

DP kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Jak jsme si vedli v ekonomice v prvním pololetí

Oblast provozu

Dotace na úhradu nákladů na provoz MHD

Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti byla **na rok 1999** schválena neinvestiční dotace z rozpočtu hlavního města Prahy ve výši **6 120 000 tisíc Kč**. V 1. pololetí 1999 **bylo možno čerpat dotaci** v souladu s platebním kalendářem



Foto: Petr Malík

do výše 2 858 800 tisíc Kč, tj. 46,71 % z celoroční dotace. Na základě požadavků odstěpných závodů byl proveden nižší rozpis dotace do hospodářského výsledku o 11 099 tisíc Kč. **Celkově pro 1. pololetí je rozepsáno z dotace do hospodářského výsledku 2 847 701 tisíc Kč.**

V 1. pololetí bylo z rozpočtu hlavního města Prahy finančně zasláno naší společnosti 2 858 800 tisíc Kč.

V hospodářském výsledku za 1. pololetí bylo dosaženo úspory 112 222 tisíc Kč. Po vyloučení neplánované položky prodeje pokladničních poukázek, kde bylo dosaženo zisku ve výši 25 188 tisíc Kč je příznivější plnění výnosů o 148 119 tisíc Kč, což umožnilo čerpat i více nákladů o 61 085 tisíc Kč (zejména v položce na údržbu dopravních cest, zůstatkové ceně prodaného investičního majetku, daně a poplatky, odpisy, a podobně)

Oblast financování

V 1. pololetí roku 1999 byla finanční situace příznivá. Na celkový stav finančních prostředků má výrazný vliv skluz v plnění nových vozů pro metro. Počáteční zůstatek na hlavním účtu k 1. lednu 1999 byl + 33 milionů Kč. Zůstatek k 30. červnu 1999 činil + 264 milionů Kč. Na zvláštních účtech je na

nákup nových vozů k 30. červnu 1999 810 milionů Kč a 16 milionů DEM. V květnu 1999 skončila platnost úvěrové smlouvy pro použití kontokorentního účtu mezi Českou spořitelnou a Dopravním podnikem. Tato smlouva není zatím obnovena, ale na základě jednání mezi oběma stranami byla prodloužena a naše společnost může úvěr nadále čerpat. Další jednání, jehož účelem bude obnova smlouvy proběhne během měsíce srpna.

Oblast personální

Úkoly Dopravního podniku zajišťovalo 12 459 zaměstnanců (průměrný přepočtený stav), na mzdách těchto zaměstnanců bylo vyplaceno celkem 1 136 940 tisíc Kč. Průměrná mzda bez ostatních osobních nákladů činila 15 201 Kč.

Oblast dopravní

Plánované provozní vozokilometry podle jízdních řádů ve výši 78 014 tisíc vozkm byly splněny na 78 392 tisíc vozkm, tj. 100,48 %. Dopravní výkony ve vztahu k plnění smlouvy s hlavním městem Prahou jsou plněny na 100,81 %:



Foto: Petr Malík

- smlouva s hl. m. Prahou 75 578 tisíc vozkm
 - plán podle jízdních řádů 75 734 tisíc vozkm
 - skutečnost 76 187 tisíc vozkm
- Překročení smluvního dopravního výkonu je způsobeno vlivem objížděk a výkony náhradní autobusové dopravy za metro a tramvaje.
- Celkem bylo přepraveno 541 726 131 osob.

Tarif MHD

Na čistých tržbách pravidelné městské dopravy včetně pokut bylo vybráno v 1. pololetí 1999 1 105 901 tisíc Kč, v minulém období 1 106 189 tisíc Kč. Ve své celkové částce čisté tržby zůstávají na úrovni 1. pololetí 1998. Z detailnějšího pohledu vyplývá největší pokles proti minulému období u zvýhodněných nepřestupných jízdenek na jednotlivou jízdu a 24 hodinové jízdenky. Nárůst je zaznamenán u čtvrtletních předplatních jízdenek plnocestných, u čtvrtletních zvýhodněných pro děti ve věku 6 až 15 let, jízdenek pro žáky a studenty nad 15 let a jednotlivých jízdenek v pásmech 1 až 4.

Oblast investic

Investiční plán na rok 1999 byl schválen v celkové výši 4 959 853 tisíc Kč. **Předpokládané finanční zdroje pro rok 1999 byly následující:**

- vlastní zdroje	
Dopravního podniku	3 059 293 tisíc Kč
(z toho na vozy metra	1 292 587 tisíc Kč)
- státní dotace	147 508 tisíc Kč
- dotace	
z rozpočtu hl. m. Prahy	1 753 052 tisíc Kč

Dotace ze státního rozpočtu byla nárokována na nákup kloubových, sólo a nízkopodlažních autobusů a na stavbu „Přestavba dílen OZT v Ústředních dílnách Hostivař“ v rámci programu podpory obnovy a rozvoje MHD. Ministerstvo financí ČR přidělilo naší společnosti státní dotaci na:

50 kusů nízkopodlažních autobusů v úhrnné výši	115 870 tisíc Kč
33 kusů autobusů kloubových v úhrnné výši	31 046 tisíc Kč
stavbu Přestavba dílen OZT v ÚD Hostivař	12 893 tisíc Kč

Celkem státní dotace v roce 1999 159 809 tisíc Kč

K 30. červnu 1999 byla uvolněna dotace na obnovu vozového parku ve výši 146 916 tisíc Kč a z této bylo vyčerpáno 31 046 tisíc Kč (celá dodávka kloubových autobusů).

Z plánované dotace z rozpočtu města ve výši 1 753 052 tis. Kč byly k 30. červnu 1999 převedeny na účet DP finanční prostředky ve výši 1 164 574 tisíc Kč a z nich bylo k témuž datu vyčerpáno 976 039 tisíc Kč.

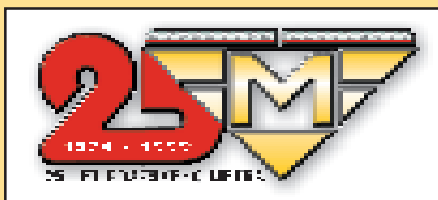
Vlastní zdroje Dopravního podniku byly k 30. červnu 1999 čerpány ve výši 676 878 tisíc Kč a kromě toho bylo uspořeno 169 700 tisíc Kč na budoucí platby za dodávku nových vozů metra.



Foto: Jan Aster

Z nejvýznamnějších investičních akcí byla v 1. pololetí letošního roku ukončena rekonstrukce Nuselského mostu a výměna pohyblivých schodů ve stanici Náměstí Míru včetně rekonstrukce stanice.

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



Vzpomínáte, jak to bylo v srpnu 1968?

Někteří čtenáři nám v loňském roce vyčítali, že jsme nepřipomněli 30. výročí srpnových událostí. Měli jsme to v úmyslu, ale do jisté míry bylo naším překvapením, že v archivu je k dispozici jen nepatrné množství materiálů, které by nám přiblížily, co se tehdy dělo v městské hromadné dopravě. Pět jedenácti zvláštních čísel Pražského dopravního letáku a několik letáků, vesměs politická prohlášení

a 19 v trase Hloubětín – Těšnov a zpět. Linky č. 9, 21 a 20 jezdí na okružní trati Ohrada – Bulhar – Žižkov – Nákladové nádraží – Ohrada. Na své tratě vyjely linky 1, 4, 10, 11, 24. I u těchto uvedených tramvajových linek dochází podle okamžitých situací k operativním změnám. Centrum města zůstává i nadále postavením okupačních jednotek a ztrhaného trolejového vedení mimo provoz.“ Pracovníci Dopravního pod-

obnovení normálního provozu v době od 04.30 – 24.00 hod. Obnovení nočního provozu bude včas oznámeno zvláštní zprávou. V průběhu uplynulých dnů jsme nepřestali pracovat na rekonstrukci naší technické základny. Provedli jsme rekonstrukci kolejového křížení u Národního divadla, dnem 30. 8. 1968 uvedli do provozu kolejové tratě ve směru Perštýn – Újezd. Podle plánu jsme provedli úpravu



Tak to vypadalo na Vinohradské třídě před budovou Čs. rozhlasu. Přibudou do archivu snímky z jiných míst?

Foto: Archiv DP

a výzvy. Dobové oběžníky, které jsme vždy považovali za zdroj důležitých provozních informací, mlčí. Jako by se nic nestalo. Jen dva informační letáky, jeden strojopisný (ovšem s rukopisnou poznámkou archivářky „Neuveř.“) a jeden tištěný.

První leták má toto znění: „Pražští dopravci přes stávající potíže způsobené okupačními vojsky stojí na svých místech a ve ztížených podmínkách obnovili chod městské hromadné dopravy v Praze. Přestože bylo vyhlášeno z 21. 8. 1968 24.00 hod. do 22. 8. 1968 5.00 hod. stanné právo, vyjelo již v 5.00 hod. do 6.30 hod. ze 49 autobusových linek 33 na své tratě. Dopravní zaměstnanci se snaží v současných podmínkách dodržovat tratě, které jsou podle způsobilosti a okamžité situace okamžitě spravovány. Rovněž vozy elektrické dráhy vyjely kolem 7.00 hod. na některé trasy, pokud jim to narušený stav trolejového vedení, kolejové sítě a postavení okupačních vojsk dovoluje. Za těchto podmínek bude provozována městská hromadná doprava v hlavním městě Praze takto: „Průmyslové centrum Praha – Vysočany spojují linky 5, 13, 15

niku využívají dnešního dopoledne k tomu, aby v příštích dnech mohl být provoz MHD ještě dále rozšířen. Tento výhled zvýšeného provozu autobusů je však podmíněn dodávkou nafty, jejíž podnikové zásoby se povážlivě tenčí. Pražští dopravci jsou tedy v mezích možností na svých místech a děkují cestujícím a pražské veřejnosti za pochopení, přičemž ubezpečují, že škody způsobené okupačními vojsky, pokud to podmínky dovolí, budou odstraněny v co nejkratší době s cílem obnovit plynulý provoz městské hromadné dopravy v Praze.“ Z uvedeného textu nepřímo vyplývá, že dokument pochází snad z 22. srpna.

Druhý leták obsahuje, mimo jiné, tyto informace: „... V zájmu normalizace života v našem hlavním městě obnovujeme provoz městské hromadné dopravy takto: v sobotu 31. 8. v době od 06.00 hod. do 22.00 hod., v neděli 1. 9. od 6.00 hod do 22.00 hod. s tím, že oba tyto dny linky obsluhující pražská nádraží zajistí přepravu cestujících z vlaků přijíždějících do Prahy dle jízdního řádu do 22.00 hod. Zvláštní rekreační autobusové linky z Braníku jsou dne 1. 9. v provozu bez omezení. V pondělí 2. 9. je zajištěno

v autobusové dopravě v oblasti Vysočan, Libně, Proseka, Čakovic. V souvislosti s posledními událostmi došlo k poškození některých částí našich technických zařízení, jde zejména o kolejové tratě, kabelovou síť a trolejové vedení. Pracovní skupiny zjišťují vzniklé závady a urychleně je odstraňují. Přes tuto snahu dochází však i nadále k přerušení dodávek proudu v naší síti, tak i v síti Středočeských energetických závodů, čímž je narušena plynulost tramvajové dopravy...“

A to je zatím vše, co víme z materiálů Dopravního podniku. Jednatřicet let je dlouhá doba na to, aby se ledacos zapomnělo. **Prosíme proto čtenáře DP-KONTAKTu, kteří vzpomínají na nešťastné srpnové dny roku 1968, aby se s námi (a zejména s archivem Dopravního podniku) o své praktické poznatky, jak to s provozem MHD v Praze tehdy vypadalo, podělili. Zejména budou vítány amatérské fotografie, které by v archivu DP i dalším generacím zachovaly svědectví o stavu MHD. Předem děkujeme.**

–př–

Pochvaly a stížnosti v I. pololetí 1999

V letošním roce bylo do konce června podáno 8 pochvalných dopisů, ve kterých cestující děkovali převážně za vrácení ztracených věcí – například řidiči Janu Haškovi z provozovny Motol za odevzdání peněženky s doklady a hotovostí, řidičce Monice Flieglové, rovněž z provozovny Motol, za vrácení kabelky s celým obsahem a řidiči Jiřímu Prachtovi z provozovny Strašnice nejen za počkání na dobíhajícího cestujícího, ale ještě za sebrání a předání peněženky, která mu při běhu vypadla. Další pochvaly se týkaly profesionalitu dispečerů při likvidaci mimořádných událostí, jedna dokonce vlnkové výzdoby vlaků 5. května. I toho si naši zákazníci všimají.

Bohužel je pravdou, že to, co nás uspokojí, zapomínáme rychleji než to, co nás rozzlobí. Pocit křivdy či ublížení tak nutí cestující oznamovat více věci negativní, o nichž se domnívají, že se staly díky jednání řidiče tramvaje. Stížností na jejich jednání došlo celkem 90, z toho však bylo jen 27 oprávněných. I to je však smutný údaj, byť při 181 provozním dnu byla podána zhruba 1 za týden. Týkaly se převážně způsobu odbavování, výkonu služby a porušování obecně závazných předpisů. Zbýlých 15 stížností se týkalo linkového vedení, hlučnosti provozu v některých úsecích, vybavenosti a čistoty zastávek a tramvají i opatření při výlukách provozu.

(Pokračování na straně 13)

Mobilní telefony v pražském metru

Do 19. března letošního roku byl signál veřejných celulárních radiotelefonních sítí (t.j. mobilních telefonů) dostupný v prostorách metra pouze ve stanicích a vestibulech situovaných nad úrovní okolního terénu v oblasti Černého Mostu a Jihozápadního Města na trati B a ve stanice Vyšehrad na trati C. Od tohoto data mohou cestující používat své mobilní telefony i ve stanicích Muzeum, Můstek a I. P. Pavlova v centru Prahy, kdy byl zahájen zkušební provoz realizovaného pilotního projektu akce nazvané „Telekomunikační systém v metru (TSM)“.

S požadavkem o pokrytí veřejných prostor metra signálem pro mobilní telefony se na Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost obrátili oba provozovatelé těchto sítí EuroTel a RadioMobil téměř současně již v roce 1996. Počátkem roku 1997 byly po počátečních neshodách vyplývajících ze vzájemné konkurence obou operátorů zahájeny první přípravné práce. Za účelem vybudování TSM uzavřeli EuroTel, RadioMobil a MV ČR smlouvu o sdružení činnosti a finančních prostředků, jehož zastupováním byl pověřen EuroTel. Pro spolupráci se Sdružením byli na dobu celé přípravy vybráni pracovníci odborných útvarů Dopravního podniku, do jejichž kompetencí problematika výstavby systému zasahovala. Pro vypracování „pilotního projektu“, který zahrnoval pokrytí signálem stanic a vestibulů I. P. Pavlova, Muzeum AC, Můstek AB a mezistaniční úsek I. P. Pavlova – Muzeum, byla Sdružením vybrána firma RCD Radiokomunikace s. r. o. Dále se na přípravě

podíleli IDS a Metroprojekt. Po předložení a schválení projektu uzavřeli Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost a Sdružení dne 30. září 1998 „Smlouvu o vymezení podmínek pro umístění zařízení v metru Praha“, na jejímž základě započala realizace TSM v rozsahu pilotního projektu.

Díky zodpovědnému přístupu pracovníků všech zmíněných organizací mohl být systém v požadovaném rozsahu v relativně krátké době uveden do zkušebního provozu, který bude probíhat do 30. září 1999. Po dobu zkušebního provozu je pozornost zaměřena především na případný vliv TSM na technologii zajišťující samotný provoz metra.

Z propagačních důvodů společnosti EuroTel a Radiomobil umožnily po dobu jednoho měsíce bezplatné volání z uvedených stanic, což mělo za následek spolu se zvědavostí lidí, že během letošního dubna se v těchto prostorách zdržovalo mnohem více lidí, než je obvyklé. Byl zaznamenán i případ, kdy jakýsi „podnikatel“ si dočasně zřídil kancelář z lavic na nástupišti a neustále přes mobil komunikoval se svými obchodními partnery.

V současné době probíhá projektové přípravy na další postupné (etapové) rozšiřování TSM do dalších stanic a vestibulů. Zároveň je připravována rámcová smlouva mezi Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciová společnost a Sdružením, která bude obsahovat podmínky rozšíření TSM do všech veřejných prostor pražského metra.

Ing. Luboš Čábel, hlavní operátor

Vozový park autobusů – X. díl

Období od roku 1982 bylo pro skladbu vozového parku městských autobusů velmi významné. Především došlo k ukončení jedné dlouhé a pozoruhodné vývojové etapy, kterou představovala řada vozidel typu ŠM 11 a ŠL 11. Přestože byly často kritizovány pro špatnou přístupnost hnacího agregátu a další nedostatky, svou službu cestující veřejnosti v našem městě zdárně vykonaly, a to po dobu plných 23 let.

V roce 1982 byla zahájena dodávka nové typové řady autobusů KAROSA B 730 s motorem v zadu, v tomto případě městského provedení B 731 s automatickou převodovkou.

Základní technické údaje

	KAROSA B731.00	Evidenční stav vozů	
Maximální celková délka mm	11055	1982	227
Šířka vozové skříň mm	2500	1983	380
Výška vozové skříň mm	3165	1984	504
Max. přední převis mm	2340	1985	644
Přední převis mm	2290	1986	796
Rozvor náprav mm	5600	1987	774
Zadní převis mm	3085	1988	712
Max. zadní převis mm	3115	1989	526
Pneumatiky	10,00-20	1990	377
Hmotnost vozu kg	9400	1991	267
Počet míst k sezení	31	1992	186
Počet míst k stání	59	1993	89
Celková obsaditelnost	90	1994	22
MOTOR ŠKODA	LIAZ ML 635		
Počet válců	6		
Průměr vrtání mm	130		
Zdvih pístů mm	150		
Objem válců cm ³	11940		
Výkon kW/k	148,5/202		

Autobus Karosa B 731.00 pocházel z výroby národního podniku Karosa, Vysoké Mýto. Motor ŠKODA LIAZ ML 635, horizontální, řadový vznětový šestiválec s přímým vstřikem paliva, s alternátorem PAL 28V /75 A a automatická dvoustupňová převodovka Praga 2 M 70.04 s hydrodynamickým měničem (násobnost 2,6), jsou umístěny v zadní části roštu karoserie.

Polosamonosná karoserie byla sestavená

a sešroubovaná z panelů, zhotovených z ocelové, svařené a oplechované kostry, s dokončenou povrchovou úpravou. Výška podlahy byla 890 mm nad zemí, odpružené bylo pneumatické s vlnovcovitými pružinami. Využité pracovní místo řidiče bylo odděleno prosklenou mezistěnou. Troje dvoudílné dveře



Foto: Archiv DP

s vně výsuvnými křídly jsou ovládnuty pneumaticky. Sedadla umístěná ve vozidle byla vybavena latexovými polštáři potaženými koženkou. Přední náprava LIAZ s nezávisle zavěšenými koly lichoběžníkové produkce s rovnoběžnými nestejně dlouhými rameny, zadní RÁBA 118.37 se stálým redukčním převodem v kolech.

Obsah nádrže 240 litrů
Maximální rychlost 70 km/hod
Rozchod kol: vpředu 1930 mm
vzadu 1800 mm
Průměr otáčení 22 m
Parkovací ruční brzda je akumulací na zadní kola a provozní nožní brzda je vzduchotlaková na všechna kola. **-bus-**

Došlo do redakce

Rekonstrukce zamykání průchozích dveří a dveří zadní kabiny vozů pražského metra

Velmi důrazně se ohrazujeme proti tvrzení pana Špačka z DP-KONTAKTu č. 6/99, které zcela neinformovaně a nepravdivě osočuje strojevodoucí odštěpného závodu Metro a obviňuje tuto skupinu zaměstnanců z úmyslného a soustavného poškozování elektricky ovládaných zámků průchozích dveří souprav.

Výše uvedené tvrzení nemá racionální podklad. Zjištěná mechanická poškození západek elektrických zámků jsou způsobována jednak danou konstrukcí dveří vozů, jednak odlehčením samotných západek a průřezu, a zkosením.

Tato věc je známa vedoucím i řadovým pracovníkům vozového hospodářství, kteří provádějí opravy a údržbu vozového parku. Kdyby pan Špaček s nimi celou záležitost konzultoval, nemohl by prezentovat toto nehorázné a nepodložené nařčení.

Velmi nás rozhořilo, že redakční rada DP-KONTAKTu bez jakékoli zpětné vazby nařčení strojevodoucích o. z. Metro dovolila uveřejnit v uvedeném článku.

Protože výše uvedené bezdůvodné nařčení naší profesní pověst značně snižuje, požadujeme uvedení tiskové opravy ve stejném rozsahu a místě jako byla uveřejněna neověřená informace.

U vedoucích pracovníků odštěpného závodu Metro budeme požadovat postih pana Špačka za šíření nepravdivých informací.

Upozorňujeme, že trestného činu pomluvy se dopustí osoba, která o jiném sdělí nepravdivé údaje s úmyslem značnou měrou poškodit jeho vážnost, poškodit ho v zaměstnání či způsobit mu jinou vážnou újmu.

Za ZV ZOS Jan Pospíchal, předseda

Přechod výpočetních a řídicích systémů do roku 2000

Problém přechodu výpočetních a řídicích systémů do roku 2000 spočívá v tom, že některé systémy mají systémové datum ukládáno pouze dvěmi posledními číslicemi letopočtu. V případě nepřipravenosti systému se v okamžiku přechodu do roku 2000 neobjeví tento letopočet, ale rok 1900. Toto systémové datum pak využívají všechny softwarové vrstvy – operační systémy, databázové systémy, aplikační programové vybavení. Je však třeba zdůraznit, že možné problémy se nemusí týkat pouze klasických výpočetních a informačních systémů, ale mohou postihnout i další oblasti, jako například jsou:

- řídicí jednotky v technologických a dopravních procesech,
- infrastrukturu – rozvodné energetické sítě, telekomunikace, doprava,
- datová rozhraní – interface (elektronická výměna dat a logistické řetězce),
- zabudované systémy – cokoli obsahující procesory a čipy může být potenciálním zdrojem problémů.

Přechod do roku 2000 tedy není pouze problémem standardních informačních technologií. Je pochopitelné, že se bylo nutné zabývat touto problematikou i v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

První informace o „Problému přechodu výpočetních a řídicích systémů do roku 2000“ byla projednána poradou vedení již v prosinci 1998. Na základě tohoto projednání byly počátkem roku 1999 zřízeny v každé organizační jednotce pracovní sku-

liny, složené ze zástupců těch útvarů, v jejichž správu se příslušné systémy a zařízení nacházejí. Řízením a koordinací těchto pracovních skupin byli na odštěpných závodech pověřeni techničtí náměstci a na ředitelství společnosti vedoucí odboru výpočetní techniky.

Prvním úkolem každé pracovní skupiny bylo zpracování plánu postupu prací v roce 1999 s konkretizací na podmínky, rozsah a zaměření technických a programových prvků v dané organizační jednotce. Byla provedena inventura a vypracován seznam obsahující hardware a software, který je třeba v souvislosti s přechodem do roku 2000 postupně prověřit, otestovat a případně upravit. Všichni dodavatelé (výrobci) produktů, které jsou v našem podniku používány, byli písemně požádáni o vyjádření, jak jsou jejich produkty na změnu letopočtu připraveny, zda a co je třeba otestovat a jestli je třeba provést úpravy či změny. Zároveň je průběžně tvořen archiv informací týkajících se dané problematiky a jsou prováděny zkušební testy. Probíhají jednání s firmami, které do Dopravního podniku hl. m. Prahy dodaly větší množství hardwaru a softwaru nebo se podílejí na dodávkách pro agendy z našeho hlediska rozhodující a u nichž bude v některých případech nutno objednat další práce a služby.

V průběhu jarních měsíců byly zpracovány harmonogramy potřebných prací pro období několika následujících měsíců. Plnění plánovaných termínů realizace bude vyhodnoceno v měsíci září a v návaznosti na to bude zpracován harmonogram prací

pro zbytek roku 1999 a počátek roku 2000. V tomto období bude zpracován i havarijní plán pro období po 1. lednu 2000 s návrhy předpokládaných kroků pro případ, že by i přes všechna provedená opatření došlo k nějakým problémům.

Tímto způsobem se v naší společnosti snažíme předejít hrozičím problémům a případné ztráty pokud možno co nejvíce minimalizovat. Další řada problémů může případně vyplynout z nepřipravenosti partnerů naší organizace. Přestože je pozorně sledována připravenost zejména infrastrukturálních, telekomunikačních a dalších sítí (viz například Usnesení vlády ze dne 1. února 1999 č. 108 k problematice tzv. počítačového roku 2000 – Y2K), je třeba počítat s tím, že celá globální síť je připravena tak, jak je připraven její nejslabší článek. Na rozdíl od klasických katastrofických událostí, u kterých lze obvykle odhadnout následky, avšak je těžké předvídat, kdy k nim dojde (například zemětřesení), je povaha problému roku 2000 atypická. Víme na sekundu přesně, kdy problém nastane, možné následky však do poslední chvíle budou zahaleny v mlze. Problému nelze předcházet „tradičními“ prostředky, například nechat se proti němu pojišť. Světoví odborníci říkají, že „jedine, co je možné předvídat je, že škoda způsobená rokem 2000 bude buď docela malá nebo mimořádně obrovská.“

Typickým rysem problému roku 2000 je hrozič „dominový efekt“, organizaci nemusí být nic platné, že je sama připravena, pokud nejsou připraveni všichni její dodavatelé a distributoři.

Odbor výpočetní techniky ředitelství

Současná úroveň dopravní obsluhy centra města je obecně známa – představuje ucpané ulice stojícími i pohyblivými se automobily, zvolna popojíždějící tramvaje a chaoticky se prolétající chodce. Světlou výjimkou v této oblasti je provoz metra.

Nejen odborníci, ale i obyvatelé a návštěvníci města se shodují v názoru, že kapacita dopravní sítě, která je prostorově limitována, způsobuje, že všechny sledované hygienické limity (exhalace, hluk) jsou překračovány a doprava jako celek snižuje úroveň prostředí v centru města a zvláště v Pražské památkové rezervaci (PPR).

Proto se tato oblast města, především území PPR stalo již od r. 1991 předmětem řady urbanistických i dopravních studií a celoměstské vazby tohoto území byly stabilizovány v návrhu územního plánu hl. m. Prahy (ÚPr).

Dosud zpracované dokumenty i návrhy, které vznikají z iniciativy městských částí Praha 1, Praha 2, případně Praha 7 mají v současné době minimální míru závažnosti a jsou neustále předmětem rozsáhlých diskuzí. Dokumentem, který by měl vnést určitý řád do dotčené oblasti, by se měl stát územní plán PPR, který by defino-

Obsluha centra města nejen MHD

val limity plošného, prostorového i funkčního využití území a v souladu se zásadami dopravní politiky hlavního města Prahy by jednoznačně preferoval v centrální oblasti hromadnou a pěší dopravu, omezil cizlovou i tranzitní individuální automobilovou dopravu a vymezil prostor pro odstavovací vozidla, která budou akceptována, že zde mají parkovat a garážovat. Tento dokument by se po svém projednání a následném schválení stal závazným pro jednotlivá řešení. Uvažuje se o tom, že by bylo vhodné povýšit Územní plán PPR na zákon, obdobně jako tomu bylo s plánem asanace Starého města před sto lety.

Některé ze zásad, které budou při tvorbě dopravní části územního plánu PPR prosazovány:

- důsledně využívat principů preference MHD: v uličních profilech, kde je vedena MHD s IAD nadřadit plynulost a bezpečnost provozu hromadné dopravy ostatním funkcím,
- postupně odstraňovat příčiny omezující funkčnost tramvajové sítě v centru města, protože ty mají negativní dopady na kvalitu provozu v celém městě,
- jako součást revize trasy severojižní magistrály v prostoru Muzea řešit tramvajové propojení z Prahy 2 na Václavské náměstí,
- v neobsloužených územích centra prověřit tramvajové stopy a jako doplněk navrhnout jiný vhodný subsystém překryvné povrchové MHD,
- doplnit vybrané druhé vestibuly metra u stanic Můstek (B), Staroměstská, Hradčanská, Národní, I. P. Pavlova,
- kategorizovat ulice podle jejich významu s cílem zvýšit bezpečnost dopravy v uličních profilech,
- vytvořit jednotný regulovaný systém parkovacích kapacit,
- vytvořit kultivované a bezpečné veřejné prostory pro pěší dopravu,
- využívat i pro obsluhu centra železniční dopravu prostřednictvím existujících i nových zastávek a podobně.

Obecně je možné konstatovat, že řešení většiny dopravních problémů postupuje pomalu, přestože jen na dopravu vyčleňuje město asi polovinu svého rozpočtu. To je dáno velkou investiční a provozní náročností dopravního stavě, dlhu v technickém stavu a úrovni vozového parku hromadné dopravy, kapacitou a stavebně technickým stavem uliční sítě. Je ale známo, že některá operativní a organizační opatření, která nejsou neúměrně finančně náročná jsou a nebo mohou být účinná především pro zlepšení průjezdnosti tramvajů v centrální oblasti. Jako příklad je možné uvést potřebu zrušit povolené parkování automobilů v trase Národní třídy – Spálená – Lazarská – Vodičkova – Jindřišská – Havlíčkova – Na poříčí a nutnost důsledně postihovat nedodržování tohoto zákazu nebo další budování podélných pruhů, oddělujících tramvajové těleso v úrovni vozovky od automobilového provozu a zvýšení bezpečnosti a komfortu stávajících tramvajových zastávek bez nástupního ostrůvku.

V současné hospodářské situaci by toto měla být cesta, jak postupně, krok po kroku zlepšovat dopravní obsluhu v centru města, především povrchovou hromadnou dopravou.

Ing. Marie Hosnedlová

Nehodová místa v provozu - 7. (poslední) díl

V posledních šesti číslech DP-KONTAKTU jsme se podívali na 6 míst pražské kolejové sítě, kde v roce 1998 došlo k největšímu počtu nehod. Dnes seriál uzavřeme „návštěvou“ jednoho z nejzatíženějších úseků v Praze – Ječné ulice. Dopravní význam této tratě podstatně vzrostl po uzavření Václavského náměstí pro tramvajovou dopravu. Nučné vedení linek tímto úsekem dává předpoklady k vzniku kolizních situací – nejen mezi námi a individuální dopravou, ale i mezi vlaky navzájem. V ro-



Foto: Jan Šurovský

ce 1998 zde došlo k 15 střetům s motorovými vozidly, 2 železničními nehodám, 9 povalením a 1 usmrcení chodce. Čím je tato neradostná bilance dána?

Především hustotou provozu, jak tramvajového, tak automobilového, ale i pohybem pěších. Z 15 střetů s automobily došlo k 10 na křižovatkách a k 5 v úseku mezi Sokolskou a Štěpánskou ulicí. Rozbor příčin byl velmi podobný těm, které jsme zveřejňovali v celém seriálu, nebudeme se jím proto dnes speciálně zabývat. Podívejme se raději na tragičtější události – povalení chodců. K největšímu neštěstí došlo v zastávce I. P. Pavlova ve směru z centra, kdy neopatrný chodce vstoupil zprava těsně před projíždějící tramvaj. Nehodě se nedalo zabránit a chodce zraněním ihned podlehl. Jak je vidět, i přes zvýšenou opatrnost při dojíždění do zastávek, kterou „máme v krvi“, dojde občas k tragédii největší – ztrátě života. Co do povalení je popísaný úsek bezkonkurenčně na prvním místě; do-

Informační vozidlo MAZDA bylo uvedeno do provozu v roce 1994 v provozním dispečinku Elektrických drah. Bylo vybaveno v té době poměrně velmi slušnou technikou – počítačem (notebookem 486), tiskárnou, kopírkou a vlastní elektrocentrálou.

Předpokládalo se, že v něm budou v nepřetržitém provozu sloužit nejlepší dispečeři, kteří budou ovládat nejen tuto techniku, ale i minimálně jeden světový západní jazyk. Jejich úkolem mělo být poskytování komplexních dopravních informací zejména turistům v centru města, dále cestujícím při plánovaných výlukách i všech mimořádných událostech a doplňování chybějících (nebo lépe řečeno zcizených) zastávkových jízdních řádů. Dokonce se uvažovalo i o možnosti, že by prodávali jízdenky a na požádání za malý poplatek cestujícím tiskli jízdní řády. Po uvedení do provozu se však ukázalo, že ne všechny představy byly reálné a podle platných předpisů i proveditelné. Ta platilo zejména o personálním obsazení a prodeji jízdenek.

Posádku informačního vozidla tak vlastně zůstal jen úkol podávat informace při výlukách a mimořádných událostech. Proto při úvahách o zlepšení celého informačního systému bylo v roce 1996 rozhodnuto o převedení do odboru doprava a jízdní řády. S vozidlem přešla i část pracovníků, kteří tak s částí oddělení jízdních řádů vytvořili samostatnou skupinu. Pochopitelně i náplň činnosti informačního vozidla se tím podstatně změnila. Dnes tito zaměstnanci v plném rozsahu zodpovídají za informační systém jak na zastávkových sloupcích, tak i ve skříňkách Decaux v tramvajových přístřešcích. Pro veškeré změny (plánované výluky, změny grafikonů či intervalů, prázdninový provoz a podobně)

šlo zde k více jak dvojnásobnému počtu střetů tramvají s chodci, než na místě v pořadí druhém – 4 povalení v zastávce Koh-i-noor ve směru z centra. Ke všem těmto nehodám došlo mezi zastávkami Štěpánská a I. P. Pavlova ve směru od Karlova náměstí, nelze tedy argumentovat blízkostí chodníku u tratě. Čtyři případy se odehrály v zastávce Štěpánská nebo v její těsné blízkosti, stejný počet v zastávce I. P. Pavlova. Všechny případy zavinila neopatrnost při přecházení – ať již se jednalo o náhlý vstup do průjezdního profilu tramvaje za vlakem, stojícím v zastávce v protisměru, nebo dokonce zdolávání bezpečnostního zábradlí či náraz do posledních dveří soupravy při jejím odjezdu. K několika nehodám došlo i vinou intenzity individuální dopravy, kdy se chodci prolétali mezi dvěma řadami stojících automobilů, aby pak, snad díky nemožnosti řádného rozhledu, vstoupili těsně před projíždějící tramvaj. Jedno povalení bylo i díky vyběhnutí z výstupu metra.

Snad jediné potěšitelné na tom všem je, že jsme tyto nehody nezavinili. To se již ovšem nedá říci v případě dvou železničních nehod, kdy v prvním případě narazil řidič do vlaku, který z provozních důvodů zastavil asi 100 metrů pod křižovatkou ze Sokolskou ulicí (škoda bezmála 45 tisíc Kč) a podruhé díky smyčce jiný řidič do vlaku, stojícího v zastávce I. P. Pavlova. Zde vznikla škoda 121 Kč (!). Co k tomu dodat...

Jak již bylo řečeno v úvodu, dnešním článkem seriál o nehodových místech končí. Jeho záměr – publikovat nejzatíženější místa a úseky pražské kolejové sítě (z nehodového pohledu) – byl splněn. Děkujeme za všechny ohlasy, které do redakce došly – postoupili jsme je příslušným odborníkům jako podklad pro další opatření, která by mohla zlepšit provozní podmínky. Ale: přes všechna možná zlepšení zůstává tím hlavním pozitivním činitelem pozornost, předvídatost, správné odhadnutí situace, rychlé rozhodnutí a perfektní reakce řidiče. Nikdo nepochybuje o tom, že provoz tramvajů je v pražských podmínkách nesmírně obtížný. Nikdo nepochybuje ani o tom, že tramvaj obvykle řídí profesionál, který ke svojí práci přistupuje odpovědně. To se nakonec projevuje i ve výsledcích nehodovosti. Snažme se tedy, aby byly i nadále příznivé. Dneska jezdíme bezesporu pravidelně. Jezdíme i bezpečně.

-zjs-

zajišťují vedle tvorby informačních cedulí především tisk a vývěs zastávkových jízdních řádů. Tak například za posledního půl roku to bylo průměrně 3420 zastávkových jízdních řádů a 408 informačních cedulí měsíčně. Tato činnost musí být dle zákona ukončena 24 hodin před platností změny. Dále zodpovídají po prvních 6 hodin od zahájení dlouhodobé výluky za řádné informování cestujících o změně v tramvajové dopravě. Při krátkodobých jde obvykle o celou dobu jejich trvání. Po dohodě s provoz-

Informační vozidlo

ním dispečinkem ED v případě mimořádné události většího rozsahu přecházejí pod jejich pravomoc, přerušují svou činnost a plní informační úkoly zadané vedoucím směny (ústní informace, tvorba a vývěs písemných materiálů na zastávkové sloupky atd.).

Dosavadní praxe ukázala, že bylo správné zjistit tvůrce jízdních řádů a pracovníky, kteří zodpovídají za jejich vývěs a za aktuálnost informačního systému v terénu do jednoho odboru. Dle dosavadního hodnocení došlo ke zkvalitnění této služby veřejnosti.

Je samozřejmé, že i zde se objevuje řada problémů. Zatímco se podařilo na dobré úrovni technicky zabezpečit chod základny (vlastní výroba informačních cedulí a tisk jízdních řádů), zápasíme s překážkami při práci v terénu. Stačí se například podívat na vzhled zastávkových sloupců a není třeba nic vysvětlovat. Pomalované plexi skříňkové přepje, polepená místa pro informační cedule, špatný stav zámků ve skříňkách, které často nejdou otevřít atd. – to jsou problémy, jejichž řešení sice nespádá

Nové informační služby pro cestující ve Švédsku

Cestování veřejnou dopravou vyžaduje znalost o dopravním systému MHD. Tyto informace musí být dostupné kdykoli a kdekoli tak, aby se cestující mohli pohodlně a co nejdříve dostat na místo určení. Z tohoto hlediska jsou důležité různé informační produkty, jako například cestovní mapy a jízdní řády, díky technickému pokroku je však možno cestující informovat i prostřednictvím nových médií, zejména prostřednictvím IT – médií. Otázkou je, jak by měly být tyto služby realizovány, aby přinášely co největší efekt pro cestující – spotřebitele veřejné dopravy – neboli jaké informace a kde by měly být dostupné a jakou formu by tyto informace měly mít.

Projekt GoTIC

Město Göteborg na západním pobřeží Švédska se stalo místem uskutečnění několika projektů týkajících se veřejné dopravy a IT – služeb. Projekt GoTIC (Göteborgské dopravní informační středisko) vznikl z iniciativy místních dopravních orgánů a probíhal ve spolupráci s „Chalmers University of Technology“. Hlavním cílem tohoto projektu bylo určit potřeby a požadavky cestujících pokud jde o informace, zejména stanovit potenciál IT – služeb.

V rámci projektu bylo realizováno několik studií, které přinesly přehled o tom, jaké informace jsou cestujícími požadovány a proč vznikají problémy. Na základě těchto výsledků pak byly navrženy různé informační produkty.

Současně nebo jako výsledek projektu bylo zavedeno množství služeb. Jako příklad lze uvést zhruba 50 autobusových – tramvajových zastávek a přístřešků, které byly vybaveny různými typy displejů a monitorů ukazujících reálné časové informace (to znamená kolik minut zbývá do odjezdu příštího vozu/soupravy) a informace o zpoždění a výlukách. Zároveň byly zavedeny dvě internetové služby poskytující informace o odjezdových časech (skutečných a podle jízdního řádu) a informace týkající se plánu cesty (informace, jak se dostat z místa A do Z). Nezbytné údaje pro tyto informační služby byly získávány ze systému KomFram¹⁾ (časové údaje) a z dopravního informačního střediska GoTIC²⁾ (textové informace).

Projekt Quartet PLUS

Göteborg se stal také „testovacím“ místem pro

do naší kompetence, ale protože nám znemožňují či značně zpomalují naši práci, snažíme se vlastními silami napomáhat při jejich odstraňování. Někonečné je doplňování odcizených informačních materiálů, jejichž krádeže často hraničí s vandalstvím. Ke zlepšení částečně pomohla praxe, že naši pracovníci raději bez úplaty všem, kteří o to požádají, jízdní řády dají. I tak však průměrně měsíčně doplníme 100 ukradených jízdních řádů, nepočítáme-li ztráty, nahrazené automaticky při výměnách v souvislosti s výlukami.

Mezi problémy, které nás nejvíce trápí, je technický stav informačního vozidla. Při snaze

o jeho co nejlepší technické vybavení, při úrovni tehdy dostupných prostředků došlo k tomu, že vozidlo je prakticky stále přetížené (vlastní elektrocentrála, těžká kopírka atd.). I výběr typu vozidla, které je výrobcem předurčeno pro jízdu na dobrých vozovkách a ne pro jízdu po tramvajovém tělese, často najíždění na obrubníky a chodníky, nepřetržitý provoz apod., nebyl nevhodnější, o čemž svědčí roční nemalé částky, vynakládané na jeho údržbu. Proto bude v dohledné době nahrazeno osobním automobilem FELICIA COMBI; zde bude nutno dořešit vybavení vozidla alespoň tou nejnepříjemnější technikou, nutnou pro zachování stávajícího rozsahu služeb (např. operativní výměny zastávkových jízdních řádů, výroba aktuálních písemných informací v případě mimořádných událostí atd.).

Doufám, že se nám pak podaří nejen udržet současnou úroveň informování cestujících, ale naopak ji dále zlepšovat.

PaedDr. Aleš Bittner, CSc. (redakčně upraveno)

projekt Quartet PLUS, který probíhal pod 4.rámcovým programem EK „Dopravní Telematiky“ a byl zčásti financován EU (GR XII).

Cílem pracovního modulu „Představení uživatele multimodálních informací v IRTE – terénní experimenty a uživatelské studie“ bylo zhodnotit množství nových informačních řešení a zjistit, jak jsou provozní a dopravní informace přijímány uživateli, zhodnotit kvalitu poskytovaných informací a stanovit důsledky zavedení těchto služeb pro provozní a dopravní situaci.

Hlavním cílem celého projektu bylo zhodnotit důsledky zavedení IT – služeb pro cestující, a to v následujících oblastech:

- vnímání veřejné dopravy,
- postoj k veřejné dopravě,
- chování ve veřejné dopravě.

Metodologie projektu

V rámci projektu byly uskutečněny tři druhy studií:

- dotazníkové šetření,
- skupinové rozhovory,
- terénní hodnocení.

Dotazníkové šetření

Účelem tohoto šetření bylo získat širší pohled na existující a potenciální problémy cestujících, jejich postoje a hodnocení veřejné dopravy. Data byla sbírána pomocí dotazníků, které byly distribuovány poštou dvakrát během hodnoceného období (tj. během 1 roku). Dotazníky obsahovaly okolo 40 otázek a týkaly se témat jako např. cestovních zvyků respondentů, jejich názorů na služby veřejné dopravy, využívání a hodnocení reálných časových informací na displejích a monitorech a znalosti, využívání a hodnocení služeb veřejné dopravy poskytovaných prostřednictvím Internetu.

Skupinové rozhovory

Proto, aby bylo možno získat detailnější, kvalitativní údaje, byly vedeny skupinové rozhovory s dvěma skupinami uživatelů (cestujícími veřejné dopravy), a to osobami využívajícími Internet a osobami, které Internet nepoužívají. Přístup na Internet byl tedy použit jako diskriminující faktor. Respondenti zastupovali různé úrovně využívání veřejné dopravy – škála odpovědí se pohybovala mezi výroky „cestuji veřejnou dopravou sotva kdy“ do „využívám veřejnou dopravu každý den“.

Průběh rozhovorů byl u obou skupin respondentů téměř identický. Po krátkém úvodu uváděli respondenti důvody pro výběr nebo zamítnutí veřejné dopravy pro různé typy cest. Reálné časové informace (u skupiny respondentů užívajících Internet i informační servis na Internetu) byly diskutovány jako zvláštní téma. Nakonec, před uzavřením sezení, byl každý účastník požádán aby rozdělil hypotetických 100 SEK (nebo 100 bodů) mezi množství „zlepšovatelských strategií“ týkajících se současné informační služby – například mezi zlepšování map, informační displeje podávající informace o „reálném čase“ nebo informační terminály. Tímto způsobem byl získán obrázek priorit.

Terénní hodnocení

Aby bylo možno potvrdit výsledky získané dotazníkovým šetřením a zároveň více pochopit používání a hodnocení reálných časových informací cestujícími, bylo v různých zastávkách v göteborgské oblasti provedeno terénní hodnocení. Zastávky byly vybrány tak, že zhruba polovina byla vybavena elektronickým/mechanickým displejem nebo monitorem, přičemž zařízení poskytovala různé druhy informací.

Při šetření byly použity kombinovaná metoda „pozorování“ a „dotazování“. Osoba určená jako pozorovatel měla za úkol sledovat a zaznamenávat chování cestujících na zastávce. V krátkých časových intervalech si pozorovatel dělal poznámky, jak často se cestující dívají do jízdního řádu nebo na

displej/monitor, jak často se dívají směrem, odkud by se měla objevit tramvaj atd. Svá zjištění pak pozorovatel zapisoval do tabulek s předem stanovenými kódy. Tímto způsobem byly popsány vzorce chování cestujících, a to jak na zastávkách vybavených informacemi o reálných časech, tak na zastávkách, které těmito informacemi vybaveny nebyly. Získané výsledky pak byly vzájemně porovnávány.

Na metodu „pozorování“ navazovala metoda „dotazování“. Cestujícím, kteří vystupovali z tramvaje nebo autobusu, bylo pokládáno několik otázek, např.: Jak dlouho jste čekali/a na tramvaj/autobus? Všiml/a jste si displeje/monitoru na zastávce? Jaké jsou podle Vaše názoru výhody informací o reálném čase a zpoždění?

Výsledky získané touto metodou pak byly pokládány za reprezentativní pro obyvatelstvo celé göteborgské oblasti.

Výsledky projektu

a. Dotazníkové šetření

Reálné časové informace na zastávkách

Výsledky šetření zaměřeného na hodnocení zavedení reálných časových informací na zastávkách ukázaly, že tyto informace jsou důležité jak pro cestující užívající veřejnou dopravu velmi často, tak pro skupinu pasažérů užívajících tento druh dopravy spíše příležitostně. Zatímco však pro skupinu „často cestujících“ byly důležité změny, např. informace o zpoždění, „méně často cestující“ kladli důraz spíše na statické informace, tzn. na informace týkající se cen jízdenek, systému linek atd.

Výsledky dále ukázaly, že výhody ze zavedení reálných časových informací na zastávkách jsou silněji pocíťovány u první skupiny, tj. u „často cestujících“. Nejvyšší hodnocení pak získaly informace typu „kolik minut zbývá do odjezdu příštího vozu/soupravy“ a informace o zpoždění a výlukách (obdobná zjištění přineslo i hodnocení uživatelů londýnského dopravního odpočítávacího systému – Atkins, 1994).

Zavedení reálných časových informací zřejmě mění i vnímání kvality služby cestujícími. Avšak na základě výsledků není možno prokázat, že by zavedení těchto informací mělo vliv na zvýšení používání veřejné dopravy.

Internetové služby

Zhruba 3/4 respondentů zmínili, že mají přístup na počítač, přičemž 72 % z této skupiny mělo přístup na Internet. Podíl respondentů, kteří věděli o internetových stránkách týkajících se služeb veřejné dopravy, představoval 55 % z celkového souboru.

Služby veřejné dopravy poskytované přes Internet byly uživateli hodnoceny celkem vysoce, přičemž informace týkající se plánu cesty získaly lepší hodnocení než reálné časové informace.

Většina respondentů se však nedomnívala, že by zavedení těchto informací na Internet pro ně znamenalo změny pokud jde o frekvenci cest uskutečňovaných veřejnou dopravou.

b. Skupinové rozhovory

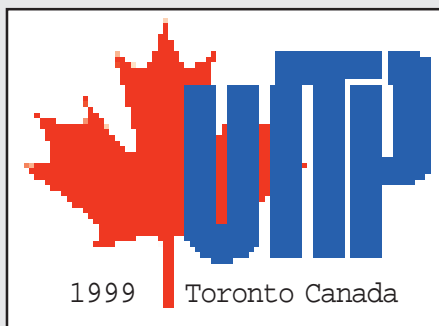
Jak již bylo zmíněno na začátku tohoto článku, pro skupinové rozhovory byly vybráni respondenti, zastupující různé úrovně využívání veřejné dopravy, a to „častí cestující“, osoby užívající veřejnou dopravu „čas od času“ a osoby, které by si „stěželi“ kdy vybrali cestování tramvajemi nebo autobusem“. Neby-

(Pokračování na straně 12)

1) KomFram je časový systém pro plánování, působení, informace a sledování v oblasti veřejné dopravy. Shromažďuje a vede informace o dopravě a povoluje spoje mezi všemi jednotlivými systémy - dopravní kontrolní služby a informační služby pro cestující, vozy, provoz, značky na autobusových nebo tramvajových zastávkách atd.

2) GoTIC (Gothenburg Traffic Information Centre) je informační středisko provozované orgánem veřejné dopravy. Jde zároveň o výzkumné středisko pro informace ve veřejné dopravě a středisko poskytující informace.

53. mezinárodní kongres UITP



53. mezinárodní kongres UITP o městské a regionální dopravě a výstava Městská doprava '99 se uskutečnily ve dnech 23. – 28. května 1999 v Torontu. Od založení UITP v roce 1885 to bylo teprve podruhé, kdy tento Mezinárodní svaz veřejné dopravy pořádal svůj kongres mimo Evropu. Jeho organizátory byly GO Transit, Toronto Transit Commission (TTC) a Ministerstvo dopravy Ontaria (MTO).

Kongres UITP bývá jednou z hlavních křižovatek myšlenek ve světě veřejné dopravy. Výměna informací zde má skutečnou globální dimenzi, o čemž svědčí počet registrovaných delegátů, kterých bylo 1400 ze 75 zemí. Poprvé kongres UITP probíhal současně s každoroční konferencí Kanadského svazu městské dopravy (CUTA) a s konferencemi „Commuter Rail“ a „Rapid Transit“ Amerického svazu veřejné dopravy (APTA). V souběhu nejzajímavějších zasedání se tak celkový počet pohyboval kolem 3500 účastníků.

Zasedalo se v Metro Toronto Convention Centre v centru Toronta a obrovský komplex připomínal lidské mraveniště.

Kongres otevřeli na zahajovacím zasedání v pondělí 24. května svými řečmi prezident UITP pan Jean – Paul Bailly a federální ministr dopravy Kanady David Collette. Byla též přednesena deklarace, kterou starosta Toronta Mel Lastman vyhlásil týden městské veřejné dopravy. Otevření kongresu předcházela nedělní celodenní výlet k Niagarským vodopádům, zajišťovaný na nejvyšší profesionální úrovni společností GO Transport. V 9 hodin ráno vyjžděl z centrální železniční stanice Union Station vlak se 14 dvoupodlažními vagóny s lokomotivami na obou koncích. Vagóny jsou ve skutečnosti tříú-



Tramvaj společnosti TTC.

rovňově, protože vepředu i vzadu mají mezaniny. Každé vozidlo je vybaveno umývárnu, veřejným celulárním telefonem a poplašným systémem pro cestující. Kapacita vozidel je 162 sedících cestujících, proto též organizace cesty s přestupem na autobusy v Niagara Falls byla z dopravního hlediska docela náročnou akcí. Nástupiště místního nádraží svou délkou neodpovídalo délce vlaku a výstup byl organizován ve třech postupných fázích. Dopravní charakter exkurze podtrhl další přestup na místní parničky, které návštěvníky dovezou do bezprostřední blízkosti tržiště se vod Niagary (viz foto). Že výlet proběhl bez jakéhokoli organizačního ka-
zu, je možno připsat i skutečnosti, že mezi organizátory byl aktivně a zcela neformálně přítomen ge-

nerální ředitel GO Transit a viceprezident UITP pan Richard Ducharme.

Program kongresu byl mimořádný. Výzva na zaslání příspěvků měla za výsledek 260 textů na nejrozličnější témata zasláná ze všech čtyřech koutů světa. Programová komise neměla jednoduchý úkol prociť všechny příspěvky a vybrat z nich 70, které byly poté představeny v programu kongresu, sestávajícím v plenárních zasedání, paralelních zasedání a workshopů. Komise sestavila optimální vzorek témat, které poskytly velmi cenné informace o současném stavu vývoje veřejné dopravy a protože k nim ještě bylo nutno počítat se zajímavými příspěvky různých komisí UITP, bylo opravdu velmi obtížné rozhodnout se, které ze souběžných zasedání si vybrat. Naštěstí všechny příspěvky bylo možno vždy po jejich přednesení získat v tiskovém středisku, které přijímalo i žádosti o zaslání CD ROMu, na kterém poprvé v historii kongresu budou soustředěny všechny kongresové prezentace.

Je téměř nemožné popsat témata těchto jednotlivých příspěvků, samotný jejich seznam podle oficiální pozvánky by vydal na dvě stránky DP-KONTAKTU. Dovezená hromada v papírové formě je též značně vysoká, ale vzhledem k jejich vysoké aktuálnosti a zajímavosti, jak z organizačních, technologických, legislativních, sociálních a dalších aspektů se pokusíme z nich ve spolupráci s VTEI vydat samostatný „Zpravodaj VTEI“ a přinést informace i v některém z příštích vydání podnikového časopisu. Alespoň výčet těch nejzajímavějších témat:

- elektronické placení a čipové karty,
- inovativní služby,
- spojení s letišti,
- životaschopná města,
- konkurence, smlouvy, koncese,
- informační technologie,
- ženy a doprava,
- automatická metra,
- tarifní systémy,
- regionalizace,
- přestupní uzly a integrace,
- doprava osob s omezenou pohyblivostí,
- údržbová činnost,
- kvalita

Celkové prohlášení Toronta o dějišti 53. mezinárodního kongresu UITP.

- bezpečnost, neplatičí,
- financování a partnerství veřejného a soukromého sektoru,
- strategie pro udržitelnou mobilitu a tak dále.

Spokojenost kanadských pořadatelů s úspěchem kongresu se jistě opírala i o potěšitelné směry v Kanadě v 90. letech, které měly příznivý dopad na situaci kanadské hromadné dopravy. Svědčí o tom i rozvoj jednoho z hlavních organizátorů GO Transit, který byl vytvořen v roce 1967 provincií Ontario. Podnik se vyvinul nad všechna očekávání a dnes se jedná o integrovanou železniční a autobusovou síť obsluhující 4,9 milionu obyvatel na území přesahujícím 8 000 km² a jejíž některé nejvzdálenější body sahají až 100 km od centra Toronta. Železniční síť se skládá ze sedmi linek a autobusová síť obsluhuje devět koridorů. Každý rok přepraví 36 milionů cestujících, což představuje 133 tisíc lidí v typickém pracovním dnu. Na financování se podílí různé městské rady Velkého Toronta. Ale co je z hlediska financování nejzajímavější, je 78% pokrytí provozních nákladů z příjmů z jízdného. Tento stupeň krytí v Severní Americe překonává údajně pouze městský podnik TTC, zajišťující hromadnou dopravu ve vlastním Torontu, které má území 632 km². TTC provozuje autobusy, tramvaje, tramvajovou rychlodráhu a 56,4 km metra. Stanice metra jsou asi dvakrát delší než v Praze a vynikají absolutní čistotou, stejně tak jako soupravy metra. Stupeň krytí provozních nákladů příjmy z jízdného udržuje TTC na 81%.

V roce 1998 tento podnik o 9935 zaměstnancích přepravil 389 milionů cestujících. Podnik se vyznačuje snahou věnovat maximum prostředků na modernizaci vozového parku, čemuž dává priorit



Vlaková jednotka společnosti GO Transit.

před dalším rozšiřováním sítě. Jako příklad lze uvést programování životnosti autobusů na 18 let, zatímco typická životnost dosud byla 12 až 14 let. TTC ovšem ani neváhá opravovat a dál používat autobusy staré 20 let, které jiné dopravní podniky daly do starého železa.

Příště se ještě k těmto zajímavým severoamerickým novinkám vrátíme.

Jedním z překvapení kongresu bylo speciální vydávání deníku Metro, který známe z Prahy. Byl vyráběn ve Stockholmu společně s tiskovou centrou UITP v Bruselu, elektronicky posílán přes Atlantický oceán a tištěn v Torontu a zde též každé ráno distribuován účastníkům kongresu. Denně přináší mnoho aktuálních novinek ze světa městské hromadné dopravy. Ze zpráv světových tiskových agentur bylo možno číst i o našem prezidentu Havlovi a nebo o zrovna probíhajících semifinálových zápasech NHL mezi Torontem Maple Leafs a sousedním Buffalo Sabres, ve kterých vždy dominovalo jméno Dominika Haška a to i tehdy, kdy pro zranění nemohl nastoupit.

Na kongresu UITP se lze setkat s delegáty z dopravních podniků z celého světa, navazovat nové kontakty a získávat množství informací, a to vše má jeden cíl: zlepšovat naše strategie a naše služby.

Ing. Zdeněk Došek



Autobus společnosti GO Transit.



Foto: Jan Šurovský

Křižovatka Pelc-Týrolka je jedním z míst, kde v roce 1998 bylo na území hlavního města Prahy nejvíce nehod, celkem 152. Ze 152 nehod jich bylo 106 na rampě od Povltavské ulice na most Barikádníků. Jedná se o ulici V Holešovičkách, ve směru od zastávky Vychovatelna k zastávce Nádraží Holešovice, před mostem Barikádníků u výjezdu z rampy od Povltavské ulice. V tomto úseku je stále hustý silniční provoz. Komunikace se dvěma jízdními pruhy pro individuální dopravu a jedním vyhrazeným jízdním pruhem pro autobusy, který je v některých místech přerušen, bývá zcela zaplněna vozidly individuální dopravy, často až k Vychovatelně. Provoz ve vyhrazeném jízdním pruhu pro autobusy je také poměrně hustý. Průměrný interval našich autobusů mezi jednotlivými spoji v provozních špičkách pracovního dne je 39 vteřin. Vezmeme-li v úvahu autobusy jiných dopravců a jiná neoprávněně jedoucí vozidla tímto pruhem, zkracuje se interval průjezdu 1 vozidla přibližně na 30 vteřin.

Vysoký počet dopravních nehod řidičů individuální dopravy se negativně promítl i do nehodovosti našich autobusů. V roce 1998 jsme zde měli první nehodu v měsíci říjnu. Za poslední tři měsíce roku 1998 jsme zde měly 4 nezaviněné nehody. V prvních třech měsících roku 1999 byly též 4 nezaviněné nehody.

V období leden až březen 1999 zde bylo evidováno celkem 12 nehod zaviněných řidiči individuální dopravy. Ve stejném období roku 1998 jich řidiči individuální dopravy zavinili 32 (bez účasti našich autobusů). Na vysokém celkovém počtu nehod v roce 1998 se nejvíce podílela příčina nedodržení bezpečné vzdálenosti tzn. najetí zezadu do vozidla, které zastavilo na rampě před křižovatkou dle dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě“. Po změně dopravní značky na „Dej přednost v jízdě“ se výrazně snížil počet nehod na rampě před křižovatkou, ale zvýšil se počet nehod na hlavní silnici. Přesto je celkový počet nehod v I. čtvrtletí roku 1999 podstatně nižší oproti stejnému období roku 1998.

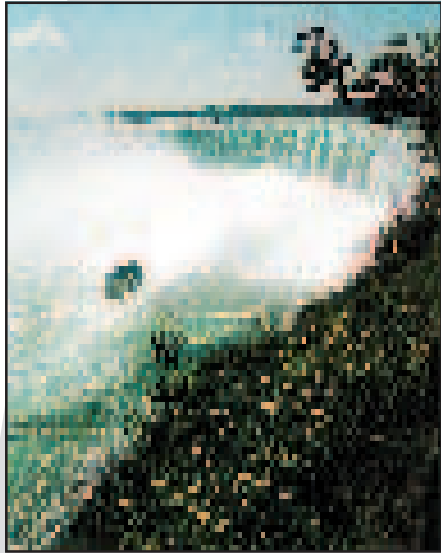
Všechny nehody s účastí našich autobusů zavinili řidiči osobních vozidel jedoucích z nájezdové rampy od ulice Povltavské na hlavní ulici V Holešovičkách. Příčinou všech nehod bylo nedání přednosti v jízdě vozidlům na hlavní silnici přesto, že je před výjezdem

z rampy řádně umístěna dopravní značka „Dej přednost v jízdě“. Při prověřování provozních podmínek v uvedeném místě jsme zjistili, že mnozí řidiči osobních vozidel vjíždějí na hlavní silnici nepřiměřenou rychlostí a nestačí se dostatečně přesvědčit zda se mohou bezpečně zařadit do proudu jedoucích vozidel. Určitý podíl na nehodách mají neukáznění řidiči jedoucí od Povltavské ulice po rampě levým jízdním pruhem přes zvýšené příčné pásy až do křižovatky a v křižovatce na výjezdu předjíždí správně zařazená vozidla v pravém jízdním pruhu. Tímto bezohledným chováním ohrožují bezpečné vjetí, nebo znemožní vjetí na hlavní silnici řidičům správně zařazených vozidel.

Dopravní úsek o. z. Autobusy v současné době projednal v pracovní skupině nehodovost v tomto úseku a zpracoval návrh opatření, které by mělo přispět ke snížení nehodovosti. V návrhu je počítáno s upozorněním našich řidičů na místo častých nehod a jejich příčiny, snížením rychlosti jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu na 50 km/hod. (dopravním značením je povoleno 70 km/hod.) a zvýšením počtu příčných zvýšených pásů v levém jízdním pruhu na rampě od Povltavské ulice. Požadavek na snížení rychlosti jízdy a zvýšení počtu příčných pásů byl již písemně předán dopravnímu úseku ředitelství společnosti.

Věřím, že navrhované opatření bude po projednání se složkami státní správy přijato a přispěje ke snížení počtu nehod a jejich následků.

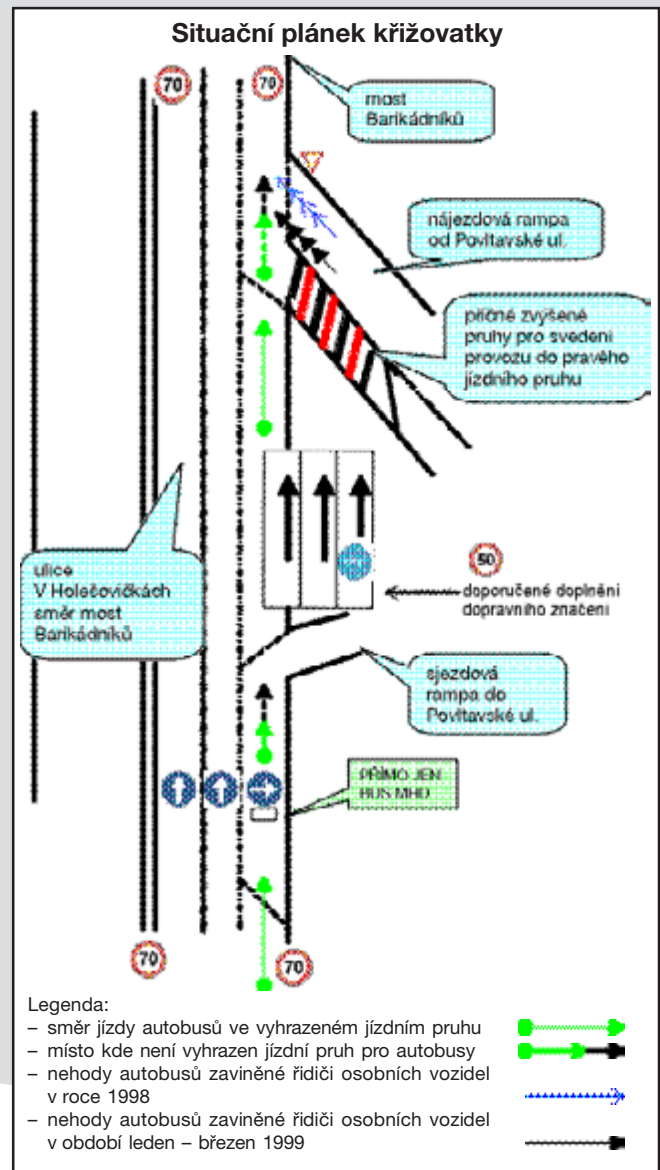
Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrdý



Pozornost návštěvníků Toronta přitahují i nedaleké Niagarské vodopády.



„Novinový METRO most“ Stockholm – Toronto fungoval v době kongresu pro jeho účastníky.



První prázdninový den se Praha roz

Mnozí z nás je pamatují jako každodenní realitu při cestách do práce nebo za zábavou. Krátce po jejich příjezdu do Prahy, dostaly přezdívku „čabajky“. Dnes se můžeme úspěšně dohadovat, zda to bylo kvůli jejich délce, zemi vzniku nebo barvě, možná ze všech důvodů najednou. Sloužily nám více než dvě desetiletí. 1. červenec letošního roku byl vybrán jako den poslední. Trojice vozů z kačerovské garáže vyjela ráno prvního prázdninového dne na linku č. 215. Poslední z nich (sedmé pořadí) přijel na Kačerov několik vteřin po třicetvrté na devět dopoledne a uzavřel kapitolu autobusové dopravy v Praze. Jindy prázdné nástupiště bylo doslova obsypáno zástupci podniku, ale i příznivci, kteří se přišli s autobusem rozloučit.

Někteří Pražané si na Ikarusy poslední dobou stěžovali, neboť jejich černý dým valící se z výfuku byl doslova pověstný. A tak si při loučení řekli: „Konečně nás nebudou otravovat“, ale našli se i tací, ronící slzu, neboť jejich miláčky uvidí už pouze ve střešovickém Muzeu městské hromadné dopravy.



4. května 1984. Mezi tři garáže, vypravující první dodávku vozů Ikarus, patří i Vršovice. Po dodání další série byly všechny nejstarší Ikarusy soustředěny do vršovických garáží. Právě z tohoto období pochází snímek vozů z první série pro Prahu na ploše garáží na Bohdalcích.



1. května 1985. Od začátku sedmdesátých let do roku 1988 se prvomájové manifestace konaly na Letenské pláni a z okrajů Prahy zajišťovalo návoz účastníků asi 15 jednosměrných linek, mnohé z nich s kloubovými vozy. Z východní části Prahy jezdily přes Strossmayerovo náměstí, ze západní přes Spejchar. Z výstupní zastávky na Letné poblíž stadionu Sparty pokračovaly bez otáčení manipulačně dnešní ulicí Milady Horákové. Po skončení návozu byly vozy odstavovány v okolí Letné a postupně přejížděly na napaječe metra. Na snímku vůz č. 4103 v ulici Na Ovčích v Holešovicích mezi ulicemi Dukelských hrdinů a Janovského.

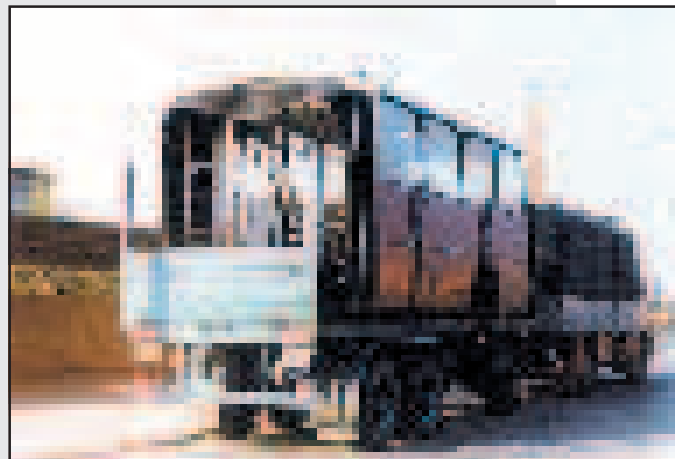


19. července 1985. Linka č. 155 ve Vinohradské ulici mezi Jana Želivského a náměstím V. I. Čapajeva ve směru do centra.

Za hlavní město Prahu přišel ukončit jednu etapu městské hromadné dopravy náměstek primátora a předseda dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ing. Martin Hejl, zjevně potěšený faktem, že obměna vozového parku autobusů pokračuje takovým tempem.

Autobus IKARUS 280.08, z výroby továrny na karoserie a autobusy IKARUS, Budapest byl prvním kapacitním autobusem v našem městě a v prvních letech zajišťoval zejména dopravu obyvatel nově budovaného sídliště Jižní Město k lince „C“ metra, převážně ke stanici Budějovická.

Jeho celková obsaditelnost cestujícími byla 140 míst, z toho 37 míst k sezení a 103 míst k stání. Od roku 1977 bylo nakoupeno pražským Dopravním podnikem 577 těchto autobusů. Poslední dodávka 71 vozu byla uskutečněna v roce 1990. Od následujícího roku obměňuje pražský dopravce vozový park kloubových autobusů tuzemskými výrobky z Karosy Vysoké Mýto.



4. října 1985. Zadní díl vozu č. 4112 je odvážen na nákladním autě na generální opravu do Košic. Zpět se spojené díly vracely po vlastní ose. První čtyři vozy, generálové v Košicích se vrátily s bílým pruhem, další v červeném nátěru na rozdíl od původní vínové barvy Ikarusů z výrobního závodu v Budapešti.



1994. Dokud se do barrandovského sídliště nepostaví tramvajová trať, budou se stále zkracovat intervaly autobusových linek a prodlužovat kolony před zastávkami. Snímek trojice Ikarusů pochází z Lamačovy ulice, ze zastávky Chaplinovo náměstí ve směru z centra.



11. dubna 1995. Vůz č. 4401 v nástupní zastávce Smíchovské nádraží v terminálu u jižního vestibulu stanice metra jako linka č. 128 na Barrandov.

zloučila s Ikarusy

Ikarusy ujely na linkách MHD více než 250 milionů kilometrů a přepravili více než 1,5 miliardy cestujících. Ve své době IKARUS plnil spolehlivě požadavky na něj kladené, a proto je opodstatněné při rozlučce vzpomenout na jeho podíl na městské dopravě a poděkovat všem řidičům, kteří s ním v uplynulých letech jezdili.

Příště už pojedeme Ikarusem jen při vzpomínkových jízďách, které budou pořádány při slavnostních příležitostech.

Život nám dobře známých vozů však neskončil 1. července 1999. „Vypsali jsme výběrové řízení a nabídli jsme Ikarusy k prodeji. Nejlepší podmínky nabídla jedna slovenská firma, zřejmě k dalšímu prodeji na východní trhy,“ sděloval ředitel odštěpného závodu Autobusy ing. Jiří Machač.

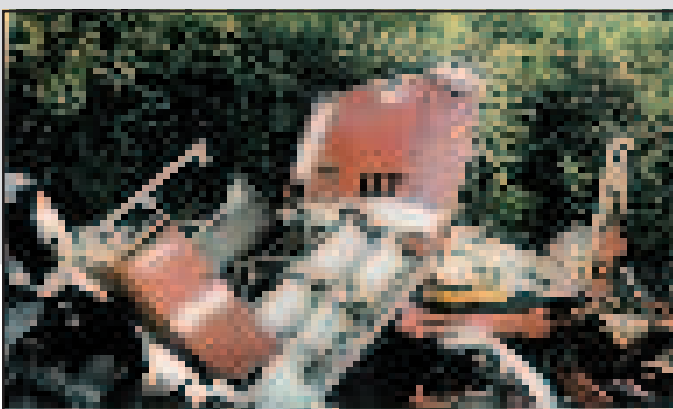
Text: Petr Malík a Jiří Horký
Foto: Přátelé Ikarusů a Petr Malík



1996. S regionálními linkami (třístovková řada) provozovanými Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností se Ikarusy dostaly i za hranice Prahy. Z ostatních provozovatelů tato vozidla měly v ČSAD Vršovice a v ČSAD Praha – západ (Smíchov), ale na regionální linky je nenasazovaly. Ikarus č. 4006/II na snímku přijíždí na lince č. 354 Ocelářskou ulicí ve Vysočanech ke konečné Českomoravská.



1997. Vůz č. 4401 tentokrát už v likvidaci, ale ještě celý.



1997. Tato fotografie dokumentuje definitivní konec vozu č. 4401, zůstaly jen zbytky čel.



10. červenec 1998. Pražský Ikarus slouží dál. Snímek původně pražského vozu č. 4412, tentokrát jak přepravuje návštěvníky safari.



1. červenec 1999. Ikarus č. 4577 dorazil do stanice Kačerov, žádný jiný už nejede na lince městské hromadné dopravy, uzavřela se jedna z kapitol pražských autobusů. Okolo vozů se shromáždily desítky zájemců.



1. červenec 1999. Označením, řidič posledního Ikarusu v Praze se může pochlubit kačerovský Vratislav Tichý.



1. červenec 1999. Náměstek primátora, členové vedení společnosti a odštěpného závodu, televizní štáby, rozhlasoví i pišící žurnalisté, desítky příznivců městské hromadné dopravy nebo jen Ikarusů se přišli rozloučit s autobusem, 22 let poctivě sloužícím Pražanům a návštěvníkům našeho města.

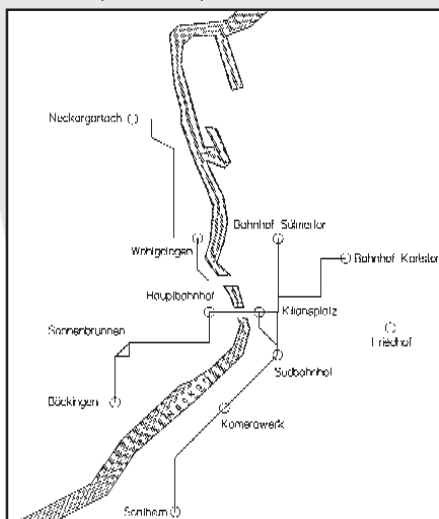
Historie městské dopra

Trochu zeměpisu úvodem

Když se vydáte na svých cestách Německem napříč od východu k západu, zavede vás stará dálnice A6 z bavorského Ambergu až do teplejších oblastí Bádenska-Württemberska. Asi stopadesát kilometrů za Norimberkem se rozprostírá kraj, který pro své mimofádně příznivé klimatické podmínky patří mezi sedm vyhlášených vinařských oblastí v Německu. Jejím střediskem je město Heilbronn. Leží na řece Neckar a i s přilehlými částmi má necelých 119 000 obyvatel. Kromě pěstování vinné révy se tu od roku 1885 těží sůl a už od roku 1896 patří město k nejprůmyslovějším v oblasti Bádenska-Württemberska. Z neznámějších tady dnes najdete například podniky potravinářského koncernu Knorr, pobočný montážní závod italské automobilky Fiat nebo továrnu na kancelářské potřeby známé firmy Leitz.

Na počátku byla elektrická dráha

Už v roce 1892 se díky zprovoznění dálkového vysokonapětového elektrického vedení z elektrárny v Lauffenu do Frankfurtu nad Mohanem stal Heilbronn prvním městem na světě, které se mohlo pochlubit místním elektrickým rozvodem včetně veřejného pouličního osvětlení. A tak ani zavedení městské elektrické dráhy na sebe nenechalo dlouho čekat. Její historie se datuje od roku 1896, kdy byly zpracovány první reálné návrhy tratí a linkového vedení. Hlavní kmenová trať, tzv. „Stammlinie“, v ose západ-východ byla vedena od nádraží říšské dráhy, přes Kiliánské náměstí ve středu města k Moltkeho kasárnám. Vedlejší, nebo-li příčná trať, tzv. „Querlinie“ (později se ustálil název „Seitelinie“) spojovala Südstrae s nemocnicí. Pro připravovaný tramvajový provoz, který měl být zahájen 15. května 1897, bylo dodáno 7 motorových a 3 vlečné dvounápravové vozy shodné konstrukce pro 16 sedících a 12 stojících cestujících. Výstavba tratí se však protáhla a tak provoz na kmenové lince byl slavnostně zahájen až v odpoledních hodinách dne 29. května 1897. Od následujícího dne už se pak jezdilo od 6.07 hodin ráno do 22.05 hodin večer v pravidelném celodenním intervalu 6 minut. Jízdné činilo 10,- Pfennigů. Příčná vedlejší linka začala jezdit 17. června 1897 a 5. prosince téhož roku ještě přibyla tzv. „Friedhoflinie“, hřbitovní linka, což bylo v podstatě větvení hlavní tratí na východě města. Na kmenovou linku byly vypravovány 4 vozy (souvpravy) v intervalu 6 minut, na vedlejší linku 2 vozy v intervalu 12 minut a na hřbitovní linku jeden vůz. Ještě koncem minulého století byla páteří trať postupně prodlužována od Moltkeho kasáren dále na východ města, ale k žádným podstatnějším změnám linkového vedení ani provozních parametrů nedošlo.



Síť pouliční dráhy v roce 1928.

Zlatá léta pouliční dráhy

Tak by se v Heilbronnu dalo nazvat prvních šesatřicet let našeho století. Už 3. června 1900 byla uvedena do provozu první trať za tehdejší hranice města. Tramvaje se tak dočkalo městečko Sontheim, které k Heilbronnu od nepaměti spádovalo. Nutno však podotknout, že tímto opatřením si městští radní přidělali nemálo starostí. Jako houby po dešti přibývaly požadavky i dalších okolních obcí na zřízení elektrické dráhy. V případě největší z nich –



Typická heilbronnská ulice na přelomu 20. a 30. let.

Böckingenu musela být dokonce od prosince roku 1909 zavedena urychleně alespoň autobusová doprava městského charakteru. Böckingen byl správně k Heilbronnu připojen sice až 1. června 1933, ale další z nových tramvajových tratí vedla od 21. srpna 1926 právě sem. Obrovským svátkem se podle dochovaných novinových článků stal 22. červen 1928, kdy byla dostavěna další tramvajová trať z Heilbronnu, přes Wohlgelegen do Neckargartachu. Bouřlivého přivítání prvního vlaku elektrické dráhy, která nahradila nevyhovující linku parní tramvaje provozované v letech 1912–1923, se tehdy zúčastnili snad všichni obyvatelé městečka a po celých sedmadvacet let jejího provozu na ní nedali dopustit.

Na přelomu dvacátých a třicátých let byly k Heilbronnu připojovány další okolní obce. Ve městě přibývalo lidí, provoz houští a pouliční dráha byla posilována. V roce 1929 byly v provozu následující linky:

Městské tratě

- Linka 1 Hauptbahnhof – Karlstor (celodenní interval 7,5 min., dříve „Stammlinie“)
- Linka 2 Sülmertor – Südbahnhof (celodenní interval 7,5 min., dříve „Seitelinie“)
- Linka 3 Kaiserstr./Kilianspl. – Wollhaus / Oststrasse (celodenní interval 7,5 min., dříve „Friedhoflinie“)

Příměstské tratě

- Linka B HN, Kiliansplatz – Böckingen (celodenní interval 15 min.)
- Linka S HN, Sülmertor – Sontheim (celodenní interval 15 min.)

Linka N HN, Kilianspl. – Neckargartach (celodenní interval 30 min.)

Od roku 1931 byly některé traťové úseky ve městě zdvojkolejňovány a byla upravena kolejová síť na Kiliánském náměstí a v přilehlých ulicích. V této souvislosti byla linka B prodloužena do Karlstrae a linka S k hlavnímu nádraží. Po nástupu fašismu k moci v roce 1933 vzrostl strategický význam města. Roku 1935 byl vybudován Kanalhafen umožňující těžkou nákladní lodní dopravu po Neckaru a přímé napojení průmyslových závodů

pro budoucí válečnou výrobu na říční cestu a v roce 1936 byla dokončena říšská dálnice Stuttgart–Heilbronn. Zvýšil se i počet obyvatel, kterých v Heilbronnu žilo už 72 000. Tramvajová doprava reagovala dalším posilováním. Na linky začaly být vypravovány třívozové soupravy a 4. června 1936 byla otevřena poslední nová trať do Trappensee na jihovýchodě města, kam byla prodloužena linka číslo 1. To vše už však bylo zastíněno předzvěstí druhé světové války.

Tramvaje v letech 1939–1949

Válečné události se v provozu pouliční dráhy projeví už v září 1939. Provozní personál až doposud tvořili výhradně muži a ti začali být velice záhy povolávání do hitlerovské armády. V roce 1940 proto bylo zásadně změněno dosavadní linkové vedení s cílem zabezpečit neustále narůstající přepravní nároky s omezeným počtem provozních pracovníků. Samostatné příměstské linky s označením počátečního písmene obsluhované obce byly integrovány do městských linek, jejichž vedení bylo od 1. července následující:

- Linka 1 Böckingen – Karlstor a dále větvení Karlstorbahnhof nebo Trappensee (celodenní interval 7,5 min.)
- Linka 2 Neckargartach – Sontheimer Str. (celodenní interval 15 min.)
- Linka 3 Sülmertorbahnhof – Friedhof (celodenní interval 7,5 min.)
- Linka 4 Sülmertorbhf. – Hauptbahnhof (celotýdenní provoz pouze v období střídání pracovních směn v továrnách válečné výroby, interval 7,5 min.)

vy v Heilbronn

Linka 5 Sontheim – Kiliansplatz a dále větvení Neckargartach nebo Hauptbahnhof (*celodenní provoz v intervalu 15 min., v obou větvených úsecích v provozu pouze v přepravních špičkách*)

Roku 1942 začaly být s ohledem na vývoj válečných událostí a povoláním dalších mužů na frontu poprvé zaměstnávány jako průvodčí i ženy. Nejprve pouze ženy nad 18 let, později však i dívky studentky posledních ročníků gymnázií. O rok později dosáhla síť elektrické dráhy svého maxima v počtu přepravených osob. V roce 1943 přepravily tramvaje denně 43 000 cestujících oproti 17 700 cestujícím z roku 1938. Na linky bylo denně vypravováno 26 třívozových souprav a do Heilbronn byly předávány i vozy z provozů v Baden-Badenu, Kolíně nad Rýnem nebo Stuttgartu. Údržba tratí a neustále přetěžovaných vozidel však byla minimální.

V neděli 10. září 1944 krátce po poledni bylo město poprvé bombardováno. Asi 40 letadel britského královského letectva při zpáteční cestě z útoku na Norimberk nečekaně napadlo i Heilbronn a poškodilo některé jeho části. O život přišlo 237 lidí a tramvajový provoz byl na několik dní lokálně přerušen. Osudným se však stal 4. prosinec 1944. V 19.08 hodin večer, v době večerní přepravní špičky, začalo doslova peklo. Na Heilbronn zaútočilo přes 1 000 letadel britských bombardovacích svazů a během následujících 28 minut svrhlo asi 200 000 bomb a 3 000 zápalných min. Následky byly katastrofální. Více jak 80% města bylo v hořících rozvalinách pod kterými našlo smrt 6 530 lidí. Stav veřejných dráh také nebyl po ničivém náletu zrovna růžový. Kolejová síť v Heilbronn byla ze čtyř pětín v podstatě nepoužitelná a v ulicích a troskách vozoven v Heilbronn a Neckargartachu bylo zničeno přes 60% vozového parku. Centrum města prakticky neexistovalo, takže až těsně před vánoci roku 1944 byly provizorně zprovozněny alespoň traťové úseky z jižních předměstí do Sontheimu a část trati v Neckargartachu, ležícím na druhé straně Neckaru. Přeprava cestujících přes řeku byla uskutečňována přívozem. Těžce zničené město ještě utrpělo desetidenním obléháním počátkem dubna roku 1945, až bylo konečně 13. dubna 1945 obsazeno americkou armádou, která začala s nejnútnějšími demolicemi, stavebními úpravami a především s obnovou mostů. Město mělo v poškozených předměstích pouhých 46 350 obyvatel a první stabilnější linkové vedení bylo realizováno až od 30. července 1945:

Linka 2 Hauptbahnhof – Kanalbrücke a Kanalbrücke – Neckargartach (*pěší spojení mezi oběma provozními větvemi nejprve přívozem a od 3. prosince 1945 po provizorním pontonovém mostě americké armády*)
Linka 5 Wilhelmsbau – Sontheim

Další úseky byly postupně obnovovány v návaznosti na demolicích, odstraňování ruin a zprovoznění uliční sítě zhruba od poloviny února roku 1946. Trať z centra ke hřbitovu a některé spojovací kolejové stopy ve středu města už však obnoveny nikdy nebyly. Od 15. října 1947 bylo opět pojižděno Kilianské náměstí a linkové vedení se ustálilo do podoby:

Linka 1 Böckingen – Hauptbahnhof – Trappensee
Linka 2 Sontheimerstr. – Kanalbrücke a Kanalbrücke – Neckargartach
Linka 5 Sülmertor – Sontheim

Konec epochy elektrické trakce

Obnova a výstavba nového Heilbronn se koncem čtyřicátých let díky Erhardtově reformě rozběhla naplno. Stále více se však projevovovala negativa sice obnovovaného, ale v zásadě unaveného a zchátralého tramvajového provozu, který si celé složité válečné období odsloužil bez jakékoliv větší údržby. Od 23. března 1948 začaly být zaváděny nové autobusové linky a v roce 1949 bylo rozhodnuto o nahrazení tramvajové sítě trolejbusy. S platností od 1. září 1950 bylo naposledy výrazně změněno

linkové vedení, sledující postupně omezování provozu. Linky byly provozovány v jednotném patnáctiminutovém intervalu ve směrech:

Linka 1 Trappensee – Hauptbahnhof – (Böckingen) (*v úseku Hbf. – Böckingen pouze o volných dnech*)

Linka 2 Karlstor – Allee

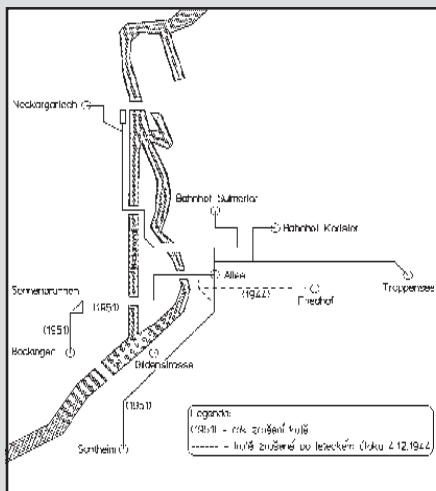
Linka 3 Sontheimerstr. – Hauptbahnhof – (Böckingen) (*v úseku Hbf. – Böckingen pouze v pracovních dnech*)

Linka 4 Sontheimerstr. – Neckargartach

Linka 5 Sülmertor – Sontheim

Linka 6 Sonnenbrunnen – Sülmertor

Dne 20. září 1951 byly zprovozněny první dvě trolejbusové linky, které umožnily zrušit přepravné výrazné tramvajové stopy od hlavního nádraží přes Sonnenbrunnen do Böckingen a od Gildenstrae do Sontheimu. Koncem roku 1951 měřila síť elektrické dráhy 11,780 km a ve vozovém parku bylo 22 motorových a 20 vlečných vozů vesměs předválečné a válečné výroby. Trolejbusová síť měřila 8,66 km a vozový park sestával z 9 vozů a 6 vleků. Deset autobusů a 4 vleky obsluhovaly potom síť dlouhou 19,38 km.



Tramvajová síť v letech 1951–1955.

Trolejbusové linky

20 Allee – Hauptbahnhof – Sonnenbrunnen – Böckingen (3 vozy)
21 Allee – Hauptbahnhof – Sonnenbrunnen (2 vozy)

Tramvajové linky

1 Hauptbahnhof – Allee – Trappensee
2 Karlstor – Allee – Gildenstrae
4 Sülmertorbhf. – Allee – Neckargartach
5 Sülmertorbhf. – Allee – Gildenstrae

V této podobě a jednotném intervalu 20 minut jezdily tramvaje naposledy 1. dubna 1955. Slavnostní rozloučení proběhlo v odpoledních hodinách za účasti představitelů města na nejmladší trati do Trappensee, které bylo v roce zrušení provozu teprve devatenáct let. Osud heilbronnských trolejbusů nebyl o moc veselější. Přezily totiž své elektrické sestřičky o pouhých 5 let. Jedinou podstatnější změnou v jejich provozu bylo zavedení třetí linky od 13. prosince 1953:

22 Allee – Kiliansplatz – Hauptbahnhof – Sonnenbrunnen – Haseler

Dnem 30. prosince 1960 skončila po třiašedesáti letech v Heilbronn éra elektrické trakce v městské hromadné dopravě. Zbylé trolejbusy byly po řece a moři odeslány do portugalského města Bragga a vládu převzaly na dalších dlouhých 40 let výhradně autobusy.

O současnosti dopravy v Heilbronn si povíme něco příště.

Rudolf Maren



Jubilejní cestující na lanové dráze v zoo, Zdeněk Splavec se synem Jakobem právě přicházejí.

Foto: Miloš Komárek

Na lanovce v zoo se slavilo

Je to už dlouhých osmnáct let, co začala v pražské zoo jezdit lanová dráha, umožňující pohodlné zdolání nepříjemného výškového rozdílu. Od prvního dne provozu se vedou přesné záznamy o tom, kolik návštěvníků zahrady využilo jejich služeb.

Proto nebylo pro náčelníka Milana Hryšku nijak obtížné vysledovat, že v průběhu července pojede lanovkou již třímilióny cestujících. První odhad zkušebního pracovníka byl 20. července. Závěr června však byl úspěšnější než se čekalo, a tak vše potřebné se začalo připravovat již o 14 dní dříve. Nakonec ke slavnostnímu okamžiku a přivítání jubilejního cestujícího došlo ve středu 14. července v půl jedenácté. Stal se jím pan Zdeněk Splavec z Horního Města, který přišel zahradu navštívit se svým synem Jakobem.

-bda-

Úsmívky s DP-KONTAKTem



Ne, slečno. Váš šéf je sice na své zaměstnance pes, ale ve schráně být přepravován nemusí! Spytihněv

Nové informační služby pro cestující ve Švédsku

(Pokračování ze strany 5)

lo tak překvapením, že získaný obrázek o veřejné dopravě nebyl jednotný: veřejná doprava byla hodnocena jak pozitivně, tak negativně. Je však třeba zmínit, že ne všichni, kdo tento druh dopravy nepoužívali, ho hodnotili pouze negativně a obráceně, ne všichni „častí cestující“ měli své hodnocení pozitivní. Toto zjištění tak potvrzuje předpoklad, že volba jednotlivce (používat nebo nepoužívat veřejnou dopravu) nemusí být ovlivněna jenom jeho pozitivním nebo negativním přístupem k veřejné dopravě, ale že významný vliv na jeho postoj má skutečný nebo očekávaný stav, jako např. časový rozvrh, vzdálenost ke službě, jízdní řád apod.

Obě skupiny respondentů („častí i méně častí cestující“) hodnotili pozitivně informace o zpožděních a výlukách, stejně jako časové informace týkající se minut, které zbývají do odjezdu příští soupravy. Za zmínku stojí to, že rozdíly mezi skupinami byly méně významné než v případě předchozího, dotazníkového šetření. Avšak skutečnost, že pouze omezený počet zastávek je dosud vybaven displeji/monitory a že zatím tento systém funguje krátce, se zřejmě promítla v celkově nižší spokojenosti cestujících s touto technologií.

Výsledky ze skupinových rozhovorů potvrdily i některá zjištění z dotazníkového šetření – zavedení reálných časových informací bylo respondenty pocítováno jako zvýšení kvality služby, nevedlo však k jejich častějšímu využívání veřejné dopravy.

c. Terénní hodnocení

Terénní šetření prokázalo, že cestující, kteří využívají displejů/monitorů nadhodnocují svůj čekací čas o 9–14%, zatímco ti, kteří těchto zařízení nevy-

užívají o 26–34%. Cestující, kteří nemají přístup k reálným časovým informacím se zdají být více stresovaní, mají více připomínek k veřejné dopravě a byli více podráždění během rozhovoru.

Přibližně polovina z celkového souboru dotázaných zmínila, že nepocituje žádné změny v souvislosti se zavedením informací o reálném čase, zatímco druhá polovina uvedla, že tyto informace zlepšují kontrolu a vedou k menšímu používání jízdních řádů.

Výsledky hodnocení dále prokázaly, že využívání těchto produktů a jejich hodnocení závisí na typu displeje/monitoru. Zároveň byl prokázán i vliv dalších faktorů, například *umístění displeje/monitoru nebo klimatických podmínek*.

Ukázalo se, že displeje a monitory umístěné na zastávkách v centru města nebyly využívány všemi cestujícími. Jeden z důvodů lze spatřovat např. v tom, že vzhledem k omezenému počtu zastávek vybavených displeji nebo monitory, cestující buď o těchto zařízeních ještě nevěděli nebo nezjistili, kde jsou. Dalším důvodem mohlo být to, že starší typy displejů nebyly přesné, což vedlo ke snížení zájmu mezi cestujícími a pravděpodobně také k růstu nedůvěry vůči těmto zařízením.

Dalšími z faktorů, které se ukázaly být z hlediska cestujících důležité, byla *velikost a umístění* displeje nebo monitoru. Většina respondentů se přikláněla k názoru, že zařízení jsou lépe využitelná, jsou-li umístěna na sloupech, poblíž zastávky, než uvnitř přístřešků (z důvodů, že často bývají přeplněny cestujícími, někteří tam kouří apod.).

Mira využívání reálných časových informací byla podmíněna i klimatickými podmínkami – za špat-

ného počasí byly tyto informace využívány více.

Stejně jako předchozí metody, potvrdily i výsledky tohoto hodnocení, že zavedení reálných časových informací nevede k růstu cest uskutečňovaných veřejnou dopravou.

Celkové zhodnocení

Přestože zavedení reálných časových informací a internetové služby nevede ke změně cestovních návyků populace, může významně ovlivňovat jejich *vnímání* cesty. Uskutečněná šetření prokázala, že čekací doba vnímaná cestujícími, který využívá těchto informací, je bližší skutečnosti a tím se zdá být kratší. Pro cestující nespočívá hodnota reálných informací v čase pouze v tom, že znají skutečný čas odjezdu, ale i v tom, že mají pocit větší kontroly, mohou si lépe naplánovat cestu, jsou méně stresováni atd.

Zavedení internetových služeb pak může pokrývat potřeby některých skupin cestujících neznajících strukturu dopravního systému. Mezi tyto skupiny patří jak cestující využívající veřejnou dopravu spíše příležitostně, tak „častí pasažéři“ plánující si výjimečné cesty. Zavedení informačních technologií a služeb, jako jsou reálné časové informace a internetový servis, tak představuje významný potenciál pro zlepšování kvality veřejné dopravy.

RNDr. Jarmila Marešová

Použité materiály:

Karlsson M. A, Sekara V, 1999: „Patterns of Use, Perceived Benefit and Assessment of New Passenger Information Services“. Konferenční příspěvek prezentovaný na 53. Mezinárodním kongresu UITP v Torontu.

Speciální tramvaj T3M – nákladní vůz bez hydrauliky

Historie služebních tramvají je stará jako sám provoz na pražských kolejových drahách. Už ve „Výkazu nářadí, náčiní a hmot, převzatých dnem 11. března 1898 od koňské dráhy“ je uvedeno několik „vozů kolejních nákladních“. V elektrickém provozu pak byly ve vozovkách využity starší motorové vozy, které většinou před rušením své řady prodělaly nějakou větší opravu. Po ukončení provozu dvounapravových vozů tyto ještě přežívaly do roku 1985 v podobě příležitostných služebních vozů, ale ubývalo řídicích oprávnění, náhradních dílů a znalostí k opravě; proto byly pro tyto účely již dříve běžně používané osobní vozy typu T3 i T1. Vybrané starší vozy T3 se od roku 1984 začaly objevovat jako služební, odlišující se inventárním číslem, orientacemi, později i šrafovanými čely. Vozovny je kromě jiného využívaly k přetahům kmenových vozů do opravných tramvají, pro převoz režijního materiálu ze skladů a také náhradních agregátů z výměnného systému.

Právě ruční nakládání agregátů o váze několika desítek kilogramů a velký objem režie bez možnosti použití palet vedl k myšlence nákladních tramvajových speciálů pro každou vozovnu s cílem snížení nákladů na provoz automobilů podnikové nákladové dopravy. Měly být vyvinuty verze s odporovou a pulzní regulací rozjezdu a brzdy. Navíc jsem viděl i výkres areálu Opravných tramvají se zakreslenou kolejí k zadnímu skladu a na prostranství za ním trojúhelníkové obratiště.

Realizace prototypu nákladního vozu s pulzní výzbrojí začala v roce 1990. Vybrán byl starší vůz T3 č. 6498. Po počátečních myšlenkách osazení vozu výsuvnou jeřábovou dráhou s „kočkou“, odsunovací zadní střešou a roletovými stahovacími boky dostal vůz při realizaci současnou podobu.

Skříň byla řešena jako částečně otevřená zkrácením nástavby k přednímu sloupku prostředních dveří a byla pomocí ocelových příček rozdělena na tři oddělení. Rám vozu se po obvodě zesílil z důvodu zachování mechanické pevnosti. Na zadním čele byl ponechán spodní laminátový díl. Pro lepší operativnost vozu bylo zachováno pomocné stanoviště řidiče.

Přední část skříně byla ponechána v původním provedení. Šest sedadel za stanovištěm řidiče sloužilo doprovázejícím pracovníkům. Tato část vozu se dala vytápnět.

V první ocelové příčce byly jednokřídlé dveře do krytého prostoru, přístupného také z boku manipulačními dvukřídlými dveřmi pro nakládání drobného materiálu. Tento oddíl nebyl vytápněn.

Ve druhé ocelové příčce byly vsazeny dvoukřídlé dveře pro vstup na ložnou plochu, odkud se dala do krytého prostoru přemístit těžší břemena. Ložná plocha byla kryta rýhovaným plechem, bočnice byly sklopné. Nákladní plošinu osvětlovaly dva reflektory.

V zadní části ložné plochy byla umístěna hydraulická ruka HR 3001 z BAZ Trnava pro manipulaci s těžkými břemeny (nosnost 3000 kg pro min. vylážení 1750 mm, 630 kg pro max. 5028 mm). Ruka obsloužila celou nákladní plochu vozu, její ovládací páky byly umístěny po obou stranách vozu na podstavci. Vůz musel být z důvodu stability (a setrvání pantografového sběrače v kontaktu s trolejí) vybaven opěrnými nohama, činnými při manipulaci s rukou. Spuštěním čerpadla a vysunutím opěrných noh byla jízda vozu sepnutím koncových spínačů v operátech blokována. Pro zajištění bezpečnosti práce pod trolejí byla osazena dvoustupňová ochrana před dotykem s vysokým napětím – jednak indikací vysokého napětí pomocí dvou čidel, umístěných na rameni ruky (optické a akustické upozornění obsluhy na vzdálenost cca 1m) a dále izolačními laminátovými

vým krytem. Navíc celá soustava měla ochranné uzemnění přes karoserii vozu do kolejí.

Po pozdější demontáži ruky byly technologické otvory na ložné ploše zaslepeny a balast – dvě kratší kolejnice a agregát osvětlovací soupravy – odstraněny.



Nákladní vůz č. 5572 ještě s hydraulickou rukou tak jak jsme ho mohli spatřit v roce 1992 ve vozovně Vokovice.

Foto: Jan Šurovský

Trakční výzbroj tohoto vozu byla rekonstruována na tyristorovou pulzní regulaci rozjezdu a brzdy. Tyristorový pulzní měnič TV1 umožňuje beztrátový provoz při konstantní rychlosti v jakémkoliv poloze jízdního pedálu. Vůz je schopen trvalé pomalé jízdy, důležité pro jeho využití. Odpor pro elektrodynamickou brzdu se umístil na střešou těsně za pantograf. Regulátor pulzního měniče byl na obvyklém místě za stanovištěm řidiče, měnič v prostoru pod ložnou plochou.

Elektrická výzbroj byla umístěna v pěti přístrojových rámech (1.až 3. jsou v místech shodných s klasickými vozy T3M, čtvrtý rám je vpravo pod místem hydraulické ruky s pomocnou výzbrojí hydrauliky, pátý rám s odpory pulzního v prostoru pod manipulačními dveřmi).

Vůz byl vystrojen dvěma výstražnými majáky na předním čele a horní ploše zadního laminátového če-

Předmětem daně je nabytí věcí nemovitých včetně bytů a nebytových prostor děděním. Poplatníkem této daně je pouze dědic.

Základem daně je cena zjištěná v řízení o dědictví – snížená o případné dluhy a další výdaje související s dědickým řízením a pohřbem.

Protože veškerá agenda s dědickým řízením je v kompetenci notářů, poplatník je „pouze“ povinen podat přiznání k dani, a to do 30 dnů od pravomocného skončení řízení o dědictví. Finanční úřad daň vypočte a vyměří.

Od 15. srpna 1998 je od daně dědické **osvobozeno** nabytí majetku děděním, pokud k němu dochází mezi osobami zařazenými v I. skupině, tzn. mezi **příbuznými v řadě přímé** (dětí, vnuci, pravnucci, rodiče, prarodiče atd.) a manželi.

Osoby ve II. skupině (sourozenci, synovci, neřeťe, strýcové a tety) a ve III. skupině (ostatní fyzické a právnické osoby) jsou i nadále povinni podat přiznání k dani dědické a platit daň.

5. Daň darovací

Předmětem daně darovací je **bezúplatné** nabytí nemovitosti na základě právního úkonu, a to jinak než smrtí zůstavitele. Je-li předmětem daru nemovitost, vyžaduje se, aby darovací smlouva byla písemná.

Základem daně darovací je cena nemovitosti zjištěná podle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, ke dni nabytí majetku. Tuto částku je možno snížit o prokázané dluhy a cenu jiných povinností, které se váží k předmětu daně.

Poplatníkem daně darovací je nabyvatel – ten, kdo obdržel dar, ale dárce je v tomto případě vůči dárce.

Poplatník je povinen do 30 dnů od doručení výpisu z katastru nemovitostí podat daňové přiznání finančnímu úřadu, který je místně příslušný podle umístění nemovitosti. Součástí daňového přiznání by měl být ověřený opis smlouvy a znalecký posudek o ceně nemovitosti. Finanční úřad daň vypočte a vyměří.

Přitom platí, že daň nelze vyměřit ani doměřit po uplynutí tří let od konce roku, v němž vznikla povinnost podat daňové přiznání. Byl-li před uplynutím této lhůty učiněn úkon směřující k vyměření daně nebo jejímu dodatečnému stanovení, běží třiletá promlčecí lhůta znovu od konce roku, v němž byl poplatník o tomto úkonu zpraven. Vyměřit nebo doměřit daň však lze nejpозději do deseti let od konce kalendářního roku, v němž vznikla povinnost podat daňové přiznání.

Ing. Alena Vaňková, ZOR

Pochvaly a stížnosti v I. pololetí 1999

(Pokračování ze strany 2)

Při porovnání se stejným obdobím minulého roku zjistíme, že počet podaných stížností se zvýšil o 18 (oprávněných o 10), ovšem jejich obsah nebyl tak závažný. Přesto ke všem stížnostem přistupuje o. z. Elektrické dráhy velmi zodpovědně. Každá, tedy i telefonická, je řádně prošetřena se sepsáním protokolu a v případě oprávněnosti i s postihem řidiče. Faktorem však zůstává, že do neoprávněných stížností se započítávají i ty, které nebylo možno prokázat. Proto by si měl každý pracovník, který přichází do styku s cestujícími, uvědomit, že jeho jednání je automaticky chápáno ne jako jednání jednotlivce, ale jako příklad postupu všech pracovníků.

Situace v provozu se neustále zlepšuje. Ještě nikdy nebyla doprava tak pravidelná, tramvaje tak čisté atd. To vše pochopitelně stojí nejen peníze, ale hlavně úsilí mnoha zaměstnanců zajišťovat co nejlepší služby. Avšak jedno jediné selhání může výsledky této snahy zcela zmařit. Jednejme tedy vždy tak, abychom se později nemuseli za svoje chování stydět.

-zjs-

Daně vztahující se k nemovitostem

1. Daň z nemovitostí

Daň z nemovitostí je tvořena daní z pozemků a daní ze staveb.

Předmětem daně z pozemků jsou pozemky na území ČR vedené v katastru nemovitostí. Podle zákona č. 338/1992 Sb., o daních z nemovitostí, ve znění p.p., existuje několik kategorií možných osvobození od této daně. Toto osvobození je nutno nárokovat v daňovém přiznání, které je poplatník povinen podat, i když výsledná daňová povinnost bude nulová.

Předmětem daně ze staveb jsou pouze stavby na území ČR, na které bylo vydáno kolaudační rozhodnutí. Tato dani nepodléhají stavby, u nichž není kolaudace vyžadována a kde stačí pouze tzv. označovací povinnost. Výše uvedený zákon opět vymezuje kategorie staveb, které jsou od daně osvobozeny. I tato osvobození lze nárokovat až prostřednictvím daňového přiznání.

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok a daň z nemovitostí se vyměří podle stavu platného k 1. lednu roku, na který je vyměřována (ke změnám během roku se nepřihlíží). Daňové přiznání se podává do 31. ledna příslušného zdaňovacího období, jenom dojde-li ke změně okolností rozhodných pro vyměření daně, a to včetně změny v osobě poplatníka. Důležité je vědět, že dojde-li ke změně vlastnických nebo jiných práv k nemovitostem, přechází povinnost uhradit případné daňové nedoplatky na nového vlastníka. Pokud daň nepřesa-

huje 1 000 Kč, je splatná celá do 31. května, jinak ve čtyřech stejných splátkách (31.5., 30.6., 30.9., 30. 11.).

Celá daň zůstává v rozpočtu obce, kde se předmět daně nachází.

2. Daň z příjmů fyzických osob

Nepostihuje samotné vlastnění nebo držbu nemovitostí, ale pouze příjmy (skutečné nebo jen fiktivní) plynoucí z tohoto majetku.

Jde o příjmy z **pronájmu** (i jenorázové, příležitostné) zdaňované dle § 9 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění p. p. (ZDP), kdy k pronájmu nejsou poskytovány žádné další služby jako např. stravování. V opačném případě se takový pronájem stává živností a zdaňuje se dle § 7 ZDP. Jako pronájem je zdaňován i podnájem, případně obdobný příjem plynoucí ze vztahu mezi pronajímatelem a uživatelem.

Dále jsou to příjmy plynoucí z **převodu** vlastních nemovitostí (tj. příjmy z prodeje). Tyto mohou být po splnění podmínek stanovených zákonem u fyzických osob osvobozeny:

- Byty nebo obytné domy s nejvýše dvěma byty v nichž měl poplatník bydlíště dva roky bezprostředně před prodejem, dva roky od nabytí a po vyřazení z obchodního majetku také dva roky.
- Ostatní nemovitosti (stavby, byty, pozemky) – po pěti letech od nabytí, od vyřazení z obchodního majetku rovněž po pěti letech.
- Nemovitosti vydané podle restitučních zákonů – bez časového testu s výjimkou nemovitostí zahrnutých do obchodního majetku, kde platí pětiletý časový test od vyřazení z obchodního majetku.

3. Daň z převodu nemovitostí

Předmětem této daně je **úplatný** převod nebo přechod vlastnictví k nemovitostem v ČR, včetně vypořádání podílového spoluvlastnictví. Důležité je slovíčko **úplatný**, tím je zabráněno dvojným zdaněním při darování nemovitosti, kdy také dochází k převodu nemovitosti. Úplatnost není jen peněžní protihodnota. Např. při směně nemovitostí se smluvní strany dohodnou, že směnou budou vyrovnány veškeré jejich vzájemné závazky. Z hlediska zákona o dani z převodu nemovitostí (zákon č. 357/1992 Sb., o dani dědické, dani darovací a dani z převodu nemovitostí, ve znění pozdějších předpisů) se výměna nemovitostí považuje za jeden převod a daň se vybere z převodu té nemovitosti, z jejíhož převodu je daň vyšší.

Poplatníkem této daně je **převodce** (prodávající), tedy ten, kdo obdrží peníze. Ale nabyvatel nemovitosti je v těchto případech vůči dárce, takže jej může správce daně vyzvat k úhradě daně v případě, že jí nemůže vymoci n převodci. Pokud jde o výměnu nemovitostí, jsou obě strany povinné platit daň společně a nerozdílně. Správce daně rovněž může vyzvat k úhradě kokoholki z nich.

Základem daně je cena zjištěná podle oceňovacího předpisu ke dni nabytí nemovitosti. Je-li však cena sjednaná vyšší, pak je základem daně cena sjednaná, a to proto, aby se zabránilo např. spekulativním prodejem za symbolickou 1 Kč.

I u daně z převodu nemovitostí existují taxativně stanovené případy, kdy je možno uplatnit nárok na osvobození od daně. Poplatník ale stejně musí místně příslušnému správci daně (podle místa, kde se nachází nemovitost) do 30 dnů ode dne doručení výpisu z katastru nemovitostí **podat daňové přiznání**.

Sazba daně je konstantní – činí 5% ze základu daně. Správce daně daň vypočítává a vyměří je platebním výměrem na základě přiznání k dani. Do 30 dnů od doručení platebního výměru je povinen poplatník daň zaplatit.

cké ruky – 5572

la. První dveře byly ovládány standardním dvěřným mechanismem, manipulační dveře ručně. Bateriová skříň byla umístěna na levé straně zadní plošiny za hydraulickou ruku, nyní je na svém místě pod vozem i s odpojovačem baterie. Vybavení zásuvkami mnohohodnotného řízení a vypínači podvozků se nezměnilo. Na horní ploše zadního laminátového čela byla umístěna ovládací skříňka couvání ze zadní plošiny.

Obsluhu vozu měli zajistit řidiči a pomocníci. Pro obsluhu hydraulické ruky bylo třeba jeřábníka a vazače břemene; pracovníci museli být proškoleni pro obsluhu HR k zajištění bezpečného a hospodárného provozu zařízení i pro jakékoliv opravy.

Čtyřnápravový nákladní vůz byl v průběhu stavby (příliš drahá investice pro vozovny) určen pro montáž a údržbu kolejových tratí, kde ovšem v průběhu prací většinou chybí to podstatné – trolej nebo napájení. Schválen do provozu byl 21. dubna 1992. Po nerealizovaném využití na trati Ohrada – Palmovka, ani na mořanské trati, byl vůz v další etapě předán roku 1995 do vozovny Pankrác, kde pracovníci snesli hydraulickou ruku, pro níž zde nebyla odborná obsluha a u níž meziřímí pozbyla platnost všechna osvědčení (ruka zakoupena již v roce 1990). Zde je vůz dodnes příležitostně využit k manipulačním jízdám s vozy T3M nebo pro převoz náhradních dílů, agregátů a materiálů. Zde se konečně dočkal svého poslání, pro které byl původně vyroben, bohužel pracovníci nakládají vše opět ručně.

Pro zajímavost – právě z důvodu závislosti tohoto vozu na trakčním napájení byl rozestavěn shodný vůz č. 5573 (z 6436), který měl mít v prostředním prostoru umístěn dieselařegát pro nezávislou jízdu v úsecích bez napájení. V r. 1992 ve smíchovském ČKD Tatra provedli úpravu skříně a po opískování byla převezena do dílen. Přestože byl pořízen i dieselařegát Škoda Smichov, z finančních důvodů zůstalo jen u hrubé stavby skříně vozu. Po několika letech postávání v dílnách a ve vozovně Hloubětín byl tento zajímavý vůz v roce 1996 sešrotován.

Technické parametry nákladního vozu č. 5572 byly již uvedeny v seriálu „Vozový park tramvají – VII. díl“ v DP-KONTAKTu č. 6/98.

Jiří Nováček (redakčně upraveno)

4. část Ďáblice

Nehledejme za zdánlivě průhledným pojmenováním Ďáblic v severní části hlavního města Prahy žádné čerty. Až do 16. století se obec jmenovala Davlice, což pravděpodobně pochází od staročeského jména Davel. Ještě v minulém století ale uvádí literatura také jméno Dablice. Důvod dnešního pekelného pojmenování nám zatím není známý, kdo ví, zda v lidovém úzu nešlo o jakousi protiváhu ne-dalekým Bohnicím.

Ďáblický statek je doložen už v roce 1253. I s vesnicí patřil řádu křížovníků s červenou hvězdou a zůstal jeho prakticky po celou existenci obce. Výjimkou bylo husitské období, ale už koncem 15. století se vše vrátilo do původních kolejí. V roce 1620 došlo ke druhému pokusu o zabavení zdejšího statku, který učinili čeští stavové. Hned po bělohorské bitvě opět bylo vše po starém. V té době v Ďáblicích bývala také malá tvrz. Po velkém požáru dvora v roce 1740 postavili křížovníci malý jednopatrový zámek, který je hlavní zdejší památkou. Ale celé historické jádro Ďáblic je odborníky považováno za hodnotný soubor venkovské architektury. Najdeme zde řadu barokních i klasicistních domů.

V polovině 19. století v Ďáblicích stálo 62 domů a žilo zde 762 obyvatel. K obci patřily i dvě samoty, Ovčín (2 domy s 15 obyvateli) a Červený mlýn (1 dům, 7 obyvatel). Většina obyvatel se zabývala zemědělstvím nebo za práci musela dojíždět. Průmysl tady neexistoval, nepočítáme-li tři malé cihelny a pískovnu. Po vytvoření Velké Prahy na počátku 20. let se Ďáblice staly obcí přímo hraničící s hlavním městem a staly se důležitým pražským zájmovým územím. Proto na jejich území vyrostl nový ústřední pražský hřbitov a na konci 30. let v bývalé pískovně také městská skládka smetí. Kromě toho začaly na Ďáblickém katastru vyrůstat nové obytné soubory, převážně rodinných domků. Nejříve vznikla zástavba mezi Ovčínem a starými Ďáblicemi. Ve 30. letech vznikla tzv. Seidlova kolonie (u hřbitova) a třetí lokalita, pojmenovaná Nové Ďáblice vznikala návazně na novou zástavbu v Kobylisích. Šlo o území severně od Veltěžské ulice, která tehdy byla hranicí katastrů i hlavního města.

Ďáblice se připojovaly ku Praze vlastně po etapách. Už v roce 1951 došlo k první větší územní změně, kdy byly k hlavnímu městu připojeny Nové Ďáblice, Seidlova kolonie, Ďáblický hřbitov a pražská zásobní zahrada ležící v jeho sousedství (všechna území byla připojena ke katastru Kobylis). Další územní změny se uskutečnily v roce 1960, kdy byl ku Praze připojen Ďáblický háj s vrchem Ládví, ale tentokrát zůstala hranice katastrálního území beze změny, jen část nyní ležela v Praze. Připojení vlastní obce proběhlo až v roce 1968. I po té došlo k několika drobným změnám katastrálních hranic, a to především v souvislosti s výstavbou sídliště Ďáblice (které však v Ďáblicích neleží, převážně je v Kobylisích) a jeho komunikací. Dnes v Ďáblicích žije něco málo přes 2000 lidí.

Ďáblice ležely na staré výpadovce na Mělník, proto tady byl vždy poměrně cílý ruch. Druhá důležitá silnice vedla do Čakovic, kde bylo od r. 1872 nádraží Turnovsko–kralupsko–pražské dráhy. Na vlak to bylo něco málo přes půl hodiny chůze. Další půlhodinku trvala cesta vlakem do Prahy. V Čakovicích byla i pošta. Přímou v Ďáblicích vznikla až v roce 1929.

Pro zajímavost dodejme (a dosud jsme v našem seriálu o tom nemluvíli), že v letech 1921 – 1942 byla v Ďáblicích za hřbitovem čára potravní daně. Dům, ve kterém úřad sídlil stojí dodnes.

V roce 1912 se Ďáblice dočkaly jedné z prvních autobusových linek u nás, na území Prahy druhé. Koncesi na ni získal 19. dubna 1912 Mělnický podnikatel František Černý. Linka vedla z Josefského náměstí v Praze (náměstí Republiky) přes Karlín, Kobylisy, Bohnice a Chabry a přes Ďáblice pokračovala směrem na Mělník. V provozu se ale udržela jen do roku 1914, kdy válečné události donutily Františka Černého dopravu zastavit.

Po druhé se autobusy v Ďáblicích objevily až v roce 1926, kdy získala koncesi na linku Libeň – Líbeznice Autodopravní společnost. Po ní začali přes obec dálkové autobusové linky provozovat i jiní podnikatelé. O významu obce pro Prahu ovšem svědčí také skutečnost, že byla mezi prvními, kam zavedly svoji autobusovou linku také Elektrické podniky hlavního města Prahy. Přijela na konečnou k Ďáblickému hřbitovu do Ďáblic poprvé už 29. dubna 1928 a šlo o prodlouženou Linku C jezdící do té doby mezi kobylickou konečnou tramvaje a Bohnicemi. Od 29. dubna 1931 bylo „čéčko“ rozděleno na dvě linky, původní bohnickou (C) a úsek Kobylisy – Ďáblice získal samostatné označení E, přičemž byla nová linka současně prodloužena až do středu obce. O rok později bylo „čéčko“ nově vedeno, místo do Kobylis, k libeňské Bulovce. Cesta touto autobusovou linkou trvala 13 minut. První au-

tobus odjížděl z Ďáblic ku Praze už před půl šestou. V ranní špičce jezdila linka v půlhodinovém intervalu, jinak jednou za hodinu. Koncem roku 1938 proběhla jednání mezi Autodopravní společností a Elektrickými podniky ohledně vzájemné úpravy jízdních řádů, aby byl provoz obou společností co nejshodnější a výhodný pro obě strany. Soukromé firmy se obvykle snažily Elektrickým podnikům co nejvíce škodit a nedovolenými způsoby odváděly zákazníky. Vstřícný přístup ADS vůči EP byl vzácnou ukázkou, že lze najít uspokojivé řešení. Podle dohody jezdilo v pracovní dny úseku Libeň – Ďáblice 18 párů spojů Autodopravní společnosti (a dalších 9 párů tedy linky č. 4029 jezdilo do vzdálenějších obcí) a 31 párů zajišťovala linka E Elektrických podniků. Ďáblictí měli na počátku roku 1939 tedy k dispozici celkem 58 spojů do Prahy od těchto dvou společností. Od roku 1940 musel být vzhledem k vá-

lečným událostem provoz na autobusové lince E omezen. V roce 1943 bylo „čéčko“ zkráceno jen ke hřbitovu a od 7. září 1944 bylo odkloněno do zastávky Střelnická. Linka patřila mezi několik málo linek Elektrických podniků, které přežily vlastně celou válku. Od 30. září 1946 byla linka prodloužena opět do centra Ďáblic a od 18. listopadu téhož roku jezdily první tři spoje na vyžádání (a na účet) čakovického cukrovaru do Čakovic. V dalších letech byly zavedeny čakovické spoje především pro obsluhu čakovické Avie. Od roku 1951 získala linka E nové označení 103 a je vlastně dodnes zdejší kmenovou linkou. V dalších letech prodělala ještě řadu dílčích změn, z nichž nejzávažnější bylo zkrácení na smyčku Sídlíště Ďáblice po prodloužení tramvaje k jižnímu okraji Ďáblického hřbitova. Od roku 1997 zajišťuje přímé spojení Ďáblic na linku metra B (do stanice Palmovka). Nejen však už dávno jedinou Ďáblickou linkou. Od roku 1975 tudy jezdí také linka 202 (v relaci Bohnice – Čakovice) a roce 1981 přibyla také linka č. 258 obsluhující Březiněves.

Ačkoliv se na tramvajových orientacích objevuje léta pojem sídlíště Ďáblice (v sedmdesátých letech dokonce Ďáblice / sídlíště), nemá dnes takové označení s katastrem a stejnojmennou městskou částí Ďáblice nic společného. Ďáblice patří mezi ty části dnešní Prahy, které měly šanci se tramvaje dočkat už před mnoha desítkami let. První úvahy o stavbě tramvajové tratě pocházejí dokonce z válečného roku 1915, kdy se sešla zvláštní komise, aby na místě samém posoudila tři možné varianty. V té době tramvaj jezdila jen k libeňské Vychovatelně, to byl také výchozí bod všech tří variant. První byla navržena Davídkovou ulicí (uvádíme dnešní názvy ulic) na starou mělnickou výpadovku. Druhá varianta byla velmi podobná současné trati. Měla

vést Zenklovou, Klapkovou a Střelnickou ulicí (komise ji hodnotila jako nejvýhodnější). Třetí návrh byl veden Střížkovskou ulicí na Střížkov a po nově navržené komunikaci do Ďáblic. Všechny tři varianty končily přibližně u dnešní ulice Hořínecké. Když začala být akutnější otázka dopravy k novému hřbitovu, vypracovali Elektrické podniky v lednu 1930 návrh tratě vedené od Bulovky po zcela nové komunikaci. Ke stavbě ale nedošlo. Tramvajové koleje, podobně jako v případě Dolních Chaber, se na Ďáblickém katastru objevily až v roce 1940, ale šlo pouze o 224 metrů dlouhou nákladní kolej na skládku smetí, kam se vyvážely především kaly z vozu na čistění kolejových žlábků po zrušení skládky smetí u Rokytky ve Vysočanech. Skládka byla na území připojené později ke Kobylisům. Dnes jsou tedy Ďáblice stále bez tramvaje...
-pf-, -fp-

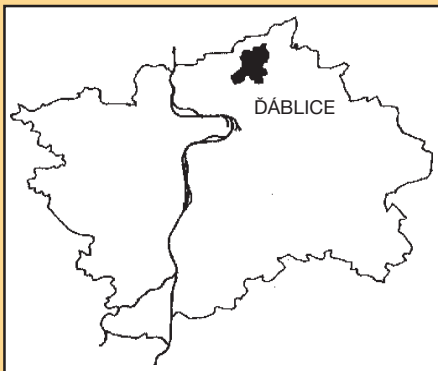


Foto: Jan Šurovský

Napsali o nás

Blesk (21. 7. 99)
Řidiči městské hromadné dopravy trpí v horku stejně jako pekaři.

Za vedro připlácí dvě koruny.

Zatímco většina Pražanů téměř padá vedrem při teplotě třiatřicet stupňů, která v posledních dnech panovala v ulicích města, mnoho lidí v naší metropoli musí vydržet i téměř šedesátstupňový híc. Patří k nim pekaři, personál v kuchyních nebo třeba řidiči městských dopravních prostředků.

V pražských autobusech a tramvajích bývá teplota ještě vyšší. „V kabině naměřili i sedmdesát stupňů,“ řekl řidič „devičky“ Jan Vondra. Na dotaz, jak je to v parných dnech s pitím, vysvětlil: „Když podnik uzná, že je horko, dostáváme o dvě koruny na hodinu víc. Vodu žádnou, tu si musíme přinést do služby sami.“

Dnes (23. 7. 99)

Ve stanici Muzeum je možné použít také výtah

Nový výtah, určený především tělesně postiženým a cestujícím s kočárky, otevřel včera Dopravní podnik ve stanici metra Muzeum na trase C. Počet bezbariérově přístupných stanic se tak zvýšil na jedenadvacet.

Blesk (26. 7. 99)

Byli jsme mile překvapeni

Trávili jsme svou týdenní dovolenou s vnučkou. A protože jsme ji chtěli ukázat pražskou zoo, zajeli jsme do hlavního města. Jako spořádaní občané jsme odstavili auto na okraji na parkovišti a vydali se na cestu MHD. V jedné stanici metra jsme si chtěli dokoupit lístky v automatu – bohužel našich šedesát korun v mincích zůstalo uvnitř, aniž by vypadl jediný lístek. Chtěli jsme radu od dozorceho a on nám obratem vyplnil reklamční lístek s tím, že peníze nám pošlou na naši adresu zpět. Sice neřekl kdy, ale i tak jsme byli mile překvapeni, neboť něco takového jsme v dnešní době nečekali...
Vybral ing. Jan Urban

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 6: Červnové, devatenácté místo na fotografii nás zavedlo do centra města, ale dejme raději slovo jednomu ze soutěžících: „Na soutěžním snímku je náměstí Republiky. Na zajímavém snímku pořízeném 24. srpna 1923 je stará tramvajová souprava, motorový vůz evidenční č. 275 a vlečný vůz evidenční č. 560 převzatý od koněspřežné dráhy. Vlevo za vlečným vozem je vidět střecha dopravní kanceláře a čekárny, která byla na náměstí od roku 1900 do roku 1926.“

Červnová fotografie zřejmě patřila k těm jednoznačnějším, neboť odpovědi zaslalo do uzávěrky soutěže 30. června 17 čtenářů. Patnáctka odpovědí byla správných, a tak přistoupilo ke slovu losování, a to udělalo největší radost trojici Antonín Dvořák, Oldřich Hnátek a Vladimír Douda. Všichni od nás obdrží knihu „Sto let ve službách města“ od autorského tria Fojtík, Jílková a Prošek a připojíme jarní hit (Nejen) čtvrtstoletí pražského metra. Všem zúčastněným děkujeme za zaslání odpovědí a výhercům srdečně blahopřejeme!

Od tohoto dílu naší soutěže přicházíme s malou inovací naší soutěže. Na četné žádosti čtenářů budeme uveřejňovat mladší fotografie tak, aby při-

ležitost zúčastnit se naší soutěže mělo co nejvíce čtenářů DP-KONTAKT. Proto věříme, že si se srpnovým obrázkem poradíte a na vaše odpovědi budeme čekat do 31. srpna letošního roku. Trojici úspěšných odměníme knihou „Historie pražské městské hromadné dopravy“ a přidáme čerstvé vydané kalendáře našeho podniku na následující rok 2000.

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

Slavíme malé jubileum, neboť již podvacáté se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

Ústřední technická knihovna DP informuje

Vzhledem k tomu, že jsme zachytili signály, které naznačují malou znalost služeb poskytovaných Ústřední technickou knihovnou Dopravního podniku u zaměstnanců naší společnosti, uveřejňujeme obsáhlejší informaci o našich aktivitách:

- Na přání uživatelů zajišťujeme informace o vyšších publikacích, popřípadě můžeme prostřednictvím meziknihovní výpůjční služby vypůjčit informační prameny v jiných knihovnách.

- V knihovně je k nahlédnutí bohatá encyklopedická literatura, sbírky zákonů, odborné věstníky. Na požádání uživatelům vybrané statě okopírujeme.

- Z knihovny lze vypůjčit nejméně na 3 měsíce odbornou literaturu a slovníky. Na 14 dní zájemcům půjčujeme odborné české a cizojazyčné časopisy.

- V knihovně jsou k dispozici k nahlédnutí platné jízdni řády ČD a autobusové dopravy.

- V knihovně lze také zapůjčit na kratší dobu veškerý denní tisk, který se uchovává půl roku zpět.

- V knihovně je také k nahlédnutí přehled výstřížků z denního tisku z oblasti dopravy, který se zpracovává v našem oddělení denně. Starší přehledy se uchovávají v archivu Dopravního podniku.

- Jako knihovna jsme členy Svazu českých knihkupců a nakladatelů. Z tohoto členství vyplývají určité výhody, které mohou prostřednictvím knihovny využívat i zaměstnanci. Jde například o bezplatný odběr periodika „Knihkupec a nakladatel“, které shrnuje aktuální informace z oblasti knižní kultury včetně seznamu zlevněných knih, který je v každém čísle aktualizován. Jinou velmi významnou službou je napojení na databázi SČKN, kde lze zjistit novinky z knižní literatury včetně vydavatelství a knihkupectví, které má publikaci na skladě. Každý rok také naše knihovna dostává bezplatně „Katalog skladovaných knih“, který je vynikající informační pomůckou.

- Pomocí Internetu dokážeme najít prakticky jakoukoli knihu, která je v českých veřejných knihovnách k dispozici. Z pražských knihoven můžeme takovou knihu i vypůjčit.

Základní údaje o OBIS VTEI a ÚTK

Pracoviště je umístěno v budově v Praze 7, Bubenská 1 v místnosti č. 67 (vstup hlavním vchodem a z 1. patra chodbou vedle levého paternosteru).

Telefonické spojení:

vedoucí: Ing. Jan Urban 96 19 23 12
knihovna: PhDr. M. Stegurová 96 19 23 05
fax: 96 19 23 06

Výpůjční doba knihovny:

9.00 až 12.00 a 13.00 až 14.00

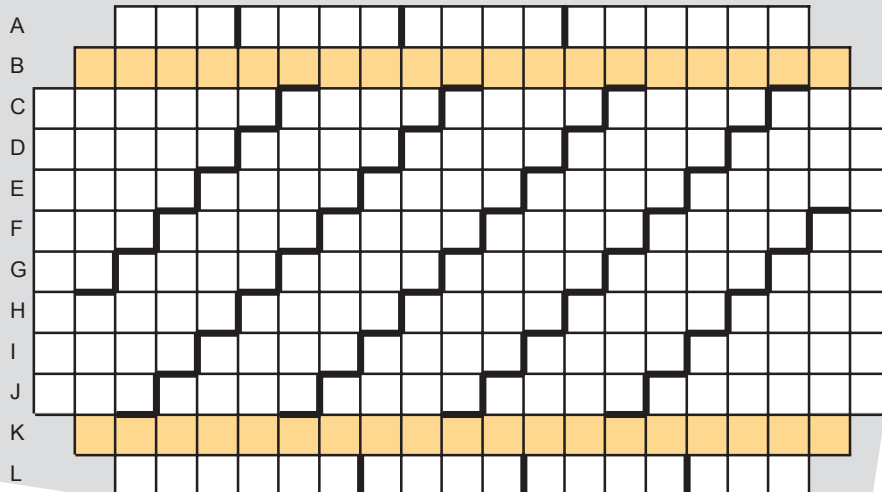
V případě potřeby je možná dohoda o individuální konzultaci v době, která vyhovuje uživateli.

PhDr. Marcela Stegurová

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

Tajenka z čísla 7: Nedostatek peněz je kořen všeho zla. (G. B. Shaw)

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



VODOROVNĚ:

A. Stupeň citlivosti filmu; potřeba oráče; závodní loď; luštěnina – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Okrasný záhon; předložka; tkanina; praotec; část těla – **D.** Akvarijní ryбка; druh syra; papoušek; část těla; chvat v zápase – **E.** Kocouři (nářečně); manželka; touše; únos; násyp z kamenní. – **F.** Symetrála; bia; měsíc; staroegyptský bůh; dílčí údaje; značka selenu – **G.** Slovenská předložka; africká antilopa; linie; užitek (nářečně); kalaba; lihovina – **H.** Ženské jméno; pražský herec; orgán vidění; kaz; cílová čára – **I.** Skryš zvířet; velké bolesti; šálení; římský císař; svátek (knižně) – **J.** Snad; pohřební nosítka; druh chůze koně; riskování; otočné nosníky – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Uhrazovat; planeta; jméno papouška; čajová růže.

SVISLE:

1. Zhoubný nádor. – **2.** Šikmým způsobem; žhavý hmyz. – **3.** Rozhovor; orientální víla; tropický savec. – **4.** Japonský porcelán; druh lemura; 1550 (římsky). – **5.** Hudební značka; řezací nástroj; český básník. – **6.** Otázka při sázce; Zolův román; vojenský kněz. – **7.** SPZ Teplic; druh borovice; vodní toky; SPZ Žiliny. – **8.** Shluk keřů; bezhrbý velbloud; ostrím seknout. – **9.** Verdiho opera; jemný prášek; vjem. – **10.** Části vozů; lesní šelma; nenávisť. – **11.** Španělský souhlas; krátké kabáty; kazit; citoslovce vrčení. – **12.** Momenty; německý malíř; kočkovitá šelma. – **13.** Český literát; vpád; kovový prvek. – **14.** Sladké ovoce; styl; součást lodí. – **15.** Starší zájmeno; svislá jeskyně; sady; značka erbia. – **16.** Zamluvit; vymřelý pták; SPZ

Opavy. – **17.** Dobytčí nápoj; indický druh rýska; směřovat. – **18.** Trhlina; část nohy; přítok Vitavy. – **19.** Název písmene; dvoukolák; ženské jméno. – **20.** Evropanka; kněžské oděvy. – **21.** Sklepení v povostních hradbách.

Pomůcka: Asam, Aton, imari, sabat.

PaedDr. Josef Šach

Cesta do stanice „Peklo“ aneb na obzoru svítá?

V současné době mě lidská společnost přivedla k tomu, abych se přestal věnovat překrásným námětům staré Prahy, které s oblibou kreslím a vyjádřil chmury, se kterými se dnes a denně jak na pracovišti, tak i ve svém okolí bydlíšť setkávám. Nemíním zde uvádět konkrétní nálady spolupracovníků, občanů, sousedů a známých, kteří si stále na něco stěžují, stále se jim něco nelíbí a někdy i vyložené tyto situace vyhledávají, aby o nich mohli hovořit a drbat. V obrazu může každý najít to, co jej tíží. Je jenom v nás, jak budeme na svět chtít pohlízet.

Byl bych velice rád, kdyby si všichni uvědomovali pravý opak a viděli hlavně ty klady, které jsou na světě krásné a ze kterých by každý mohl čerpat. Vždyť je toho na světě tolik krásného a nikdo pro to nemusí ani do ciziny jezdit. Podle mého názoru by každý měl užívat svého denního života plnými doušky, těšit se ze svého zdraví, z toho, že u našeho podniku nejsou žádné problémy s tím, že by zaměstnanci za svoji odvedenou práci nedostali výplatu, že se šmahovité nepropouští, že městská doprava v našem městě velice dobře funguje a ne se například, zavírat doma před celým světem.

Poslední věcí, která mě dohnala k tomu, abych vyjádřil moje pocity na papír – jak se říká kapkou v moři – byl fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele. Zaměstnanci byli vyzváni v našem časopise DP-KONTAKT k tomu, aby přišli povzbudit svoje mužstva. A jak to ve skutečnosti dopadlo? I když počasí bylo pro hráče turnaje i pro fandky velice příznivé, návštěvnost zaměstnanců byla velice chabá. Opět byli všichni zavřeni doma, nebo odjeli na svou chatičku okopávat zeleninu, nebo natírat plot. Pravdou je, že kdyby přišlo více fandů, měli by problém s tím, kam složit svoje tělo, ale snad se dočkáme na příštím turnaji i toho, že si bude možné při fandění i posedět. Jinak se turnaj velice pěkně vydařil.

Já osobně rád chodím na procházky po našem překrásném Starém Městě, kde je pořád něco nového k vidění. Vždyť těch zahrad, které jsou v současnosti veřejnosti přístupné a z nich pohled na město, je taková nádhera, že se člověku tají dech. Asi si lidé neuvědomují, že za touto krásou k nám jezdí lidé až z daleké ciziny.

Doufám, že příští obraz současné doby již nebudu muset vyjadřovat tímto chmurným způsobem, že se každý nad tímto obrazem zamyslí a bude hledat a vyjadřovat pouze světlo, které i na tomto obraze je. Zároveň doufám, že pouze v tomto světle z obrazu bude vypadat další vývoj naší společnosti i našeho podniku.

Jan Šoun, o. z. Metro

Vlastníma očima S právem na štíru

Už to bude rok, co jsme přišli s iniciativou směrem k veřejnosti nazvanou Desatero pražského cestujícího. Utílá dvacetistránková brožura má stále za úkol seznamovat naše klienty, jak by se měly chovat, aby cestování bylo příjemnou součástí života v našem městě a ne pouze tou nejhorší nutností.

S různými nešvary se však setkáváme dnes a denně. Psy cestující v metru najdeme pravidelně a rozhodně se nejedná o služební psy ozbrojených sil, bezpečnostních sborů nebo nedoprovázející nevidomé. Pokud by platila poslední alternativa má velká část naší populace problémy se zrakem a je velice výhodné mít oční zdravotnickou praxi.

Tento nešvar jsme začali ve velké míře tolerovat, proto se ptám, přetrvávají stále všechny důvody, které vedly k rozhodnutí psy do metra nepustit? Pokud ano, tak je tam nepouštíme. Pokud se již překonaly a ustanovení zůstalo v platnosti pouze z naší lenosti, abychom nemuseli nic měnit, zrušme ho. Uděláme tím krok k tomu, aby právo bylo u nás vážené a respektované.

Takových a dalších případů bychom našli v provozu městské hromadné dopravy ještě dost a dost. Podle mého bychom měli daleko pružněji reagovat na situaci, kterou s sebou nová doba přináší. Bud

nešvary trestejme za spolupráce s orgány policie nebo upravme právní předpisy tak, aby odpovídali současnosti a nebyly to jen cenné historické relikvie, pro smích těm, kteří se podle nich mají chovat.

Úcta k jeho dodržování bez zbytečného reptání je podle mého jednou z cest k vyřešení ze všeobecné „blbě“ nálady. Začneme tam, kde situaci alespoň trochu můžeme ovlivnit.

Přeji příjemnou náladu v pokračujícím létě.

–bda–



Foto: Jan Aster

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V srpnu 1999 oslavuje 67. narozeniny:

Alois Lukeš – A, garáž Vršovice (44).

V srpnu 1999 oslavuje 65. narozeniny:

Vítězslav Korb – Ř, dopravní úsek (36).

V srpnu 1999 oslavují 60. narozeniny:

František Černý – ED, prov. vrchní stavba (33), Zbyněk Dobrohruška – ED, odbor výrobní (42), Karel Kamaryt – ED, provozovna Střešovice (42), Věra Němcová – Ř, odb. nemovitého majetku (42), Eva Semeráková – ED, prov. Střešovice (20), František Steinochr – ED, prov. opr. tramvaj (33), Jan Varský – ED, provozovna Žižkov (33), Václav Vild – A, garáž Kačerov (44), František Vlček – A, garáž Vršovice (30), Václav Žalud – M, služba elektrotechnická (21).

V srpnu 1999 oslavují 50. narozeniny:

Jaroslav Altman – ED, provozovna Žižkov (21), Rudolf Bažant – Ř, technický úsek (29), Jiří Černík – M, služba technolog. zařízení (27), Josef Čibera – Ř, technický úsek (19), Jiří Dvořák – ED, oddělení údržba a služby (29), Jitka Fortelná – M, ekonomický úsek (17), Jiří Hanko – M, služba staveb a tratí (23), Jan Hrazdára – M, služba staveb a tratí (24), Jiří Hron – A, DOZ Hostivař (31), Miloslav Kaháček – ED, provozovna Motol (26), Ferdinand Kasl – Ř, odbor přepravní kontroly (28), Jiří Krameš – A, garáž Kačerov (29), Václav Kuchta – M, služba elektrotechnická (21), Josef Malý – M, dopravní úsek (21), Helena Martínková – M, ekonomický úsek (19), Josef Müller – A, garáž Vršovice (32), Stanislav Müller – A, DOZ Hostivař (19), Luděk Musílek – M, služba staveb a tratí (24), Zdeněk Procházka – Ř, odb. přepravní kontroly (28), Zdeněk Ptáčník – M, služba ochran. systému (24), Pavel Píbyl – M, služba staveb a tratí (17), Pavel Reichl – ED, provozovna měnirny (32), Milan Rosenbaum – M, služba staveb a tratí (22), Václav Slavík – ED, prov. opravna tramvaj (32), Eliška Sršňová – M, dopravní úsek (13), Milan Stupka – M, dopravní úsek (21), Jiří Vítů – M, služba sdělov. a zabezpečovací (25). Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Irena Bartošová – Ř, dopravní úsek (20), Jan Dlouhý – A, DOZ Hostivař (21), Agneša Maršáková – A, DOZ Hostivař (32), Jiří Mayer – A, garáž Klíčův (23), Jiří Peca – A, garáž Kačerov (29), Jarmila Slavičková – M, technický úsek (36), Eva Steinochrová – M, ekonomický úsek (14), Marcela Tauferová – Ř, kancelář GR (27), Miroslava Truhlářová – M, ekonomický úsek (34), Josef Valnoha – A, garáž Klíčův (32).

Do invalidního důchodu odešli:

Jaroslav Fišer – ED, prov. vrchní stavba (26), Václav Hervert – ED, provozovna měnirny (30). Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

5. června 1999 nás ve věku 57 let opustil pan Miroslav Pátek – A, garáž Klíčův, který u DP pracoval 27 let.

17. června 1999 nás ve věku 55 let opustila paní Ladislava Svitáková – M, služba staveb a tratí, která u DP pracovala 24 let.

23. června 1999 nás ve věku 57 let opustil pan Michal Vereš – A, garáž Kačerov, který u DP pracoval 31 let.