

DP **Kontakt**

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Naše služby musí být ještě kvalitnější



Blíží se konec roku, mezi pracovníky našeho podniku se stále více hovoří o tom, jaká bude budoucnost. Stejně jako v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR, tak i na pražské radnici se jedná o rozpočtu na rok 2000. Je veřejným tajemstvím, že rozpočet naší společnosti je ze tří čtvrtin pokrýván dotací z městského rozpočtu. Krátce

před uzavěrkou čísla jsme požádali o rozhovor k aktuálním otázkám týkajících se Dopravního podniku hl. m. Prahy akciové společnosti představenstva a generálního ředitele **ing. Milana Houfka**.

DP-K Již několik týdnů probíhají jednání o finančním zabezpečení městské hromadné dopravy v roce 2000. Jaká je současná situace okolo přípravy městského rozpočtu a s jakou částkou je zatím počítáno pro naši společnost?

Příprava rozpočtu hlavního města Prahy, a tím i rozhodnutí o výši dotace pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost jsou v plném běhu. Bohužel, zatím nebylo schváleno 1. čtení státního rozpočtu, a tak nastává situace podobná loňskému roku. Lze předpokládat stav rozpočtového provizoria, které s největší pravděpodobností znamená posunutí konečných rozhodnutí do 1. čtvrtletí roku 2000.

Situace pro naši společnost, stejně jako pro ostatní podniky a organizace řízené hlavním městem Prahou, však nebude příliš příznivá. Nemůžeme očekávat výrazné navýšení provozní dotace, objem investiční dotace bude ve srovnání s letošním rokem pravděpodobně ještě nižší.

DP-K Jaké konkrétní dopady bude mít tato situace pro Dopravní podnik a jeho zaměstnance?

Budeme se muset, jako již po několikáté, zaměřit na oblasti, kde lze ještě ušetřit. Znovu musíme prověřit využitelnost a potřebnost některých pracovníků, efektivnost obslužných činností a zároveň hledat oblasti, ve kterých je možné zvýšit výnos pro Dopravní podnik. Budeme hledat, pokud možno, co nejméně bolestivá řešení k získání chybějících financí.

DP-K V prvním pololetí letošního roku proběhla v našem podniku „Kontrola využívání dotace poskytované hl. m. Prahou“, kterou prováděla firma PriceWaterhouse Coopers. Můžete nás seznámit s jejími výsledky?

Vzhledem k tomu, že hlavní město Praha poskytuje Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na jeho činnost více než třetinu svého rozpočtu má samozřejmě právo kontrolovat jeho hospodaření, a to nejen prostřednictvím svých zástupců ve statutárních orgánech společnosti, ale i například cestou renomované firmy PriceWaterhouse Coopers, která provádí hl. m. Praze audit a tím fakticky stanovuje její rating.

Kontrolní zpráva byla vypracována ve dvou na-

vzájem navazujících etapách. V první části je konstatováno, že dotace poskytovaná Dopravnímu podniku hlavním městem Prahou je využívána účelně, a nebyly nalezeny závažnější nedostatky. Ve druhé je obecnou formou sděleno, že některé činnosti, především servisního charakteru, lze podle jejich zkušenosti vykonávat levněji, a to především formou vnějších dodávek. Zároveň je poukazováno na to, že v některých oblastech existuje příliš složitá organizační struktura. Proto vzniká potřeba jejího zjednodušení odstraněním činností, které se na různých úrovních více či méně překrývají.

Druhá část zprávy současně dále hlouběji rozpracovává nároky na oblasti, ve kterých lze dosáhnout nejvyšších úspor jako například oblast nákupů, oprav a údržby, dodávek služeb.

Celou zprávou se v současné době zabývají orgány města (byla již například projednána ve finanční komisi). Do konce roku by měla být projednána i ve statutárních orgánech společnosti, v představenstvu a dozorčí radě. Vedení společnosti se bude závěry zprávy a možnými dopady na chod společnosti zabývat na výjezdním zasedání 4. a 5. listopadu.

DP-K Praha se v příštím roce stane hostitelem nejedné významné akce. Ty se zcela jistě nevyhnu ani naší společnosti. Co nás tedy v příštích měsících čeká?

Především připravit se na rok 2000, tak abychom s pokud možno ještě vyšší kvalitou služeb zvládli stejný objem výkonů jako v roce letošním. K tomu přibudou ještě vámi zmiňované akce, například zasedání Mezinárodního měnového fondu a světová abilympiáda.

Doufám, že se při těchto akcích budeme moci prezentovat ještě lepším vozovým parkem než letos. Do provozu bychom měli nasadit dlouho očekávané nové vozy metra a první sériové rekonstrukce stávajících vozů. Jsem přesvědčen, že již nedeme muset dále omezovat dopravu na metru kvůli nedostatku vozů.

V oblasti dopravních prostředků povrchové dopravy začneme s výraznější renovací tramvají a v současné době jsme již objednali dodávku dalších nízkopodlažních autobusů.

DP-K Většinu čtenářů zcela jistě zajímá, jaká je aktuální situace ohledně dodávek nových vozů metra M1?

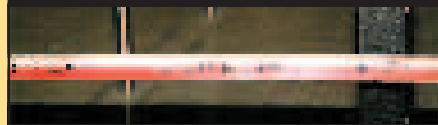
V současnosti je vyrobeno 5 souprav M1 včetně prototypu, na dalších 6 souprav jsou vyrobeny hrubé skříně. V těchto dnech ČKD Dopravní systémy rozjídá kompletace šesté až osmé soupravy. Firma Siemens vyrobila elektrovýzbroj už pro celou dodávku t. j. 22 souprav, podvozky z ADtranzu jsou připraveny pro přibližně 17 souprav.

DP-K Zkoušky na nových soupravách M1 již probíhají. Kdy dojde k homologaci prototypu?

Většina statických zkoušek je hotova, horší je to se zkouškami jízdními. První etapa čítající 5000 km bez zátěže byla dokončena, v těchto dnech bude zahájena druhá, t. j. 15 000 km se zátěží. Teprve potom začne souprava najíždět 30 000 km s cestujícími. Homologace je tedy reálná na konci prvního pololetí roku 2000.

(Pokračování na straně 4)

Stanice Hloubětín již slouží veřejnosti



Datum 17. října 1999 bude s definitivní platností zapsáno u stanice metra Hloubětín na IV. provozní úseku tratě B metra jako první provozní den pro cestující veřejnost.



Ministr dopravy Antonín Peltrám, primátor Jan Kasl, náměstek primátora pro dopravu Martin Hejzl a předseda představenstva a generální ředitel Milan Houfka sjíždějí na prohlídku nově otevřené stanice.

Krátce po čtrnácté hodině pražský primátor Jan Kasl seznámil přítomné s historií této stanice, vzniklé pouze z peněz města. „Bohužel tok peněz ze státního rozpočtu se zastavil, a tak jsme si museli poradit. Proto také byla otevřena téměř s ročním zpožděním. Doufám, že v nejbližší době se tok financí ze státního rozpočtu do pražského metra znovu ob-



Jeden z prvních vlaků, který zastavil ve stanici Hloubětín.

noví.“ Předseda představenstva a generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Milan Houfka vyzdvihl zlepšení spojení s cent-

(Pokračování na straně 6)

Přátelé městské dopravy oslavují

Na této stránce DP–Kontaktu obvykle uvádíme články o historii městské hromadné dopravy v Praze. Obvykle se vztahují k některým zajímavým výročím. To dnešní se netýká žádné vozovny, dopravního systému ani vozidel. A přitom zahrnuje vlastně tak od všeho trochu. Připomeneme si skupinu lidí, kteří se historii a současnosti dopra-



Historická schůzka před 30 lety, 17. října 1969. Členové budoucího Kroužku (přátel) městské dopravy se svezli historickým vozem č. 500. Foto: Jiří Čermák

vy věnují především jako svému koníčku. Před třiceti lety (zdá se mi to až neuvěřitelné), 17. října 1969, se ve vozovně Vokovice sešlo pětadvacet zájemců o tramvaje, trolejbusy, autobusy, tratě, jízdenky či jejich fotografie. Někoho zajímalo všechno, někoho jen určitá problematika. Na úplném počátku byl patrně článek Stanislava Linerta „Bude klub přátel tramvají?“ v tehdejší Pražské dopravě v roce 1968. Uvedeného říjnového dne se



Souprava vozů 2117+1576 vjíždí 14. prosince 1973 na starý most Barikádníků. Dnes už tu není ani starý most ani tramvajová trať. Foto: Ing. Ivo Mahel

konala vlastně jen první informativní schůzka. Přesto je 17. říjen považován za den vzniku dnešního Kroužku městské dopravy OKD Vltavská. Před těmi třiceti lety před skupinou nadšenců stál velmi nesnadný úkol: získat pro nový klub střechu nad hlavou. Existovat jako samostatná organizace v tehdejší době vůbec nepřipadalo v úvahu. Velký zájem o sledování historického i současného dění v dopravě přitom nutně vyžadoval pravidelné schůzky. Za měsíc, 21. listopadu 1969, se skupina sešla znovu, tentokrát ve vozovně Motol, která

se pro přátele městské dopravy na nějaký čas stala jakýmsi neoficiálním útočištěm. Ještě do konce roku se podařilo zorganizovat první akci – exkurzi do Tatry Smíchov – a brzy následovaly další akce, včetně zájezdů do mimopražských dopravních podniků. Od 1. října 1970 se po několikaměsíčním úsilí podařilo získat mateřskou instituci – tehdejší Kulturní dům Dopravních podniků hlavního města Prahy a definitivně vznikl Kroužek přátel městské dopravy (od 1. ledna 1988 přejmenovaný na Kroužek městské dopravy). Za třicet let své existence doslova vychoval stovky zájemců o problematiku měst-



Zastávka tramvají na Bubenském nábřeží 9. dubna 1972. Také toto místo zaznamenalo pronikavou změnu. Tramvaje jezdí jinudy, domy už nestojí. Foto: Ing. Ivo Mahel

ské dopravy a položil základy organizované cílevědomé práce v této oblasti, uspořádal desítky exkurzí a stovky přednášek.

Od roku 1973 (dnes již v 27. ročníku) vychází kroužkový Zpravodaj a během let bylo vydáno i mnoho dalších tiskovin, které členům KMD po-



Na mnohé snímky museli členové KMD trpělivě čekat do pozdních hodin nebo si přivstat. Je sobota 13. prosince 1980, čtvrt na šest ráno. Po Václavském náměstí jede ta úplně poslední tramvaj... Foto: Ing. Ivo Mahel

skytovaly cenné informace. To vše se až neuvěřitelně dařilo i v době, kdy každá cyklostylová bláma podléhala přísné evidenci a o kopírkách se nikomu většinou ani nesnilo. To nejdůležitější, co však

za sebou členové KMD zanechali, (a věrme budou dál zanechávat) je neuvěřitelné množství pečlivě sesbíraných informací a zejména fotografií, často unikátních, pečlivě dokumentujících dění v pražské (i mimopražské) dopravě. Až přijdou další generace historiků pražské dopravy, budou



Každého člena Kroužku městské dopravy pochoptelně vždy uchvátily archivní filmové záběry. Tak zachytil dobový kameraman například přepravu nových vozů lanové dráhy v roce 1932. Technické pomůcky hlavních aktérů? Vozík pod vagónem, navíják na ruční pohon a provizorní kolej. Foto: sbírka Pavla Fojtíka

mít v mnohém usnadněnou práci. Přesto všichni, kteří podle svých možností hledají další a další střípky do mozaiky historie pražské dopravy, vědí, že těch nezodpovězených otázek je (a bohužel v mnoha případech i nadále zůstane) ještě mnoho.



Mnoho členů Kroužku se dlouhá léta věnuje sbírání historických pohledů a fotografií. Tento snímek zachytil provoz tramvají při rekonstrukci křižovatky Anděl v říjnu 1935. Foto: sbírka Pavla Fojtíka

Všechno nejlepší Kroužku městské dopravy k jeho třicetinám, úspěšné bádání a mnoho hezkých fotografií (ať nově vyfotografovaných nebo objevených v archívech či soukromých sbírkách).

–pf–

Alespoň několika fotografiemi si připomeňme symbolicky nejen KMD, ale i to, jak se během 30 let jeho existence Praha změnila.

Nejenom stížnosti přicházejí na naši adresu

Již několikrát jsme vás informovali o tom, co je trnem v oku klientům na našich službách. Tentokrát se dostala na náš redakční stůl pošta, adresovaná pracovníkům výdejny důchodcovských průkazek v budově Centrálního důchodce v ulici Na Bojišti. Dopisy spojují spokojenost se službami poskytovanými tímto střediskem. Rádi z nich vybíráme a doufáme, že na adresu našeho podniku bude chodit takových nebo podobných dopisů co nejvíce. A pracovníkům výše uvedeného střediska vzkazujeme, vydržte!

Paní Marie Pifflová z Prahy 3 společně s paní Rokytovou oceňují rychlost a ochotu. „Chtěly bychom vyslovit dík a obdiv nad ochotou, laskavostí a rychlostí, se kterou se málokde člověk setká tak, jako ve výdejně pro důchodce.“ Paní Jana Klímová z Prahy 10 byla spokojena s obsluhou. „Chtěla bych touto cestou poděkovat za vzornou obsluhu, dá se říci, že v dnešní době nevídanou.“ Paní He-

lena Večeřová z Prahy 8 byla dokonce dojatá k slzám, což zní téměř neuvěřitelně. „Jsem dojmutá k slzám výbornou službou a ochotou zdejších pracovníků a jejich lidským zacházením. Ještě jednou díky“.

Slovy chvály nešetřila ani Daniela Angerová z Prahy 4. „Setkala jsem se s dotyčnými pracovníci celkem třikrát, z důvodu poskytnutí informací až do konečného dořešení získání důchodcovské legitimace na MHD. Můžu konstatovat tu skutečnost, že s takovým vystupováním a ochotou se dnes už málokdo setká. Mnoho lidí by se tu mohlo učit, jaký má být k lidem zvolen přístup. Díky jim!!!“

Závěrem dejme slovo paní Gajerové: „Málokdy se setká člověk v Praze s takovým přístupem úředníků k zákazníkovi jako tady v této komůrce u těchto dvou milých a nesmírně ochotných lidiček (paní a pána). Málem jsem dostala infarkt.“

–red–

MHD ve světě

GRAND CANYON (Arizona, USA): Návštěvníkům národního parku bude zakázán vjezd v automobilech a dopravu má převzít do čtyř let rychlodrážní tramvaj, vybudovaná v hodnotě 67 mil. USD a provozovaná spolu s parkovišti P+R pro více než 3000 automobilů soukromou společností ve spolupráci se správou národního parku.

□□□

MNICHOV (Německo): Nákladem 36,5 mil. DM (přibližně 700 mil. Kč) se staví severní tramvajová tangenta z Neuhasen přes Schwabing do Bogenhausen v délce 8,5 km, která bude efektivnější než dosud provozované spojení autobusy. Trať povede též Anglickou zahradou.

□□□

HANNOVER (Německo): Místní DP – ÜSTRA – se spojil s firmou Volkswagen a zavedl ve čtvrti List dopravu osobními auty na zavolání od bydliště k nejbližší stanici tramvaje nebo autobusu. Jde o první pokus směřující k omezení používání soukromých aut k cestám po městě.

Vozový park autobusů – XII. díl

Odštěpný závod Autobusy měl ve stavu k 31. srpnu letošního roku 171 autobusů s označením Karosa – B 931, které jsou dodávány od roku 1995. V letošním roce budou uskutečněny dodávky ve verzi B 931 – E.

Polosamonosná karoserie je sestavená a sešroubovaná z panelů, zhotovených z ocelové, svařené a oplechované kostry, s dokončenou povrchovou úpravou. Výška podlahy dosahuje 890 mm nad zemí, odpružení je pneumatiké s vlnovitými pružinami. Vozidlo má uzavřenou kabinu řidiče. Troje dvoudílné dveře s vně výsuvnými křídly jsou ovládány pneumaticky. Sedadla jsou vybavena látkovými polštáři.

Z-kladní technické údaje	KAROSA n B 931	Sou-asn stav	Rok v roby
Maximální celková délka mm	11345	11	1995
áílka vozovÉsklínl mm	2500	133	1996
Vřka vozovÉsklínl mm	3165	25	1997
Maximální přední plevis mm	2340	0	1998
Přední plevis mm	2290	2	1999
Rozvor n- prav mm	5600	171 kusT	Celkem k 31.8.1999
Zadní plevis mm	3390		
Maximální zadní plevis mm	3390		
Pneumatiky	Michelin 275/70 R22,5 XZU 148/145 J TL	Barum 11/70 R22,5 NR33 146/143 G TL	
Hmotnost vozu kg	10150		
Po-et míst k sezení	31+1		
Po-et míst k st-ní	63		
Celkov- obsaditelnost	94+1		
MOTOR LIAZ	M1,2 C ML 636E		
Po-et v- lcT	6		
Prřim l- r vrt- ní mm	130		
Zdvih plstT mm	150		
Objem v- lcT cm ³	11940		
Vř kon kW/k	175 kW plí 2000 ot/min	1050 Nm plí 1400 ot/min	

Autobus Karosa – B 931 je z výroby akciové společnosti Karosa Vysoké Mýto. Vybaven je motorem LIAZ M 1,2 A ML 636 N. Jedná se o horizontální, řadový vznětový šestiválec s přímým vstřikem paliva, s turbodmychadlem, s alternátorem PAL 28V /75 A a automatickou převodovkou VOITH DIWA D 863.3. Najdeme ho v zadní části roštu karoserie.



Foto: Jan Aster

Obsah nádrže 240 litrů
Maximální rychlost 70 km/hod
Průměr otáčení 22 m
Stopový průměr zatáčení 19 m
Brzdy bubnové – průměr 420 mm, samostavitelné brzdové páky HALDEX – obložení DON 7119, případně PAGID 320. Servofřízení AXL, Semily HR-420-6-23. ABS – ASR značky BOSCH. Automatické zátěžové regulátory KNORR – AB.

Rozchod kol: vpředu 1953mm
vzadu 800 mm
Při celkové hmotnosti 17000 kg je maximální stoupavost 21 %.

Tyto autobusy se dodávají v mnoha modifikacích. Jedná se o motory RENAULT a automatickou převodovkou ZF. Také jsou v provozu autobusy s motory RENAULT a s automatickou převodovkou firmy VOITH. Začínají se objevovat vozy s označením B 931 E, kde je na první pohled zřejmě snížení výšky podlahy nad zemí o 100 mm, aby byl splněn požadavek EU. Nižší podlaha usnadňuje vstup i výstup z autobusu, ale není srovnatelný s autobusem nízkopodlažním. **-bus-**

Cizinci v našich službách

Zahraniční sportovní kluby je mají ve svých řadách zcela samozřejmě, nikdo už se nepozastává nad tím, že ve španělském klubu hrají například Rusové, Angličané nebo Nizozemci. Trochu jiná je situace v hospodářství, ale na západ od našich hranic si na cizince museli zvyknout daleko dříve než u nás. Nás zajímalo, jaká je situace v našem podniku koncem roku 1999 a zde jsou výsledky našeho pátrání.

V odštěpném závodě Metro je v současnosti zaměstnáno sedm pracovníků cizí státní příslušnosti. Pět zaměstnanců slovenské a jeden polské národnosti pracují v provozu v odborných profesích a jeden alžírský národnosti, který je zaměstnán jako odborný překladatel. Všichni jsou odměňováni podle platného mzdového předpisu jako ostatní zaměstnanci.

V Elektrických drahách je zaměstnáno 22 cizinců, z toho 15 občanů Slovenska a 7 z bývalého Sovětského svazu. Patnáctka cizinců vykonává povolání řidičů tramvaje, po jednom najdeme v profesích elektromechanik a svářeč. Rovněž jeden pracuje v technicko-hospodářské funkci. Čtyři ostatní jsou zařazeni v profesí dělník v dopravě při výkonu nequalifikovaných prací. Zahraniční zaměstnanci byli většinou přijati v letech 1993 až 1997, kdy byl na

trhu práce nedostatek pracovníků některých povolání. V současné době s cizinci pracovní poměr neuzavíráme.

Z důvodu trvalého nedostatku pracovníků některých profesí uzavřela provozovna Opravná tramvají smlouvu se slovenskou firmou Agrika. Tato firma zajišťuje svými zaměstnanci v provozovně výkon práce v potřebných povoláních – elektromechanik, zámečnick kolejevoých vozidel, lakýrník, karosář a dělník v dopravě. Měsíčně je takto zaměstnáno přibližně 30 občanů bývalé východní části společné republiky. Většina těchto pracovníků je již stabilizována, pracovníci zvládají několik činností.

Zajistit na trhu práce v Praze pracovníky těchto profesí v potřebné úrovni (profese, přízpůsobivost a ochota občana hledajícího práci dlouhodobě dobře pracovat) je velice obtížné.

Využití spolupráce firmy přináší v současné době přestavby Opravný tramvají i výhodu velké variability pracovníků v různých profesích pro redukování potřeby Opravný.

Pro další období předpokládáme, že počet pracovníků této kooperující firmy budeme snižovat tak, jak trh práce bude nabízet uchazeče potřebných vlastností.

Náš spolupracovník obětí vraždy



V neděli 12. září 1999 proběhla v televizi zprávy reportáž o události, která zasáhla všechny pracovníky provozovny Hloubětín odštěpného závodu Elektrické dráhy. Pondělní

MF Dnes potvrdila, že byl ve svém bytě zastrešen dlouholetý pracovník DP, pan **Karel Beneš**.

Letos by se dožil 54. narozenin; tomu však zabránila smrt z rukou člověka, jemuž ve své vrozené dobrotě sám pomáhal řešit životní krizi tím, že mu poskytl ubytování. Ten však po hádce použil zbraň, kterou potom předal své přítelkyni; ta ji odhodila do kontejneru na odpadky, kde ji také později policisté našli. Pachatel byl tak otrlý, že sám ohlásil policii nálezh mrtvého s tím, že jej tak po svém návratu v bytě našel. Vyšetřování však takřka ihned ukázalo, že oznamovatel vraždy je současně pachatelem.

Pan Beneš žil sám a nebyl nikdo, kdo by mu vyprávil pohřeb. A tak my, kteří jsme jej znali, se s ním chceme alespoň těmito řádky naposlady rozloučit. Pracoval v naší provozovně přes 27 let a znali jsme jej jako dobrého člověka a kamaráda. Získal si naši úctu a uznání jak pro svoji osobní morálku, tak i pro přátelskou a otevřenou povahu, která se mu nakonec stala paradoxně osudnou.

Čest jeho památce!
Za pracovníky provozovny Hloubětín
Pavel Uhlík

Výměna stálých jízdenek MHD

Blíží se konec roku 1999 a právě v listopadu se budou vyrábět nové stálé jízdenky pro rok 2000. Z každoroční zkušenosti víme, že odcizení nebo ztráta stálé jízdenky MHD ke konci roku, z důvodu finanční úspory zaměstnance za vystavení náhradní jízdenky, se již nenahlašuje a čeká se na vydání nové legitimace (do roku 1999 cenový kupon), i když ztráta, zničení nebo odcizení stálé jízdenky je držitel povinen ohlásit do 3 pracovních dnů od události ve výdejně. Tuto zkušenost máme hlavně v pracovníkú přepravní kontroly, kteří využívají kontrolních odznaků.

Chceme proto upozornit všechny držitele stálých jízdenek MHD, že podle Směrnice generálního ředitele č. 3/1999, bod 4.7.6, musí být stálá jízdenka držitele odevzdána. Toto ustanovení platí především pro vystavení stálé jízdenky pro následující kalendářní období. Žádáme proto všechny držitele stálých jízdenek, kteří je z důvodu odcizení, nebo ztráty nemají, aby si nejspězději do zahájení výroby stálých jízdenek pro následující rok nechali vystavit duplikát nebo náhradní jízdenku. Po zahájení výroby stálých jízdenek na rok 2000 již nelze legitimaci na rok 1999 vyrobit.

Nebude-li stálá jízdenka 1999 vrácena zpět, může Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost odepřít poskytnutí stálé jízdenky až po dobu 12 měsíců. **Odbor tržeb a jízdních dokladů**

V odštěpném závodě Autobusy pracovalo k 1. říjnu letošního roku celkem 55 cizinců. Z toho 26 v profesi řidičů autobusu městské dopravy a 29 dělníků. Z celkového počtu je 50 pracovníků z Polska, 1 pracovník z Bulharska, 1 pracovník z bývalé Jugoslávie a 3 pracovníci z bývalého Sovětského svazu (Rusové a Ukrajinci).

Z podkladů jednotlivých odštěpných závodů zpracoval Petr Malík

Na první pohled by se mohlo zdát, že letní a podzimní období je pro odbory okurkovou sezónou, avšak opak je pravdou. Pokud pomíneme takové „malíčkování“, jako je letní dětská rekreace nebo pravidelné vyhodnocování plnění kolektivních smluv, i tak je živo.

Každá z organizací předně řeší své specifické problémy toho kterého odštěpného závodu, dále pak existují problémy společné a především, blíží se konec roku a s tím i zahájení vyjednávání o perspektivě roku příštího. Nacházíme se tedy v období příprav na rok 2000 a prozatím vše naznačuje, že tento rok bude pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost a jeho zaměstnance mnohem složitější než rok letošní.

Podle dostupných informací totiž naše společnost nemůže prozatím počítat s navýšením provozní dotace – ta je údajně uvažovaná v úrovni letošního roku. Přitom existuje několik do značné míry nezpochybnitelných vlivů, které náklady našeho podniku v budoucím roce prokazatelně zvyšují (například zvýšení cen paliv – nafty a podobně). Věru podivné. V této souvislosti nás i nemile překvapila informace o nulovém nárůstu mezd v příštím roce.

Čím se v současnosti zabývají odbory??

Samozřejmě, jsme na začátku vyjednávacího kolotoče a vše se patrně nějak vyvine, nicméně jednání budou zřejmě tvrdá a velmi komplikovaná.

Pokud jde o společné problémy, kterými se zabývala naše Rada závodních výborů, pak šlágrem letošního léta se opět staly uniformy, přesněji řečeno směrnice, která nařizuje jejich správné nošení. Nelze jistě nic namítnout proti snaze zaměstnavatele docílit přitažlivého zjevu u uniformovaných zaměstnanců, pokud si uvědomíme, kolik peněz nákup těchto oděvů stojí, ale všeho s mírou. Jednak a především si myslím, že nové uniformy byly již od počátku zaměstnanci kladně přijímány a většina lidí je spontánně nosí a nosila přijatelným a slušivým způsobem. Pokud se našel jedinec, kterému nedělalo žádný problém stejnozkroj nevhodně kombinovat (nahrazovat) s jinými textiliemi či sportovní obuví nebo nosil stejnozkroj neupraveně, pak toto řešila a zakazovala již směrnice původní. Za druhé mi stále není jasné logické dělení uniformovaných zaměstnanců na méně přísné a přísnější kategorie, mezi kterými (přísnějšími) je kupodivu i náš (o. z. Metro) samotný provozní technik, který ve většině případů s cestující veřejností do styku při výkonu své práce nepříjde.

Celá záležitost s nošením uniformem se postupně přes boje o zapnuté rukávy, knoflíky a přiměřeně dlouhé vlasy bohužel stala sporem do určité míry prestižním a z vývoje posledních dnů vzniká dojem, že se jedná o nejvyšší prioritu Dopravního podniku. Argumentuje se tím, že právě vzhled zaměstnanců je tím rozhodujícím kritériem v očích našich zákazníků – cestujících. Tento názor nesdílím. Domnívám se, že ústrojová kázeň, vstřícnost vůči cestujícím apod. mají jistě v reprezentaci naší firmy svůj význam, avšak pro naše zákazníky bude (myslím) vždy nejdůležitější, jak kvalitně a přitom bezpečně je na linkách MHD přepravíme v našem automobily přecpaném městě. Mimochodem, všimli jste si v poslední době děkovných dopisů cestujících v tisku na adresu našich řadových zaměstnanců (vrácené doklady, neodcizené peníze, ochota řídičů a další)? Marně přemýšlím, která směrnice jim to vlastně nařizuje?

Tolik jenom několik málo poznámek k současné odborové činnosti v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. To hlavní nás však teprve čeká. Věřme, že jednání, která budou následovat, přinesou příznivější informace, než jaké máme dnes k dispozici.

Jiří Šindelář, předseda Rady ZV OO

Další zprávy z Toronta



Jak jsme Vám slíbili v článku 53. mezinárodní kongres UITP v Torontu v srpnovém čísle DP-KONTAKTU, vrácíme se ještě jednou k bohatému programu tohoto kongresu. Výběr z referátů, které tam byly předneseny, jsme získali na CD ROMu a předali je oddělení OBIS VTEI, kde je zpracovali a stručný výtah z nich uveřejnili ve ZPRAVODAJI VTEI č. 5/1999. Protože ale ne všichni tento Zpravodaj dostávají, přinášíme Vám přehled vybraných referátů.

– Jürg Rüeger (odbor marketinku, Dopravní podnik Zürich) – „Züri mobil“, Třetí cesta – kombinovaná mobilita

– Roger Williams (vedoucí dopravního plánování, Generální rada oblasti Oxfordshire) – 25 let omezení automobilového provozu v historických anglických městech

– Pierre Griffe (vedoucí odboru projektů), Francois Saglier (vedoucí projektu Météor) – Bilance prvních měsíců provozu Météoru (první linky metra bez řídiče v Paříži)

– Frank Müller-Eberstein (Dražďanský dopravní podnik, a.s.) – Strukturální změna v Dresdener Verkehrsbetriebe AG

– Prof. Vukan R. Vuchic (Pensylvánská univerzita) – Jak dosáhnout vyváženosti mezi jednotlivými druhy dopravy s cílem vytvořit fungující a „snesitelné“ město

– Roger Wilson (Ředitel služeb pro cestující, Státní dopravní úřad Nového Jižního Walesu), Pe-

ter Moore (výkonný ředitel UITP pro Austrálii a Nový Zéland) – Konkurence v nabídce služeb veřejné dopravy v Austrálii

– Dr. Jeff Kenworthy (profesor katedry městského životního prostředí, Institut Vědecké a technologické politiky, Univerzita Murdoch, Perth, Západní Austrálie) – Vytvoření snesitelnějších měst omezením závislosti na automobilu: srovnání v mezinárodním měřítku

– Maria Luiza Forneck – Členění poptávky: každodenní zkušenosti uživatelské „Metro integrovaných systémů“

– Bernard Averous (obchodní ředitel a pověřený pracovník pro kvalitu RATP) – Kvalita: hybná páka změn v podnicích

– Prof. Dr. Thomas Rieger, Ueli Sinzig, Dr. Christian Laesser – Doprava ve volném čase jako nový potenciální trh pro podniky veřejné dopravy

– Thomas Porombka (generální ředitel Dopravního a tarifního sdružení Stuttgart, s.r.o. /VVS/) – Projekt Mobilist – nová telematika – aplikace v regionu VVS (Stuttgart)

– Autor neuveden – Zapomeňte na tramvaj! Používejte autobus!

– Lorenzo Sancho de Coulhac (odpovědný pracovník informačních koncepcí, Odbor projektů, RATP Paříž) – Multimodální informace přizpůsobené pro každého zákazníka v každé situaci

– José M. Viegas (dopravní informace a systémy a Vysoký technický Institut Lisabon – Portugalsko) – K normám vysoké kvality – vzdělávání na základě evropských zkušeností

– Adolf Müller – Hellmann (generální ředitel Sdružení německých dopravních podniků /VDV/) – Směrem k neznečištěnému autobusu pro lepší kvalitu života v centrech měst

Všechny uvedené články můžete získat v plném znění v angličtině, francouzštině nebo v němčině, případně vám na vyžádání oddělení OBIS VTEI zpracuje český překlad.

Další zajímavé materiály z tohoto kongresu budou postupně vydávány v informačních materiálech VTEI a najdete je také na stránkách Intranetu ředitelství.

Ing. Alena Urbanová

Naše služby musí být ještě kvalitnější

(Pokračování ze strany 1)

DP-K V jedné z předchozích odpovědí jste se zmínil o kvalitě naší poskytovaných služeb. Jaké další kroky musíme podle vašeho názoru udělat v této oblasti?

Nejprve chci říci, že působím v Dopravním podniku hl. m. Prahy téměř 9 let a mohu tedy porovnávat nejen vnější vztahy, ale i vztahy uvnitř společnosti. To, že se právě ty velmi zlepšily, má ve svém důsledku velmi kladný dopad na naše klienty.

V posledních přibližně pěti letech se kvalita našich služeb výrazně zlepšila, což zaznamenala většina cestujících i všech ostatních, kteří nás at už aktivně či pasivně hodnotí.

To však neznamená, že se tímto stavem můžeme nechat ukolect. Další výrazný kvalitativní skok již pravděpodobně v našich podmínkách není možný, a proto se musíme soustředit na „dopřívání“ stávajících problémů a zaměřit se především na drobné „detaily“, které však mohou výrazně ovlivnit vnímání naší práce cestující veřejností. Mezi ně patří chování k cestujícím, ústrojová kázeň, informování, pravidelnost dopravy, čistota a další, kterým se věnují standardy Programu kvality služby.

Podle mého názoru musí i nadále základní směr ve zlepšování našich služeb udávat právě Program kvality služby, který během svého dvouletého fungování přinesl velmi pozitivní výsledky.

DP-K Hlasy nejen uvnitř podniku se ptají, co budeme dělat s novými druhy vandalismu jako jsou graffiti nebo znečišťování vozidel?

To je skutečně velký problém, všichni zainteresovaní vědí kolik milionů korun Dopravní podnik hl.

m. Prahy, akciová společnost vynakládá na prevenci a následné čištění. Přesto to nestačí a budeme muset bojovat dál. Potřebovali bychom však dostatek vozů, zejména u metra, aby znečištěné soupravy vůbec nemusely vyjíždět na trať.

Současně, ale také očekáváme výraznou legislativní pomoc, tak aby postihy pro pachatele byly výrazně tvrdší. Ve srovnání s evropskými státy zjišťujeme, že některé si již s tím „módním jevem“ dokázaly poradit, některé jsou na tom obdobně jako my.

DP-K Zejména v letních měsících se v médiích hodně diskutovalo o bezpečnosti našich klientů v dopravních prostředcích. V jakém stádiu řešení je problém bezpečnosti?

Této otázce se budeme muset společně s orgány Policie věnovat stále více. Jedná se o bezpečnost cestujících v našich prostorách a vozidlech, stejně jako o bezpečnost našich zaměstnanců. Bezpečnostní strategie společnosti bude zpracována do poloviny příštího roku, takže se k ní na stránkách podnikového měsíčníku ještě několikrát vrátíme.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se stal součástí širokého evropského konzorcía, které se bude otázkami osobní bezpečnosti jak cestujících, tak zaměstnanců ve veřejné dopravě zabývat v projektu Prismatic, který je součástí pátého rámcového programu výzkumu a demonstračních projektů Evropské komise. Společně s naším podnikem se tohoto projektu účastní pařížský RATP, STIB Brusel, ATM Milán, Metropolitano Lisabon a Metro Londýn.

Za rozhovor poděkoval Petr Malík

Stravovací a občerstvovací možnosti na konečných III

Potřetí a naposledy jsme vyrazili po autobusových a tramvajových konečných, abychom si udělali obrázek o stravovacím a občerstvovacím zájmu odpočívajících řidičů i čekajících cestujících. Na zatím spíše zmapovaném území tak přibýlo šest nových míst, o jejichž popis se s vámi nyní podělíme.

Spořilov

Tramvajová smyčka na Spořilově je v kontextu našich pátrání unikátem. Podle dosavadních indicií by na takovém místě – nikterak frekventovaném, navíc mimo zástavbu – měl stát maximálně malý stánek a spíše ani ten ne. Jenže ouh, na Spořilově



naleznete zřejmě nejoriginálnější stravovací a občerstvovací provozovnu ze všech pražských konečných – První Pivní Tramway. Na stránkách DP-KONTAKTu jsme o ní již informovali, pro nezasečené tedy alespoň ve zkratce: celá hospůdka je zařízena v tramvajáckém (a vůbec dopravním) stylu, od interiéru až po fenomenálně obsáhlý a zašifrovaný jídelní a nápojový lístek. Nepřekvapí, že majitelem podniku je bývalý řidič tramvaje, který svou náklonnost k tomuto povolání nezapře i v jiném ohledu – pro řidiče ED ve službě je otevřeno již od 12:00 hodin, kdežto ostatní smrtelníci si musí ještě dvě hodinky počkat.

tující většiny ze sedmera linek vystupují a nastupují na nedalekých Hájích či v Horčíčkově a na samotné konečné se tak pohybuje jen pár zbloudilých postav. Škoda, ale možná že by komerční využití výše zmiňovaného objektu přilákalo lidi více.

Nádraží Holešovice

Po spořilovské „nejoriginálnější“ občerstvovně se dnes seznámíme ještě s jedním jedinečným místem. Nádraží Holešovice totiž drží primát v nejvyšší koncentraci občerstvovacích možností na nejmenší ploše. Posudte sami: dva „klasické“ kiosky s bohatým sortimentem (párky v rohlíku, grilované klobásy, smažené sýry, bagety, hranolky, hamburgery, teplé a studené nápoje), stánek s grilovanými kuřaty, stánek s uzeninami, stánek s mléčnými lahůdkami a 4 (!) stánky s ovocem a zeleninou – to všechno doslova přilepené na vestibul stanice metra. A je-li snad někomu i toto málo, může si do seznamu připočítat restauraci McDonald's.

Dejvická

Na Dejvické vyjíždějí autobusy z několika nástupišť, možnost občerstvení je však pouze u toho, z nějž odjíždějí linky směr sídliště Dědina a ruzyňské letiště. Jde o trojici stánků; mezi dva občerstvovací se vklíní kiosk s pečivem. Sortimentem nijak nevybočují z průměru, určitě potěší nabídky sekané a pizzy.

Palmovka

Z kdysi velké autobusové stanice se Palmovka – zejména zásluhou prodloužení tratě B metra na Černý Most – stala nevelkou a spíše nevýznamnou konečnou. Díky důležité tramvajové křižovatce zde ovšem možnosti dobrého občerstvení nevymizely, pouze se k nim musíte prodrat skrze tržiště, ležící mezi autobusovou konečnou a tramvajovou tratí. Nenáročná jedince ale jistě uspokojí bufet přímo na autobusové konečné (v době naší návštěvy zavřený) či občerstvovací okénko tamtéž.

Českomoravská

Na bývalé konečné trasy B na vás nečekají žádné gastronomické zázraky, pouze běžný a dobrý standard, jaký byste měli nalézt u každé důležitější stanice metra: stánek s grilovanými kuřaty, „klasický“ občerstvovací stánek, kiosk s uzeninami a dva stánky s ovocem a zeleninou. Zpestření zde určité představuje nabídka langosů.

Jižní Město	leden 1999	leden 1998	leden 1999	leden 1998
Srednauitohusevzard linek na jednu konečnou rozhodně není nízký počet, přesto byste něco k jídelnám a nápojům „Jižáku“ sháněli marně. A přitom velký objekt u odstavě plochy přímo vybízí k restauračnímu využití... Problém zřejmě tkví ve faktu, že cestujícím na 1 nehodu n celkem	71 436	67 205	4 230	6,29
- zavinlnou o. z. Autobusy	220 831	178 889	41 942	23,45
celkov" po-et tle zranln" ch	15	13	2	13,33
z toho zavinln" ch o. z. Autobusy	33	20	13	65,00
celkov" po-et tle zranln" ch	5	6	-1	16,67
z toho zavinln" ch o. z. Autobusy	100 863	100 000	863	0,86
celkov" po-et tle zranln" ch	100 863	100 000	863	0,86
z toho zavinln" ch o. z. Autobusy	100 863	100 000	863	0,86

Nehodovost našich autobusů v období leden až září 1999

Po úspěšném prvním čtvrtin roku 1999 může me hodnotit vývoj nehodovosti oproti stejnému období roku 1998 jako příznivý. Došlo ke snížení celkového počtu nehod i nehod zaviněných našimi řidiči a k poklesu počtu zraněných osob (16 osobám řidiči z Prahy 2, Hostivař a Páří sem i nehoda způsobená řidičem této garáže při zatahování z linky, při které bylo lehce zraněno celkem 7 osob (6 cestujících a řidič autobusu).

zraněných osob, kde se zvýšil celkový počet lehce zraněných o 33 osob (+24,6%) a u zaviněných nehod našimi řidiči o 13 (+65 %) osob. Na vysokém počtu lehce zraněných osob se nejvíce podílí (16 osobám) řidiči z Prahy 2, Hostivař a Páří sem i nehoda způsobená řidičem této garáže při zatahování z linky, při které bylo lehce zraněno celkem 7 osob (6 cestujících a řidič autobusu).

Méně příznivé se vyvíjela situace v počtu lehce

Tabulka č. 1: Přehled hlavních ukazatelů nehodovosti

Ukazatel	leden 1999	leden 1998	rozdíl ±
celkový počet lehce zraněných osob	15	13	2
z toho zaviněných našimi řidiči	33	20	13
celkový počet těžce zraněných osob	5	6	-1
z toho zaviněných našimi řidiči	100 863	100 000	863
celkový počet osob zraněných	100 863	100 000	863
z toho zaviněných našimi řidiči	100 863	100 000	863

SPŠ dopravní, SOU a U zve všechny na dny otevřených dveří

Vaše dcera nebo syn jsou v závěrečném ročníku základní školy a u vás doma se začíná horečně diskutovat o tom, která škola se stane dalším působištěm vaší ratolesti.

Zajímavou nabídku pro nerozhodnuté připravila Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, akciová společnost zřízená Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností.

Střední průmyslová škola dopravní otevře v následujícím školním roce obory: **Management dopravy, Elektronické počítačové systémy a Elektrotechnika.** Chcete-li se o zmiňovaných studijních oborech dovědět něco více, máte ideální příležitost, neboť ve středu 10. listopadu a ve středu 8. prosince od 14.30 do 17.00 hodin budou v objektu školy (Plzeňská 102, Praha 5 – vozovna Motol) dny otevřených dveří, kdy vám učitelé zodpoví všechny všetečné otázky.

Střední odborné učiliště a Učiliště nabízí vyučení vašich dětí v níže uvedených studijních a učebních oborech. Čtyřleté studijní obory ukončené maturitní zkouškou: **Mechanik silnoproudých zařízení, mechanik elektronik.**

Tříleté učební obory ukončené závěrečnou učňovskou zkouškou: **Elektrikář, autoelektrikář, mechanik elektronických zařízení, automechanik, klempíř, opravář pro stroje a zařízení, zedník, malíř pro interiéry, lakýrník, instalatér, aranžér, aranžérka.**

Dvouleté učební obory jsou určené pro žáky s ukončenou školní docházkou v nižším ročníku: **Stavební výroba, malířské a natěračské práce, technické služby v autoservisu.**

Blíží informace obdržíte ve čtvrtek 11. listopadu nebo v úterý 7. prosince od 14.30 do 17.00 hodin, kdy jsou na programu dny otevřených dveří v objektu Středního odborného učiliště na Rohanském ostrově (Pobřežní 37, Praha 8 – v blízkosti stanice metra Křižkovice).

V metru bude opět znít hudba a Mikulášská tramvaj bude jezdit centrem města

Počtvrté ožijí v předvánočním čase vestibuly metra zpěvem a hudbou žáků ze Základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Praze 7 v Umělecké ulici.

I vás, čtenáře DP-KONTAKTu, bychom chtěli pozvat na jedno ze čtyř vystoupení, připravované na předvánoční středy. **1. prosince 1999 v 17.00 hodin** bude celý cyklus odstartován ve vestibulu stanice **Můstek** tratě A v dolní části Václavského náměstí. O týden později, **8. prosince v 10.30 hodin** bude produkce pokračovat ve vestibulu stanice **Hradčanská** na lince A. Ve středu **15. prosince 1999 v 17.00 hodin** se bude muzicírovat ve vestibulu stanice **Florenc** na trati C. Poslední vystoupení se uskuteční **22. prosince 1999 v 10.30 hodin** ve vestibulu stanice **Můstek** tratě A v dolní části Václavského náměstí.

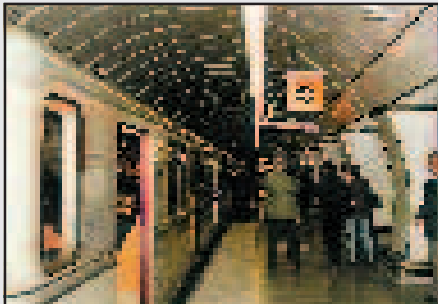
Na programu koncertů budou nejnámější vánoční koledy a písně jako Nesem vám noviny, Dej Bůh štěstí, Tichá noc, Narodil se Kristus Pán, Veselé vánoční hody, Jak jsi krásné, Den přeslavný, Vánoce, vánoce přicházejí a další.

V **neděli 5. prosince** odpoledne se vydá na svou trať centrem města **Mikulášská tramvaj**, která v loňském roce vyvolala obrovský zájem Pražanů a návštěvníků města. V letošním roce se budete moci setkat s Mikulášem, čerty a anděly ve dvou soupravách vypravovaných ze středo-
-red-

Stanice Hloubětín již slouží veřejnosti

(Pokračování ze strany 1)

rem města pro obyvatele sídliště Hloubětín, dosud odkázané na tramvaje nebo autobusy. „Doufáme, že od příštího roku dostaneme opět peníze ze státního rozpočtu a budeme moci zahájit výstavbu metra na severní terasu města, což je pro nás v současné době největší prioritou v rozvoji pražské městské hromadné dopravy.“



Jubilejní padesátá stanice pražského metra již slouží veřejnosti.

Po přestřižení pásky a označení jízdenky panem primátorem se zástup slavnostních hostů vydal na prohlídku stanice, vyvolávající četné diskuse díky svému barevnému provedení. Za pár okamžiků ve stanici zastavil první vlak a jubilejní padesátá stanice pražského metra začala sloužit cestujícím. Mnozí využili příležitosti a novinku si pořádně prohlédli, v pracovním shonu již na to nebude příležitost.

Pro nejbližší období bude prioritou otevření druhého vestibulu ve stanici Vysočanská a posléze také otevření poslední stanice na trati B, ČKD. Od pondělí 18. října došlo k několika změnám ve vedení linek povrchové městské hromadné dopravy, dotýkající se především přilehlého území. **-bda-**

Stará smyčka autobusů v Chodově

Minulý díl Pražského dopravního zeměpisu byl věnován Chodovu. V článku je zmínka o tom, že v souvislosti s výstavbou Jižního města docházelo k trvalým či dočasným změnám, které byly způsobeny změnami starých a výstavbou nových komunikací.

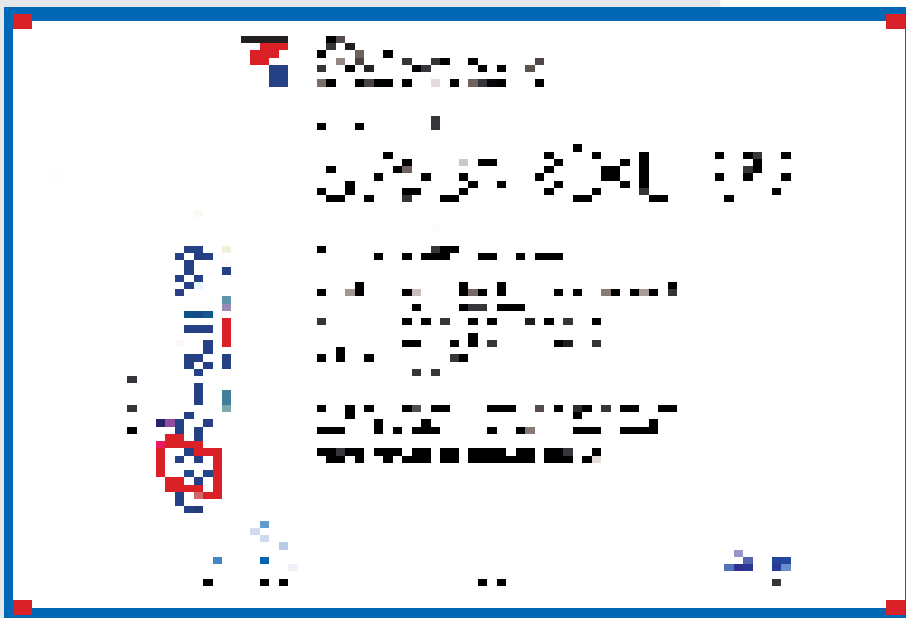
Na tuto dobu je do dnešních dnů několik památek. Jedna z nich je téměř na konci Starochodovské ulice, poblíž stavebnin, či ulice V lomech. Jedná se o bývalou autobusovou smyčku, na které



byl ukončen provoz současně s prodloužením metra z Kačerova do stanice Háje, v té době Kosmonautů. Smyčka se zachovala do dnešních dnů, i když přístřešky před pár lety zmizely. V poslední fázi provozu však auta a autobusy nejezdily tradiční Starochodovskou ulicí, ale souběžnou komunikací v prodloužení ulice Na sádce. Po otevření metra byla veškerá autobusová doprava převedena do zcela nové ulice Hrnčířské a Starochodovská byla na jižním konci zaslpena.

Text a foto: Ing. Jan Šurovský

Stanice Rajská zahrada zvolena stavbou roku



Tradiční veletrh For Arch 99 byl místem, kde byly 21. září letošního roku vyhlášeny výsledky soutěže pořádané ve spolupráci akciové společnosti ABF, časopisu Stavitel, Ministerstva průmyslu a obchodu České republiky a Svazu podnikatelů ve stavebnictví o nejlepší stavbu uvedenou v tomto roce do provozu.

I když se nejedná o soutěž ryze architektonickou, výraz a estetika stavby je jedním z prioritních kritérií. Vedle nich je ovšem stejná pozornost věnována užité hodnotě stavby, jejímu urbanistickému

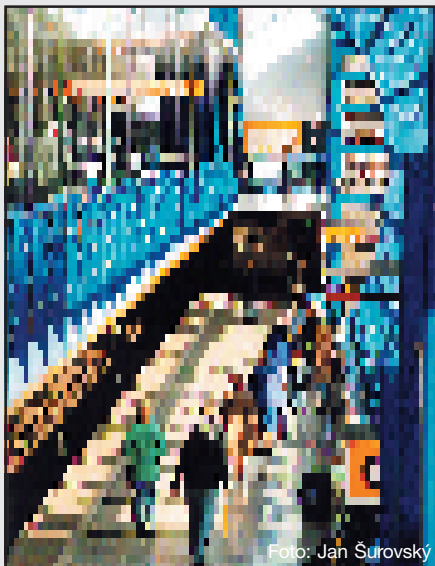


Foto: Jan Šurovský

významu a hodnocení specifických parametrů podle konkrétního určení jednotlivých posuzovaných staveb.

Hodnocení probíhá dvoukolově s tím, že do užšího výběru postupují stavby, které přesně splňují základní kritéria a v druhém kole je provedeno podrobné hodnocení komisí špičkových odborníků z oblasti architektury, urbanismu a stavebnictví.

Může nás těšit, že mezi pěticí staveb, které obdržely čestný titul **Stavba roku '99** se umístila i stanice Rajská zahrada na IV. provozním úseku tratě B metra. Jistě si většina čtenářů této stanice povšimla, ať už v souvislosti se svou prací či jen při cestách metrem.

Elegantní ocelová, bohatě prosklená konstrukce této atypické stanice, umožnila řešení ve třech etážích, kde jsou ve spodních podlažích výškově odděleny obě koleje a v nejvyšším podlaží je situována obchodní vybavenost. Rovněž je odtud nástup na strop železobetonového tubusu metra ke stanici Černý Most, kde by měly v budoucnosti vzniknout určité obchodní aktivity.

Na návrhu stavby bylo především oceněno urbanistické umístění, jak do terénu, tak vzhledem k okolní zástavbě, ale stranou nezůstalo ani architektonické a řemeslné provedení detailů konstrukce. Vedle projektantů z akciové společnosti Metroprojekt ing. arch. Patrika Kotase a ing. Jaroslava Káčovského patří uznání pracovníkům Inženýringu dopravních staveb, a. s. a dodavateli a s. Metrostav. Svým dílem přispěli i pracovníci o. z. Metro a ředitelství naší akciové společnosti.

Všem je nutno poděkovat za to, že ve vzájemné spolupráci vytvořili dílo, které z hlediska technické úrovně otevírá pražskému metru dveře do příštího tisíciletí.

Ing. Tomáš Jílek, technický ředitel

Střediska dopravních informací nabízejí zajímavé novinky

Pětice Středisek dopravních informací (Muzeum, Jungmannovo náměstí, Anděl, Nádraží Holešovice a Černý Most) se velmi rychle dostala do podvědomí cestující veřejnosti. Kromě tradičního sortimentu se v posledních týdnech dostaly na pult nové zajímavé tituly a některé další se objeví v nejbližších dnech.

Vášim každodenním průvodcem rokem 2000 může být stolní kalendář věnovaný 125. výročí od zahájení provozu městské hromadné dopravy v Praze. Jak vypadala městská hromadná doprava v uplynulém jednom a čtvrt století, vám podrobně přibližuje kalendář s více než padesáti unikátními fotografiemi, ať již historickými nebo současnými. Můžete ho koupit za 99 korun. Další z nabídky kalendářů, je jednolistový formátu A2 s vítěznou dětskou kresbou soutěže „Městská hromadná doprava očima dětí“ za

22 Kč. V průběhu listopadu by se měl na pultech objevit reprezentativní kalendář s exkluzivními fotografiemi Prahy Michala Pavlíka za 240 korun.



S velkým ohlasem se setkala na jaře letošního roku publikace Zdeňka Ježka 60 let vozovny Kobylisy, jejíž poslední výtisky si můžete ve střediscích (Pokračování na straně 12)

Nehodovost našich autobusů v období leden až září 1999

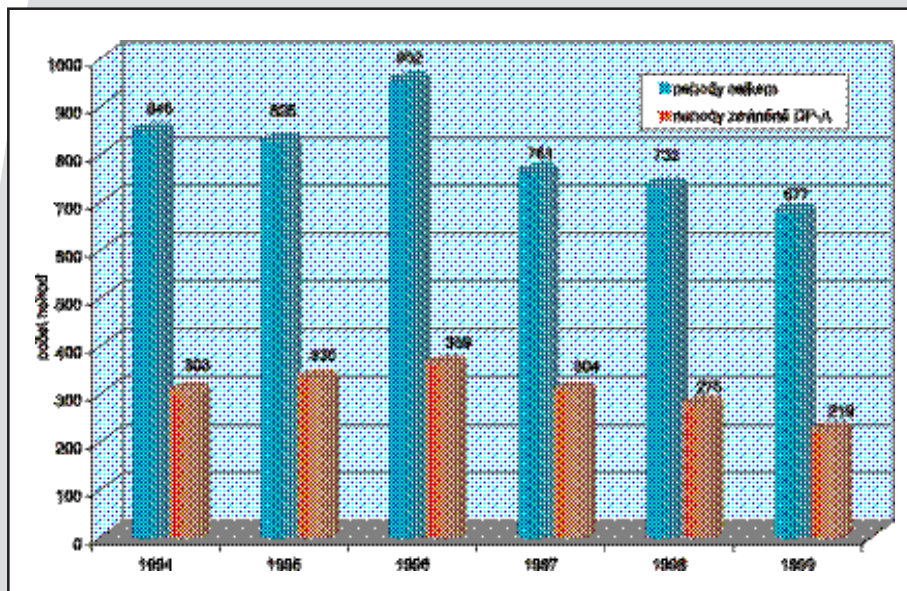
Tabulka č. 2: Nehodovost v měsících roku 1999

měsíc	1999		1998		rozdíl ±	
	celkem	zaviněn o. z. A	celkem	zaviněn o. z. A	celkem	zaviněn o. z. A
leden	79	22	75	32	4	-10
únor	62	15	82	20	-20	-5
březen	86	27	86	34	0	-7
duben	69	19	75	29	-6	-10
květen	69	28	92	44	-23	-16
červen	81	24	106	43	-25	-19
červenec	54	21	70	20	-16	1
srpen	68	25	58	21	10	4
září	109	38	88	32	21	6
celkem	677	219	732	275	-55	-56

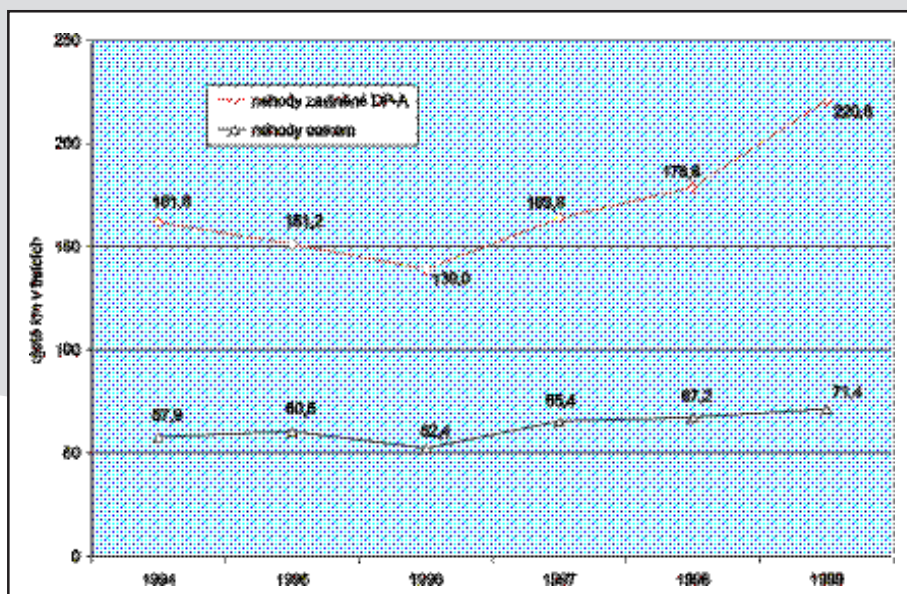
Podle topografické evidence nehod se nejvíce nehod (8) stalo uvnitř objektu garáží Řepy. Druhým úsekem s nejvyšším počtem nehod (7) je ulice U Plynárny v úseku od křižovatky s ul. Chodovskou ke křižovatce s ul. Michelskou. Třetím je kruhový objezd na Vítězném náměstí se 6 nehodami. S 5 nehodami bylo 6 úseků, se 4 nehodami bylo 8 úseků a se 3 nehodami bylo 30 úseků. V ostatních úsecích byly maximálně 2 nehody.

úsek	1999		1998		rozdíl	
	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné
Garáž Řepy	8	6	15	15	-7	-9
U Plynárny	7	1	1	1	6	0
Vítězná náměstí	6	2	8	2	-2	0

Graf č. 1: Počet nehod za období leden – září v letech 1994 až 1999



Graf č. 2: Počet ujetých km v tisících na 1 nehodu



Garáž Řepy

Ze 6 zaviněných nehod jich bylo 5 zaviněno nepozorností řidičů autobusů při couvání v areálu garáže. Jedna nehoda byla z příčiny nedání přednosti v jízdě. Přesto, že došlo oproti stejnému období roku 1998 k výraznému snížení počtu nehod v garáži, je jejich počet oproti jiným garážím stále vysoký.

Ulice U Plynárny v Praze 4

Podstatně zvýšená nehodovost v této ulici je především důsledkem zvýšené hustoty provozu. Od zahájení rekonstrukce Chodovské ulice v úseku od křižovatky s ul. U Plynárny k nájezdové rampě na Jižní spojkou ve směru na Spořilov volí mnozí řidiči raději objíždku ul. U Plynárny a Michelskou, nežli zdlouhavé popojíždění v koloně vozidel. Na zvýšenou hustotu provozu v této oblasti má vliv i vyznačená objížděná trasa, zdánlivě vzdálené uzavírky ul. Přátelství v Uhřetěpecké ul. Zaviněná nehoda našim řidičem byla z příčiny neodhadnutí průřezného profilu při odbočování vlevo z ul. U Plynárny do ul. Nad Vinným potokem.

Vítězná náměstí v Praze 6

Na kruhovém objezdu Vítězného náměstí zůstává problémem jízda v jízdních pruzích a řazení se do pravého jízdního pruhu při odbočování vpravo. Přesto, že se zde snížil celkový počet nehod, počet zaviněných nehod našimi řidiči zůstal stejný. Zaviněné nehody našimi řidiči byly z příčiny nedodržení bezpečné vzdálenosti.

Snížená nehodovost v provozu autobusů v náročných provozních podmínkách na území hl.m. Prahy, zejména výrazné snížení počtu zaviněných nehod, je bezesporu velkým úspěchem našich svědomitých řidičů a řidiček, za což jim patří velké poděkování. Pozitivní úlohu ve snižování nehodovosti sehrálo jistě mnoho faktorů, mezi něž patří určitě i snižování přesčasové práce, provedená preventivní opatření, větší profesionalita nově přijímaných řidičů i kontroly zaměřené na kvalitu výkonu služby řidiče atd. Určitou roli jistě sehrává i stále zdůrazňování toho, že dodržování jízdního řádu na úkor bezpečnosti silničního provozu je považováno za nežádoucí, a nikdo jej po řidiči nevyžaduje.

Řidiči jsou průběžně informováni o vývoji nehodovosti příslušné garáže a celého odštěpného závodu. Kontroly řidičů při výkonu služby jsou zaměřeny na správnou techniku jízdy, nepřekračování nejvyšší dovolené rychlosti, odbavování cestujících a odjezdy ze zastávek a jsou prováděny kontroly na požívání alkoholu při nástupu do služby i v jejím průběhu. Naše provozní kontrola zajišťuje měření rychlosti jízdy autobusů ve spolupráci s provozní kontrolou o. z. ED a dopravním dozorem ředitelství. Kontroly dodržování rychlosti jízdy bohužel prokázaly své opodstatnění.

Závěrem bychom chtěli poděkovat za dobré výsledky všem pracovníkům, kteří svou svědomitou prací přispěli ke snížení nehodovosti v provozu autobusů. Svědomití a ukáznění řidiči respektující pravidla silničního provozu a zásady bezpečné jízdy – kterých je výrazná většina – se nemusí prováděných kontrol obávat. Ti, kteří jezdí riskantním způsobem či nedodržují pravidla silničního provozu, musí počítat s nekompromisním postupem.

Všem řidičkám a řidičům přejeme ještě více ujetých kilometrů bez nehod a dobrý pocit z odvedené práce ve prospěch našich klientů.

Za dopravní úsek o.z. Autobusy připravil
Stanislav Tvrdý

Úsmívky s DP-KONTAKTem







Spytihněv

Návěstidla na tramvajovém trolejovém vedení

Podíváte-li se pozorně na tramvajovou trolej, uvidíte na mnoha místech zavěšené tabulky, uchycené k příčným drátům. Jaký mají význam?

Jedná se o nepříenosná návěstidla, která vycházejí ze zákona o drahách. Jejich užívání upravuje § 55 Dopravního a návěstního předpisu pro tramvaje D 1/2. Nejprve se věnujeme těm, které se v pražské kolejové síti užívají – je jich celkem 18. Běžně se jim říká „vnitropodnikové značky“ (VPZ).

	č. 1 – stůj každý vlak musí zastavit čelem před touto návěstí
	č. 2 – bezpečnostní zastavení každý vlak musí zastavit čelem před touto návěstí. Za dodržení určitých podmínek pokračuje v jízdě
	č. 3 – přednost v jízdě před protijedoucí tramvají začátek úseku, v němž není povolena současná jízda tramvají v obou směrech jízdy
	č. 4 – přednost v jízdě před protijedoucí tramvají vyznačeného typu začátek úseku, v němž není povolena současná jízda tramvají určitých typů v obou směrech jízdy; v tomto případě je takto označen začátek úseku, v němž není dovolena současná jízda všech typů tramvajových vlaků s vlaky, sestavenými z vozů KT8 a RT6
	č. 5 – přednost v jízdě před protijedoucí tramvají vyznačeného typu začátek úseku, v němž není povolena současná jízda vlaků KT8 a RT6 současná jízda v obou směrech
	č. 6 – dej přednost v jízdě protijedoucí tramvaji; č. 7, 8 – protijedoucí tramvaji vyznačeného typu stejný, jako u předchozích návěstidel – obr. 3, 4 a 5
	
	
	
	č. 9 – konec úseku – přednost v jízdě před protijedoucí tramvají konec úseku, jehož začátek je označen návěstidly – obr. 3, 4, 5
	č. 10 – konec úseku – dej přednost v jízdě protijedoucí tramvaji konec úseku, jehož začátek je označen návěstidly – obr. 6, 7, 8
	č. 11 – omezená rychlost začátek úseku, v němž je rychlost jízdy omezena na hodnotu v kmh ⁻¹ , udanou černou číslicí
	č. 12 – pomalu začátek úseku, který je nutno projíždět pomalu, tj. do rychlosti 10 kmh ⁻¹

(Pokračování na straně 9)

Jak pokračuje preference MHD v roce 1999

V síti autobusů

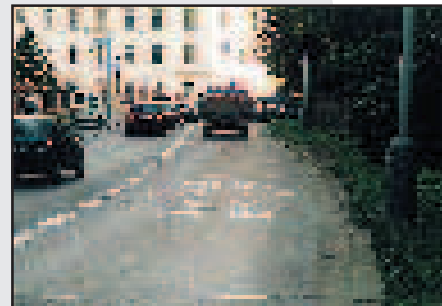
Barrandovský most

V průběhu května byl zřízen vyhrazený jízdní pruh pro autobusy MHD na příjezdové rampě mostu ve směru z Modřanské ulice. Vyhrazený pruh v délce přibližně 250 metrů začíná za křižovatkou Modřanská – rampa mostu a končí u připojení rampy k ostatním jízdním pruhům na mostě. Je vyznačen v levém jízdním pruhu rampy.

Z dosavadních zkušeností lze konstatovat, že plynulost autobusové dopravy v tomto úseku doznala po realizaci zmíněného opatření podstatného zlepšení.

Vrchlického ulice

S platností od 1. července letošního roku byl zřízen vyhrazený jízdní pruh pro autobusy městské hromadné dopravy v ulici Vrchlického v Praze 5. Jed-



ná se pravý jízdní pruh ve směru do centra v úseku mezi ulicemi Práchnerovou a U Trojice v délce přibližně 1100 metrů, který je vyhrazen v pracovní dny od 6 do 9 a od 14 do 18 hodin.

V uvedeném úseku ulice Vrchlického docházelo před zavedením preferenčního opatření k nepravidelnostem autobusové dopravy a ke zdržení, které u některých spojů dosahovalo až 17 minut.

Kontroly kázně prokázaly, že naprostá většina řidičů respektuje vyhrazený pruh, který je ve vyhrazených dobách až na výjimky volný. Neukáznění jednotlivci jsou kontrolováni hlídkou dopravní policie. Nerespektování vyhrazeného jízdního pruhu není díky policejním kontrolám velkého rozsahu a zůstává bez negativního vlivu na plynulost autobusové dopravy.

Tak zvané „vzdutí“ (kolona stojících nebo pomalu jedoucích automobilů v levém jízdním pruhu) dosahuje standardně k západnímu okraji malostránského hřbitova (k ulici Erbenově), narázové až na úroveň Klamovky (k ulici Práchnerově).

V kontrolovaném období nedochází v úseku vyhrazeného jízdního pruhu a v době jeho platnosti ke zdržování autobusových spojů. Ke zdržování dochází nadále v období, kdy jízdní pruh není vyhrazen, tedy především mezi 9 a 14. hodinou.

Průzkumem obsazenosti jednotlivých spojů autobusových linek č. 123, 130, 132, 167, 191 a 217 byl zjištěn (ve srovnání s totožnými průzkumy z doby před zřízením vyhrazeného jízdního pruhu) v souladu s našimi předpoklady další nárůst počtu přepravených osob, což svědčí o zvýšení přitažlivosti autobusové MHD po zavedení preferenčního opatření.

Průzkum zátěže na tramvajových linkách v profilu mezi zastávkami Bertramka a Anděl prokázal ve srovnatelných obdobích přibližně stejné hodnoty zátěže.

Výsledky kontrol prokázaly, že v úsecích, kde jsou pro plynulost městské hromadné dopravy vytvářeny vhodné předpoklady, dochází i k absolutnímu nárůstu počtu osob přepravovaných hromadnou dopravou. Přepravní průzkumy rovněž potvrzují správnost zachování obou druhů povrchové dopravy v relaci Košíře – Anděl.

Na základě dobrých výsledků doporučujeme rozšíření časové platnosti pro využívání vyhrazeného pruhu autobusy městské hromadné dopravy a žádáme Policii ČR o pokračování kontrolních akcí v zájmu vytvoření žádoucích návyků ze strany motoristické veřejnosti.

Jindřich Malý, 90 114

Foto: Jan Šurovský

Snahou našeho podniku by mělo být, aby městská hromadná doprava byla co nejatraktivnější. Svou rychlostí, spolehlivostí a bezpečností by měla lákat další potencionální cestující. Preference městské hromadné dopravy je jedním ze základních kroků, který by měl pomoci lepšímu, zejména rychlejšímu pohybu povrchové dopravy po ulicích našeho města.

Proto jsme se preferenci městské hromadné dopravy na stránkách DP-KONTAKTU věnovali už mnohokrát. Tentokrát přinášíme informace o dalších preferenčních opatřeních, realizovaných v síti elektrických drah a autobusů v letošním roce.

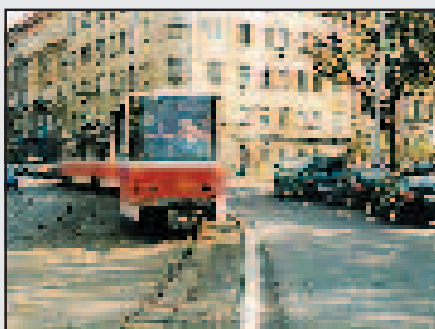
V souladu s postupnou realizací **Projektu povrchové městské hromadné dopravy v Praze** byla v letošním roce provedena následující preferenční opatření.

V síti elektrických drah

Kolejová křižovatka

Bělehradská – Otakarova – Křesomyslova

Jedná se o osazení betonových dělicích prvků podél kolejí na třech ramenech této křižovatky, provedené v srpnu v celkové délce přibližně 300 metrů



(ve směru od zastávky Nuselské schody v délce 50 metrů, ve směru od Divadla na Fidlovačce v délce 150 metrů a obousměrně mezi křižovatkou a náměstím bratří Sýnků v délce 2 x 50 metrů).

Opatření přineslo podstatné zlepšení průjezdnosti tramvají, neboť k blokování kolejového pruhu automobily již nedochází.



Poznámka: Do konce letošního roku se předpokládá realizace preferenčních opatření v úsecích Svábky – Zenklova, Podolská vodárna – Výtoň, Rašínovo nábřeží v úseku mezi Palackého a Jiráskovým náměstím, Bělehradská – Jugoslávská, Revoluční. Ve všech případech se jedná o aplikaci betonového dělicího prvku podél tramvajových kolejí.

Křižovatka ulic Plzeňská – Tomášková

Na Plzeňské ulici ve směru z centra před křižovatkou s ulicí Tomáškovou bylo provedeno zvýraznění vodorovného značení v zájmu ochrany průjezdnosti tramvají před automobily odbočujícími vlevo do ulice Tomáškovy.

Mimo rámec Projektu povrchové městské hromadné dopravy v Praze, na základě iniciativy Magistrátu hl. m. Prahy je rovněž připraveno k realizaci osazení betonových dělicích prvků proti najíždění automobilů na tramvajové koleje v některých partiích Křižovnické ulice v Praze 1.

Dopravní podnik bude mít novou ústřední budovu

Novinové články v uplynulých dnech přinesly informaci o tom, že naše společnost chystá koupit novou ústřední budovu. Jedná se o objekt situovaný naproti západnímu vestibulu stanice metra Vysočanská, který se v současnosti dokončuje. O novém objektu v této lokalitě jsme informovali již před více než dvěma lety. Od té doby však došlo k mnoha změnám. Z tohoto důvodu jsme požádali o rozhovor předsedu představenstva a generálního ředitele ing. Milana Houfka.

DP-K Od našeho posledního rozhovoru o nové ústřední budově se mnohé změnilo, jaká je v současnosti situace a můžete zopakovat důvody, které vedly k hledání nového sídla naší akciové společnosti?

Možná každý ze zaměstnanců ani neví, že budova v Holešovicích, která byla dlouhá léta tradičním sídlem Dopravního podniku, nikdy nebyla jeho majetkem. Postavena byla v letech 1932 až 1934 jako ústřední budova pražských Elektrických podniků, jejichž součástí v té době byl i dnešní Dopravní podnik, který tehdy provozoval tramvajovou a autobusovou dopravu v hlavním městě. V roce 1952 se tak objekt dostal do vlastnictví resortu ministerstva paliv a energetiky s tím, že Dopravnímu podniku bylo zachováno právo užívat i nadále severní křídlo hlavního objektu. Po roce 1989 se budova dostala do vlastnictví státu a posléze byla prodána České spořitelně. Nový vlastník počítá do

ré zásadním způsobem navyšovaly pořizovací náklady.

Při úvahách o vlastní výstavbě byly navázány kontakty s Ředitelstvím silnic a dálnic, které počítalo s výstavbou poměrně rozsáhlého komplexu budov na Pankráci, kde vlastní řadu pozemků. Problémem se však ukázalo zajištění financování. Z této spolupráce však vzešla myšlenka vypsání veřejné obchodní soutěže na koupi společného objektu, kde by byly dislokovány administrativní útvary obou společností. Do vypsání soutěže byly podány dvě nabídky, shodou okolností obě v lokalitě Vysočan. Soutěž jako taková sice musela být pro formální nedostatky obou nabídek zrušena, nabídka podaná IPS se však pro Dopravní podnik ukázala zajímavější zejména z pohledu ceny. Navíc se jedná o objekt, který bude dokončen začátkem příštího roku, takže naši tíživou situaci budeme moci vyřešit v blízké budoucnosti. Proto byl celý záměr podrobně rozpracován a předložen ke schválení představenstvu a následně valné hromadě naší společnosti ke schválení. Na základě jejich kladných stanovisek byla zahájena příprava vlastní koupě a zároveň probíhá upřesňování technických parametrů a dispozičního uspořádání celé budovy tak, aby co nejlépe odpovídala potřebám dislokovaných útvarů.

DP-K Zaměstnance našeho podniku zcela jistě nejvíce zajímá, jaké útvary se budou do „Rokytky“ stěhovat a kdy dojde k velkým přesunům?

Hlavním cílem je soustředění dosud rozptýlených pracovišť. V první řadě se jedná o obchodně-ekonomické úseky ředitelství společnosti a o. z. Elektrické dráhy, které jsou dosud dislokovány v Bubenské. Z budovy v Charvátově ulici se do nového objektu přestěhuje úsek ředitele a úsek technický o. z. Elektrické dráhy. Přemístěn sem bude samozřejmě i technický úsek ředitelství a všechny útvary úseku generálního ředitele.

Vlastní stěhování by mělo začít koncem 1. čtvrtletí příštího roku a dokončeno by mělo být nejdříve do června. V podstatě tímto dojde k tomu, že mimo depa, vozovny, garáže a ústřední dílny budou veškeré ostatní útvary soustředěny jednak do Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti, kde je dislokován dopravní úsek ředitelství a také všech odštěpných závodů, jednak do nové budovy, která bude také zápsána jako nové sídlo celé společnosti, ale i o. z. Elektrické dráhy.

DP-K Mnoho lidí se bude ptát, jak se projeví nákup nové budovy na finančním hospodaření celé akciové společnosti.

Převážná část prostředků potřebných k zaplacení nové budovy bude získána prodejem uvolněných objektů. Zbývající díl je rozložen do splátek až do roku 2003. To znamená, že jednotlivé splátky nedosahují ani výše nájemného, které je požadováno ze strany současného majitele objektu v Bubenské ulici. Lze rovněž předpokládat – s ohledem na to, že se jedná o zcela nový objekt – že provozní náklady budou přibližně v prvních 10 letech výrazně nižší než u objektů starších. Sečteno, podtrženo, nákup nové budovy bude v souhrnu představovat relativní úsporu.

Tomáš Jílek, Petr Malík



Návěstidla na tramvajovém trolejovém vedení

(Pokračování ze strany 8)

	č. 13 – ukončení omezené rychlosti konec úseku, jehož počátek je označen návěstidly – obr. 11 a 12
	č. 14 – úsekový dělič místo, ve kterém je trolejový drát přerušen; pro jízdu platí zvláštní podmínky
	č. 15 – úsek častých nehod délka úseku, ve kterém dochází ve zvýšené míře k dopravním nehodám, je vyznačena ve spodní části návěstidla v metrech
	č. 16 – manipulační výhybka výhybka, která je v pravidelném provozu pojižděna jen do jednoho směru
	č. 17 – zajišťovací výhybka výhybka, jejíž jazyky jsou trvale postaveny do jednoho směru jízdy
	č. 18 – oblouk o malém poloměru úsek, pro jehož projetí platí zvláštní podmínky

Poznámka: Pokud se návěstidel 3 až 8 použije před kolejovým rozvětvením, doplňují se černou šipkou, která vyznačuje směr, ve kterém zákaz vzájemného setkávání platí.

Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje zná ještě další návěstidla, která se však v Praze z různých důvodů v současné době využívají jen zřídka:

	č. 19 – přejezd s předností v jízdě tramvaje na délku zábrzdě vzdálenosti se nachází přejezd přes dráhu, na kterém je vyznačena dopravním značením přednost v jízdě tramvaji
	č. 20 – nezabezpečený přejezd *) na délku zábrzdě vzdálenosti se nachází přejezd přes dráhu, který není zabezpečen ani světelnými signály, ani zdůrazněním přednosti
	č. 21 – přejezd zabezpečený SSZ*) na délku zábrzdě vzdálenosti se nachází přejezd přes dráhu, zabezpečený světelným signalizačním zařízením
	č. 22, 23 – státní sběrač a zvedni sběrač návěstidla označují úsek, ve kterém překážka na troleji nedovoluje jízdu se sběračem proudu v provozní poloze

*) Tato návěstidla se neumísťují na trolejové vedení, ale do země vedle tratě.

Posledními návěstidly, která můžete na tramvajovém trolejovém vedení spatřit, je „pracovní trolejový kontakt“ (obr. 24); označuje místo, ve kterém zvláštním režimem jízdy dochází nebo nedochází k sepnutí elektrického obvodu k přestavení výhybky a „textová návěst“ (bez vyobrazení), užívaná jako dodatková tabulka tam, kde je nutno význam návěstí zpřesnit.

–zjs–



Foto: Petr Malík

budoucnou s využíváním celého objektu pro vlastní potřebu. Mimoto požaduje Česká spořitelna poměrně vysoké nájemné a celý objekt má projít komplexní rekonstrukcí. S ohledem na tyto skutečnosti byla provedena podrobná nákladová analýza, ze které vyplynulo jako optimální řešení pořízení vlastní budovy.

Abych se vrátil k první části vaší otázky. V úterý 5. října rada Zastupitelstva hl. m. Prahy ve funkci Valné hromady Dopravního podniku schválila záměr odkoupení nové budovy v přednádražním prostoru železniční stanice Praha–Vysočany. O šest dní později představenstvo definitivně potvrdilo odkup budovy stavěné IPS.

DP-K Jaké varianty nového objektu byly na stole a podle čeho probíhal konečný výběr?

Nabízely se nám dvě cesty. Buď odkoupit vhodný objekt uvolněný v souvislosti s likvidací nebo restrukturalizací některého z bývalých státních podniků nebo pořídit úplně novou budovu, ať už formou vlastní výstavby nebo z nabídky nových nemovitostí na trhu.

Ze starších objektů byly prověřovány například budovy bývalých podniků zahraničního obchodu Merkurie v Holešovicích nebo Strojimport u stanice metra Želivského. Zkoumány byly i možnosti získat některé z uvolněných administrativních budov průmyslových podniků v Karlíně, Holešovicích či Strašnicích. U všech těchto staveb se však ukázala nutnost provedení celkových rekonstrukcí, kte-

Ceny a druhy jízdného v evropských metropolích

Možná jste během letošního léta zaregistrovali, že na stránkách Dopravního podniku v deníku Metro začal vycházet seriál o evropských městech a jejich veřejné dopravě. Lidé chystající se strávit dovolenou v zahraničí tak měli možnost seznámit se nejen s historií, památkami a pozoruhodnými vybranými turisticky atraktivními místy starého kontinentu, ale také s tamní hromadnou dopravou. Šlo přitom veskrze o informace praktické (tj. jak po městě cestovat, kolik stojí jízdné, kde je lze koupit apod.), pamatováno bylo ale také na dopravní fanoušky, takže nechyběly údaje o celkové podobě dopravního systému ve městě a o různých dopravních zajímavostech.

Údaje o veřejné dopravě v Evropě mohou být ovšem inspirativní i pro odbornou veřejnost. Samozřejmě, každá země a každé město se vyvíjí za spe-

nejvíce návštěvníků města (neboť právě jich se jednoduché a celodenní jízdenky týkají především) pro koupi jízdenky celodenní. Toho lze docílit právě velmi výhodným poměrem cen jízdenek ve prospěch jízdenky celodenní. V Praze je spolu s Budapeští tento poměr nejméně příznivý ze všech hodnocených měst, celodenní jízdenka tu stojí více než sedmkrát tolik co jízdenka jednoduchá. Protipólem těchto dvěma středoevropským metropolím je norské Oslo, kde se jednoduchá jízdenka vlastně již téměř nevyplácí – celodenní jízdenka přijde totiž na pouhý dvojnásobek ceny jízdenky jednoduché. Ale i v ostatních západoevropských městech poměr cen jasně nahrává koupi lístku na celodenní neomezené cestování; v Londýně, Vídni a Berlíně za něj zaplatíte trojnásobek ceny obyčejného jízdného, čtyřnásobek pak v Barceloně. Dokonce i Bratislava je v tomto směru západní Evropě blíže: zatímco jednoduchou jízdenku zde pořídíte za 10 Sk, celodenní již za 55 Sk. Na druhou stranu je však v některých městech platnost těchto výhodných jednodenních jízdenek omezena (neplatí například na noční spoje). A mějme na paměti ještě jeden fakt: i když jsme konstatovali, že je vždy ošidné jednoduše přepočítávat zahraniční ceny na naše, opačný postup nám ukáže, že pražská celodenní jízdenka stojí např. Londýňana méně než jedna jízda první zónou šestizónového londýnského metra.

Týdenní jízdenky a cestování „na černo“

Ve zbylých dvou srovnáních naše metropole už opět obsadila solidní evropský průměr. První z nich bylo stejné jako předchozí věnováno návštěvníkům města – porovnávali jsme ceny týdenní a jednodenní jízdenky. V Praze tento poměr činí 3,5 (týdenní jízdenka stojí 250 Kč, jednodenní 70 Kč), podobně jako v Oslu a Bratislavě. Nejvýhodnější poměr nabízí turistům Budapešť – týdenní lístek přijde na dvou



Automat na jízdenky ve stanici berlínského metra

cifických podmínek a mnohá pravidla jsou na jáná místa těžko přenosná, nikdy ale není na škodu seznámit se s tím, „jak to dělají jinde“. Navíc skutečně v mnohém se zásady dopravní politiky evropských měst shodují. Přijměte tedy nyní pozvání na malý exkurz křížem krázem po Evropě a její veřejné dopravě. Možná vás ledacos zaujme.

Veřejná doprava v evropských městech je téma nesmírně široké – lze o něm psát desítky článků a stále by ani zdaleka nebylo vyčerpáno. Je proto nutné se zaměřit pouze na jednu oblast a tu potom prozkoumat detailně. Oblastí našeho zájmu se staly ceny a druhy jízdného. Nejprve si tedy přiblížíme evropskou MHD v několika číslech a srovnáních.

Jednoduché a celodenní jízdenky

Z pohledu českého (tj. obvykle nepřilíš movitého) turistu je vždy samozřejmě nejdůležitější přepočítat na naši měnu. Může se tak ovšem stát, že v zemích jako je Norsko, Rakousko, Velká Británie či Německo tuzemský návštěvník nad cenami jednoduchých jízdenek (což je buď jízdenka pro krátkodobou místní jízdu nebo hodinová přestupní jízdenka – každé město ji definuje odlišně) pouze zalapá po dechu, neboť jejich ceny v přepočtu překračují částku 50 Kč. Největším šokem je pak norská metropole Oslo, kde jedno svezení místní MHD přijde na 20 norských korun, tedy na 88 Kč. Pro odbornou veřejnost však tyto údaje nabývají významu až ve vztahu k údajům dalším, například k výši hrubého domácího produktu nebo k průměrné mzdě v zemi. O prvně jmenované jsme se pokusili: srovnali jsme výši jízdného s HDP příslušného státu (v roce 1997) a vyšla nám zajímavá čísla. Ze všech hodnocených evropských měst je relativně nejdražší jednoduchá jízdenka v londýnském metru (autobusy zde mají odlišné a levnější jízdné), velmi draze se rovněž cestuje po Budapešti a Bratislavě, levné není ani norské Oslo. Naopak výrazně nejlépe se mají v Aténách, kde je jednoduchá jízdenka relativně třikrát levnější než v již zmiňovaném londýnském metru. Praha figuruje v našem srovnání někde uprostřed; je lehce dražší než Berlín, o něco levnější Barcelony a zhruba stejně drahá jako Vídeň. Jde pouze o výsledek přibližný, vzhledem k problémům s definicí „jednoduché jízdenky“ jsme v případě naší metropole počítali s umělé vytvořenou cenou 10 Kč za jízdenku.

Ve srovnání ceny jednoduché jízdenky s hrubým domácím produktem země nám Praha elegantně zapadla do evropského průměru, v dalším provedeném srovnání však výrazně výčnívá. Jde o poměr ceny jednoduché jízdenky k ceně jízdenky celodenní. Z výsledných čísel je patrné, že ve městech západní Evropy převládá zcela jednoznačný trend: získat co



Všechny druhy vídeňských jízdenek pěkně pohromadě

a půl násobek jednodenního, naopak v Londýně či Berlíně si návštěvník města sáhne do kapsy nehlouběji a za týdenní jízdenku zaplatí asi pětinašobek ceny jízdenky jednodenní. O co jsou jízdenky v britské metropoli dražší, o to jsou zde ovšem benevolentnější k černým pasažérům. Zkoumání výše pokuty za jízdu bez platné jízdenky a jejího poměru k ceně obyčejného jízdného tvořilo naše závěrečné srovnání a z pětice vybraných měst vyšel Londýn jasně jako nejbenevolentnější k tomuto zvláštnímu způsobu cestování. Vzhledem k tomu, že ve městě nad Temží je jízdné v autobusech zhruba poloviční jízdného v metru, jsou i pokuty v obou dopravních prostředcích odlišné: 5 liber v autobusech a 10 liber v metru. Ve srovnání s cenou jednoduché jízdenky jde o částku velmi nízkou (pokuta činí pouze sedminásobek ceny této jízdenky), v Londýně však asi vědí, co dělají. Znalci britských poměrů totiž říkají, že „na ostrovech“ se tímto způsobem prakticky nepodvádí, a to jednoduše proto, že se to nedělá, že to není slušné. Na otázku, jak by to vypadalo v Praze, pokud by pokuta za jízdu „na černo“ činila 70 Kč, nechť si každý odpoví sám. U nás se zatím vyplácí tvrdší linie, kdy pokuta činí zhruba dvacetinásobek ceny obyčejného jízdného. V evropském kontextu ovšem nejsme výjimkou, ještě razantněji bojují proti cestujícím–neplátcům v Oslu (pokuta zde přijde na 500 norských korun /asi 2 200 Kč/, což činí přibližně dvojnásobek ceny jednoduché jízdenky) nebo v Aténách, kde si odhalené černé jízdy cení dokonce na čtyřicetinašobek ceny obyčejné jízdenky.

Zajímavé druhy jízdného

Vedle výše uvedených cenových srovnání jsme se rovněž snažili zaznamenat v systémech veřejné dopravy jednotlivých evropských měst některá zajímavá či netradiční řešení, a to opět v oblasti jízdného. Z velkého množství podnětů jsme nakonec vybrali tři, které vám zde předkládáme.

Se zajímavým druhem jízdného přišli v Bratislavě. Jde o tzv. kombinované jízdenky, jejichž cíl je očividný: získat pro cestování městskou hromadnou dopravu především rodiny s menšími dětmi. Kombinovaná jízdenka je vlastně jednoduchá společná jízdenka pro více osob (dospělý + dítě, dospělý + 2 děti, 2 dospělí + 2 děti, jsou ale i další kombinace, např. pro cestování s živým zvířetem apod.), která vyjde o nějakou tu korunku levněji, než kdyby si každý koupil vlastní lístek. Například rodina s dvěma dětmi by zaplatila za 4 jednotlivé jízdenky celkem 30 Sk (2 za 10 Sk a 2 za 5 Sk), jízdenka kombinovaná jí však přijde o tři koruny levněji.

Velmi populární jsou v evropských městech jízdenky kombinované s dalšími službami, které s dopravou přímo nesouvisí. Mají je například v Oslu (tzv. OsloKortet), Kodani (Copenhagen Card) či Vídni (Wien-Karte). Tyto jízdenky umožňují volné cestování městskou hromadnou dopravou – od jednoho do tří dnů, v případě Vídně pouze dny tři – a vedle toho poskytují svému majiteli množství atrakcí a aktivit s velkou slevou nebo zcela zdarma. S OsloKortet máte například volný vstup do všech památkových objektů a muzeí po celé norské metropoli a zdarma parkování na vyhrazených parkovištích. Copenhagen Card vás rovněž opravňuje k bezplatným vstupům do turisticky atraktivních objektů a poskytuje slevy na půjčení auta, projíždky po kanále a dokonce slevy na některé atrakce v jižní části blízkého Švédska. Wien-Karte platí na rovné stovce míst, od paláců a muzeí až po kavárny a cukrárny, kde dostanete slevy nebo dárky. Tato karta má dokonce svou vlastní internetovou stránku, kde je kompletní seznam všech „zlevněných“ míst (je zde samozřejmě uvedena výše poskytované slevy a další odkazy), a máte zde i možnost její on-line objednávky. A jaké jsou ceny? Za týdenní karty s výše uvedenými výhodami zaplatíte v Oslu 250 norských korun (1100 Kč), v Kodani 320 dánských korun (1570 Kč) a ve Vídni 210 šilinků (550 Kč).

Třetí z vybraných zajímavostí je noční jízdné. Zdá se, že běžnou evropskou praxí se stává speciální jízdné na noční spoje, tj. spoje mezi půlnocí a pátou hodinou ránní. Zajištění dopravní obslužnosti města i v noci se v Evropě bere jako samozřejmost, ovšem s poukazem na to, že jde o nadstandardní službu, za niž si je třeba připlatit. A nejde jen o několik osamocených měst, ale skutečně o trend – zvláštní tarif mají noční linky v Londýně, Oslu, Amsterdamu, Frankfurtu, Curychu, Paříži, Vídni, Varšavě, Bratislavě. Samotný tarif je možná od města jiný. V Oslu se v nočních spojkách platí dvojnásobek běžného jízdného a neplatí zde žádné časové jízdenky, v centru Londýna stojí jízda nočním autobusem rovněž dvojnásobek oproti jždě ve dne a platí zde jen některé časové jízdenky, noční Bratislavu si zpoza oken autobusu vychutnáte za dvojnásobek obyčejného jízdného – tj. za 20 Sk –, ovšem vlastnictví jakékoli časové jízdenky (tedy i turistické) vám poskytne tento zážitek zdarma, ve Varšavě zase zaplatíte za noční projíždku městem trojnásobek ceny běžného jízdenky. Toto téma by si ovšem zasloužilo mnohem hlubší rozbor a určitě samostatný článek.



Elektronická jízdní karta, která v norském Oslu brzy nahradí klasické jízdenky

násobek oproti jždě ve dne a platí zde jen některé časové jízdenky, noční Bratislavu si zpoza oken autobusu vychutnáte za dvojnásobek obyčejného jízdného – tj. za 20 Sk –, ovšem vlastnictví jakékoli časové jízdenky (tedy i turistické) vám poskytne tento zážitek zdarma, ve Varšavě zase zaplatíte za noční projíždku městem trojnásobek ceny běžného jízdenky. Toto téma by si ovšem zasloužilo mnohem hlubší rozbor a určitě samostatný článek.

Marek Šebeš

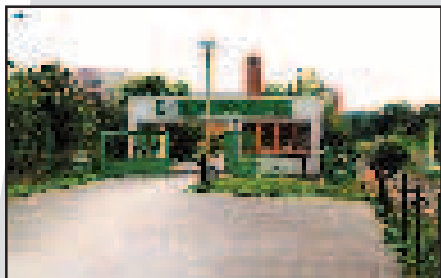
Nedaleko stanice Nové Butovice se nachází moderní školské zařízení

Omluva redakce

Červencový DP-KONTAKT otiskl na stranách 14 a 16 vítěznou soutěžní práci Michala Malého pod názvem „Jak poradit rodičům, aby jejich děti nebraly drogy?“ Tento materiál obsahoval nepravdivé informace, které nebyly redakcí před zveřejněním ověřeny. Za toto nedorozumění se Střední technická škola v Radlické ulici omlouváme.

Dojedete-li do stanice metra linky B Nové Butovice, nechte za sebou sídliště a vydaté se zpět. Čeká na vás většinou průmyslová zástavba, která na první pohled k návštěvě neláká. Stojí za to překousnout negativní dojem a vydat se přes rušnou Radlickou ulici do areálu, kde sídlí Střední technická škola hlavního města Prahy.

Školní budova z posledního období reálného socialismu, jakých známe z našich sídlišť dost a dost. Trochu nás překvapí vstup přes vrátnici známou z národních podniků, ta nebývá u školních zařízení zrovna samozřejmá. Za několik minut už sedíme v elegantní pracovně ředitele školy ing. Milana Novotného a dostáváme vysvětlení. „Škola začala vznikat jako Střední odborné učiliště státního podniku Křížík, krátce před rokem 1989. Bohužel politické změny přišly pro tuto stavbu brzy. Nebyla dokončena a záhy se dostal do pro-



Vstupní brána spíše připomíná vstup do podniku minulosti.

blémů i podnik Křížík. Město Praha bylo jediným subjektem, který byl ochoten poskytnout tolik potřebné finanční prostředky na dostavbu. Rozhodně to nebyla levná záležitost, jednalo se o 58 milionů korun.“

Hlavní zásluha na zachování areálu pražským školám patří hlavnímu městu Praze, a proto se také v polovině roku 1993 stává se souhlasem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy České republiky zřizovatelem Střední technické školy. V areálu není „průmyslovka“ sama, ale nacházejí se zde školy pro zrakově postiženou mládež z celé republiky.

V současné době škola nabízí absolventům základních škol možnost dalšího studia v pěti oborech, Management obchodu a služeb, Elektronické počítačové systémy, Nábytkářství, Oděvnictví a Hotelnictví a turismus.

Zájem o studium je poměrně veliký. „Největší zájem byl o obor Hotelnictví a turismus, kde otevíráme jednu třídu pro 30 žáků. Mezi zájemci bylo 39 dětí s vyznamenáním, a tak všichni vykonávali přijímací zkoušky. Ale i o ostatní obory je zájem, který až trojnásobně převyšuje naše možnosti,“ vysvětluje ředitel ing. Milan Novotný, duchovní otec mnoha změn na této škole.

Tou nejdiskutovanější je modulová výuka, v současnosti používaná přibližně na deseti procentech tuzemských škol. Podle zkušeností pedagogů na škole v Radlické ulici drtivě většině tammích žáků vyhovuje a s normálním systémem by neměnili. „V současné době jsou formou modulové výuky vyučovány pouze dva obory, Elektronické počítačové systémy a Management obchodu a služeb. Osnovy v těchto předmětech jsou naprosto stejné jako při klasické výuce, ale učivo je rozděleno do určitých částí, tzv. modulů. Po ukončení každé části následuje zkouška. Počet zkoušek závisí na počtu vyučovanych hodin, toho kterého předmětu,“ vysvětluje základní rozdíl oproti klasické výuce ředitel. Je samozřejmé, že každý žák musí mít všechny moduly za poleletí splněné.

Zvláštností je rozdílné hodnocení jednotlivých modulových zkoušek. Z klasické výuky jsme zvyklí na pětistupňovou klasifikaci, ale ta při této novince neplatí. „U těchto zkoušek můžete dostat pouze tři známky. Jedničku, pokud zkoušku splníte na 80 procent, dvojku pokud máte alespoň 50 % správně a ve zbylých případech jsou žáci hodnoceni trojkou, která znamená neprospěl. Na konci poleletí jsou tyto známky převedeny na klasickou pětistupňovou klasifikaci,“ informovala nás ing. Jindřiška Mináriková, statutární zástupkyně ředitele, jejíž učitelkou parketou je chemie.

Naše další otázka samozřejmě míří na oba naše průvodce. Co je vedlo k tomu, aby zavedli tuto



Oděvnice připravují další model, který bude prezentován při Dnu otevřených dveří.

novinku? „Naším cílem je vytvořit školu nestresující žáky. Všichni by měli hrát fair play. Termíny zkoušek jsou žákům oznámeny dopředu, stejně jako rozsah učiva, který se bude zkoušet. Pokud se někomu test nepovede, může si jej opravit a původní známka je smazána.“



Přestávka je časem k diskusi, ale i poslední přípravě na následující hodinu.

Je logické, že nikde v naší společnosti nejsou ideální lidé, a tak i zde dochází ke kontroverzním situacím, ale ty se snaží vedení řešit s citem a pochopením. „Největší problémy dělá modulová výuka u nováčků. Pro ty je to přece jen velká změna oproti základní škole,“ objasňuje ing. Mináriková.

V oborech, kde se učí podle klasické výuky, je také určen počet známek tak, aby mohl žák být hodnocen na vysvědčení, ale je to přece jen volnější než u modulové výuky, jak jsme se dověděli od studentů třetího ročníku „klasického“ oboru.

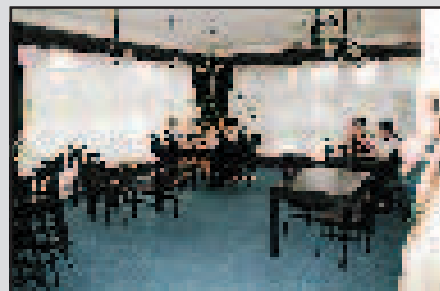
Způsob výuky na Střední technické škole v Radlické ulici neklade velké nároky pouze na žáky, ale také na učitele. „Vytváříme učitelský sbor, který je ochoten na naše podmínky přistoupit. Učitelé jsou i pod kontrolou žáků, pokud bychom zjistili, že někdo z nich srazí sebevědomí našich studentů, musíme se s ním rozloučit. Učitelé jsou ve škole pro žáky a nikoliv naopak,“ vysvětluje jednu z nejdůležitějších částí strategie školy ředitel Novotný.

Co se týče navštívených učeben, jen jsme zalitovali, že doba školní docházky je už dávno pryč. Od perfektních tělocvičen a školních hřišť až po moderně vybavené odborné učebny, ať již pro oděvnice, hoteliéry nebo nábytkáře. Dílno posledně jmenovaného oboru také pochází již zmíněná ředitelna. Pokud se absolventi školy prosadí v praxi, tak to s českým průmyslem nemůže být tak černé jako v posledních měsících.

Černou mýrou současného školství jsou drogy.

Při naší návštěvě se také na tento problém stočila diskuse. „Drogy jsou dnes celosvětovým problémem, ani my před ním nezavíráme oči. Pokud zjistíme žáka, který přináší omamné látky do školy a ty distribuuje, tak bude vyloučen. I u nás máme žáky, kteří se „zapletli“ s drogama a snažíme se jim pomoci. Najdete tu žáky, kteří se po úspěšném léčení vrátili do školních lavic,“ vysvětluje strategii boje proti novodobému zlu náš průvodce.

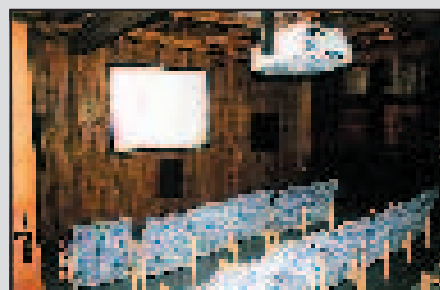
Na závěr naší návštěvy se ocitáme u třetáků v hodině českého jazyka. Místo literatury s nimi hovoříme o problémech, které je tíží. Slysíme nářky na



Ve cvičném baru, vybavení připravili budoucí nábytkáři, se snaží získat potřebné vědomosti studenti oboru Hotelnictví a turismus.

neschopenky, zavřenou školu krátce po začátku vyučování a další standardní problémy, které už z našich hlav odvádl čas, ale pro současné studenty jsou alfou a omegou. Ptáme se na indexy alias žákovské knížky, zřízené kvůli serióznímu informování rodičů o prospěchu jejich ratolestí.

Když se dostáváme k problémům drog, slyšíme jen: „Nevím o někom, kdo by tady něco pro-



K rozumnému využití volného času slouží videosál a svépomocí vybudovaná posilovna.

dal nebo koupil. Je možné, že když víte na koho se obrátit, tak možná. Nijak veřejně však nic nekoupíte.“

Střední technická škola hlavního města Prahy je rozhodně jednou z nejmodernějších, co se týká vybavení, ať již učeben nebo zařízení pro volný čas. Co se týká výuky, je tvrdá, ale snaží se být spravedlivá. Chce vědět, že každou kapitolu osnov uspokojivě zvládnete. Pochtivě si přiznejme, několik let po opuštění školních lavic, zda jsme nikdy nic neošidili. Tato škola, když půjdete okolo tak vás ničím nezaujme, ale snaží se naučit své žáky poctivému přístupu k problémům a dalším životním zkouškám.

Jsme na tento poctivý přístup všichni připraveni nebo jsme se naučili něco jiného?

Střední technickou školu v Radlické ulici navštívil a snažil se popsat Petr Malík

Střediska dopravních informací nabízejí zajímavé novinky

(Pokračování ze strany 6)

zakoupit za 55 korun. Koncem října oslavila 90 let od svého vzniku střešovická vozovna. Přátele historie zcela jistě potěší čtyřicetistránková brožura Vozovna Střešovice 1909 – 1999 autora Pavla Fojtíka prodávaná za 60 Kč. Novinkou na předvánočním trhu bude první díl Pražského dopravního zeměpisu, tak jak vycházel více než dva roky v DP-KONTAKTu, jeho cena by se měla pohybovat okolo 65 korun.

Ještě více zájmu než tramvaje vyvolalo u cestujících veřejnosti metro. Brožovaná kniha Pavla Fojtíka (Nejen) čtvrtstoletí pražského metra si získala mnoho příznivců. Poslední výtisky jsou k dostání za 49 Kč. Děti jistě ocení skládku puzzle s motivem nové soupravy pražského metra M1, která je k máni za 59 korun.

V souvislosti s otevřením stanice metra Hloubětín bylo vydáno i několik placených informačních materiálů, které patří k tradiční nabídce Středisek dopravních informací. Za 39 korun je k dispozici aktualizovaná mapa Prahy s linkovým vedením metra, tramvají a autobusů v měřítku 1:23 000. Nové Schéma sítě přijde na 9 korun a korunu více musíte vydat při koupi aktualizované edice Nočních jízdů tramvají a autobusů.



Informace o tom, jak se dostanete městskou hromadnou dopravou k významným pražským památkám vám poskytne za 15 korun skládačka Vítejte v Praze, vydaná nejen v českém, ale i německém a anglickém jazyce.

-bda-

Možnosti vánoční a zimní rekreace ve střediscích Dopravního podniku

Stalo se již tradicí, že listopadový DP-KONTAKT přináší nabídku rekreace v zimních měsících v zařízeních Dopravního podniku hl. m. akciové společnosti. Bohužel, nikoliv vinou redakce není seznam kompletní.

Rekreace pro dospělé

Odštěpný závod Metro nabízí

Pension Nimrod u Mariánských Lázní

Pension se nachází v oblasti Slavkovského lesa několik minut jízdy autem severně od Mariánských Lázní, kde je ideální terén pro pěší, cyklo a lyžařskou turistiku.

Pension nabízí vánoční pobyt od 21. do 27. prosince 1999 (úterý až pondělí).

Poplatek za ubytování a stravování formou polopenze činní:

	pro zaměstnance a rodinné příslušníky	cizí
dospělá osoba	260,- Kč	350,- Kč
děti do 10 let	200,- Kč	270,- Kč
Štědrovečerní večeře	260,- Kč	
	za osobu	

Mimosezónní pobyty jsou organizovány od 1. do 30. listopadu 1999 a od 8. ledna do 30. dubna 2000. Při obsazení 24 lůžek činí poplatek za ubytování a plnou penzi na týden pro dospělé, ale i pro děti do 10 let 1350,- Kč. Pokud nebude zaplněna plná kapacita platí cena uvedená u vánočního pobytu.

U pobytů v termínech mimo výše uvedené, platí ceny pro vánoční rekreaci.

Zájemci o rekreaci se mohou přihlásit kdykoliv na ekonomicko zaměstnaneckém oddělení v budově A depa Kačerov, 1.patro, číslo dveří 111, telefon 61 02 25 99.

Odštěpný závod

Elektrické dráhy nabízí

Rekreační středisko „Vesna“



Rekreační středisko je umístěno v Jizerských horách 5 kilometrů od Jablonce nad Nisou, pod vrcholem Černé Studnice v Nové Vsi nad Nisou. Přes svůj název funguje celoročně, tedy i v zimě. V místě je sjezdová dráha s osvětlením a dvěma lyžařskými vleky i spousta běžeckých značených tratí, pro ne-lyžaře je k dispozici sáňkařská dráha a mnoho dalších příležitostí k využití jak v penzionu, tak v nedalekém Jablonci nad Nisou či Liberci.

Penzion umožňuje ubytování ve třech úrovních, od naprosto komfortního (Vesna I – dvě jídelny, bar, TV, SAT, video) přes bungalovy (TV, lednička) po standardní (Vesna II – vinárna, stylová restaurace).

Objekt	pokoje	stravování	polopenze	plná penze	bungalov	soc. zařízení	cena
Vesna I	2, 3 a 4 lůžkové	vlastní	390,- Kč za osobu a den	290,- Kč za osobu a den	550,- Kč za bungalov		
Vesna II	2, 3, 4 a 5 lůžkové	společné	390,- Kč za osobu a den	290,- Kč za osobu a den	550,- Kč za bungalov		
		čtyřlůžkový	vlastní				
		beze stravy*)					

*) při ubytování v bungalovu lze zajistit stravu za 120,- Kč denně polopenzí nebo 140,- Kč denně plnou penzí

Děti do 10 let mají slevu 20 %!

Zájemci se mohou hlásit ihned přímo v penzionu Vesna, 468 27 Nová Ves nad Nisou 582, telefon 0428 312 328.

Odštěpný závod Autobusy nabízí

Rekreační středisko Lučanka

Penzion Lučanka se nachází v lesnaté krajině Jizerských hor nedaleko Jablonce nad Nisou blízko známé rozhledny Bramberk. Nejbližší okolí umožňuje provozovat jak sjezdové lyžování (přibližně 200

metrů za chatou se nachází vlastní vlek o z. Auto-busy), tak běh na lyžích (na hřebenech a v okolí jsou udržované tratě). Další možnost lyžování je na udržovaných sjezdovkách asi 5 km od chaty.

Kapacita střediska je 50 lůžek s možností přístýlky. Pokoje jsou rozděleny na jedno čtyřlůžkové apartmá a dvou až pěti lůžkové pokoje. Na pokojích se nachází umyvadlo s teplou a studenou vodou, sprchy a WC jsou umístěny na patře.

Stravování je zajištěno formou plné penze i polopenze ve vlastní jídelně. V objektu se nachází stylová vinárna s krbem, kde lze trávit příjemné večery.

Doprava na toto středisko je individuální. Příjezd k chatě je možný pro osobní vozy i autobusy v každém ročním období. Parkování je umožněno přímo u chaty.

Ceny za den v Kč

Plná penze	Dospělí	Děti do 10 let
Pokoj č.	Zaměstnanci	Cizí
1	340,-	390,-
2 až 10	320,-	360,-
11 až 13	300,-	340,-
Polopenze:		
1	300,-	350,-
2 až 10	280,-	320,-
11 až 13	260,-	300,-

V době od 11. března do 1. dubna jsou poskytovány slevy ve výši 20 %!

Rekreační středisko je možno využít i k pobytu skupin:

- Mateřské školy 200,- Kč
- Školy v přírodě a lyžařské výcvikovy pro základní školy 230,- Kč
- Školy v přírodě a lyžařské výcvikovy pro střední školy a učňovská střediska, včetně pedagog. dozoru 250,- Kč

ceník lyžařského vleku:

jednotlivá jízda	5,- Kč
půldenní jízdenka	50,- Kč
celodenní jízdenka	80,- Kč

Blíží informace o rekreaci na Lučance se dovíte v o. z. Autobusy, Bubenská 1, Praha 7, 3. patro, číslo dveří 315, telefon 96 13 33 20-21, fax 96 13 33 35.

Rekreace pro děti

Odštěpný závod Metro nabízí

Zimní dětské tábory v roce 2000 jsou pořádány v období jarních prázdnin, které jsou ve školách na území Prahy 1 až 5 od 7. do 11. února 2000 a ve školách v Praze 6 až 10 od 14. do 18. února 2000.

Pro první prázdninový termín jsou připraveny tábory od 5. do 12. února, resp. od 6. do 13. února, pro druhý od 12. do 19. února 2000.

Zimní dětské tábory se uskuteční v následujících objektech:

Horská chata „SKI“ (Ztracenka)

Sobotín – Klepáčov Hrubý Jeseník

Tábor je určen pro děti ve věku od 8 do 16 let, ubytovány budou ve 3 až 5 lůžkových pokojích a stravování je zajištěno přímo v objektu.

Lyžařské terény a vleky se nacházejí v okolí chaty a jsou vhodné pro středně pokročilé a pokročilé lyžaře. Doprava je zajištěna autobusem.

Chata Špičák Albrechtice v Jizerských horách

Tábor je určen pro děti ve věku od 9 do 16 let a ubytovány budou ve 3 až 5 lůžkových pokojích.

Lyžařské terény a vleky jsou přímo v místě a jsou vhodné především pro zdatné lyžaře. Doprava do místa tábora je zajištěna autobusem.

Hotel Daniela Jeseníky – Pusté Žibřidovice

V této lokalitě bude pořádán pouze I. turnus od 6. do 13. února. Tábor je určen pro děti ve věku od 7 do 11 let, ubytovány budou ve 3 až 4 lůžkových pokojích a stravování je zajištěno přímo v objektu.

Lyžařský vlek je umístěn přímo v místě a terény jsou vhodné pro začátečníky. Doprava do místa je zajištěna autobusem.

Všeobecné podmínky: tábory se mohou účastnit děti od 7 do 16 let (není-li uvedeno jinak), resp. aktivně od ukončení 1. třídy základní školy, do ukončení povinné školní docházky.

Blíží informace vám podá paní Kiliánová, telefon 61 02 22 44.

Z podkladů jednotlivých odštěpných závodů sestavil Petr Malík

Důchodová problematika

Po krátké přestávce přinášíme další otázky a odpovědi týkající se důchodové problematiky, která je velmi pečlivě sledována.

Každého samozřejmě nejvíce zajímá, zvláště ty jimž se přiblížil důchodový věk a uvažují o předčasném starobním důchodu, nebo ti, kdo důchodového věku již dosáhli a chtějí odejít na zasloužený odpočinek, zda požádat o důchod ještě v roce 1999 nebo až v roce 2000.

V následujících příkladech si zcela jistě najdete odpověď i na problém, který se bytostně dotýká vaší osoby.

Chtěl bych odejít k 1. lednu 2000 do starobního důchodu. Lze již důchod pro rok 2000 vypočítat? Nebo je výhodnější odejít ještě v roce 1999, třeba k 30. prosinci 1999 a nechat si vyměřit důchod k 31. prosinci 1999?

Výhodnost – rozumím tedy vyšší vašeho důchodu – je možné určit zcela přesně až po výpočtu obou variant důchodu.

a. Přiznání starobního důchodu (předčasného i řádného) ještě v roce 1999

Pro výpočet důchodů budou brány roční hrubé výděly od roku 1986 až do 1998 – tedy 13 výdělkových roků – a redukce a koeficienty platné pro rok 1999, včetně 5% valorizace, která se vztahuje na všechny důchody přiznané do 31. prosince 1999. Výdělek roku 1999 se do tohoto výpočtu nezahrnuje, pojištěná doba v roce 1999 ano. Do důchodu tedy můžete odejít nejpozději k 31. 12. 1999, to znamená, že toto datum je dnem přiznání důchodu (samozřejmě i kdykoliv dříve). Například ukončíte pracovní poměr k 30. prosinci 1999, a od 31. prosince 1999 budete žádat o předčasný starobní důchod, nebo si požádáte o přiznání řádného starobního důchodu k 31. prosinci 1999 a od tohoto data, pokud se s organizací dohodnete na další pracovní činnosti, uzavřete pracovní poměr na dobu určitou, případně lze uzavřít i dohodu o změně pracovní smlouvy na dobu určitou a podobně. Nebo k 30. prosinci 1999 ukončíte pracovní poměr.

Výpočtový základ, tzv. redukovaný příjem – byl pro rok 1999 stanoven takto:

Z osobního vyměřovacího základu (průměrný hrubý měsíční výdělek za posledních 13 let) včetně koeficientů je následující krácení – redukce:

- částka 6 100 Kč se započítává plně,
- nad 6 100 Kč do 13 000 Kč pouze 30 %,
- nad 13 000 Kč pouze 10%.

Uvádím opět příklady redukce osobního vyměřovacího základu pro stanovení výpočtového základu pro důchod:

a) z částky 9 000 Kč činí 6 970 Kč. Výpočet: $6100 + (9000 - 6100) \times 30\% = 6970$

b) z částky 12 000 Kč činí 7 870 Kč. Výpočet: $6100 + (12000 - 6100) \times 30\% = 7870$

c) z částky 18 000 Kč činí 8 670 Kč. Výpočet: $6100 + (18000 - 6100) \times 30\% + (18000 - 13000) \times 10\% = 8670$

d) z částky 30 000 Kč činí 9 870 Kč. Výpočet: $6100 + (13000 - 6100) \times 30\% + (30000 - 13000) \times 10\% = 9870$

Tyto výpočty se samozřejmě vztahují na všechny druhy důchodů – starobní, invalidní, částečně invalidní, vdovské, vdovecké a sirotčí.

b. přiznání starobního důchodu (předčasného i řádného) v roce 2000

Pro výpočet důchodů od 1. ledna do 31. prosince 2000 budou brány roční hrubé výděly od roku 1986 až 1999, tedy 14 výdělkových roků a redukce a koeficienty platné pro rok 2000. Pokud tedy například ukončíte pracovní poměr k 31. prosinci 1999 a kdykoliv později, bude důchod vyměřen již podle předpisů platných pro rok 2000.

Výpočtový základ, tzv. redukovaný příjem – byl pro rok 2000 stanoven takto:

Z osobního vyměřovacího základu (průměrný hrubý měsíční výdělek za posledních 14 let) včetně koeficientů je následující krácení – redukce:

- částka 6 300 Kč se započítává plně,
- nad 6 300 Kč do 14 200 Kč pouze 30 %,
- nad 14 200 Kč pouze 10%.

Uvádím opět příklady redukce osobního vyměřovacího základu pro stanovení výpočtového základu pro důchod:

a) z částky 9 000 Kč činí 7 110 Kč. Výpočet: $6300 + (9000 - 6300) \times 30\% = 7110$

b) z částky 12 000 Kč činí 8 010 Kč. Výpočet: $6300 + (12000 - 6300) \times 30\% = 8010$

c) z částky 18 000 Kč činí 9 050 Kč. Výpočet: $6300 + (18000 - 6300) \times 30\% + (18000 - 14200) \times 10\% = 9050$

d) z částky 30 000 Kč činí 10 250 Kč. Výpočet: $6300 + (14200 - 6300) \times 30\% + (30000 - 14200) \times 10\% = 10250$

Tyto výpočty se samozřejmě vztahují na všechny druhy důchodů – starobní, invalidní, částečně invalidní, vdovské, vdovecké a sirotčí.

Z výše uvedeného vyplývá, že výpočtový základ pro rok 2000 je vyšší než v roce 1999, koeficienty pro rok 2000 jsou vyšší než v roce 1999, ale ve výpočtech důchodů od 1. ledna 2000 není 5% valorizace, která platí pro důchody vyměřené v roce 1999. Při výpočtech důchodů u našich zaměstnanců, kteří se na mne obrátili se žádostí o výpočet obou variant důchodu jsem zjistila **téměř** ve všech případech, že výpočet důchodu pro rok 2000 je příznivější. Slovo téměř však znamená, že toto nemusí být příznivější u všech žadatelů. Pokud uvažujete o odchodu do důchodu a chcete znát jeho výši, můžete se na mne po předchozí domluvě obrátit. K výpočtu potřebujete hrubé roční výděly od roku 1986 do roku 1998 (včetně vyloučených dob) + hrubý výdělek leden až září, případně až říjen roku 1999 (včetně vyloučených dob) a samozřejmě je třeba znát vaši celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní

docházky (tedy před 18 rokem věku) do data zálosti a důchod.

Pro úplnost ještě uvádím, že výši všeobecného vyměřovacího základu a výši přepočítacího koeficientu pro výpočty důchodů v roce 2000 najdete ve Sbírce zákonů, částka 77 – Nařízení vlády č.228/1999 Sb. ze dne 29. 9. 1999, účinnost od 1. 1. 2000.

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

**Helena Bajerová,
zaměstnanecký odbor ředitelství**

Ústřední technická knihovna DP informuje

Knihovnu čeká velká reorganizace zaměřená k využití a uplatnění progresivních trendů v oblasti mediálních technik ve prospěch služeb uživatelům.

V důsledku toho proběhla revize knižního a periodického fondu knihovny. Došlo jednak k vyřazení některých knižních a periodických jednotek (budou nabídnuty zaměstnancům našeho podniku po schválení likvidační komisí). Ústřední technická knihovna (ÚTK) bude včas informovat o podobnostech a také k přebudování prostor, takže v současné době může knihovna fungovat i jako studovna. Je zde třeba dotáhnout ještě mnoho změn, ale vzhledem k dočasnosti sídla ÚTK v Bubenské, budou tyto změny realizovány až na novém působišti. Zaměstnanec podniku budeme prostřednictvím DP-KONTAKTU a pomocí jiných informačních kanálů seznamovat s jednotlivými kroky reorganizace a současně očekáváme aktivní spolupráci tak, aby knihovna mohla co nejlépe sloužit svým uživatelům.

Jakékoliv informace získáte na telefonním čísle 96 19 23 05.

–Stg–



Co zajímavého najdete na internetu



Od železniční a autobusové dopravy – ústředních to témat úvodních dvou dílů našeho seriálu – se dostáváme do oblasti, kde se většina z nás bude orientovat patrně nejlépe. Tématem tohoto a příštího bloudění světem internetu totiž bude městská hromadná doprava. Dnes zatím zůstaneme za hranicemi naší republiky a podíváme se na virtuální podobu některých předních evropských dopravních podniků. V prosinci pak podnikneme exkurz po webových stránkách českých a slovenských DP a možná zavítáme i na některé neoficiální stránky o městské hromadné dopravě.

Ačkoli internet jakožto celosvětová informační síť existuje jen několik let, zdá se, že v evropských dopravních podnicích o jeho významu rozhodně nepochybují a budoucnost tohoto směru informování veřejnosti a sebezprezentace malují těmi nejružovějšími barvami. Soudit se tak dá z grafického i obsahové provedení webových stránek, které jsme měli možnost navštívit – dopravní podniky v Západní Evropě je nepojímají jako nutné zlo a práci navíc (jak se s tím můžeme velmi často setkat u některých institucí podobného charakteru v našich končinách), ale naopak jako výzvu k ještě lepší prezentaci a k poskytování ještě kvalitnějších služeb. Můžete se tak setkat se stránkami, jež představují nejen bohatý zdroj informací, ale také svébytné dílo estetické hodnoty.

Za jedny z neoriginálnějších stránek využívajících množství grafických triků a multimediálních prvků lze považovat stránky barcelonského dopravního podniku na adrese www.tmb.net. Vězte, že barcelonští si s nimi skutečně vyhrávají, ještě před půl rokem měly stránky zcela jinou (a možná ještě nápaditější) podobu. Ta dnešní zatím není definitivní, některé sekce se teprve dodělávají a nejsou k nahlédnutí, ale pokud bude vše vyvedeno v duchu úvodní znelky, máme se na co těšit. Výsoce kvalitními stránkami, vzhledově zatím vůbec nepřijatlivějšími z námi navštívených, se prezentuje Ženeva – najdete je na adrese www.tpg.ch. Není zde tolik „hejblátek“ jako v případě Barcelony, v kombinaci elegantního

oranžového pozadí s modrými titulkami však vše působí neskutečně jednoduše a kompaktně a je tak ideálním předpokladem pro dokonalou orientaci. A že tu mají ledacos, od kompletní dokumentace vozového parku až po jízdní řády veškerých linek, je v evropských poměrech samozřejmostí. Trojlístek graficky nejpovedenějších internetových stránek doplňuje vídeňský dopravní podnik – www.wiennet.at. Tamní grafici pojali jednotlivá odvětví činnosti podniku jako planety na oběžné dráze – najedete-li na ně myš, rozsvítí se, kliknete-li, vydávají zvuky. Mezi nimi je umístěno i jakési těleso (družice?, lunochod?), jež v sobě skrývá informace na téma roku 2000 a zabezpečení dopravního podniku ve Vídni. Vskutku nápadité!

Další námi vybraný trojlístek evropských dopravních podniků nepřináší tolik vizuálních překvapení, zato dominuje počtem poskytnutých informací. Jde o tři západoevropská velkoměsta Paříž, Londýn a Berlín. Pařížský RATP naleznete na www.ratp.fr. Jde o velmi kvalitní a dobře promyšlené stránky: v horní polovině obrazovky jsou umístěny hlavní odkazy – informace pro cestující (tj. jízdenky, vyhledávání cesty a spoje, mapa sítě, mapa ulic apod.), RATP dnes, budoucnost RATP, ekologie, kultura a život ve městě – v dolní polovině pak novinky, např. informace o Meteoru, supermoderní lince 14 pařížského metra. Podobně rozčleněna a možná ještě lépe strukturována (více informací na hlavní stránce při stejné přehlednosti) jsou i stránky berlinské www.bvg.de resp. londýnské www.londontransport.co.uk (zde mají – stejně jako ve Vídni – speciální stránku věnovanou problematice roku 2000).

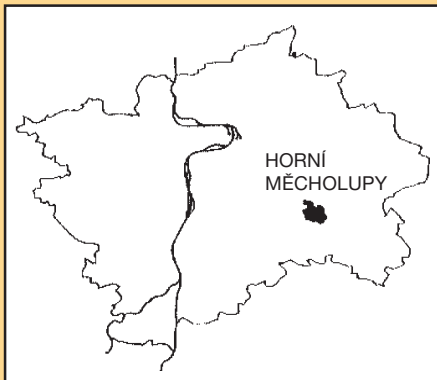
Na závěr jednu kuriozitu. Netradiční krok směrem k co nejširšímu spektru zákazníků učinil stockholmský dopravní podnik na své adrese www.sl.se. Velmi podrobné a pěkné webové stránky totiž připravil v deseti jazykových verzích – ovládáte-li z cizích řečí třeba jen turečtinu či srbochorvatštinu, nebude zde mít nejmenší problém!

–mš–

7. část Horní Měcholupy

Horní Měcholupy (původ jména jsme uvedli v červencovém DP-KONTAKTu) se dříve nazývaly Malé Měcholupy a doložena je i podoba Měcholupce. První písemná

zpráva o této vesnici pochází z roku 1353. Z dalších dvou staletí máme jen málo zpráv a ani držitelé zdejších statků nepatří mezi významné rody. Nejznámějším držitelem části vsi byl Jan z Kunvaldu, podkomoří Království českého. Od 16. století byla ves na dlouhou dobu rozdělena na dvě části – jedna patřila ke statku v nedalekých Petrovicích, druhá náležela k lichtenštejnskému panství v Uhřetěvsi.



Když byla v roce 1849 vytvořena obec Horní Měcholupy, bydlelo v ní pouze devět desítek obyvatel. Proto byla připojena k sousedním Petrovicím (zůstala však zachována jako tzv. katastrální obec, což byl tehdejší pojem pro nynější katastrální území). Na přelomu 19. a 20. století žilo v Horních Měcholupách ve 27 domech 213 obyvatel. Okresní hejtmánství pro Horní Měcholupy tehdy sídlilo na Žižkově, okresní soud v Říčanech, pošta v Hostivaři (od roku 1872) a faru měli Hornoměcholupští až v téměř 6 kilometrech vzdálených Čestlicích. Brzy po vyhlášení československé samostatnosti, v roce 1920, se Horní Měcholupy osamostatnily a vytvořily samostatnou politickou obec. V roce 1936 proběhla malá úprava hranic s Petrovicemi, v roce 1951 s Prahou. V roce 1968 se staly Horní Měcholupy součástí hlavního města (ale zachovaly si vlastní místní národní výbor) a jejich území bylo vybráno k rozsáhlé bytové výstavbě a v roce 1978 byla zahájena stavba sídliště Horní Měcholupy – Petrovice s 6759 byty. Sídlíště obklopovala starou zástavbu a zasáhlo (jak už název napovídá) částečně i na území Petrovic. V průběhu doby tak došlo prakticky k urbanistickému splnutí obou bývalých obcí, i když si ponechaly svoji vzájemnou samostatnost. Část původní obce byla zbořena. V důsledku výstavby sídliště proto v osmdesátých letech velmi prudce vzrostl počet hornoměcholupských obyvatel. Jestliže v roce 1980 žilo na území Horních Měcholup 799 obyvatel, v roce 1991 to bylo už 10 124. Výstavba nových domů a komunikací si vynutila některé menší změny hranic katastrálního území. Nejdříve byla v roce 1976 odloučena severozápadní část zdejšího území ve prospěch katastru Hostivaře, na kterém vzniklo dnešní sídliště Hornoměcholupská. Od 1. ledna 1988 byla naopak připojena část hostivařského katastru (přes 26 hektarů) a současně upraveny katastrální i správní hranice

s Petrovicemi. V roce 1990, po přijetí nového zákona o hlavním městě Praze, se Horní Měcholupy staly jednou z městských částí Prahy (městské části začaly formálně fungovat v den komunálních voleb, tj. 24. listopadu 1990. Jen za nedlouho, při dalších komunálních volbách bylo s účinností od 18. listopadu 1994 k městské části Horní Měcholupy připojeno celé katastrální území Hostivaře, náležející do té doby k městské části Praha 10 a takto zvětšená městská část byla přejmenována na Prahu 15. Současně převzala některé kompetence i pro některé sousední městské části a stala se tak základem pro budoucí (ale dodnes nevytvořený) nový městský obvod.

Na počátku 20. století byla naprostá většina hornoměcholupského katastru předurčena k zemědělství. Teprve v roce 1938 vznikl v obci malý závod na výrobu celulozového zboží. Stával u dnešní železniční zastávky. V roce 1975 zahájila v Horních Měcholupách činnost nová pražská plynárna (v té době nesl zdejší závod název Výroba plynu Praha) a dominantou severní části katastru se na dlouhá léta stal obrovský plynojem o objemu 300 tisíc m³. Dočasnými podniky stavebního průmyslu se na východním okraji Horních Měcholup staly areály Armabetonu a Pozemních staveb Zlín.

Horní Měcholupy ležely sice stranou hlavních silnic, ale na černokosteckou silnici to nebyl ani kilometr. Největší význam pak měla silnice do Hostivaře (odpovídá také doprava autobusová. O linkách jezdících po černokostecké silnici jsme se již zmínili v části o Dolních Měcholupách. Veřejná autobusová doprava ve obci začala přibližovat také ve směru o Hostivaře. Od 14. září 1930 dojížděla na hostivařské Hu-

sovo náměstí (dnešní Hostivařské) linka Elektrických podniků A, (pozdější 101), prodloužená o rok později až k hostivařskému nádraží. Přímo do Horních Měcholup přijela autobusová linka v roce 1931 a provozoval ji velkopopovický podnikatel Vodenka. Jeho autobusy jezdily z Velkých Popovic přes Horní Měcholupy na vinohradské náměstí krále Jiřího (nynější nám. Jiřího z Poděbrad). Od 30. května 1933 však zahájily dopravu na podobné lince č. 1019 ČSD s konečnou stanicí u Wilsonova nádraží, ale hned v závěru roku dopravu opět zajišťoval Vodenka. Od roku 1934 opět jezdila linka ČSD. Uvedená linka ztratila pro Horní Měcholupy v každém případě význam 4. května 1942, kdy byla zkrácena do trasy Říčany – Stránčice. Další autobusová linka, provozovaná ČSAD, se v Horních Měcholupách objevila až od 27. září 1964 (01123) a zajistila spojení s hostivařskou průmyslovou oblastí na straně jedné a s Petrovicemi, Pitkovicemi a Čestlicemi na straně druhé. Základní dopravní obsluhu převzal brzy po připojení ku Praze Dopravní podnik hlavního města Prahy. Dne 30. září 1968 zahájil provoz na nové autobusové lince č. 154 Spořilov – Chodov – Háje – Petrovice – Horní Měcholupy – Hostivař, nám. J. Marata a od roku 1973 přibyla i linka č. 187 Chodov – Hostivař, Autozenova. V té době se přes Horní Měcholupy ještě jezdilo po původních komunikacích. Po zahájení provozu na prvním úseku linky C metra, začala linka 154 dojíždět až ke stanici Budějovická. V pozdějších letech se v Horních Měcholupách objevily i další linky (204, 220, 136, 181, 505, 271, 183, 111 a 506. V závislosti na výstavbě sídliště Horní Měcholupy – Petrovice opouštěly autobusy původní cesty a byly převedeny na nové komunikace. V roce 1984 se přestalo jezdit Lochoťinskou (uvádíme dnešní názvy) a byl zahájen provoz v severní části Milánské (přes zastávku sídliště Horní Měcholupy) a v nové části Hornoměcholupské severozápadně od obce.

V roce 1986 autobusy opustily Boleveckou a byly převedeny na jihovýchodní úsek Hornoměcholupské a dočasně i do ulic Na Křečku a Holoubkovské, ze které se v roce 1990 přestěhovaly na zbývající úsek Hornoměcholupské kolem železniční zastávky. Od roku 1995 jezdí autobusy také ulic K Měcholupům novým nadjezdem přes železniční trať do Dolních Měcholup. Pro úplnost ještě dodejme, že od roku 1977 zajišťují autobusy také na severní okraj hornoměcholupského katastru k Plynárně Měcholupy. Pro obsluhu vlastní bývalé obce však tamní linka (101) fakticky nemá význam. Připomeňme také, že se několikrát vážně uvažovalo o obsluze hornoměcholupských sídlišť tramvajemi. Zatím však zůstalo jen u předběžných studií.

V roce 1986 autobusy opustily Boleveckou a byly převedeny na jihovýchodní úsek Hornoměcholupské a dočasně i do ulic Na Křečku a Holoubkovské, ze které se v roce 1990 přestěhovaly na zbývající úsek Hornoměcholupské kolem železniční zastávky. Od roku 1995 jezdí autobusy také ulic K Měcholupům novým nadjezdem přes železniční trať do Dolních Měcholup. Pro úplnost ještě dodejme, že od roku 1977 zajišťují autobusy také na severní okraj hornoměcholupského katastru k Plynárně Měcholupy. Pro obsluhu vlastní bývalé obce však tamní linka (101) fakticky nemá význam. Připomeňme také, že se několikrát vážně uvažovalo o obsluze hornoměcholupských sídlišť tramvajemi. Zatím však zůstalo jen u předběžných studií.

V roce 1986 autobusy opustily Boleveckou a byly převedeny na jihovýchodní úsek Hornoměcholupské a dočasně i do ulic Na Křečku a Holoubkovské, ze které se v roce 1990 přestěhovaly na zbývající úsek Hornoměcholupské kolem železniční zastávky. Od roku 1995 jezdí autobusy také ulic K Měcholupům novým nadjezdem přes železniční trať do Dolních Měcholup. Pro úplnost ještě dodejme, že od roku 1977 zajišťují autobusy také na severní okraj hornoměcholupského katastru k Plynárně Měcholupy. Pro obsluhu vlastní bývalé obce však tamní linka (101) fakticky nemá význam. Připomeňme také, že se několikrát vážně uvažovalo o obsluze hornoměcholupských sídlišť tramvajemi. Zatím však zůstalo jen u předběžných studií.

–pf–, fp–



Foto: Jan Šurovský

Pamatujete si?

Čas plyne až neuvěřitelně rychle. Historií (až nečekaně vzdálenou) se stávají najednou události z provozu pražské dopravy, které pro nás byly mnoho let naprostou samozřejmostí. Náš nový seriál je vlastně také jakýmsi okénkem do historie – ovšem do té nedávné. Budeme si čas od času připomínat místa a události z doby vlastně docela nedávné, to co většina z nás ještě dobře pamatuje. A přitom je to vlastně už tak dávno...

Pamatujete si ještě na zličovský provizorní most?

Je duben 1987. Za nedlouho zbudou po proslulém zličovském provizorním mostě s kolejeovou splítkou jen podobné fotografie... Most, jehož historie se 14. dubna 1987 uzavřela, sloužil tramvajím i automobilové dopravě (a také autobusům) od 26. ledna 1970. Byl postaven původně jako krátkodo-

bé provizorium, proto měla provozu stačit jednoduchá ocelová příhradová konstrukce s úzkou mostovkou a kolejeovou splítkou. Provoz byl řízen světelnou signalizací. Místo přibližně dvou let, během kterých měl být postaven nový most, se na něm velmi živý provoz odehrával 17 let. Důvod výstavby provizorního mostu byl prostý – havarijný stav předchozího dvoukolejného mostu, který byl postaven asi v polovině 20. let místo původního úroveňového železničního přejezdu, jež byl dlouho překážkou prodloužení tramvajové tratě do Hlubočep. Tramvajový provoz na původním mostě začal 20. července 1927 a doprava byla zastavena 28. ledna 1969. Provoz přes zličovský most (mosty) se v letech 1967 – 1973 neobešel bez dalších organizačních opatření. Nějaký čas tudy nemohly například jezdit spřažené soupravy 2xT3, a proto odsud v denním provozu musela na čas zmizet i zdejší tehdy tradiční linka č. 5.

Dnešní (v pořadí tedy třetí) most byl uveden do provozu 1. září 1988 a byl postaven v jiné ose, uhlu

i niveletě o 25 – 35 metrů severněji. Na hlubočepském předmostí musela být vozovka vyzdvížena až o tři metry proti původnímu stavu a výstavba nájezdu na nový most vedla i ke zrušení tramvajové smyčky u Lihovaru.

–pf–



Přepравní průzkum tramvajové sítě je připravován na závěr listopadu

Pokud chceme poskytovat co nejlepší služby, musíme vědět, kolik cestujících s námi jezdí a přibližně v jakých časech. Z tohoto důvodu se pořádají pravidelné rozsáhlé přepravní průzkumy. V rámci harmonogramu průzkumové činnosti na letošní rok provede Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost ve spolupráci s ROPIDem (Regionální organizátor pražské integrované dopravy) ve čtvrtek **25. listopadu 1999** v době od 5.30 do 18.30 hodin přepravní průzkum v celé tramvajové síti. Termín průzkumu byl stanoven s ohledem na zprovoznění stanice metra Hloubětín a zejména na prováděnou výlukovou a rekonstrukční činnost tramvajových tratí tak, aby výsledky nebyly touto činností ovlivněny. Přepravní průzkumy se provádějí v povrchové městské hromadné dopravě zpravidla ve 2 až 3 letých cyklech (u metra zejména po otevření nových úseků tratí). Na základě výsledků obdobného průzkumu tramvajové sítě, který byl proveden 9. dubna 1997 byly provedeny některé změny linkového vedení a intervalů linek k 9. listopadu 1998, následně pak úpravy linek č.12 a 19 v dubnu letošního roku a od 18. října linek 8 a 19 v souvislosti s otevřením stanice metra Hloubětín. Tento připravovaný průzkum bude sloužit k ověření výše uvedených změn a k zjištění přepravních požadavků tramvajové sítě.

Přípravu přepravního průzkumu zajišťuje dopravní úsek ředitelství ve spolupráci s ROPIDem. Příprava je organizačně a hlavně personálně značně náročná. Předpokládá se účast přibližně 850 pracovníků. Proto se ho zúčastní pracovníci všech útvarů ředitelství, odstěpného závodu ED, ROPIDu a žáci SPŠ, SOU a U, a s. zřízené Dopravním podnikem. Při průzkumu bude použita již osvědčená metoda zápisu časů a počtu cestujících po odjezdu z jednotlivých zastávek do předem připravených formulářů, které je nutno rozepsat na dvě směny pro 291 „tůráků“, 87 ranních „šejdrů“ a 87 odpoledních „šejdrů“. Tyto formuláře se rozdají jednotlivým účastníkům, jednak osobně předem nebo přímo v den průzkumu na určených místech. Sleduje se obsazenost pouze prvních vozů. Obsazenost druhých vozů se stanoví při vyhodnocení pomocí koeficientů, které byly zjištěny a použity pro jednotlivé linky na základě sledované obsazenosti v rozhodujících profilech dané linky.

Pro informaci uvádím, že vyhodnocením získáme údaje o přepravní poptávce ve vztahu k přepravní nabídce, jak pro jednotlivé linky, tak i pro skupinu linek ve zvoleném úseku, včetně průměrného obsazení vozů, procentní využití linek, počet přepravených cestujících mezi jednotlivými zastávkami, rozbor rychlosti linek a dále porovnání skutečného průběhu provozu s plánem tj. jízdním řádem, včetně sledování pravidelnosti jednotlivých spojů, pořadí a linek s možností časového členění.

Vyhodnocení přepravního průzkumu provedou

pracovníci oddělení přepravního průzkumu dopravního úseku ředitelství. Výsledky budou vydány formou sborníku a na disketách.

V této souvislosti bychom chtěli požádat řidiče tramvají o vytvoření vhodných podmínek pracovníkům provádějícím průzkum (umožnění pobytu u voze na konečných zastávkách, použití sociálního zařízení a podobně). Dále chci předem poděkovat všem pracovníkům za spolupráci při zajišťování tohoto průzkumu.

Za dopravní úsek ředitelství
ing. Zdeněk Mikula



Napsali o nás



Večerka (1. 10. 1999)

Předními dveřmi

Předními dveřmi mohou od dnešního rána cestující nastupovat do všech autobusů MHD. Po dlouhých dvaceti letech, kdy byly první dveře pro nástup tabu, tak Dopravní podnik připravil jisté zkulturní cestování. „Jen prosíme lidi, aby se po nástupu nezdržovali v prostoru pro řidiče, protože mu tak brání ve výhledu,“ svědčila se Večerce tisková mluvčí Zuzana Knoblochová.



MF Dnes (9. 10. 1999)

Dopravní podnik kupuje novou budovu

Administrativní pracovníci Dopravního podniku se budou počátkem příštího roku stěhovat do nové budovy ve Vysočanech, přímo naproti radnici deváté městské části. Do budovy, za kterou Dopravní podnik zaplatí tři sta osmdesát milionů korun, se mají stěhovat pracovníci podniku, kteří doposud sídlili ve třech různých budovách v metropoli. Do budovy ve Vysočanech bude Dopravní podnik sestěhovávat pracovníky z budov v Bubenské, Drahobejlově a Charvátově ulici. Dopravce chce domy v Drahobejlově a Charvátově ulici prodat a získat za ně přibližně dvě stě milionů korun. „Objekt v Bubenské ulici musíme vyklidit, protože město počátkem devadesátých let prohrálo soudní spor o tuto budovu se státem a vláda ji prodala České spořitelně. Od té doby jsme

tam byli v nájmu,“ uvedl generální ředitel Dopravního podniku Milan Houfek. Také primátorův náměstek pro dopravu Martin Hejl koupí nové budovy schvaluje: „Podnik sídlo potřebuje a není to tak, že by nevěděli co roupama, že když chce zvyšovat jízdné, tak si pořídí budovu. Je to tlak okolností, které trvají od počátku devadesátých let,“ řekl Hejl...



Blesk (18. 10. 1999)

Do Hloubětína už jede metro

První cestující vystoupili včera z projíždějící soupravy na nově otevřené stanici metra Hloubětín již po čtvrt na tři, ještě ve chvíli, kdy na nástupišti po slavnostním přestřžení pásy postával primátor Jan Kasl, ministr dopravy Antonín Peltrám a zástupci Dopravního podniku, Metrostavu a dalších dodavatelů firem. Trať B měří 25,704 km, jízdní doba z konečné na konečnou je 41 minut a díky umístění koncových stanic u dálnice D5 na Zličíně a D11 a R10 spolu s parkovišti P+R jako jediná trasa metra respektuje ideu účinného omezení individuální automobilové dopravy. Dalšího slavného otevření nových stanic metra se, pokud finance dovolí, dočkáme v novém tisíciletí. Prodlouženo má být „cěčko“ do Ládví a Letňan a začít stavět by se měla i zbrusu nová trasa D. „Doufám, že to pan ministr Peltrám vyřídí na vládě,“ řekl Jan Kasl.

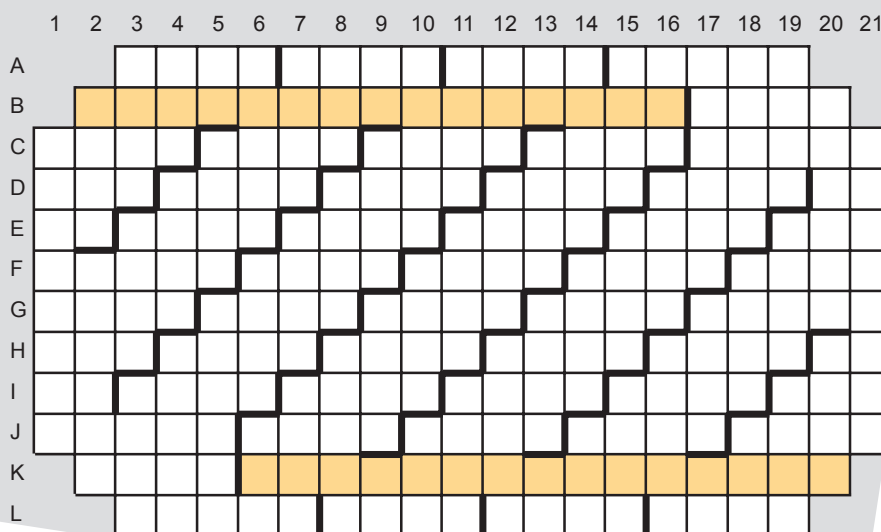
Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: A. Výzva; český literát; africká antilopa; chemický prvek. – B. 1. díl tajenky; východočeský vrch. – C. Malajská dyka; ambaláž; pravěká sekera; pán (z malajštiny); házet. – D. Adéla (domácky); epopej; panečku; tenisový dvorec; druh pryskyřice; SPZ Bruntálu. – E. SPZ Rakovníka; herecká hvězda; německý filozof; tíha; dílčí údaje; slovenská předložka. – F. Milenec; mořský záliv; druh hvězdy; vada čoček; Sarmat. – G. Nedokonalost; krátký kabát; ranní vláha; ženské jméno; velmi nápadné. – H. Papoušek; přezývka; útvar druhohor; část nohy; karetní trumf; citoslovce vrčení. – I. Předložka; léčivá bylina; Verdiho opera; římský císař; druh slitiny; takhle. – J. Manilské konopí; schopná orby; heslo; záupnění; žena Chaplina. – K. Planeta; 2. díl tajenky. – L. Žactvo třídy; hnůj; dvakrát snížený tón; vojenská prodejna.

SVISLE: 1. Výprava cestující pouští. – 2. Český literát; čápoovitý pták. – 3. Pražský podnik; soubor; Twainovo jméno. – 4. Cestovní doklad; evropská sopka; zakalení. – 5. Název písmene; duchovní; klerika. – 6. Mužské jméno; část Prahy 6; opoziční strana. – 7. Druh antilopy; druh psa (slangově); čistič motorů. – 8. Délka (básnický); druh lamy; jiným směrem. – 9. Iniciály skladatele Janáčka; parková květina; červená; značka erbia. – 10. Vojenský odvod; Ibsenovo drama; 1015 (římsky). – 11. Bojiště; žahavý hmyz; hudební značka. – 12. Zámezi; druh nápoje; ženské jméno. – 13. SPZ Levic; grafit; roční období; maďarský „a“. – 14. Druh výšivky; římský mravokárce; SPZ Semil. – 15. Zvykové právo; Donalda (domácky); mytologický krásavec. – 16. Potomek;

Tajenka z čísla 10: Poctivost jest velebena, ale mrzne a často i zmrzne. (J. John)



bezhrbý velbloud; forma genu. – 17. Rajská jablčička; bůh Germánů; 0,01 hektaru (slovensky). – 18. Palma betelová; ostrý přízvuk; číslovka. – 19. Krokova dcera; mzda; dámský klobouček. – 20. Packat; velké nádoby. – 21. Tělovýchovná cvičitelka.

Pomůcka: alela, alit, es.

PaedDr. Josef Šach

Pokus o taneční rekord skončil verdiktem rozhodčího

Vztek, beznadějí, bezmezná křivda a obrovské zklamání se rozhostilo v duších dvanáctky tanečnicků country tanců v hostivařském domečku v neděli 17. října krátce před druhou hodinou ranní. V tu chvíli totiž hlavní rozhodčí Petr Taks z agentury Dobrý den, zaštiťující podobné akce u nás, oznámil vedoucímu skupiny JUDr. Antonínu Vondrákovi, že pokus o překonání rekordu po čtyřiceti odtančovaných hodinách končí s odůvodněním, že soutěžící málo pijí.

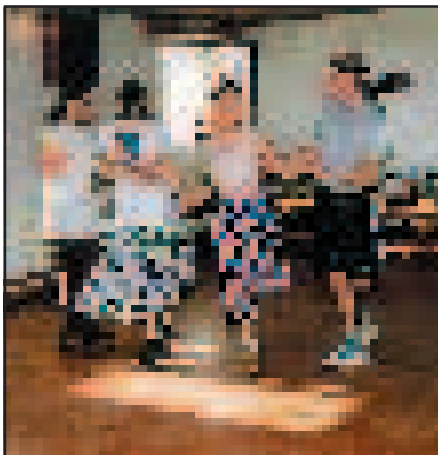
Během pokusu ani jeden z rozhodčích neměl k výkonu tanečnicků připomínky. Pouze přibližně hodinu před zastavením pokusu velice přátelsky Taks pronesl: „Pijte více.“ Z jeho poznámky se však nedalo vytušit, že by mohlo následovat rozhodnutí

středky přišly vnuče jedním rozhodnutím rozhodčího, chovajícího se v celém průběhu akce velice žoviálně a možná i nevhodně. O to větší bylo rozčarování.

O dva dny později už měl Antonín Vondrák přece jen lepší náladu. „Na pondělí a úterý jsem si vzal dovolenou, abych se zotavil z náročného pokusu, ale samotného mě překvapilo, že už v neděli večer jsem byl v pohodě, a tak místo regenerace se věnuji vyřizování celé záležitosti. Stálo nás to mnoho prostředků a sil. Nevzdáme se, v březnu nebo v říjnu, to jsou nejhodnější měsíce pro vytrvalostní rekordy, pokus zopakujeme. Přesvědčili jsme se, že příprava byla dobrá a mohli jsme vydržet. Síly nám nechyběly.“

V průběhu dvou dnů jsme několikrát navštívili hostivařský domeček, kde skupina country tanců ze strašnické vozovny, absolvovala svůj pokus o zápis do Guinnessovy knihy rekordů. Atmosféra byla od prvních okamžiků velice dobrá, z každého z tanečnicků byla cítit obrovská vůle po dosažení co nejlepšího výkonu. Hudba hrála stále rychlostí 27 až 33 taktů za minutu, tak jak předpisovaly regule soutěže.

Na závěr se sluší připomenout dvanáctku nejprve statečných a po 40 hodinách neuvěřitelně zklamaných. S číslem jedna tancovala Jindra Zíbarová,



Zleva Marek, Jana, Jorga a Ivan při jedné z mnoha figur, kterou nabízejí country tance.

o skončení pokusu. Antonín Vondrák nám po skončení sdělil: „Já sám jsem během pokusu přibrál jeden kilogram a chvílemi jsem cítil, jak mi tekutiny v žaludku doslova žbluňkají.“

Ve chvílích před osudovým okamžikem se v myslích tanečnicků začínala rozlévat bojovná nálada. Vytoužená meta, odtančovat padesát hodin, se blížila a žádný ze šesti párů neměl velké problémy. Ještě v půl druhé nám šéf skupiny Vondrák sdělil: „Myslím, že to zvládneme. Samozřejmě problémy jsou, ale není to nic mimořádného.“ Skupina udělala pro úspěch mnohé. Strava byla konzultována s odborníky a pečlivě připravena početným zástupem doprovodného personálu, stejně jako datum pokusu, od sobotního rána byli přítomni maséři, kteří se v přestávkách starali o zdraví všech tanečnicků. V neděli ráno se měla objevit i lékařka, aby zkontrolovala zdravotní stav.

Nejednalo se o lacinou záležitost, počínaje pronájmem sálu a aparatury, konče pečlivě připraveným jídelm a zdravotním zabezpečením. Tyto pro-



Dobrá nálada provázela první minuty tanečního maratonu.

s dvojkou Antonín Vondrák, s trojkou Jana Štěpánová, se čtyřkou Miloslav Richter, s pětkou Kamila Kubáčová a šestkou Jan Beran. Nejmladší účastníci pokusu byla se sedmičkou Dáša Dvořáková tanečující v páru s Josefem Chranem, devítku měla Jorga Rudolfová, desítku nezmar Marek Šolc, jedenáctka byla na rameni Jany Sazmové a s dvanáctkou se snažil Ivan Stočes.

Pokus o světový rekord sledoval s vydatnou pomocí kolegů Petr Malík

Vlastníma očima Zahraňiční zkušenosti

Pravidelně se na stránkách DP-KONTAKTu objevují články se zahraničními zkušenostmi. Jsou pro nás inspirací v naší další práci, někdy poskytují návod, jak dělat věci lépe. V jiných případech upozorňují na to, jakých chyb se máme vyvarovat, aby se pražská hromadná doprava nepropadla tak výrazně, jako tomu bylo před lety na západ od nás.

Mockrát jsem slyšel, že není nad osobní zkušenost, občas jsem takovým slovům starších nepřikládal moc velkou důležitost, ale na začátku října jsem navštívil Paříž a pochopil jsem. Několik hodin jsem se pohyboval osobním automobilem po metropoli Francie a několik cest jsem podnikl městskou hromadnou dopravou. Při své další cestě bych volil jednoznačně, městská hromadná doprava je vítězem.

Ve městě na řece Seině jsem nebyl poprvé, ale tentokrát jsem se ve větší míře pohyboval buď v osobním automobilu nebo městskou hromadnou dopravou, a tak byla možnost více vychutnávat běž-

ný život než když se vydáte jen po památkách pěšky.

Ulice města, není rozdíl jestli na okraji nebo v centru, byly přeplněné pomalu se pohybujícími osobními automobily, mezi kterými klíčovaly desítky jezdů na motorkách. Cesty jsou počítány na dlouhé minuty, ať cestujete jakýmkoliv směrem. Když k tomu cizinec přičte neznalost prostředí, neví, který sjezd či nájezd je ten pravý, musí si připadat jako kapka v pověstném moři.

Městská hromadná doprava je daleko rychlejší, pro násince poměrně přehledná a pokud neví, Pařížané se snaží pomoci pochopit odlišnosti systému. Určitým rébusem jsou přestupy v metru, ale pokud si před cestou dobře promyslete, kam se chcete dostat, nemělo by vás ani přestupování vyvést z míry.

Pražské přestupy jsou některými zákazníky kritizovány pro jejich dlouhé vzdálenosti, ale to, co musíte absolvovat v Paříži, se s námi nedá srovnávat,

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V listopadu 1999 oslavují 60. narozeniny:

Stanislav Balonek – A, garáž Klíčův (25), Jaroslav Hukal – ED, prov. opravna tramvají (31), Ladislav Kubák – A, garáž Kačerov (31), Josef Kvapil – M, dopravní úsek (24), Jiří Váňa – A, garáž Klíčův (20), Zdeněk Zákostelecký – A, dopravní úsek (24), Zdeněk Zelenka – ED, provozovna Strašnice (33), Jiří Žďárský – M, služba staveb a tratí (15), František Žilák – A, garáž Kačerov (26).

V listopadu 1999 oslavují 50. narozeniny:

Zdeněk Balák – M, služba ochr. systému (19), Josef Barák – A, DOZ Hostivař (22), Pavel Beneš – M, služba vozov. hospodářství (17), Jan Dvořák – ED, odbor provozní dispečink (15), Bohumír Hejny – M, služba staveb a tratí (23), Josef Herodes – M, sl. technolog. zařízení (15), Jiřina Höferová – M, dopravní úsek (14), Josef Charvát – M, služba ochr. systému (18), Jindřiška Kadlecová – M, sl. staveb a tratí (26), Milan Kolář – A, garáž Kačerov (23), Jiří Kos – M, služba elektrotechnická (25), Ivan Košar – M, služba elektrotechnická (24), František Krejčí – ED, provozovna Pankrác (31), Jaroslav Mésároš – M, sl. vozov. hospodářství (26), Jiří Mink – A, DOZ Hostivař (31), Bohuslav Pospíšil – A, garáž Kačerov (24), Pavel Přitasil – A, garáž Dejvice (10), František Ptáček – M, sl. technolog. zařízení (12), František Remiš – M, garáž Dejvice (11), Milan Roudný – ED, provozovna Kobylisy (16), Tomáš Sequens – ED, prov. opravna tramvají (31), Stanislava Šimonová – M, sl. sděl. a zabez. (18), Josef Teichman – M, služba staveb a tratí (25), Karel Vondráček – ED, provozovna Žižkov (31). Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slavi stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jana Jiráková – ED, odbor financování (20), Josef Kohout – A, garáž Klíčův (18), Vladislava Vašáková – M, sl. ochr. systému (22), Robert Vykysalý – ED, provozovna Kobylisy (45). Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

12. září 1999 nás ve věku 54 let opustil pan Karel Beneš – ED, provozovna Hloubětín, který u DP pracoval 27 let.

23. září nás ve věku 49 let opustila paní Ludmila Korbelařová – A, ekonomický úsek, která u DP pracovala 10 let.

24. září 1999 nás ve věku 50 let opustil pan Jiří Ambrůzek – ED, provozovna vrchní stavba, který u DP pracoval 26 let.

někdy i pět minut putujete podzemím, než se octnete na vámi hledaném nástupišti pro navazující směr.

Velice zajímavý je systém okružní autobusové linky okolo širšího centra. Linka je rozdělena na tři vzájemně se překrývající části, je pamatováno na přestupy na metro, které vás bez problémů dovede do samotného centra. Další nespornou výhodou je fakt, že linka většinu své trasy absolvuje ve vyhrazeném pruhu, a tak je daleko rychlejší než postávající „osobáky“, zejména ve špičkách.

V dopravní zácpě jsem jen přemýšlel, proč všichni tak rádi ve svých autech tak dlouho stojí a čekají. Je pohodlnost už tak velká? Pokud by použili městskou dopravu, museli by svého cíle dosáhnout daleko dříve. Jen doufám, že Pražané budou chytřejší a čas jim bude milejší než trochu menší pohodlí.

Pokud tomu bude právě naopak, tak vidím naši budoucnost dost černě.

Nepropadejte podzimmnímu pesimismu! –bda-