vyžadovat přepracování nebo snad dokonce včerejší nevyhovující paradoxně zapadne do potřeb zítřka. Nedomnívejme se, že tyto neustálé změny v dohledné době skončí. Proto se čas od času vyskytne linka s nevyhovující jízdni dobou a jediné, co se proti tomu může udělat, je provést její prověrku, vyhodnotit naměřená data a optimalizovat chronometrůz, potažmo jízdni řád.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravili Richard Papež a ing. Karel Holejšovský

Nové postihy v Pražské integrované

Dlouho očekávaná novela zákona č. 266/1994 Sb. o drahách nabyla platnost dnem 1. dubna 2000 a umožňuje dopravcům ve smluvních přepravních podmínkách stanovit **přirážku k jízdnému až do výše 1000,- Kč**. Hned v úvodu upřeshňuji, že se jedná skutečně o **přirážku k jízdnému**, nikoliv o **počtu**, jak se v obecné mluvě nesprávně používá. Počty udělují pouze orgány státní správy a nikoliv právnické subjekty, kterým je například i pražský Dopravní podnik.

Tato legislativní změna umožňuje zvýšení postihu pro cestující bez platného jízdního dokladu nyní i v provozu metra, tramvají a lanové dráhy na Petřín (závislá trase), kde doposud platila vyhláška MDS ČR č. 127/64 Sb., známá jako Městský přepravní řád a umožňovala postihnout „černé pasažéry“ pouze do výše 200,- Kč. V provozu autobusové dopravy (nezávislá trase) bylo zvýšení postihu umožněno již novelou zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, která vstoupila v platnost 1. dubna 1998.

Soulad obou zákonů tedy nastal 1. dubna 2000,

a tím by měly být jednou pro vždy ukončeny diskuse o pravomocích pracovníků přepravních kontrol dopravních podniků podle platnosti vyhlášky č. 127/64 Sb. MPŘ s poukazem na Listinu základních práv a svobod. Pravomoci pověřených osob dopravce (přepravních kontrolorů) jsou nyní obsaženy v citovaných **zákonech** a rovněž jsou v těchto zákonech stanoveny i základní povinnosti cestujících. Ze znění těchto zákonů jednoznačně vyplývá oprávněnost kontrolorů vyžadovat od cestujících osobní údaje potřebné k vymáhání jízdného a přirážky k jízdnému v případě, že cestující nemá platný jízdni doklad a odmítá zaplatit přirážku. Na druhé straně v těchto případech **je povinen cestující se prokázat osobními údaji** potřebnými k vymáhání. Neučiní-li tak, dopouští se **přestupku** na úseku dopravy. To platí i v případě, že svým jednáním ohrozí pověřenou osobu dopravce. Navíc prováděcí vyhláška těchto zákonů – Přepravní řád – upřeshňuje některé diskutabilní pojmy jako například formulaci „**prokazovat se osobními údaji**“ a podobně. Platí, že prokazovat se osobními údaji lze pou-

ze doklady, které vydaly orgány státní správy, jako je občanský průkaz, pas nebo řidičský průkaz.

Celkové došlo k posílení pravomocí pověřených osob dopravce, tedy i pracovníků přepravních kontrol. Tolik litera zákona.

Vzhledem k vývoji tarifu PID, kdy dosavadní výše přirážky dostatečně nemotivuje cestující k dodržování tarifní kázně, představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti projednalo již 3. dubna letošního roku úpravu sazebníku postihů pro cestující, kteří nespĺnili přepravně – tarifní podmínky. Následně, 25. dubna, byla o změně postihů informována rada Zastupitelstva hlavního města Prahy náměstkem primátora Ing. Martinem Hejlem.

Od 1. července 2000 bude tedy podle Smluvních přepravních podmínek Pražské integrované dopravy činit **základní výše přirážky 800,- Kč** s tím, že cestující, který zaplatí přirážku na místě přepravnímu kontrolorovi, nebo ji zaplatí mezi 5. a 15. dnem po kontrole v doplňkové pokladě Centrálního dispečinku Na Bojišti 5, **se snižuje na 400,- Kč**.

Postřehy z Madridu

Hlavní město slunného Španělska Madrid, ležící v centrální části země, je charakteristické svou vysokou hustotou obyvatel. Na ploše o výměře 606 km² žije více než 2,8 milionu obyvatel, celkově



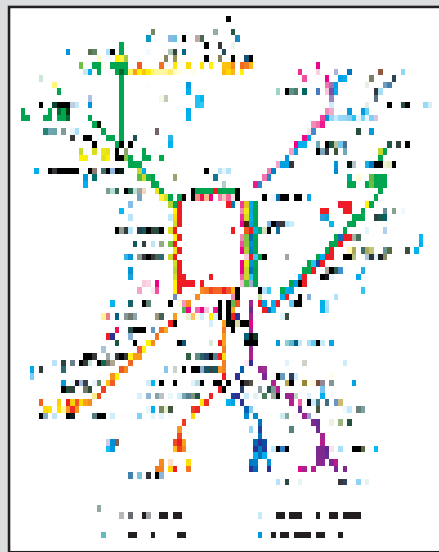
v regionu o rozloze 8 028 km² žije více než 5 milionů obyvatel. Město i region jsou vzájemně propojeny hustou sítí městských a příměstských linek hromadné dopravy. Systém hromadné dopravy tvoří síť metra, městských autobusů, příměstských autobusů a vlaků.

Dvanáct linek tvořících síť metra o celkové délce 170 km spojuje 198 stanic. Stanice jsou budovány většinou jako funkcionalistické stavby, technicky a architektonicky velmi nenáročné. Toto je ještě výraznější u přestupních tunelů, kdy výška stropů na některých místech dosahuje pouze přibližně 190 cm. Provoz metra je zajišťován 1 094 vozy metra, v současné době jsou v provozu tři typy vozů. Všechny vozy jsou vybaveny informacemi o vedení jednotlivých linek se zvýrazněním přestupních vazeb. Napájení vrchním trolejovým vedením umožňuje jeho vedení na povrchu, čehož je využíváno zejména na okrajích města. Značení ve stanicích metra je velice názorné. Po každých přibližně 5 metrech je výrazný název stanice se stanicemi, které v dané směru následují, a to i včetně přestupních vazeb na ostatní linky metra a linky příměstských vlaků. V roce 1999 byla dokončena zatím poslední linka, linka č. 8, vedená k madridskému letišti. Tato linka je provedena ve velmi moderním architektonickém stylu.

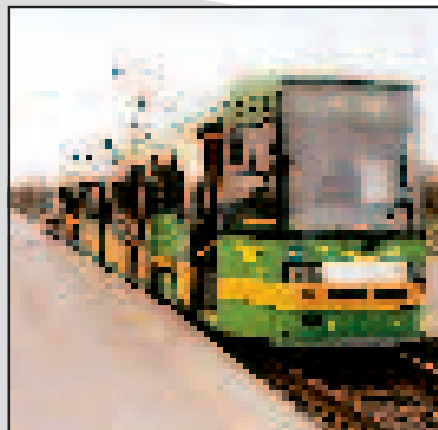
Příměstské vlaky v regionu Madrid provozuje společnost Cersantos Renfe. Na 11 linkách o celkové provozní délce linek 484,3 km zajišťuje provoz 691 moderními vozidly. V průměrný den se uskuteční 670 000 cest, což znamená, že se ročně příměstskými vlaky přepraví 140 milionů cestujících. Všechny vlaky jsou vybaveny klimatizací a elektronickým informačním systémem, informujícím o smě-

ru a příští stanici, času a aktuální teplotě. Stanice jsou nově postavené nebo modernizované staré stanice a celkem jich je v systému 84. Tarifní systém byl z tarifu kilometrového převeden na tarif pásmový. Jízdné nabízí kromě jednotlivých jízdenek i jízdenky měsíční, pro studenty, turistické, s parkováním i speciální s nabídkou mimo přepravní špičky.

V Madridu je věnována velká pozornost přestupním uzlům a jejich plné funkčnosti, ale i pohodlí pro cestující. Mezi nejvýznamnější patří stanice Principe Pío a Avenida de America. Stanice Principe Pío tvoří přestupní vazbu mezi metrem, příměstskými vlaky a městskými a příměstskými autobusy. Celá stanice je povrchová a její základ tvoří staré nádraží. Stanice Avenida de America je oproti tomu moderní pětipodlažní podpovrchová stanice. V patře -4 je parkoviště pro rezidenty, v patře -3 je umístěno parkoviště pro cestující dále využívající MHD a vstup na linky metra. Vrchní dvě patra jsou určena pro přestup na městské a příměstské linky autobusů. Systém přestupů je doplněn o komerční



vybavenost (novinové stánky, občerstvení a podobně). Velmi zajímavá je také stanice Atocha Renfe, která je přestupním uzlem mezi linkami metra, městských a příměstských autobusů, příměstských a dálkových vlaků. Stanice má jednu zvláštnost. Nejen, že je zde možnost navštívit některou z mnoha kaváren, obchůdků či občerstvení, ale i tropickou zahradu, která poskytuje při čekání na další spoj velmi příjemné a uklidňující prostředí. **-mav-**



Tramvaje RT6N1 v Poznani jezdí!?

Možná jste už někdy slyšeli nebo četli o českých tramvajích v polské Poznani. Je to do jisté míry unikát, protože předtím byly do Polska dodány v padesátých letech jen dvě tramvaje T1, které byly polskou vagónkou Konstal okopírovány a ve zjednodušené formě a různých mutacích dodávány do polských měst.

Po mnoha letech se však zase v Polsku české tramvaje objevily. Před pár lety byl zahájen provoz na „Trase PST“, což je „Poznaňská Szybki Tramvaji“, česky „Poznaňská rychlá tramvaj“, která je v celé své délce přibližně 6 kilometrů vedena na vlastním tělese bez jakýchkoliv úrovnových křížení. Pro zahájení provozu na této trati, kde jezdí čtyři linky, bylo nutno doplnit vozový park tramvajů. V Poznani se tak objevily ojeté vozy z Nizozemí a Německa a také deset nových tramvajů RT6N1, které vyrobilo ČKD spolu s místní vagónkou Cegielski.

V našich sdělovacích prostředcích se objevily zprávy, že české „nízkopodlažky“ v Poznani bohužel nejezdí. S jakými problémy se poznaňští kolegové potýkají, jsme nezkoumali, ale je jisté, že linka číslo 12, na které jsme napočítali 8 pořadí, byla v půli dubna kompletně vypravena ve vozech RT6N1. Zbývá dvě tramvaje stály ve vozovně Staroleńka.

Vozy musí mít určité „terénní schopnosti“, protože na své pouti musí používat i velmi rozbitou trať v ulici Królowej Jadwigi. Na závěr snad tedy popřejme našim kolegům úspěšnější provoz těchto vozů a doufejme, že se i u nás budeme moci zase někdy svézt nízkopodlažní tramvaj.

Ing. Jan Šurovský

dopravě a změny s tím související

Tuto filozofii přijala většina dopravních podniků, které jsou členy Sdružení dopravních podniků České republiky. Snaha zaplacení přírázky „na půdě“ dopravních podniků je zřejmá, neboť vymahací procesy pomocí advokátních kanceláří či vlastními silami jsou nákladné. Zvyšují se i postihy za **porušení přepravních podmínek** (například znečištění vozidla, přeprava nebezpečných nákladů a podobně), a to **na 200,- Kč**. I zde platí pravidlo o zaplacení na místě nebo ve lhůtě v doplatkové pokladně. Pak se tato částka snižuje na **100,- Kč**.

Přírázka za nezaplacené dovozní (zavazadlo podléhající placení dovozného nebo za psa) a **přírázka při zapomenuté a dodatečně doložené časové jízdence** (s měsíčním nebo delším obdobím platnosti) **je stanovena na 50,- Kč**.

Na přepravní kontrole našeho podniku se od 1. července 2000, nejen v souvislosti se změnou výše přírázky k jízdnému, ale i se změnou loga společnosti, připravují některé významné změny.

Ta nejdůležitější se odrazí v podobě nového odznaku pracovníků přepravní kontroly, který zohled-

ňuje již zmiňované nové logo našeho podniku, bude mít upravený nápis a hlavně do ruky pohodlnější vajíčkový tvar s pevným, napříč uchyceným bezpečnostním kroužkem. Nový odznak se nyní vyrábí v závodě 35 ve Znak v Malé Skále (Železný Brod) ve výrobní propagačních předmětů. Úpravy se dočká i služební průkaz, který je nezbytnou součástí při samotném kontrolním výkonu. Ruku v ruce se změnou výše postihů dojde i k úpravě podílové mzdy pro kontrolory. Zároveň je nutné zajistit změnu na některých informačních materiálech pro cestující, které dostávají bezprostředně po kontrole, není-li postih placen na místě, nebo dojde-li k odebrání jízdního dokladu přepravní kontrolou. Novou tvář dostane i „hlášenka“ o zjištění totožnosti cestujícího, která je součástí podkladů pro soud v případě, že po nezdařených pokusech ve smírném řízení vycpí postih je nutné vymáhání soudní cestou.

Vzhledem k tomu, že se předpokládá zrušení platnosti vyhlášky č. 71 Sb., pro městskou dopravu (přepravní řád pro autobusy) a zrušení vyhlášky

č. 127/64 Sb. (přepravní řád pro závislou trakci), je nutné, na základě jednotného Přepravního řádu pro obě trakce (Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu), připravit a zveřejnit Smluvní přepravní podmínky pro Pražskou integrovanou dopravu. Zde budou zohledněny základní práva a povinnosti dopravce a cestujících, budou stanoveny podmínky přepravní smlouvy, t.j. za jakých podmínek může cestující využít nabízených služeb jednotlivých dopravců (v Praze v dřívější většině Dopravního podniku).

Znamená to, že budou stanoveny například rozměry přepravovaných zavazadel, přepravy nebezpečných věcí, zvířat a podobně. Zároveň budou stanoveny podmínky dodržování tarifu, prodeje jízdenek, kontroly a mnoho dalších zásad, které nejsou uvedeny v zákonech a Přepravním řádu. Cestující veřejnost bude informována výňatkem ze Smluvních přepravních podmínek vyvěšením ve všech dopravních prostředcích Pražské integrované dopravy a informačních vývěskách.

Josef Hocek,
vedoucí odboru přepravní kontroly

Na červnové dny připravil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost několik akcí, které stojí za to navštívit, ať už samostatně nebo s rodinou.

Hra pro zvědavé děti v pražské Zoo

V úterý 6. června byla zahájena v pražské Zoo **Hra pro zvědavé děti**, která potrvá až do čtvrtka 15. června. Hra je určena dětem všech věkových kategorií, pro věří zejména jejich dobrý odhad, ať již ze zoologie nebo městské hromadné dopravy. V areálu zoo je rozmístěno 8 otázek, a to u slonů, žiraf, dravých ptáků, hrochů, lachtanů, lvů, ledních medvědů a klokanů. Schránky na odpovědi jsou umístěny u horní a dolní stanice lanové dráhy a u východu ze zoologické zahrady. Losování vítězů se uskuteční v neděli 18. června na oslavě 75 let městské autobusové dopravy v Praze.

75 let městské autobusové dopravy v Praze

Na neděli 18. června připravuje náš podnik **oslav 75 let městské autobusové dopravy v Praze**. Na autobusové konečné Jižní Město bude **od 10 do 15 hodin** připraven bohatý program. Lákadlem bude zcela jistě výstavka vozidel, ať už historických (nejen ze střesovického Muzea MHD) nebo současných. Na čtyřech výstavních panelech se budou moci návštěvníci seznámit s historií autobusů v Praze a děti se mohou těšit na zábavnou hru, ve které je pro každé připravena drobná cena. Zvé dovednosti si vyzkoušejí v jízdě zručnosti, chůzi na chůdách, při házení šipek, v testu znalostí o městské hromadné dopravě, při házení kroužků

Nenechte si ujít

a běhu v pytlicích. V areálu konečné najdete také stánek Střediska dopravních informací, který bude nabízet například žhavou novinku „Pražské autobusy 1925 – 2000“ autorů Pavla Fojtíka a Františka Proška. Pro dobrou náladu bude hrát studentská kapela.

V. ročník fotbalového turnaje

Chcete navštívit oslavu 75 let městské autobusové dopravy v Praze a nemáte program na sobotu? Máme pro vás ještě jeden tip. Již **v 8 hodin** bude proveden na hřišti v Ústředních dílnách v Hostivaři výkop **V. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele**. Osm týmů bude bojovat o putovní pohár, který v podvečer předá nejlepšímu celku ing. Milan Houfek. Nepředstavíte se na zeleném pažitě? Nevadí, přijďte alespoň povzbudit své kolegy v lých bojích.

Pohár obhájí mužstvo Metro I, ale všichni ostatní se zcela jistě pokusí repete překazit. Proto přijďte fandit svým barvám!

Zatím jste si nevybrali ani jednu z našich nabídek, nabízíme ještě jednu mimopražskou.

Městská hromadná doprava – Svět skutečnosti a fantazie

V polovině května byl na státním zámku v Hořovicích zahájen III. ročník výstavy **Městská hromadná doprava – Svět skutečnosti a fantazie**, které je rozdělena na dvě části. Svět fantazie je zastoupen fiktivním dvojměstím Pravova a Levce a jejich dopravním podnikem. Svět skutečnosti představují především schémata sítí městské hromadné dopravy řady českých a slovenských měst jako například Plzeň, Brno nebo Bratislava. Evropské metropole jsou reprezentovány Berlínem, Vídni a Stockholmem. Součástí je i rozsáhlý soubor plánků podzemních drah z celého světa.

Za symbolický poplatek 5 korun můžete výstavu navštívit každý týden od úterý do neděle od 9 do 16 hodin. Lepší je však se telefonicky objednat na číslech 0316 512 479 nebo 0603 714 728. **-bda-**



Výběrové řízení na dodavatele modernizace zabezpečovacího zařízení pro trať A metra ukončeno

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen DP) používá k financování staveb nebo dodávek technologických zařízení v určitých konkrétních případech i finanční prostředky ze státního respektive městského rozpočtu. V těchto případech může DP uzavřít smlouvu se zhotovitelem pouze na základě výsledku výběrového řízení ve smyslu zákona č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek v platném znění (dále jen zákon).

Tak tomu bylo i v případě výběru dodavatele modernizovaného zabezpečovacího zařízení pro trať A metra a pro příslušný park elektrických vozidel metra pro přepravu cestujících. S ohledem na předpokládanou hodnotu zakázky vyhlásil DP v souladu se zákonem veřejnou obchodní soutěž a pro naprosté otevření konkurenčního prostředí neomezil účast zahraničních uchazečů.

Tento článek nepopisuje technické záležitosti vlastního zabezpečovacího zařízení. Chtěl by poukázat na to, s čím musí zadavatel veřejné zakázky počítat v současné době, kdy je „tvrdý boj“ dodavatelů o každou zakázku (zejména řádově stamilionovou).

Předpokladem pro zdárný průběh výběrového řízení je příprava jeho zadání tak, aby všichni uchazeči o zakázku obdrželi v souladu se zákonem takové podklady, které umožní kvalitní zpracování nabídky. Příprava zadávací dokumentace byla zahájena v květnu 1998. U tak velkých zakázek, jako byla tato, je běžným zvykem vyhlásit veřejnou obchodní soutěž s předkvalifikačním řízením. V rámci tohoto řízení mají uchazeči prokázat, že splňují zákonem požadované kvalifikační předpoklady a dále zadavatelem definované předpoklady pro následnou realizaci. Pouze ti, kteří se s úspěchem zhostí této části soutěže, si mohou vyzvednout zadání pro zpracování vlastní nabídky na předmět zakázky. Toto je běžná praxe i v zemích Evropské unie. Veřejná obchodní soutěž tohoto typu byla publikována podle zákona v Obchodním věstníku v srpnu 1998. DP předpokládá, že vybere ve smyslu zákona nejvhodnější nabídku a uzavře smlouvu s vítězným uchazečem (při dodržení všech zákonem předepsaných lhůt) přibližně do března 1999.

Jak výrazně jiný časový průběh mělo toto výběrové řízení je patrné z několika následujících údajů.

Počet vydané dokumentace pro předkvalifikační řízení	12
Počet zájemců, kteří vstoupili do předkvalifikačního řízení	5
Kvalifikační předpoklady splnili	MATRA Transport International Francie, ABB Daimler- Benz Transport Švédsko, AŽD Praha s.r.o. ALSTOM Transport A.A. Francie ALCATEL Czech, s.r.o.
Vyřazení	ALCATEL Czech, s.r.o. 14. 9. 1998 17. 9. 1998
Námítky ALSTOM	
Zamítnutí námitek zadavatelem	
Návrh společnosti ALSTOM k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚHS) na přezkoumání rozhodnutí zadavatele	24. 9. 1998
Zamítnutí návrhu ALSTOM	3. 11. 1998
Námítky ALCATEL	11. 9. 1998
Zamítnutí námitek zadavatelem	17. 9. 1998
Návrh společnosti ALCATEL k ÚHS na přezkoumání rozhodnutí zadavatele	29. 9. 1998
Zamítnutí návrhu ALCATEL	5. 10. 1998
Podání tzv. rozkladu k ÚHS (poslední stupeň odvolacího řízení)	13. 10. 1998
Zamítnutí rozkladu ALCATEL	1. 2. 1999
Oznámení uchazečům o pokračování obchodní veřejné soutěže	12. 3. 1999
Vyzvednutí zadávací dokumentace pro zpracování vlastní nabídky	24. a 25. 3. 1999
Vstupní konzultace	1. a 2. 4. 1999
Doplňující konzultace	5. 5. 1999
Odevzdání nabídek a veřejné otevírání obálek s nabídkami	26. 5. 1999
Vyhodnocení nabídek v komisi pro posouzení a hodnocení nabídek	6. 8. 1999
Rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky (AŽD)	9. 8. 1999
Námítky společnosti MATRA	23. 8. 1999
Zamítnutí námitek zadavatelem	1. 9. 1999
Návrh společnosti MATRA k ÚHS na přezkoumání rozhodnutí zadavatele	14. 9. 1999
Zamítnutí návrhu	29. 10. 1999
Rozklad k ÚHS	22. 11. 1999
Zamítnutí rozkladu MATRA	9. 3. 2000
Podpis smlouvy s vítězným uchazečem AŽD Praha s.r.o.	25. 4. 2000

Na přípravě, organizaci a vyhodnocení obchodní veřejné soutěže se podíleli členové rady a zastupitelstva hl. m. Prahy, pracovníci ředitelství DP, o. z. Metro, přizvaní odborníci a dceřiná společnost Inženýring dopravních staveb, a. s.

Díky důslednému dodržování zákona o zadávání veřejných zakázek nedošlo v celém průběhu soutěže, která trvala celkem 21 měsíců, k pochybení zadavatele a Úřad pro ochranu hospodářské soutěže vždy potvrdil oprávněnost rozhodnutí představenstva DP.

Ing. Oldřich Hozák a Ing. Milan Horský, Inženýring dopravních staveb, a. s.

Došlo do redakce Došlo do redakce

Články uveřejněné v této rubrice nevyjadřují stanovisko redakce.

Reakce na připomínky

Chtěli bychom poděkovat panu Seberovi z garáže Řepy za připomínky k práci referátu styku s veřejností, které byly zveřejněny v dubnovém čísle DP-KONTAKTu 2000 „Proč si stěžují cestující?“ Doufáme, že dostačující odpovědi na jeho článek bude článek o vyřizování stížností, uvedený v tomto čísle.

Dopravní úsek o. z. Autobusy



Vážená redakce,

posílám vám upřesnění k dubnovému DP-KONTAKTu z letošního roku, k článku Pražské tramvaje T2. Konkrétně moje připomínka směřuje k fotografií pod

názvem „Momentka ze života tramvajáků ve stanici Zlíchov, foto Titz“.

K osobám zde fotografovaným mám následující upřesnění. Řidičem vozu byl s největší pravděpodobností zmíněný „dispečer“, bohužel jeho jméno neznám, ale domnívám se, že to byl jeden z výpravních vozovny Motol. Uprostřed stojící se jmenuje Masaryk, říkal o sobě, že je synovcem pana prezidenta, a byl to jen průvodčí. Bohužel jeho křestní jméno již neznám. Ta paní či slečna je průvodčí asi druhého vozu nebo dalšího vlaku.

Pan Masaryk byl jen průvodčí a jezdil na vozech T a byl myslím z řad těch zaměstnanců, kterým se v padesátých letech říkalo „druťváci“. **Karel Dušánek**

Vy se ptáte, my odpovídáme...

Zvýšení dávek státní sociální podpory

Zvýšení částek životního minima od 1. dubna 2000 (částky jsou podrobně uvedeny v DP-KON-TAKTu č. 5) má vliv i na výši dávek státní sociální podpory a také na okruh osob, které budou mít na tyto dávky nárok.

Přídavek na dítě

Je poskytován ve třech úrovních odvislých od příjmu rodiny v předchozím kalendářním roce. Nejvíce v tzv. zvýšené míře dostává dítě z rodiny, jejíž příjem nepřesáhne 1,1 násobek životního minima (dále jen ŽM). Přehled částek uvádí následující tabulka:

Nezaopatřené dítě ve věku	Při příjmu rodiny v násobku ŽM		
	do 1,10	od 1,10 do 1,80	od 1,80 do 3,00
Do 6 let	512 Kč	448 Kč	224 Kč
Od 6 do 10 let	570 Kč	499 Kč	250 Kč
Od 10 do 15 let	676 Kč	591 Kč	296 Kč
Od 15 do 26 let	740 Kč	647 Kč	324 Kč

Byl-li příjem rodiny vyšší než trojnásobek ŽM, přídavek na dítě nenáleží.

Sociální příplatek

Pomáhá rodinám s nízkými příjmy krytí náklady spojené se zabezpečením potřeb jejich dětí. U tohoto druhu dávky se posuzuje příjem rodiny za kalendářní čtvrtletí. Nárok na dávku vzniká, byl-li rozhodný příjem menší než 1,6 násobek ŽM.

Nejvyšší sociální příplatek náleží při příjmu na úrovni ŽM (nebo nižším). Například: rodina s dvěma dětmi ve věku 10 až 15 let by v současné době mohla maximálně obdržet částku 1583 Kč.

Příspěvek na bydlení

Příspěvek na krytí nákladů na bydlení rodinám i jednotlivcům s nízkými příjmy. Poskytování příspěvku podléhá testování příjmů rodiny za kalendářní čtvrtletí a nárok na něj vzniká, jestliže příjem v rodině byl nižší než 1,6 násobek ŽM.

Příspěvek na dopravu

Dostává každá rodina bez ohledu na výši příjmů, pokud dítě plní povinnou školní docházku

mimo místo obce, kde je hlášeno k trvalému pobytu.

V případech, kdy dítě dojíždí na střední nebo vysokou školu, je příspěvek poskytován, jen když příjem rodiny nepřesáhne v uplynulém kalendářním roce dvojnásobek ŽM rodiny. Výše příspěvku závisí na vzdálenosti dojíždění a četnosti dojíždění. Nevyplácí se v červenci a srpnu.

Rodičovský příspěvek

Poskytuje se bez ohledu na příjem rodiny a vyplácí se rodiči v době, kdy není výdělečně činný a osobně celodenně a řádně pečuje o dítě do 4 let věku nebo do 7 let, je-li dlouhodobě zdravotně postižené. Příspěvek činí v současné době 2409 Kč měsíčně, případně 2541 Kč měsíčně, je-li rodič sám s nezaopatřeným dítětem.

Zaopatřovací příspěvek

Je určený k zabezpečení rodiny vojáka po dobu výkonu základní (náhradní) vojenské služby, civilní služby nebo vojenského cvičení. Nárok na něj má každé nezaopatřené dítě vojáka bez dalších podmínek, dále manželka vojáka, pokud pečuje o dítě do 4 let (event. do 7 let, je-li dlouhodobě zdravotně postižené), anebo manželka invalidní či ta, která nemůže z vážného důvodu pracovat. Výše příspěvku činí 0,67 násobek ŽM na osobní potřeby oprávněné osoby. Takže na dítě do 6 let to je 1072 Kč, na dospělé osobu 1468 Kč.

Poprvé se takto zvýší dávky státní sociální podpory náležející za měsíc duben letošního roku. První výplata zvýšených dávek bude vyplacena v měsíci květnu. Okresní úřady provedou toto zvýšení automaticky. Osoby, které dosud neměly nárok na dávky, protože překračovaly stanovený příjem a po zvýšení ŽM již splní příjmovou podmínku, musí uplatnit svůj nárok písemnou žádostí na předepsaném formuláři u okresního úřadu podle místa trvalého pobytu oprávněné osoby.

Ing. Alena Vaňková, ZOŘ,

☎ 96 19 23 59

Nabídka letní rekreace v zařízeních Dopravního podniku II

Dubnové vydání podnikového měsíčníku vám přineslo téměř kompletní nabídku letní rekreace ve střediscích naší společnosti. Dnes ji doplňujeme o dvě zařízení odštěpného závodu Elektrické dráhy.

Rekreace pro dospělé

Odštěpný závod Elektrické dráhy nabízí

Chata Rustonka

Chata, jejímž správcem je odborová organizace odštěpného závodu Elektrické dráhy, se nachází v malebné krajině Krkonoš v sousedství lanovky na Portášky (Velká Úpa – Pec pod Sněžkou). Sedačkový výtah je v provozu jak v letní, tak zimní sezoně, což umožňuje nejen lyžařské využití, ale i nádherné vyhládky nejvyšším pohořím České republiky v letním období. V chatě je velmi pěkná jídelna a klubovna s televizí. Stravování je zajištěno 3x denně. Ubytování je zajištěno v jedno- až pětilůžkových pokojích, sociální zařízení je společné.

Termíny turnusů v letní sezoně 2000:

A: 1. až 7. července, 8. až 15. července, 15. až 22. července, 22. až 29. července.

B: 29. července až 5. srpna, 5. až 12. srpna, 12. až 19. srpna, 19. až 26. srpna, 26. srpna až 2. září.

C (termíny pro bývalé zaměstnance o. z. Elektrické dráhy – důchodce): 24. června až 1. července, 2. až 9. září, 9. až 16. září.

Všechny ceny jsou uvedeny v Kč za týden!

Termíny A	Zaměstnanci o. z. ED	cizí
Plná penze – dospělí	1820,-	1960,-
Polopenze – dospělí	1610,-	1750,-
Plná penze – děti do 10 let	1610,-	1750,-
Polopenze – děti do 10 let	1435,-	1575,-
Termíny B	Zaměstnanci o. z. ED	cizí
Plná penze – dospělí	1960,-	2170,-
Polopenze – dospělí	1750,-	1960,-
Plná penze – děti do 10 let	1750,-	1960,-
Polopenze – děti do 10 let	1575,-	1785,-

Odborová organizace o. z. ED přispívá svým členům a jejich rodinným příslušníkům (definovaným v platné kolektivní smlouvě) 420,- Kč na týden.

Upozornění: Uvedené ceny platí za předpokladu, že nedojde ke změně cen vstupů (zvýšení cen potravin, energie a dalších).

U turnusů v termínech A a B je nutno počítat s vlastní dopravou!

Termíny C

Poukaz pro nečlena odborů	1610,-
Poukaz pro člena	1260,-
Ostatní hradí cenu podle regulí platných pro členovcové turnusů.	

Doprava bude zajištěna 24. června a 1. července, dále potom 2. září a 16. září.

Poukaz nutno zaplatit a vyzvednout měsíc před nástupem na rekreaci. Je nutno doložit potvrzení příslušného dílenského výboru o členství v odborech.

Zájemci se mohou hlásit na sekretariátu odborové organizace o. z. ED u paní Zdeňkové v době od 7.00 do 14.00 hodin nebo na telefonním čísle 96 12 23 07.

Stanový tábor Vrcovice

Tábor umístěn v oddělné části veřejného tábořiště na břehu řeky Otavy, kde jsou dobré podmínky na koupání, rybaření a výlety do okolí. Ubytovat se lze ve čtyřlůžkových stanech s veškerým vybavením (mimo přibory), stravovat se můžete i v blízké restauraci. V době uzávěrky tohoto čísla byly ještě volné následující termíny:

1. až 15. července	5 stanů,
29. července až 12. srpna	1 stan,
12. srpna až 26. srpna	6 stanů.

Blíží informace získáte a k pobytu se můžete přihlašovat u pana Tůmy (o. z. ED – Opravna tramvaj, telefon 96 12 37 05 mezi 6. a 9. hodinou ranní).

Z podkladů o. z. ED zpracoval Petr Malík



Co zajímavého najdete na internetu



Třídílnou miniserií věnovanou důležitým institucím dnes zakončíme návštěvou zajímavých a informačně přínosných webových stránek z oblasti státní správy a samosprávy České republiky. V první části bude tedy řeč o ministerstvech a některých důležitých úřadech, v druhé pak o magistrátech, radnicích, městských úřadech a obcích.

S vyhledáváním ministerstev není na internetu žádný problém, stačí se podívat do příslušné sekce vyhledávacích centrál www.seznam.cz či www.centrum.cz. Kompletní výčet ministerstev najdete rovněž na adrese www.siscr.cz, což jsou přehledné webové stránky věnované státní správě a samosprávě České republiky. Obecně lze říci, že stránky českých ministerstev jsou po informační stránce velmi bohaté, po grafické stránce velmi průměrné. Na některých je tak problémem vůbec se zorientovat, na jiných má člověk dojem, že příslušný grafik si během práce odskočil někam na kávu. Mezi ně nepatří stránky Ministerstva životního prostředí (www.env.cz) a Ministerstva dopravy a spojů (www.mdcr.cz) s velmi dobrou základní grafickou kóstrou, která se však (bohužel) při průchodu jednotlivými oblastmi stránek rozpadá.

Z dalších orgánů státní správy stojí za návštěvu webové stránky Českého statistického úřadu na adrese www.czso.cz. Jde o jedinečný zdroj statistik, analýz, dat a údajů ze všech sfér života státu – od počtu obyvatel, stavu ekonomiky, nezaměstnanosti a životního prostředí až k vývoji spotřebitelských cen a výstavby bytů. Důležité údaje jsou doprovázeny i různými drobnostmi a libůstkami, jako např. statistikou nejčastějších křestních jmen, a bohatými odkazy na zahraniční instituce stejného zaměření. Pokud si chcete patentovat nějaký vynález,

jistě oceníte stránky dalšího orgánu státní správy, Úřadu průmyslového vlastnictví (www.upv.cz). Jsou tu k dispozici veškeré pokyny k tomu, aby vám objektivně primát nikdo „nevyfoukl“.

Stránky měst a obcí resp. jejich vrcholných úřadů by svým množstvím a rozsáhlostí zasloužily samostatný seriál. My proto dnes zvolíme speciální optiku a koukneme se jen na ty nejlepší adresy – alespoň podle organizátorů „Zlatého erbů“, soutěže o nejlepší internetové stránky měst a obcí ČR (<http://zlatyerb.obce.cz/>). Nejlepší webovou prezentací mezi českými obcemi má Šebetov v Boskovicích (www.sebetov.cz). Je skutečně k neuvěření, co lze nalézt na „vesnických“ stránkách (obsáhle turistické informace, fotogalerií, aktuální zpravodaje, komiksy, animace, videa atd.) a navíc ve výborném grafickém zpracování a v tříjazyčné verzi! Loňským vítězem v kategorii obcí jsou Dobřichovice – najdete je na <http://www.pha.comp.cz/dobrich/>. Mezi městy letos triumfují webové stránky Městského úřadu v Jihlavě (www.jihlava.cz), v roce 1999 se z vítězství radoval plzeňský magistrát (<http://info.plzen-city.cz/>). Pokud ale někdy zabrousíte na internetové stránky Mostu (www.mumost.cz), Krnova (www.krnov.cz) či Rychnova nad Kněžnou (<http://www.rychnov-city.cz>), zjistíte, že kvalitní prezentací už umějí dělat skutečně v celé republice. A pokud se chcete pobavit vtipným grafickým zpracováním, podívejte se na vesnici Tučapy (<http://mesta.obce.cz/tucapy/>).

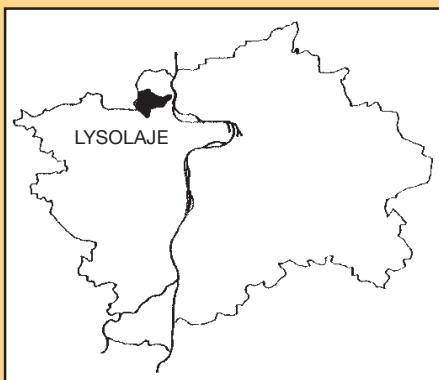
Přiblížením zajímavých internetových stránek českých měst a obcí končíme miniserií věnovanou institucím. Příště se již můžete těšit na prázdninové téma.

–mš–

Pražský dopravní zeměpis II

14. část Lysolaje

Některá jména obcí jsou na první pohled „průhledná“, jiná nás svým původem možná překvapí. Pro mnohé budou takovým překvapením Lysolaje. Čekali byste za tímto názvem, že patřírne označuje místo, kde štěkaly (lály) lišky? Liška – to bývala dřívě totiž *liša*. Ve starých písemnostech můžeme číst i tvary Lysoleje či Lisoleje. Poprvé jsou doloženy v roce 1257, kdy se v listině krále Přemysla Otakara II. hovoří o lysolajském dvoru, který patřil kapli sv. Václava na Pražském hradě. V roce 1370 prodal pražský arcibiskup Jan Očko z Vlašimi zdejší poplužní dvůr



Ješkovi Slánskému a v roce 1390 se tu uvádí Jan z Lisolaj. V 15. století už tu byly tři dvory, všechny v majetku církevních institucí, ale později se tu střídali různí majitelé. V roce 1429 se část vsi stala vlastnictvím nejvyššího purkrabství, které zdejší majetek rozšířilo o další část někdy na počátku druhé poloviny 16. století. K Lysolajím tehdy patřilo i rozsáhlé území na levém břehu Šáreckého potoka, kde byly rozsáhlé vinice, později připojené k Dejvicím.

Po vzniku moderních obcí v roce 1849 patřil k Lysolajím také Sedlec s osadou Podbaba, zvanou také Podbaba Lysolejská. Před sto lety měly poštu na Podbabě a faru v Horní Šárce u sv. Matěje. Lysolaje byly typickou zemědělskou obcí, ještě na počátku 20. století se v nich uvádí 5 velkostatků, ale v dřívějších dobách tu bylo velké množství vinic.

Vyhláškou c.k. místodržitelství z 18. února 1909 č. 19 z.z. bylo odděleno katastrální území Sedlec, z něhož byla vytvořena samostatná obec zahrnující i osadu Podbaba. Když byla po vytvoření Velké Prahy určena nová čára potravní daně, byla celá obec Lysolaje zahrnuta do daňového obvodu pražského, což znamenalo, že obyvatelé či cestující z Lysolajů do Prahy neplatili žádnou daň. Vzhledem k malému významu zdejších polních cest byl úřad potravní daně až na (tehdejší) okraji Horoměřic v místě, kde se na tehdejší hlavní silnici velvarsko-teplickou, jež vedla od Bořislavky přes Jenerálku, napojovala polní cesta od Suchdola a Lysolajů. Větší územní změnu představovalo připojení 28 hektarů neobydleného lysolajského území ku Praze od 1. července 1960, takže katastrální území Lysolaje se od té doby nacházelo ve dvou různých obcích. V blíže neurčeném období došlo také k oddělení poměrně rozsáhlého území v severní části obce a jeho připojení ke katastrálnímu území (a obci) Suchdol, kde vyrůstala Vysoká škola zemědělská (dnes Česká zemědělská univerzita).

Území vlastních Lysolajů bylo připojeno k pražskému území k 1. lednu 1968, což mělo za následek opětovné sjednocení katastrálního území. I nadále v Lysolajích zůstal zachován místní národní výbor, a proto zde po přijetí nového zákona o hlavním městě Praze v roce 1990 vznikla jedna z pražských městských částí. Jestliže před sto lety žilo na katastru Lysolajů (tj. bez Sedlce) 697 obyvatel, včetně usedlostí Čábelka a Lakýrka, v současnosti v městské části bydlí jen o málo víc – 791! Ale například při sčítání obyvatel v roce 1930 zde bydlelo 1333 osob a ještě v roce 1961 to bylo 1188 lidí. V poslední čtvrtině 20. století začalo obyvatel prude opět ubývat.

Zdánlivě by se řeklo, že Lysolaje nejsou příliš zajímavé. Nenajdeme tu ani kostel, ani zámek nebo tvrz. Jsou tu jen dvě malé kapličky – jedna u pramene potoka v místě zvaném Housle (z roku 1863), druhá na návsi byla postavena snad v letech 1840–1857 (některé údaje naznačují, že by mohla být už z roku 1820). Odborníci však Lysolaje, respektive jejich jádro, řadí mezi nejhodnot-

nější soubory vesnické architektury v rámci hlavního města Prahy. Někdejší starodávný lysolajský dvůr byl přestavěn barokně na přelomu 17. a 18. století a ve svém jádru obsahuje ještě pozůstatky starších objektů. Dnes je známý pod názvem Fuchsův dvůr. V Lysolajích najdeme i několik klasicistních staveb.

Lysolaje ležely zcela stranou od hlavních cest a procházela jimi vždy jen komunikace místního významu, která v obci v podstatě končila a dál, směrem na Horoměřice, vedla jen polní cesta. Teprve ve 20. století se proměnila ve skutečnou, i když stále jen místní, silnici.

V dřívějších dobách považovali lidé za naprosto samozřejmost, že za hromadnou dopravu museli šlapat i pár kilometrů pěšky do jiné obce. Nebylo tomu jinak ani v případě obyvatel Lysolajů. Velký význam pro ně tedy mělo zřízení železniční zastávky Podbaba od 20. srpna 1867 na vysokém náspu u železničního mostu přes Šárecký potok a silnici do Šáreckého údolí na Severní státní dráze, která vedla podél toku Vltavy. Na konci 19. století v Podbabě zastavovalo 11 párů



Foto: Jan Surovský

vlaků a těsně před druhou světovou válkou v pracovní dny až 15 vlaků v každém směru. Zastávku hojně využívali i Pražané k výletům do Šáreckého údolí. Sloužila veřejnosti až do 14. května 1949, kdy se tu stavělo naposledy. V závěru 19. století mnoho nechybělo, aby měli Lysolajští blízko i na tramvaj. František Křížík totiž v roce 1897 usiloval o prodloužení své letenské dráhy až do Roztok. S největší pravděpodobností by však stavba nebyla rentabilní, protože prakticky kopírovala trasu železnice od nádraží Bubeneč až do Roztok (ostatně jinudy ji vést ve zdejším kopcovitém terénu ani nebylo možné), a proto z projektu sešlo.

Podbabská křižovatka u železničního mostu byla vždy pro Lysolajské důležitým přístupným uzlem. Kromě železnice tady mohli využívat i dva přívozy. Jeden vedl na severní cíp Císařského ostrova, druhý přes celý tok Vltavy do Podhoří. V roce 1888 získal koncesi na jeho provozování Josef Pifka. V pozdějších letech je tu doložen osobní a prámový přívoz se spodním lanem, který na trojský břeh přepravoval i povozy. Doprava v těch dobách byla jistě rychlejší než dnes! (V roce 1960 zde dokonce Dopravní podnik zřídil tzv. povolený přechod mezi zastávkami v Podbabě a Podhoří, který existoval až do zrušení přestupného tarifu v roce 1974.) Kromě vlaku a přívozu mohli Lysolajští občané využívat také autobusovou dopravu, kterou tu už ve třicátých letech provozovali četní soukromníci do Suchdola a Roztok, mnozí dokonce bez řádné koncese. V roce 1931 tu jezdily například autobusy Marie Bezkočkové, Alžběty Hlavíčkové či Františka Chýly. Nechyběly tu ani autobusy Elektrických podniků, které tu provozovaly své linky do Suchdola a Sedlce (P 10.8.1930) a (R od 5. března 1932, dnešní 107). Kromě toho jezdily přes nedaleké Šárecké údolí od ledna 1930 také autobusy Emila Hladíka.

V autobusové dopravě dokonce společně podnikali i dva lysolajští občané, V. Davídek a K. Chobot, kteří však místo spojení své obce jezdili na výnosnější lince do Suchdola. V té době už ovšem nebyli obyvatelé Lysolajů odkázáni jen na zhruba dvoukilometrovou docházku, protože už od roku 1926 jezdily přímo přes jejich obec autobusy pražské Autodopravní akciové společnosti, i když v té době ještě patrně jen na základě prozatímního povolení. Šlo o linku od konečné tramvaje na Podbabské třídě přes Lysolaje, Horoměřice a Státnice do Turska. V roce 1931 jezdilo z Lysolajů do Prahy ve všední dny 11 spojů, z nichž většina dojížděla až na stanoviště u dejvické sokolovny (tj. přibližně dnešní zastávka linky č. 131 Hradčanská). Linka byla celkem úspěšná a vydržela mnoho let, není vykazovaná až v kritickém období autobusové dopravy na konci války, ale krátce po ní už opět existovala, ale zpočátku v provozu ČSD, od roku 1950 ČSAD. Pod pozdějším označením 01022 tvořila na mnoho let základní dopravní obsluhu obce.

Dne 29. září 1968 začala do Lysolajů jezdit od konečné tramvaje v Podbabě linka Dopravního podniku hl. m. Prahy č. 160, která je zde od té doby neodmyslitelnou stálíci, i když zaznamenala několik dlouhodobých (několikaletých) výluk, například v letech 1980–1984 a 1986–1989, ale i později, kdy autobusy objížděly přes Suchdol. Od roku 1995 jezdí přes Lysolaje také příměstská autobusová linka č. 355 do Ůnětic a krátce obcí projížděla také linka 356 do Černého Vola. Protože od roku 1978 jezdí linka č. 160 až ke stanicí metra, je o městskou hromadnou dopravu této části Prahy dostatečně kvalitně postaráno.

–pf–, –fp–

Jak budeme jezdit o prázdninách?

V době letních prázdnin od soboty 1. července do pátku 1. září 2000 včetně platí v síti metra, tramvajových i autobusových linek prázdninové jízdní řády. U některých linek se mění jejich trasa nebo rozsah provozu.

Metro

Intervaly mezi vlaky se v pracovní dny prodlužují o 25 až 90 vteřin vyjma koncových úseků linky B, kde se intervaly prodlužují dopoledne na 6,5 minut a odpoledne na 8 minut. O sobotách a nedělích se intervaly mezi vlaky nemění. Na lince B v pracovní dny přibližně do 17.00 hodin jede každý druhý vlak pouze v úseku Smichovské nádraží – Českomoravská.

Tramvaje

Intervaly mezi spoji se v pracovní dny prodlužují o 1 až 2 minuty s výjimkou linky č. 2, kde se intervaly prodlužují až o 4 minuty. O sobotách a nedělích se mění intervaly jen u linek č. 3, 7 a 12 celodenně na 15 minut.

Linka č. 7 bude v pracovní dny ráno a odpoledne ukončena ve směru od Ústředních dílen DP v zastávce Kotlářka.

Linka č. 12 bude v pracovní dny ráno a odpoledne ukončena ve směru od Smichovského nádraží v zastávce Harfa.

Linka č. 21 nebude v provozu!

Autobusy

Jízdní řády se mění jen u některých linek, intervaly mezi spoji se u těchto linek prodlužují v pracovní dny o 1 až 5 minut. O sobotách a nedělích dochází jen k drobným změnám intervalů malého počtu linek. Linky č. 143, 168, 219, 274 a všechny školní linky nebudou v provozu.

Linka č. 155 bude v provozu v pracovní dny od 18.00 do 23.30 hodin a o sobotách a nedělích celodenně.

Linka č. 171 je v provozu jen v ranní a odpolední přepravní špičce pracovních dnů.

Na linkách č. 129, 241 a 243 je mimo provoz zastávka Elišky Přemyslovny.

Linka č. 359 nezajíždí do zastávky Suchdol.

V porovnání s prázdninami 1999 se provoz metra a tramvají nemění, autobusová doprava je proti minulým prázdninám posílena.

Ing. Jan Přivora

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z dubnového čísla: Na posledním soutěžním obrázku bylo zachyceno stavebníště vozovny Hloubětín, část dvora u dnešního vjezdu.

Dubnová otázka nebyla právě jednoduchá, o tom také svědčí počet odpovědí, které do konce dubna dorazily na naši adresu. Bylo jich přesně deset a všechny správné. Kloubok dolů před vašimi znalostmi! Losování výherců proběhlo na redakční radě ve čtvrtek 18. května a štěstí se usmálo na trojici Jan Přivora, Vlasta Korandová a Jiří Král. Všichni od nás obdrželi knihu Stanislava Linerta „Vozidla pražské tramvajové dopravy“.

Všem, kteří nám zaslali odpověď děkujeme a výhercům blahopřejeme!

Jelikož je měsíc červen ve znamení oslav 75 let městské autobusové dopravy v Praze, připravili jsme pro vás fotografii s autobusovou tematikou. Snad si s ní poradíte stejně jako v předchozích případech. Na vaše názory a odpovědi čekáme do konce měsíce června. Trojice úspěšných řešitelů dostane knihu Stanislava Linerta „Autobusy pražské městské

autobusové dopravy“ a také novinku z pera Pavla Fojtíka a Františka Proška „Pražské autobusy 1925 – 2000“. Samozřejmě připojíme několik propagačních předmětů našeho podniku z poslední doby.

Jsmo přesvědčeni, že už alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, a tak neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Ti, kdo pravidelně soutěží, adresu do redakce znají, těm ostatním pro osvěžení: DP-KONTAKT, Bubenská 1, 170 26 Praha 7. (V době uzávěrky ještě tato adresa platí, ale stěhování do nové budovy se nezadržitelně blíží!) Čekáme na vaše korespondenční listky, pohledy nebo dopisy označené heslem „Soutěž“. Pokud nechcete utráčet za poštovné, využijte vnitropodnikovou poštu, fungující bezplatně. Zásilku v tomto případě označte následujícím způsobem: DP-KONTAKT, 90 014, Drahobejlůva 48. Také můžete využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti s označením DP-KONTAKT (v sousedství vrátnice).

Již popětadvacáté se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

Napsali o nás

Večerník Praha (19. 5. 2000)

Evropa nás obdivuje

Před několika měsíci obdivovali akustický systém informací pro nevidomé v MHD zástupci nevidomých z celé Evropy. A to ještě neměli možnost na tramvajové zastávce Malostranská obdivovat další vymoženost, nový digitální on-line systém informací. „Jde o zkušební provoz zařízení, které cestujícím sdělí, za jak dlouho přijede právě ten jejich spoj,“ informoval generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Milan Houfek. Informační systém ve formě jakési „velké obrazovky“ je umístěn v prostoru přístřešků na zastávce. Je schopen kromě vizuální informace poskytnout i zvukovou informaci, což velmi oceňuje Viktor Dudr ze Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých: „Jde o další díl systému, který nám umožňuje pohybovat se po městě opravdu důstojně.“

●●●

Večerník Praha (10. 5. 2000)

Basketbalistky Dopravních podniků ve II. lize

Vítězky pražského přeboru, basketbalistky Dopravních podniků, se zúčastnily kvalifikace o druhou ligu žen. Všechny své soupeřky vyprovodily s vysokými přídělky a jednoznačně svoji skupinu vyhrály. Kvalifikace o 2. ligu žen: Česká Lípa – Dopravní podniky 56:93, DP – Cheb 92:55, DP – Louny 74:57.

●●●

Blesk (16. 5. 2000)

Ukradli tramvaj!!!

O únavě z horka, přemíře alkoholu, bujné fantazii či bájně lhavosti, kterou by mohl trpět volající, uvažovali včera po poledni policisté na lince 158, když přijímali zprávu, že právě kdosi ukradl tramvaj. Copak jde ukrást tramvaj? Taková blbost! Vždyť s ní ani nelze zmizet, musí pěkně po kolejích!? Jenže to byla pravda. Na konečné v Řepích si řidička odskočila na WC, a když se vrátila, její devítka byla fuč. Naštěstí se našel svědek podivné krádeže. Vyprávěl o dvou mladících, z nichž jeden měl na sobě něco jako uniformu pracovníka Dopravního podniku. Nasedli prý a odjeli. Ptát se, jak poznal, že jsou to zloději, nebyl čas, protože tramvaj za milióny chyběla. Díky kolegům ale nezmezela docela. Lapkové ji umně dovezli na příští stanici, vyskočili a utekli do pole. Policisté se v horku trochu proběhli a asi po hodině jednoho ze zlodějí chytily a předvedli.

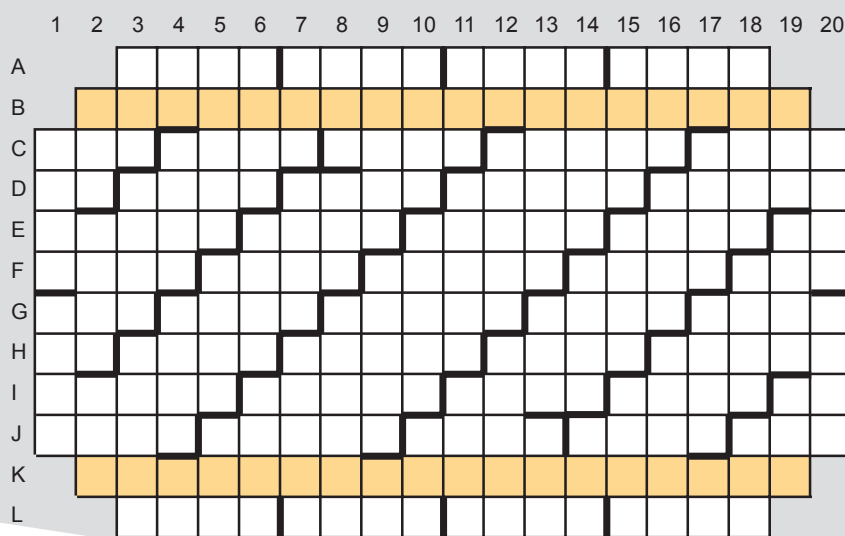
Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

Tajenka z čísla 5: Radost musíme čerpat ne z jiných, ale ze sebe! (Sokrates)

VODOROVNÉ: **A.** Pěnivý mok; pohovka (zastarale); sportovní družstvo; požerák. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Listnatý strom; skládací cylindr; jihoevropan; jednotka měny v USA; zuřivost. – **D.** Označení našich letadel; arabský chalífa; soubor vozidel; říční ryba; poplach. – **E.** Krasobruslařský skok; omezený časový úsek; kaprovitá ryba; mít sen; římských 101. – **F.** Mongolský pastevec; trupy; český hrad; souprava vagonů; název písmene. – **G.** Pravá strana účetní knihy; tumáte; jižní plod; přísada do vápna; vytčený cíl. – **H.** Značka rubidia; vránici; střenka (zoologicky); nedostatek potravy; nad (nářečně). – **I.** Obraz svatých; okolo; oblak; jihoamerický keř; SPZ Olomouce. – **J.** Květenství šerřuku; mužské jméno; dcera boha Réa; zdravotnický materiál; belgické lázně. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Otec Karoliny Světlé; ničem; druh koření; vojenská prodejna.

SVISLE: **1.** Mořský záliv; drezúra. – **2.** Druh jeřábu; kůň orientálního původu; popravčí. – **3.** Bavlněná tkanina; severská usedlost; otáčivá část motoru. – **4.** Římských 49; stařec; Zolův román; ano (obecně). – **5.** Telefonovat; tábořský podnik; hod. – **6.** Vařená vepřová hlava; potomci; německý filozof. – **7.** Pytel na ryby; zemědělský pozemek; Stendhalova postava. – **8.** Otcové (knižně); beduínský plášť; velké kolo. – **9.** Pohoří na středním Slovensku; český malíř; SPZ Martina. – **10.** Staré kuličkové počítačadlo; stranou; poklid. – **11.** Zadní část hlavy; zámotek z vláken; Twainovo jméno. – **12.** Latinská spojka; peněžní tiseň; ostrý kraj předmětu. – **13.** Amorova soška; prkenné stropy; asfalt. – **14.** Mužské jméno; ztroskotaná loď; parazitický hmyz. – **15.** Hor-



ní část stébla; surovina k výrobě piva; druh lemura. – **16.** Lehký prvek; rádcé Mohameda; právě vyhlíhlé rybky. – **17.** Značka elektronvoltu; jméno psa; silná káva; SPZ Semil. – **18.** Rozlamovat; manželka; stovky. – **19.** Seveřan; treta; opiči. – **20.** Záblesk světla; český literát.

Pomůcka: et, Lolek, Solen.

PaedDr. Josef Šach

Infomany ve stanicích metra

Před několika měsíci jsme vás v DP-KONTAKTu seznámili s informačními zařízeními typu „Infoman“, která na bázi osobního počítače umožňují nepřetržitou interaktivní komunikaci s uživatelem při získávání informací z oblasti kultury, ubytování, stravování a dopravy ve třech jazykových mutacích.



Foto: Jan Surovský

S odstupem času chceme čtenáře informovat o aktuální situaci v této oblasti, jaké jsou zkušenosti a perspektivy. V současnosti je ve 4 podchodech u stanic metra (Hlavní nádraží, Muzeum, Můstek 2x, Staroměstská) umístěno 5 těchto zařízení, která provozuje společnost „AXIO s. r. o.“. Mimo reklamy obsahuje i informace o systému Pražské integrované dopravy, uspořádané jako data, která si zájemce sám vyhledává. Jde o informace stejné jako v Internetu – www stránky DP, zejména informace o SDI, tarif, vedení linek PID, změny a výluky, schéma vedení linek PID a podobně. Pouhým dotykem prstu na obrazovku si uživatel otevírá okna, o něž má zájem. Infoman umožňuje ihned se dovolat na místa, kde se lze dovědět podrobnější informace či

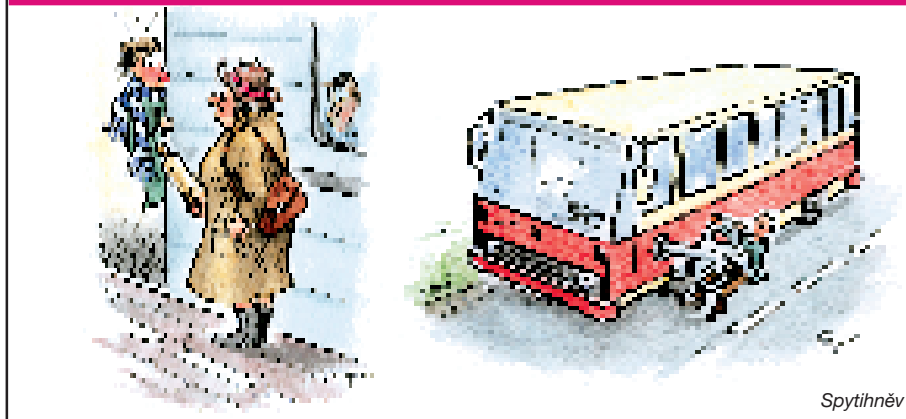
si zajistit rezervaci v hotelu nebo restauraci. Této možnosti využívá i Dopravní podnik. Uživatel má možnost se zdarma spojit s jedním z našich pěti informačních středisek, kde rádi zodpoví případné další dotazy z oblasti městské hromadné dopravy.

Dopravní podnik s firmou AXIO spolupracuje již od podzimu roku 1996. Zařízení Infoman je služba, která by mimo jiné měla přispět ke snazší dostupnosti informací o dopravě, ubytování, kultuře a jiném v hlavním městě, a tím i ke zvýšení turistické atraktivnosti Prahy. Podle statistického přehledu je zájem o informace poskytované naší společností veliký. Jen za měsíc březen se zajímalo o stránky městské dopravy na zařízení Infoman 10 694 cestujících, což značně převyšuje zájem o všechny ostatní informace. Přestože spolehlivost zařízení je ne vždy stoprocentní, příčinou je zejména vandalismus, předpokládáme, že v rámci celosvětového rozvoje komunikačních technologií má Infoman v systému informování veřejnosti budoucnost a počet míst, kde bude instalován, se podstatně zvětší.

Vítězslav Korb, 90 121



• Úsmívky s DP-KONTAKTem • Úsmívky s DP-KONTAKTem •



Spytihněv

Vlastníma očima

Už to slyším, že se časy mění, to přece víme všichni, tak co zase otravuje. Je pravdou, že všichni vnímáme měnící se život okolo nás, otázkou zůstává, zda si změny uvědomujeme i s jejich nutnými důsledky.

Před třemi lety začal vycházet deník Metro, náš podnik tam má dvakrát týdně stránku, na které informuje své zákazníky o všech změnách a novinkách v systému Pražské integrované dopravy.

Tehdy v létě roku 1997 byla velice frekventovaná rubrika Volná místa. Potýkali jsme se s nedostatkem pracovníků pro různé činnosti. Například řidičů autobusů jsme potřebovali sto padesát, celkem jsme nabízeli zaměstnání téměř třem stovkám pracujících. Jak šel čas, tak volných míst ubývalo a pokud jste zrakem zabrousili na stránku Dopravní podnik pro Vás v letošním květnu, tak víte, že jsme nabízeli celých jedenáct míst. Desítky zájemců se může stát řidiči tramvají a jedno volné místo inzeroval odštěpný závod Metro.

Po řidičích autobusů ani vidu ani slechu, máme

Časy se mění

jich dostatek, stejně jako všech dalších profesí. Nezaměstnanost i v Praze a jejím okolí stoupla, pracovní místa se stala úzkoprofilovým zbožím.

S nedostatkem toho či onoho jsme si především před politickými změnami dokázali poradit. Stoupli jsme si do fronty a pokud se usmálo štěstí, tak se na nás dostalo. Ale teď je to o něčem jiném.

A tak před každým z nás stojí výzva. Už skončila doba, kdy byl ten či onen pro podnik nepostradatelný, vždyť bychom nevypravili a kvalita služeb by dost úpěla. Dnes je to jiné, pokud nebudeme pracovat tak, jak žádá náš chlebodárc, dříve nebo později se s námi rozloučí. Úřady práce nabízejí další adepty, kteří jsou okamžitě připraveni usednout nebo se postavit na naše místo. Konkurence je tu i co se týče zaměstnanosti.

Dá se zachránit? Určitě. Především kvalitně odváděnou práci. Žádný zaměstnavatel na světě nepropustí předčasně člověka, který odvádí stoprocentní výkony, je na něj spolehnutí a ještě iniciativ-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Tentokrát začínáme omluvou dvojici zaměstnanců garáže Vršovice, které jsme v minulém vydání nedopatřením přesunuli mezi kolegy do Dejvic. Děkujeme za pochopení

V červnu 2000 oslaví 80. narozeniny:

Marie Hlaváčková – ED, vozovna Strašnice (32).

V červnu 2000 oslaví 71. narozeniny:

Václav Slanský – Ř, odbor nemov. majetku (29).

V červnu 2000 oslaví 60. narozeniny:

Ernest Bembo – A, garáž Kačerov (29), Ladislav Boháč – ED, provozovna Strašnice (21), Pavel Jeřela – A, garáž Kačerov (31), Miroslav Karásek – ED, provozovna Motol (44), Jan Kolář – ED, prov. trakční vedení (44), Jaroslav Mrzena – A, DOZ Hostivař (19).

V červnu 2000 oslaví 50. narozeniny:

Vladimír Calta – A, DOZ Hostivař (31), Jan Čapek – M, sl. elektrotechnická (31), Ladislav Davídek – M, služba staveb a tratí (24), Marie Dostálová – ED, prov. vrchní stavba (28), Zdenka Hliseniková – M, sl. staveb a tratí (15), Jiří Holovský – M, služba staveb a tratí (27), František Hošek – ED, provozovna Pankrác (20), František John – M, služba staveb a tratí (23), Jan Kašpárek – A, garáž Dejvice (31), Pavel Kluzák – M, služba ochran. systému (21), Jiří Košta – ED, prov. vrchní stavba (30), Otto Krejčí – ED, provozovna Motol (20), Jiří Kunc – A, garáž Kačerov (14), Zdeněk Matějček – ED, prov. vrchní stavba (24), Daniela Matysová – A, ekonomický úsek (10), Vladimír Novotný – A, garáž Klíčov (14), Jozef Okál – A, garáž Řepy (31), Miloš Pěkný – M, sl. elektrotechnická (26), Luděk Pešek – Ř, odb. přepr. kontroly (19), Vlastimil Pilař – A, garáž Klíčov (11), Jana Roudná – Ř, odb. ekonom. informací (29), František Řízek – M, služba staveb a tratí (26), Josef Slunský – A, DOZ Hostivař (12), Václav Šrámek – ED, odb. provozní dispečink (27), Vladimír Teplíček – A, garáž Klíčov (28), Iva Vinařová – M, služba staveb a tratí (16), Ivanka Zdrchaná – M, dopravní úsek (10). Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespíňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jiří Cibulka – ED, provozovna měnirny (27), Jitka Drekšlerová – ED, prov. oprav. tramvají (15), Antonín Fígr – A, DOZ Hostivař (31), Josef Jíra – ED, provozovna Žižkov (31), Josef Mrštitík – ED, prov. opravná tramvají (34), Jaroslav Smrž – ED, provozovna Žižkov (10), Josef Svoboda – A, garáž Vršovice (10), Emil Šípal – ED, prov. opravná tramvají (44), Jan Šturma – M, dopravní úsek (26), František Vlček – A, garáž Vršovice (31), Jaroslava Zouplňová – ED, odb. kontrola prov. (14), Václav Žalud – M, služba elektrotechnická (22).

Do invalidního důchodu odešel:

Miroslav Lakomý – ED, provozovna Motol (28). Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

ně přistupuje k řešení nastalých problémů. Navíc je loajální ke své firmě.

Před několika měsíci nebo roky nám připadalo nemožné, že by Dopravní podnik měl dostatek zaměstnanců, dnes je to realitou. Zanedlouho nebude místo pro nekvalitní práci. Vnitřní i vnější okolnosti nás tlačí neúspěšně.

Kdo si to neuvědomí včas, může být zklamán a rozčarován.

Nepropadejte však pesimismu, vždyť se blíží čas prázdnin a dovolených.

-bda-