

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Nejhlubší stanice pražského metra od 23. dubna slouží opět veřejnosti

Téměř deset měsíců nemohli cestující využívat ke svému cestování stanici Náměstí Míru na lince A. V pátek 23. dubna v ranních hodinách se opět otevřela pro veřejnost a v pravé poledne si rekonstruovanou stanici prohlédl pražský primátor Jan Kasl v doprovodu předsedy představenstva a generálního ředitele Milana Houfka.



Foto: Jan Šurovský

Během dlouhé výluky byla provedena demontáž všech konstrukcí interiéru, odstraněny byly staré pohyblivé schody, opraveno bylo ostění tunelů proti průsakům podzemní vody do prostor stanice a výstupního tunelu, upraveny byly vnitřní nosné konstrukce včetně osvětlení a informačního systému a proběhla montáž nových pohyblivých schodů s přepravní výškou 43,6 metru a rychlostí jízdy 0,65 metru za vteřinu. Eskalátory firmy Thyssen mají sklon 30 stupňů a šikmou délku 87,2 metru, což je řadí na první místo ve světě. Největší komplikace při re-

konstrukci vznikaly s dopravou veškerého materiálu, ta mohla probíhat převážně po kolejích metra v noční výluce v době 01.00 do 03.00 hodin.

Jednou z nejnáročnějších činností byla montáž pohyblivých schodů firmy THYSEN. Každé rameno pohyblivých schodů se skládá zestnácti montážních dí-

lů. Nejdelší jsou montážní díly střední části o délce 6,7 metru. Celkem bylo použito 36 středních dílů o hmotnosti 4 tuny. Celková hmotnost třech kusů pohyblivých schodů (strojní částí), které byly montovány z úrovně nástupiště je 220 tun.

Moderním řešením osvětlení dojde k roční úspoře přibližně 230 tisíc korun, nové pohyblivé schody díky postačujícímu nižšímu výkonu a rekuperaci ušetří ročně přibližně 0,5 miliónu korun.

V rámci přípravy výměny eskalátorů a rekonstrukce stanice metra Náměstí Míru byla také pro-

věna možnost zřízení bezbariérového přístupu osob se sníženou pohyblivostí. Vzhledem k tomu, že se jedná o nejhlubší stanici pražského metra se ukázala realizace výťahu do prostoru nástupiště jako značně investičně náročná akce s náklady přes 60 miliónů Kč, neboť (s ohledem na hloubku stanice, přibližně 50 metrů) poloha vlastního nástupiště je oproti vestibulu posunuta o více než 100 metrů. Bylo by tedy třeba vybudovat samostatnou výťahovou šachtu v prostoru ulice Korunní doplněnou přístupovou štolou. Proto jsou zkoumány možnosti přepravy imobilních osob po nových eskalátorech, které mají nižší rychlost schodového pásma.

-bda-

První nízkopodlažní tramvaj z Prahy je testována v Geře

Dne 11. března 1999 předal generální ředitel ČKD Dopravní systémy, a. s. Praha ing. Kračmar společně s ředitelem a. z. Autobusy ing. Machačem starostovi Gery panu Rauchovi a jednateli GVB Gera dr. Vornehmovi modernizovanou tramvaj ČKD Tatra s typovým označením KTNF8.

Na modernizaci této tramvaje se podílel i odstěpný závod Autobusy. Již pátým rokem modernizuje Opravna autobusů pro GVB Gera dvoučlánkové tramvaje KT4D. Dosud bylo modernizováno 20 tramvajů a v letošním roce se předpokládá modernizování dalších 5 vozů. Jedna z tramvajů byla ve spolupráci s ČKD Dopravní systémy, a. s. doplněna o střední nízkopodlažní článek.

Nová tramvaj je o 7,5 metru delší a přibližně o 9,8 tuny těžší ve srovnání s tramvajemi KT4D. Ve středním článku přibýlo 23 sedadel, z toho jsou 3 sklápěcí, upevněné v bočnici. Pro cestující se sníženou pohyblivostí a pro maminky s kočárky je

u dveří ve středním článku zabudována výsvitná rampa. S ohledem na profil trati v Geře byl zvýšen výkon trakčních motorů o 52 kW (4x trakční motor TE O36 – výkon 4 x 54 kW). Motory jsou osazeny kotoučovou brzdou. Střední článek je osazen dvěma běžnými brzděnými podvozky.



GVB Gera je s kvalitou modernizací prováděnou v Dopravním podniku hl. m. Prahy spokojen. Tramvaj KTNF8 bude nyní přibližně jeden měsíc testována v provozu s cestujícími. Budou-li zkoušky úspěšné, je možné očekávat objednávku na dalších 7 tramvajů s nízkopodlažním článkem, z toho dvě v roce 1999.

Zdeněk Vytouš,
ČKD Pragoimpex GmbH Berlín

IV. ročník fotbalového turnaje bude odehrán 19. června!



Dvakrát se ve fotbalovém měření sil týmů z podniku radovali zástupci Elektrických drah, v týmu složeném v Opravně tramvajů, minulý rok se povedl nejlépe učňům. Kdo převezme z rukou generálního ředitele ing. Milana Houfka putovní pohár při čtvrtém ročníku, se dozvíme v sobotu 19. června v podvečerních hodinách.

IV. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele bude zahájen v sobotu 19. června v 8.00 hodin prvním zápasem. Opět se představí osmička týmů, po dvou pošlou do bojů odstěpné závody Metro, Elektrické dráhy a Autobusy, jeden bude reprezentovat ředitelství a jeden postaví Střední odborné učiliště. Bude se hrát stejným systémem jako v loňském roce, dvě skupiny po čtyřech, kde změří síly každý s každým, a potom budou následovat souboje o konečné umístění. Celkem bude odehráno 18 zápasů. Kromě finálového duelu se bude hrát 2 x 15 minut.

Všechny zaměstnance podniku, kteří neobléknou dres a nebudou vázání služebními povinnostmi, zveme srdečně do hlediště, kde mohou povzbuzovat své aktivní kolegy na hřišti.

Nezapomeňte, v sobotu 19. června v 8.00 hodin se sejdem na fotbalovém hřišti v areálu Ústředních dílen v Hostivaři!



Klub kvality služby byl založen v Paříži

V předchozím článku věnovanému Programu kvality služby DP Praha z prosince 1998 byly úvahy o založení Klubu kvality.

Ve dnech 4. a 5. března 1999 byl v Paříži ustanoven Klub kvality: Vedle iniciátora setkání, který byl domácí RATP, se jeho členy staly následující dopravní podniky **STIB Brusel, DP Praha, TPG Ženeva** a přes nepřítomnost jeho zástupce, z důvodu otevření nové linky metra, by se jím měl stát i **Metro Madrid**.

Početně jde o malou skupinu podniků, které se v té či oné míře a podobě zabývají kvalitou služeb poskytovaných cestujícím, mají ochotu si své zkušenosti vyměňovat a podílet se tím na dalším rozvoji „definování a měření kvality služby“. Vycházejí přitom z cyklu kvality, tak jak byl doporučen v závěrečných výzkumných programech Evropské komise



Brusel

QUATTRO a v budoucí evropské normě CEN „Služby v dopravě – veřejná doprava cestujících – ...“. Z dalších společných znaků lze uvést, že kromě Ženevy se jedná o hlavní města Francie, Belgie, České republiky a Španělska (Ženeva byla dříve hlavním sídlem „Společnosti národů“, a tak vlastně hlavním světovým městem). Dopravní podniky těchto měst jsou provozovateli kolejové dopravy. V uvedených hlavních městech dominují rozsáhlé systémy metra.

Jednotlivým faktorem počátečního stadia klubu byl jazyk, kterým na zakládací schůzi klubu byla francouzština. Klub bude v dalších letech přivádět další členy a jeho rozvoj by měl být podporován v rámci programu Evropské unie. Další členové budou přiváděni na základě doporučení kteréhokoli ze zakládajících dopravních podniků – z konkrétních měst byly zmíněny italský Turín a francouzský Lyon. Počítá se s rozšiřováním o další města, především ze Skandinávie, Německa, Velké Británie a Nizozemí.

Každý z členů klubu by měl navázat kontakty v rámci své země, které budou užitečné pro předávání získaných zkušeností.

Klub bude rovněž udržovat kontakt s UITP a s generálním ředitelstvím Evropské komise pro dopravu – GR VII.

Při představování jednotlivých podniků nebylo možné nepostřehnout u našich partnerů několik dalších, v souvislosti s jejich programy kvality, velmi významných spojujících bodů:

1. Paříž, Brusel a Ženeva stojí v letošním roce před obnovením smluv s organizačními autoritami, kterým v případě Bruselu je bruselský region, u Ženevy příslušný kanton a v Paříži Svaz

pařížské dopravy (STP). Brusel a Ženeva navazují na několikaletou předchozí smlouvu, u Paříže pak dochází k významné změně, kdy zcela nový partner – pařížský region, vstupující do STP – vyžaduje zcela zásadní změnu dosavadní smlouvy datující se ze 7. ledna 1959 a upravené 29. června 1962. Pařížský region je na svém území nejvýznamnějších finančních příspěvkem na dopravu a získává tak poprvé v poválečné historii rozhodovací pravomoc při stanovování podmínek nové smlouvy.

Přítomní zástupci všech tří uvedených dopravních podniků se shodli, že v **nových smlouvách je kladena nesrovnatelně větší pozornost kritériím kvality služby**, než tomu bylo ve smlouvách předchozích.

2. Všechny tři výše uvedené dopravní podniky ve svých současných programech kvality opírají o kritéria kvality služby uváděná v experimentální normě X50 – 805 vydané v dubnu 1997 Francouzským svazem pro normalizaci (AFNOR) „Kvalita služeb v dopravě – Identifikace kritérií kvality pro dopravu cestujících“.

Stručný příklad ze Ženevy:

Ženeva v příloze připravované smlouvy uvádí následující „Ukazatele kvalitativní nabídky“:

● **Informování klientů** – 5 kritérií: všeobecné informace o nabídce (linky, jízdní řády, informace o škále jízdních dokladů, informace na zastávkách, označení linek a směru jízdy na a ve vozidlech, informace v případě mimořádných událostí).

● **Přijetí** – 3 kritéria:

přijetí v prodeji jízdenek, chování řidičů, přístup přepravních kontrolorů.

● **Pravidelnost, přesnost** – 2 kritéria:

pravidelnost a přesnost na městské síti, totéž na regionální síti.

● **Disponibilita vybavení** – 2 kritéria:

Disponibilita automatů na prodej jízdenek, spolehlivost vozidel.

● **Upravenost, čistota** – 2 kritéria: týkající se v první řadě zastávek a dále vozidel.

● **Pohodlí, prostředí** – 3 kritéria: nástup a výstup z vozidel, styl řízení, základní nabídka a kapacita vozidel (obsazenost).

● **Bezpečnost** – 1 kritériem: týkající se bezpečnostní prevence.

3. Všechny tři podniky věnují již řadu let velkou pozornost školení svých zaměstnanců v orientaci na klienta.

Příklad z Bruselu:

Školení v orientaci na klienta **započalo v listopadu 1990 první fází**, ve které 200 vedoucích pracovníků podniku absolvovalo 5 denní externí školení u švédské společnosti LOTS (pilot), které je součástí švédských železnic. Na základě tohoto školení byl vypracován první podnikový plán, obsahující

plán školení ostatního personálu.

Ve druhé fázi (Lots 2) bylo organizováno dvoudenní externí školení vedené mezitím vlastními vyškolenými vyučujícími, určené všem zbývajícím administrativním pracovníkům, mistrům, dispečerům a podobně.

Další fáze (Lots 3) spočívala v interním (na půdě podniku se konajícím) dvoudenním školení, připraveným opět vyučujícími pro více než 3 000 podnikových řidičů.

Čtvrtou fází školení, které skončilo až v roce 1996, bylo dvoudenní interní školení pracovníků opravárenských základen, zajišťované podnikovými mistry.

Jako perličku by bylo možné uvést, jak se takové školení v orientaci na klienta projevilo v praxi. Schůze založení klubu se konala na závěr týdne, ve kterém v Bruselu proběhla dvoudenní celopodniková stávka zaměstnanců STIB projevujících solidaritu svým kolegům. Jednalo se o napadení jednoho strojvůdce metra a jednoho řidiče autobusu, kterými přetekla příslovečná kapka trpělivosti. Aby však nebyl postížen klient, stávka proběhla při zachování plného provozu na všech linkách, nebylo ale vybíráno jízdné a byla přerušena aktivita přepravní kontroly. Zástupce STIB uváděl, že řada klientů, kteří neměli předplatit jízdenky, chtěla projev svou solidaritu, a to tím, že si jízdenku chtěla zakoupit ...

4. Všechny tři podniky jsou v různých stádiích certifikace svých činností na normy ISO 9000. Nejdále je Ženeva, kde je certifikován celý podnik (určité projev švýcarského smyslu pro preciznost). Bruselský STIB má čtyři certifikace, týkající se všech procesů v rámci:

● **Služby – Bezpeč-**

nost – Hygiena – Ergonomie,
● Opravárenské základy tramvají Cureghem,
● Školícího střediska pro řidiče,
● Procesu informování cestujících v případě provozních nepravidelnosti v systému metra.
Jako důsledek zmíněné stávky bylo překročeno okamžitě k přípravě na certifikaci postupu v případě agresí vůči provozním pracovníkům. Cílem je certifikace celého podniku.

Paříž má v současné době certifikaci na provoz 5 autobusových linek. V přípravě je 22 dalších autobusových linek, 2 tramvajové linky a 1 linka RER (pařížský S-Bahn).

Na závěr článku informace o názvu založeného klubu. Protože celý přístup v programu kvality vychází z tzv. cyklu kvality, název nového klubu **CYQUAL** vychází jak z francouzského CYCLE de QUALITE, tak z anglického CYCLE of QUALITY.

Ing. Zdeněk Došek

IV. provozní úsek trati metra se dokončuje

Provoz s cestujícími na IV. provozním úseku trati B metra byl zahájen 8. listopadu loňského roku. Z ekonomických důvodů byly však zprovozněny pouze 3 stanice, Vysočanská, Rajská zahrada a Černý Most.

Již v době rozhodnutí o tomto omezeném zprovoznění nového úseku byla položena otázka, jakým způsobem a v jakém čase bude stavba kompletně dokončena. Zpracované varianty vycházely z předpokladů, jak budou zajištěny nezbytné investiční prostředky na dostavbu trati.

Tím, že nebyla schválena dotace na stavbu metra

ra ve státním rozpočtu, bylo v březnu po projednání a schválení městského rozpočtu rozhodnuto, že v tomto roce bude dokončena pouze stanice Hloubětín.

V současné době jsou zahájeny práce na dostavbě stanice. V její veřejné části to jsou práce PSV (žulové dlažby, definitivní ostění stanice, osvětlení a informační systém).

Kompletně se dokončí vestibul, ve kterém jsou v současné době provedeny pouze železobetonové konstrukce. Na povrchu se provedou terénní úpravy včetně přípojek a přeložek inženýrských sí-

ť. Následně se provedou definitivní povrchy (komunikace, chodníky a sadové úpravy). Termín zprovoznění stanice byl stanoven na 1. listopadu letošního roku.

V rámci výstavby stanice bude do konce tohoto roku zprovozněn i objekt hlavního větrání, který je situován před stanicí. Zastavení prací na části stavby má nepříznivé dopady na okolní veřejnost. Proto v rámci prací tohoto roku byla provedena definitivní úprava Chlumecké ulice v místě zrušeného výstupu z podchodu. V jarních měsících se dokončuje zprovoznění ulice Kolbenovy podél vestibulu stanice ČKD a přibližně 150 parkovacích míst u stanice Rajská zahrada.

Ing. Miloslav Drholec, IDS a. s.

Kačerov a autobusy se mu staly životním osudem

Od dětství byl díky svému tatínkovi nablízku Dopravnímu podniku, záliba v technice a sen být automechanikem nebo autoelektrikářem ho přivedly do učiliště Dopravního podniku, ve třetím ročníku přišel do garáže Kačerov, a tam působí dodnes více než třicet let. V posledním období je za celou provozovnu zodpovědný. Ptáte se, kdo to je? **Václav Jelínek**, v současné době ředitel kačerovské garáže.

Naše povídání začalo poněkud netradičně, pod tíhou posledních událostí. Náš hostitel byl díky neukázněnému (možná slabý výraz) řidiči účastníkem dopravní nehody, ale našťastí vše dopadlo dobře, i když drobná zranění těla ještě pociťoval.

Ve svém okolí najdete málo lidí, kteří měli cestu tak přímou jako Václav Jelínek. Je samozřejmě, že jeho dosavadní životní cesta měla mnohé zákruty, ale vykonával a stále dělá práci, která ho baví. „**O věcných problémech a argumentech se dokážu hádat dlouho, ale mluvit sám o sobě mi nejde. Jsem spíše málomluvný člověk,**“ začal náš rozhovor Václav Jelínek.

S Dopravním podnikem se setkal již v předškolním věku, neboť jeho otec pracoval jako průvodčí na autobusech v tehdejší pankrácké garáži, která byla společná s vozovnou. Jako zajímavost přidává vzpomínku z mládí. „**Táta sloužil v době, kdy řidič a průvodčí ovládali pákové zavírání dveří.**“ Technika se stala záhy velkým koníčkem Václava Jelínka, a tak na sebe nenechal dlouho čekat ani rozhodnutí o budoucím povolání. V roce 1966 se začal učit ve Středním odborném učilišti našeho podniku, a tomu zůstal věrný do dnešních dní bez přestávky. S úsměvem na rtech dodává: „**Neznám, co je to platit jízdné. Vždy jsem měl zaměstnanec-kou jízdenku.**“

V roce 1966 byly zprovozněny kačerovské garáže a o dva roky později tam byl přidělen i učeň třetího ročníku. Na svůj nástup si velmi dobře pamatuje, díky vzrušené politické době. „**Mohu říci, že při příchodu do garáže mě vítaly tanky „sprátelených“ armád. Bylo několik dní po 21. srpnu 1968 a za dnešní administrativní budovou stály a hlídaly nás.**“ Následovalo pět let na dílně a od roku 1973 přestup do řidičského stavu. „**Když si vzpomenu na tu dobu, bylo řízení daleko náročnější, neboť tehdejší vozy neměly posilovač řízení.**“ Během téměř dvaceti let za volantem vystřídal všechny vozy té doby, začínal na „ertáčích“, následovaly autobusy s označením ŠM 11 až po dnešní Karosy.

Ve druhé polovině osmdesátých let vystudoval dálkově střední průmyslovou školu dopravní a učení ho natolik chytl, že chtěl pokračovat i dále. Osud se však postavil proti. „**V létě roku 1989 jsem slo-**

žil maturitní zkoušku a okamžitě jsem chtěl pokračovat na vysoké, ale tehdy žilinská škola neotvírala konzultační středisko v Praze a cestovat na Slovensko na všechny předměty se nám nechtělo. Ještě s jedním kamarádem jsme chtěli rok počkat, ale okolní dění naše plány zhatilo.“

Přišly tuzemské politické změny a s nimi funkce na odborářském poli. Václav Jelínek byl zvolen předsedou podnikového výboru odborů, ale od volantu se mu nechtělo. „**Ježdění jsem nechtěl opustit, a tak jsem jako předseda působil tři dny v týdnu a dvakrát jsem chodil jezdit,**“ vzpomíná na hektickou dobu před téměř deseti léty náš hostitel. Byl i u výběrového řízení na ředitele odštěpného závodu Autobusy, kde se poprvé setkal s ing. Machačem, svým příštím dlouholetým šéfem.

Na dobu odborového působení Václav Jelínek dodnes rád vzpomíná: „**Ostře se argumentovalo, a tak jsme často museli hledat kompromisy. Tehdy byly snahy o co největší roztržičnost, což se nám podařilo zažehnat, ale situace vyžadovala trpělivá a dlouhodobá vyjednávání. Byla to cenná zkušenost i pro dnešní střety s odbory, i když v současnosti působím na druhé straně a koukám se na problematiku trochu jinak.**“

Kačerovský ředitel i dnes úlohu odborů vítá, neboť jsou pro něj vítanou opo-
nenturou, a ta, jak říká, musí být, aby se věci hýbaly tím správným směrem.

Jelínkovo působení v odborech nemělo dlouhého trvání, neboť přišla zajímavá profesní nabídka na funkci vrchního výpravčího. Po týdnu přemýšlení přišlo souhlasné kývnutí. Na začátku roku 1991 nastoupil nový ředitel, ing. Jiří Machač a zanedlouho začal „kačerovský experiment“, kdy garáž byla osamostatněna a spadala přímo pod ředitelství společnosti. „**Experiment umožnil větší zkušenosti, neboť jsme si museli všechno dělat sami. Druhým pozitivním faktorem byla osoba ředitele, který po nás chtěl výsledky, ale na druhou stranu nám dal volnost. Já patřím k lidem, kteří si váží důvěry, a tak se snažím problémy vyřešit a úkoly splnit. Tento přístup mi vyhovoval. Zná-li úkol a mantinely, které nesmím překročit, budu se snažit zadaný úkol splnit co nejlépe,**“ přibližuje způsob řízení svého šéfa a filozofii, která mu vyhovuje, Václav Jelínek.

Dosud poslední přestup absolvoval náš hostitel v závěru roku 1994, kdy se po odchodu ing. Machače na post ředitele odštěpného závodu stal ředitelem garáže Kačerov. Ta má v současnosti ve stavu

275 vozů a v pracovních dnech jich je vypravováno mezi 210 a 215, záleží na okamžité situaci v provozu. Krátce po příchodu pana Jelínka byl Kačerov malou garáží, ale s prudkým rozvojem autobusové dopravy nastalo i její rozšiřování. Hala, dříve sloužící i pro odstavy, dnes slouží pouze pro opravy.

Dlouhou dobu byl neřešitelným problémem nedostatek řidičů, ale i tato záležitost se v poslední době změnila. „**Dnes u nás pracuje přibližně 440 řidičů a mohu říci, že fluktuace se podstatně snížila. Nyní je naší snahou kádr zkvalitnit. Ale je fakt, že od dob mých začátků se situace řidičů autobusů podstatně změnila. Dříve šlo o fyzicky náročnou práci, to v poslední době odpadlo, zato jsou daleko vyšší nároky na psychiku řidiče. Narostl počet automobilů, řidiči osobních vozů jsou daleko agresivnější než v minulosti, cestující veřejnost je oprávněně náročnější na námi poskytované služby. To vše se odráží při výběru vhodných kandidátů na řidičské povolání, ne každý ho může vykonávat,**“ shrnul současnou řidičskou problematiku Václav Jelínek.



Závěrem našeho povídání se dostalo na kvalitu námi poskytovaných služeb, na stále se zvyšující nároky, ale i na to, jak přilákat cestující zpět do našich vozidel.

Co se týče koníčku a zájmů nám průvodce kačerovskou realitou sdělil: „**Dříve jsem aktivně hrál šachy, kamarádům a známým opravoval různé elektrospotřebiče, sám jsem si také něco kutil. Ale dnes se dá všechno koupit, a tak moje motivace je nižší a nedokážu držet krok se současným technickým pokrokem, který je ohromný. V posledních letech jsem se věnoval počítačům. První jsem si pořídil ještě v osmdesátých letech, kdy byly u nás téměř nedostupné, a programoval jsem různé pracovní věci. I dnes mnohokrát zůstanu v práci po pracovní době a snažím se dobře připravit na následující jednání nebo něco upravuji v počítači.**“

S Václavem Jelínkem si v kačerovské garáži povídal Petr Malík

Obchodně administrativní centrum Zlatý Anděl

Celý komplex **Zlatý Anděl** je situován přímo nad stanicí metra Anděl trati B pražského metra. Na pozemku, kde se nacházelo parkoviště, vestibul stanice metra a objekt s obchody, bude v průběhu dvou let vy-



Foto: Jan Ašter

budováno moderní centrum poskytující prostory pro obchod, služby, restaurace a kanceláře. **Zlatý Anděl** nabízí přes 13 tisíc metrů čtverečních kancelářských ploch, 7 tisíc metrů čtverečních je určeno pro obchod, součástí areálu jsou rovněž 2 restaurace a 224 parkovacích míst.

První fáze výstavby spočívala v oplocení staveniště a zřízení ochranných koridorů pro pěší. V současné době je hloubena jáma v místě parkoviště a bude zahájena stavba dvoupodlažního podzemního parkoviště. Ve stejné době probíhá demolice stávající betonové obchodní budovy. Střední část této budovy, zakrývající vstup do metra bude zachována do 1. června 1999, kdy bude uzavřen na dobu tří měsíců do 31. srpna 1999 vstup a výstup do stanice metra Anděl ze směru Anděl, a bude provedena demolice zbývající části betonové konstrukce. Na tomto místě bude obnoven vestibul metra a nad ním je plánováno umístění restaurace.

Během tříměsíční výluky vestibulu Anděl bude provedena výměna podlahy, obložení, podhledů a osvětlení vestibulu, budou provedeny stavební a technologické úpravy v prostoru přepravního manipulantů včetně zřízení sociálního zázemí přepravního manipulantů, bude vyměněn výtah za únosnější a další úpravy. Po dobu výluky vestibulu Anděl budou slaboproudá zařízení (rozhlasové zařízení, EPS, monitory průmyslové televize, panel ASDR, ovládání osvětlení a podobně) přemístěny do místnosti přepravního manipulantů výstup Knížecí. Po obnově vestibulu Anděl a zřízení nového pulstu přepravního manipulantů budou výše uvedené zařízení převedena zpět. Po celou dobu výstavby nebude provoz metra v této stanici přerušen.

Ing. Petr Hošek



Školní střípky

Zimní pohoda (nejen) na lyžích v Janských Lázních. Letošních skvělých sněhových podmínek na horách měli možnost využít i žáci SPŠ dopravní, SOU a U zřízeného Dopravním podnikem. Již tradičně využili k ubytování při týdenním pobytu na horách penzion Protěž, který se nachází na ideálním místě přímo u vleků a lanovky na Černou Horu v Janských Lázních.

Termíny byly tři. Dva byly určeny pro žáky I. ročníků v rámci výuky, jeden pak zahrnoval termín jarních prázdnin. Mezi těmi, kteří jezdí na hory pravidelně a lyžařskou abecedu mají plně zažitou, byl v letošním roce i značný počet žáků, kteří „stáli“ na lyžích poprvé. Proto považujeme za jejich velký úspěch to, že po týdenním pobytu byli tito žáci schopni sjet celou sjezdovku z Černé Hory, což jsou 3 km!! Radost ze zvládnutí pohybu na lyžích měli nejen oni, ale i jejich instruktorky.

Počasí všem přálo, lyžovalo se od rána do večera, na své si přišli i snowboardisté. Na konci každého turnusu došlo i na závody a netradiční hrátky na sněhu. Zkrátka zimní pohoda.



SPŠ dopravní sportuje. Florbalové mužstvo školy se účastní již třetím rokem celopražské florbalové ligy středoškoláků. Je týmem úspěšným, neboť v minulém školním roce skončilo na 3. místě ve velmi silné konkurenci a letos je na tom obdobně. Finále ligy je na programu v pátek 30. dubna v hale Děkanka a jsme přesvědčeni, že se odehraje za účasti studentů naší „dopravní průmyslovky“.

Hvězdou týmu je Vojtěch Krupička, žák třídy SPS 1B, který je na prvním místě tabulky střelců celopražské ligy. Stejných úspěchů dosahuje i jeho bratr Jan, z téže třídy a mezi střelci mu patří čtvrtá příčka.

3. Motoristické jaro s úspěchy učňů. Na novém výstavišti v Letňanech proběhla akce 3. Motoristické jaro. Její součástí byla i výtvarná soutěž na téma „Auto jak ho neznáme“. Pozadu nezůstali ani žáci našeho výchovného zařízení a nás může těšit, že účast nebyla pouze symbolická, ale naopak velmi úspěšná.

V disciplíně kresba obsadila 2. místo Kamila Koutová a jednu příčku za ní skončila Ivana Merešová. Mimořádné ocenění získaly Hana Horešovská a Lucie Krejčová. Koláž a jiná výtvarná technika byla zcela v naší režii, stejně tak jako fotografie.

Mezi fotografie zvítězil Jakub Novák, v kolážích stanula na nejvyšším stupni Veronika Štoncnerová. Stříbro získala Jana Stejskalová a bronz Šárka Skřivanová.

Kromě oceněných se soutěže zúčastnilo se svými pracemi dalších 27 žáků. Všem patří poděkování za pozitivní přístup a oceněným blahopřejeme.

-sou-

Vozový park autobusů – VII. díl

V předcházejícím dílu jsme se seznámili s rozvojem pražské autobusové dopravy v letech 1964 až 1981. Bez nadsázky lze toto období charakterizovat jako bouřlivé období rozvoje sítě linek autobusové dopravy. Kromě již popsaných značek autobusů je nutné si povšimnout značky **Ikarus**. Tento kloubový autobus z výroby stejnojmenné továrny na karoserie a autobusy **Ikarus** v Budapešti se významně podílel na rozvoji autobusové dopravy v Praze. Jeho celková obsaditelnost byla 140 míst, což bylo ve srovnání se standardním autobusem ŠM11 o 44 míst více tj. o 34,4 %. Tento autobus zasluhuje naší pozornost, neboť od roku 1977, kdy bylo do provozu zařazeno prvních 20 vozů, jezdí po ulicích Prahy dosud. Tyto autobusy zajišťovaly zejména v počátku přepravu obyvatel z nového sídliště Jižní Město ke stanici metra „Budějovická“ na lince C.

Teprve v roce 1999 se uvažuje s ukončením provozu autobusů Ikarus, které na linkách městské hromadné dopravy jezdily od roku 1977. Předpokladem vyřazení autobusů Ikarus z provozu je uskutečnění plánovaných dodávek kloubových autobusů Karosa.

Základní technické údaje	IKARUS 280.08	Evidenční stav vozů	
Max. celková délka mm	16500	1977	20
Šířka vozové skříně mm	2500	1978	20
Výška vozové skříně mm	3160	1979	20
Max. přední převis mm	2460	1980	20
Přední převis mm	2410	1981	20
Rozvor náprav mm	5400/6200	1982	20
Zadní převis mm	2410	1983	20
Max. zadní převis mm	2440	1984	18
Pneumatiky	11,00 – 20	1985	6
Hmotnost vozu kg	12500	1986	4
Počet míst k sezení	37	1987	1
Počet míst k stání	103	1988	-
Celková obsaditelnost	140		
Motor	RÁBA-MASN D 2156 HM6U	Rok zařazení	Evid. čísla vozů - 4019
Počet válců	6	1977	4000
Průměr vrtání mm	121		
Zdvih pístů mm	150		
Objem válců cm ³	10350		
Výkon kW/k	141,2kW/192k		



Foto: Archiv DP

Dvoudílná kloubová samonosná karoserie je svařena z ocelových profilů, vně oplechovaná, uvnitř obložena dřevovláknitými deskami. Motor s převodovkou a nápravy jsou zavěšeny v roštu karoserie, podlaha 920 mm nad zemí. Uzavřená kabina řidiče. Čtyřeré čtyřdílné skládací dveře jsou ovládány elektropneumatikou.

Přední tuhá náprava LIAZ A4 a náprava přívěsu LIAZ A5 jsou téměř shodné, obě říditelné. Střední hnací náprava RÁBA MG V má planetové převody v nábojích kol. Odpružení je vzduchové. Sedadla s pěnovou výplní jsou potažena koženkou.

Obsah palivové nádrže 250 litrů
 Maximální rychlost 62,8 km/hod
 Rozchod kol: vpředu 2000 mm,
 vzadu 1835 mm
 (střední hnací náprava),
 přívěsu 2000 mm
 Průměr otáčeni 21 m

Parkovací ruční brzda byla akumulací na hnací nápravu a nápravu přívěsu. Provozní nožní brzda vzduchotlaková na všechna kola. Zpomalovací brzda motorová.

V roce 1979 byly uskutečněny dodávky těchto autobusů s výkonnějším motorem a některé vozy byly vybaveny automatickou převodovkou, ale o tom v dalším pokračování našeho seriálu.

-bus-

Zavedení nového informačního

V posledních deseti letech byl celosvětově zaznamenán prudký rozvoj informačních systémů a informačních technologií, které byly zaváděny téměř do všech oblastí lidských činností. Tento rozvoj byl umožněn zejména vývojem velice výkonných výpočetních systémů a realizací počítačových sítí. Na této základně byla vyvinuta řada aplikačních, funkčně komplexních programových vybavení (software), která byla nasazována pro podporu řízení široké škály procesů v soukromých firmách i ve státních organizacích.

Je pochopitelné, že se tento trend nevyhnul ani Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Postupně byla uživatelská pracoviště vybavována personálními počítači a následně byly tyto výpočetní systémy propojovány prostřednictvím řízených počítačových sítí. V oblasti programového vybavení byly zpočátku zaváděny zejména systémy pro řízení sociálně-ekonomických informací a pozornost byla rovněž zaměřena na automatizaci administrativních činností (tzv. kancelářský systém). V současné době je v našem podniku provozována široká řada programových produktů, které jsou využívány v oblasti ekonomické, dopravní, technické a rovněž v oblasti řízení technologických procesů. Popisovat funkcionalitu všech těchto úloh by však bylo velice rozsáhlé a z hlediska zaměření tohoto

článku i neúčelné. Zaměříme se proto na jeden informační systém, jehož zavádění (implementace) bylo jednou z prioritních aktivit celé akciové společnosti. Jednalo se o implementaci počítačového programu SAP R/3, který slouží pro zpracovávání ekonomických informací v celém Dopravním podniku.

Vlastní implementaci předcházelo výběrové řízení na dodavatele vhodného informačního systému pro Dopravní podnik. Dne 17. července 1997 bylo obdrženo celkem 38 konkrétních dodavatelských firem poptávkou na dodávky informačního systému a informačních technologií, z nichž se do výběrového řízení přihlásilo 14 firem. Vypracované nabídky odevzdalo 11 firem. Vyhodnocení nabídek včetně návštěv referenčních instalací proběhlo zřízenými výběrovými komisemi ve třech kolech. Na závěr výběrového řízení byla 9. března 1998 vybrána firma APP Systems, spol. s r.o. s informačním systémem SAP R/3.

Následně bylo zahájeno kontrakční řízení pro uzavření obchodních vztahů. Jednalo se o uzavření smluv s vítězem výběrového řízení, firmou APP Systems na implementaci počítačového programu SAP R/3 a na dodávku hlavních řídicích serverů a s firmou SAP ČR, spol. s r.o. na pořízení licencí programu SAP R/3. Kontrakční řízení bylo ukončeno podpisem zmíněných smluv 12. června 1998.

Nehodová místa v provozu - 4. díl

Minule jsme rozebírali úsek mezi zastávkami Hlavní nádraží a Husinecká, dnes se podíváme na úsek Nákladové nádraží Žižkov – Biskupcova, ve kterém došlo v předběžném hodnocení (leden až listopad 1998) k 15 dopravním nehodám, čímž „obzradil“ 4. místo ve statistice. Za celý rok 1998 se však tento počet zvýšil na 21 nehod. Je to důkaz toho, že být v dobrém úmyslu, nemá se nic dělat dopředu. Nadále budeme pochopitelně pracovat s údaji za celý rok 1998 a slibujeme, že pokud bude o tomto seriálu mezi vámi zájem a my s ním proto s 12. číslem nepřestaneme, začneme údaje za rok 1999 zveřejňovat až tehdy, kdy budou úplné. Ale vraťme se zpět na Želivského ulici.



Foto: Jan Šurovský

Opět se nacházíme v úseku s velmi silným provozem – motoristé tu jezdí po okruhu a náš traťový interval v jednom směru jízdy dosahuje v ranní špičce všedního dne hodnoty 1,5 minuty, což rozhodně není málo. „Nejneškodovější“ je oblast Basilejského náměstí, kde došlo k 11 dopravním nehodám. I když řidiči tramvají nezavinili ani jednu, je to na jedno místo trochu hodně. Motoristé se zjevně nikdy nenaučí dávat při odbočování doleva přednost v jízdě tramvajím v obou směrech, jak jim ukládá vyhláška. Mnoho našich kolegů tu za uplynulý rok odvrátilo bezesporu stovky střetů díky svojí předvídatosti – bude dobré, když těch nevzniklých nehod přibude

de a číslo 11 se sníží. Pro úplnost dodáváme, že nebezpečnější je s 9 nehodami směr do centra.

Přejezdy zvýšeného tramvajového pásu jsou vůbec problém – na tom u zastávky Nákladové nádraží se stalo 5 nehod; dostatečně nechrání ani světelná signalizace – u zastávky Biskupcova byly zaznamenány 3 nehody. Jak je vidět, úsek tramvajové tratě vůbec nemusí být v centru města a přitom může být velmi nebezpečný.

V oblasti zastávky Biskupcova došlo navíc k dvěma povalením chodců. V jednom případě to byla trestuhodná nedbalost chodkyně, která nerespektovala signál Stůj a náhle vstoupila na úrovni zastávkového sloupku ve směru do centra zleva do

průjezdního profilu tramvaje, jedoucí od Nákladového nádraží. Jiný chodec se po nástupním ostrůvku ve směru od Ohrady pohyboval tak nešikovně, že rovněž náhle vstoupil do průjezdního profilu příjezdící tramvaje. Nehody, při nichž dojde ke zranění nebo dokonce k usmrcení, jsou jistě ty nejtragičtější – v některém z budoucích čísel se jim budeme věnovat samostatně. Chtěl bych jen připomenout, že nikdo z nás, a za to ručím,

se jako chodec nepohybuje po ulici vždy s plnou pozorností. Natož aby čekal na okamžik rozsvícení „zeleného panáčka“. Pak se ovšem nemůžeme divit, že se tato nepozornost a takové nedodržování pravidel silničního provozu stává vlastně obecnou normou s tím, že veřejné mínění bývá obvykle, v případě neštěstí, na straně toho slabšího a zranitelnějšího, tedy chodce. Najít v takové situaci svědka, který je schopen věrohodně vypovídat podle pravdy, bývá skutečně těžké.

V dalším pokračování úvah nad nehodami se vypravíme mezi zastávky Národní třída a Národní divadlo. –zjs–

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

Termíny turnusů v letní sezóně 1999:

A: 3. až 10. července, 10. až 17. července, 17. až 24. července, 24. až 31. července.

B: 31. července až 7. srpna, 7. až 14. srpna, 14. až 21. srpna, 21. až 28. srpna, 28. srpna až 4. září.

Nabídka rekreace v chatě Rustonka

Všechny ceny jsou uvedeny za jeden den!

Termíny A

	zaměstnanci ED	cizí	děti zaměstnanců ED	cizí
ubytování	160,-	180,-	160,-	180,-
plná penze	100,-	100,-	70,-	70,-
polopenze	70,-	70,-	45,-	45,-

Termíny B

	zaměstnanci ED	cizí	děti zaměstnanců ED	cizí
ubytování	180,-	210,-	180,-	210,-
plná penze	100,-	100,-	70,-	70,-
polopenze	70,-	70,-	45,-	45,-

Odborová organizace přispívá 50,- Kč denně zaměstnanci – členu odborového svazu a jeho rodinnému příslušníku (rodinný příslušník je definován v platné kolektivní smlouvě).

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

U všech výše uvedených turnusů je vlastní doprava!

Termíny rekreace pro bývalé zaměstnance o. z. ED: 26. června až 3. července, 4. až 11. září, 11. až 18. září.

Poukaz pro nečlena odborů 1610,- Kč/týden
Poukaz pro člena odborů 1260,- Kč/týden

Doprava je zajištěna 26. června, 3. července, 4. září a 18. září.

Poukaz na rekreaci je nutné zaplatit a vyzvednout měsíčně před nástupem. Je třeba doložit potvrzení dilenského výboru o členství v odborech.

Zájemci o rekreaci se mohou přihlásit na sekretariátu odborové organizace o. z. ED, u paní Zdeňkové v době od 7.00 do 14.00 nebo na telefonním čísle 96 12 23 07. –red–

ho systému SAP R/3 v Dopravním podniku

Od okamžiku uzavření obchodních vztahů byla zahájena vlastní implementace nového informačního systému do podmínek naší společnosti s termínem jeho uvedení do rutinního provozu k 1. lednu 1999. Rozsah implementace znázorňuje následující tabulka.

Organizační jednotka	Implementované moduly SAP R/3
o. z. Metro	FI, AM, CO, MM, SD
o. z. Elektrické dráhy	FI, AM, CO, MM
o. z. Autobusy	FI, AM, CO, MM, PM
ředitelství společnosti	FI, AM, CO, MM, SD

Význam označení jednotlivých modulů:

FI – finanční účetnictví, AM – investiční majetek, CO – controlling, řízení vnitropodnikových nákladů, zákazkový systém, MM – materiálové hospodářství, SD – odbyt, prodej, PM – plánování a řízení opravárenství

Mezi stěžejní úkoly celé implementace patřilo kromě vlastního nastavení (customizace) systému SAP R/3 vytvoření odpovídající technické infrastruktury (počítačové sítě, vybavení koncových uživatelů výpočetní technikou), převody dat ze starých systémů do nového systému (konverze dat) a navázání současných programových vybavení, jejichž funkcionality nebyla pokryta systémem SAP R/3

(rozhraní). Pro informaci uvádíme, že se jednalo celkem o 24 konverzí a 28 rozhraní.

Pro realizaci takového velkého rozsahu modulů SAP R/3 ve všech organizačních jednotkách Dopravního podniku bylo nutné vytvořit i odpovídající organizační zabezpečení projektu. Celkem bylo příkazem generálního ředitele zřízeno 9 odborných implementačních týmů a 5 řídicích orgánů projektu.

V této struktuře pracovalo celkem 65 klíčových pracovníků naší společnosti ze všech organizačních jednotek a 24 pracovníků dodavatelské firmy APP Systems. Pokud se týká počtu koncových uživatelů je v současné době nastaveno celkem 997 přístupů, průměrně denně pracuje se systémem 260 uživatelů, ve dnech pracovního klidu 12 až 20 uživatelů.

Od 1. ledna 1999 byl podle záměru zahájen rutinní provoz nového informačního systému SAP R/3 v celém implementovaném rozsahu. Po provedení účetní závěrky za rok 1998 byla postupně do systému nahrávána ostrá data prostřednictvím předem připravených konverzních programů. Poslední konverze probíhala v období od 22. února do 5. března 1999 a týkala se převodu investičního majetku. Následně byly spuštěny závěrkové operace a dne 8. března 1999 byla ukončena závěrka za leden 1999 v novém systému SAP R/3.

Dalším bezprostředním krokem bylo zahájení

závěrkových operací za měsíc únor 1999, které proběhly dne 23. března 1999. Tím došlo k vyrovnání určitého časového skluzu za měsíc leden 1999, ve kterém musely být provedeny již zmíněné převody dat a zpracovávání ekonomických agend se tak dostalo do běžných časových relací.

Z uvedeného je zřejmé, že implementace nového informačního systému v našem podniku byla v roce 1998 jedním z klíčových projektů celé akciové společnosti. Ze srovnání obdobných implementací v ČR i ze světa vyplývá, že tak velký rozsah funkčnosti systému SAP R/3 implementovaný v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v časovém úseku 7 měsíců není zcela obvyklý. Zde je třeba konstatovat, že dosažení uvedeného výsledku bylo umožněno zejména maximálním pracovním úsilím jak pracovníků nasazených v odborných implementačních týmech, tak v orgánech řízení projektu.

Ing. Josef Hromádka, vedoucí odboru výpočetní techniky ředitelství

Oprava!

V minulém čísle na straně 7 v tabulce výkonů historické linky č. 91 byly uvedeny chybné údaje. Všem čtenářům se upřímně omlouváme. –red–

Autobusový dispečink v novém

Dne 1. května 1998 došlo k zahájení dlouho očekávané rekonstrukce dispečerské ústředny o. z. Autobusy a s tím spojenému přestěhování do záložních prostor v 1. suterénu budovy Centrálního dispečinku. Již 10. prosince 1998 nám bylo pracoviště po velmi precizně provedené rekonstrukci slavnostně předáno a mohla být zahájena instalace nezbytné technologie pro operativní řízení (ústředna RDST, nahrávací zařízení, počítačová síť a podobně) a její



ověřování. O další dva měsíce později, 16. února 1999 proběhlo kolaudační řízení prostor nového pracoviště a v sobotu 27. února v 10.00 hodin byl v nově rekonstruované dispečerské ústředně zahájen rutinní provoz. Přestože na hodnocení kvalit a možností nového sálu je možná ještě příliš brzy, zcela jistě neuškodí krátké zamýšlení nad systémem práce na nové dispečerské ústředně.

S ohledem na prudce se rozvíjející dopravu v hlavním městě Praze a jejím blízkém okolí, je stále náročnější plnit základní funkci dispečinku, tj. zabezpečování kvalitní kontroly a operativního řízení provozu. V nenávratnu jsou doby, kdy se doprava dala dělat takřkajíc na koleně, a kdy zárukou kvality provozu byla především obětavá práce lidí, kteří fenomén dopravy propadli. Dnes již bez podpory moderních technologií není možná objem provozované dopravy zvládnout. Proto byla rekonstrukce dispečinku vítána nejenom kvůli zlepšení pracovního prostředí, ale především kvůli naději, že i technické a technologické vybavení nás posune zase o krok vpřed.

Z tohoto pohledu je jedním z nových moderních prvků dispečerské ústředny kamerový systém, který umožňuje (samozřejmě pouze v omezené míře) přímo z ústředny hodnotit provoz na sledovaných místech v Praze. Po přestěhování hlavní dopravní řídicí ústředny Policie ČR do nových prostor dojde jistě i ke zkvalitnění přijímaného signálu a k rozšíření počtu sledovaných míst. Na tento prvek navázal kamerový systém v autobusovém obratišti Černý Most, uvedený do provozu při zprovoznění trasy metra IV.B, který do práce dispečera na stanovišti vnesl nové, dosud nepoznané možnosti.

Dalším nezanebatelným prvkem přispívajícím ke kvalitnímu řízení provozu je vybavení ústředny výkonnou výpočetní technikou. Je pravdou, že vybavování zmíněnou technikou probíhá postupně a dlouhodobě, ovšem při zprovoznění rekonstruovaných prostor a s úpravou systému řízení provozu a organizací práce je výpočetní technika využívána ve větší míře a efektivněji. Pokud se nám podaří v nastoupeném trendu pokračovat a dojde i k modernizaci softwarového vybavení (například jízdní řády a grafiky v prostředí Windows a podobně), bude to v řízení provozu další, již zmiňovaný, krok vpřed.

Při zmínce o změně systému řízení a organizace práce je nutné uvést, že se jednalo o změnu, kterou zaznamenali asi nejvíce řidiči našich autobusů. S přechodem na novou ústřednu sice nedošlo k modernizaci radiosítě, ale pro zjednodušení a zefektivnění práce bylo možno zvolit model přidělených pracovišť. Řidičům tato změna přinesla značné zjednodušení při komunikaci s dispečinkem, a to v tom smyslu, že chce-li řidič předat na dispečerskou ústřednu jakoukoliv zprávu, používá pouze jeden

kód, přidělený vždy dvojici garáží (např. garáže Klíčov+Hostivař = kód CB). Pro dispečery na ústředně znamená tento systém hned dvě novinky. Byla odstraněna dřívější specializace na dopravní a technickou problematiku a v neposlední řadě byla rovnoměrně rozložena zátěž na jednotlivá pracoviště. Omezujícím prvkem při této změně byl zcela nevyhovující stav radiosítě a nedostatečný počet radiových kanálů. Zvolený model se po prvních zkušenostech ukázal jako vyhovující a s výhledem do budoucna i perspektivní.

Další očekávanou novinkou by měl být řídicí systém, který se bude v blízké budoucnosti na dispečerské ústředně testovat. Absence tohoto systému u posledního z dopravních prostředků se v dnešní době stává tíživým problémem. Po jeho postupném zavedení do praxe (což si logicky vyžádá delší dobu) by se měl stát základním kamenem v mozaice prvků, pomocí kterých se řídí provoz autobusů v naší metropoli.

Na závěr dovolte několik slov o prostředí, které nám bylo v rekonstruované ústředně vybudováno. Dojem z těchto prostor bude vždy více či méně subjektivní, ale jen největší škarohlíd může hledat na novém dispečinku zásadnější chyby. Prostředky, věnované na vybudování takového zázemí a invence architekta, který konečnou podobu ústředny vytvořil, jsou neklamným důkazem o tom, že si vedení podniku dokáže vážit pracovníků, kteří bezprostředně spoluzabezpečují provozování kvalitní dopravy. Nejlepším poděkováním za tuto investici a vytvořené prostředí bude námi odváděná práce v maximálně možné kvalitě. Provozní dispečeré ve směnách mají nyní jedinečnou možnost výrazně zlepšit „image“ operativního řízení a dispečinku vůbec.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy Vladislav Zakouřil
Foto: Jan Šurovský

Nehodovost našich autobusů v ulicích Nad Šutkou – Zenklova

V Praze 8 v úseku od Kobyliského náměstí ke křižovatce Vychovatelna jsou ulice Nad Šutkou a Zenklova zatíženy hustým provozem individuální dopravy i městské autobusové dopravy. Jedná se o spádové komunikace do centra Prahy pro řidiče z oblastí Kobylis, Bohnic, Čimic, Chaber, Ďáblic a mnoha dalších obcí z pravého břehu Vltavy a severu Čech. Charakteristické pro tento úsek je to, že se řidiči individuální dopravy v obou směrech jízdy snaží o co nejrychlejší předjetí vozidla před sebou, zejména o předjetí autobusu. Dochází i k nerespektování vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy v ul. Nad Šutkou směrem do centra a v ulici Zenklově směrem z centra. Řidiči osobních vozidel využívají vyhrazený jízdní pruh k předjetí ostatních vozidel jedoucích dle pravidel silničního provozu.

Příčiny nehod vyplývají převážně z nepřiměřené rychlosti jízdy a malé vzájemné ohleduplnosti řidičů. Naši řidiči autobusů i v tomto úseku každodenně zabírají mnoha možným nehodám, kdy neukázněný řidič IAD nebo chodec způsobí svým chováním kolizní situaci. Pozitivním zjištěním oproti minulým rokům je snížený počet nehod zaviněných našimi řidiči autobusů.

Hustota provozu našich autobusů v ranní špičce pracovního dne byla v jednom směru jízdy:

- V ulici Zenklově až 75 autobusů za hodinu (linky 102, 144, 152, 175, 200, 236),
- na křižovatce Kobyliského náměstí až 100 autobusů za hodinu (+ linky 127, 162, 177, 201).

Oběma směry jízdy projelo křižovatkou Kobyliského náměstí celkem až 200 autobusů za 1 hodinu, což představuje v průměru každých 18 vteřin 1 autobus.

liského náměstí celkem až 200 autobusů za 1 hodinu, což představuje v průměru každých 18 vteřin 1 autobus.

Počet nehod

místo	1996		1997		1998	
	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné
křižovatka Kobyliského náměstí	4	1	2	1	2	0
ulice Nad Šutkou	4	2	8	3	7	3
křižovatka Zenklova – Nad Šutkou	4	2	4	2	1	1
ulice Zenklova	12	5	4	4	10	2
křižovatka Vychovatelna	7	1	2	1	1	1
Celkem	31	11	20	11	21	7

Příčiny nehod můžeme shrnout do následujících skupin:

- nesprávná jízda v jízdních pruzích (*nedání přednosti, 8 nehod*),
- nesprávná jízda v jízdních pruzích (*neodhadnutí průjezdního profilu při souběžné jízdě, 6 nehod*),
- nedodržení bezpečné vzdálenosti (*najetí zezadu do vozidla, 4 nehody*),
- nevěnování se plně řízení vozidla (*zachycení o stojící autobus v zastávce, 2 nehody*),
- nedání přednosti v jízdě na křižovatce (*1 nehoda*).

Nejvíce (14) z celkového počtu 21 nehod bylo způsobeno nesprávnou jízdou v jízdních pruzích, to představuje téměř 67 %.

Počet nehod dle směru jízdy:

- do centra celkem 11 nehod, z toho 4 zaviněné řidiči autobusů,

- z centra celkem 10 nehod, z toho 3 zaviněné řidiči autobusů.

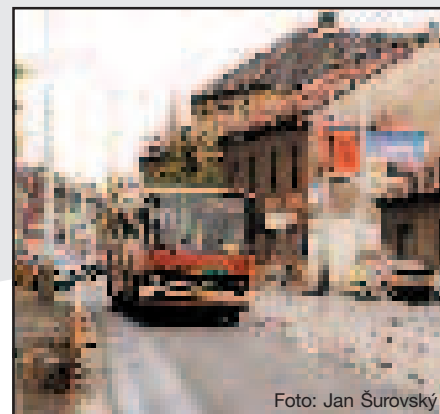


Foto: Jan Šurovský

Praha a s ní Dopravní podnik se připravuje na pátý ročník Pražského mezinárodního maratonu

Průzkumy veřejného mínění uspořádané pořadatel největší sportovní akce na území Prahy vyvíjejí zcela jasně. Nejvýznamnější událostí v oblasti sportu, která v jarních měsících zaujala obyvatele Prahy, je právě Pražský mezinárodní maraton. V neděli 23. května přivítá naše město již 5. ročník této akce, která se dotýká snad každého Pražana

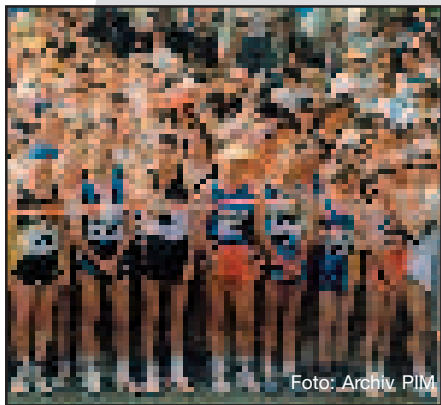


Foto: Archiv PIV

či návštěvníka našeho města, nejen těch, co se aktivně postaví na start jednoho z připravených běhů.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je již tradičním partnerem této akce. Proto se s jeho jménem můžete setkávat na plakátech, přihláškách a ostatních tiskovinách, stejně jako v oficiálním magazínu závodu, který obdrží každý aktivní účastník společně s dalšími upomínkovými předměty. Dopravní podnik na oplátku připraví pro organizátory nutná dopravní opatření platná v průběhu závodu, pro svoz a rozvoz závodníků budou vypraveny mimořádné autobusy. Tradicí se stalo, že v den závodu jezdí vozidla městské hromadné dopravy vyzdobena vlajčkami s logem maratonu.

Pražský mezinárodní maraton stále rozšiřuje stále své aktivity. 13. března byl odběhnut na Výstavišti **půlmaraton** především s domácí účastí. V neděli 23. května si můžete vybrat z nabídky tří závo-

dů, tak jako tomu bylo v minulých ročnících. Největší pozornost bude soustředěna na **klasický maraton na 42 195 metrů**, kterého by se mělo zúčastnit více než 4 tisíce běžců z celého světa. Výzvou pro nejlepší je překonání traťového rekordu Keňana Elijaha Lagata v hodnotě 2:08:52. Ti, kteří si ještě netroufnou na celou maratonskou vzdálenost, se mohou zúčastnit devítikilometrového **Městského běhu** se startem i cílem na Staroměstském náměstí. Rodinám s dětmi je určen **Rodinný běh** na trati 4500 metrů také se startem a závěrem na Staroměstském náměstí. Příznivci špičkové atletiky si jistě nenechají ujít ani **desetikilometrovou Grand Prix** v první polovině září, při které by se měli představit špičkoví vytrvalci z celého světa.

Příznivci běhu již mají určitě neděli 23. května červeně zatrženou v kalendáři, pokud i vás láká otestovat svou vlastní fyzickou kondici, máte ideální příležitost. Stejně jako v minulých letech bude otevřeno centrum Pražského mezinárodního maratonu, kde se můžete přihlásit na běh podle vlastního výběru. Stejnou možnost nabídnou i všechna Střediska dopravních informací. **-bda-**

Bezplatná kontrola technického stavu vozidel

Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště zřízené Dopravním podnikem pořádá netradiční akci ve spolupráci s dodavatelem originálních autodiůELIT. Cílem spolupráce je kontrola technického stavu silničních vozidel. Ve dnech 3. až 7. května, vždy od 7.30 do 14.00 hodin, můžete zajet se svým automobilem na pracoviště odborného výcviku v Praze 5, v ulici Na Valence 4, kde vám bude bezplatně provedena kontrola tlumičů, kontrola stavu účinnosti brzd na válcové zkušební, kontrola a seřízení světel.

Bližší informace o celé akci vám podají pánové Prchal nebo Stránský na telefonním čísle 54 09 93. **-red-**

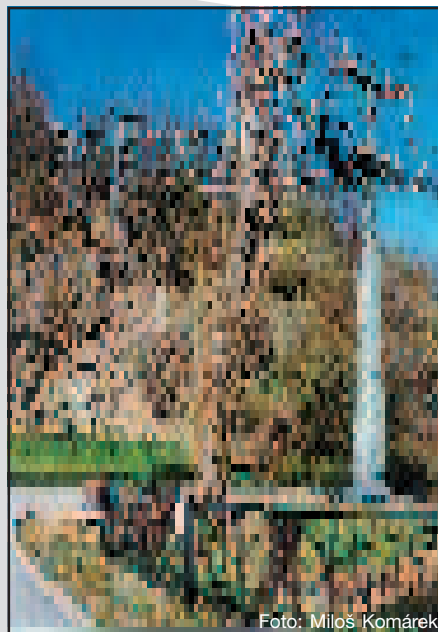


Foto: Miloš Komárek

Lanová dráha v ZOO Praha

V loňském roce lanová dráha v ZOO Praha zahájila provoz 1. května a byla provozována do 15. října. Za toto období přepravila 101 500 cestujících a tržby dosáhly 1 523 000,- Kč. Náklady na provoz činily 636 000,- Kč, a tak čistý výnos z provozu LD za rok 1998 byl 824 000,- Kč.

V zimním období byla lanová dráha, jako každoročně mimo provoz. Pro zlepšení informovanosti hlavně zahraničních návštěvníků ZOO Praha byly vyrobeny informační tabule, na kterých je uveden Jízdní řád, Přeprováň řád a Tarifní podmínky provozu vísuté lanové dráhy. Informační tabule jsou ve třech jazykových verzích český, anglický a německý. Umístěny jsou před vstupem na dolní a horní stanici lanové dráhy. Vyrobeny byly z materiálu Komatex tloušťky 8 mm, který velmi dobře odolává vandalismu a povětrnostním vlivům.

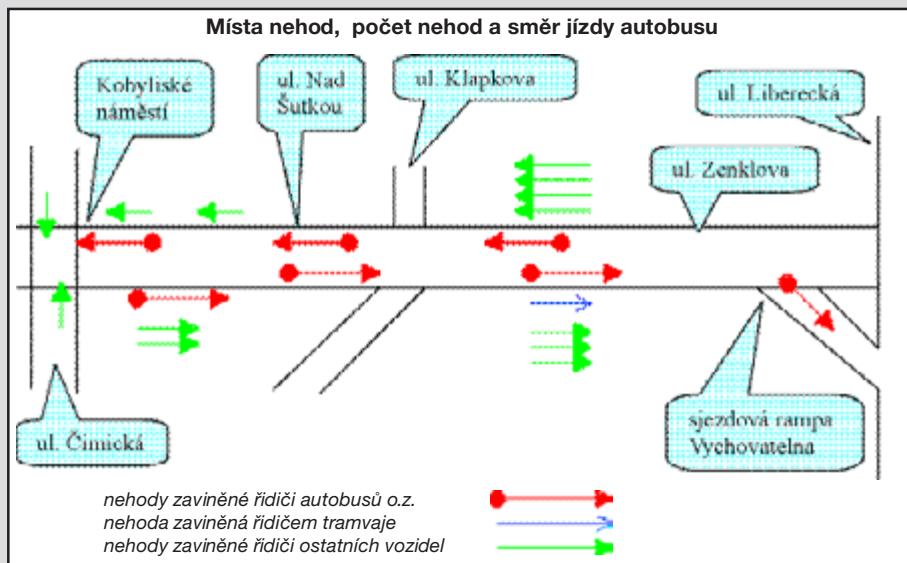
Vedle dolní stanice lanové dráhy byl 26. září 1998 slavnostně otevřen za účasti ministra spravedlnosti pana Otakara Motejla, náměstka primátora hl. m. Prahy Petra Švece a zpěváka skupiny Olympic Petra Jandy nový pavilon, ve kterém jsou umístěny želvy obrovské a sloni, ale také varan novoguinejský.

Během května 1998 došlo ke dvěma nepříjemným událostem na zařízení lanové dráhy. V nočních hodinách bylo zázemí dvakrát vylopueno. Vlastní škoda představovala pouze částku přibližně 7 000,- Kč. Dalším nákladem je čas strávený při ohlašování na Policii ČR a opravy zničených zámek a dveří. Jako řádný správce majetku jsme byli nuceni provést i další nezbytná opatření, která lépe zabezpečí uložení materiálů a ztíží činnost těchto nenechavců.

Jízdní řád zůstává stejný jako v loňském roce. Mimo provoz je LD v pondělí a v pátek. V ostatní dny je v provozu za příznivých povětrnostních podmínek od 10.00 hodin do 18.00 hodin. Zahájení provozu lanovky bude v sobotu 1. května 1999. Pravidelné jízdy s cestujícími se řídí schváleným jízdním řádem. **Nepřihlásí-li se k této jízdě alespoň 10 cestujících v obou stanicích, tato jízda se neuskuteční!** Od roku 1981 je dopravcem o. z. Metro. Od tohoto roku již lanová dráha přepravila 2 940 123 platících cestujících. V letošním roce tedy přepravíme třímilióntého cestujícího.

Jízdné na lanové dráze je i pro rok 1999 ponecháno ve stejné výši jako v loňském roce, a to 15,- Kč pro jednotlivou jízdu cestujícího staršího 6 let. **Důležité je také upozornění, že jízdné na lanovce platí v plné výši všichni návštěvníci ZOO Praha včetně všech zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.**

Josef Dotlačil, 11 820



Počet nehod v časovém období dne

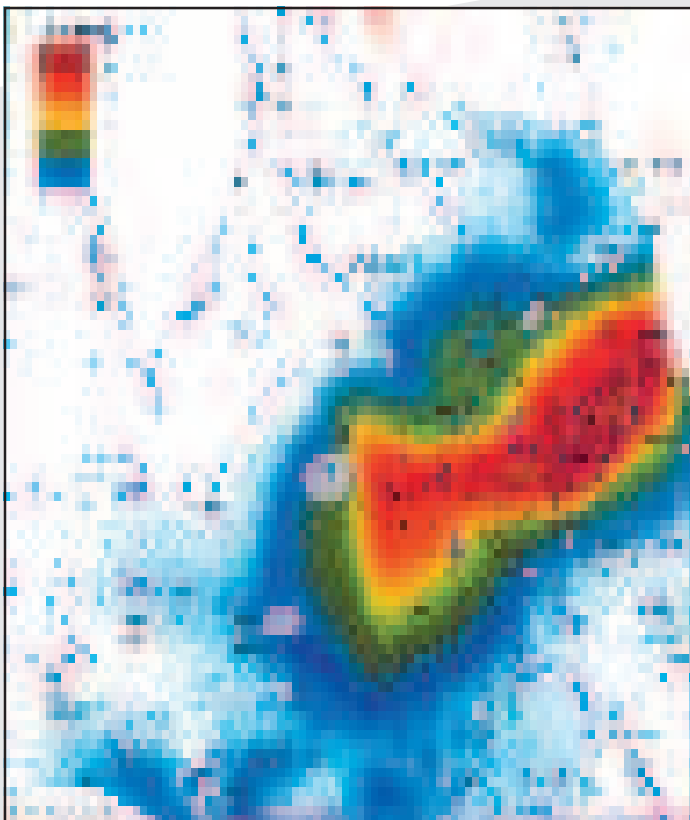
hodiny	nehody celkem počet	%	nehody zaviněné DP počet	%
0.00 - 06.00	0	0	0	0
6.01 - 12.00	4	19,0	2	28,6
12.01 - 18.00	11	52,4	4	57,1
18.01 - 24.00	6	28,6	1	14,3
celkem	21	100,0	7	100,0

Z přehledu je zřejmé, že v dopoledních hodinách

oproti odpoledním byl „minimální“ (19%) počet nehod. V období 12.01 – 24.00 hodin bylo 81 % nehod. Největší počet nehod připadá na období 16.01 – 17.00 hodin a 18.01 – 19.00 hodin.

Co říci na závěr? Ke snížení nehodovosti v tomto úseku mohou přispět všichni řidiči dodržováním pravidel silničního provozu, svojí pozorností a především vzájemnou ohleduplností při jízdě v jízdních pruzích.

Za Dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrď



Mapa plošného rozložení srážek za 24 hodin (od 22. 7. 1998 7.00 do 23. 7. 1998 7.00)

„... Na hvězdném nádraží cinkají vagóny, pan Kepler rozepsal nebeské zákony, hledal až našel v hvězdářských triedrech tajemství, která teď neseme na bedrech. Velká a odvážná tajemství přírody, ...“

Jistě si všichni dobře pamatujeme na druhou polovinu července minulého roku, kdy část severovýchodních Čech zasáhla mimořádná povodeň. 22. července 1998 ve večerních a nočních hodinách bičoval osmihodinový déšť území Orlických hor (přibližně o rozloze 20 x 50 km), zejména jeho severní část v povodí řek Dědiny a Bělé. Vlastní příčinná bouřková přivalová srážka v časných ranních hodi-

Bezbariérový přístup do stanice metra trati C Muzeum

Na nově budované trati metra již bylo samozřejmostí provedení bezbariérového přístupu do stanic, včetně ražených. Aby byla zajištěna kontinuita přepravy tělesně postižených osob v metru, realizují se bezbariérové přístupy na provozovaných tratích metra pokud to technické a ekonomické podmínky dovolí.

Doposud byl realizován bezbariérový přístup do stanic Hlavní nádraží a Nádraží Holešovice na prvním provozním úseku trati C a do stanice Dejvická na trati A. V současné době probíhá realizace bezbariérového přístupu do stanice Muzeum na lince C.

Výtah je umístěn ve vzduchotechnické komoře před místností MDT a s nástupišťem bude spojen obezděnou chodbou. Výústěn bude vedle stávajícího parkoviště ve Washingtonově ulici.

Práce samozřejmě musí postupovat tak, aby nebyl omezen provoz metra. Situace je ještě komplikovaná tím, že musí být během výstavby umožněn přístup pracovníků metra do sousedících provozovaných technologických prostor. Na základě výběrového řízení stavební dodávku provádí firma STAMET a vlastní výtah dodává firma THYSSEN. **Ing. Miloslav Drholec, IDS a. s.**

konference bylo vyzdvihnout zkušenosti, které se během povodní získaly a zamezit jejich uzavření do zásuvek psacích stolů. Odborné garanty zastupovaly Akademie věd ČR, Stavební fakulta ČVUT Praha, Český hydrometeorologický ústav, Povodí Labe a okresní úřady v Rychnově nad Kněžnou a Ústí nad Orlicí.

Bouřku způsobila studená fronta postupující ze západních a středních Čech, která se nad postiženým územím zpomalila a zastavila. Vytvořená bouřková jádra se pak tříštila o horské bariéry Orlických hor. Úhrn naměřených srážek v Deštném v Orlických horách byl 204 mm/hod./m² (pro porovnání: jižní Čechy, Blatná = 107 mm, Polsko 172 mm; nejvyšší historické hodnoty v této lokalitě jsou z roku 1910, kdy bylo naměřeno 101 mm/hod./m²).

Tyto srážky způsobily vzešup průtoků prakticky ve všech vodních tocích pramenících v Orlických horách. Dosažené průtoky mnohonásobně překročily hodnoty „stoletých vod“. Povodňová vlna postupovala rychlostí 5 metrů za sekundu a likvidovala překážky ve vodních tocích, strhla a poškodila mosty na státních silnicích, železniční mosty, železniční tratě v úseku Opočno – Pohorí a Dobruška, mosty a lávky na místních komunikacích, poškodila silnice a místní komunikace. Úplně zničila 23 domů, poškodila 1 322 domů a bytů, zaplavila 26 734 hektarů v 31 obcích okresu Rychnov nad Kněžnou. Další škody vznikly zaplavením průmyslových a zemědělských objektů, domovních studní a zdrojů hromadného zásobování pitnou vodou. Celková výše škod dosáhla téměř 2 miliard Kč.

Nejvíce postiženým územím je údolí Hluckého potoka v úseku Kounov – Rozkoš – Hluky. K rozsáhlým škodám došlo na území obce Deštné v Orlických horách, dále v údolí Kamenického potoka v obci Dobré. K celkově nejvyšším škodám došlo zaplavením hustě obydlené části zástavby města Dobruška – Pulice. V souvislosti s povodňovou situací zahynulo celkem sedm osob.

nách trvala pouze desítky minut a v zasažené oblasti výrazně přesáhla intenzitu tzv. „katakastrofického lijavce“.

Proč se v dnešní době řada lidí k povodním (ať již k těm loňským, nebo k předloňským na Moravě) znovu vrací, je možná pro někoho nepochopitelné, ale velice potřebné. „Všechno zlé je pro něco dobré“ a i z lidského neštěstí a utrpení by si všichni lidé měli vzít určité poučení. Sdružení obcí a měst Orlice a Orlická hydrogeologická společnost uspořádaly na konci března v Žamberku odbornou konferenci Orlice 99, zaměřenou právě na povodeň – na její příčiny, průběh, záchranu lidí a majetků, odstraňování škod, činnost obcí a měst a státní správy. Hlavním cílem této

Na prvotních záchranných pracích a při následném odstraňování škod v okrese Rychnov nad Kněžnou zasahovalo celkem 536 hasičů z okresního Hasičského záchranného sboru, jednotek sborů dobrovolných hasičů a meziokresní pomoci, s celkem 107 kusy techniky. Policie ČR nasadila celkem 135 svých příslušníků s 29 kusy techniky. Dále bylo povoláno 57 lékařů, 51 zdravotního personálu, 6 lékárníků, 9 psychologů; Civilní obrana nasadila 343 osob se 101 kusem techniky; Armáda ČR 507 osob, 67 kusů techniky. Na těchto činnostech se podílela též celá řada dalších osob a institucí, která postižené oblasti pomohla neocenitelným způsobem.

„Povodně na území Rychnov nad Kněžnou opět ukázaly, že na tomto území je jen velmi málo lidských sídel, které v případě extrémních srážek nejsou ohroženy. Bydlení u vodních toků a v jejich blízkosti má zpravidla pro obyvatele četné výhody, často s příděchem romantiky. Člověk však zde musí být stále ve střehu a musí si být vědom, že v přírodě jsou povodně přirozenými jevy, jejichž četnost a nebezpečnost nelze předvídat ani vyloučit.“

Je třeba vzít v úvahu též prognózy předních odborníků, že v nadcházejícím období může být četnost extrémních výkyvů počasí a s tím souvisejících povodní v mnoha oblastech světa stále častější.

Přes tyto poněkud chmurné výhledy má člověk některé možnosti, jak následky extrémních povodní výrazně zmírnit, případně vyloučit. Každý člověk má mít na paměti, že veškeré svoje činnosti v přírodě musí přizpůsobovat přírodním zákonitostem obyvaného území a snažit se jim porozumět. I to je jedna z cest, jak je možno v příštím období následky přírodních katastrof pro obyvatele naší planety minimalizovat,“ tolik zpráva Okresního úřadu v Rychnově nad Kněžnou k loňským mimořádným událostem.



Když se probírám závěry zmiňované konference, které velice detailně popisují jednotlivé příčiny a kapitoly povodně, napadá mne otázka, jak dalece lidé budou schopni si pamatovat, o co vlastně šlo. Jednoznačně lze říci, že při obou povodních nemuselo dojít k některým škodám. V naší době je člověk poněkud degenerován některými civilizačními jevy a je velice lenivý, neboť je obklopen určitými pohodlím. Mnoho lidí neví, co se při podobných katastrofách děje, mnoho lidí nezná jakékoliv příčiny, mnoho lidí neví takřka nic.

Z toho a jiných důvodů se uskutečnila myšlenka, kdy mnozí odborníci by rádi promluvíli k veřejnosti prostřednictvím výstavy v metru. Je dost těžké tuto aktivitu slíbit, neboť uspořádání takové výstavy znamená mnoho práce mnoha lidí a hlavně velké finanční zatížení. Je to ovšem cesta, jak k lidem promluvit nenásilně, přitom odborně a zajímavě. Kdoví, možná na podobné dlouhé noci by lidé byli napříště lépe připraveni...?

**Zpracoval Miroslav Jirásek, odštěpný závod Metro, Hnutí Brontosaurus
Foto: Archiv okresního úřadu**

Vznik pracovního poměru a pracovní smlouva – pokračování

V minulém článku jsme si řekli, že obsah pracovní smlouvy se člení na povinný a nepovinný. Povinný obsah jsme si rozebrali. K nepovinným obsahovým ujednáním, upravených právními předpisy, pracovní smlouvy například patří:

- zkušební doba,
- omezení trvání pracovního poměru.

V pracovní smlouvě může být sjednána zkušební doba. Maximální zkušební doba může činit až tři měsíce ode dne nástupu do pracovního poměru. Pokud je sjednána zkušební doba kratší, nemůže být dodatečně prodloužována. Zkušební doba musí být vždy sjednána písemně – tedy v písemné pracovní smlouvě uzavřené před nástupem do práce, jiné nebo pozdější sjednání zkušební doby je ze zákona neplatné.

Zkušební dobu nelze sjednat v případech, kdy nelze sjednat pracovní poměr na dobu určitou, tedy u absolventů, mladistvých a s osobami o nichž to stanoví kolektivní smlouva nebo se změněnou pracovní schopností. Pokud ovšem zákaz termínovaných pracovních poměrů neplatí, protože fyzická osoba sama písemně požádala zaměstnavatele o sjednání pracovního poměru na dobu určitou, lze s takovou osobou sjednat i zkušební dobu. Z praktického hlediska a pro zabránění určitých nejasností je však vhodné, aby osoby, které požadují sjednání pracovního poměru na dobu určitou a mají zájem i na sjednání zkušební doby, třeba chtějí uzavřít pracovní poměr na rok 1999 a zkušební dobu na 3 měsíce, neboť není vyloučeno, aby i při termínovaném pracovním poměru byla ještě sjednána i zkušební doba, pochopitelně kratší než termínovaný pracovní poměr, zároveň písemně požádaly i o sjednání zkušební doby.

Protože zkušební doba má sloužit k tomu, aby zaměstnavatel blíže poznal zejména pracovní schopnosti nového zaměstnance a zaměstnanec naopak především charakter práce i pracovní prostředí, zákoník práce řeší **problém nepřítomnosti zaměstnance v práci po zkušební dobu**. Stanoví, že doba překážek v práci, pro které zaměstnanec nemůže během zkušební doby konat práci, třeba pro nemoc, ošetřování dítěte či dovolenou, se započítává do zkušební doby v rozsahu nejvýše 10 pracovních dnů. O počet pracovních dnů, které přesahují deset, se prodlužuje zkušební doba. Ta je však sjednána obvykle v kalendářních měsících, tudíž v tomto případě se prodlužuje konec zkušební doby o počet pracovních dnů, o které absence zaměstnance v práci přesáhla 10 pracovních dnů. Děje se tak automaticky, neseписuje se o tom žádná dohoda. Nanejvýš na to můžeme absentujícího zaměstnance písemně nebo ústně upozornit. Faktická délka zkušební doby je zejména důležitá pro možnost skončení pracovního poměru v této době. Blížší právní úprava je uvedena v § 31 zákoníku

práce.

Pokud v pracovní smlouvě nebyla dohodnuta doba jeho trvání, byl sjednán pracovní poměr na dobu neurčitou. Lze jej tedy skončit jen způsobem uvedenými v § 42 zákoníku práce.

Často však mají obě smluvní strany nebo alespoň jedna z nich zájem sjednat **pracovní poměr pouze na dobu určitou**. Důvodem bývá potřeba práce jenom po určitou časově omezenou dobu, třeba zástup v zaměstnání za ženu na mateřské dovolené, důkladné poznání vlastností zaměstnance či pracovních podmínek ze strany zaměstnance nebo nejisté možnosti zaměstnávat dále zaměstnance po vykonání určitého pracovního úkolu.

Pracovní poměr na dobu určitou se podstatně liší od pracovního poměru na dobu neurčitou. Jde zejména o nestabilitu zaměstnání a o skončení pra-

covního poměru uplynutím doby, na kterou byl pracovní poměr sjednán, bez odstupného a třeba v situacích, kdy jinak platí zákaz výpovědi, například v době těhotenství nebo po dobu nemoci.

Vzhledem k těmto skutečnostem poskytuje zákoník práce proto určitou ochranu některým kategoriím zaměstnanců, když u nich **zakazuje** sjednat pracovní poměr na dobu určitou. Jedná se o **absolventy středních a vysokých škol** nastupujících na práci odpovídající jejich kvalifikaci (do 2 let po úspěšném skončení studia), **mladistvé osoby se změněnou pracovní schopností a zaměstnance, o nichž to stanoví kolektivní smlouva**. Nejde však o absolutní zákaz sjednávat termínované pracovní poměry ve výše uvedených případech. Zákaz neplatí v případech, kdy fyzická osoba písemně, před uzavřením pracovní smlouvy, požádá zaměstnavatele o sjednání pracovního poměru na dobu určitou. Na rozdíl od ujednání o délce zkušební doby, lze neomezeně prodloužovat trvání termínovaného pracovního poměru na základě vzájemné dohody zaměstnance a zaměstnavatele. Blížší právní úprava je uvedena v § 30 zákoníku práce.

Ing. Pavel Pitra,
zaměstnanec odbor ředitelství

Daňový odpočet „úroků z úvěrů“ - tabulka

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme dokončili výklad okolo problematiky daňového odpočtu "úroků z úvěrů". Tentokrát připojujeme shrnující tabulku.

Doklad	Předkládá se
Smlouva o úvěru	Ve všech případech odpočtu, platí trvale, nedojde-li ke změně.
Potvrzení stavební spořitelny nebo banky o předpokládané částce úroků	Ve všech případech odpočtu, každoročně do 15. února a při každé změně výše stanovených úroků v běžném zdaňovacím období.
Potvrzení stavební spořitelny nebo banky o skutečně zaplacených úrocích v uplynulém kalendářním roce	Ve všech případech odpočtu, každoročně do 15. února pro uplynulý zdaňovací období
Výpis z listu vlastnictví	V případě úvěru na bytové potřeby uvedené v § 15 odst. 10 písm. a), b) c) e), a f) ZDP, tzn. bytový dům, rodinný dům, byt, pozemek ve vlastnictví, při vypořádání spoludědiců nebo společného jmění manželů. Platí trvale, nedojde-li ke změně.
Nájemní smlouva	Na účely uvedené v § 15 odst. 10, písm. e) ZDP, tzn. v případě údržby či změny stavby bytu v nájmu. Platí trvale, nedojde-li ke změně.
Doklad o trvalém bydlišti	Na účely uvedené v § 15 odst. 10 písm. e) ZDP, jde-li o údržbu či změnu stavby bytu v užívání (nejedná se o byt ve vlastnictví ani o pronajatý)
Potvrzení právnické osoby o trvání členství a užívání jejího bytu	Na účel uvedený v § 15 odst. 10 písm. d) ZDP; tj. na složení podílu právnické osobě, příp. i při vypořádání spoludědiců, či společného jmění manželů, jde-li o vypořádání členského podílu u družstva. Platí trvale, nedojde-li ke změně.
Právo mocné kolaudační rozhodnutí	Na účely uvedené v § 15 odst. 10, písm. a) ZDP, tj. „výstavba nebo změna stavby bytové potřeby ve vlastnictví“. Předkládá se po ukončení stavby, do 4 let od uzavření smlouvy o úvěru.

Ing. Alena Vaňková, zaměstnanec odbor ředitelství

Došlo do redakce • Došlo do redakce • Došlo do redakce

Vážená redakce,

ráda bych touto cestou poděkovala řidiči linky č. 186, číslo vozu 7242 (asi garáž Klíčův), který 16. března 1999 jel linku ve 12.08 hodin od Polikliniky Černý Most.

Jsem maminka s kočárkem a jezdím s malým na plavání do Satalic, kde vystupuji na konečné stanici. Sama již s kočárem nedokážu nastoupit či vystoupit (dokud maličký vážil méně, ještě jsem to zvládla, ale dnes už se blíží ke 12 kg, nepočítaje hmotnost a zejména velikost hlubokého kočáru). A situace je dost často taková, že lidé ochotných či schopných pomoci moc nebývá. V Satalicích v tuto dobu bylo navíc liduprázdno, jediné dvě spolucestující zmizely předními dveřmi a já už se smířovala s tím, že pojedou zase zpátky na Černý Most.

Řidič uvedené linky mi ale ochotně pomohl kočár vnést a ještě přidal milý úsměv.

Moc všem řidičům DP (věřím, že jich je takových většina, patří mezi ně i můj manžel), kteří jsou ochotní překročit rámec svých povinností, děkuji. Taky by mne mohli odkázat na přepravní řád, že si nástup a výstup s kočárkem musím zajistit sama.

Protože budu do Satalic ještě pár týdnů jezdit, děkuji předem i všem tamním řidičům.

Lenka Vargová

Semafory pro tramvaje v Brně

Při návštěvě Brna jsem si na několika křižovatkách všiml, že byly zrušeny tramvajové čocky. Na těchto křižovatkách jezdí tramvaje na zelenou pro

auta. Výhodou tohoto řešení je, že tramvaj, která odbočuje vpravo, nemusí čekat na zvláštní signál, protože v tomto případě má vyhláškou zajištěnou přednost před souběžně jedoucimi auty.

Toto řešení by se jistě uplatnilo i v Praze. Ukázkový případ nalezneme na křižovatce Flora ve směru od Orionky. Dnes je tu situace taková, že díky parkujícím autům jezdí auta po kolejkách. Tramvaj trvá někdy i několik dlouhých cyklů než křižovatkou projede. A právě z Jičínské ulice by mohla vyjždět na zelenou pro auta, protože navíc nikoho neohrožuje. Úprava by byla jednoduchá a téměř zadarmo. Odpojit trolejový kontakt v Jičínské ulici a demonstrovat tramvajové čocky. Z centra by se jezdilo na zelenou, nebo na zelenou šípku. Do centra by zůstal dnešní stav.

Napadá Vás ještě podobné místo?

Jan Šurovský

Pražský dopravní zeměpis II

1. část Čakovice

V tomto čísle DP-KONTAKTu zahajujeme druhou řadu našeho seriálu. Podobným způsobem jako v předcházejících 31 pokračováních se budeme věnovat historii dopravní obsluhy obcí, které dnes tvoří součást hlavního města Prahy.

V severní části Prahy, v rámci obvodu Praha 9, existuje městská část Praha-Čakovice. Tvoří ji tři katastrální území, doklad toho, že ještě v době poměrně nedávné tu byly tři samostatné obce. Vlastní Čakovice známe už ze základních listiny vyšehradské kapituly datované rokem 1088, která je ovšem padělkem 12. století. Dříve se jmenovaly Čachovice nebo Čechovice, od toho odborníci usuzují, že původ můžeme spatřovat v osobním jménu Čach nebo Čech. V průběhu let se tu vystřídalo mnoho majitelů a nemáme mnoho prostoru pro jejich úplné vyjmenování. V nejstarším období tu byly tři poplužní dvory, každý s jiným vlastním,



Čakovice se však proslavily především svým průmyslem, zejména cukrovarem založeným v roce 1850. Cukrovar významně ovlivnil další rozvoj obce, ve které na přelomu století žilo už přes 2 tisíce lidí. Další průmyslové podniky jsou mladší. Historie ZPA Čakovice sahá až do roku 1927. V roce 1981 vznikl na západní části Čakovického katastru rozsáhlý masokombinát, dnes už ale svému původnímu účelu neslouží.

Ves **Miškovice** je doložena až v roce 1436. I zde se vystřídali různí, upřímně řečeno poměrně málo známí majitelé. V roce 1623 je koupili benediktýni a připojili je k Čakovickému panství. Většinu další historie už měla ves podobnou, jen v 19. století se tu na čas objevila i známá jména – hraběnka Žofie Chotková a po ní Černínové z Chudenic. Miškovice byly vždy zemědělskou obcí a nenajdeme tady ani žádné významnější památky. Nedařilo se **Třeboradice** (jméno značí ves lidí Třeboradových) známe od roku 1167, kdy patřily Vitmarovi z Třeboradic. Část zdejších pozemků později patřila kapitule Pražského hradu. Také zde se vystřídalo mnohověme alespoň Jaroslava roce 1631 Albrechta z Vald-

ho majitelů, ze známějších Staršího ze Šternberka a v stejna. V 18. století se Třeboradice staly součástí černínského panství ve Vlni. Ze zdejších památek vzpomeňme původně gotický kostel Nanebevzetí Panny Marie, přestavěný barokně v 18. století. V obci najdeme stavení označované jako Slaviborův dvůr, který byl v 18. století označován jako zámeček. Jméno připomíná také legendu, podle které se v Třeboradících narodila sv.

Ludmila, dcera pšovského knížete Slavibora, manželka prvního českého knížete Bořivoje a babička sv. Václava. Třeboradice jsou v moderní době známé především zdejší rozsáhlou teplárnou, která dnes tvoří významný uzel na trase tepelného napájení v Letňanech. Je sem zaústěno několik významných vleček. Až do první světové války jezdilo přes Čakovice pět párů vlaků, končících v Praze na dnešním Hlavním nádraží. Později některé vlaky jezdily i na Těšnov a počet vlaků rostl. Například v roce 1976, tedy dávno po připojení ku Praze, bylo v Čakovicích k dispozici 12 párů vlaků každý den a 3 další v pracovní dny.

Čakovice i s Miškovicemi a Třeboradicemi leží stranou hlavních cest. Od 28. října 1872 tudy vede železnice; výpravní budova zdejšího nádraží byla postavena v roce 1875. Podoba nádraží byla ovlivněna i blízkými průmyslovými závody, a to nejen čakovickými cukrovarem, ale také továrnami v Letňanech. Je sem zaústěno několik významných vleček. Až do první světové války jezdilo přes Čakovice pět párů vlaků, končících v Praze na dnešním Hlavním nádraží. Později některé vlaky jezdily i na Těšnov a počet vlaků rostl. Například v roce 1976, tedy dávno po připojení ku Praze, bylo v Čakovicích k dispozici 12 párů vlaků každý den a 3 další v pracovní dny.

Není tedy divu, že autobusová doprava do této oblasti je převážně poválečnou záležitostí. V roce 1930

sice zavedla Autodopravní společnost linku z Vysočan do Hovorčovic, o dva roky později už v jízdních řádech není uváděna. Teprve v roce 1947 se objevuje autobusová linka Československých státních drah č.3102 z Florence do Třeboradic, přičemž většina spojů jezdila v úseku Vysočany – Čakovice. Tuto linku v roce 1950 převzalo ČSAD pod číslem 01009. Například v roce 1956 tu jezdilo 13 párů spojů. Po připojení Čakovic ku Praze byla linka zkrácena do trasy Letňany – Čakovice a přestala zajišťovat spojení s Prahou. V roce 1963 zřídilo ČSAD také linku 01010A z Prahy přes Brázdim do Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi, která kromě Čakovic napojila veřejnou dopravu i Miškovice.

Velký význam průmyslových podniků v letňansko-čakovické oblasti způsobil, že sem dopravní spojení po válce začal zajišťovat i pražský Dopravní podnik, ačkoliv obec ležela daleko od pražských hranic. Nejříve se tady objevila autobusová linka O navazující na předválečnou stejně označenou linku ze zastávky Prosecká do Prosecké kolonie. Byla postupně prodloužována a od 2. května 1947 jezdila až do zastávky Čakovice, Avia; od 31. prosince 1951 měla číslo 120. Brzy po „očku“ začala do Čakovic dojíždět i linka E (pozdější č. 103) od zastávky Střelnická. V úseku Dáblce – Čakovice, Avia jezdilo jen několik spojů. Určitě nejznámějším dopravním prostředkem, spojujícím Prahu a Čakovice, se však stala trolejbusová linka č. 58, která poprvé vyjela 24. srpna 1952 a nahradila autobusovou linku č.120. Původně se počítalo s tím, že linka povede až k ZPA, avšak čilý ruch na železniční trati a cukrovarské vlečky byl důvodem, proč byla nakonec ukončena „před závorami“ velkou jedno-stopou smyčkou. Jistě není bez zajímavosti, že se počátkem 50. let začala připravovat i výstavba tramvajové tratě z Vysočan do Čakovic, protože trolejbusová doprava v některých obdobích jen těžko zvládala množství cestujících. Trať měla vést přibližně v trase dnešní Liberecké, Cínovecké a Koste-



Foto: Jan Šurovský

lecké ulice s ukončením poblíž trolejbusové smyčky. Z projektu nakonec sešlo. Trolejbusy byly na dlouhá léta zdejším základním dopravním prostředkem. Jejich provoz byl nakonec zrušen v souvislosti s novou koncepcí MHD v Praze, avšak o něco dříve než se plánovalo. Havárie vozovky v oblasti Krocinky si vynutila zavedení náhradní autobusové dopravy od 9.7.1965. Od 29. listopadu 1965 byla doprava do Čakovic zajišťována definitivně autobusovou dopravou a novými linkami č. 141 a 152, později 153. V roce 1968, tedy až po připojení ku Praze, se vlastní linky (158) dočkaly Miškovice a o rok později i Třeboradice (166). Pozdější rozšíření letňanské Avie a výstavba letňanského sídliště znamenaly přeložení linek z výtých směrů na jiné komunikace a později i zásadní změny linkového vedení. V závěru roku 1998 jsme v Čakovicích mohli vidět linky 110, 158, 159, 166, 202, 209, 210, 233, 305 a 351, z nich většina zajišťuje i spojení k metru, ke stanicím Palmovka, Českomoravská, ale i Nádraží Holešovice.

-pf-, -fp-

Droga může ohrozit i vaše dítě – II

Pervitin – slangově perník, piko, peří nebo péčko

V naší republice nejčastěji zneužívaná látka ze skupiny stimulačních látek. Patří do stejné skupiny jako efedrin nebo kofein. Má ale mnohem silnější účinky a je velmi nebezpečný duševnímu zdraví. Rychle vyvolává závislost. Syntetizován byl již v minulém století, za druhé světové války ho používali japonští sebevražední piloti kamikadze. V pokoutně vyráběném pervitinu se nacházejí i další jedovaté látky jako fosfor a kyselina fosforečná.

Některé účinky: Zrychlený tep, rozšířené zornice, neklid, vzrušení, pocit síly a nadřazenosti, snížená potřeba spánku a potravy, pocit radosti. Po doznění účinku drogy útlum, spavost, deprese, pocity pronásledování. Později se vyskytují horečky, vyrážky, náchylnost

k nemocím, bolesti hlavy, poruchy vidění.

Užívá se šňupáním, ale i nitrožilně (injekční stříkačkou), popřípadě ústy. Po nitrožilní aplikaci nastupuje účinek téměř okamžitě, po šňupnutí za několik minut. Účinky odeznívají po 8 až 10 hodinách. Cena jedné dávky pervitinu se pohybuje obvykle od 100 až do 150 Kč.

Identifikace: Pervitin je většinou bílý prášek (stejně jako kokain). Produkt může obsahovat různé příměsi nebo jeho eventuelní zabarvení bývá způsobeno nekvalitním zpracováním.

Rizika: Velmi brzy vzniká silná psychická závislost. Dlouhodobé zneužívání vede ke vzniku duševních poruch – agrese vůči sobě i druhým, deprese – strach, může se rozvíjet paranoidní halucinaturní syndrom. Or-

ganismus je vyčerpán, zasměná se nadměrně hubnutí. Užívání injekčních stříkaček nese riziko nákazy virem HIV či hepatitidou typu B. Prudký vzestup krevního tlaku může přivodit mozkovou mrtvici nebo srdeční selhání. Riziko smrti je i v důsledku plicních otoků, či poškození jater a ledvin.

Jak se rozvíjí drogová závislost?

Experiment (občasná užití) – užívání (úzus) – zneužívání (abúzus) – drogová závislost. Cesta ke vzniku drogové závislosti je velmi individuální, závisí nejen na typu drogy, ale i na osobnosti člověka. Kdo experimentuje s drogou se po prvním kontaktu s ní závislým zpravidla nestává, ale nejbezpečnější je však si s drogou nic nezačínat.

-sou-

Ne, nebojte se, že si to vymyslel český ministr sociální péče, a že nám dá jako gesto k tomuto svátku třináctý důchod. Rok seniorů je celosvětovou akcí, vyhlášenou Organizací spojených národů. A na celém světě si těch udělených staříků považují a připomínají si jejich zásluhy. U nás máme jiné starosti. Na nás si jen tak někdo nevzpomene.

Ale my nezapomínáme. Již spoustu let se o naše bývalé spolupracovníky stará Klub důchodců při Závodním výboru Elektrických drah. V sociální oblasti navštěvuje a pomáhá nemocným. Jubilantům jsou zaslány dopisy ředitele odstěpného závodu, předsedy závodního výboru a výboru Klubu důchodců. Nezapomeneme poblahopřát a mnohým pozorností připomenout, jak nám to utíká. Organizujeme ozdravné a kulturní vycházky po Praze a jejím okolí, pořádáme autobusové zájezdy po krásách a památkách naší vlasti.

Takže, my si ten „rok seniorů“ zpřijemňujeme sami. Těch pár slov o naší činnosti je jen letným náčrtem práce, kterou pro své členy připravuje výbor Klubu důchodců Elektrických drah. V závěru každého roku se scházíme na „Setkání důchodců“ ve velkém sále budovy v Bubenské ulici. Popřejeme zdraví, popovídáme a s podnikovkou kapelou si od srdce zazpíváme. A ty naše artrózy, revma, bolení hlavy i kloubů a další starosti necháme doma, kdopak by s tím otravoval své bývalé kamarády. A víte, že je nám při všech těch akcích Klubu důchodců dobře?

O vás se na bývalém pracovišti nikdo nestará? Tak přijďte mezi nás. Využijte naši nabídku a navštivte každé první pondělí v měsíci budovu v Bubenské ulici č. 1, kde se mezi 9 a 11 hodinou ve 3. patře, v provizorní zasedací místnosti č. 307, dozvíte vše potřebné, budete-li se chtít stát členy našeho Klubu důchodců. Členové výboru klubu důchodců vás s prázdnou nenechají odejít. K našemu přátelskému popovídání připojujeme ještě vzorek akcí letošního roce. 23. března se uskutečnil výlet do Modřanské rokle, 20. dubna se členové klubu vydali na Jiloviště a v polovině dubna byl na programu zájezd do Poličky spojený návštěvou hradu Pernštejna. V květnu budou cílem Náchod a Ratibořice, o měsíc později Nové Hradky. Z pražských akcí stojí za zmínku návštěva Muzea MHD 11. května v dopoledních hodinách a následná cesta historickou soupravou. A tak bychom mohli pokračovat ve

výčtu akcí. Proto neváhejte a zajděte na schůzi konanou vždy první pondělí v měsíci.

Co říci závěrem? Už jsme toho v životě prožili dost. Tak proč si na stará kolena trochu neužít, tedy zpřijemnit si alespoň chvíli ten podzim života. My přece můžeme říci, že nám nikdo nikdy nic zadarmo nedaroval. Dnes už jen přilhlizíme, pravda někdy kritizujeme, ale u nás v Klubu důchodců Elektrických drah nezávidíme. Jsme si vědomi toho, že musíme sami, pokud chceme a pokud nám to ještě jde, a máme chuť pro své přátele něco udělat. Hrsta dobrých duší ve výboru Klubu důchodců ji zatím má a snaží se ty ostatní potěšit.

Jak jsem říkal na začátku, když máme ten „rok seniorů“. Než se o nás v OSN dovědí, tak už tady nebudeme. A jsme jen zvědaví, kdo se po nás, o ty „starce na chmelu“ bude starat? Dobré zdraví a dobrou pohodu všem bývalým i současným pracovníkům Dopravního podniku.

Vladimír Procházka, předseda Klubu důchodců o. z. Elektrické dráhy

Večerník Praha (6. 4. 1999)
Historická tramvaj č. 91 se po zimní přestávce opět vrátila do pražských ulic. Až do října budou mít obyvatelé metropole i její návštěvníci možnost svézt se o víkendech a svátcích centrem města. Souprava pochází ze 30. let, v Praze přestaly tyto typy jezdit 8. května 1974. Dobovou atmosféru jízdy dokreslují i uniformy řidiče i průvodčích.

MF Dnes (6. 4. 1999)

Pražské metro je zdořilejší než newyorské
Dopravní podnik města New York přistupuje k cestujícím jinak než Dopravní podnik hlavního města Prahy. Na jednom konkrétním případě je zřejmé, že se pražský dopravce chová k pasažérům kupodivu uctivěji než jeho americký protějšek. Zatímco amplyony pražského metra vyzývaly ještě nedávno cestující pouze k tomu, aby nastoupili či vystoupili do soupravy, před několika lety doplnil pražský dopravce hlášení o slůvku prosím. Zcela odlišně se začali chovat provozovatelé newyorského metra, kteří toto zdořilé slůvko vypustili. Zdvodňují to urychlením provozu.
Vybral ing. Jan Urban

Půlnoční návštěva galerie, utopie nebo realita?

Navštívit o půlnoci galerii? Zdá se vám to neobvyklé. Neobvyklé snad, nikoliv nemožné. Tuto zvláštní příležitost jsme měli možnost zažít ve Stuttgartu. V noci ze soboty 20. března letošního roku na neděli 21. března se zde uskutečnila neobvyklá akce „Lange Nacht der Museen“ – „Dlouhá noc muzeí“, která se konala vůbec poprvé v dějinách tohoto města na řece Neckar. Akce byla specifická hlavně tím, že muzea a galerie bylo možno navštívit v době od 20.00 hodin do 3.00 hodin. Vše začínalo na náměstí Schlossplatz, kde bylo možno si vybrat ze dvou okruhů, v kterých bylo spojení mezi jednotlivými galeriemi a muzei zajišťováno autobusy stuttgartského dopravního podniku.

Celkem bylo tuto noc k návštěvě otevřeno patnáct muzeí a galerií, a to jak výstavních síní o dvou místnostech, tak galerie státní či městské. Před nástupem do autobusu či vstupem do galerie si návštěvník koupil vstupenku, která mu umožňovala vy-

užít autobus a navštívit každou z vybraných galerií či muzeí. Celá akce byla navíc doprovázena hudebními produkcemi různých žánrů, od mexických rytmů přes jazz až po nejmodernější taneční hity.

Protože dvoudenní pracovní schůze naší podskupiny pilotního projektu benchmarkingu byla již

za námi, nemohli jsme si nechat takovou příležitost ujít. Na „Dlouhé noci muzeí“ se potkávaly snad všechny věkové i společenské vrstvy společnosti, a to jak náctileté, tak

rodiče s dětmi, ale i velmi distingované páry v nejlepších letech. Tato akce měla silnou mediální podporu, a stala se tak součástí společenského dění ve městě. Ocenili jsme tento velmi odvážný nápad, jak přiblížit kulturní dění nejširší veřejnosti, ale i organizaci a preciznost, s jakou bylo vše připraveno. V roce 2000 bude Praha evropským městem kultury, nemohla by se právě tato stuttgartská noc stát dobrým nápadem pro jednu z možných kulturních akcí pro širokou veřejnost?

–**marv**



PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A.** Kovová ozdoba (zastarale); kozácká hodnost; jamb (zastarale). – **B. 1. díl tajenky;** lihovina z rýže. – **C.** Uzenina; cizí ženské jméno; louky; lyžařská větrovka. – **D.** Karetní trumf; planeta; parkový keř; lido; kus ledu. – **E.** Smývání; mořský pták; historické mučidlo; Oliver (domácky); vařené vepřové maso. – **F.** 0,01 hektaru; úloha; skořápka měkkýšů; karetní hra; sličnost. – **G.** Bajonet; bystrost; vinout; dětská hračka; citoslovce pohrdání. – **H.** Pcháč; svobodný statek; uklízeč ulic; Sarmat; vida. – **I.** Druh gibbona; rosol; jedovatý hřib; citoslovce bédování; kukačkovitý pták. – **J.** Značka sportovních výrobků; vysokohorská pastvina; kůň (básnický); smečka. – **K.** Praotec; **2. díl tajenky.** – **L.** Náčelník kozáků; strnutí šije; velmi nápadný.

SVISLE: **1.** Kuželosečka. – **2.** Chorobný útvar; část obce. – **3.** Staroslovanský bůh; náraz; název kyselky. – **4.** Jízdou zdolat; trnovník; islámský obyčej. – **5.** Chuchvalec; oboživelník; ještěr. – **6.** Hle (nářečně); balík (zastarale); chlup na hlavě; iniciály herce Marvana. – **7.** Chudozobý savec; tvůrce díla; judský král. – **8.** Jídelní miska; pokoj; chobotnatec. – **9.** Tulení kožešina; skluz; vymřelý savec. – **10.** Slovensky „táta“ (zastarale); foukat; cílová čára; značka telluru. – **11.** Starosumerské město; Ludmila (domácky); mužské jméno; tmel. – **12.** Závodník formule 1; druh přístřeší; osobní zájmeno. – **13.** Iva (domácky); pytlák (slangově); konec. – **14.** Adolf (domácky); rod drobných rybek; dětská hračka. – **15.** Osobní zájmeno; druh slitiiny; plocha ruky; zkratka tlaku krve. – **16.** Jižní plod;

Tajenka z čísla 4: Lidé nejvíce mluví, když nemají o čem mluvit. (J. Paul)

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

kravina; hija. – **17.** Ukrajinské sídlo; alžírský přístav; chuť (obecně). – **18.** Francouzská řeka; zabi zvuk; špatnější. – **19.** Ryba; část mířidel stříelných zbraní. – **20.** Druh bonbonu.

Pomůcka: alit, iambus, koel, pukla, Sar, Ur.

PaedDr. Josef Šach

Hasičské Eldorado

V kanceláři velitele stanice depa Kačerov Hasičského záchranného sboru Metro kapitána Václava Baláka právě dozívá legendární písnička Bessie z malého tranzistoráku, na kterém je naladěno Country radio. Nahrála ji nově trampská kapela **Eldorado**, která v tomto týdnu vydává své nové album pod názvem **Eldorado na vodě** a právě Vašek Balák se jako hráč na foukací harmoniku



a zpěvák na celém projektu podílel. Samozřejmě s ostatními spoluhráči, které takřikajíc komidluje Tomáš Pergl, známý a neúnavný propagátor trampské muziky, ať už na osadě v Údolí děsu nebo v nahrávacím studiu.

Ten Václava do kapely přivedl a jeho dřívějším nadšenému, avšak amatérskému muzicírování dal profesionální směr. Slovo amatérské neberte nijak

hanlivě, protože náš na první pohled přísný kapitán Balák je ve skutečnosti docela pořádný recesista, který nezkaží žádnou podnikovou oslavu, najde si čas na fotbal se svými kolegy z mužstva FC Plácek a ještě stihne zpestřit dětem písničkami pobyt na letním táboře.

Nahrávání v profesionálním studiu však byla, jak se mi důvěrně svěřil, práce pro něj nová a pěkně zodpovědná, o to však přitažlivější a lákavější. Vždyť se ocitl po boku starých studiových harcovníků jako Petra Zadíny (dříve skupina Brontosauři), Petra Šplíchala (Pacifik, Taxmeni) nebo Ivana Černého či Zdeňka Sadovského, spoluhráče Tomáše Pergla z Orchestru Zdeňka Bartáka. Tak se nahrávalo, předělávalo, míchalo, až vzniklo za pomoci zvukového mistra studia Largo Vlasty Drozda zbrusu nové trampsko – vodácké CD.

„Copak některé trampské evergreeny jako Bessie, Malá chajda nebo Chata na vodě, to šlo samo, ale ty nové, většinou z autorské dílny Tomáše Pergla, Mirka Hellera a Luboše Kincila to bylo hotové hasičské cvičení,“ svěří se mi opět Vašek Balák. Ale na výsledek je stejně jako celé ELDORADO hrdý. Ostatně, přijďte se někdy podívat do klubu Rikátado na Palmovce nebo CI 5 na Smíchově. To jsou nejčastější pravidelná místa, kde skupina **Eldorado** v Praze koncertuje. Úplně největší událostí bude oslava a křest nového CD „Eldorado na vodě“ ve čtvrtek 29. dubna na parníku Europe, který vyplouvá v 19 hodin od Palackého mostu. Doufejme, že toho dne nevy pukne v metru ani jinde žádný požár, a tak budeme společně s Václavem Balákem hasit jenom žízeň a touhu po stále nových trampských písničkách.

S velitelem stanice depa Kačerov hasičského záchranného sboru Metro kapitánem Václavem Balákem rozhovořil Petr Šplíchal

MHD ve světě

VÍDEŇ (Rakousko): Po úspěšných zkouškách dvou prototypů supernízkozemních rychlodrážních tramvají (délny 24 a 35 metrů) byla zahájena výroba první série 34 vozů. DP objednal celkem 150 jednotek, jež budou dodávány v tempu 18 kusů ročně.

□□□

DENVER (USA): Město objednalo u Siemensu 14 rychlodrážních tramvají za více než 27 miliónů USD. Tyto vozy rozšíří dosavadní park 17 vozů stejného typu SD-100 a jsou určeny k provozu na prodloužené síti o 11,3 kilometru. Šestinápravová článková vozidla se stejnosměrnými motory a pulsní regulací se montují v Sacramentu, skříňové vozidla v Carsonu v Kalifornii. Podobný typ byl vyvinut pro San Diego, stejné vozy se vyrábějí též pro Salt Lake City.

□□□

MONTPELLIER (Francie): Nový tramvajový systém zahájí provoz 28 rychlodrážními nízkopodlažními vozy CITADIS v září 2000. Jde o modulární vozidla, jejichž uspořádání umožňuje variantní počet článků. První vozy s obsaditelností 271 osob byly dodány v prosinci 1998.

□□□

SAN DIEGO (USA): V tomto městě se jako v prvním v USA v poválečné historii rozjely rychlodrážní tramvaje 26. července 1981. Dnešní síť tří tratí v délce téměř 40 kilometrů se koncem roku 1997 rozšířila o dalších 10 kilometrů s devíti stanicemi. Na prodloužené trati je celodenně udržován interval 15 minut, večer a v noci 30 minut. Trať je navržena pro rychlost jízdy 90 km/h. Spolu s autobusy a taxi vytvářejí tramvaje dobrou alternativu k individuální automobilové dopravě, jejíž objem díky tomu přestal narůstat. –pař–

To se mu to kritizuje, mohou si říci mnozí pravidelní čtenáři DP-KONTAKTu, když si přečtou rubriku Vlastníma očima. Tak jak to v životě bývá, na každého jednou dojde, a tak došlo i na mě.

Každý dobře ví, že ve stanici metra Florenc se přestupuje z linky B na C a nikoliv z „áčka“ na „céčko“, jak jsem špatně napsal v minulém čísle, v této rubrice. Všem čtenářům patří moje upřímná omluva, stejně jako v případě strany 7 a údajů v tabulce výkonů historické linky č. 91. U vlakov kilometrů, vozokilometrů a místokilometrů jsou číselné údaje o tři řády vyšší oproti skutečnosti.

V prvním případě je vina jasná, ve druhém je to složitější, neboť autor prý předal členu redakční rady za příslušný odštěpný závod správné podklady, ale v mém počítači již desetinná čárka před trojici

Vlastníma očima

posledních cifer není. Při putování různými počítači se zřejmě ztratila. Ztratit se může asi kdykoliv cokoliv, díkymu o tom dostáváme každý den v různých médiích. Ale taková ztráta mrzí dvojnásob, neboť podává zkrácené údaje o našem společném snažení a může vrhnout na nás všechny špatné světlo.

Na chybu jsem byl upozorněn ředitelem Odboru veřejné dopravy na ministerstvu dopravy. Sám nejlépe vím, kam se DP-KONTAKT posílá a komu se může dostat do ruky. Toto upozornění je jenom dokladem skutečnosti, kde se také pečlivě čte. To mne samozřejmě těší, že „výrobek z mé dílny“ má takový ohlas mezi odbornou veřejností. Nezbyvá mi než doufat, že stejně pozitivní a živý ohlas má i u pracovníků podniku, kte-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V květnu 1999 oslavuje 70. narozeniny:
Eliška Jeřábková – ED, provozovna Strašnice (38).

V květnu 1999 oslavují 60. narozeniny:
Adolf Cír – A, garáž Řepy (24),
Stanislav Drekšler – ED, prov. opravná tramvají (42),
Miroslav Fouček – M, sl. technolog. zařízení (26),
Ladislav Kohout – M, dopravní úsek (25),
František Marounek – M, sl. technolog. zařízení (22),
Karel Mašek – M, služba elektrotechnická (20),
Miroslav Pich – A, garáž Klíčův (29),
Jiří Vandělík – ED, prov. opravná tramvají (43).

V květnu 1999 oslavují 50. narozeniny:
Zdeněk Ašenbryl – ED, prov. opravná tramvají (16),
Pavel Balák – M, dopravní úsek (22),
Josef Burda – M, služba staveb a tratí (20),
Vladimír Bureš – A, garáž Kačerov (23),
Danuška Hánová – M, Dopravní úsek (20),
Karel Holakovský – M, sl. elektrotechnická (24),
Otakar Hüschl – ED, provozovna měřirný (32),
Lubomír Hrubý – M, dopravní úsek (26),
Václav Chalupa – ED, prov. opravná tramvají (21),
Vladimír Janouš – M, služba elektrotechnická (21),
Václav Kaše – M, služba sděl. a zabezpeč. (22),
Alena Khýrová – A, garáž Kačerov (13),
Jiří Marcellis – A, DOZ Hostivař (31),
Jan Miškovský – ED, provozovna Žižkov (28),
Daniela Němcová – M, ekonomický úsek (15),
Petr Novotný – M, služba elektrotechnická (20),
Vladimír Pečený – M, služba ochrany systému (21),
Růžena Petříšová – A, dopravní úsek (13),
Milan Soukup – ED, provozovna Motol (22),
Libuše Tučková – A, garáž Řepy (16).
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:
Jana Alexanderová – Ř, ekonomický úsek (11),
Alena Brožová – M, služba staveb a tratí (25),
Jitka Křišťůvková – M, dopravní úsek (25),
Ilona Rybáčková – Ř, ekonomický úsek (12),
Magdalena Rynešová – M, ekonomický úsek (36),
Josef Stanislav – M, služba technolog. zařízení (24),
Eva Štroufová – M, dopravní úsek (23).

Do invalidního důchodu odešel:
Bohumil Blažek – ED, prov. vrchní stavba (12).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:
1. března 1999 nás ve věku 59 let opustil pan Václav Karbulka – A, garáž Klíčův, který u DP pracoval 25 let.
23. března 1999 nás ve věku 55 let opustil pan Emil Novák – M, služba staveb a tratí, který u DP pracoval 19 let.

Nejen o jedné čáře

rým je především určen. Před několika okamžiky mě navštívil jeden ze zaměstnanců metra, aby si vzal výtisk, neboť má dovolenou, a tak se k němu zřejmě nedostane...

Ještě se vrátím k té ztracené čáře. Před lety ve školních lavicích mi bylo vštěpováno při hodinách matematiky a fyziky, že se má zaokrouhlovat, a tím pádem i počítat, na tolik desetinných míst, kolik má význam pro praktické použití. Většinou stačila dvě. Nejsem si jist, zda vlakovkilometry, vozokilometry či místokilometry má smysl počítat na tři desetinná místa. Vždyť poslední zmiňovaný údaj nám říká, jakou maximální kapacitu jsme nabízel při našich jízdách. V tomto případě mě připadají tři desetinná místa zcela zbytečná. Co vy na to? –bda–