

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Oslavovali jsme čtvrtstoletí pražského metra



Vlaky metra od minulosti přes každodenní realitu až k budoucnosti.

Přelom dubna a května byl v městské hromadné dopravě ve znamení oslav připravených k 25. výročí zahájení provozu metra na trati C mezi stanicemi Kačerov a Florenc (tehdy Sokolovská).

První významnou akcí byla tisková konference v sále kačerovského „bunkru“ spojená s prezentací našich nejvýznamnějších obchodních partnerů. Účastníky seznámili s historií, ale i s žhavou součas-



Tiskové konference se zúčastnil náměstek primátora a předseda dozorčí rady ing. Martin Hejl, předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek, ředitel o. z. Metro ing. Ladislav Houdek a technický ředitel ing. Tomáš Jílek za vedení tiskové mluvčí mgr. Zuzany Knoblochové.

ností předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek a ředitel o. z. Metro ing. Ladislav Houdek. Náměstek primátora a předseda dozorčí rady ing. Martin Hejl hovořil o významu nejmladšího do-

pravního prostředku pro každodenní život našeho města a nastínil i plány do nejbližší budoucnosti.

Na první dny provozu mohli účastníci vzpomenout při jízdě historickou třívozovou soupravou Ečs, která se jako jediná dochovala z prvních souprav pražského metra.



Zaplněný sál kačerovského „bunkru“ při tiskové konferenci.

Čtvrtěční večer ve Vinohradském divadle patřil zaměstnancům odštěpného závodu Metro, kterým bylo určeno představení Hostina u Petronia se skvělými výkony Vladimíra Dlouhého a Jiřího Bartošky. Druhá část pracovníků se společně s představiteli města zúčastnila v úterý 4. května slavnostního představení Sen noci svatojánské v Národním divadle.

Veřejnost mohla oslavovat v neděli 9. května, tedy přesně po 25 letech ode dne, kdy se poprvé pražským podzemím rozjelo metro s cestujícími. Cesto-

vat se mohlo zdarma, k dispozici byly pamětní jízdenky a v pěti stanicích vyhrávala hudba. Pražané se také mohli svést třívozovou soupravou Ečs, která vzbudila největší zájem u početného zástupu fanoušků městské hromadné dopravy.

Velký zájem byl o pamětní publikaci (Nejen) čtvrtstoletí pražského metra z pera Pavla Fojtíka, jejíž první část byla během čtrnácti dnů ve Střediscích dopravních informací rozebrána.

-bda-

Foto: Petr Malík



Vozy Ečs opět vozily cestující. Foto: Jan Šurovský



Fotbalový turnaj již klepe na dveře!

Sobota 19. června 1999, 8.00 hodin, fotbalové hřiště v areálu Ústředních dílen v Hostivaři. To je datum a hodina, kdy bude zahájen již čtvrtý ročník fotbalového turnaje Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti o pohár generálního ředitele.

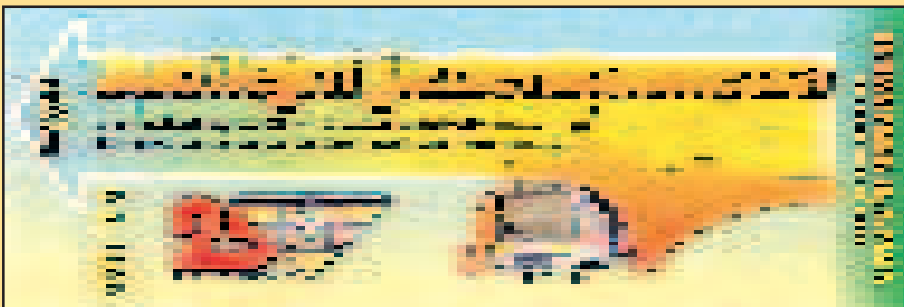
Pokud nedejde k neočekávaným výpadkům a prezentuje se všech osm družstev, se kterými je ve IV. ročníku počítáno, budou rozdělena do dvou skupin po čtyřech účastnících. Ve skupinách bude hrát každé mužstvo s každým, dvojice nejlepších postoupí do semifinále, kde se utkají křížově první s druhými. Na třetí týmy ve skupinách čeká zápas o páté místo a čtvrté duel o sedmé místo. Každé zúčastněné mužstvo tedy sehraje minimálně 4 zápasy na 2 x 15 minut.

Jak bylo uvedeno výše, výkop prvního zápasu je plánován na 8.00 hodin a přesně o deset hodin později (18.00 hodin) by mělo být zahájeno velké finále na 2 x 20 minut. Vítězství z minulého ročníku obhajují žáci Středního odborného učiliště.

Do Hostivaře jsou srdečně zváni nejen hráči, ale i všichni příznivci sportu, zejména fotbalu.

Občerstvení bude zajištěno v „domečku“ u hřiště.

Na shledanou v sobotu 19. června na hřišti v Hostivaři se těší generální ředitel a redakce DP-KONTAKT.



Pamětní jízdenka připomínající 25 let provozu metra v Praze.

Nenápadní svědkové minulosti

Nenápadné pozůstatky dávno zaniklých traťových úseků pražských tramvají můžeme dodnes vidat v pražských ulicích. Nejčastěji to bývají nástenné růžice po závěsech trolejového vedení,



v menší míře zřetelné stopy v dlažbě a někde najdeme i po letech dokonce koleje. Jedním z takových míst je zbytek zrušené tramvajové smyčky u vysocočské Kolbenky. Kolej v bývalé ulici U Kolbenky se poprvé objevila v roce 1912, kdy se na ní odstavovaly vlečné vozy. Tehdy byla „slepá“ a teprve v roce 1924 byla doplněna na kolejovou smyčku kolem bloku domů s krátkou předjízdovou kolejí a tehdy vznikla i vyfotografovaná výhybka. O něco dříve, v říjnu 1923 byla před obloukem do ulice U Kolbenky vložena výhybka s krátkou kusou kolejí, na kterou se v případě potřeby připojovala další povrchová kolej, pomocí které se dopravovaly na

závodní vlečkové kolejiště Kolbenky nákladní vozy s transformátory. V té době byla nynější ulice Pod Pekárkami ještě hlavní výpadovou komunikací směrem na Kbely a Mladou Boleslav. Vládl tady poměrně silný pouliční ruch. Později smyčka prodělala ještě některé drobné změny, zejména ve svém úseku po dnešní Kolbenově ulici, na polohu zmíněné výhybky to ale nemělo vliv. Během druhé světové války u továrny končily tři linky a byl to tak velký tramvajový ruch, že vlaky linky č. 8 musely dokonce couvat do nástupní zastávky na kusou nákladní kolej. Aby se tu zlepšily dopravní poměry, zvažovalo se tu v roce 1944 dokonce vytvoření vícekolejného tramvajového nádraží, ale z projektu nakonec sešlo a změny smyčky se omezily pouze na zřízení další předjízdové koleje, situované v dnešní Kolbenově.

Po válce se nároky na smyčku postupně zmenšily. V listopadu 1946 ke Kolbence přestala jezdit „osmička“ a od října 1948, kdy byla linka č. 15 prodloužena po nové trati do Nového Hloubětína, ve smyčce celodenně končila jen linka č. 19, ale i ta byla v přepravních špičkách všedních dnů v dubnu 1949 prodloužena do Nového Hloubětína. V té době továrna ČKD požadovala uzavření ulice U Kol-

benky, aby mohl být závod o něco rozšířen. Úplné zrušení smyčky nepřicházelo v úvahu, a proto byla postavena nová kolem malého náměstíčka. Podle projektu na ni měla být připojena kusá kolej v ulici Pod Pekárkami (v ose bývalé smyčky) a stará smyčka měla být snesena. Z úsporných důvodů však byla postavena jen nová smyčka a ze staré bylo zlikvidováno jen jižní napojení. Větší část smyčky nikomu vlastně nepřekážela a zůstala zachována v areálu zá-



vodu až do nedávné doby. V místě fotografované výhybky „pouze“ vyrostla zeď s vrátnicí. Zbytek smyčky v ulici Pod Pekárkami sloužil jako odstavná kolej (novou podle projektu tedy nebylo třeba stavět) a beze změny zůstala i výhybka na „transformátrovou kolej“ a vlastně i samotná kolej, která však končila plotem. Toto uspořádání kolejí vydrželo až do počátku devadesátých let. Dnes v bývalé ulici U Kolbenky vzniká parkoviště se živickým povrchem. Kdo ví, zda pod ním staré koleje nezůstaly. Výhybka ve zdi zatím přežívá dál.

–pf–

Foto: Jan Šurovský

Letos se sice brány Muzea městské hromadné dopravy ve Střešovicích otevřely později (22. května) než obvykle, ale zato máme jistotu, že technickým památkám ukrytým ve střešovické vozovně nehrozí, že je budou ohrožovat krupěje jarních a letních přeháněk nebo dokonce podzimních plískanic. V rámci celkové rekonstrukce vozovny byla totiž provedena oprava střechy i nad muzejními prostory. Díky tomu docházelo k rozsáhlému přesunu historických vozidel, aby nedošlo k jejich poškození. Také vitríny a panely byly zakryty, případně byly demontovány. Je tedy pochopitelné, že za tohoto stavu by si případný návštěvník kulturních zážitků příliš neužil. Ale

Muzeum MHD vstupuje do další sezóny

teď je už všechno zase ve starých kolejích – nebo lépe řečeno v nových? Neboť střecha je nová, vitríny naleštěné, vozy „vyblejskané“. A vše je připraveno přivítat návštěvníky. Nyní krátce připomeneme, co všechno můžete v našem podnikovém muzeu vidět.

Základem expozice je jedinečná sbírka historických vozidel pražské hromadné dopravy (od vozu koňské dráhy z roku 1886 až po vůz metra Ecs – ten je prozatím v depozitáři) a s ní souvisejících předmětů, kterou Ministerstvo kultury ČR označilo za mimořádně cenný doklad vývoje městské hromadné dopravy v Evropě. Proto byl tento soubor v roce 1998 prohlášen za kulturní památku, stejně jako už dříve byla kulturní památkou uznána i sama střešovická vozovna, která je typickou ukázkou dopravní stavby z počátku našeho století. Zájemci o historii městské hromadné dopravy v Praze mají možnost se s ní seznámit na panelech, které obsahují velké množství dobových fotografií a písemných materiálů převážně z podnikového archivu, ale i dalších institucí. Specializované výstavy se věnují historii metra, jehož 25. výročí zahájení provozu si letos připomínáme, a vrchnímu vedení, kterému málokdo věnuje pozornost, ale bez kterého by se naše dnešní městská doprava neobešla.

Neváhejte a vydejte se v sobotu, v neděli nebo ve svátek do střešovické vozovny, otevřeno je od 9 do 17 hodin.

–MJ–

Dispečerská stanoviště v provozu autobusů

Dispečerské stanoviště je nedílnou součástí systému řízení provozu autobusů na linkách Pražské integrované dopravy. Traťový dispečer je spolu s mobilními oblastními dispečery nenahraditelnou „prodlouženou rukou“ dispečerské ústředny (dále jen DÚ). Při přetvárajících potížích se zastaralým systémem radiostanic je někdy dokonce jediným možným pojetím mezi DÚ a řidičem autobusu.

V současné době je v autobusové síti zřízeno celkem 14 dispečerských stanovišť, na kterých svou službu ve špičce pracovního dne vykonává 18 traťových dispečerů. Na těchto stanovištích jsou stanoveny tři pracovní režimy služby:

- turnusový (služba celotýdenně v časovém rozsahu 4.30 – 23.30 hodin)
- ranní + odpolední (služba v pracovní dny v časovém rozsahu 5.00 – 21.00 hodin)
- „sejdrový“ (služba v pracovní dny v časovém rozsahu 5.00 – 8.30 hodin a 13.30 – 18.00 hodin)

Dvanáct dispečerských stanovišť je umístěno v uzlových bodech u stanic metra a umožňuje sledovat převážnou většinu linek v autobusové síti. Se dvěma dalšími stanovišti (Jižní Město a Nádraží Braník) umožňuje tento systém sledovat přibližně 75% z celkového počtu 208 pražských linek, s možností okamžitého zásahu do jejich provozu. Pokud sledování linek převedeme do sledování počtu prováděných spojů za provozní den, tak zjistíme, že v pracovní den je pokryto téměř 13000 spojů (cca 64 % z celkového počtu) a v sobotu a neděli 3400 spojů (přibližně 32 %).

Pracovní činnost traťového dispečera začíná již před ranním výjezdem, kdy je nutno zkontrolovat celý areál, jak je připraven na příchod prvních cestujících. Kontroluje, zda jsou v pořádku zastávkové sloupky, ověřuje aktuálnost zde umístěných jízdních řádů a vyvěšených informací pro cestující. Následuje kontrola „nájezdů“ všech vozů vypravovaných jednotlivými garážemi, zaznamenávání jejich evidenčních čísel a sledování, zda první spoje jsou provedeny v souladu s jízdním řádem. Kontrola provádění a dodržování jízdních řádů jednotlivých spojů provází dispečera po celou dobu jeho služby. Každý zjištěný výpadek, zpoždění či mimořádnou událost (dále jen MÚ) ihned hlásí dispečerské ústředně. Ta na podkladě jeho zpráv neprodleně zajišťuje ve spolupráci s ním náhradu neprovedeného spoje, či minimalizuje dopady těchto MÚ na zákazníka. V neposlední řadě dispečer na stano-

višti zodpovídá dotazy cestujících o vedení linek a jízdních rádech, reaguje na jejich případné připomínky, popřípadě je směřuje na příslušné odborné útvary odštěpného závodu, ROPIDu nebo ředitelství společnosti atd. V případech, kdy je nutný zásah záchranné služby nebo policie ČR, neprodleně tyto složky zajišťuje prostřednictvím DÚ.

Při nasazení vozů na náhradní autobusovou dopravu za metro či tramvaj představuje traťový dispečer spolehlivého zprostředkovatele požadavků dispečerské ústředny a styčného partnera klientů. Po stažení vozů z linek a jejich odeslání na určená místa neprodleně informuje cestující o probíhajících opatřeních.

S uspokojením lze konstatovat, že díky zkvalitňování práce a výrazně profesionálnějšímu přístupu našich řidičů k výkonu služby, nemusí traťový dispečer v tak velké míře, jako tomu bylo v minulosti, řešit závažná porušení provozní kázně (vynechávání spojů a podobně). Více času jim tedy zbývá na sledování provozní situace na jednotlivých linkách, na zavedení intervalového řízení pro udržení pravidelné dopravy, jestliže jsou linky zdrženy v důsledku silné individuální dopravy a nedostatečné kapacity komunikací apod.

S ohledem na to, že se jedná o práci v terénu, nejsou pracovní podmínky na dispečerských stanovištích ideální. Dispečer se často pohybuje po ploše autobusového obratiště (AO) mezi pojiždějícími autobusy a jakékoliv rozptýlení jeho pozornosti může mít vážné následky. Ani zážemí dispečerů na některých stanovištích není na takové úrovni, jakou by si důležitost a náročnost jejich práce zasloužila. Zejména u nových stanovišť je však již vidět stoupající trend zkvalitňování prostředí. Takovým je například nedávno otevřené stanoviště v obratišti Černý Most, kde zážemí a vybavení stanoviště má potřebnou úroveň. Je vybaveno například systémem průmyslové televize, který umožňuje kamerové sledování provozu celého obratiště a výpočetní technikou, umožňující i propojení s dispečerskou ústřednou.

Kvalita práce traťového dispečera se přímo promítá do kvality služeb poskytovaných našim klientům. Dispečerská stanoviště jsou – a domníváme se, že vždy budou – důležitou součástí systému řízení provozu PID. Zejména pak v době, kdy není k dispozici automatizovaný sběr dat a možnost řízení autobusů v reálném čase. I když i zde se „blýská na časy“, o tom však zase někdy přičít.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy Radek Ševců

Kontrola jako nezbytná součást řízení

Kontrola je i v současných podmínkách nutnou složkou efektivního řídicího procesu, v němž plní funkci zpětné vazby poznání faktického průběhu řízených procesů, dosažených výsledků a efektů, jakož i příčin případných disparit a nedostatků.

Kontrolu v uvedeném smyslu musí provádět každý řídicí subjekt od „liniového“ vedoucího v terénu až po řídicí štáby na vrcholové úrovni, samozřejmě za použití rozdílných, adekvátních metod a forem kontroly. Kvalifikovaná, doložená kontrolní informace je na všech úrovních nezbytným podkladem pro přijímání nových rozhodnutí, doplnění či korekce rozhodnutí dříve přijatých. S tím je spojen i kontrolní systém, který je tvořen souborem různých kontrolních mechanismů, jako jsou například v oblasti řízení dopravy dispečerský aparát nebo inventarizace pro ochranu majetku.

Existence specializovaných kontrolních útvarů, jako je odbor interního auditu a kontroly, neanuluje výše uvedené základní tezi, ale je zdůvodněna specifickými potřebami dělby práce na vyšších stupních řízení. Je účelné a racionální, aby generální ředitel jako rozhodující řídicí orgán s širokou pravomocí a odpovědností, případně ředitelé odštěpných závodů, měli možnost opatřovat si kvalifikované, doložené kontrolní informace, potřebné pro svou řídicí a rozhodovací činnost. V řadě případů takovou informaci nemohou podat vedoucí pracovníci z jednotlivých úseků činnosti, zejména jedná-li se o otázky, za jejichž řešení nesou odpovědnost. To zdůvodňuje existenci speciálního kontrolního pracoviště s odborně kvalifikovanými a připravenými pracovníky, přímo podřízenými generálnímu řediteli.

Odbor interního auditu a kontroly s působností v celé společnosti vznikl po projednání v představenstvu na základě příkazu generálního ředitele č. 18/97 ke dni 1. října 1997 v členění do 3 oddělení a je v něm také začleněn sekretariát dozorčí rady. Jednotlivá oddělení plní následující úkoly:

Oddělení interního auditu

Hlavním posláním tohoto oddělení je poskytování analýz, hodnocení a doporučení z posuzovaných činností, zejména pokud se týká hospodárnosti a efektivnosti. Plní funkci zpětné vazby pro řídicí orgány společnosti tím, že jim poskytuje informace o adekvátnosti a efektivitě systémů řídicích a kontrolních mechanismů ve společnosti. Přitom se orientuje na odhalování nedostatků a problémů v systému a jeho fungování, odhalování rizik, která z toho plynou a jejich odstraňování za účelem předcházení chybám a zdokonalování stylu práce.

V uplynulém období se auditu např. zaměřily na analýzu vývoje nákladů na opravu a údržbu kolejových vozidel, opravy a udržování dopravní cesty a využití kapacity dopravních prostředků. Dále byly zpracovány analýzy vybraných nákladových účtů a analýza nákladů na náhradní autobusovou dopravu. Byly zpracovány auditu funkce právních služeb, a využití a funkčnost směrnice o normách.

Oddělení kontrolní

Náplň tohoto oddělení spočívá zejména v přešetřování toho, co se stalo, odhalování chyb a nedostatků či selhání lidského faktoru a v návrhové konkrétních nedostatků. Provádí operativní kontroly podle aktuálních potřeb řízení, předkládá ověřené informace o skutečném stavu, které slouží k přijetí odpovídajících opatření.

Z celkového počtu 37 kontrolních akcí provedených na objektech jednotlivých o. z. v roce 1998 a v 1. čtvrtletí 1999 lze zmínit např. kontroly pokladních operací, skladového hospodářství, hospodaření SDI, autoprovozu, prodeje jízdních dokladů, nepřekrývání hlavních a vedlejších pracovních poměrů, nákupu a oprav výpočetní techniky, zajištění a průběh oprav tramvajové trati.

Na základě vyžádání zpracovává podklady pro or-

gány činné v trestním řízení. Takto byly provedeny prověrky výdeje cenných kuponů drobným prodejčům a prodeje pozemku.

Oddělení stížností

Přijímá veškerá podání občanů vede jejich centrální evidenci a zajišťuje jejich vyřízení. Kontroluje úroveň jejich vyřízení a vyhodnocuje uzavřené případy. V pravidelných termínech zpracovává pro vedení společnosti přehledy došlých podání a rozboru stížností.

S přehledem podaných stížností se čtenáři DP – KONTAKTu setkávají pravidelně.

Na činnost společnosti dochází měsíčně průměrně 60 podání, ročně cca 770. Jejich oprávněnost pak kolísá mezi 7 – 60%.

V poslední době používá nespokojená cestující veřejnost při podání stížností vedle klasické písemné či telefonické formy i podání přes Internet.

Vedle tohoto kontrolního pracoviště působí v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti další specializované kontrolní útvary jako dopravní, technická a přepravní kontrola. Ty jsou však podřízeny vedoucím odborných úseků, dopravnímu, technickému nebo výrobnímu a jejich činnost je upravena samostatnými interními normami.

Mimo to kontrolní působnost v naší společnosti vykonávají vnější kontrolní orgány jako jsou například externí auditor a další odborné kontrolní orgány v oblasti bezpečnosti práce apod.

V prvním čtvrtletí 1999 probíhala v naší a s. kontrola prestižní auditorskou firmou Price Waterhouse Coopers, a to z podnětu MHMP, zaměřená zejména na hospodaření s prostředky, které společnost dostává každoročně na provoz od MHMP.

K práci odboru auditu a kontroly nutno dodat, že kontrola je součástí řízení a veškeré auditní i kontrolní akce zásadně probíhají na základě pokynu generálního ředitele a je vyloučeno, aby některý z pracovníků tohoto odboru prováděl jakoukoliv kontrolu z vlastní iniciativy. Před zahájením akce jsou o ní informováni vedoucí kontrolovaných objektů, tj. ředitelé o. z. nebo odborných úseků.

Práce auditorů i kontrolorů je náročná jako u hlediska zvládnutí kontrolované problematiky dané různorodostí činnosti ve společnosti, tak klade i nároky na psychiku těchto pracovníků, neboť kontrola není nikdy příjemná. Auditori a kontrolori musí v řadě případů zabezpečovat zaměstnance na auditovaném či kontrolovaném objektu, že nejde o samoúčelnou akci, jejímž výsledkem bude za každou cenu zjistit nedostatky a přičinit se o jejich postih, ale o zjištění odchylek v řádném chodu pracoviště a zejména v odstranění zjištěných nedostatků tak, aby byla zajištěna činnost ve smyslu interních či obecně závazných norem, a to při maximální hospodárnosti.

Ing. Josef Hájek,
vedoucí odboru interního auditu a kontroly

Vozový park autobusů – VIII. díl

Vzhledem k tomu, že rozloučení autobusů IKARUS 280.08 s naším městem se kvapem blíží, poslední „čabajky“, jak se jim důvěrně přezdívalo pro jejich délku a zemi vzniku, vyrazí na linky koncem června, budeme se ještě jednou věnovat vylepšené verzi tohoto autobusu. Je dobré si uvědomit, že Ikarusy sloužily Pražanům po dobu celé jedné generace, neuvěřitelných 22 let.

Základní technické údaje	IKARUS 280.08	Evidenční stav vozů
Max. celková délka mm	16500	1979 68
Šířka vozové skříně mm	2500	1980 113
Výška vozové skříně mm	3160	1981 144
Max. přední převis mm	2460	1982 174
Přední převis mm	2410	1983 205
Rozvor náprav mm	5400/6200	1984 285
Zadní převis mm	2410	1985 315
Max. zadní převis mm	2440	1986 316
Pneumatiky	11,00 – 20	1987 264
Hmotnost vozu kg	12500	1988 212
Počet míst k sezení	37	1989 178
Počet míst k stání	103	1990 140
Celková obsaditelnost	140	1991 109
MOTOR	RÁBA-MAN D 2356 HM6U	1992 68
Počet válců	6	1993 36
Průměr vrtání mm	123	1994 16
Zdvih pístů mm	150	
Objem válců cm ³	10690	
Výkon kW/k	162kW/220k	

Výrobce byl IKARUS, továrna na karoserie a autobusy z Budapešti. Ve vozidle byl motor RÁBA-MAN D 2356 HM6U, ležatý vznětový šestiválec s přímým vstříkem paliva, s alternátorem AVF 28V/70A, spouštěčem AVF 24V/6k, pevně spojen se šestistupňovou převodovkou CSEPEL a jeho místo bylo v přední části pod podlahou.

Dvoudílná kloubová samonosná karoserie byla

svařena z ocelových profilů, vně oplechovaná, uvnitř obložena dřevolátkovými deskami. Motor s převodovkou a nápravou jsou zavěšeny v roštu karoserie, podlaha je 920 mm nad zemí. Uzavřená kabina řidiče. Čtvery čtyřdílné skládací dveře jsou ovládány elektropneumatikou.



Foto: Petr Malík

Přední tuhá náprava LIAZ A4 a náprava přívěsu LIAZ A5 jsou téměř shodné, obě řiditelné. 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)
Průměr otáčení 21 m

Parkovací ruční brzda je akumuláční na hnací nápravu a nápravu přívěsu. Provozní nožní brzda vzduchotlaková na všechna kola. Zpomalovací brzda motorová. Vozy č. 4193, 4234, 4244 byly vybaveny automatickou převodovkou Praga 2 M 70 s upraveným hydroměničem (násobnost 3,2)

V současné době jsou v návaznosti na dodávky kloubových autobusů KAROSA B 941 postupně vyrážovány z provozu poslední vozy maďarské výroby a poslední IKARUS vyjede na linku městské hromadné dopravy koncem června letošního roku. –red–

Stalo se...

Silniční společnost ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a Fakultou dopravní ČVUT uspořádala třídní seminář na téma „Dopravní kapacita a kvalita dopravní služby“ ve dnech 17. až 19. května 1999. Přednášejícími byli přední čeští odborníci v oboru hromadné dopravy a profesor kanadské Univerzity of Alberta, Prof. Stanislav Těplý.

20. května se v pražských ulicích objevila nová nízkopodlažní tramvaj. Výrobce je firma Škoda Dopravní technika. Po zkušebních jízdách začala jezdit s cestujícími na linkách č. 10 a 17. Tramvaj byla zapůjčena do Prahy na období od 18. května do 30. června k testovacím jízdám v podmínkách pražské sítě. Tento výrobek získal zlatou medaili na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně v roce 1997.

Ve dnech 24. až 26. května 1999 proběhla projekce krátkých filmů v kině MAT na Karlově náměstí pod souhrnným názvem „Čtřístoletí pražského metra“.

–Kno–

Na základě potřeby zvýšení obecně právního vědomí středního managementu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (dále jen DP) v oblasti legislativně právní a zajištění doškolování vybraných zaměstnanců všech odštěpných závodů a ředitelství společnosti v odborné oblasti se začal ve druhém pololetí 1997 uskutečňovat program vzdělávání podle Směrnice generálního ředitele č. 7/97 s platností do konce roku 1999. S ohledem na jednotnost a hospodárnost vzdělávacího procesu je zajišťován prostřednictvím dceřiné akciové společnosti Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště (dále jen SOU) v jejich prostorech. Naplně vzdělávacích akcí jsou od počátku koncipovány podle okruhů zaměstnanců, časové náročnosti témat a aplikací speciálních potřeb pro DP, zejména v oblasti legislativně právní, mzdové, daňové, pojištění a dalších. Program je realizován blokovým systémem přednášek, které jsou zakončeny panelovou diskusí účastníků se zodpovězením dotazů.

Vzdělávání středního managementu Dopravního podniku

Základním záměrem Směrnice GR a cílem celé akce je sjednocení základních právních a ekonomických vědomostí středního managementu od mistrů, vrchních mistrů, vedoucích oddělení až po vedoucí odborů. Proti dalším, dosud užívaným formám vzdělávání má výhodu v jednotném podávání informací zástupcům všech našich odštěpných závodů a ředitelství, čímž je zajištěn shodný výklad stávajících předpisů. Mimoto je SOU schopno zajistit a také zajišťuje odborné přednášky na témata podle přání jednotlivých závodů. Dokladem toho jsou již dva uskutečněné semináře na téma Karosa – Renault na přání o. z. Autobusy, které byly přednášeny šéfkonstrukterem firmy Karosa. Všechna přednášená témata jsou zajištěna kvalitními lektory buď z řad tvůrců zákonů, lektorů vysokých škol, soudů nebo ministerstev, případně odborníky jako v případě nového autobusu.

Účast na školeních byla ze strany odštěpných závodů a ředitelství pravidelně zajišťována a účast byla dobrá. V současné době, je již zájem o školení menší, zřejmě proto, že většina středního managementu na odštěpných závodech a ředitelství již toto školení absolvovala. Pro první pololetí letošního roku byl stávající systém zachován, pouze byl rozšířen o přednášky „Systémy kvality podle normy ISO 9002“, což je zlepšování služeb a příprava Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na vydání evropského certifikátu. Proběhly, nebo budou dále probíhat přednášky na téma Zlepšování jakosti služeb podle norem ISO 9002, ISO 1400 při přípravě vstupu do EU, Veřejné zakázky v praxi, Příprava podniku na vydání evropského certifikátu podle ČSN EN 450 13 v oblasti služeb a personální práce v návaznosti na systém jakosti podle norem ISO v podmínkách MHD.

V zájmu zlepšení aktuálnosti tohoto školení a tím k jednoduššímu výběru posluchačů na jednotlivých odštěpných závodech a ředitelství, dojde od podzimního běhu k technickým změnám. Podzimní „seminář“ bude probíhat systémem seminářů. Nejprve bude (v měsíci dubnu) vzhledem k dotaz na odštěpné závody a útvary ředitelství o potřebě témat k proškolení, spolu s prvotní nabídkou témat a po jeho zodpovězení bude zpracována definitivní nabídka seminářů, včetně termínů. Tato nabídka bude včas předána odštěpným závodům a ředitelství, aby mohly včas zařadit posluchače dle svého uvážení. Sleduje se tím větší zapojení závodů a ředitelství do tvorby osnov přednášek a složení témat seminářů.

Podle vyhodnocení zaměření a průběhu školení, které proběhlo v roce 1998, zpracovaného SOU a schváleného vedením společnosti, je pojetí vzdělávání správné a podle reakce účastníků i lektorů na odpovídající úrovni. Je pouze třeba upravit systém tvorby přednášených okruhů tak, aby sloužili co nejvíce potřebám jednotlivých složek našeho podniku a na základě získaných zkušeností připravit pro rok 2000 novelizaci Směrnice GR č. 7/97.

–zoř–

Rekonstrukce zamykání průchozích dveří a dveří zadní kabiny vozů pražského metra

Kriminalita, jejíž zvýšení pozorujeme v posledních několika letech, se nevyhnula ani odštěpnému závodu Metro. Běžný cestující vidí její následky denně na každém z vozů, jímž se dopravuje do zaměstnání. Neestetické malůvky zvenku i zevnitř, rozdrpaná skla, pomalovaná sedadla, poničené interiéry – to vše jako daň za svobodu, kterou si mnozí, duchem pravda poněkud chudší cestující, pletou s anar-



Foto: Jan Šurovský

chií. Stále častěji jsme v poslední době museli řešit případy vykradených zadních kabin strojvedoucího, odcizených stanic VKV či v kabině vystříkaných práškových hasičích přístrojů. Oblíbeným sportem zvláště otrlých jedinců se nakonec stalo močení na sedadlo strojvedoucího či jeho řídicí pult. Vrcholem všeho byla vyhozená sedáčka strojvedoucího ze zadní kabiny jedoucího vlaku do kolejíště mezi stanicemi Vyšehrad a I. P. Pavlova v dopravní špičce 19. března loňského roku. Následující vlak, který na ni najel, naštěstí nevykolejil – pokud by se však pachatelé povedlo vyhodit sedačku až o 200 metrů dál, kde souprava najíždí v rychlosti téměř 80 km/h na výměnu před stanicí I. P. Pavlova, mohly být následky nedozírné. K události došlo v 16:00 a ve vlaku bylo více než osm stovek cestujících.

Navíc pražská mládež vymyslela nový druh sportu – ježdění na spráhlech mezi vozy. „Odvážní hrdinové“ se dostávali na spráhlo ze „salonu“, když

si příslušné průchozí dveře otevřeli klíčkem. Tu nebylo těžké získat, protože jsme je vozili ve skříčce chráněných otvorech na koncích vozů, abychom vyhověli nařízením hasičů. Požární útvar hl. m. Prahy si přál zajištění volné průchodnosti mezi vozy pro případ požáru a podobně. Poté, co došlo k velmi těžkému úrazu sedmnáctiletého studenta, který se snažil vylézt na střechu vagonu a byl sražen zpět po nárazu do hlavy, bylo jasné, že musíme situaci řešit radikálně.

Jediný způsob, jak zabránit vstupu nepovolených osob do zadní kabiny strojvedoucího a mezi vozy, je uzamčení příslušných dveří elektricky ovládanými zámky z řídicího stanoviště. Teoreticky se nám věc podařilo vyřešit využitím posledních volných vlakových vodičů. Jasnou představu jsme měli o tom, jak by měly vypadat zámky. Musely by být zamčené pod napětím, dostatečně robustní, ale natolik malé, aby nebyl problém s jejich montáží. Po delším hledání se nám podařilo vybrat z několika renomovaných firem jednu, která byla schopna dodat požadované zámky nejen v dostatečném množství a kvalitě, ale v přijatelném termínu je i namontovat.

A tak od poloviny loňského roku máme všechny exponované dveře souprav elektricky zamčené. V praxi to funguje tak, že strojvedoucí před výjezdem z depa zapnutím přepínače uvede do činnosti zámky všech průchozích dveří, dveře zadní kabiny se uzamknou automaticky po navolení směru na řídicí stanoviště. Kdyby strojvedoucí zapomněl průchozí dveře zamknout, ozve se mu v kabině pronikavý zvuk bzučáku okamžitě po navolení jízdy.

Zámky italské firmy TECHNODIMENSIONE s. r. o., které dodala a namontovala česká firma TELECON servis, se v praxi osvědčily natolik, že zcela vymizely výše uvedené případy „kabinové kriminality“. Nezanedbatelným přínosem je jistě i splnění požadavku požární bezpečnosti, protože v případě nebezpečí může nyní strojvedoucí jedním pohybem zpřístupnit celou soupravu. O to smutnější je přístup některých strojvedoucích, kterým zámky průchozích dveří vyložené vadí a podle toho se k nim chovají. Zatímco zámky kabin respektují jako přínos pro svou bezpečnost a pohodlí, ty druhé otlučkají klikou a snaží se je vyřadit z činnosti. Ale taková je už zřejmě česká nátura.

Na závěr bych chtěl poděkovat nejen TELECON servisu za dodání a montáž zámků, ale i firmě FLECK CS, která vyrobila a namontovala ovládací zařízení a provedla kompletní elektrické zapojení na celém vozovém parku.

Jan Špaček, vedoucí dispečinku vozového hospodářství o. z. Metro

„Problémy revizorů – revizoři ROPIDu“

Největším problémem v práci revizorů zůstává nepopulárnost jejich práce a často nepochopení i u potvůrných cestujících. Revizoři pracují více či méně v represivním aparátu společnosti, což znamená i mnoho sociálních střetů s občanskou veřejností. Samotná profese přepravní kontroly má u specifické části cestujících veřejnosti vždy konfrontační charakter. V posledních letech všeobecně vzrostl odpor proti autoritám a proti kontrole jako zkresený výklad demokratického chování, a to se negativně projevuje i při práci zaměstnanců přepravní kontroly Dopravního podniku. Bohužel, některá média nejsou schopna (nebo záměrně nechťejí) pochopit všechny souvislosti této profese a negativně ovlivňují veřejnost.

Každý by si měl uvědomit, že kontrolní revize jsou nezbytnou součástí provozu dopravy a jednoznačně chrání před „neplatiči“, kteří se přepravují na úkor nás všech. Peníze plynoucí do dopravy formou dotací jdou z kapsy každého daňového poplatníka a že se jedná o nezanedbatelné částky, nemusím dodávat. V jistém smyslu se „černí“ pasažéři dopouští docela normální zlodějný na úkor nás všech. Proto důslednost při kontrole i vymáhání pohledávky podpořená jednoznačnou legislativou je jen a jen na místě.

Mezi přepravními kontrolory Dopravního podniku jsou od roku 1996 vyškoleni i zaměstnanci Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPIDu), kteří mimo svých povinností souvisejících s kontrolou dopravců, zahrnující například kontrolu technického vybavení autobusů, zastávek, odbavování cestujících řídicí či kontrolu pravidelnosti dopravy, provádí i přepravní kontrolu pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. Jejich pravomocí a povinností při přepravně – tarifní kontrole jsou obdobné jako u všech přepravních kontrolorů Dopravního podniku a při této kontrole jsou plně podřízeni vedení odboru přepravní kontroly DP. Jejich práce je nejen v tomto směru soustředována především na regionální linky autobusů řady 300. Mezi základní povinnosti totiž patří i provádění přepravních průzkumů na těchto linkách.

Přepravní kontroloři Dopravního podniku jsou na základě Smlouvy o jednotné přepravní kontrole ve veřejné linkové dopravě provozované v PID oprávněni provádět kontrolu na všech autobusových regionálních linkách řady 300. V této souvislosti zdůrazňují, že i na linkách „cizích dopravců“.

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly

Nehodová místa v provozu - 5. díl

Dvakrát jsme byli na Žižkově, dnes se opět vracíme do centra města. Úsek Národní divadlo – Národní třída. Co o něm říci? Je to jeden z těch, které zná každý, ani nemusí v Praze žít. Nejsou zde nepřehledné zatáčky, vrcholy stoupání, stavební soutěsky. Je tu jen velmi rušný provoz – automobilů, chodců, ovšem i tramvají. V tomto provozu došlo v roce 1998 k 32 nehodám s účastí tramvaje. Tradiční rozbor nám dává hodnotu traťového intervalu v ranní přepravní špičce okolo 1,34 minuty při provozu 6 linek (díky vedení linky 21 je v opačném směru, tedy od zastávky Národní třída k Národnímu divadlu, vyšší a počet linek o 1 nižší). Nejvíce nehod (14) se odehrálo na křižovatce Národní – Karolíny Světlé, kde je přerušena fyzická zábrana a řidiči automobilů nedali při odbočování vlevo přednost v jízdě tramvají. Ale o tom už jsme psali mnohokrát... Horší je, z našeho pohledu, železniční nehoda v zastávce Národní divadlo ve směru od zastávky Národní třída. I když je nehoda dosud v šetření a na místě byla uplatněna technická závada, zranění 4 cestujících je alarmující. Vzpomínám si na rok 1965, kdy při spartakiádním provozu došlo k několika železničním nehodám za sebou a tehdejší politické špičky města vyvíjely tvrdý tlak na opatření, které by zabránilo narušovat provoz a ohrožovat bezpečnost cestujících. Tehdejší vedení ED vydalo rozhodnutí, podle kterého bylo nutno zastavit 30 metrů za stojícím vlakem a pak teprve pomalou jízdou k němu dojet. Všichni jsme toto opatření pokládali za nemoudré, argumentovali plynulostí provozu a podobně, ovšem opatření bylo na světě a všichni byli spokojeni. Ne, že by se v praktickém provozu moc dodržovalo. K železniční nehodě ovšem od té chvíle až do skončení Československé spartakiády v roce 1985 již nedošlo. Nechci znovu iniciovat jednání o zavedení podobného opatření; faktem však je, že ty 4 zraněné cestující neutěší náš článek s rozbohem nehodovosti v roce 1998, otištěný v tomto čís-

le na jiném místě. Je z něj patrné, že počet řidičů, kteří s oblibou jezdí „na kufru“ vlaku před sebou, pravděpodobně klesá. Ale měl by být velmi brzy nulový. Vždyť tady nám nepomohou argumenty o nedodržování vyhlášky řidiči automobilů. Tady škodíme jednoznačně sami sobě. A tak by si měl každý vstřípit do paměti větu bývalého učitele školy ED pana Pačoky: „Přátelé, tramvaje před vámi předjedete nejdříve do její poloviny!“



Vraťme se však k provozu automobilů. Kromě již zmíněného místa došlo ke střetům mezi nimi a tramvají ještě na křižovatce Národní – Spálená (10), většinou pro nerespektování přednosti v jízdě tramvaje a Národní – Mikulandská (5) ze stejného důvodu. O opatření a předvídavosti při projíždění centrem města jsme již psali. O nutnosti myslet za lidi u volantu také. Doufejme tedy, že fyzické zábrany, které učinily provoz na Národní třídě podstatně bezpečnějším, spolu s profesionálními řidiči tramvají, přinesou svoje ovoce v podobě dalšího snížení počtu dopravních nehod v tomto tak exponovaném úseku.

V dalším dílu si povíme o úseku mezi zastávkami Strossmayerovo náměstí – Veletřná. **-zjs-**

Falešní revizoři a jak proti nim bojovat

Falešní revizoři čas od času, ale především v době největší turistické sezóny, komplikují práci nejen pracovníkům přepravních kontrol Dopravního podniku, ale často i těm cestujícím, kteří se s nimi při kontrole setkají. Zavírají oči a namlouvají si, že neexistují, by nebylo na místě. Skoro každý Dopravní podnik se s jejich „prací“ setkal a byl nucen přijmout náležitá opatření, která by zabránila jejich „úřadování“. Snadnou kořistí se pro ně stávají zahraniční turisté, kteří přijíždějí nejen do Prahy, ale i do ostatních měst ČR provozujících městskou dopravu. Neseznámení se s tarify a pravidly pro cestování v integrované dopravě podvodníkům jen narává.

Jak proti nim bojovat? Jak je poznat? Jaká mají cestující práva při kontrole jízdenek? Co poradit, abych „nenaletěl“ falešnému revizorovi? A mnoho dalších otázek nás jistě napadne v této souvislosti.

Tak především – každý cestující, využívající služeb Pražské integrované dopravy by měl vědět, že přepravní kontrolor Dopravního podniku je povinen se ve službě prokazovat kontrolním odznakem nosícím označení „Dopravní podnik – přepravní kontrola“ se čtyřmístným identifikačním číslem a začínajícím vždy dvojkou. Na vyzádnání musí předložit i služební průkaz s podobenkou a číslem shodným s číslem odznaku. Průkaz je zalit do folie. **Neučiní-li tak, cestující není povinen případných postihů zaplatit ani povinen prokázat svoji totožnost pro případné dodatečné vymáhání.** Vhodné je poznamenat si číslo kontrolního odznaku a zkontrolovat podobenko na služebním průkaze. To lze doporučit především v těch případech, kdy dochází k **přímé platbě** nebo při odebrání předplatné časové jízdenky. Kontrolor je povinen vystavit potvrzení o odebrání jízdního dokladu nebo vystavit doklad o zaplacení částky za postih. V případě vystavení „Potvrzení o odebrání jízdního dokladu“ nebo předání letáčku „Informace pro cestující“ těm, kteří nechťejí nebo nemohou zaplatit postih na místě, je povinností přepravního kontrolora napsat na tyto doklady své číslo kontrolního odznaku.

Je na samotných cestujících, aby se řídili těmito základními informacemi, mohou se tím totiž vyvarovat mnohem zklamání. Dopravní podnik přijal některá opatření, která pomohou falešným revizorům identifikovat, nicméně největší odpovědnost je na samotných cestujících, kteří by se měli důsledně držet těchto pokynů případně spolupracovat při odhalování samozvaných revizorů. Samotní pracovníci přepravní kontroly jsou maximálně citliví na tuto problematiku, proto z vlastní iniciativy pomáhají policii při jejich dopadení. V naprosté většině jde navíc o celostátně hledané osoby.

Závěrem rady nejdůležitější:

– Budete-li držitelem platného jízdního dokladu, není se čeho obávat. To vezme výtř z plachet i těm nejprotřelejším podvodníkům.

– Pracovníci přepravní kontroly pražského Dopravního podniku jsou starší 27 let. Interní předpisy mladší pracovníky na práci přepravní kontroly nedovolují.

– Při přepravní kontrole jedněte pragmaticky, nejste dle uvedených zásad.

– Hra na revizora je společensky velice nebezpečná a trestní řád na ni pamatuje § 250. Nebudte lhotejší, máte-li pochybnosti o pravosti kontrolora, vždy požádejte o spolupráci policii, případně řidiče nebo přepravní manipulanty v metru.

Josef Hocek,

vedoucí odboru přepravní kontroly

Dětská dopravní soutěž v ZOO

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost ve spolupráci s pražskou Zoologickou zahradou připravuje na týden od 14. do 20. června letošního roku dopravně-zoologickou soutěž, která bude každodenně probíhat v prostorách zahrady a je určena dětem od 6 do 15 let.

Úkolem dětí bude odpovědět na 15 otázek roz-
místěných po celém areálu zahrady. Soutěžní list-

Dopravní nehoda je v celém světě chápána jako určitý protispoločenský jev, neboť při ní dochází ke škodám, ať již materiálním, nebo, což je horší, i na zdraví či dokonce životech. Proto je tato oblast v centru pozornosti každého dopravce a minimalizace nehod je jedním z prvotních úkolů. S neustále stoupajícím provozem individuální dopravy logicky přibývá i dopravních nehod. V posledních letech jsme si zvykli na to, že tento trend nebyl v Elektrických drahách „kopírován“ a že jsme, bohužel, v této oblasti vývoj „nestihli“. Výjimkou není ani loňský rok; za výsledky v oblasti nehodovosti poděkoval už v předminulém čísle pan dopravní náměstek o. z. Elektrické dráhy ing. Karel Kebrle všem, kdo se o ně zasloužil.

V loňském roce jsme následující tabulku měli rozdělenou na dvě části – pozitivní vývoj a negativní vývoj. Letos, i když jsme si z loňského článku něco „vypůjčili“, toto rozdělení nemůžeme použít, protože v části o negativním vývoji by nebyl žádný údaj. A to

Nehodovost v provozu tramvají v roce 1998

je jistě důvod, aby všem řidičům tramvají poděkoval nejen jejich dopravní náměstek, ale minimálně všichni zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, což za ně činíme.

ukazatel	1998	1997	rozdíl –
počet nehod celkem	1543	1670	127
z toho vinou DP	268	327	59
výše škody (v tisících)	31039	42262	11223
výše škody u zaviněných nehod (v tisících)	7580	10427	2847
výše škody DP celkem (v tisících)	13819	21763	7944
srážka s motorovým vozidlem	1322	1421	99
povalení chodce	78	80	2
železniční nehody (srážka tramvají)	35	37	2
srážka s autobusem DP	12	17	5
nehoda cestujícího	55	63	8
vykolejení	12	12	0
vjezd do nesprávného směru	12	22	10
příčiny zaviněných nehod:			
– nepřiměřená rychlost	48	57	9
– nedání přednosti	14	30	16
– neodhadnutý průjezd. profilu	129	144	15
počet lehce zraněných celkem	205	209	4
počet těžce zraněných celkem	24	32	8
počet usmrcených celkem	5	8	3

V přehledu jsou uvedeny jen důležitější položky, nebyly však rozhodně vybírány tak, aby se potvrdilo tvrzení o neexistenci negativního vývoje. Ten skutečně nebyl zaznamenán u žádného statisticky sledovaného ukazatele. Nejedná se tedy o jediné oblasti s pozitivním vývojem – vinou řidiče tramvaje nedošlo k usmrcení osob, u žádných nehod nebylo zjištěno požití alkoholu, snížila se výše škody u nehod, které zavinili řidiči tramvají a podobně.

Je až neuvěřitelné, že se toto vše podařilo při stoupajícím počtu nehod v Praze (v roce 1998 – 42 131 nehod, v roce 1997 – 39 479 nehod) i ve stá-
tě. Svědčí to o profesionalitě řidičů i správné zvolených prvcích nehodové prevence, o větší odpovědnosti i určitém uklidnění, daném automatickým sledováním provozu atd. Každý by jistě našel ještě více důvodů.

Zbývá jediné: ještě jednou poděkovat a popřát, aby rok 1999 byl alespoň tak úspěšný, jako ten loňský.

-zjs-



Nizkopodlažní vůz Škoda – Inekon č. 202 na smyčce v Neředíně při zvláštní jízdě.

A nebylo to výročí ledajaké. Dne 1. dubna 1999 uplynulo přesně 100 let, kdy do ulic třetího největšího moravského města, Olomouce, vyjely první tramvajové vozy. Začínalo se s trakcí elektrickou, a to hned na dvou linkách. Obě měly konečnou u hlavního nádraží, jely společně až na Horní náměstí, kde se rozdělávaly. Jedna, později označená jako „jednička“, jela k nemocnici, druhá, později „dvojka“, jela do dnešní zastávky Šibeník. V začátcích provozu bylo

Tramvaje v hanácké metropoli oslavily jubileum

k dispozici 9 motorových a 4 vlečné vozy, jejichž výrobcem byl Johann Weitzer z Grazu. Denní provoz byl zajišťován od 6.00 do 22.00 hodin 4 motorovými vozy na lince č. 1 a trojicí motorových vozů na lince č. 2. Interval obou linek byl stanoven na 15 minut, který byl na společném úseku půlen. Vlečné vozy se užívaly jen nepravidelně, a to jen v úseku Nádraží – Horní náměstí. Na náměstí si přebíral vlečňák protijedoucí motorový vůz.

Noční provoz zajišťoval jediný motorový vůz v nepravidelném intervalu.

V sobotu 3. dubna se na paměť tohoto významného výročí konaly v Olomouci tramvajové slavnosti. V 10 hodin se z náměstí Národních hrdinů v centru vydal na cestu městem tramvajový průvod, jenž postupně projel celou síť. Zúčastnily se jej následující vozy: motorový vůz č. 16, souprava 223 + 99, sólo T3 č. 131, vlak 2 x T3 složený z vozů č. 172 a 173



Hit olomouckých tramvajových slavností. Historický vůz č. 16 na Masarykově třídě. Vůz byl obnoven do stavu z roku 1914, kdy byl do Olomouce dodán. Červená a bílá jsou barvy města, černožlaté linkování značí sounáležitost s Rakousko-uherským mocnářstvím.

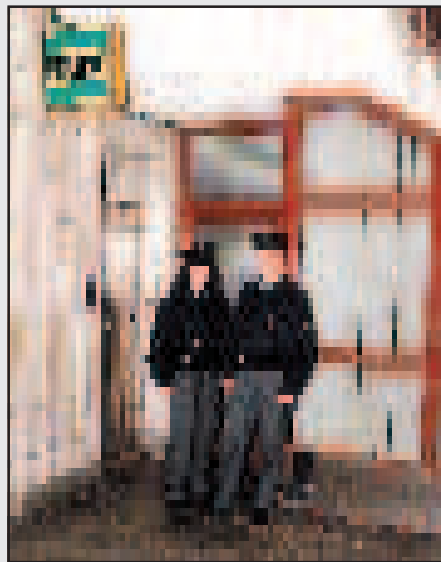
a nizkopodlažní tramvaj Škoda – Inekon. Právě posledně jmenované dva vozy jsou nejnovějšími přírůstkami olomouckého vozového parku. Kolem poledne průvod svoji jízdu ukončil a o hodinu později se všechny vozy vydávají na různé trasy městem, aby se i občané Olomouce mohli seznámit tramvajovou historií.

Hitem olomouckých oslav se stal motorový vůz č. 16, který měl velice pohnutý osud. Vyroben byl v roce 1914 ve Studénce, z provozu byl vyřazen v roce 1956 a od té doby sloužil jako zahradní chatka v Droždíně. V roce 1988 nabídl novopečený majitel chatku alias tramvaj Dopravnímu podniku. Vůz byl postupně uveden do provozního stavu, reprezentujícího stav v roce 1914. Polouzavřené plošiny, německé nápisy a talířová spráhla. Vůz je uzpůsoben i pro provoz s vlekem.

Text a foto František Zahnáš (redakčně upraveno)

Nad pořádkem v metru bdí speciální policejní oddíl

Letos čtvrtstoleté pražské metro nepředstavuje pouze důležitou dopravní stavbu nezbytnou pro fungování našeho hlavního města. Metro jsou také miliony lidí, kteří každý den zaplní dlouhé chodby, nástupiště a vagony. Většina z nich přichází s cílem rychlé přepravy, někteří ale mají zcela jiné plány. Metro – ostatně jako každá velká dopravní stavba – k sobě jako magnet přitahuje osoby, jež jeho služeb využívají k všemu možnému jen ne k běžnému a spořádanému cestování. Kapsáři, sprejeři, vandalové, alkoholem zmožení, osoby se sáhodlouhými trestními rejstříky a další živily podsvětí nacházejí v metru útočiště či příhodné místo pro své nekalé úmysly. Cestující jim však není vydán napospas; nad pořádkem



v metru a přilehlých prostorách totiž bdí muži zákona, konkrétně **Police ČR – oddělení Metro**. O boji dobra proti zlu v pražském podzemí jsme si povídali s vedoucím tohoto oddělení Mjr. JUDr. Antonínem Carminem.

„Jsme zaměřeni především na prevenci a udržování veřejného pořádku v metru, a to nepřetržitě 24 hodin denně,“ říká šéf „metráckých“ policistů. Jeho oddělení přitom čítá všehovšudy padesátku lidí. Je vůbec možné v tomto počtu hlídat rozsáhlý systém pražského metra? „Není to jednoduché, je nás skutečně málo, ale snažíme se maximálně. Ve službě je vždy 4 až 6 policistů, kteří se neustále pohybují v prostorách metra. Cestují od stanice ke stanici, kde zjišťují, zda jsou tam nějaké problémy, a kontrolují lidi, u kterých je zákonný důvod ke kontrole,“ popisuje každodenní činnost policistů v podzemí Carmine. V době, kdy metro ne-

jezdí, pak policisté zajišťují bezpečnost v podchodech a pomáhají řešit náhlé problémy především s podnapilými osobami při uzavírání a před otevřením stanic.

Základním úkolem policistů v metru je kontrola lidí – pohybují se zde různé živily s „bohatou“ minulostí a rovněž lidé, po nichž je vyhlášeno pátrání. „Jsme nejlepší v republice v počtu zadržených hledaných osob, loni jsme jich zadrželi hodně přes dvě stovky. V této činnosti jsme skutečně nezastupitelní,“ chválí Carmine své muže. Vedle kontroly osob se policisté z oddělení Metro zaměřují také na kapsáře nebo pomáhají řešit problémy s rozjařenými fanoušky po sportovních utkáních a kulturních akcích.

Novými „klienty“ policistů se v posledních letech stali sprejeři. „Je to celosvětový módní výstřelek, který už někde začíná upadat,“ říká Carmine. „Graffiti je specifický problém metra, který se ne-daří řešit nikde na světě. Ti lidé jsou velmi slušně organizovaní a jsou schopni se do metra dostat nejrůznějšími způsoby – třeba i po laněch,“ sděluje své zkušenosti Carmine. Nelze však strkat všechny sprejeře do jednoho pytle, některé sprejerské skupinky jsou slušné a dá se s nimi domluvit, kde budou malovat. „Ti slušní považují graffiti za druh umění a nemají rádi právě ty problémové skupinky, které malují jen tak a na to, co jim zrovna přijde pod ruku. Těmto skupinkám nejde o umění, ale o pocit nebezpečí. Nejde jim jen o malování, ale o to, kdy to namalují, kde to namalují a za jakých podmínek. A čím jsou podmínky těžší, tím více je to baví.“

Žádné jednoduché řešení tohoto problému podle Carmineho dnes neexistuje. Na vině je nedostatečná represe a nedostatek lidí na ochranu tak velkého komplexu, jakým metro je, ale také nedostatek lidí ochotných svědčit. „Problém se svědky je dnes prakticky ve veškeré trestné činnosti, kolikrát se nám stane, že chytíme například kapsáře a musíme ho pustit, protože nemáme oznamovatele,“ komentuje Carmine jeden z problémů, jenž jeho oddělení znepříjemňuje život. Rolí svědka našťastí začíná v poslední době suplovat technika. „Díky videozáznamu z kamer umístěných v metru se nám již podařilo nejen chytit, ale též usvědčit několik sprejérů,“ pochvaluje si tuto spolupráci šéf policistů z oddělení Metro. Rovněž si pochvaluje spolupráci s vedením o. z. Metro – pokud se vyskytne nějaký problém, hned se začne pracovat na jeho řešení.

Je zajímavé, že výrazný nárůst kriminality, který u nás začal v roce 1990, se pražskému metru vyhnul. „Mám z toho dobrý pocit. Lidé si zvykli na to, že v metru se prostě vždycky nející policisté pohybují a že si tam tedy nemohou dovolit páchat věci, které činí mimo metro,“ ukončuje naše povídání Carmine. **Marek Šebeš, Petr Malík**

Zabezpečení depa Kačerov a stanice Háje

Prostory dep, stanic a vlakových souprav metra jsou neustále terčem nejrůznějších projevů vandalismu. Vedení podniku proto přistoupilo k řadě opatření. Areály dep metra jsou střeženy příslušníky civilní bezpečnostní agentury. Agentura s využitím služebních psů provádí pravidelné kontrolní pochůzky, jejichž průběh je sledován elektronickým čipovým systémem. V nočních hodinách jsou ve spolupráci s Městskou policií střeženy vybrané stanice, včetně odstavných a obrátových kolejí. Dalším z opatření proti projevům nejen vandalismu, ale i hospodářské kriminality, je instalace elektronického zabezpečovacího systému, indikujícího neoprávněné vstupy do střežených prostorů.

V současné době byl uveden do trvalého provozu elektronický zabezpečovací systém v provozní hale depa Kačerov a odstavných a obrátových kolejších stanic metra Háje. Instalovaný elektronický systém spočívá v perimetrické (prostorové) ochraně určených prostorů, prostřednictvím infrazávora a duálních

čidel. Systém střežení jednotlivých zón lze volit centrálně podle provozních potřeb. Vstup jednotlivých zaměstnanců je individuálně umožněn prostřednictvím čteček a elektronických karet s příslušným oprávněním. Jákýkoliv neoprávněný vstup do střeženého prostoru je okamžitě signalizován na monitor pultu centrální ochrany, který je umístěn ve služebně bezpečnostní agentury. Její pracovníci ve spolupráci s Městskou policií pak neprodleně po vyhodnocení signálu zasahují na místě.

Obdobný systém se již plně osvědčil v provozní hale depa Zličín a podle ekonomických možností podniku bude v jeho instalaci pokračováno v dalších rizikových prostorách. Po osazení elektronického zabezpečovacího systému ve všech vytypovaných rizikových prostorách lze oprávněně očekávat, že ne-žádoucích projevů vandalismu podstatnou měrou ubude.

Jiří Paleček,
služba ochranného systému metra

Nehodovost autobusů o. z. Autobusy na křižovatce ulic Ostrovského a Stroupežnického v Praze 5

Provoz na křižovatce ulic Ostrovského a Stroupežnického v Praze 5 Smíchově je řízen světelnou signalizací, přesto zde v roce 1998 došlo k trojnásobnému zvýšení nehodovosti autobusů o. z. Autobusy. S 10 nehodami se řadí mezi

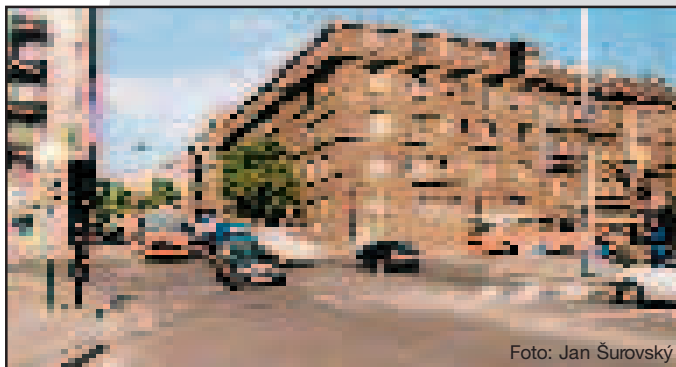


Foto: Jan Šurovský

křižovatkami na první místo s největším počtem nehod. Větší počet nehod (12) měli naši řidiči pouze na křižovatce Vítězné náměstí v Praze 6 (kruhový objezd).

Mimo nehody autobusů bylo evidováno na křižovatce 12 nehod vozidel individuální dopravy. Citelné zvýšení nehodovosti bylo způsobeno především zvýšenou hustotou provozu motorových vozidel individuálního automobilismu v souvislosti se zahájením provozu ve Strahovském tunelu a s realizací dalších dopravních opatření v oblasti Smíchova.

Křižovatka bývá často obtížně průjezdná a vytváří se kolony vozidel ze všech směrů. Mnozí řidiči si urychlují průjezd křižovatky jízdou jiným jízdním pruhem, než který je určen pro jejich směr jízdy. To vede ke kolizním situacím, které občas končí dopravní nehodou. Problémem někdy bývá i prosté míjení vozidel v křižovatce, jelikož zde odbočuje mnoho projíždějících vozidel do všech směrů a prostor křižovatky není dostatečně velký, zejména pro odbočující nákladní vozidla a autobusy.

Za 1 hodinu ve špičce pracovního dne projelo křižovatkou na pravidelných linkách až 114 našich autobusů (celkem oba směry jízdy), tzn. přibližně každých 30 vteřin 1 autobus.

Příčinou nehod bylo nesprávné předjíždění (4), neodhadnutí průjezdného profilu při vzájemném míjení vozidel (4), jízda na červené světlo světelné signalizace (1) a couvání (1).

Maturity jsou tady. Důkaz o tom, že se studenti SPŠ a nástavbového studia SOU umí nejen bavit (maturitní ples), hrát fotbal a florbal (vítězství v turnaji



Z pobytu ve Volyni

o Pohár generálního ředitele DP a 3. místo v celopražské florbalové lize), podávají v poslední době v maximální míře. Začátkem dubna se zúčastnili celostátní Sondy maturant 99, týden nato napsali maturitní práce z českého jazyka a další písemky z odborných předmětů na sebe nenechaly dlouho čekat.

Své znalosti prokázali v dostatečné míře v již zmiňované celostátní Sondě maturant 99, která zahrnovala písemnou zkoušku z matematiky, z češtiny a z německého nebo anglického jazyka. Svými znalostmi se žáci naší školy umístili v první polovině ze všech zúčastněných škol. Rovněž maturitní písemné práce z českého jazyka zvládli všichni se ctí, i když napsat šest stránek slohově i pravopisně dobře je zcela jistě úkol nelehký, vždyť si to mnozí dobře pamatujeme z vlastních zkušeností.

Při písemné práci si mohli vybírat z následujících témat:

- Kdo vlastně jsme, my mladí?;
- Kraj mého dětství;
- Co především, aneb hodnoty, kterými chci naplnit svůj život;
- Nejnovější technika v mém oboru.

Mnohem těžší práce je čekala při psaní praktic-

ké maturitní práce z odborných předmětů. Každý si mohl vybrat jedno ze čtyř témat z odborných předmětů své profese. I tady žáci zřejmě volili správně, protože i v tomto úkolu obstáli velmi dobře. A napsat osm až deset stran přísně odborné práce není jednoduché. I tuto část už mají maturanti úspěšně za sebou a čeká je poslední, ale nejtěžší krok.

A protože na ulicích potkáváme rozverné skupinky studentů, které jsou svým chováním nepříjemné, je jasné, že do ulic vyrazili po „posledním zvonění“. Po něm nastává „svatý týden“, týden intenzivního dohánění všeho, co ještě může být doháněno. A pak už „jen“ finále – ústní část maturity.

Školní střípky

Co jim popřát? Pochopitelně úspěch! A to nejen při zkoušce samotné, ale hlavně v životě – jak pracovním, tak soukromém.

Týdenní výhra. *Děkujeme za skvělý rekreační pobyt, ke kterému přispělo pěkné ubytování, výborné jídlo, nádherné počasí a bohaté možnosti výletů, sportování i zábavy. Hlavně však děkujeme báječným lidem, zejména řediteli mgr. Sosnovi, paní Bízkové i paní Kroupové, kteří nám pobyt umožnili a připravili nám jej milým přijetím a ochotou splnit kdykoli a navíc s úsměvem každé naše přání.*

Studenti třídy PD2 a jejich třídní učitelka

Tak zněl zápis do pamětní knihy ve středisku Školy v přírodě ve Volyni. Tam prožilo 25 žáků SPŠ, SOU a U krásný týden. Tento týdenní pobyt jsme vyhráli v akci pořádané sdružením Rodiče proti drogám v minulém roce a realizován byl v týdnu od 26. dubna letošního roku. Tento týden měl mnoho nej.

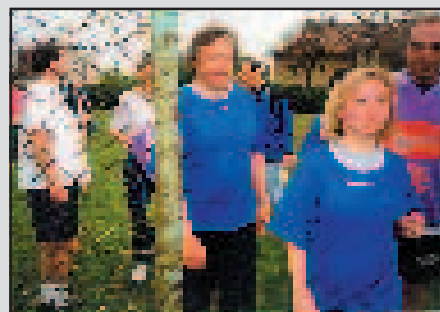
A co jsme prožili? Poznali jsme Volyni, filmem proslavené Hoštice, podnikali výlety do okolí, uspořádali jsme túru na Boubín, sportovali, bavili

se a zpívali u táboráku i v hospůdce, užili si překrásného počasí a kouzelné jarní přírody.

Ptáte-li se, zda to mělo vůbec nějakou chybu, můžeme odpovědět, že jen jedinou. Že společně prožité dny uběhly neuvěřitelně rychle a že se tam o prázdninách – i když už budeme mít po maturitě – chceme na pár dní vrátit.

Teď nás čeká maturita, ale ve Volyni jsme „nabily baterky“ a věříme, že nám to pomůže maturitu dobře zvládnout. Držte nám palce.

Žáci třídy PD2



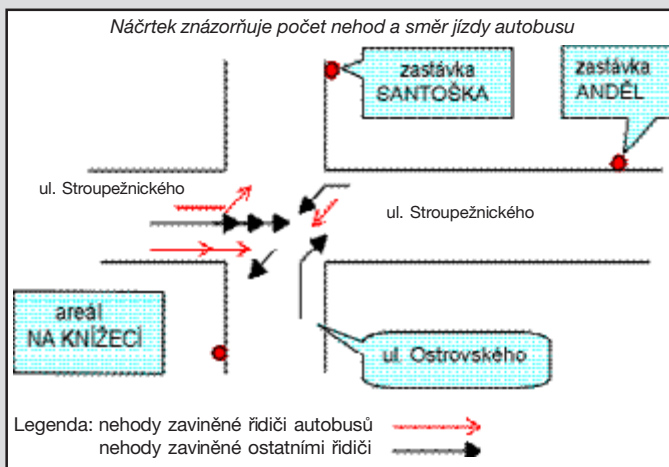
V SPŠ dopravní, SOU a U se sportovalo. Nejen žáci školy sportují (mimořadně – zbrojí na obhájení 1. místa ve fotbalovém turnaji o Pohár generálního ředitele DP), ale i jejich učitelé a vedení školy znají cestu na hřiště. Dokázalo to 9 mužstev – ale i „ženstev“ při turnaji v malé kopané. Hřiště v areálu dílen na Trebešíně zažilo nepoznané a četní diváci viděli nevídané. Kdo zvítězil není podstatné (ale bylo to mužstvo mistrů odborného výcviku z Valentinky), důležité je, že po celé odpoledne, až do večerních hodin vládla dobrá nálada a pohoda. Mimopracovní setkání to nebylo určitě poslední, již se plánuje víkend na kolech a malá kopaná se určitě dočká re-
-sou-
prízy.

Foto: Archiv SOU

směr jízdy		1998		1997	
od zastávky	k zastávce	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné
Na Knížecí	Anděl	5	2	3	0
Anděl	Na Knížecí	4	1	0	0
Na Knížecí	Santoška	1	1	0	0
Celkem		10	4	3	0

Příčinou nehod zaviněných našimi řidiči autobusů bylo neodhadnutí průjezdného profilu okolo stojících vozidel (3) a nesprávné předjíždění (1).

Složitá dopravní situace v této části Smíchova (uzavírky ulic, chybějící napojení provozu tunelem Mrázovka do Strahovského tunelu) bude pravděpodobně i v roce 1999 negativně ovlivňovat provozní podmínky na křižovatce ulic Ostrovského – Stroupežnického. Je proto nutné, aby všichni řidiči dodržovali pravidla silničního provozu a byli k sobě více ohleduplní. Nezanedbatelným přínosem pro bezpečnost a plynulost provozu by bylo i zvýšení dozoru nad dodržáváním pravidel silničního.



Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrđý

Vývoj provozních parametrů pro období 1999 – 2001 vzhledem k předpokládanému stavu vozového parku v o. z. Metro

Odštěpný závod Metro má ve 2. čtvrtletí roku 1999 v inventárním stavu 507 vozů, z toho 499 vozů typu 81–71, 5 vozů 81–71 M, tj. modernizovaný typ po rekonstrukci a 3 vozy historické (EčS). Z tohoto počtu vozů je provozováno 492 vozů a 7 vozů je odstaveno z důvodu naplnění maximálního možného kilometrického proběhu 1 440 000 km (horní hranice +20% od kilometrického proběhu 1 200 000 km podle předpisu V 3/1). V současné době je předpokládána možnost zvýšení kilometrického proběhu o 5%, tj. na 1 500 000 km.

Časový harmonogram dalšího odstavení vozů typu 81–71 je dán kilometrickým proběhem vozů v závislosti na rozsahu zajišťování provozu. Zpoždění v dodávce vozů typu M1 má zpětně vliv na vyšší kilometrický proběh vozů stávajícího vozového parku, protože tyto vozy najíždějí kilometry za nedodané nové vozy.

Při současně schválených provozních parametrech a kilometrickém proběhu budou vozy odstaveny následujícím způsobem:

	MATRA		VÝRAZENÉ		PŘEPOČTENÉ
	pouze čelní	81–71	celkem	na soupravy podle čelních	
1999	0	13	13	3	
2000	10	25	35	7	
2001	16	43	59	15	
2002	0	55	55	10	
2003	2	58	60	10	
2004	4	56	60	13	
2005	0	62	62	12	

Z důvodu nutné obnovy vozového parku (viz výše), byl podepsán kontrakt na dodávku 110 nových vozů M1 Konsorcium ČKD–Adtranz–Siemens. Dodávka se měla uskutečnit v termínu září 1998 až září 1999. Tato dodávka není realizována a v současné době jsou k dispozici pouze teoretické prognózy dodávek vozů M1 v letech 2000 a 2001. Předpokládáný termín homologace vozů M1 je březen 2000.

Nasazení nových vozů M1 do provozu vyvolalo nutnost s předstihem vyměnit zabezpečovací zařízení na tratích, kde budou vozy provozovány. Zabezpečovací zařízení Matra PA – 135 bylo instalováno na trati C, s předpokládaným uvedením do rutinního provozu v červenci 1999.

Instalace zabezpečovacího zařízení Matra rozdělila provoz vlakových souprav v metru na dvě části, které nejsou mezi sebou záměnné, a to na trati A, B (zabezpečovací zařízení ARS) a trati C (zabezpečovací zařízení Matra, do termínu provozování dvou souprav s pulzním řízením i zabezpečovacího zařízení ARS). Nutnost vypnutí zabezpečovacího zařízení ARS na trati C je dána použitím frekvenčním pásmem a nekódovaným způsobem přenosu informací z traťové části na vlak. Zařízení není chráněno proti jakémukoliv rušivému ovlivnění. Nelze jej provozovat při nasazení systémů trakčních pohonů pracujících na pulzním principu (střídače s asynchronními motory u vozů M1 a pulsní měniče s motory stejnosměrnými u vozů 81–71M). Toto rozdělení zpětně ovlivní použitelnost vozového parku na tratích A, B a na trati C.

V roce 1999 je možné provozovat na trati C maximálně 16 souprav 81–71 s kompletem zařízení MATRA PA – 135. Zbývající soupravy do plánovaných provozních parametrů na trati C jsou vybaveny zabezpečovacími zařízeními ARS.

Smišený provoz souprav se zabezpečovacími zařízeními ARS a zabezpečovacími zařízeními Matra na trati C ovlivňuje provozní parametry. Soupravy se zabezpečovacími zařízeními ARS jsou provozovány na základě ustanovení čl. I, odst. 3 Vyhlášky MD ČR č. 242/96 Sb., která mění a doplňuje Vyhlášku MD č. 173/95 Sb., kterou se vydává Dopravní řád drah:

„Vlaky pro přepravu cestujících musí být vybaveny mobilní částí zabezpečovacího zařízení, která zaručuje součinnost s traťovou částí zabezpečovacího zařízení a kontrolu rychlosti jízdy vlaku. Tato součinnost nemusí být zaručena po dobu rekonstrukce nebo modernizace zabezpečovacího zařízení, je-li jednotlivými technologickými postupy pro řízení vlaků

zajištěno bezpečné provozování drážní dopravy“.

Při vyloučení společného provozování nových vozů M1 a vozů 81–71 vybavených zabezpečovacími zařízeními ARS, bude na trati C k dispozici na konci roku 2001 pouze 26 souprav, tj. 22 soupravy typu M1 (pokud bude realizována dodávka), 3 soupravy typu 81–71 s Matrou a 1 modernizovaná souprava 81–71M. Pro zajištění minimálního intervalu 120 vteřin na trati C je při zachování současných provozních parametrů potřeba 36 souprav.



Foto: Jan Aster

Z důvodu zachování odpovídajících provozních parametrů je nutné v uvedeném období současně provozovat soupravy typu M1 a soupravy typu 81–71 vybavené zabezpečovacími zařízeními ARS. Společné provozování obou typů souprav na trati C předpokládá odborné posouzení legislativní stránky takto zajišťovaného provozu. Z hlediska předpisové soustavy lze tento smíšený provoz realizovat pouze s dvoučlennou obsluhou souprav vybavených systémem ARS, maximální rychlostí do 60 km/hod. a s následným intervalem 120 vteřin.

Vzhledem k výše uvedenému časovému harmonogramu odstavení vozů typu 81–71 a ustanovení výše citované Vyhlášky MD je nezbytně nutné, z důvodu zachování současných provozních parametrů, realizovat nejen dodávku 110 nových vozů, ale i modernizaci 30 vozů typu 81–71 do roku 2001 a od roku 2001 obnovovat 30 vozů ročně, a to variantně nákupem nových vozů nebo modernizací stávajících. Do tohoto počtu nejsou zahrnuty vozy pro zajištění provozu na předpokládaném prodloužení trati C a na uvažované trati D.

Početní stav vozového parku na počátku roku 1999 ovlivňuje provozní parametry na trati B – redu-

kovaný GVD s pásmovým provozem a na tratích A a C – redukován GVD (redukcí znamená omezení technologií proti schválené metodice – tj. zrušení části záložních souprav, neprovádění provozního ošetření v období ranní špičky). Pokud dojde k dalšímu opoždění dodávek již nasmulovaných vozů M1 a nebude vyřešena obnova dnes provozovaných vozů, dopad na provozní parametry se bude prohlubovat – od prodloužení minimálních intervalů v nejzatíženějším období provozu v ranní špičce, až k dalšímu zavedení pásmových provozů zejména v přepravních špičkách i na tratích A (Dejvická – Želivského) a C (Nádraží Holešovice – Kačerov).

Z uvedeného vyplývá, že provozní parametry metra jsou podmíněny:

- Harmonogramem obnovy vozového parku vozů metra a dodávkami nových vozů včetně jejich vybavení zabezpečovacími zařízeními;
- Harmonogramem odstavení vozů pro naplněný kilometrický proběh do GO;
- Různými systémy zabezpečovacích zařízení a zařazením druhé soupravy s pulzní regulací do provozu na trati C (není možné provozovat společně vozy osazené pulzním řízením a vozy vybavené zabezpečovacími zařízeními typu ARS);
- Legislativním řešením provozu na trati C i po realizaci dodávky nových vozů;
- Přepočtem odstavených vozů na ucelené soupravy (vliv počtu odstavených čelních respektive vložených vozů).

Úprava provozních parametrů způsobí korekci naplánovaných dopravních výkonů již v roce 1999. Konkrétní hodnoty výkonů lze vyčíslit po zpracování GVD.

Vývoj stavu vozového parku má bezprostřední vliv na další oblasti činnosti:

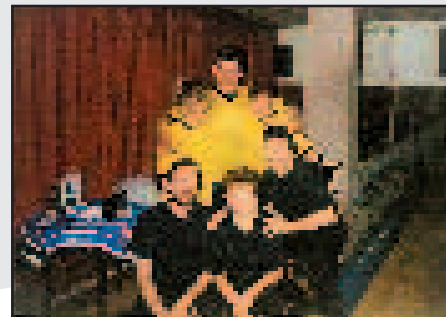
- Zavedení pásmových provozů si vyžádá úpravu staničních zabezpečovacích zařízení stanic s kolejevým rozvětvením jednotlivých tratí ve finálním objemu 5 250 000 Kč;
- Zvýšené náklady na změny v provozních parametrech (grafikony vlakové dopravy, sešitové jízdní řády, jízdní řády pro cestující apod.);
- Vysokou spotřebu personální práce při opakované tvorbě směn strojvedoucích, tvorbě turnusových tabulek, přepočtech výkonů strojvedoucích k plnění fondu pracovní doby atd.;
- Úprava provozních parametrů pro období říjen 1999 až červen 2000 a tvorba nových GVD pro všechny tratě metra;
- Úprava provozních parametrů pro období od ledna 2001.

Neuskutečnění dodávky nových přířepadů modernizovaných vozů nejspíše do roku 2001 ovlivní provozní parametry na všech tratích metra v ranní i odpolední přepravní špičce. Provozní parametry budou odpovídat současným parametrům sedlového provozu.

**Ing. Ladislav Urbánek,
dopravní náměstek o. z. Metro**

V podniku se sportuje na všech úrovních

Naši zaměstnanci se scházejí i k netradičním sportovním utkáním. Na snímku vidíte dvě smíšená družstva z odštěpného závodu, která spolu sehrála zápas v bowlingu. V tomto zápase zvítězilo družstvo úseku ředitele (žlutí) posílené o jednoho pracovníka technického úseku. Technický úsek (černí) byl posílen o pracovníka o. z. ED. Podotýkáme, že šlo o neformální utkání, kterých se uskutečnilo v našem podniku jistě celá řada. Pokud máte snímky z takovýchto neformálních setkání zašlete nám je a my je rádi zveřejníme.



Na snímku vidíte družstvo žlutých (paní Čiháková a Menčlová z úseku ředitele posílené o pana Holečka z technického úseku o. z. Autobusy) a družstvo černých (paní Tesařová, pan Lacina z technického úseku o. z. Autobusy a pan Valeš posila z o. z. ED)

Novinky v informování cestujících

Do komplexního souboru služeb Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti patří i zajišťování dopravních informací pro veřejnost. Jedná se o aktuální informace k tarifu, linkovému vedení, jízdním řádům a podobně, které jsou zveřejňovány v dopravních prostředcích, na zastávkách a ve stanicích metra. Komplexně se mohou cestující tyto informace dozvědět zejména ve Střediscích dopravních informací, která vyřizují všechny požadavky jak přímo, tak i telefonicky, a to jak v češtině, tak i cizích jazycích.

V současné době je v provozu pět informačních středisek:

název	umístění	provozní doba	telefon
MUZEUM	na tratích metra A a C, v podchodu stanice Muzeum	pondělí-neděle 7.00-21.00 hodin	22640103
JUNGMANNOVO NÁMĚSTÍ	na trati metra B v podchodu stanice Můstek pod Jungmannovým náměstím	pondělí-neděle 7.00-21.00 hodin	22646350
NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE	na trati metra C ve stanici Nádraží Holešovice, výstup do ulice Plynární	pondělí-pátek 7.00-18.00 hodin	806790
PALACKÉHO NÁMĚSTÍ	na trati metra B v podchodu stanice metra Karlovo náměstí	pondělí-pátek 7.00-18.00 hodin	294682
ČERNÝ MOST	na trati metra B, severní strana stanice Černý Most, u výstupních zastávek BUS	pondělí-pátek 7.00-18.00 hodin	22647450

V informačních střediscích lze zakoupit například mapy Prahy s linkovým vedením MHD, schémata sítě MHD, jednotlivé jízdní řády z libovolné zastávky, soubor nočních jízdních řádů, schéma sítě metra s jízdním řádem, nejnověji i úplný seznam linek a zastávek Pražské integrované dopravy. K volné distribuci jsou pak určeny nejrůznější informační materiály počínaje „Průvodcem městskou hromadnou dopravou v Praze“ v české, anglické a německé verzi a konče letáky o tarifu nebo výlukách MHD, které jsou vydávány prakticky ke všem významnějším akcím trvalého i dočasného charakteru. Informační střediska dále nabízejí rovněž různé další materiály jiných vydavatelů (mapy, brožury atd.).

V současné době je ve střediscích dopravních informací prodáváno nebo nabízeno k volné distri-

buci 28 titulů.

V letošním roce budou před turistickou sezónou připraveny mimo aktualizovaných uvedených informačních materiálů i nové tituly, jako například:

● **Skládačka „Vítejte v Praze“** v češtině, němčině a angličtině, jejíž obsahem je nabídka návštěvy nejrůznějších pražských památek. Skládačka obsahuje též výřezy z mapy Prahy se zakreslenými pamětihodnostmi a dopravním spojením k nim. Toho se týkají i tabulky, uvádějící nejoptimálnější dopravní spojení k nejbližší stanici metra nebo zastávce povrchové dopravy v blízkosti konkrétní pražské památky. Dále skládačka obsahuje stránku věnovanou his-

torické tramvaji a Muzeu MHD, tarifu, včetně aktuálních cen jízdenek, a v neposlední řadě též prezentaci informačních středisek našeho podniku.

● **Skládačka nazvaná „S námi Prahou snadno a rychle“**, v němčině a angličtině, která je zaměřena na nezákladnější informace o jízdenkách, tarifu a informačních střediscích pro zahraniční návštěvníky Prahy. Obsahuje také schéma sítě metra a tramvají, včetně autobusových spojů na letiště Ruzyně a stránku o Muzeu MHD a historické tramvajové lince č. 91.

● Před turistickou sezónou vyjde ještě aktualizovaná skládačka o službách středisek dopravních informací. Stejně jako většina ostatních publikací je vydávána i v němčině a angličtině.

Ve všech vydávaných informačních materiálech

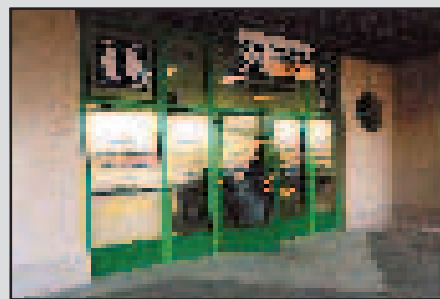
pro letošní turistickou sezónu je navíc kladen zvláštní důraz na propagaci krátkodobých časových jízdenek na 3, 7 a 15 dní.

Každé z informačních středisek navštíví denně v průměru až 300 cestujících a pracovníci informačních středisek zodpoví navíc průměrně 200 telefonických dotazů za den. V turistické sezóně se pak tyto počty zvyšují zhruba o dvě stovky zahraničních návštěvníků Prahy na den.

S ohledem na to, že se Střediska dopravních informací postupem času stala nezbytným pomocníkem pro řadu cestujících, předpokládá se další rozšiřování jejich sítě.

Mimo informační střediska zajišťuje Dopravní podnik v souladu s rozvojem digitálních informací i kompletní informace na stránkách Internetu. Do začátku května pouze v české verzi, ale nyní jsou informace dostupné rovněž v angličtině a němčině.

Podstatným zdrojem, který dále Dopravní podnik využívá pro informování veřejnosti, jsou sdělovací prostředky. Nejvýznamnější úlohu mezi nimi se-



Informační středisko Černý Most

hrává deník Metro, který aktuálně informuje o výlukách a změnách MHD i činnosti našeho podniku.

Kromě zmíněných hlavních článků informačního systému je v široké míře využíváno i cizích distributorů, orientovaných zejména na návštěvníky Prahy, jako je Pražská informační služba (PIS), hotely, cestovní kanceláře, ČD, letiště a podobně.

Odbor informačních systémů zajišťuje i veškeré informační materiály, určené do vitrín AWK ve stanicích metra, do vitrín Decaux na zastávkách povrchové dopravy a do vozidel povrchové dopravy.

Přestože je současný stav informování veřejnosti ze strany Dopravního podniku shledáván jako vyhovující a z hlediska srovnání s jinými městy na velmi dobré úrovni, plánuje se další zkvalitňování a rozšiřování nabídky informací (rozšiřování sortimentu titulů jednotlivých informačních materiálů, zařazování cizojazyčných verzí textů do většiny z nich, rozšiřování distribuční sítě a podobně).

Mgr. Milan Slezák, 90 121

Elektronické orientace v autobusech DP

Při cestování prostředky pražské integrované dopravy jistě řada z nás, kteří jejich služeb využíváme i jako zákazníci, zaznamenává rozvoj informačních systémů. Pro příklad můžeme uvést hlášení nejrůznějších informací v metru, vyhlašování zastávek a dalších informací v tramvajích a autobusech a vydávání širokého spektra informačních materiálů a prospektů. Všechno má společný a velice důležitý cíl, a sice podat našim zákazníkům dostatečné a vyčerpávající množství potřebných informací.

Mezi nepostradatelné informace jistě patří i označování autobusů číslem linky a názvem konečné zastávky konkrétního spoje. V minulosti tuto úlohu plnily pouze plastové orientační tabule, v současné době je nahrazeny ve stále větší míře na nových nebo rekonstruovaných autobusech elektronické vnější a vnitřní informační panely.

Jak již mnozí z vás vědí, zobrazují uvedené panely vně vozu číslo linky a název konečné zastávky daného spoje, uvnitř pak číslo linky, okamžitou a příští zastávku, informaci o přestupu na metro, zastávkách na znamení a podobně.

Mezi velké výhody elektronických informačních panelů patří jejich schopnost zobrazit aktuální informace. Má-li například linka více variant trasy, zobrazují panely vždy konečné zastávky a další informace, vztahující se ke konkrétnímu spoji.

Zmiňované vnější i vnitřní panely jsou velkým přínosem především pro jejich „univerzálnost“. Na rozdíl od plastových orientací, které je nutné nahrazovat téměř při každé dočasné i trvalé změně novými, umožňují elektronické panely aktualizaci dat zobrazení nových nebo změněných zastávek.

V současné době obsahuje databáze v panelech všechny zastávky, které o. z. Autobusy svými linkami obsluhuje, což je výhodou jednak pro operativní zálohy jednotlivých garáží, ale také pro případ, kdy dojde k neplánovanému operativnímu zkrácení nebo prodloužení linky.

Aktualizace vnějších informačních panelů je z časového hlediska náročnější (přibližně 5 minut na jeden autobus), což se jeví jako jejich nevýhoda, avšak (jak jsme se již zmínili) databáze uložená v panelech obsahuje všechny zastávky, které palubní počítač au-

tomaticky (podle jízdního řádu) přiřazuje k jednotlivým linkám. Nedochází-li tedy ke změně názvů zastávek nebo jejich přecíslování, není nutné data v panelech jakkoliv upravovat.

Do budoucna je připravována změna programu vnějších panelů. Již nyní je možné spatřit na linkách č. 141 a 247 doplňující informace. V případě polokružní linky č.141 se tak z informačního panelu dozvíme, zda linka (která jezdí obousměrně z Černého Mostu na Černý Most) jede nejprve ulicí Ciglerovou nebo Ocelovou. U linky č. 247 je pak možné se dozvědět, zda konkrétní spoj jede či nejede přes zastávku „Filmové ateliery“.

Tato služba se bude dále rozvíjet. Vnější informační panely budou zobrazovat kromě cílové zastávky i dalších přibližně 4 až 5 nejdůležitějších zastávek na trase linky, které budou po jejich průjezdu „mizet“.

Doufáme, že těmito změnami přispějeme ke zlepšení informovanosti našich zákazníků.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy
Tomáš Párys

Počítačové sítě v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

V minulém čísle DP-KONTAKTU jsme se zmínili o zavedení nového informačního systému SAP R/3 v naší společnosti. Jednou z podmínek zavedení tohoto systému, ale i dalších služeb v oblasti výpočetní techniky, bylo vytvoření odpovídající technické infrastruktury včetně vybudování počítačových sítí. Zastavme se proto na okamžik u této nedílné součásti výpočetní techniky, která dnes tvoří základnu všem informačním systémům a slouží rovněž pro napojení Dopravního podniku na vnější okolí.

Počítačové sítě lze v zásadě rozdělit do dvou kategorií. V prvním případě se jedná o tzv. lokální počítačové sítě (LAN), které slouží pro přenos dat v rámci jedné budovy či objektu. Ve druhém případě hovoříme o dálkových datových přenosech (WAN), které jsou určeny jednak pro propojení lokálních sítí nebo pro připojení vzdálených dislokovaných pracovišť. Podle typu počítačových sítí je pak volena i konkrétní technologie pro jejich realizaci.

V našem podniku byly počítačové sítě vytvářeny a provozovány již v osmdesátých letech. Jednalo se zejména o terminálové počítačové sítě (například připojení terminálů na výpočetní systém SM 52/11 v objektu Bubenská) a o připojení tzv. vzdálených terminálů (například připojení vzdálených terminálů v objektu Bubenská a Sabinova na výpočetní systém EC 1040 v centrálním výpočetním středisku v UD Hostivař). Z hlediska přenosových vedení se výhradně jednalo o metalické okruhy zakončené přenosovými zařízeními (modemy), která byla v dané době na trhu dostupná. I když tyto přenosy dat dosahovaly ve srovnání se současnými možnostmi velmi nízkých přenosových rychlostí, prokázaly řadu výhod v oblasti provádění údržby a úprav počítačových programů „na dálku“ a umožnily uživatelům přístup k výpočetní technice.

K prudkému rozvoji počítačových sítí došlo v letech devadesátých. Tento rozvoj byl umožněn zejména otevřením západních trhů, a tím dostupností špičkových zařízení a přenosových technologií. Do roku

1995 byla vytvořena v objektech Dopravního podniku řada lokálních počítačových sítí s koaxiálními rozvody na bázi přenosového systému ETHERNET. Vzájemné propojení těchto sítí LAN však bylo stále realizováno pomocí metalických okruhů.

Přelomem v rozvoji zmíněných technologií bylo zahájení realizace komunikačního systému firmy ERICSSON. Tento systém umožňoval využívat světlovedná vlákna, jak pro fonické hovorové relace, tak pro datové přenosy. V první etapě byly propojeny optickými vlákny objekty Bubenská, Charvátova, Centrální dispečink a následně areál ústředních dílen Hostivař a objekt Drahobejlva. Jedná se o páteřní optickou síť, na které jsou v současné době provozovány přenosové kanály o rychlostech 2 Mbit/s a 16 Mbit/s. Připojení autobusových garáží je realizováno pomocí dvou pevných metalických okruhů pro každou garáž, které jsou svedeny do objektu Bubenská. Podobným způsobem je provedeno připojení vozoven, provozoven a skladů odštěpného závodu Elektrické dráhy, které jsou svedeny do objektu Centrálního dispečinku.

Ve 2. etapě probíhala realizace počítačových sítí pro odštěpný závod Metro. Zde jsou již datové přenosy založeny samostatně (mimo fonické relace) a architekturu datové sítě tvoří hvězda. Střed této hvězdy, do kterého jsou napojena všechna depa metra a stanice Nádraží Holešovice, je umístěn na Centrálním dispečinku. Zde je rovněž provedeno připojení již výše uvedené počítačové sítě povrchové MHD a datové sítě metra. Pokud se týká připojení objektů ve vlastních areálech dep metra, je toto provedeno rovněž optickými vlákny. Ve všech budovách jsou pak realizovány lokální počítačové sítě na bázi strukturované kabeláže.

Jak již bylo uvedeno v úvodu slouží počítačové sítě i pro napojení Dopravního podniku na vnější okolí. Zde se jedná zejména o připojení na mezinárodní počítačovou síť INTERNET. Spojení je realizováno přenosovým kanálem 128 kbit/s, který využívají všech-

ny organizační jednotky našeho podniku. Výhodou konkrétního provedení v případě Dopravního podniku je ta skutečnost, že nemuselo být vůbec použito metalické vedení mezi naším podnikem a provozovatelem INTERNETu, neboť i toto propojení je realizováno přes optické vlákno. Z hlediska zajištění bezpečnosti našich počítačových sítí (DP) je připojení na INTERNET odděleno funkcemi FIREWALL, které tvoří „hráz“ před proniknutím nežádoucích zásahů do naší počítačové sítě.

Závěr

Z uvedeného je zřejmé, že v posledních pěti letech byly v našem podniku vybudovány velice výkonné počítačové sítě postavené na moderních technologiích. Z hlediska jejich rozsáhlosti lze konstatovat, že existuje v současné době velice málo objektů, které dosud nejsou na naší počítačovou síť připojeny. Zde se zejména jedná o jednotlivé stanice metra, u kterých je jejich připojení rovněž v záměru Dopravního podniku v budoucím období podle finančních možností.

S provozováním takto rozsáhlé počítačové sítě však vyvstává jeden z nejdůležitějších aspektů, a to je její bezpečnost a spolehlivost. Sem patří důsledná antivirová ochrana, správa sítí a systémů, ukázněnost uživatelské základny, zálohování a archivace dat, zvýšení spolehlivosti uzlových bodů sítě (náhradní napájecí systémy, zdvojení vybraných aktivních prvků) a další. Je třeba si uvědomit, že v současné době je propojeno do počítačové sítě přibližně 2300 pracovních stanic, jejichž uživatelé pracují s programovým vybavením instalovaném na vzdálených řídicích počítačích. Třídou spolehlivosti počítačových sítí tak musí být totožná s třídou spolehlivosti řídicích výpočetních systémů.

Schéma datové sítě Dopravního hl. m. Prahy, akciové společnosti (WAN) znázorňuje následující obrázek.

Ing. Josef Hromádka, vedoucí odboru výpočetní techniky ředitelství



Stali jsme se adoptivními rodiči geparda

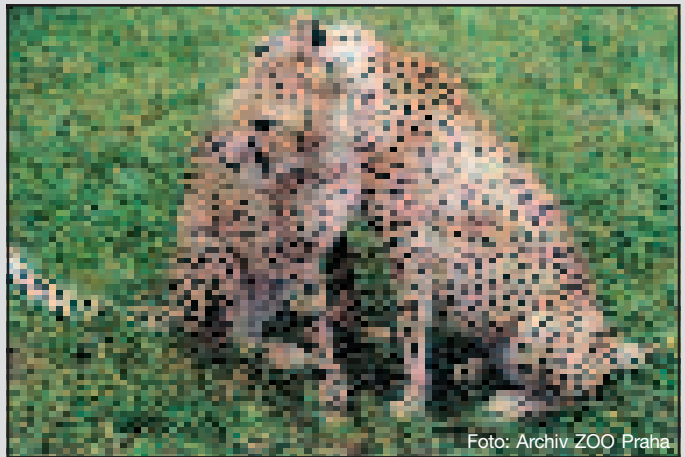
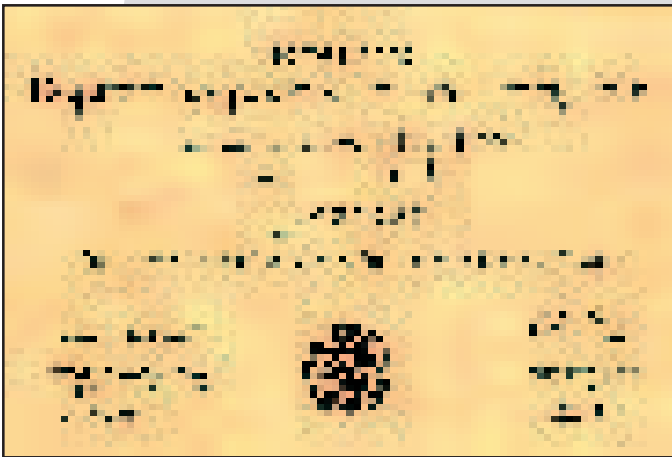


Foto: Archiv ZOO Praha



V únorovém DP-KONTAKTĚ jsme se obrátili na všechny zaměstnance s výzvou „Staňte se adoptivními rodiči jednoho ze zvířat v pražské ZOO“. Naše výzva se setkala s vašim kladným ohlaselem a můžeme konstatovat, že sbírka byla úspěšná. Mezi více než 150 pracovníky našeho podniku se vybralo rovných **20 000,- Kč**, a jako sponzorované zvíře byl vybrán **gepard**, nejrychlejší ze savců této planety. 19. května byla podepsána dohoda s pražskou Zoologickou zahradou, o jejichž podrobnostech vás budeme informovat v červencovém čísle tohoto listu. Dnes přinášíme seznam přispěvatelů, kterým touto cestou děkujeme za jejich příspěvek.

Odštěpný závod Metro: Brož, Burián, Černovský, Černý, Döbertová, Dubina, Fiala, Groeszlová, Hájek, Hirková, Horáčková, Horn, Hvězdová, Janková, Jansová, Jesenská, Jirásek, Jiroš, Kadaníková, Kadlecová, Kalina, Kasalová, Kaše, Kiliánová, Kohlo-

va, Kolář, Krásný, Křivánek, Machek, Malichar, Maňasová, Mikešová, Myslivečková, Nejedlý, Novotná L., Novotná M., Novotný, Olivová, Pluhař, Pokorná, Pospíchal, Procházková, Rubeš, Smetanová, Smialková, Sova, Spěváčková, Stiborová, Supková, Synková, Šindelář, Štrouf, Štroufová, Švestka, Tóth, Veselá, Vopava, Zajíčková.

Dopravní úsek: Bartošová, Blažek, Cimrhakl, Čejka, Dufková, Hájek, Hajsmanová, Hlaváčková, Jágr, Kačena, Kolcz, Křiml, Kubeš, Kubín, Májek, Malínek, Mikula, Moučková, Mrštík, Pechar, Picmausová, Plecítý, Slezák, Šusta, Vainer, Zvelebil, Zvolánek.

Technický úsek: Čábelka, Dohnal, Hazuková, Hosnedlová, Chrástná, Jílek, Kavková, Krist, Kunická, Laštovka, Lorenc, Molnárová, Moravcová, Motlík, Pavlíček, Pokorný, Průša, Sládková, Smolařová, Stehlik, Urban, Urbanová, Verner, Zelenková, Zenková, Žižková.

Obchodně-ekonomický úsek: Pomazal.

Odbor majetku: Babáčková, Bártová, Grunwaldová, Hora, Jurásek, Justová, Kapková, Muková, Němcová, Pintová, Rosíková, Stecher, Šantrůček, Šturmová, Vaněk, Vintrová, Voska, Vrbová, Zavičáková.

Kancelář generálního ředitele: Došek, Hildebrandová, Houfek, Jarošová, Karel, Malík, Pavlička, Rautenkranzová, Rusňák, Smolík, Šebeš, Vavroušek, Vostárková, Vrančíková, Tauferová, Žilková.

Vedle výše zmíněných přispěli také zaměstnanci z **Odboru přepravní kontroly**, kteří si nepřáli být jmenováni.

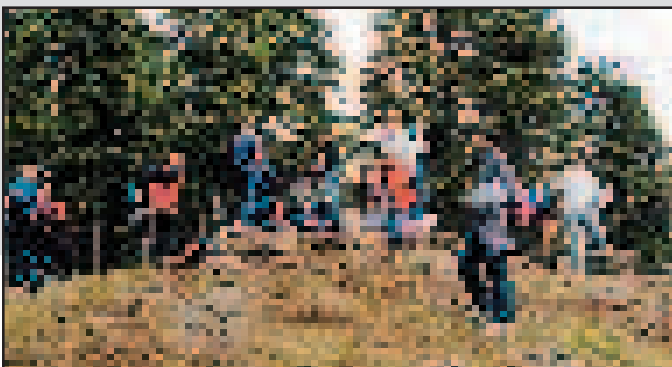
—mš—



Dopravácký výstup na Boubín se vydařil

Poslední dubnový víkend se vydaly více než dvě desítky pracovníků našeho podniku společně s rodinnými příslušníky na Šumavu, aby zde zdolali 1362 metrů vysoký vrchol Boubína.

Celá akce odstartovala pátečním přesunem do místa ubytování ve Zdíkově. V sobotu v půl desáté začal výstup na Boubín od nejnižší položené tuzemské železniční stanice na Kubově Huti. Každý zvolil tempo podle svých sil a možností, ale většině stačila zhruba hodina k překonání šestikilometrového úseku s více než třisetmetrovým převýšením. Ve vyšších polohách čekaly na účastníky výstupu ostrůvky sněhu, které hůře vybaveným dělaly problémy. Z vrcholu Boubína pokračovala celá skupina do proslulého pralesa a k jezírku. Tam se cesty rozcházel. Ti zdatnější se vydali na Bobík a dále do Volar (necelestých 30 kilometrů) a druhá skupina do Zátoneš na železniční zastávku (asi 15 kilometrů), odkud pokračovali do Volar vlakem. U volarského plaveckého bazénu byl sraz obou skupin a následovala cesta zpět do místa ubytování.



Neděle byla vyhrazena návštěvě populárního střediska zimních sportů Zádova a zámku v Blatné. Reakce účastníků byly vesměs pozitivní, a tak pokud vydrží síly uskuteční se podobná akce i v příštím roce.

—bda—

Vůz 8205 již jezdí s cestujícími

Již několikrát jsme na stránkách DP-KONTAKTĚ informovali o modernizaci vozu T3, která probíhala v hostivařských Ústředních dílnách v letech 1994 až 1998. Duben letošního roku byl pro vůz číslo 8205 velmi významný, vždyť posud-
te sami.

Na začátku měsíce se chystal na zahájení zkušebního provozu s cestujícími v pražských ulicích. V pátek 9. dubna byl vůz poprvé nasazen jako vložené pořadí na linku číslo 19 s pravidelným jízdním řádem, ale pro Pražany zůstal ještě uzavřen. Ti se dočkali až 26. dubna, kdy se stal jedním z 13 pravidelně nasazovaných vozů na linku 19. Na trať mezi Lehovcem a Kubánským náměstím se vydává ze strašnické vozovny, která se stala po přesídlení z dílen jeho novým domovem.

Počátkem roku probíhal na voze 8205 obvyklý a nutný rituál, především zácvikové jízdy pro 38 strašnických řidičů, které vedl pan Bohumil Jankto. Po zácvikových jízdách ještě na voze proběhly dílčí úpravy v Ústředních dílnách

Řidiči, kteří brázdlili pražské ulice, hodnotí vůz pozitivně, především pro jeho jízdní vlastnosti. Jako u každé novinky, i zde se projevily dílčí závady. Například v počátku provozu docházelo k prodlevě čelistové brzdy. Bylo třeba vyměnit regulátor této brzdy, čímž se prodleva odstranila. V současnosti řidiče nejvíce trápí dveře, které prodlužují pobyt v zastávkách, protože jsou poměrně pomalé. Nejasnosti v současnosti panují okolo větrání kabiny řidiče, protože je možné, že bude v letních vedrech nedostatečné.

Podle sdělení vrchního výpravčího strašnické vozovny pana Jiřího Bareše se v každém případě řidiči na tento vůz, který je zcela jiný než klasická T3, vždy těší.

Na závěr popřejme vozu 8205, aby dobře sloužil a aby pokud možno nezůstalo jen u tohoto jediného exempláře v našem vozovém parku. **Jan Šurovský**



Foto: Jan Šurovský

V dubnovém čísle publikoval pan Zdeněk Rampa několik oponentních názorů na můj článek o zkušenostech a problémech z prvního roku provozu systému PA 135 s cestujícími. Respektuji samozřejmě jakékoliv kritické názory na dané téma, tentokrát z úhlu pohledu vedoucího vlakového dispečinku a bylo by opravdu s podivem, kdyby při zavádění tak sofistikovaného systému včetně jeho rozsáhlých vazeb do tak složitých prostředků, navíc bez přerušení plného provozu metra, tyto názory nezazněly. Musím však zopakovat myšlenku, že na konečné soudy je příliš brzy. V přechodné etapě provozu systému PA 135 se soupravami 81–71 nejsou ještě nasazeny poslední verze ovládacího softwaru, mající za cíl dále snížit počet nezúvodných zásahů nouzové brzdy a ještě více eliminovat negativní dopady krátkodobých závad vozů. Právě na požadavek dopravního úseku se připravuje i v této přechodné etapě zprovoznění funkce chodů. Pro upřesnění je nutné uvést, že pro většinu mezistaničních úseků se požaduje zadávání pouze dvou chodů, nikoliv možných tří (z dodaných jedenácti variant) nebo snad dokonce všech jedenácti!

Cílovým stavem je však na trati C provoz pouze se soupravami 81–71M a M1. Domnívám se, že teprve potom může být hodnocení systému PA 135 do značné míry objektivní.

Ovšem ani po dosažení cílového stavu nebudou a ani nemohou být respektovány všechny náměty, uvedené v článku pana Rampa. Především se jedná o ty připomínky, které souvisejí s koncepcí a filosofií zajištění zabezpečovacích (ATP) a automatizačních (ATO) funkcí. Základní vlastnosti systému PA 135, které jsou nyní kritizovány, však byly známy již v době jeho výběru. Dávám ke zvážení, nikoliv jsou tyto kritické náhledy, poměřující výsledky provozu z dopravního hlediska, univerzálně platné a nikoliv jsou podmíněny v podstatě jediným dosavadní zkušeností s dlouhodobě provozovaným zařízením ARS a soupravami EČs a 81–71. Je ovšem nutné nahlas říci, že provoz zařízení ARS v pražském metru pomalu končí. Systém PA 135 není a zřejmě ani budoucí systémy vybrané například pro trať A nebudou pouhý remake zařízení ARS. Asi by stálo za to hlouběji analyzovat dopady těchto změn do formulace dopravních cílů (tvorby grafikonu) a způsobů jejich operativní realizace. Vyhnu-li bychom se tím zřejmě mnohým nedorozuměním.

Cílem článku pana Rampa je poukázat na (skutečně či domněle) nedostatky systému PA 135, aby se neopakovaly při výběru dalšího systému ATP/ATO pro trať A. Rozeberme si hned první připomínku, že systém PA 135 znemožňuje v režimu automatického vedení (RAV) pomalé jízdy na trati ručním zásahem strojvedoucího. Je tomu skutečně tak. Systém PA 135 oprávněně předpokládá existenci normálních provozních podmínek trati, kde lokální pomalé jízdy budou pouze výjimečné a časově nevýznamné. Tento stav se pak dá zvládnout jízdami v režimu ručního řízení (RVZ). U nás jsou pomalé jízdy (pomineme-li výluky Nuselského mostu) způsobeny doposud neukončeným přiběhem oprav podpěr bezpražcového upevnění kolejnic, popřípadě opravami podpěr již dříve opravených atd. atd.. To je však abnormalita, která musí být přednostně eliminována a hlavně, svou dlouhodobou existencí se z této abnormality nesmí stát normální, všeobecně akceptovaný stav! Nejedná se totiž pouze o nějaké kritické připomínky k zařízení ATP/ATO, ale obecně o přenesenou zvýšenou odpovědnost jízdního personálu za bezpečnost v daném úseku, která je tak pravděpodobně a navíc podrobována zkouškám. Odstraněna má být základní příčina této abnormality. Naštěstí se tak skutečně děje a podle vyjádření Služby staveb a tratí o. Metro existence pomalých jízd na trati C z důvodu sanací kolejového lože v roce 1999 skončí. Podle mého názoru přenášet důsledky této abnormality na zařízení ATP/ATO (pro které je informace o povolené maximální traťové rychlosti informací základní), vyžadovat po těchto zařízeních v režimu automatického vedení možnost snižování rychlosti pro nařazené pomalé jízdy a dokonce neexistenci této možnosti hodnotit jako nedostatek – to jakoby na nás dýchla atmosféra z románů Franze Kafky.

Strojvedoucí má samozřejmě i v režimu RAV v případě nezbytnosti možnost kdykoliv zastavit vlak na předpokládaném i nepředpokládaném místě.

A že souprava stojí v neděli ráno ve stanici neúměrně dlouho? Proč je nucena tam stát, když ve stanici není ani živáčka? Když už se tedy musí řídit provoz se

soupravami 81–71 podle grafikonu (a musí se opravdově?) je správné bez ohledu na vnější měnící se a předvídatelné podmínky během dne plánovat dobu staničení neustále stejnou? Minimální předepsaná doba 20 vteřin je v neděli ráno příliš dlouhá, maximální předepsaná doba 30 vteřin v jiných stanicích a v jinou dobu může být nedostačující. A pružnost každého systému má svoji hranici. Tak co s tím?

Režim automatického vedení je od toho automatickým vedením, aby se do něj nezasahovalo. Přesto z hlediska funkce systému hledá společnost Matra Transport International (MTI) řešení v nových verzích softwaru, aby bylo možno mimo jiné odblokovat používání přepínače k zadávání výběhu bez rizika zvýšení počtu anomálií. Je tu ale další podmínka. Skutečné uvolnění ovládní tohoto přepínače závisí na rozhodnutí Služby vozového hospodářství, která se obává při jeho nevhodném použití vzniku mechanických rázů v soupravě a zvýšeného opotřebení některých agregátů vo-

O systému PA 135 potřeby a poněkud jinak

zů (linkových stykačů). To už ale nezávisí na funkci systému PA 135.

A způsob, jak se systém dostával do provozu? Autor článku logicky pomíjí (protože u toho nebyl) celou etapu zkoušek prototypu zařízení PA 135 na zkušební trati v depu Hostivař v roce 1995. Poznatky zúčastněných strojvedoucích a jejich požadavky na úpravu indikací, změny ovládacích prvků, jejich umístění atd. byly akceptovány a v seriových instalacích realizovány. Při zahájení provozu na trati C jiná garnitura strojvedoucích měla další připomínky. Jejich myšlenky byly rovněž postupně realizovány – samozřejmě pokud nešly proti koncepci systému – i když to nebylo jednoduché. Uváděné problémy se zahájením vlastního provozu s cestujícími však nevyřeší sebeděle sepsané příručky nebo sebeděle provedená dílčí přezkoušení, ale pouze praktická, po jistou dobu trvající zkušenost. Tu nebylo možné získat (při neexistenci simulačních programů pro výuku dispečerů a neexistenci simulátorů kabin strojvedoucího) ve stávajících podmínkách, kdy realizace projektu ve všech etapách se prováděla bez přerušení provozu. Správný postup pro předcházení problémů (a to platí nejen pro systém PA 135) by měl být: mnohaměsíční výluka provozu na trati, během níž se realizují vlastní práce při montáži a odzkoušení ATP/ATO, realizuje se ověřovací provoz v režimu bez cestujících k získání alespoň základních návyků jízdního personálu a vlakových dispečerů a teprve potom uvedení do plného provozu. Tento postup, aplikovaný v jiných podzemních drahách, zde není zřejmě možný. Zda je za těchto podmínek reálné uvažovat i do budoucna o nějakém radikálním zlepšení, nechávám k úvaze laskavému čtenáři.

Je mi líto, ale podobným způsobem by bylo možno rozebírat jeden bod článku pana Rampa po druhém a s dílčí nebo významnější většiny z nich velmi úspěšně polemizovat.

V jednom bodu článku je zmiňován systém ACB – M2 jako nedostatečný vzor pro ovládní stejné soupravy 81–71 systémem PA 135, který je zde vylíčen jako jisté nedochůdké. Dovolím si jako jeden z oponentů obou výzkumných úkolů ACB – M1 i ACB – M2, který se zúčastnil jejich řešení až do fáze realizace a provozu, k tomuto problému vyjádřit. Je totiž na něm dokumentovat proces obecného zapominání, kdy dle přísloví „Laudatio temporis acti“ se věci minulosti pomalu propadají do oblasti mýtu a stávají se legendami.

V obou případech se jednalo o aplikaci systému cílového brzdění, které realizovalo některé (ne všechny) funkce subsystému ATO. Na soupravách zůstávalo v činnosti zařízení ARS. Nevsloveným důvodem pro vlastní cestu v oblasti automatizace vozů v té době bylo nedopustit převzetí systémů ATO ze země původu ARS, které neměly odpovídající technickou úroveň. Systém ACB – M1 byl v provozu řadu let na soupravách EČs a kromě obecně kladného hodnocení (hlavně ze současné doby, kdy je již demontován) si přesně vzpomínám i na velmi ostrá tehdejší negativní stanoviska k jeho funkci. Díky většímu počtu regulačních zásahů při cílovém brzdění musel systém čelit připomínkám, že způsobuje zvýšenou destruktivitu kontaktů spřáhel a vyšší počet přeskoků na trakčních motorech. Údržba vozů se nelíbila změna nastavení brzdových proudů v jednotlivých stupních a hlavně nutnost jejich přesného dodržování za provozu.

Strojvedoucí měli připomínky k občasnému projíždění stanic a někteří ani nechtěli se zapnutým zařízením ACB – M1 jezdit. Kdyby v té době vycházel DP – KONTAKT, asi bychom na jeho stránkách také našli odraz těchto názorů a polemik. Pracovníci údržby mobilního zařízení ACB, kteří byli na depu Kačerov v každodenním styku se strojvedoucími a s pracovníky údržby vozů, by o tom mohli vyprávět své.

U zařízení ACB – M2 byla již situace jiná. Řešitelé, tj. pracovníci VÚŽ a VÚAP, se poučili ze zkušeností ACB – M1 a realizovali originální myšlenku – na soupravě 81–71 využili tyristorové bloky brzdění i k ovládní jízd výkonem a rozšířili jejich rozsah. Dosáhli tím možnosti plnělné regulovatelnosti elektrodynamické brzdy i tažné síly ve značném spektru rychlosti a posunuli tak řídicí obvody i vlastnosti celé soupravy o generace dopředu. To byla pravá příčina vynikajících regulačních schopností takto upravené soupravy, jejíž automatické ovládní systémem ACB – M2 pak mohlo být jednoduché a účinné. Realizace výše uvedené změny na soupravě si však vyžádala hluboké zásahy do řídicích a trakčních obvodů nejen čelních, ale i vložných vozů, což bylo nakonec důvodem pro odmítnutí této cesty vývoje. Zařízení ACB – M2 proto nikdy nepřekročilo etapu zkoušek prototypu a nebylo seriově nasazeno do provozu.

Vrátíme-li se k systému PA 135, ve smlouvě se společností MTI byly nejenom výše uvedené, ale i daleko menší zásahy do řídicích a trakčních obvodů vozů 81–71 (například i změny v nastavení brzdových proudů) naprosto zakázány – i z důvodu vědomí omezené životnosti vozů. Vstupní podmínky pro vlastní automatizační systém ACB – M2 a PA 135 tak byly diametrálně odlišné a pro dodavatele systému PA 135 neskonale obtížnější – přesto si myslím, že bylo uděláno maximum možného. Soud nad kvalitou ovládacího systému PA 135, který na základě uvedeného srovnání vynechal pan Rampa, je proto zcela nesprávný.

Komplexní požadavky a parametry na zařízení ATP/ATO, které se vyžadují pro trať A, obsahuje zadávací dokumentace pro obchodní veřejnou soutěž tohoto projektu. Z této dokumentace je zřejmé, že se s opakovaným použitím systému PA 135 nepočítá – hlavně z důvodu složitosti anténního systému v kolejišti. Vybraný dodavatel bude mít velmi ulehčenou situaci, protože pro přechodnou etapu nasazení mobilních zařízení nového systému na soupravě 81–71 se (na rozdíl od trati C) nevyžaduje realizace automatizačních funkcí, tj. instalace subsystému ATO, který způsobil tolik problémů. Správný postup k uplatnění požadavků, pokud je lze vůbec formulovat, bylo možno uplatnit v loňském roce cestou připomínek k této dokumentaci. Ale bezpochyby, každý vybraný systém bude mít své odlišné nároky na obsluhu i ze strany vlakových dispečerů, což bude mít dopad na jejich rutinní návyky.

Byl bych nerad, kdyby tento příspěvek byl snad chápán jako laciná apologetika systému PA 135. Zařízení má samozřejmě svoje limity a svoje odlišnosti, zvyšuje problémy údržbě trati, při obrovském nasazení v etapě realizace jsme se jistě dopustili chyb, které jsme se snažili odstranit, stejně jako jsme se snažili v rámci možného o jeho maximální přizpůsobení podmínkám provozu. Konečný soud, pokud možno na základě relevantních informací, však nakonec vynesou hlavně ti pracovníci provozu, kteří jej každodenně využívají.

Nejsem zastáncem odborných polemik na stránkách časopisů, protože na řadu argumentů se stejně nedostane. Pokud však tento článek alespoň trochu naznačí, že posuzovaná problematika je složitější, že při hodnocení je zapotřebí vycházet pokud možno ze všech faktů a že se změnou technického zařízení musíme změnit i dosavadní přístupy k řízení provozu, potom splnil svůj účel.

Ing. Jaroslav Ják

Poznámka redakce: Systém PA 135 bychom se mohli na stránkách podnikového měsíčníku věnovat ještě dlouhý čas, uveřejňování stanovisek různých profesionálních či odborných skupin by časem vydalo alespoň na brožuru. Nestálo by za to, aby si všichni zainteresovaní sedli za jeden stůl a začali hledat nejpřijatelnější řešení pro rozličné strany. Žádná válka nemá jen vítěze a jen poražené. Hledání rozumného kompromisu by jistě prospělo nám všem.

Reakce v médiích je vždy velice osidná, zvláště nevycházejí-li každodenně. Odhodme předsudky a snažme se pochopit druhou stranu v konstruktivní diskusi.

Úmrtní fond bilancoval

Výbor Svěpomocného sdružení pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost – Úmrtní fond pozval 170 zástupců členů na Shromáždění, které je nejvyšším orgánem fondu, aby jim předložil výsledky svého snažení od zvolení v roce 1992. Bohužel ne všichni pozvaní na jednání 28. dubna do sálu Elektra přišli.

Ve zprávě o činnosti výboru a hospodaření fondu bylo konstatováno, že výbor převzal fond před administrativním zhroutilím. Evidence placení příspěvků členů – důchodců nebyla poslední dva roky vedena a finanční prostředky klesly od roku 1989 o 302 807,- Kč na žalostných 620 498,14 Kč, které byly bezúročně uloženy u České spořitelny. Předchozí výbor se v posledních letech nescházel, činnost a hospodaření fondu neřídil. Administrativa a evidence byla udržována placenou silou, takřka amatérsky, bez jakékoli iniciativy.

Nový výbor zvolený 24. listopadu 1992, vedený předsedou panem Adolfem Lebedou si uložil fond zachránit. Předsevzali si spolu s revizní komisí:

- zpřesnění, zprofesionálnění a zmodernizování agendy,
- odbourat finanční náklady na administrativu,
- vyrovnat rozdíl mezi příjmy a náklady,
- zvýšit členskou základnu aktivních zaměstnanců,
- získat jiné příjmy,

Znamenalo to zjistit celkový stav administrativy a ekonomiky fondu, projednat spolupráci s peněžními ústavy, rozeslat informativní dopisy členům, rozeslat náborový leták, získat sponzory na úhradu administrativních nákladů, vypracovat nové stanovy a zajistit registraci fondu. Výbor fondu informoval o své snaze vedoucí pracovníky akciové společnosti. Díky velkému pochopení generálního ředitele byla celá záležitost projednána na poradě vedení Dopravního podniku a výboru byla přislíbena všestranná pomoc. Už v roce 1993 byla veškerá administrativní, evidenční a účetní agenda převedena na počítač. Při vyhledávání sponzora na úhradu mimořádných nákladů byla uzavřena smlouva

s Pohřebním ústavem hl. m. Prahy, který za inzerci uvedenou ve stanovách fondu, nejen celý náklad stanov uhradil, ale navíc se zavázal poskytovat členům fondu a jejich pozůstalým 15 % slevu z objednaných služeb. Adresy a telefonní číslo provozoven Pohřebního ústavu uvedená v inzerci jsou pro pozůstalé radou, kam se ve smutné chvíli obrátit.

K vyrovnání rozdílů mezi příjmy a výdaji zvýšil výbor podporu při úmrtí z 2 000,- Kč na 3 000,- Kč a příspěvky z 5,- Kč na 10,- Kč měsíčně u aktivních zaměstnanců a na 8,- Kč u důchodců. Toto zvýšení schválili po písemné informaci všichni členové až na 5 odpůrců.

Další neméně náročnou etapou bylo zlepšit finanční situaci fondu. Výbor využil změny ekonomických podmínek v naší zemi. Nákupem certifikátů a prostřednictvím vkladových účtů získal na úrokových výnosech do konce loňského roku 264 748,37 Kč. V současné době je uloženo na vkladových účtech České spořitelny 800 tisíc korun. Finanční situace fondu byla natolik zlepšena, že k 31. prosinci 1998 bylo jmění od roku 1992 zvýšeno na 899 511,07 Kč.

Nepodařilo se dosud zvýšit členskou základnu, která stále stagnuje. Členů, aktivních zaměstnanců je stále okolo dvou tisíc.

- v o. z. Metro 32 členů tj. 0,8 % z počtu zaměstnanců,
- v o. z. Elektrické dráhy 1 291 členů tj. 35,3 %,
- v o. z. Autobus 586 členů tj. 14,5 %,
- na ředitelství 57 členů tj. 9,8 %.

Počet členů – důchodců klesá přirozenou úmrtností, od roku 1992 o 848 členů. Současný stav je 1 126 členů. Podaří-li se zvýšit stav členů – aktivních zaměstnanců, tak to samozřejmě zlepší finanční situaci fondu, ale zejména zvýší vyplacenou podporu. Na zvýšení podpory o 1 000,- Kč je potřeba tisíc nových členů.

Zprávu revizní komise přednesl její předseda pan František Jeníček, který jejím souhrem oznámil, že pravidelně prováděnými revizemi nebyly shledány v čin-

nosti a hospodaření fondu žádné závady. Shromáždění schválilo přednesené zprávy a bylo s potěšením konstatováno, že se výboru podařilo Úmrtní fond vymanit z administrativních a finančních nesnází a že členové fondu mohou s důvěrou věřit v jeho dobrou budoucnost.

V závěru přijalo shromáždění zástupců rezignaci z věkových důvodů pěti členů výboru a jednoho člena revizní komise. **Byl zvolen nový výbor ve složení:**

- Blecha Zdeněk ředitelství – předseda fondu
- Bušta Emil ředitelství
- Kučerová Helena ředitelství
- Kučerová Jitka Autobusy o. z.
- Novák Antonín Elektrické dráhy o. z.
- Pivetz Richard Metro o. z.
- Rambousková Hana ředitelství

Revizní komise ve složení:

- Janeček Dušan Autobusy o. z.
- Junková Hana důchodkyně ředitelství
- Romolíní Richard ředitelství

Co vy na to – nečlenové?

Podpora pozůstalým při úmrtí člena 3 000,- Kč
15 % slevy z pohřebních služeb (které v průměru činí 10 000,- Kč) 1 500,- Kč

celkem tedy 4 500,- Kč

a to jen za měsíční příspěvek 10,- Kč. Na tuto částku byste spojili 38 let. Úmrtní fond je v současné době zabezpečen i bez vašeho členství, ale vaše členství pomůže zvýšit vyplacenou podporu. Uvažujte, kdyby byli členy fondu všichni zaměstnanci Dopravního podniku, jako tomu bylo před rokem 1948 činila by podpora 13 000,- Kč.

Stát se členem úmrtního fondu je velmi jednoduché. Stačí zajít nemapsat do mzdové účtárny a požádat o srážku 10,- Kč ze mzdy ve prospěch Úmrtního fondu. Členství nezaniká, ani když Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. opustíte a změnu oznámíte v sekretariátu ÚF.

Blíží informace a stanovy fondu poskytnete oddělení personální a sociální péče Praha 7, Bubenská 1, IV. poschodí, č. dveří 421 – telefon 96 19 23 62. Výbor Úmrtního fondu

Vy se ptáte, my odpovídáme...

Důchodová problematika

Vzhledem k velkému množství telefonických i písemných dotazů z oblasti důchodového zabezpečení, které stále docházejí, vybírám další, které budou určitě zajímat i ostatní čtenáře DP-KONTAKTU.

1. Od 1. ledna 1992 do 20. června 1996 jsem pobíral plný invalidní důchod, pak jeden rok částečný invalidní důchod a od 21. června 1997 do 31. března 1998 opět plný invalidní důchod. Mohu si nyní požádat o předčasný starobní důchod, tzv. vratný, když nárok na svůj starobní důchod mám až v květnu 2003 (narozen 3. března 1942, nárok na starobní důchod 3. května 2003)? Celkovou dobu pojištění mám asi 40 roku.

Abyste Vám vznikl nárok na předčasný starobní důchod z titulu pobírání plného invalidního důchodu (§30 zák. 155/1995 Sb.), musely by být současně splněny 3 podmínky:

- a) získání doby pojištění nejméně 25 let,
- b) pobírání plného invalidního důchodu nepřetržitě alespoň 5 let,
- c) plný invalidní důchod byl odňat a ke dni odnětí plného invalidního důchodu chybí do data vzniku nároku na starobní důchod nejméně 5 let.

Vzhledem k tomu, že nespĺňujete podmínku nepřetržitě pobírání plného invalidního důchodu alespoň 5 let, nemáte tedy nárok na předčasný starobní důchod podle § 30 zák. 155/1995 Sb.

2. Pobíral jsem nepřetržitě 8 let plný invalidní důchod, ale v listopadu 1997 mi nárok na něj zanikl a důchod mi byl odňat. Nárok na starobní důchod mi vznikne až v září 2002 (narozen 15. září 1941, nárok na starobní důchod 15. září 2002). Nevím, zda vzhledem k mému zdravotnímu stavu budu moci být tak dlouho ještě zaměstnán. Vznikl mi nárok na předčasný starobní důchod podle §30 odstavce 3 důchodového zákona, když novela začala platit až v roce 1998? Mohu odejít do předčasného starobního důchodu již k 1. červenci letošního roku?

Nárok na tento předčasný starobní důchod vám vznikl splněním časové poslední podmínky bez ohledu na to, zda k tomu došlo před nebo po účinnosti novely zákona č. 134/1997 Sb. I když byl plný invalidní důchod odňat před účinností této novely, ale jinak jsou splněny všechny ostatní podmínky, t. j. nejméně 25 let pojištění, nepřetržitě pobírání plného invalidního důchodu alespoň 5 let a do data vzniku nároku na starobní důchod chybí nejvýše 5 let, což ve vašem případě vše plníte, máte nárok na předčasný starobní důchod podle § 30 zák. 155/1995 Sb. Do předčasného starobního důchodu můžete odejít již k 1. červenci 1999. Krácení procentní výměry vašeho důchodu bude za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 1%. Až dosáhnete svého řádného důchodového věku v září 2002, můžete si požádat o přepočtení důchodu.

3. Jsem narozen 27. prosince 1938 a od února roku 1995 pobírám plný invalidní důchod. Nárok na starobní důchod mi vznikne po prodloužení důchodového věku 27. 6. 1999. Musím či nemusím si požádat o starobní důchod nebo mi bude přiznán automaticky nebo mohu dále pobírat plný invalidní důchod?

Starobní důchod nikdy nemůže být přiznán automaticky, každý musí požádat na příslušném tiskopise „Žádost o důchod“ u svého zaměstnavatele nebo u příslušné obvodní (okresní) správy sociálního zabezpečení dle místa svého trvalého bydliště. Ve vašem případě, pokud plná invalidita trvá, můžete stále pobírat plný invalidní důchod. Záleží pouze na vás, jak se rozhodnete, zda si o starobní důchod požádáte či ne. Ve vašem případě vám ale mohu doporučit, vzhledem k tomu, že plný invalidní důchod vám byl přiznán ještě za účinnosti „starého důchodového zákona“, který byl v platnosti do 31. prosince 1995, abyste si o starobní důchod požádal k 27. červnu 1999, neboť bude vyměřen podle současných předpisů, tedy dle „nového důchodového zákona“, což bude pro vás jistě výhodnější a starobní dů-

chod bude vyšší než současný plný invalidní důchod – řádově to může být o několik set korun. V několika obdobných případech byl dokonce vyšší i předčasný starobní důchod, než dosud pobíraný plný invalidní důchod. Nemusíte mít žádnou obavu, neboť nově vypočtený starobní důchod je vždy porovnáván s dosud vypláceným plným invalidním důchodem a přiznán je vždy důchod vyšší.

4. Nárok na starobní důchod mi vznikl 10. září 1995 (narozen 10. září 1935), ale o přiznání starobního důchodu jsem dosud nepožádal a pracuji na „procenta“ bez pobírání starobního důchodu. Bude mi také vypočten důchod dvěma způsoby podle nového i starého zákona, i když mi nárok na starobní důchod vznikl před 1. lednem 1996?

I když vám vznikl nárok na starobní důchod před 1. lednem 1996, tedy za účinnosti „starého důchodového zákona“ (zák. č. 100/1988 Sb.), bude důchod vypočten oběma způsoby – tedy „po novu“ i „po staru“ – a přiznán bude vždy důchod vyšší.

Chcete-li znát odpovědi některé další otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s. – ředitelství. Adresa je Bubenská 1, 170 26 Praha 7, ☎ 96 19 33 61

**Helena Bajerová,
zaměstnanecský odbor ředitelství**

Dne 26. dubna 1999 zemřel nečekaně ve věku 59 let náš dlouholetý spolupracovník **Ing. Jiří Turšner**. Do odštěpného závodu Metro nastoupil v roce 1972 do technického úseku. Následně zastával funkci hlavního inženýra, nejprve na službě stavební technické a od roku 1993 na službě technologických zařízení. Děkujeme všem, kteří jste ho znali, za uctění jeho památky.

S lítostí oznamujeme, že dne 24. dubna 1999 zemřela po dlouhé a těžké nemoci paní **Jitka Křišťuková**, která pracovala u odštěpného závodu Metro po celou dobu jeho existence.

Čest její památce.

**Kolektiv pracovníků
dopravního úseku o. z. Metro**

Pražský dopravní zeměpis II

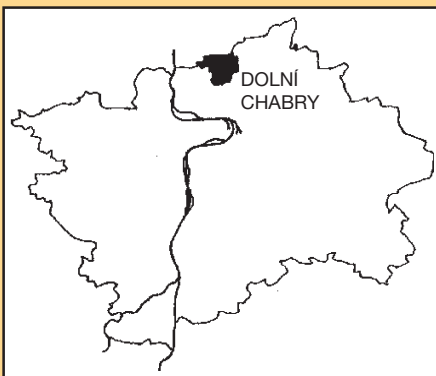
2. část Dolní Chabry

Na severním okraji hlavního města leží městská část **Dolní Chabry**. Někdejší vesnice podobného jména. Horní Chabry, je její součástí. Protože obě vsi v průběhu posledních desetiletí už prakticky splynuly, v povědomí lidí už dnes existuje větší jen jméno městské části i jediného katastrálního území. Dolní Chabry vznikly v okolí kostela sv. Jana Křtitele (též se dříve udával název kostel Stěti sv. Jana). Jak dokazuje archeologický výzkum, vesnice tu vznikla zřejmě už v 10. století, ačkoliv první písemná zmínka o ní pochází až z roku 1273.

Předrománskou církevní stavbu nahradil asi ve třetí čtvrtině 12. století dnešní jednododní románský kostel, upravený částečně v 18. století. Na počátku 20. století bylo v Dolních Chabrech 47 domů se 444 obyvateli. Ves se původně jmenovala Chrabry, což na první pohled svědčí o odvaze původních obyvatel. Vystřídal se tu mnoho majitelů – Strahovský klášter, Pražané, císař Zikmund, částečně byly dány do zástavy Novému, částečně Starému Městu. V 16. století se dostaly do majetku Bryknarů z Brukštejna a díky tomu patřily na řadu let k libeňskému panství. Teprve v roce 1719 byly k panství přikoupeny i Horní Chabry. Ty měly své jádro přibližně v místech dnešních ulic Kobyliské a na Pěšině. V roce 1469 je Jiří z Poděbrad postoupil Novému Městu, do jehož majetku fakticky patřily až do roku 1719, kdy byly prodány a připojeny k libeňskému panství. Na počátku 20. století měly 25 domů a 256 obyvatel. V období první republiky vznikla osada Stejskalova kolonie, vymezená dnešními ulicemi U Větrolamu a Pod Větrolamem, která se později rozrůstala severním směrem až fakticky dosáhla zástavby Horních Chaber. Samostatná obec Dolní Chabry vznikla na základě tzv. obecního zřízení ze 17. března 1849. Část Dolních Chaber dlouho byla i osada Čimice, která vytvářela samostatné katastrální území s 21 domy a 157 obyvateli. Čimice byly připojeny ku Praze už v roce 1960, aniž by se v moderní době staly samostatnou obcí. Dolní Chabry se administrativního spojení s Prahou dočkala až v roce 1968. V době připojení ku Praze měla obec bezmála dva a půl tisíce obyvatel.

Dolní i Horní Chabry měly výhodnou polohu v těsné blízkosti významné komunikace, tzv. rumburské silnice (dnešní Ústecká). Do obou vesnic vedly krátké odbočky, jinak tu existovaly jen

místní vozové cesty. Čimice byly napojeny místní silnicí jen ve směru od Bohnic. Od Horních Chaber také vedla silnice do Dáblic a Čakovic, kde bylo od roku 1872 železniční nádraží. K ní to bylo přes pět kilometrů, tedy pěšky asi hodinu a čtvrt. Za tu dobu se dalo snadno dojet i k libeňské vychovatelně, kam od roku 1910 jezdila elektrická tramvaj. Zajímavou možností o něco bližšího železničního spojení skýtala



pěší cesta přes samotu Brnky do vltavského údolí a přívozem na nádraží v Roztokách.

Mezi důležité, byť jen příležitostně potřebné dopravní směry, patřily cesty do Karlína, kde bylo okresní hejtmanství, do Zdíb, kde byla pošta (velmi stará, sloužila už od roku 1835; přímo v Dolních Chabrech byla pošta zřízena až v roce 1955) a také na Prosek, kde byla fara.

Dolní Chabry bývaly vždy typickou zemědělskou obcí a prakticky nikdy tu nebyl žádný průmysl, i když ležely při hlavní silnici. Jen koncem, 19. století tady byly učiněny pokusy o dolování zlata. V moderní době vstoupily do povědomí Pražanů především zřízením rozsáhlé skládky komunálního odpadu.

Dolní Chabry měly to štěstí, že zažily provoz jedné z nejstarších českých autobusových linek. Už v roce 1912 zahájil mělnický podnikatel František Černý třemi autobusy značky Laurin & Klement provoz na lince Mělník – Praha, kterou mohli k cestě do Prahy využít i Chaberští. Aby linka obsloužila co nejvíce obcí, jezdila po dnešním pražském území přes Březiněves do Dáblic, Dolních Chaber, Bohnic, Kobylis, Libně a Karlína na Josefské náměstí. V pracovní dny jezdily čtyři páry spojů a cesta trvala asi 25 minut. Slibně vyhlízející provoz přerušila poměrně brzy první světová válka.

V roce 1922 zavedla Československá pošta linku č. 682 Praha – Odolena Voda. V roce 1924 na ní jezdily ve směru od Zdíb do Prahy z křižovatky u Dolních Chaber (a stavělo se i u Horních Chaber) dva spoje. Ranní končil v Libni u poštovního úřadu 22, polední také, ale o nedělích a svátcích dojížděl přes centrum Prahy až do Vršovic. V roce 1933 linku převzalo ČSD a v roce 1950 ČSAD. Nepřetržitá existen-

ce linky svědčí o jejím základním významu. Neméně důležitou byla linka do Vodochod, jezdící v soukromé podobě už od roku 1931. V 50. letech její spoje končily buď v Kobylisích u tramvaje nebo dojížděly až na Florenc. V letech 1956 – 1969 jezdila také linka Praha – Čimice (přes Horní Chabry). Na poměrně frekventovaném úseku se pochopitelně objevilo i mnoho dalších linek s různou délkou existence a v různých trasách, jejich výčet se už vymyká z rámce tohoto článku.

Nová kapitola dopravní historie pro obyvatele Dolních Chaber začala krátce po připojení obce ku Praze. Dne 2. června 1969 zahájila provoz autobusová linka č. 162 (Kobylisy, vozovna – Dolní Chabry, Mateřská školka), která se tu stala základní dopravní obsluhou. V roce 1990 byla prodloužena do zastávky Ke Stírce. V letech 1973 – 1983 do Dolních Chaber jezdily i některé spoje „čimické“ linky č. 152. Od roku 1975 pak přijela do Dolních Chaber poprvé i linka č. 202, která významně rozšířila dopravní nabídku v relaci Bohnice – Čakovice. V roce 1980 se alespoň na krátkém úseku na chaberském katastru objevila také linka 181, která ale pro přímou obsluhu obydlené části obce nemá větší význam (jen s přestupem). Přijímavé je, že se Dolní Chabry, na rozdíl od většiny připojených obcí, zatím nedočkaly přímého spojení na metro.

Pro úplnost však připomeňme, že (i když se to možná zdá neuvěřitelné) do Dolních Chaber jezdila svého času i tramvaj. Tramvajové koleje tu vedly dvoukolejně v délce 78 metrů a jedna tratěv kolej v délce asi 200 metrů. Na chaberském úseku byla

dokonce i zastávka. Nejde ani o opožděný aprílový žert, ani nedošlo ke zrušení nějakého dávno zapomenutého úseku. Pouze změna hranic mezi Dolními Chabry a hlavním městem Prahou, která se uskutečnila v roce 1951, měla na svědomí, že Dolní Chabry o svoji tramvaj přišly. Část chaberských pozemků totiž zasahovala úzkým výběžkem až



Foto: Jan Šurovský

k dnešní ulici Větrušické a katastrální hranice mezi Dolními Chabry a Dáblicemi v těchto místech vedla přibližně středem tzv. rumburské silnice (dnešní Klapkovy). Právě kolej tramvajové tratě ke kobyliské vozovně tedy vedla dáblíckým územím, zatímco levá většina patřila do Chaber. A zmíněná zastávka nesla název Vozovna Kobylisy a její nástupiště by dnes křižovala Hornáteckou ulici, která však tehdy ještě neexistovala. Pozemky, které byly ku Praze v roce 1951 připojeny, byly přičleněny ke katastrálnímu území Kobylis.

–pf–, –fp–

Nabídka Autoškoly o. z. Autobusy

Sídlu Autoškoly o. z. Autobusy je na odstavné ploše bývalé garáže Libeň ve Voctářově ulici. Jelikož je to těsně pod Libeňským mostem, můžete tramvaj dojet na Libeňský most, Palmovku nebo Invalidovnu. Pokud pojedete metrem, tak je to také ze stanice Palmovka nebo Invalidovna. V jednopatrové budově sídlí autoškola spolu s psychologičkami. Autoškola zde má dvě velké učebny téměř pro čtyřicet žáků, jednu učebnu pro dvacet žáků a jednu pro deset žáků. Učebnu trenážerů a učebnu s modelem nákladního automobilu. Dále je zde několik administrativních místností, hospodářských místností a místnosti pro učitele. Při výuce se používají pomůcky od těch základních jako je tabule, křída, diaprojektor, zpětný projektor, ale i televize a video. Vozový park autoškoly byl zaměřen především na výcvik řidičů autobusů, protože dříve autoškola učila pouze zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Otevřením pro veřejnost se rozšířil i vozový park.

V současné době má autoškola čtyři autobusy, dva nákladní vozy Liaz, traktor s vlečkem, osobní vozy Favorit, Felicit a Ford Fiestu, dále motocykl Jawa 350, ČZ 175 a pro výcvik malých motocyklů Simsona.

Z vozového parku je vidět, že autoškola může nabídnout výcvik na všechny typy motorových vozidel.

Cenové relace jsou možná v některých případech nižší než v ostatních autoškolách, v některých výš, to záleží právě i na vozovém parku. Co Vám, ale především můžeme nabídnout je kvalita výuky, která se z některých autoškol vytratila v honbě za ziskem. Výuku zajišťuje šest stálých učitelů, kteří připravili tisíce řidičů pro jejich namáhavou práci jakou řidič autobusu městské hromadné dopravy v Praze bezesporu je. O tom, že je připravují dobře, svědčí jejich nižší nehodovost, než obvyklé v Praze, bývalém Středočeském kraji, ale i v celé republice. A co je udivující, tato nehodovost v posledních letech, pokud neklesala, zůstávala většinou na stejné úrovni. Zna-

lostí a vědomostí řidičů se dále prohlubují povinným poučováním, které tito řidiči absolvují každý rok. Jednou za dva roky jsou přezkušováni z pravidel silničního provozu a vnitropodnikových předpisů. Poučování řidičů provádí autoškola, jak pro řidiče autobusů, tak pro ostatní řidiče celého Dopravního podniku. Toto poučování provádíme i pro jiné organizace a soukromé osoby.

O kvalitě učitelského sboru svědčí i to, že učitelé připravují i ostatní provozní pracovníky, kde v kurzech a při poučování učí většinu předpisů, které tito pracovníci potřebují pro výkon svých funkcí.

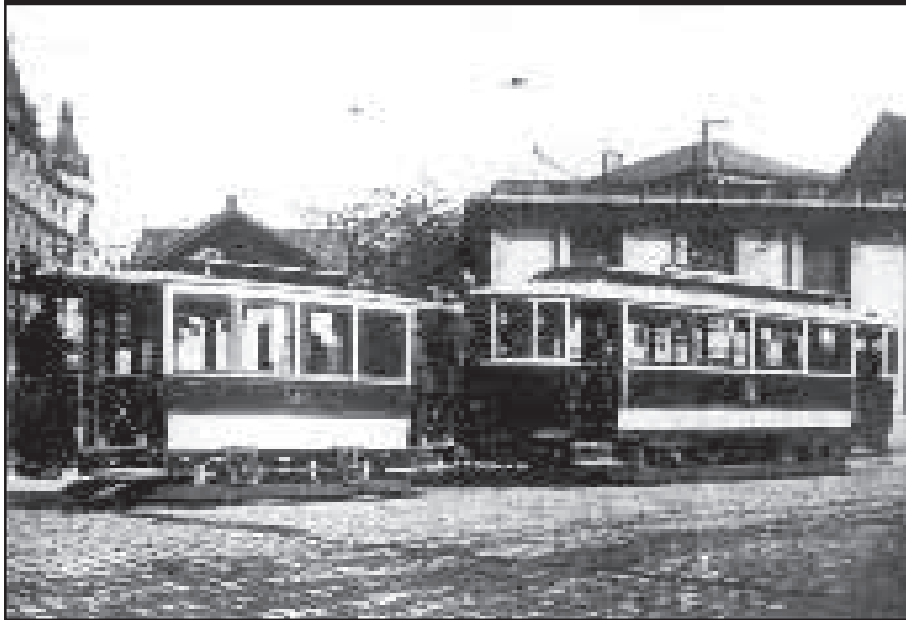
Takže, pokud potřebujete získat řidičské oprávnění, školení řidičů motorových vozidel, kondiční jízdy pro sebe, rodinné příslušníky nebo i známé a chcete se opravdu něco naučit a nejenom získat řidičský průkaz, obraťte se s plnou důvěrou na autoškolu odstavného závodu Autobusy.

Adresa: Praha 8 – Libeň, Voctářova ulice (odstavná plocha)

Telefon: 96 13 33 72, 66 31 09 01

Miroslav Goiš, vedoucí autoškoly

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 4: Dubnové místo na fotografii nás zavedlo do blízkosti Pražského hradu, přesně na křižovatku dnešních ulic Jelení a U Brusnice, na tramvajovou zastávku Brusnice, které se v době pořízení fotografie, v roce 1926, jmenovala Lumbovo zahrada.

Zřejmě atraktivní ceny vyprovokovaly 12 čtenářů k zaslání odpovědi na naši otázku. Ale pouze pět jich bylo správných, a tak muselo dojít k losování. Při jednání redakční rady 13. května se štěstí usmálo na trojici mužů, Karel Dušánek, František Zahnáš a Pavel Dušek. Odměnou jim bude nedávno vydaná kniha autorů Gerhard Bauer, Pavel Fojtík, Ludvík Losos a Ivo Mahel „Tramvaje v České a Slovenské republice aneb Od koňky k nízkopodlažnímu vozu“. Všem zúčastněným děkujeme za zaslání odpovědi a výhercům srdečně blahopřejeme!

Naše soutěž vstupuje do dalšího dílu, a tak opět se můžete poprat s historickým oriškem. My věříme, že si i s červnovou fotografií poradíte a pošlete nám **správnou odpověď do 30. června letošního roku.**

Trojici úspěšných řešitelů odměníme knihou autorské trojice Fojtík, Jilková, Prošek Sto let ve službách města a přidáme dubnovou novinku z pera Pavla Fojtíka (Nejen) čtvrtstoletí pražského metra, která velmi rychle zmizela z pultů Středisek dopravních informací.

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

Tentokrát již podevatenácté se ptáme – poznáváte místo na fotografii?

–bda–

Napsali o nás

Právo (13. 5. 1999)

Jeden pruh ve Vrchlického bude určen jen autobusům

Jeden jízdní pruh ve Vrchlického ulici v Praze 5 bude od 1. července vyhrazen pouze pro autobusy. Radní páteho obvodu se totiž shodli, že denně od 6 do 9 a od 16 do 20 hodin tudy nebudou moci projíždět osobní ani nákladní automobily. Pro ty je určen druhý jízdní pruh. Zástupce starosty Petr Horák (US) ve středu uvedl, že toto opatření se zavádí na tři měsíce.

●●●

Právo (12. 5. 1999)

Odboráři ČKD jednájí o obnovení výroby vozů pro pražské metro

Jedním z možných řešení současné krize tří pražských závodů ČKD – Dopravních systémů, Lokomotivky a Trakci, které jsou kvůli nedostatku peněz v odstávce – by mohlo být obnovení výroby vozů pro pražské metro. Právu to v úterý řekl člen výkonné odborové rady ČKD Dopravní systémy Ladislav Binko. Odboráři podle něj v minulých dnech jednali s Ministerstvem práce a sociálních věcí a i s pražským magistrátem o řešení situace. Pro 2250 zaměstnanců, kteří nedostali březnovou ani dubnovou výplatu, požadovali půjčky od obvodních úřadů. „Z půjček sešlo,“ oznámil však Právu Binko. Intenzivně se ale podle něj jedná o jiném způsobu, a to o dokončení výroby vozů metra pro Prahu. „Město má totiž eminentní zájem na dodání zakázky, protože metra je pro něj prioritou.“

Wybral ing. Jan Urban

MHD ve světě

FILADELFIE (USA): Tramvajová linka č. 15, která byla roku 1992 nahrazena autobusy, bude nákladem 93 mil. USD opět vybudována během 5 let. Město vynaloží také 45 mil. USD na nákup nových rychlodrážních tramvají pro obnovu parku na existujících povrchových a podpovrchových tratích a do roku 2004 věnuje 203 mil. USD na vybudování plánovaného metra do Readingu přes Norristown.

□□□

MAGDEBURG (Německo): Dopravní podnik objednal u firmy Linke-Hoffmann-Busch, Adtranz a DWA celkem 28 nových osminápravových nízkopodlažních tramvají typu NGT8D.

□□□

PORTLAND (USA): Již v roce 1997 objednal místní DP u firmy Siemens šest nových nízkopodlažních rychlodrážních tramvají typu SD600 za 2,9 mil. USD za kus.

–paf–

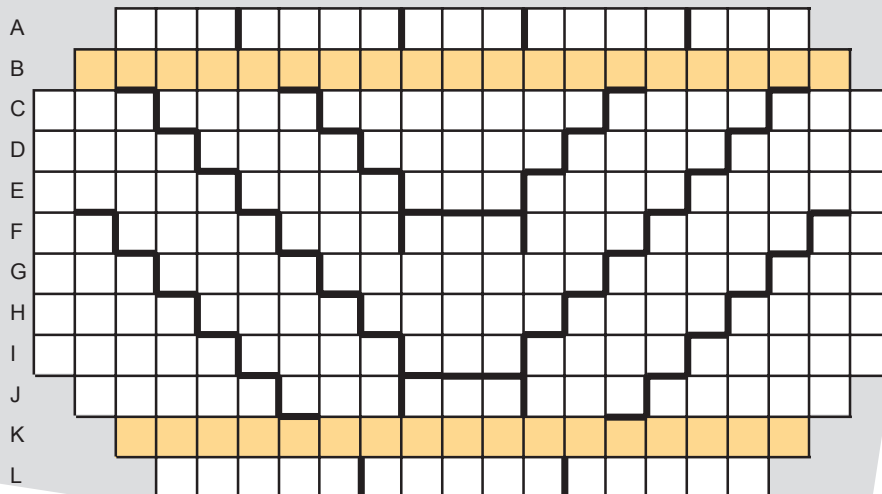
PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A.** Staročeské mužské jméno; situace; dolina; části domu; na toto místo. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Vyhynulý pštros; Miloslav (domácky); vystrašit; italské město; původce nález. – **D.** Jméno fenky; předeek; palma rákosová; psací potřeba; končetina. – **E.** Otisk chodidla; číva; vlákno; vojenské jednotky; cizí měna. – **F.** SPZ Tábora; Twainovo jméno; plášť beduína; drobný motýl; starší zájmeno; příchozí; SPZ Karviné. – **G.** Spojka; návod; stát USA; měsíc; dobrý nápoj. – **H.** Obuv; přístavní hráz; jižní plod; přítok Dunaje; svatební květina. – **I.** Ode dne vydání; asijský jelen; oddělení nemocnic; značka psacích strojů; výsledek dělení. – **J.** Ženský jméno; šachový velmistr; zámezi; hrčivý zvuk; důlní plyn. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Značka počítačů; zdánlivě; mastek.

SVISLE: **1.** Egyptská hrobová stavba. – **2.** České město; kladná elektroda. – **3.** Osobní zájmeno; část molekuly; první latinský překlad bible. – **4.** Číslovka; druh pásovc; husarský kabát. – **5.** Nástroj k zamykání; Sémův syn; kyselá tekutina. – **6.** Chemický prvek; někdo (knižně); ozvěny. – **7.** SPZ Třnavy; antická hra; druh slitiny; 0,01 hektaru (slovensky). – **8.** Horský skřítek; polní práce; africký savec. – **9.** Příklad; pražský herec; Sarmat. – **10.** Francouzský herec; lahodný pokrm; značka čistidla. – **11.** Ojezditi; sféra; strýc (slovensky). – **12.** Strašit; silný provaz; sibiřský kozoroh. – **13.** Biblická postava; značka tuku; jádro. – **14.** Krtek (knižně); kalaba; italský přístav. – **15.** Nuže; pomoc (zastarale); jednotka objemu; značka radia. – **16.** Portugalské souostroví;

Tajenka z čísla 5: Nejlepší pravdy jsou ty nejtěžší. (K. Čapek)

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



vodní pták; 1550 (římsky). – **17.** Japonský zápas; italská dáma; žáruvzdorné prostory. – **18.** Ženské jméno; ranní vláha; starý lidový svatební tanec. – **19.** SPZ Mělniku; přehnané velebení; paní (zastarale). – **20.** Silná černá káva; české město. – **21.** Stepní rys.

Pomůcka: alit, rotan, Terst.

PaedDr. Josef Šach

Oslavy 60. výročí zahájení provozu v Kobyliších

V pátek 30. dubna, přesně po 60 letech od prvního výjezdu, proběhlo v kobylišské vozovně slavnostní shromáždění, jehož účastníci si připomněli šest desetiletí činnosti tohoto pracoviště. Celá akce měla slavnostní ráz a byla dobře připravena.



Začala již ve 12 hodin odjezdem historické soupravy z Výstaviště do Kobyliš. Vlak byl označen jako linka č. 3, která byla pro kobylišskou vozovnu více jak 30 let typická. Tomu odpovídala i sestava vlaku – obousměrný motorový vůz a dva vlečné vozy. Jak už to při takové akci bývá, vzpomínalo se na službu v těchto vozech, kterou mnozí z pozvaných vykonávali řadu let. Bez jakéhokoliv problému či zdržení pravidelných vlaků dojezda po necelé půlhodině „trojka“ na dvůr vozovny, kde na její příjezd již čekali zaměstnanci, kteří se z pracovních důvodů mohli oslavy zúčastnit až později.

V příjemném prostředí kulturního sálu pak usedlo na osmdesát pozvaných; každý měl na stole připravenou publikaci „60 let vozovny Kobylišy“ a propagační materiál. Přítomné pozdravil ředitel o. z. ED ing. Milan Pokorný, který pak předal slovo panu Zdeňku Ježkovi, vedoucímu provozovny. Ten v krátkém projevu zmínil výstavbu vozovny, její další rozvoj i výhledy do budoucna. Zmínil se i o lidech a jejich práci, která zde vždy byla a je na dobré úrovni. V závěru všem poděkoval a všechny ujistil, že kobylišská vozovna bude vždy společným článkem řetězu dopravně technických základů Elektrických drah. Následně pozdravil shromážděné předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek, který rovněž poděkoval za vykonanou

práci a popřál všem mnoho zdraví do dalších let. Oslava pak pokračovala odměněním 32 pracovníků, kteří byli po zásluze vybráni z celého pracovního kolektivu – dámy Jaroslava Dekastelová, Alena Klimešová, Helena Koptková, Věra Kovaříková, Ludmila Musilová, Dana Součková a pánové Jaroslav Břeň, Karel Čaban, Miloslav Čejka, Jiří Černožský, Vladimír Douda, Jan Gede, Jaroslav Hodan, Jiří Holovský, Josef Hošek, Václav Huďa, Jaroslav Kellner, Karel Klus, Tomáš Kočí, Václav Kopecký, Pavol Magda, Jiří Němec, Štěpán Němeček, Miroslav Pospíšil, Milan Roudný, Josef Rezac, Slávek Šebek, Josef Šlechta, Pavel Táborský, Jan Tancil, Stanislav Vondráček a Rudolf Zapadlo. Všichni obdrželi knihu „100 let ve službách metra“ s věnováním od ředitele o. z. ED, někteří z nich pak, díky dobré spolupráci vedení vozovny s odborovou organizací, i finanční dar. K převzetí ocenění z rukou ing. Houfky byli doprovázeni potleskem přítomných. Potom ukončil ing. Pokorný „oficiální část“ shromáždění a vyzval všechny k přátelské diskusi, která se ihned rozbehla.

Po občerstvení se vzpomínalo na uplynulá léta, mnozí, jak už to bývá, začali diskutovat o současných problémech, ovšem nálada byla stále skvělá. O její udržení se staral i sextet pana Miroslava Rokyty, který neúnavně



hrál od příjezdu historické tramvaje až do 22 hodin, kdy shromáždění skončilo.

Závěrem je nutno poděkovat za účast představitelům akciové společnosti a odštěpného závodu, všem pracovníkům vozovny, kteří se v sále podle svých možností střídali, i všem, kdo se o krásný průběh oslavy 60. výročí vozovny v Kobyliších zasloužili. Je dobře, že se tato výročí připomínají. Naše práce přece stojí za připomenutí alespoň v těchto významných dnech.

–zjs–

Foto: Petr Malík

Možnosti letní rekreace v zařízení o. z. Metro

Pension Svoboda v Peci pod Sněžkou

nabízí letní rekreaci v týdenních turnusech od soboty 12. června do 18. září 1999.

Denní poplatek za ubytování a stravování formou polopenze činí:	zaměstnanci	cizí
dospělá osoba	240,-	340,-
děti od 6 do 10 let	200,-	300,-
děti do 6 let	180,-	280,-

Pension Nimrod

je situován 3 kilometry severně od Mariánských Lázní směrem na obec Prameny, na náhorní rovině v nadmořské výšce 820 metrů nad mořem v klidném prostředí CHKO Slavkovského lesa.

Rekreace je nabízena po celý rok formou polopenze v šestidenních turnusech, které začínají v neděli večer a končí v sobotu snídaní.

Denní poplatek za ubytování a stravování formou polopenze činí:	zaměstnanci	cizí
dospělá osoba	260,-	350,-
děti do 10 let	200,-	270,-

Rekreční zařízení Těně – Smolárna

se nachází v okrese Rokycany v lesnaté krajině (houby, borůvky) asi 2 km od obce Strašice. V areálu je možnost koupání v bazénku (5 x 3 metry). Další možnosti koupání jsou v četných rybnících v okolí.

Ubytování je zajištěno ve dvouúložkových pokojích, čtyřlůžkových chatách a dvoulůžkových chatičkách. Na vaření je možno využít společnou kuchyni.

Cena za ubytování za osobu a den:	zaměstnanci	cizí
dospělí	66,-	77,-
děti	44,-	50,-
chatičky	44,-	33,-

Volné týdenní termíny jsou v době od 5. června do 3. července a v době letních prázdnin několik dvoulůžkových chatiček.

O volných termínech se můžete informovat v odštěpném závodě METRO na depu Kačerov, telefonní čísla: 61 02 25 99 a 61 02 26 08.

Vlastníma očima Služba pro zákazníka

Program pro zákazníka, Program kvality služby a další naše aktivity mají jedno společné. Jejich cílem je, abychom nabízeli takové služby, které budou pro všechny naše zákazníky nebo klienty, natolik atraktivní, že nebudou váhat a rádi použijí služby Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Ten, kdo bude chtít s námi cestovat, si řekne, působí na mě přátelsky, jezdí včas, bez problémů se s ním dostanu kam budu chtít, a tak proč volit jinou variantu, která je, když nic jiného, dražší. Bohužel, do tohoto ideálního stavu máme ještě daleko. Vždyť posuďte sami.

V době, kdy jsme mezi Újezdem a Andělem opět museli jezdit autobusem místo tramvají, když od té uplynulé výluky neuběhl ani jeden celý rok, jsem šel do pravidelně navštěvovaného Fotoplusu. Právě tam probíhala oprava vstupních dveří, a tak jsem čekal, že budu muset přijít někdy přístě, protože se nebudu úřadovat. Zpoza skla mne však ujišťoval pan vedoucí, že za pár okamžiků bude všechno v pořádku a budu moci vstoupit. A skutečně neuběhlo ani pět minut a vstupoval jsem dovnitř. Když jsem zmíněný obchod opouštěl, dělník opravující dveře doslova žadonil na vedoucím, zda by nemohl zavřít provozovnu a v klidu to dodělat. Odpověď byla razantní: „Ne, v žádném případě! My máme své klienty a ti od nás očekávají kvalitní služby, proto máme otevřeno.“

Druhý den jsem opět šel do toho stejného Fotoplusu a zjistil jsem, že oprava dveří byla první etapou na cestě celkové rekonstrukce pobočky, ale i přes

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červnu 1999 oslavují 70. narozeniny:

Václav Slanský – Ř, odbor nemovitého majetku (27), Josef Sýkora – ED, provozovna Motol (27).

V červnu 1999 oslavují 65. narozeniny:

Josef Kadeřávek – A, garáž Vršovice (29), Luboš Špindler – M, služba technolog. zařízení (25).

V červnu 1999 oslavují 60. narozeniny:

Josef Kovařík – A, garáž Dejvice (26), Miloš Miler – ED, provozovna Hloubětín (21), Zbyněk Novotný – ED, provoz. vrch. stavba (23), Václav Pelikán – M, služba elektrotechnická (18), Stanislav Spilka – ED, provozovna Strašnice (42), Jaroslav Tomásek – A, garáž Dejvice (34).

V červnu 1999 oslavují 50. narozeniny:

Jaroslav Bláha – M, dopravní úsek (18), Bohumil Bořil – M, služba elektrotechnická (21), Pavel Brodský – M, služba staveb a tratí (19), Zdeňka Bursíková – M, ekonomický úsek (13), Pavel Froňek – M, služba voz. hospodářství (25), Jaroslava Jeřábková – M, služba elektrotech. (13), Anna Ježdíková – A, ekonomický úsek (10), Lubomír Kysela – ED, provozovna Střešovice (29), Vlasta Nováková – ED, provozovna měřiny (32), Zdeněk Pobel – ED, prov. opravna tramvaj (32), Marcela Rybníkářová – provozovna Vokovice (22), František Staněk – ED, provozovna Hloubětín (30), Vladimír Svoboda – A, garáž Řepy (12), Pavel Šarkáň – Ř, dopravní úsek (25), Petr Škor – ED, provozovna měřiny (27), Petr Škorpík – M, služba sděl. a zabezpeč. (26), Josef Vinař – M, služba elektrotechnická (25), Petr Víša – ED, provozovna vrchní stavba (28).

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:

Vratislav Doubek – M, služba ochran. systému (20), Jan Fay – M, služba technolog. zařízení (20), Karel Fuka – M, služba staveb a tratí (18), Ladislav Kop – M, služba staveb a tratí (26), Jan Kvaček – ED, provozovna Strašnice (20), Irena Laiblová – M, úsek ředitele (18), Ivana Poštolková – M, ekonomický úsek (18).

Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

25. března 1999 nás ve věku 57 let opustil pan Antonín Grafnetr – ED, provozovna Motol, který u DP pracoval 40 let.

12. dubna 1999 nás ve věku 58 let opustil pan Jindřich Steffan – A, garáž Vršovice, který u DP pracoval 11 let.

16. dubna 1999 nás ve věku 51 let opustil pan Miroslav Horejš – M, služba ochranného systému, který u DP pracoval 12 let.

26. dubna 1999 nás ve věku 59 let opustil pan Jiří Turšner – M, služba technologických zařízení, který u DP pracoval 27 let.

tento vážný zásah do chodu provozovny fotky dělali ve stejných lhotách jako jindy. Nezbyvalo mi než říci: „To je služba na úrovni. Aby si udrželi klientelu, která by mohla pohodlně přejít ke konkurenci, udělají i v minulosti nevidané.“

Ve světle těchto událostí se mi zdají naše výluky nepřiměřeně dlouhé a pracovní vytížení při nich malé. Náhradní dopravu jsme zavedli, tak co? Vždyť cestovat mohou a na potřebné místo se dostanou. Tak nějak bude znít odpověď z úst povolavých v naší společnosti. Udělali jsme však skutečně všechno pro bezproblémové cestování našeho klienta?

My nemáme na své straně mocné reklamní kampaň jako bohaté automobilky, ale jen výsledky a renomé, které putují s agenturou JPP (Jedna paní povídala). Pokud se nebudeme snažit vycházet vstříc našim zákazníkům na každém kroku, povedeme jen marný souboj s daleko mocnější konkurencí.

Závěrem přeji hezké léto a tradičně se ptám, co vy na to? –bda–