

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Zamyšlení nad stavem Programu kvality služby ke konci roku 1999

Chceme být kvalitním dopravcem? A proč?

Zdánlivě banální otázky. Všude se přece mluví a píše o normách, programech a standardech kvality, takže asi chceme být kvalitními, pomyslí si nejeeden z nás. To je ovšem zameňování příčiny a následku: nejdříve musíme kvalitu skutečně chtít, a teprve poté můžeme plánovat všemožné projekty. Proč tedy vůbec chceme a sami od sebe vyžadujeme kvalitu? Vždyť žádný zákon nám to nepřikazuje!

To je jedna z iluzí – nikdo nám to prý nepřikazuje. Samozřejmě, není (zatím) zákon, který by dokázal definovat a sankcionovat třeba čistotu informačních vitrín nebo příjemný vzhled řidiče tramvaje, a existence takového zákona se nám možná zdá i absurdní. Jenže: **naším zákonem je především přání zákazníka, tedy cestujícího.** Ano, ctíme všechny právní normy, ale to nám ještě nezaručí, že cestující bude s poskytovanými službami spokojen a nevybere si napříště jiný způsob přepravy – svůj automobil. Všimněme si, která se všichni poskytovatelé služeb, jichž denně využíváme, předhánjí ve snaze získat si nás jako zákazníka. Všem těm pekařům, zelinářům, kadeřníkům, číšníkům i všem ostatním jde přitom o každého z nás, o každého jednotlivce. Také jim nikdo nepřikazuje, aby jejich zboží a služby oplývaly vysokou kvalitou – nikdo kromě zákazníka. Obecně se tomu říká zákon trhu; kdo jej nectí, sám sebe trestá.

Co u nás ještě není samozřejmostí, ve státech západní Evropy (ale také v USA a Kanadě) platí již dlouho. Je proto jenom dobře, že se náš podnik připojí k aktivitám, jež právě v těchto zemích probíhají. Musíme se opravdu dobře připravit na to, že jednou zde bude fungovat skutečné tržní prostředí, v němž uspěje jen ten kvalitnější a připravenější. Utěšovat se představou, že „Praha bude veřejnou dopravu – tedy „nás“ – potřebovat vždycky, tak co bychom bojovali o zákazníka,“ by se nám mohlo zle vymstít. Vždyť konkurence je tu již dnes, a to nejen v podobě automobilismu – co třeba příměstské autobusové linky PIDu? Na řadě míst na okrajích Prahy a za hranicemi hlavního města provozují autobusové linky jiní dopravci než Dopravní podnik. Co když se jim nedokážeme kvalitou přepravy vyrovnat? Nejenže bychom nemuseli získat linky další, ale nemu-

seli bychom znovu získat i některé ze stávajících. A tak by mohli někteří z nás přijít o práci.

Víme však, jak se kvalitním dopravcem stát?

Odpověď na tuto otázku má dvě podotázky. První z nich zní: víme, jakou kvalitu chce náš zákazník (cestující)? A po kladné odpovědi musí hned následovat dotaz: a jak splnit zákazníkům požadavek?

Odpovědi na tyto dvě zcela základní otázky v sobě obsahuje tzv. cyklus kvality a vychází z nich tzv. standardy kvality, čili stěžejní obsah Programu kvality služby. Zjednodušeně řečeno: tušíme (nikdy to nevíme přesně), jaké (jak kvalitní) služby očekává náš klient, což se pro nás stává závazkem. Na zá-



Foto: Jan Aster

kladě tohoto závazku se snažíme klientovi vyhovět a připravíme služby tak kvalitní, jak požaduje. Cyklus pak končí (stejně jako začal) u cestujících, kteří porovnávají námi nabízené služby s tím, co očekávali. Pouze bude-li výsledný rozdíl minimální, zákazníci si udržíme. Je zřejmé, že o skutečný konec se nejedná, neboť vzápětí celý cyklus začíná nanovo – nikdy nebudou naše služby dokonalé a nikdy nemohou úplně uspokojit každého cestujícího.

Na základě zkušeností našich evropských partnerů v Programu kvality služby byla v únoru 1997 vybrána čtveřice prioritních témat, jímž jsme se v následujících letech věnovali, abychom naplnili očekávání cestujících o kvalitních službách a kvalitním přepravci. Tato témata byla následně rozpracována do čtyř standardů kvality, které již detailně znáte ze stránek DP-KONTAKTU – standard Přesnosti provozu, standard Informování veřejnosti, standard Přijetí cestujících a standard Stejnokrojové kázně.

Máme tedy jasno o odpovědi na první z podotázek: cestující si přejí, aby spoje jezdily co nejpřesněji, aby byli co nejlépe a přitom jednoduše informováni o provozu MHD a změnách v něm, aby měli pocit, že jsou v našich prostředcích a zařízeních vítáni a aby viděli v Dopravním podniku solidní firmu se solidními zaměstnanci.

Odpovědi na druhou podotázku jsou uplynulé dva roky činnosti Celopodnikové koordinační skupiny kvality služby. Ta se snaží o zavádění standardů kvality přímo do provozu podniku, monitoruje a pravidelně vyhodnocuje jejich plnění.

Jsmo tedy kvalitním dopravcem?

O tom zatím nemůžeme mnoho říci. Podle hodnotících kritérií v rámci jednotlivých standardů se mnohé věci zlepšují (a ještě mnohé je třeba zlepšovat), ovšem klíčové je, zda a jak tyto změny vnímají naši klienti – cestující. To bude ostatně problém jakéhokoli hodnocení: předjímáme představy našich klientů o kvalitní veřejné dopravě a předjímáme i jejich reakci na naši realizaci jejich představ – vystavujeme se tak nebezpečí podlehnout pokušení virtuální reality, kterou jsme si sami vybudovali. Ukazuje se to i ve výsledcích měření standardů, kde jsou často velké rozdíly mezi základním a ověřovacím měřením.

Pokud se ale budeme těchto dosavadních výsledků držet, můžeme na sklonku roku 1999 vysledovat některé oblasti, v nichž došlo v průběhu realizace Programu kvality služby k pozitivním změnám. Patří k nim zejména problematika Přijetí cestujících, kde je již obecně dosahována stabilně slušná úroveň standardu (nedořešenou záležitostí však zůstává „přijetí“ na letišti Ruzyně), v některých položkách se zlepšuje i oblast Informování cestujících a Přesnost provozu, zejména u o. z. Autobusy, kde byl učiněn krok k omezení nadjíždění. Naopak problémy stále přetrvávají například s informováním cestujících ve stanicích metra (nesvícení vitrín AWK).

Během roku 1999 se v „Programu“ vyskytly také dva nové prvky. V hodnocení Stejnokrojové kázně došlo k výraznému posunu přijetím nové směrnice k nošení stejnokroje, která platí od 1. září 1999. V této oblasti tak může být obnoveno měření. Zcela novou skutečností je příprava standardu „Prodej jízdenek v automatech“, jenž by měl být zaveden v roce 2000.

Marek Šebeš

*Vážení spolupracovníci,
přichází pro mnohé nejkrásnější čas roku, vánoční svátky, doba klidu a pohody, ale také mnoha setkání. Naše společnost poskytuje svým klientům služby nepřetržitě i v době, kdy naprostá většina občanů usedá k rodinnému krbu. Proto některým zaměstnancům nebude dopřána sváteční pohoda v kruhu rodinném. Těm z vás, kteří budou i ve svátečních chvílích zajišťovat provoz městské hromadné dopravy, upřímně děkuji, neboť obětují část svého soukromí.*

Všem pracovníkům naší společnosti bych chtěl poděkovat za práci odvedenou v uplynulém období, zvláště pak těm, kteří se svým aktivním působením, v době stále se zvyšujících nároků, starají o dobré jméno naší společnosti na veřejnosti. Následující rok bude pro nás všechnou náročnou zkouškou, ve které doufám, že obstojíme se cíti.

Přeji Vám i Vašim blízkým jménem představenstva, vedení společnosti, i jménem svým, krásné a klidné prožití vánočních svátků a do nadcházejícího roku, charakterizovaného výraznou změnou letopočtu, mnoho zdraví, spokojenosti, osobních a pracovních úspěchů.

Ing. Milan Koufek,

předseda představenstva a generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.

Kam musel vždy i řidič pěšky...

„V Bubenči dne 11. srpna 1921. Vážený pane stavební rado. Dovolím si Vás upozornit na nešvar respective nestydatost, která existuje mezi mnoha průvodčími resp. řidiči motor. vozů elektr.

drah pražských tratí č. 10 a č. 11. Ve stanicích »Bruska nádraží« můžete po každém příjezdu vozů z uvedených tratí viděti průvodčí resp. řidiče »státi« u prkenné zdi uhelného depa nádraží »Praha-Bruska«, tak jako kdesi na pissoiru! Zkrátka místo pro stanici elektr. drah »Bruska nádraží« mění se takto v pissoir!! Jest to tím smutné, že tito lidé nestydí se ani za dne!! Jdu několikrát denně kolem, ale vždycky naskytne se mi jedno a totéž »divadlo«! Mimo to nasvědčuje tomuto nešvaru hrozný zápach po moči, který ovane člověka kdykoliv jde kolem. Tedy alespoň z důvodů zdravotních dovoluji si Vás, Vážený pane řediteli, tímto požádati, abyste laskavě ve prospěch obecnosti zakročil a zpravu tuto vzal na vědomí. S výrazem úcty X. Y.“

Dnešní historické ohlédnutí má, jak ostatně z výše uvedeného anonymního dopisu řediteli pražských elektrických drah Ing. Píblovi vyplývá, poměrně neobvyklé téma. O záchodech se v minulosti říkávalo, že je to místo, kam i císař pán musí pěšky. A tak jsme si toto lidové rčení vypůjčili v modifikované podobě do dopisu našeho příspěvku. Docela obyčejná lidská potřeba byla problémem, který provozovatele pražské městské hromadné dopravy pronásleduje od jejího počátku, tedy století a čtvrt. Služby průvodčích a řidičů (či konduktérů a kočich na koňce) byly dlouhé. Na konečných (bez smyček) jižní řád v nejstarších dobách mnohdy umožňoval jen taktak obrácení vlaku, což při manipulaci s vlečnými vozy nebyl úkol jistě snadný a čekat se svojí potřebou až na přestávku na oběd nebylo možné, a tak se pochopitelně hledala každá vhodná příležitost. Průvodčí vlečných vozů, které se připojovaly často jen podle potřeby nebo ve špičce, to měli

o něco jednodušší. Vlečné vozy bývaly odstavovány na zvláštních kolejích nebo se stahovaly do vozoven. V prvním případě držel u odstavených vozů jeden určený průvodčí vždy službu, zatímco ostatní si mohli odskočit. Ve druhém případě byla situace jednodušší, protože každá vozovna byla pochopitelně vybavena i záchodem.

Organizace provozu v prvních letech existence Elektrických podniků si vyžadovala i pravidelnou denní údržbu motorových vozů přímo za provozu. To znamenalo občasné střídání vozů u vozoven a řidičům se tak naskytla také vhodná příležitost navštívit toalety. Přesto zůstával nejčastější možností krátký pobyt na konečné. Jak však nasvědčují četné stížnosti veřejnosti, vykonávali zřízení Elektrických podniků svoji potřebu docela jednoduše, kdykoliv to bylo jen trochu možné, a to bez ohledu na to, že takovou „činnost“ přísně zakazovaly obězňky. To vedlo správní ra-

du Elektrických podniků k jednání s různými majiteli záchodků ať v restauracích nebo přímo v soukromých domech, pochopitelně v naprosté většině případů za poplatek placený vždy za určité období



Sociální zařízení pro zaměstnance na konečné v Hlubočepích.

Elektrickými podniky. Například majitelce domu u konečné v nuselské Fričově ulici platily EP měsíčně 20 korun a dalších 10 korun dostával domovník za úklid. Na konečné u Kolbenky dostával majitel blízkého hostince 50 korun ročně, u Západního nádraží používali zřízení EP nádražního záchodku, za což dostával odpovědný nádražní zřízenec měsíčně 7 korun. Na konečné na Karlově se chodilo na záchod do

budovy nemocnice – Elektrické podniky jí za to daly „100 K jednou pro vždy“. Přesto ještě po první světové válce byly v některých konečných stanicích problémy. V některých případech mohli řidiči a průvodčí využívat veřejných záchodků, například ve Vršovicích, na Riegrově náměstí v Nuslích (nám. brí Synků) či u Výstaviště. Na Letné si mohli odskočit do záchodků patřících Vodárnám hl. m. Prahy a na Poohořelci se chodilo do kasáren. Přesto musela vzít správní rada EP v lednu 1921 na vědomí, že v některých konečných stanicích „není záchodu a zřízení jsou nuceni odskočiti v ústraní zdi apod.“ Interní hlášení konstatuje také, že na konečné linky č. 2 v Badeniho ulici na Špejcharě „nemají zřízení možnost použití záchodu nebo do hospody je nechtí pouštět“.

Teprve koncem roku 1925 konstatoval předseda správní rady Ing. Mölzer, že je „třeba podniknouti akci v tom směru, aby na každé ko-

nečné stanici byly zřízeny stánky pro zřízence, kde by tito eventuelně mohli si odpočinouti. Při těchto stáncích bylo by třeba zříditi záchody.“

V roce 1927 navrhlo projektové oddělení dva typy dřevěných přístřešků pro konečné stanice. V jednom byla k dispozici umývárna a záchod, u druhého byl navíc zřízen i jednoduchý přístřešek pro cestující. Tyto nové drobné stavby se příliš neosvědčily, a to zejména jako přístřešky pro cestující. Konstrukce také nedovolovala jejich případné přestěhování na jiné místo v případě prodlou-

žení tratě. Proto vznikl nový typ záchodku kombinovaného s přístřeškem, který byl rozebírací, prostor pro cestující byl chráněn ze tří stran a kromě sociálního zařízení přibyla ještě malá místnost pro případného dozorce (dispečera). Pochopitelně se dál budovaly i přístřešky nepřenosné v místech, kde se předpokládalo trvale ukončení linky. Zděné objekty s dopravní kanceláří, umývárnou a záchody pro zřízence vznikly například v roce 1933 na velmi frekventovaných konečných u Západního nádraží (Smíchov) a u branických ledáren. Přestože byl stav podstatně lepší než v minulosti, nedařilo se vedení podniků vždy v potřebném termínu záchody postavit. Používání záchodků se často dožadovávala i veřejnost. Tak tomu bylo například v roce 1941 u střešovické vojenské nemocnice a na Pelc-Týrolce. Proto zde byla vystavěna alespoň provizoria (pissoir pro veřejnost, uzavřený kloset a umývadlo pro zřízence). Důležité bylo, že se nakonec dařilo celkem uspokojivě dodržovat zásadu, aby na každé konečné byl pro řidiče a průvodčí k dispozici záchod alespoň v blízké restauraci, pokud nebylo možné postavit vlastní.

Ale za vším jsou jen lidé. Na straně jedné byly vždy oprávněné požadavky zaměstnanců a snaha vedení podniku jim vyhovět, na straně druhé nekulturní chování některých zaměstnanců či vandalství cestujících. Například v září roce 1948 muselo vedení podniku obězňikem důrazně apelovat na své zaměstnance, kteří znečišťovali záchodky podnikové i veřejné

a že „nesvědomití jednotlivci kazí pověst všech zaměstnanců DP dokonce tím, že konají svou potřebu v některých konečných stanicích veřejně a nekrytě“.

Výstavba sociálních zařízení na konečných stanicích se v pozdější době stala nedílnou součástí všech nových staveb tramvajových tratí a pamatují na ně v moderní době pochopitelně i terminály MHD u stanic metra. Podstatně větší problém se záchody než u tramvají nastal v šedesátých a sedmdesátých letech v autobusové dopravě, kde nebylo v silách podniku odpovídajícím způsobem vybavit od počátku všechny konečné. Dnes z mnoha míst známe alespoň mobilní záchodové buňky.

Cílem tohoto příspěvku byl jen malý nástin (nikoliv podrobný popis vývoje) jednoho tématického střípku složité mozaiky historie pražské

městské hromadné dopravy. Současný stav sociálních zařízení na konečných stanicích známe – ale to už je problematika jiná. A jako u mnoha historických příspěvků i tentokrát končíme prosbou. Máte-li zajímavé informace k historii záchodků na konečných, a to zejména z období posledních přibližně třiceti let, uvítáme je. Záchody v pražské MHD zdaleka nejsou nezajímavou a banální tematikou, jak by se na první pohled mohlo zdát.

Pavel Fojtík
Foto: Archiv DP



Rozebíratelný přístřešek se záchodem pro zaměstnance ve smyčce Hloubětín kolem roku 1937.



Dřevěný záchod s přístřeškem pro cestující na Vypíchnu v roce 1937.



Jeden z prvních zděných objektů se sociálním zařízením a současně s dispečerským pracovištěm ve stanicích Ledárny kolem roku 1935.

Vozový park autobusů – XIII. díl

V srpnovém čísle jsme se rozloučili s prvním představitelem kloubového autobusu v Praze, autobusem IKARUS 280.08, který sloužil obyvatelům a návštěvníkům našeho hlavního města po dobu plných 22 let. Poslední dodávka těchto autobusů byla ukončena v roce 1990.

V roce 1991 byla dodávka těchto autobusů nahrazena dodávkami kloubových autobusů **KAROSA B 741**, které byly standardně vybaveny automatickou převodovkou. Ve specifikaci dodávek pro rok 1995 bylo s výrobcem Karosa Vysoké Mýto dohodnuto mimo jiné i vybavení těchto autobusů motory LIAZ-EURON, které splňují emisní normu Evropské unie známou pod zkratkou EURO 2. Tato norma v zemích Evropského společenství platí od 1. října 1996. První autobus s tímto motorem, s evidenčním číslem 5127, byl uveden do provozu již v květnu 1994. Tím český výrobce a samozřejmě i Dopravní podnik prostřednictvím o. z. Autobusy začal splácet dluh v této oblasti.

Snížení negativního vlivu na životní prostředí v pražské aglomeraci není jen v nákupu autobusů,

kteří splňují přísné evropské normy obsahu škodlivin ve výfukových plynech. Příkladem může být i výhradní používání nízkosírné nafty z výroby rafinérie Kaučuk Kralupy nebo přechod na bezazbestové obložení brzd a samozřejmě jsou i účinná opatření v oblasti péče o technický stav autobusů.

Tato péče o technický stav se významně projevila poklesem doby prostojů na 1000 ujetých km z 15,1 minut v roce 1989 na 1,4 minuty v současné době. Jaký pokrok byl zaznamenán v této oblasti si můžeme připomenout ještě jedním údajem. V roce 1989 bylo ujeté pouze 3452 km na jeden stroj způsobený technickou závadou MHD v Praze. V letošním roce ujedou autobusy našeho odstěpného závodu již 13083 km na jeden pro-

stoj způsobený technickou závadou. Na tomto příznivém vývoji se podílí nejen dodávky autobusů ve vyšší kvalitě, ale zejména i významně zlepšení technické péče o jejich stav.

Autobus Karosa B 741 pochází z výroby Karosa a. s., Vysoké Mýto. Motor LIAZ M 1,2 A ML 636 N (EURO I) je horizontální, řadový vznětový šestiválec s přímým vstřikem paliva, s turbodmychadlem, s alternátorem PAL 28V/75A s automatickou čtyřstupňovou převodovkou ZF 4 HP 500 s vestavěným retardérem. Motor společně s převodovkou najdeme v zadní části roštu karoserie vleku (zadní sekce).

Polosamonosná karoserie je sestavená

a sešroubovaná z panelů, zhotovených z ocelové, svařené a oplechované kostry, s dokončenou povrchovou úpravou. Kloubový autobus sestává z přední a zadní sekce, které jsou navzájem spojeny točnicí, která umožňuje zlom celé soupravy, v půdorysné rovině +50 stupňů a v nárysné rovině +10 stupňů a blokuje proti zlomení ve smyku a po-



Foto: Jan Šurovský

délém rozkmitání soupravy. Spojovací část je chráněna vlnovcovým krytem. Výška podlahy je 890 mm nad zemí. Vůz má odpružení pneumatické s vlnovcovitými pružinami. Kabina řidiče je uzavřená. Čtvery dvoudílné dveře s vně vsuvnými křídly jsou ovládnuty pneumaticky. Sedadla mají latexové polštáře potažené koženkou.

Přední náprava KAROSA – LIAZ s nezávisle zavěšenými koly je lichoběžníkové konstrukce s nestejně dlouhými rameny. Střední tuhá náprava nese označení DETVA a zadní jednostupňová náprava PPS DETVA –hypoidní s diferenciálem ROCKWELL 160 E.

Obsah nádrže	240 litrů
Maximální rychlost	71 km/hod.
Průměr otáčení	24 metrů
Rozchod kol: vpředu	1953 mm
vzadu	1800 mm
přívěsu	1800 mm (hnací náprava)

Tyto autobusy se dodávaly i s automatickou třístupňovou převodovkou typu VOITH DIWA D-863.2 s vestavěným retardérem. Od roku 1997 jsou dodávány kloubové autobusy typu Karosa B 941 a v letošním roce i nejnovější typy Karosa B 941 E, ale o těch si povíme až v následujícím díle. Náš seriál ukončíme představením dopravního prostředku pro městskou hromadnou dopravu, nabízejícího v současné době nejvyšší kvalitu pro naše klienty, nízkopodlažního autobusu.

Ing. Jiří Horký

Základní technické údaje	KAROSA B 741	Rok výroby	Počty autobusů
Max. celková délka	mm 17355	1991	3
Šířka vozové skříně	mm 2500	1992	16
Výška vozové skříně	mm 3165	1993	45
Max. přední převis	mm 2360	1994	0
Přední převis	mm 2290	1995	40
Rozvor náprav	mm 5600/6270	1996	70
Zadní převis	mm 3085	Celkem k 30.9.1999	174
Max. zadní převis	mm 3125		
Pneumatiky	11/70 R 22,5 ALL STEEL TUBELESS		
Hmotnost vozu	kg 13700	Celková hmotnost kg	25600
Počet míst k sezení	42+1		
Počet míst k stání	108		
Celková obsaditelnost	150+1		
MOTOR LIAZ	M1,2 A ML 636N		
Počet válců	6		
Průměr vrtání	mm 130		
Zdvih pístů	mm 150		
Objem válců	cm ³ 11940		
Výkon	kW/k 190 kW při 2000 ot/min	Max. točivý moment 1115 Nm při 1300 ot/min	

Nové typy sedaček v tramvajích a jejich udržování

Nové tramvajové vozy poskytují jak řidičům, tak zejména cestujícím podstatně kulturnější prostředí, než na jaké jsme byli dosud zvyklí. Jedním z prvků, které byly v interiéru vozu bezesporu kladně přijaty, jsou i sedačky s látkovými potahy, dodávané španělskou firmou Fainsa. Jsou příjemné, dobře se na nich sedí, neklouže se z nich, jsou i estetické. Ale aby byly takové stále, musí se udržovat čistě.

To ovšem po prvních dodávkách vozů T6 představovalo problém, protože dosud žádná tramvaj neměla povrch sedaček řešen tak, aby je nešlo udržovat pouhým otřením vlhkým hadrem. S prachem jsme si uměli poradit poměrně snadno, ovšem čištění mokrou cestou už bylo složitější, minimálně proto, že vůz musel být odstaven po dobu vysychání. Nabízely se dvě cesty: buď koupit čistící stroj a pracovat s ním nebo zadat čištění odborné firmě, která se takovou údržbou zabývá. Obě tyto cesty však představovaly zvýšení nákladů, buď na vybavení provozovny nebo úklid. A tak nezbylo, než zatím čistit sedačky ručně běžnými saponátovými prostředky, což se ovšem ukázalo jako zdlouhavé, neefektivní a vlastně slučující všechny možné nevýhody.

Protože všechny nové vozy pro Prahu již budou vybaveny sedačkami pro cestující s látkovými potahy, bylo nemyslitelné, aby se improvizovalo dá-

le, navíc stále ve větším rozsahu. Po poradách se nakonec převzala technologie firmy Lux, spočívající ve vysátí prachu klepací hubicí, následném vetření speciální pěny „Royal“ do látkového potahu a po dvacetiminutovém působení, kdy se pěna rozloží na prášek, který na sebe váže nečistoty, opětovně vysátí. Pak je sedačka „jako nová“ a vůz nemusí být delší dobu odstaven. Pracnost tohoto čištění je však poměrně velká, a proto se provádí zhruba v tříměsíčních intervalech. Prach se ovšem odstraňuje denně.

Udržování sedaček v čistotě je pouze jednou částí jejich údržby. Vzhledem k vandalským projevům některých cestujících je nutné občas vyměňovat celá sedadla či opěrka, problémy jsou i s plastovými konstrukcemi sedaček, které v zimním období praskají, pravděpodobně vlivem působení teplotního vozu. Tento problém je předmětem reklamačního řízení a v současné době se zdá, že je vyřešen, protože

nově osazené sedačky již nepraskají. Posledním větším problémem jsou pak opěrné nohy, které silně korodují a navíc nejsou v podlaze ukotveny nevhodněji. I zde bude nutno ve spolupráci s Opravnou tramvaji najít vhodné řešení.

Jak je vidět, nové prvky, užití při výrobě moderních vozů, nepřinášejí vždy okamžité zlepšení a jsou i náročnější na údržbu, nemluvě o podstatně vyšších finančních nákladech. Zvýšení komfortu cestování za to ovšem stojí.

–zjs–



Foto: Jan Šurovský

Zájmy a cíle zaměstnanců a zaměstnavatele se ve většině problémových oblastí shodují, tvrdí staronový člen dozorčí rady ing. Ladislav Špitzer

DP-K Pane inženýre, v únoru roku 1998 přinesl DP-KONTAKT váš celostránkový profil, ve kterém jste zdůraznil výčet čtyř sykekav, který vás oslovil. Myslíte si, že slušnost, samostatnost, spořivost a spolehlivost se v chování našich zaměstnanců začínají promítat více, než tomu bylo dříve?

Položili jste mi zdánlivě jednoduchou otázku. Mám-li na ni odpovědět, pak říkám: „Ano, ale jde to jaksi ztuha a příliš pomalu“. Myslím si, že alespoň část toho je docela slušně vnímána a prezentována našimi provozními pracovníky. Bylo by však potřeba, aby se „kořeny“ uchytily rychleji a pevněji ve všech sférách naší činnosti. Zaměstnancům na mnoha postech, a ve svém důsledku firmě, by určitě prospělo, kdyby se chovali a jednali tak, jak sami vyžadují, aby se choval a jednal provozní personál. Možná je největší problém v tom, že každý by měl začít u sebe, a ne očekáváním téhož od druhých.

Zde si je však dobré připomenout, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost a my všichni, kteří v ní pracujeme, jsme bohudík i bohužel součástí určitého prostředí – systému, ve kterém na sebe veškeré jeho prvky vzájemně působí. Tím nechci říct nic jiného, než pouze to, že hledání cest k řešení existujících problémů – ať už na zeměkouli, v Evropě, v naší republice, ve městě, ve kterém žijeme, či ve firmě, kde pracujeme – má bezesporu jedno společné. Je tímto prostředím výrazně ovlivňováno. Silně poznamenání jsme i tím, z čeho vycházíme, odkud, kam a jakou cestou kráčíme.

Každý jeden krok kupředu je podle mého názoru uskutečňován velmi těžce a komplikovaně. Myslím si, že mnohdy tomu tak je zbytečně. Zdá se mi, jakoby se sice postupně jednotlivé prvky mozaiky skládaly do vytyčeného obrazu, ale za „porodních bolestí“, které by nemusely být tak velké, pokud by byly více akceptovány prvky v chování a činnosti lidí (ale i průmyslových organizací a institucí), o kterých jsem s Vámi hovořil pro článek do DP-KONTAKTU před téměř dvěma lety. Mysteriózní zákon čtyř sykekav – Slušnost, Samostatnost, Spořivost a Spolehlivost je totiž podle mého názoru základním a neměnným vyjádřením podstaty pozitivní „pohonné“ síly.

DP-K Náš současný rozhovor vzniká u příležitosti vašeho opětovného zvolení za člena dozorčí rady naší společnosti. Máte za sebou čtyřleté volební období a stojíte na prahu druhého. S čím jste do funkce vstupoval, jak se vaše představy naplnily a nakolik jste je musel korigovat?

Rád bych předeslal, že působnost dozorčí rady je obecně formulována v § 197 odst. 2 Obchodního zákoníku. Mezi její hlavní funkce patří mimo jiné i to, že se nezávisle na výsledku auditu zabývá účelností ve vynakládání prostředků.

Zastupování zájmů zaměstnanců v dozorčí radě, k němuž mi jejich velká část dala svým hlasem důvěru při první (1995) i opakované (1999) volbě, významně ovlivnilo a poznamenalo můj život. Minulé roky utekly nezvykle rychle a v neobyčejném shonu. Nebylo to jednoduché období.



Ujišťuji vás, že se v zásadě nic z toho, co jsem řekl o svých představách o práci v dozorčí radě při své první volbě v roce 1995, nezměnilo.

Stále jsem přesvědčen, že zdravou může být jen ta firma – společnost, která se účinně zabývá i řešením vnitřního sociálního klimatu ve všech jeho aspektech. Je potřeba rozhodně činit vše pro to,

- aby bylo maximálně využíváno všeho, co vede k aktivizaci a využití lidského potenciálu, tedy k prosperitě naší společnosti,
- abychom bojovali proti všemu, co tomuto rozvoji, tedy i prosperitě brání, co ji tlumí.

Vývoj ve státě, v jeho hospodářství, zaměstnanosti atd. jen podtrhuje potřebu a nezbytnost chovat se a jednat v naznačeném smyslu. Ostatně v dozorčí radě jsou další dva zástupci zaměstnanců, pan Šindelář (o. z. Metro) a pan ing. Procházka (o. z. Elektrické dráhy), kteří myslím tento názor sdílí a prosazují stejně jako já.

DP-K Co by mělo být hlavním úkolem v následujícím období pro Dopravní podnik a následně i dozorčí radu?

Jsem podnikem, který nabízí a prodává svoje služby. Uvědomujeme si, že kvalitní systém a služba veřejné dopravy představuje mnohem více než pouhou přepravu klienta odněkud někam, že je dobrou a potřebnou alternativou k individuálnímu automobilismu, řeší problémy, které vyrostly s rozsahem dopravy a méně zatěžuje životní prostředí (zábor ploch, exhalace).

Přestože se většina odborníků i politiků na tomto názoru shodne, tak si současně uvědomuje, že v normálním případě je krajně obtížné snížit individuální automobilismus donucovacími prostředky a zákazy. Jediná možnost zvýšení podílu veřejné dopravy spočívá v tom, aby její kvalita byla zvýšena tak, že si ji lidé zvolí dobrovolně.

Co z toho vyplývá? Naším hlavním úkolem je zajistit, aby naše služby byly stále kvalitnější a oslovovaly stále větší počet potenciálních zákazníků. Při zvyšování zájmu o naše služby čili poptávky po veřejné dopravě dochází ke zvyšování její nabídky. Důsledkem je růst pracovních příležitostí – pracovní a mzdová jistota pro ty, kteří slouží kvalitně.

Jinými slovy řečeno – jestli se do veřejné dopravy vloží více či méně peněz, rozhoduje mimo jiné také kvalita naší odváděných služeb.

Coby člen dozorčí rady, zastupující zájmy zaměstnanců, mohu vyslovit názor, že v naprosté většině problémových oblastí se zájmy a cíle zaměstnanců a zaměstnavatele shodují. A znovu a zase – zdrojem prosperity slušné, samostatné, spořivé a spolehlivé firmy je slušný, samostatný, spořivý a spolehlivý zaměstnanec.

DP-K Co byste chtěl říci na závěr?

Jestli dovoluete, rád bych využil této příležitosti k poděkování a přání. K poděkování jednak těm spoluprázám zaměstnancům, kteří mi svěřili důvěru při mé opětovné volbě do dozorčí rady, ale zejména všem našim kolegy a kolegům, kteří na jakémkoliv místě svou každodenní dobrou a poctivou práci přispívají k pozitivnímu vývoji v naší firmě. Ujišťuji Vás, že podle odezvy veřejnosti jsem přesvědčen, že jich je většina.

Přeji jim, jejich rodinám i sobě nejen v roce 2000, ale i v dalších letech, v letech blížícího se nového tisíciletí, mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti. Přeji nám všem, aby se spojovala dobrá a poctivá práce stále větší části lidí a aby ti, kteří nepřispívají ku prospěchu většiny z nás, byli ve stále slabší a v menšinové pozici.

Za rozhovor poděkoval a mnoho úspěchů do dalších měsíců popřál Petr Malík

Provoz elektrických vozů metra opět úspěšnější

Všem provozovatelům železničních drah je velmi dobře známo, že problém opotřebení kol železničních vozidel patří k jednomu z hlavních faktorů, které limitují provozuschopnost vozového parku. Opotřebení kol vzniká nejen ve styku kola s hlavou kolejnice na tzv. adhezni ploše, ale také při styku boční strany hlavy kolejnice s nákolkem, a to v největší míře při průjezdu vozidla obloukem.

Přímým důsledkem tohoto opotřebení je potom nepřipustná změna tvaru okolku, která přímo souvisí s bezpečností proti vykolčení a limituje tedy životnost dvojkolí. Pro snížení vlivu opotřebení je nutno použít mazání kol železničních vozidel. Mazání okolků kol pozitivně ovlivňuje nejen opotřebení kol a kolejnic, ale snižuje tím také jízdní odpor vznikající třením mezi nákolkem a kolejnicí. Tím dochází současně k úspoře mechanické práce, která se projevuje i úsporou elektrické energie.

V pražském metru byl používán celá léta olejový systém mazání okolků, za pomoci filcových knoťů, který byl dodáván ruským výrobcem, přímo s vozidlem. Systém fungoval pouze v obloucích a bylo nutno jej neustále seřizovat a doplňovat olejem, nehledě na znečišťování odstavných míst na trati a dal-

ší ekologické dopady. Jeho efektivnost v provozu nebyla vysoká.

Snahou pracovníků odstěpného závodu Metro bylo najít lepší a dokonalejší systém bez již výše uvedených nedostatků. Bylo zkoušeno ostříkové mazání okolků olejem a mazacími tuky. Ani tyto způsoby se však v provozu neosvědčily, neboť elektronické regulační jednotky těchto systémů nevykazyvaly na ruském vozidle dostatečnou spolehlivost, snižovaly požární bezpečnost a pro nadměrné znečišťování podvozkových částí se stala údržba elektrických vozů obtížnější.

Dále byl v pražském metru zkoušen systém stacionárních mazačů PORTEC, které byly umístěny na trati A přibližně v délce 6 kilometrů. U tohoto mazačského systému však docházelo k výpadkům funkce a následnému častému seřizování. Problémy spojené s tímto systémem byly v provozu velké, docházelo často k přemazávání kol s následným vytvářením ploch na dvojkolí. Po půl roce zkušebního provozu bylo od tohoto systému upuštěno.

Nakonec se podařilo najít systém mazání, který dokonale splňuje všechny naše požadavky. Jedná se o systém CENTRAC. Principem tohoto systému je nanášení speciálního maziva na nákolky ty-

činkou čtvercového průřezu, umístěnou odpruženě v zásobníku. Tato speciální mazací hmota je přenášena přes kolejnici na dalších deset dvojkolí soupravy. Souprava vozidel je vybavena třemi dvojkolmi těchto mazačů. Tento systém vyniká svou jednoduchostí, snadnou údržbou a obsluhou, nezatěžuje životní prostředí, je naprosto spolehlivý, ale co je nejdůležitější, výrazným způsobem snižuje opotřebení dvojkolí vozidel. S tímto systémem se dosahuje až trojnásobného prodloužení kilometrického průběhu dvojkolí, bez obnovy profilu kol. Velmi příznivý vliv má nový systém mazání i na stav opotřebení kolejnic. Jak ukazují poslední rozborů v oblasti úspor trakční energie, má zavedení tohoto systému mazání vliv i na snížení spotřeby trakční energie.

Lze tedy říci, že se konečně podařilo využitím tohoto systému vyřešit v pražském metru letitý problém. Vzhledem k tomu, že modernizace vozového parku metra umožní podstatně prodloužit životnost plánovaných oprav vozidel, je podstatně prodloužení životnosti dvojkolí obrovským přínosem. Jinak by bylo nutno odstavovat nové elektrické vozy na výměnu dvojkolí i mimo plánované velké opravy.

Ing. Josef Němeček

Proč nosíme uniformy?

Se zahájením poprázdňového provozu, od 1. září letošního roku, vstoupila v platnost Směrnice generálního ředitele č. 8/99 o zásadách používání stejnošatkové zaměstnanci našeho podniku. Podle očekávání vzbudila dosti velkou pozornost – pochopitelně zvláště mezi těmi pracovníky, kterých se bezprostředně týká a na které klade mnohem větší nároky než předpisy předcházející.

Sjednocení stejnošatkové praxe v celém Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti bylo stanoveno již od 1. ledna 1999 (SGŘ 10/1998); do té doby se každý odštěpný závod řídil vlastní normou. Tato roztržičná a dosti odlišná praxe nevyhovovala trendu jednotné prezentace naší společnosti jako největšího dopravce v systému Pražské integrované dopravy na veřejnosti. Nová směrnice, zavádějící současně jako novinku bodový systém přidělování jednotlivých stejnošatkových součástí, byla našimi zaměstnanci přijata pozitivně a po prvních zkušenostech bylo v průběhu I. pololetí roku 1999 konstatováno, že stejnošatková kázeň na prosté většiny zaměstnanců našeho podniku je na velmi dobré úrovni.

Toto pozitivní zjištění vedlo k úvahám, že nelze „usnout na vavřínech“, neboť nikdy není situace tak dokonalá, že by již nešla zlepšovat. Proto bylo z iniciativy „Programu kvality služby“ zahájeno jednání o další novelizaci stávající normy, jehož výsledkem je nová Směrnice generálního ředitele č. 8/1999, platná od 1. září letošního roku. Tato norma vychází ze dvou zásadních pohledů na smysl a systém používání stejnošatky:

Stejnošatka jako důležitá součást vnitřní komunikace v našem podniku

Jako v každé organizaci, i v našem podniku jsou pracovníci, zastávající funkce spojené s rozhodovací a příkazovací pravomocí. Pokud mají právo nebo povinnost používat stejnošatku, musí být jeho používání řízeno náročnějšími hledisky, neboť i ta připínají ke zvýraznění osobní autority – bez ohledu na to, zda pracovník používá hodnostní a funkční označení, či nikoli. Toto hledisko nebylo v minulosti doceňováno; současný trend vývoje zaměstnanec-

kých vztahů (nejen u nás) však jde tímto směrem. Proto neobstojí námitky, že ten či onen nadřízený pracovník nepřichází do styku s veřejností a na jeho vzhledu tedy nezáleží. – Záleží, a mnoho.

Aniž si to možná uvědomujeme, je nejen vizuálně, ale i psychicky tento člověk vnímán jinak, pokud je s výkonem jeho funkce spojena i vysoká osobní úroveň jak po stránce osobního vzhledu, tak i po stránkách dalších (výrazová úroveň, osobní vystupování a podobně). Ukládá-li tedy současná norma těmto pracovníkům některé další povinnosti narozdíl od těch, kteří nejsou ve vedoucích funkcích (například regulace používání osobních doplňků k oděvu), nelze to chápat jako útok na integritu jejich osobního projevu a vkusu (mnohdy však spíše nevkus), ale jako zvýraznění jejich osobní autority, nutně požadované výkonem nadřazené funkce.

Stejnošatka jako viditelná stránka naší společnosti na veřejnosti

Používání jednotného oděvu provozních zaměstnanců dopravce na veřejnosti má mnohaletou tradici, odvíjející se od prvopočátků nejen městské hromadné dopravy, ale i jiných druhů dopravy. Termín **dopravácká uniforma** prošel úspěšně všemi ekonomickými i politickými změnami v tomto století. Je tedy na co navazovat, je co zlepšovat a je co rozvíjet. Nepříliš vzdálená je doba, kdy kritický nedostatek provozních pracovníků odsouval do pozadí nároky na jejich vnější vzhled. Je nanejvýš nutné rozvíjet i ty prvky výkonu služby, které cestující vnímají jako prezentaci podniku, jehož služeb využívají.

Většina zaměstnanců jistě bude souhlasit s názorem, že stejnošatka není pouze od toho, aby si zaměstnanec při výkonu služby neopotřeboval vlastní oděv, ale že je výrazem příslušnosti k podniku, který má svou jistou perspektivu, který nám dává práci a kde máme sto procentní jistotu, že za svou práci obdržíme mzdu (není to tak samozřejmé, jak se nám zdá; zaměstnanci mnoha jiných podniků tyto jistoty nemají). Poskytuje-li nám Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost tyto životní a sociální jistoty, nemůžeme mu upřít právo stanovit i určitá pravidla vnějšího vzhledu zaměstnanců, kteří na ve-

řejnosti jednájí jménem naší společnosti a vykonávají službu ve vozidlech nebo jiných prostorách. Jednoznačným účelem ustanovení nové směrnice je tedy zvýšení úrovně vnějšího vzhledu našich zaměstnanců jako reprezentantů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na veřejnosti.

Sebelepší a sebedokonalější směrnice však nebude mít požadovanou účinnost, pokud ji budeme chápat pouze jako osobní omezování a hledat jen to, co se nám nelíbí a snažit se zdůvodnit její neplnění. Proto je v prvé řadě nutná **změna myšlení** – uvědomit si, že i náš vnější vzhled je nedílnou a důležitou součástí naší profese – vždý s námi jednájí lidé, kteří potřebují, zvláště při nestandardních situacích, radu, pomoc nebo informaci. A naprostá většina těchto lidí kromě profesního jednání vysoce ocení i to, že s nimi jedná člověk na úrovni, člověk příjemného vzhledu a upraveného zevnějšku.

Svobodně jednáme tehdy, když pochopíme nutnost a užitečnost toho, co děláme. Proto berme nová ustanovení ne jako potlačování vlastní osobnosti, ale jako jednoznačný osobní příspěvek k dobrému jménu našeho podniku. A ti, kteří nemají dostatek vnitřní ochoty k tomuto příspěvku a plní nařízení jen ze strachu před kontrolou a finančním postihem, nahrazují – ke své škodě – pocit vnitřní svobody trvalými obavami a strachem.

Na kvalitu stejnošatky si stěžovat nemůžeme (porovnejme ji se stavem v minulosti). Dosažení této kvality stálo náš podnik nemalé finanční prostředky v řádu desítek milionů korun. Využívejme tedy v plné míře to, co je nám zadarmo poskytováno a snažme se přispět příkladnou péčí o stejnošatku k dobrému jménu toho, kdo nám tuto možnost poskytuje.

Jistě mnozí namítnou, že pouhé, byť příkladné nošení stejnošatky není podstatnou součástí kvality výkonu služby. Stejnošatka samozřejmě neudělá dobrého řidiče, dispečera, informátora, přepravního manipulanta a podobně. Podstatné však přispívá k tomu, aby profesní odbornost a zdatnost byly prezentovány i na patřičné estetické úrovni. A to není málo. I my, když užíváme služeb jiných, máme stejné požadavky. Nevzhledný úředník nebo neupravená prodávačka v nás nezbudí pocit důvěry k firmě, kterou zastupují.

A na závěr: Směrnice stanoví, že zaměstnanci jsou povinni používat stejnošatku v čistém a upraveném stavu.

„Čisté a upravené“ by mělo být i naše jednání – kdykoli a s kýmkoli.

Mgr. Antonín Ježek, 90 144

Bodový systém v závěru roku 1999 a na počátku roku 2000

V současné době vrcholí závěrečná fáze prvního roku působnosti bodového systému přidělování stejnošatkových součástí v rámci celé akciové společnosti. Z tohoto důvodu bylo nutné přijmout následující opatření:

1. Poslední termín telefonického objednávání pro zaměstnance, kteří v průběhu roku 1999 předali řádně vyplněnou objednávkovou knihu a dosud se ještě telefonicky neobjednali, je **10. prosinec 1999**. Po tomto datu se nebudou již moci zaměstnanci telefonicky objednávat pro rok 1999 a nebudou posuzováni jako nevystrojení z důvodu překážky na straně zaměstnavatele (tzn. o své body v roce 1999 přijdou v plné výši bez náhrady). U zaměstnanců, kteří se pouze potřebují dovystrojit za zbylé body roku 1999, bude probíhat systém bez telefonického objednávání až do 30. prosince 1999 do savadním způsobem, který platí od 1. září 1999.

2. Na základě určitého předzásobení oděvními součástkami stejnošatky bude oděvní sklad až od 1. prosince 1999 vydávat potvrzení zaměstnancům, kteří nebyli řádně vybaveni z důvodu velikostních problémů. Na tomto potvrzení bude uvedeno jméno zaměstnance, služební číslo, neposkytnutá oděvní součástka, výše bodů za tuto součástku a razítko a podpis odpovědného pracovníka oděvního skladu. Výše těchto bodů bude převedena do roku 2000 bez jakéhokoliv omezení.

3. Z důvodu řádného účetního ukončení roku 1999 bude oděvní sklad dne 31. prosince 1999 uzavřen.

Zároveň probíhají i přípravy na bodový systém pro rok 2000.

S platností od 1. září 1999 nabyla účinnosti Směrnice GŘ č. 8/1999, řešící zásady používání stejnošatky zaměstnanců našeho podniku. Oproti předcházející Směrnici GŘ č. 10/1998 **jsou především doplněna a zcela jasně specifikována pravidla**

pro užívání stejnošatkových součástí. Současně je před schválením I. dodatek ke Směrnici GŘ č. 8/1999, který mimo jiné řeší především tři sporné body:

1. Zaměstnanci ve vedlejších pracovních poměru (činnosti) bude prováděn převod bodů do následujícího kalendářního roku až do maximální výše 2000 bodů.

2. Zaměstnanci v hlavním pracovním poměru i ve vedlejších pracovních poměru, uzavírající novou pracovní smlouvu, přičemž od ukončení předchozího pracovního poměru (činnosti) u našeho podniku neuplynula doba delší 3 měsíců a v předchozím pracovním poměru (činnosti) měli povinnost nebo oprávnění používat stejnošatku, budou posuzováni jako zaměstnanci, kteří pracovní poměr (činnost) nepřerušili.

3. Rozšíření stejnošatkových součástí o opasek a polokošili.

V současné době probíhají jednání především o ekonomických problematikách bodového systému v roce 2000. Po nabytí účinnosti I. dodatku Směrnice GŘ č. 8/1999 včetně vyjasnění všech ekonomických problematik bude stanoven koeficient pro bodový systém pro rok 2000 pro skupinu „A“ i „B“ a počet bodů za jednotlivé oděvní součástky pro rok 2000.

Vzhledem k nedořešení koeficientu bodů pro rok 2000 je posunut I. termín pro předání objednávkových knih na **21. ledna 2000** a konzultační místnost v Bubenské, 1. patro, č. dv. 112/13 bude otevřena od **5. ledna 2000 do 21. ledna 2000 od 8.00 do 14.00 hodin.**

Veškeré informace pro rok 2000 včetně zajímavých statistik o bodovém systému roku 1999 přineseme v příštím vydání našeho časopisu DP-KON-TAKT.

Ing. Josef Dalešický

Je nutno každoročně měnit stále jízdenky MHD?

Ano. Tak zní stručná odpověď na otázku, kterou si v posledních týdnech položil ne jeden z našich zaměstnanců.

Starý typ stálých jízdenek MHD pro zaměstnance a jejich rodné příslušníky, které se používalo do roku 1998, svou technologií výroby umožňoval poměrně jednoduché zneužití zaměstnaneckých výhod i jinými cestujícími. Poznatky z jednotlivých Dopravních podniků České republiky ukázaly na vzrůstající počet zneužívání stálých jízdenek městské hromadné dopravy zachycených přepravní kontrolou.

Z těchto důvodů rozhodla Správní rada Sdružení Dopravních podniků České republiky o používání nových typů jízdenek MHD zaměstnance a rodné příslušníky, kde je průkazka zároveň i jízdním dokladem. To znamená, že její součástí není cenný kupon a veškeré personifikační údaje jsou dostatečně chráněny proti neoprávněné manipulaci. To, že stálá jízdenka MHD neobsahuje kupon a cenové údaje jsou v tištěné podobě, znemožňuje provádět prolongaci a stálá jízdenka se musí vystavovat každoročně. Je nutno si rovněž uvědomit, že naše společnost je při případných změnách technologie výroby značně omezena nutným souhlasem ostatních dopravních podniků v rámci Sdružení. To se týká především logického požadavku tisku fotografií digitální formou, který neschválily menší dopravní podniky z ekonomických důvodů.

Odbor odbytu a tarifů MHD

Již opět delší dobu, tentokrát od začátku prázdnin tohoto roku, je stanice **Malostranská** na trati A metra pouze projížďena, a to sníženou rychlostí. Cestující mohou namátkou pozorovat stavební ruch na nástupišti i v tunelech. Vidí, jako na všech dosud rekonstruovaných stanicích, provádění demontáže obkladů a podhledů, zontů (= „deštníků“ svádějících eventuální průsaky) i sanační práce, zejména nátěry tybinkových spojů. Utajeny jim však zůstaly práce zejména v eskalátorovém tunelu, vestibulu a technických prostorách metra, kde je rozsah prací obdobný jako ve stanicích. A proto je nasnadě otázka – jak jsme s touto rekonstrukcí pokročili?

Malostranská v polovině

Eskalátorový tunel, kterým jsou cestující přepravováni mezi vestibulem a nástupištem pohyblivými schody s převýšením 22,6 metru, je odstrojen, jsou demontovány a odvezeny původní ruské eskalátory, utěsněny průsaky, namontovány nové zonty i bílé podhledy, jak je známe z ostatních již rekonstruovaných stanic, například ze Staroměstské nebo Náměstí Míru. Jednou z důležitých stavebních prací byla demontáž starých základů a provedení nových. Zvedací pomocné konstrukce jsou již připraveny pro montáž nových pohyblivých schodů spojujících úroveň nástupišť s vestibulem, které jsou výrobkem firmy Schindler a v současnosti jsou připraveny k expedici z výrobního závodu ve Vídni.

Montáž další trojice eskalátorů z vestibulu do uliční úrovně bude připravena na leden roku 2000 a již 1. dubna příštího roku (a není to apríl) opět budeme jako všichni cestující vystupovat a nastupovat v nových hezkých a čistých prostorách stanice a jezdit tichými pohyblivými schody.

Co si přát na závěr: aby se dílo jako dříve podařilo a dlouho sloužilo v nezměněné – nezničené podobě, což je věc nás všech.

Ing. Leopold Chodura,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

Celostátní soutěž revizorů v roce 1999

Již potřetí (ve dnech 22. až 24. září) proběhla soutěž přepravních kontrolorů České republiky v Rozdrojovicích u Brna v důstojném prostředí hotelu Atlantis. Toto neoficiální mistrovství ČR přepravních kontrolorů v letošním roce organizovali naši kolegové z Dopravního podniku v Brně, kteří pod patronací Sdružení dopravních podniků ČR připravili velice kvalitní soutěž a hodnotný program.

Soutěžilo se jako v předchozích ročnících ve znalosti základních dopravních předpisů formou písemných testů a rovněž obecných psychotestů písemnou formou. Druhý den pak byl zaměřen na praktickou část a posuzování skutečných situací při kontrole celého družstva soutěžícího dopravního podniku. I tato část, zaměřená na asertivní jednání revizorů, jejich důslednost při vyhledávání postihu a improvizaci při kontrole proběhla písemnou formou. K zajištění nezájmovosti hodnotící komise byly všechny testy posuzovány anonymně.

Vlastní soutěž byla neobyčejně vyrovnaná a rozdíly v bodování, které měly vliv na konečné pořadí, minimální. I když se naše družstvo letos nedostalo na stupeň vítězů, musíme srdečně pogratulovat vítězným jednotlivcům a družstvům a udělat vše pro to, aby další ročník vyzněl pro pražský Dopravní podnik příznivěji. Myslíme si nicméně, že hlavním smyslem této soutěže není získat vítězství za každou cenu, ale zúčastnit se přátelského setkání s revizory jiných dopravních podniků a získat nové poznatky a zkušenosti, které lze využít při výkonu služby.

I letošní celostátní soutěž přepravních kontrolorů přispěla k zviditelnění této nepopulární, ale přesto velice potřebné profese a zvýšení jejího kreditu v očích cestujících veřejnosti. Soutěž ročníku 1999 skončila, ale již dnes se těšíme na příští ročník soutěže, kterou uspořádá v roce 2000 Dopravní společnost Zlín – Otrokovice.

Přehled výsledků soutěží přepravních kontrolorů: I. ročník 1997 (25 soutěžících, 8 družstev t. j. DP): 1. Zlín, 2. Praha, 3. Brno. **II. ročník 1998 (33 soutěžících, 10 družstev):** 1. Praha, 2. Ústí n. Labem, 3. Ostrava. **III. ročník 1999 (29 soutěžících, 9 družstev):** 1. Ústí n. Labem, 2. Brno, 3. Hradec Králové, 4. Zlín, 5. Most a Litvínov, 6. Praha, 7. Ostrava, 8. Opava, 9. Pardubice. **Josef Hocek,** vedoucí odboru přepravní kontroly

Odpadové hospodářství v o. z. Autobusy stav a perspektivy

Končící rok 1999 je v oblasti odpadového hospodářství ve znamení dalšího naplňování požadavků Zákona č. 125/97 Sb. (Zákona o odpadech) a zejména pak jeho jednotlivých prováděcích vyhlášek a nařízení. Důsledné uplatňování všech těchto legislativních norem v podstatě znamená přehodnocení dosavadního přístupu k nakládání s odpady od jejich vzniku až po zneškodnění. Důraz je v této souvislosti mimo jiné kladen na požadavek třídění odpadů a jejich následné evidenci podchytní. Proto byla přibližně od poloviny tohoto roku v jednotlivých garážích a DOZů zavedena evidence nakládání s odpady pomocí programu EVI 6.0, který je kompatibilní s vedením evidence odpadů Magistrátem hl. m. Prahy a vychází z prováděcích vyhlášek MŽP č. 337 – 340/97 Sb.

V dlouhodobém záměru plnění požadavků legislativy na tomto úseku ochrany životního prostředí se v o. z. Autobusy orientujeme vedle výše uvedeného i na technologické zájmy odpadového hospodářství v jednotlivých provozech, kam zahrnujeme:

1. optimalizaci počtu nádob na ukládání odpadů i samotných velkoobjemových kontejnerů, což je podloženo kalkulací množství a druhů produkovaných odpadů,

2. efektivní využití vyčleněných ploch pro umístění odpadových nádob a velkoobjemových kontejnerů. Zejména tyto posledně jmenované představují v o. z. Autobusy převažující typ, ve kterých jsou odpady soustředěny před odvozem z garáží. Jedná se o kovové kontejnery o objemu 7 m³, které zabírají spolu s potřebným manipulačním prostorem nemalou plochu.



Foto: Petr Malík

Dosavadní zkušenosti pro nakládání s odpady ukazují, že manipulace bytí finančně nákladné při budování, ale plně vyhovující z hlediska požadavků legislativy, rozšíření možnosti druhového třídění a samotné obsluhy, je nejvýhodnější krytí celých depozitů (haly, přístřešky).

V letošním roce byla dokončena výstavba haly odpadového hospodářství v garáži Řepy s celkovými náklady 5,2 milionů Kč, kde je nyní umístěno 17 kontejnerů, které jsou určeny pro tříděný sběr. Spolu s garáží Klíčov, kde je nyní umístěno 8 takových kontejnerů a garáží Kačerov, kde mají pod krytým přístřeškem tři kontejnery, je to další provoz,

který plně spolu s vodohospodářským zajištěním odpovídá požadavkům legislativy. V současné době je připraveno k realizaci vybudování krytého provozu odpadového hospodářství v garáži Vršovice (předpokládané náklady 3 miliony Kč), kde je nyní na oplocené ploše soustředěno 7 kontejnerů. V prostoru DOZ Hostivař je k ukládání tuhých odpadů vyčleněno 9 kontejnerů a pro tekuté odpady z čistírny odpadních vod 6 kontejnerů. Složitá situace je v garáži Dejvice, kde z provozních důvodů je 13 kontejnerů zajištěných plechovými uzamykatelnými kryty, rozmístěno po areálu garáže s ohledem na možnosti využití volných prostor.

V příštím období bude nezbytné věnovat pozornost trvalému snižování produkce některých druhů nebezpečných odpadů a z nich pak zejména ropných kalů a jejich odpovídající zařazení podle Katalogu odpadů. Nemalé úsilí bude třeba vynaložit i při třídění odpadů přímo na pracovištích, které rovněž přispívá k snižování nákladů na zneškodnění. –bus–

Zimní služba v o. z. Elektrické dráhy

Stejně jako v jiných odvětvích dopravy, i v tramvajovém provozu se zimní období projevuje nepříznivě. Pro eliminaci negativních vlivů počasí se každoročně zpracovává Operační plán zimní služby, který obsahuje jak přípravu na zimní provoz, tak i nezbytná opatření k jeho vlastnímu zajištění.

Tento plán „rozděluje“ zimní období na tři etapy: a) až přechodná období (od 1. října. do 14. listopadu 1999 a od 1. do 15. dubna 2000)

b) vlastní zimní provoz (od 15. listopadu 1999 do 31. března 2000).

V podzimním přechodném období se zajišťují všechna opatření pro organizování a řízení zimní služby tak, aby vlastní zimní provoz probíhal bezkolizně. O rozsahu těchto příprav svědčí již samotný výčet oblastí, jichž se týkají:

příprava pracovníků, zahrnující:

- školení a poučení se zvláštním zřetelem na nové zaměstnance,
- zajištění stravování s organizací výdeje teplého občerstvení ve ztížených klimatických podmínkách,
- vybavení oděvními a ochrannými pomůckami podle jednotlivých profesí,
- zdravotní péči,
- zajištění otopu pracovišť a vytápění dopravních prostředků včetně možnosti ohřevu těch pracovníků, kteří vykonávají svoji činnost na otevřených a nechráněných místech.

příprava technické základny, zahrnující:

- tramvajové vozy všech typů,
- vozy lanové dráhy na Petřín,

- motorová vozidla a pracovní mechanismy,
- ostatní stroje a zařízení,
- budovy a provozní objekty,
- kolejové tratě a jejich zařízení,
- trolejškové vedení,
- měničenská soustrojí a kabelovou síť.

Všechny uvedené oblasti jsou pak dále rozpracovány až do takových podrobností, jaké představuje například podrobný technologický postup pro preventivní a likvidační posyp výměn či postup pro zajištění okamžitých oprav poškozených zásobníků písku na tramvajových obratištích.

Účelem tohoto článku není zveřejnit Operační plán zimní služby (ten je ostatně k dispozici na všech pracovištích); chtěli jsme jen seznámit ostatní zájmy naší společnosti se skutečností, že jsme na zimu připraveni, ale ne „jen do prvního sněhu“, jak bývá v Praze zvykem, nýbrž skutečně povětivě. Hlavním smyslem je však upozornit na obrovský rozsah všech organizačních opatření i náročnost jejich realizace v praxi tak, aby tramvajová doprava byla plynulá i při hustém sněžení, kdy je nutné udržet tratě i nástupní ostrůvky v bezpečném stavu, či za silných mrazů, ve kterých silně trpí zejména tratě a zařízení. Oproti silniční dopravě jsme v určité výhodě, neboť nás nezaskočí ani náledí, ani nemožnost uvést vozidla do provozu. Ale to vše musíme zajistit vlastními silami při vynaložení nemalých finančních nákladů.

I přes deklarovanou připravenost si tedy všichni raději popřejme mírnou zimu.

–zjs–

V tramvaji a metru zněly básně



Čtení básní ve vestibulu stanice Náměstí Republiky.

Hudba v prostorách metra v předvánočním a velikonočním čase je již běžnou záležitostí a našla si své pravidelné posluchače.

V průběhu letošního roku přišel se zajímavým projektem Dne poezie a Poezie pro cestující pražský literární a kulturní Klub 8. Pořadatelskou taktovku začaly třímat Renata Bulvová a Bernie Higgins. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost oběma novinkám velice výrazně pomohl na svět.

Bylo rozhodnuto, že projekt bude zahájen v den výročí narození Karla Hynka Mácha, zakladatele českého moderního básnictví. „Mácha je znám svým tvořivým duchem prosazujícím nové myšlenky, které nám stále mají co říci,“ sdělila Renata Bulvová u příležitosti slavnostního zahájení zajímavých projektů ve střešovicské vozovně v úterý 16 listopadu.

První veřejnou akcí Dne poezie byla Tramvaj poezie. Z domovské vozovny historických vozů vyjela do pražských ulic nostalgická tramvajová souprava, kde četla básně nejmladší generace školních dětí.



Tramvaj poezie je připravena na svou cestu pražskými ulicemi.

Udivení Pražané s ostychem nastupovali do vozů, kde kromě poezie na ně čekalo malé občerstvení a vystoupení harmonikářky či bubeníka.

V pravé poledne se program přesunul do prostor pražského metra. Pokud jste navštívili stanice Náměstí republiky, Můstek, Muzeum, Smíchovské nádraží, Národní třídu a Křižíkovu, mohli jste se setkat s lidmi čtoucími básně a různou hudební produkcí. Rozličná hudební tělesa hrála různorodé styly, které se snažily rozehřát kolemjdoucí Pražany v mrazivém dni.

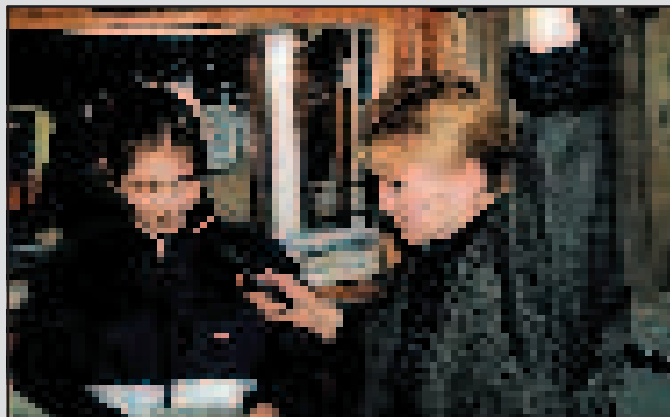
Večer se básníci přesunuli do dalších prostor, kde se s poezií setkáváme přece jen více než při cestování.

Ti, které políbila múza a napsali sami nějaké verše, mohli využívat „stěny poezie“ putující stanicemi podzemní dráhy a kotvící ve stanicích Můstek v dolní části Václavského náměstí.

Projekt poezie pro cestující pokračuje i v těchto dnech. Některé reklamní prostory ve vozech metra a tramvají jsou vyhrazeny básním. Jsou a budou zde publikovány básně současných i dříve narozených básníků.

-bda-

Z listopadové nabídky v dopravních prostředcích vybíráme:



Hlavní slovo ve vlečném voze měly děti ze Základní školy v Mikulandské ulici v Praze 1, předčítající básně.

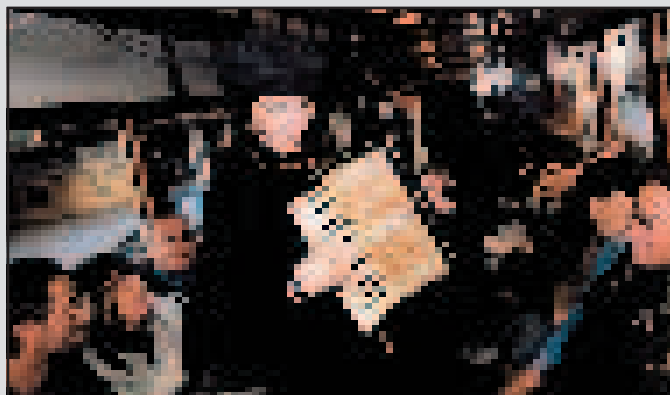
Perspektiva

František Gellner

Má milá, rozmilá, neplakej!
Život už není jinakěj.

Dnes budme ještě veselí
na naší bílé postelí!

Zejtřa, co zejtřa? Kdožpak ví.
Zejtřa si lehneme do ravní.



O příjemnou atmosféru se v motorovém voze starala harmonikářka.

Genesis

Vladimír Křivánek

Už opadlo téměř vše.
Nevládne den. Nevládne tma.
Bůh ztracenců se usmívá.

A prach se řadí k dějinám.



Stěna poezie, kam věšeli své verše kolemjdoucí Pražané či návštěvníci města.

Nehodovost našich autobusů v ulici U Plynárny

V minulém čísle našeho listu jsme uvedli místa s nejvíce nehodami autobusů za období leden až září 1999. Tentokrát vám přinášíme podrobnější přehled o jednom z nich v porovnání se stejným obdobím roků 1997 a 1998.

Vývoj nehodovosti v ulici U Plynárny, včetně křižovatek s ulicemi Michelskou a Bohdaleckou, má vzestupný trend i přesto, že na obou vysoce frekventovaných křižovatkách byl zaznamenán nepatrný pokles nehod (viz tabulka č. 1). K největšímu nárůstu nehod (o 6) došlo v roce 1999 na téměř přímém, dobře přehledném úseku bez silně frekventovaných křižovatek a minimálním pohybem chodců. V tabulce č. 2 je uvedeno procento účasti našich autobusů na celkové nehodovosti v uvedených úsecích.

úsek	1997		1998		1999	
	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné
křižovátka ulic U Plynárny – Michelská	5	3	5	2	3	1
ulice U Plynárny	1	0	1	1	7	1
křižovátka ulic U Plynárny - Bohdalecká	1	0	2	0	0	0
nehody celkem	7	3	8	3	10	2

Tabulka č. 2: Celkový počet nehod IAD včetně o. z. Autobusy a procento podílu o. z. A

úsek	1997		1998		1999	
	celkem	% o. z. A	celkem	% o. z. A	celkem	% o. z. A
křižovátka ulic U Plynárny – Michelská	13	38,5	15	3,3	18	16,7
ulice U Plynárny	45	2,2	42	2,4	44	15,9
křižovátka ulic U Plynárny - Bohdalecká	12	8,3	15	13,3	15	0,00

Bez zajímavosti není ani čas vzniku nehod (viz tabulka č. 3). Většina nehod se stala v odpoledních hodinách za dobrých světelných podmínek (kromě jedné nehody). Zatímco v letech 1997 a 1998 byl rozdíl mezi počtem nehod dopoledne a odpoledne minimální, je v roce 1999 čtyřnásobný.

Tabulka č. 3: Počet nehod dle časových pásem

hodina	06 - 08	08 - 10	10 - 12	12 - 14	14 - 16	16 - 18	18 - 20	20 - 21	celkem
1997	2	2	0	1	1	1	0	0	7
1998	0	1	2	2	1	1	0	1	8
1999	0	2	0	1	2	2	3	0	10
celkem	2	5	2	4	4	4	3	1	25

Křižovátka ulic U Plynárny a Michelská je charakteristická velkým počtem odbočujících vozidel individuální dopravy i našich autobusů z ulice U Plynárny a Nuselská do ul. Michelské a naopak. Z hlediska řidičů je náročná na pozornost a reakci řidiče. Touto křižovátkou projede v ranní provozní špičce pracovního dne přibližně 98 spojů zajišťovaných našimi autobusy za hodinu, tzn. každých 37 vteřin jeden spoj. Účastníkem nehody zde byly 2 kloubové autobusy linky č. 139 a 1 standardní autobus linky č. 106.



Pohled řidiče autobusu na ulici U Plynárny.

Foto: Archiv o. z. Autobusy

Křižovátka ulic U Plynárny a Bohdalecké je charakteristická velkou hustotou provozu, ale naopak jízdu v přímém směru většiny vozidel i našich autobusů. Z hlediska řidiče tedy méně problémová. Touto křižovátkou projede v ranní provozní špičce pracovního dne přibližně 90 spojů zajišťovaných našimi autobusy za hodinu, tzn. každých 40 vteřin jeden spoj. V letošním roce zde nebyl žádný z našich řidičů účastníkem dopravní nehody.

Ulice U Plynárny má nižší hustotu provozu než již zmíněné křižovátky. Její stavební charakter umož-

ňuje bezpečný a plynulý provoz. Bohužel zde dochází k nehodám v důsledku nepřiměřené rychlosti jízdy a nesoustředěnosti řidičů na jízdu. Touto ulicí projede v ranní špičce pracovního dne přibližně 26 spojů zajišťovaných našimi autobusy za hodinu (kromě autobusů na objízdných trasách), tzn. každých 138 vteřin jeden spoj. V souvislosti s uzavírkou Bartoškovy ulice zde byla vedena objízdná trasa linek 106, 124 a 139 do ulice Nad Vinným potokem, čímž se zvýšila hustota projíždějících autobusů za hodinu o 56 spojů. Účastníkem nehody zde bylo 5 standardních autobusů linky č. 188, 1 standardní autobus linky č. 106 a 1 kloubový autobus linky č. 139.

Zeptáme-li, se proč byl v roce 1999 tak velký nárůst nehodovosti v ulici U Plynárny, můžeme říci,

že byl ovlivněn zvýšením hustoty provozu v důsledku vedení objízdných tras individuální dopravy

a částečně i autobusových linek MHD. Částečně uzavírka Chodovské ulice od března do září a převedení obousměrného provozu do jedné poloviny komunikace, nebo úplné uzavírky ulice Bartoškovy od září do listopadu, ale i ulice Přátelství v Uhríněvsi od března do října měly značný vliv na zvýšenou hustotu provozu. V současné době je tato ulice

s rovným živičným povrchem a s tramvajovým pásem v úrovni vozovky, a přejíždění kolejí nedělá řidičům IAD žádné problémy. Toho dokonale využívají řidiči osobních vozidel pro rychlou jízdu a předjíždění, možná ve snaze dohnat časovou ztrátu, kterou jim objízdky způsobila. Ne vždy však jsou dostatečně pozorní a jedou přiměřenou rychlostí k daným provozním podmínkám.

Jaké byly příčiny nehod v roce 1999?

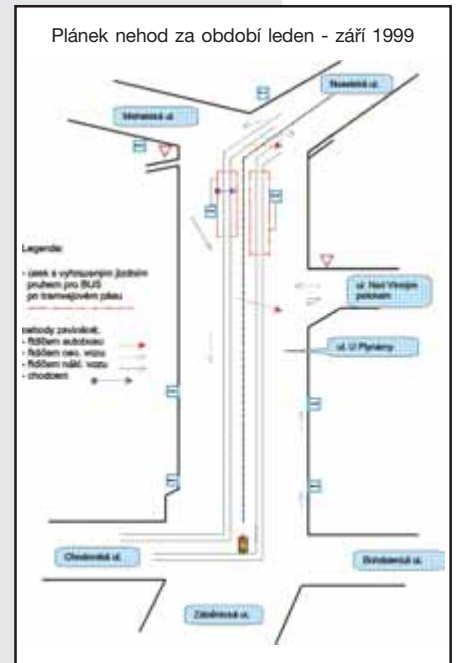
- 3 nehody – náhlé omezení autobusu v jízdě osobními vozidly a chodcem (zranění cestujícího v autobuse),
- 2 nehody – neodhadnutí průjezdného profilu při odbočování autobusu v křižovatce,
- 2 nehody – nesprávné předjíždění,
- 2 nehody – najetí osobního vozu zezadu do autobusu stojícího v zastávce,
- 1 nehoda – nedání přednosti v jízdě na hlavní silnici řidičem osobního vozidla.

Obě zaviněné nehody řidičem autobusu byly způsobeny kloubovými autobusy typu Karosa. Řidiči autobusů neodhadli správně průjezdný profil při odbočování vlevo a zachytili levým bokem autobusu o stojící osobní vozidlo v křižovatce.

Co je příčinami kolizních situací a nehod v jednotlivých úsecích?

Podle celostátní statistiky za roky 1997 až 1999 bylo nejčastější příčinou nehod nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost jízdy a nedání přednosti v jízdě. Při našich nehodách se jednalo:

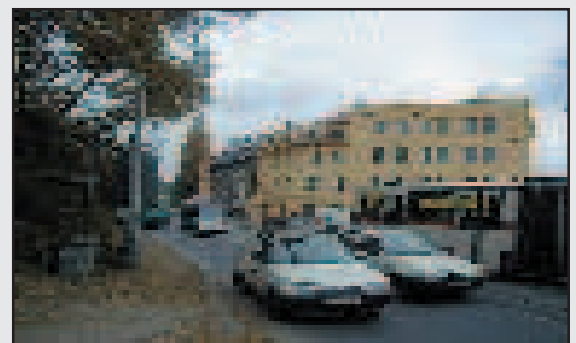
- 1) křižovátka ulic U Plynárny a Michelské
 - nesprávné předjíždění odbočujících autobusů,
 - neodhadnutí průjezdného profilu při odbočování.



- 2) ulice U Plynárny
 - nedostatečné sledování silničního provozu řidičem vozidla,
 - nesprávná jízda v jízdních pruzích a nesprávné předjíždění,
 - nepřiměřená rychlost jízdy.
- 3) křižovátka ulic U Plynárny a Bohdalecké
 - nesprávná jízda v jízdních pruzích při souběžné jízdě.

Co říci závěrem?

Příčiny nehod nelze spatřovat v závadách komunikace nebo dopravního značení. Tato komunikace je po celkové rekonstrukci a má kvalitní povrch vozovky. I když nemá v celé délce vyznačeny dva jízdní pruhy, umožňuje svým stavebním provedením



Odbočující vozidla z ulice U Plynárny do Michelské.

Foto: Archiv o. z. Autobusy

předjíždění v každém směru jízdy, zejména osobním vozidlům, aniž by bylo nutné vjíždět za polovinu vozovky do protisměru. Tyto dobré provozní podmínky svádí některé řidiče k nepřiměřené rychlosti jízdy. Při vyšších rychlostech potom stačí malá chvilka nesoustředění se řidiče na jízdu a dojde ke kolizi. K částečnému snížení hustoty provozu a snížení nehodovosti by mohlo dojít od poloviny listopadu, kdy v tomto úseku končí poslední objízdná trasa v souvislosti s ukončením rekonstrukce v ulici Bartoškově. K těmto nehodovým úsekům se vrátíme v některém dalším čísle DP-KONTAKTU.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrď

Za poznáním historie do archivu

Zajímáte se o historii městské hromadné dopravy v Praze? Tak to určitě znáte muzeum ve střešovické vozovně. Ale víte, že většina písemných materiálů i fotografií v muzeu pochází z našeho pod-



nikového archivu? Depozitáře archivu ukrývají množství informací a dokladů o rozvoji pražské městské hromadné dopravy od koňky po dnešek i o vývoji samotného Dopravního podniku od jeho vzniku – lépe řečeno od počátků Elektrických podniků královského hlavního města v roce 1897.

Cestu do archivu našli i autoři známých televizních pořadů, například seriálu Deset století architektury, kde byl věnován jeden díl pražskému metru a jeho historii. Pražská hromadná doprava byla také tématem Nedělního rána s Martou Skarlandtovou. Častým návštěvníkem archivu je známý filmový historik Karel Čáslavský, který zde získává podklady pro některé díly populárního pořadu Hledání ztraceného času. Letos na podzim mohli diváci České televize sledovat stavbu ústřední budovy Elektrických podniků v Bubenské ulici, před časem byl vysílán díl o historii pražské dopravy a ještě dříve



o petřínské lanovce.

Staré dobové fotografie jsou uveřejněny v publikaci, kterou vydal podnik, se kterým máme částečně společnou minulost – Pražská teplárenská, ale objeví se i v knize, kterou připravuje Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy (UDI).

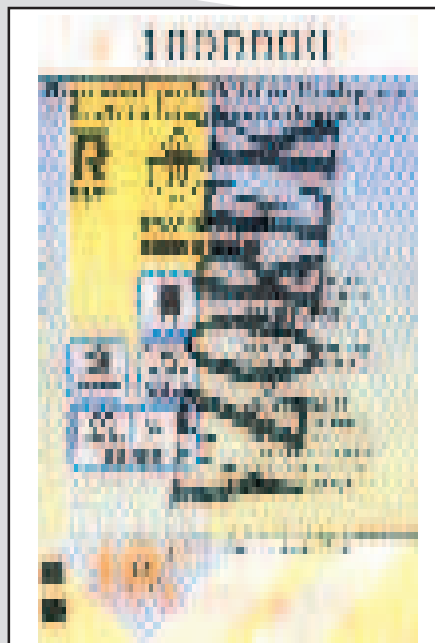
Za zmínku stojí i úzká spolupráce s Muzeem hl. m. Prahy, a to nejen při pořádání takových výstav jako byla ta ke 100. výročí Křížkovy letenské dráhy v roce 1991. A když už je řeč o výstavách – minulý rok na jaře byla na Staroměstské radnici expozice věnovaná rozvoji Prahy včetně dopravního systému třicátých let tohoto století. Materiály pro tuto část pocházely z podnikového archivu Dopravního podniku.

Ale to jsou spíše takové zajímavosti. Přesto, že je archiv mimo střed města, zdá se, že mimo centrum pozornosti rozhodně není. Běžně do archivu přicházejí zájemci z řad studentů vysokých škol, aby zde získali podklady pro seminární, ale i diplomové práce, v poslední době se v badatelně objevují i žáci základních škol. Takže je jisté, že historici městské hromadné dopravy na úbytě nevyumrou. Ale v první řadě slouží archiv samozřejmě potřebám vlastního podniku.

Archiv je přístupný vážným zájemcům po předběžné domluvě s vedoucí archivu PhDr. Marií Jílkovou na telefonním čísle 96 19 23 13. Slovo přístupný však neznamena volný pohyb mezi regály v depozitáři. Nahlížení do archiválií je možné pouze v místnosti k tomu určené – badatelně, kam vám pracovnice archivu připraví požadované materiály. Studium v archivu se řídí podmínkami zákona ČNR 343/92 Sb. o archivnictví.

A kde nás najdete? Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se nachází v areálu ústředních dílen v Hostivíři v budově „H“.

PhDr. Marie Jílková
Foto: Archiv DP



Jubilejní jízdenka

Obyčejné úkony nás provázejí na každém kroku. Pokud se zamyslíte nad svou činností, záhy zjistíte, že je spousta věcí, které děláte tak nějak samozřejmě. K těmto úkonům zcela jistě patří i kontrola označovačů v jednotlivých vozidlech nebo na vstupech do metra našimi pracovníky. Jeden z nich si po označení, krátce před koncem loňského roku, všiml, že má vlastně v ruce významnou jízdenku s označením **1000000**. Pochází ze staré série používané od června 1996 do závěru roku 1997, potom byly desetikorunové jízdenky přeraženy nápisem „vzorek“ a řidiči s nimi kontrolují, zda označovače v jejich vozidle vykazují správnou činnost.

Za unikátní jízdenku děkujeme a pokud při svých zautomatizovaných činnostech objevíte nějakou podobnou zajímavost, zašlete nám ji do redakce.

-bda-

Přehled cen a úprav tarifu Pražské integrované dopravy k 1. lednu 2000

1. Jízdné pro jednotlivou jízdu se nemění. Platnost zvýhodněných jízdenek pro jednotlivou jízdu (v ceně 4 a 6 Kč) je omezena pouze na děti ve věku 6 až 15 let, nevztahuje se však nově na důchodce. Toto je v souladu s ostatními městy České republiky, která již v dřívě většině uvedených druh slevy neposkytují (naposledy Brno s účinností od 1. ledna 2000). Omezení poskytované slevy je rovněž v souladu s již existující praxí v příměstské dopravě systému Pražské integrované dopravy, neboť z rozhodnutí okresních úřadů a obcí se za hranicemi hlavního města Prahy sleva důchodcům neposkytuje.

2. Ceny jízdného u krátkodobých předplatních jízdenek se mění pouze u 3denní časové jízdenky (platnost 72 hodin od označení) ze 180 na 200 korun.

3. Ceny jízdenek v systému P+R se nemění. Tyto jízdenky jsou tarifně přímo odvozeny od jízdenek pro jednotlivou jízdu.

4. Cena parkovného ve výši 10,- Kč se nemění.

5. Ceny předplatních časových jízdenek se mění takto:

Druh předplatní jízdenky	cena současná	cena od 1. 1. 2000
měsíční plnocenná jízdenka	380 Kč	420 Kč
čtvrtletní plnocenná jízdenka	1 000 Kč	1 150 Kč
roční plnocenná jízdenka	3 400 Kč	3 800 Kč
měsíční zvýhodněná jízdenka pro děti 6 – 15 let	90 Kč	100 Kč
čtvrtletní zvýhodněná jízdenka pro děti 6 – 15 let	250 Kč	280 Kč
měsíční zvýhodněná jízdenka pro žáky a studenty nad 15 let	190 Kč	210 Kč
čtvrtletní zvýhodněná jízdenka pro žáky a studenty nad 15 let	500 Kč	570 Kč
měsíční zvýhodněná jízdenka pro důchodce	150 Kč	210 Kč
čtvrtletní zvýhodněná jízdenka pro důchodce	400 Kč	570 Kč

6. Výše dovozného za zavazadla v systému PID se nemění.

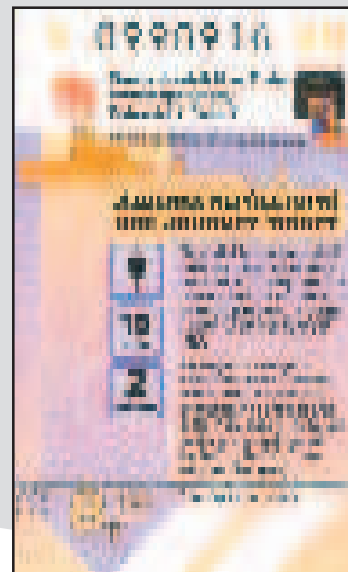
7. Dovozné za psa se na území hl. m. Prahy nemění, je však zrušena

bezplatná přeprava psa pro držitele krátkodobých a časových předplatních jízdenek.

8. Bezplatná přeprava věci (včetně dětských kočárků s dítětem) se nemění. Nově se však rozšiřuje o jízdní kolo za stanovených podmínek.

9. Bezplatná přeprava osob starších 70 let se nemění. Bezplatná přeprava pro účastníky odboje, rehabilitované a účastníky Pražského povstání zůstává zachována beze změny.

Odbor odbytu a tarifu MHD



Za zdravím a duševní pohodou do Brandýsa

Motto: Zdraví není všechno. Bez zdraví je však všechno k ničemu.

Současná doba je v podnikové sféře charakterizována vysokými pracovními nároky nejenom na členy vrcholového vedení podniků, ale samozřejmě i na ostatní pracovníky. Trend je to obecný a logický. Pokud chceme jako stát vstoupit do Evropy a obstát v těžké konkurenci, musíme se přizpůsobit. To



Především muži využívají možnosti protáhnout svaly v posilovně.

nejen kvalitou poskytovaných služeb, ale také efektivitou. Znamená to v důsledku vzrůstající nároky na samotné zaměstnance. Daleko více než před několika lety jsou pracovníci ohroženi syndromem civilizčních chorob, ať již je to z důvodů vysokého pracovního tempa, prožívaných stresových situací, nevyvážené stravy nebo nedostatku pohybu. Ve vyspělých zemích si uvědomují, že jenom dobré pracovní podmínky a zajištění stravování již nestačí k zvládnutí vysokého pracovního nasazení. Daleko více se zajímají o celkovou zdravotní pohodu zaměstnanců a využití jejich volného času.

Doba je daleko více uspěchaná a již není dost dobře možné jako dříve v rámci pracovní doby uvolňovat zaměstnance na různé sportovní – branné akce. Sám jsem se zúčastňoval pravidelných tréninků na požární sport a soustředění před zimními a letními hrami Dopravního podniku. Tyto akce a soustřežení byly vždy dobře připraveny a kromě utužování fyzické kondice umožňovaly navázání neformálního kontaktu. Dnes jedině turnaj o pohár generálního ředitele ve fotbale, který si našel již pevné místo ve sportovním kalendáři našeho podniku, je světlou výjimkou.

Možná se ptáte, proč se o tom rozepisují, a co s tím má společného 10 kilometrů vzdálený Brandýs nad Labem?

Na okraji města leží Sportcentrum, postavené v minulosti pro vrcholové sportovce. Tamní ředitel se obrátil na našeho pana ředitele s nabídkou

ozdravného programu pro naše zaměstnance. Myšlenka natolik zaujala, že došlo k osobní návštěvě vedení o. z. Metro a zástupců odborů přímo v Brandýse nad Labem. Po zhlédnutí celého areálu padlo rozhodnutí o přípravě „pilotního“ programu. Nikdo neměl s podobnou akcí zkušenosti. Musely se vyřešit otázky dopravy, délky pobytu, propagace, počty lidí a jejich výběr, zamlouvení sportovišť, vyřešit finanční otázky, konzultovat vše s lékaři a mnoho dalších věcí. Nevědělo se, jestli bude vůbec zájem a samozřejmě, zda se to bude lidem líbit.

Proto se nelze divit, že jsme s kolegyní nervózně postávali ve středu 8. září odpoledne na stanici metra Černý Most a u autobusu jsme očekávali prvních 40 „zákazníků“, kteří měli před sebou osm návštěv Sportcentra v pravidelných týdenních intervalech. Zaměstnanci byli vybráni tak, aby z každé služby byl zástupce. Tito lidé se většinou u autobusu viděli poprvé.

Složení bylo velice pestré, mladí, ale i před důchodem, sportovci, ale i ti, kteří při slově posilovna si vybavili pouze středověkou mučírnu. V Brandýse na ně čekaly čtyři hodiny sportování a relaxace. Všichni účastníci byli rozděleni do desetičlenných skupin, ženy měly připraveno hodinové cvičení aerobiku a ostatní si mohli vybrat ze dvou tělocvičen (stolní tenis, odbíjená, basketbal, fotbal, nohejbal a další), venkovních tenisových kurtů, posilovny s odborným instruktorem, 25 metrového bazénu či zapůjčit si horská kola a samozřejmě to nejdůležitější, hodinový pobyt skupiny v regeneraci. Vše je umístěno společně v suterénu celého areálu (samozřejmě kromě venkovních sportovišť).

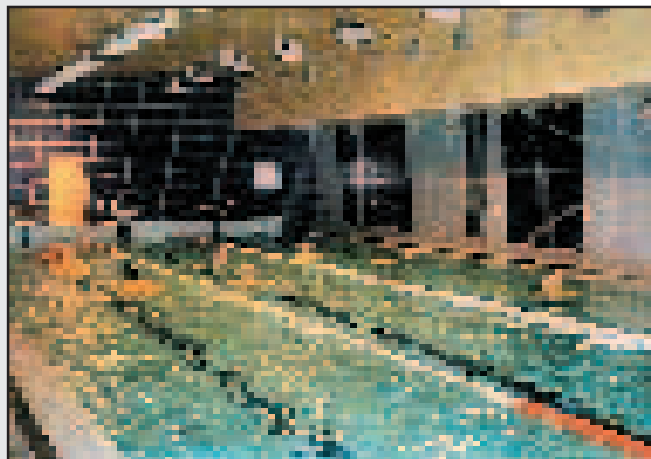
V regeneraci mají možnost zájemci podstoupit vysoce profesionální vstupní lékařskou prohlídku. Tu provádějí lékaři Sportcentra MUDr. Svášek (přímář lázni Toušeň) a MUDr. Novák (ředitel nemocnice v Brandýse). V případě zájmu je možné vyšetření na ergometru a měření a vyhodnocení tukových zásob. Lékaři stanoví nejvhodnější postup procedur v regeneraci a upozorní na špatné životní návyky. K dispozici je dále sauna, teplý bazén, kompletní vodoléčba včetně nejmodernějších zařízení Hydrojet, hudební postel, solárium, elektro-léčba, ultrazvuk a připraveni jsou tři maséři.

Již z prvních reakcí bylo znát, že někteří se setkávají poprvé s tak komplexní nabídkou regenerace a rehabilitace. Zájem o regeneraci se dal předpokládat, ale mile překvapil i zájem o sportoviště. V tak různorodém kolektivu došlo

velice rychle k vzájemnému „otrkání“ a již při druhé návštěvě bylo možno shlédnout nelitostné mače smíšených družstevch v nohejbalu. Velice rychle z nás spadl strach, zda připravený program se bude lidem líbit. Jak se 8 týdenní cyklus chýlí ke konci, bylo čím dál více slyšet slova lítosti, že pomalu vše končí. Proto asi ani nepřekvapí, že na závěr cyklu se všichni složili na závěrečné posezení u skleničky spojené s ořezáváním vepřové kýty. Díky kladným ohlasům běží v současnosti již první řádný cyk-

lus a připravuje se i dopolední cyklus pro turnusové pracovníky.

Můj osobní názor je podložen několika léčebnými pobyty v rehabilitačních ústavech a trenérskými zkušenostmi s mládeží, a proto mám jisté porovnání. Hlavní klad Sportcentra spatřuji v tom, že vše je k dispozici v jednom areálu blízko od Prahy. Re-



Ideálním zařízením na vyhnání únavy je bazén.

habilitace je minimálně na úrovni toho, co je k dispozici například v rehabilitačním ústavu v Kladru-bech. Vstupní vyšetření není formální a lékařský dohled je po celou dobu pobytu, personál si nás váží jako „pana zákazníka“. Nabídka sportovišť je maximálně možná. Neočekával jsem u tak různorodého kolektivu bezkonfliktní a srdečné vztahy bez rozdílu kdo, kde a na jakém místě v podniku pracuje. Postupem doby jsem sledoval pevné odhodlání lidí nezůstat pasivní až cyklus skončí a v omezené míře pokračovat doma. Pro některé to bylo první setkání v životě s takovým zařízením. Všichni si pochvalovali psychickou pohodu a odreagování od běžného shonu života. Nesetkal jsem se s tím, že by někdo litoval peněz vynaložených na celý cyklus (zaměstnanec se částečně podílí na nákladech spojených s pobytem v Brandýse).



S pozitivním ohlasem se setkává hodinka aerobiku především pro ženy.

Z pohledu podniku je důležité, že takto vložené peníze jsou dobrou investicí a výsledkem je spokojený zaměstnanec. Pobyt slouží jako prevence před onemocněním a naučení vhodných návyků. Zaměstnanec je pod dohledem lékaře dva měsíce bez toho, aby k návštěvám využíval pracovní dobu. Dochází k navázání neformálních vztahů lidí v podniku bez ohledu na jejich postavení. Druhořadé ani není vědomí, že vše vzniklo za spolupráce vedení podniku a odborové organizace.

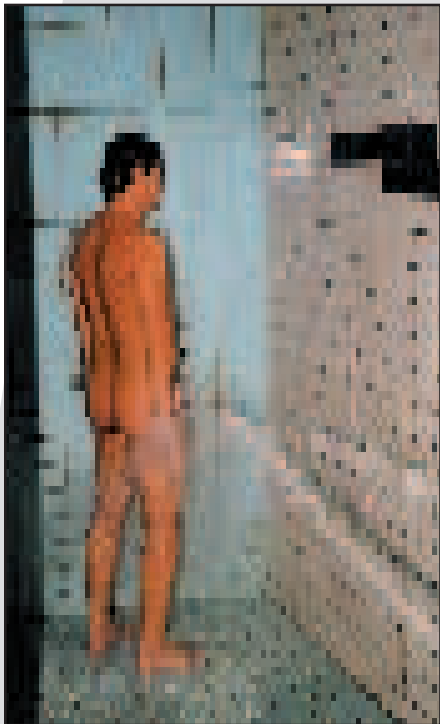
Pokud se chcete dozvědět více, navštivte stránku Intranetu o. z. Metro – Péče o zaměstnance – Sportovní centrum v Brandýse nad Labem. Zaměstnanci metra se přes Intranet mohou přímo a průběžně hlásit do dalších cyklů. Pokud by o pořádání podobných pobytů měly zájem také ostatní odštěpné závody, rádi se podělíme o své zkušenosti.

Ing. Viktor Baier

Spokojenost pokračuje i nadále

Úvodní řádky jednoho z duchovních otců projektu mohou znít jako samochvála, ale třetí listopadovou středu jsme se vydali do Brandýsa nad Labem, za účastníky prvního řádného kursu a slova z úvodu musíme jen potvrdit.

Na pravidelně odjíždějící autobus z Černého Mostu někteří přibíhají na poslední chvíli, ale nakonec všichni stihnou odjet. Ani se nestačíme v Brandýse pořádně rozhlédnout a čtyři desítky frekventantů mizí v šatnách, aby se co nejdříve převlékli a připravili na čtyřhodinový program. Desítky mužů mizí v regenerační lince, jejich kolegové zamíří do království železa, posilovny. Za odborného dohledu zkouší, kolik svaly vydrží. Po opuštění jednoho z mnoha posilovacích strojů zaslechne „Takový



Součástí rehabilitační linky jsou i skotské stříky.

program je výborný nápad. Nikdo nás nekomanduje, co máme dělat, a přesto se celé čtyři hodiny nudíme.“

Pro dámské osazenstvo je připravena hodinka aerobiku a podle zaujetí účastnic je vidět, že se dokáží naladit na správnou notu, kdy se každý snaží bojovat se zažitým pohodlím. Po skončení nám jedna z účastnic s úsměvem na rtu sděluje: „Těžko bychom si našli v normálním programu celé odpovědné na sportování. Normálně se nepřinutíme, ale takto, když nás přivezou přímo do víru dění, byla by škoda takového prostředí nevyužít.“ Další pochvalná slova směřují k regenerační lince kvalitních parametrů.

Ve druhé hodině se ve velké tělocvičně odehrává volejbalové klání mezi mužským a ženským týmem, další skupinka žen využívá služeb bazény, nezahálí ani posilovna. Každý ze čtyř desítek zaměstnanců odštěpného závodu Metro využívá jedinečného sportovního zařízení k protažení těla a pohybu, kterého se nám všem dostává tak žalostně málo.

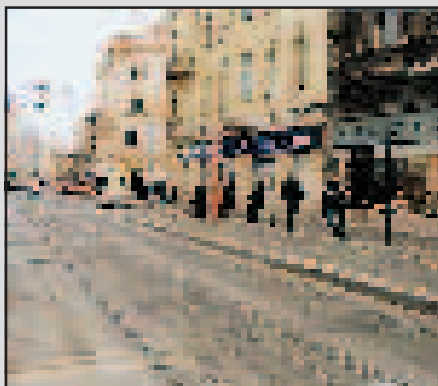
Krátce po devatenácté hodině nastupují do autobusu mířícího zpět na Černý Most spokojení zaměstnanci, kteří vědí, že udělali něco málo pro sebe a hlavně pro své zdraví.

Nás napadají jen jediné, aby takových programů bylo pro naše zaměstnance co nejvíce. Lépe bychom se mohli starat o své zdraví, ale také by se zlepšily vztahy v podniku.

—bda—

Další „vídeňská“ zastávka v provozu

Při opravě tramvajové trati v ulici Milady Horákové byla vybudována již druhá „vídeňská“ zastávka, jejíž konstrukce značně ulehčuje cestujícím výstup a zejména nástup tam, kde není možné, obvykle z prostorových důvodů, vybudovat nástupní ostrůvek. Tomuto tvrzení dají za pravdu všichni, kdo si vyzkoušeli v praxi nastoupit do tramvaje ve Voďičkově ulici, kde je prvá z tohoto typu zastávek.



Pro ty, kteří ještě stále nevědí, oč se jedná, malé připomenutí: zastávka bez nástupního ostrůvku má dvě hlavní nevýhody:

1. Cestující vystupují a nastupují přímo z úrovně vozovky a nejsou dostatečně chráněni před neukázněnými či nepozornými motoristy,
2. Při nástupu a výstupu je nutno překonávat větší výškový rozdíl mezi schůdkem vozu a úrovní vozovky.

Tzv. vídeňská zastávka svojí konstrukcí prvou nevýhodu zmiňuje a druhou zcela ruší, protože se jedná vlastně o chodník, rozšířený do vozovky, který má obrubník až na nástupní hraně. Pro cestujícího je to vlastně nejpohodlnější způsob, protože výškový rozdíl ke schůdku tramvaje je stejný jako u nástupního ostrůvku, ovšem není nutné napřed pře-

cházet vozovku. Provoz automobilů je pak nuceně zpomalen tím, že před vjezdem do prostoru zastávky je nutno překonat nájezdový klín, což je z hlediska bezpečnosti cestujících jen dobře.

Takovýchto zastávek by mělo být v síti co nejvíce, i když jejich výstavba není jistě jednoduchá a levná záležitost. Jistě by bylo zbytečné budovat je tam, kde jezdí jen jedna linka (popřípadě ještě společně s autobusy) a intenzita automobilového provozu je tak velká, že by tato překážka způsobovala tvoření kolon. Je však mnoho míst, kde by se jistě takové zastávky osvědčily – příkladně od Palmovky do Kobylis Stejskalova ve směru z centra, Vosmikových v opačném směru, jednoznačně Ke Stírce ve směru do centra, Střelnická a Líbeznická v obou směrech. A to je jen jedna kolejová větev.



Chápeme, že peněz není nikde nazbyt. Ale další zlepšení služby cestujícím, zejména těm starším, kterým již pohyb dělá určité potíže, by jistě stálo za to. Nehledě na zrychlení provozu zkrácením pobytu v takovýchto zastávkách.

—zjs—

Foto: Jan Šurovský

Vrátnice na kolečkách

Vás, kteří jste v poslední době navštívili vozovnu Žižkov, určitě překvapila nezvykle vypadající tramvaj stojící u jejího vjezdu. Jednalo se o vůz T3 evidenčního čísla 6355 z roku 1964, který ač připraven k likvidaci prokázal svou poslední tramvajáckou službu. Po dobu přestavby administrativní budovy v něm byla dočasně umístěna náhradní vrátnice. Do vozu byly přeloženy telefonní linky a zaveden střídavý proud o napětí 230V. Téměř celý interiér byl přizpůsoben pro běžný provoz vrátnice. Samozřejmě v něm nechyběl pracovní stůl, topení a dokonce ani televize. Speciálně upravené boční okno v zadní části vozu umožňovalo bezproblémový kontakt mezi vrátným a návštěvníky vozovny. Tento ne-



zvykle upravený tramvajový vůz bylo možné ve vozovně Žižkov spatřit od 6. března do druhé poloviny listopadu.

Právě tehdy prováděla stavební firma Building AGS, a. s. kompletní přestavbu administrativní budovy, ve které jsou umístěny kanceláře, výpravná, vrátnice a kantýna. Jaký význam má tato investice pro žižkovské tramvajáky jsme se zeptali vedoucí-

ho provozovny Žižkov pana Václava Havlíka. „Jsem velmi rád, že se nám díky finanční pomoci ředitelství společnosti podařilo uskutečnit tuto pro nás velice významnou akci. Připravovali jsme ji čtyři roky, přičemž termín zahájení musel být několikrát z důvodu nedostatku financí odložen. Nová stavba poskytne našim zaměstnancům větší plochu pro prá-



ci i odpočinek. Hlavně řidičům, kteří se připravují na službu na voze, a pracovníkům zálohy, umožní trávit svůj čas v důstojném prostředí, kde jim mimo jiné budou k dispozici i sprchy. Ostatní pracovníci vozovny určitě ocení zlepšení stravovacích možností v nové kantýně, která bude denně nabízet několik druhů teplých jídel. Spokojeni budou určitě i naši vrátní. Pro ně, stejně jako pro ostatní pracovníky, jsou připraveny nové moderně vybavené prostory. Speciálně bych chtěl poděkovat vrátným za pochopení, s jakým přijali své dočasné působení v provizorní „tramvajové“ vrátnici, kde výkon služby nebyl obzvláště za zimy či velkého tepla nijak jednoduchý.“

Text a foto Radan Kukal

Torontský protokol – protokol o celosvětovém významu veřejné dopravy

V květnu letošního roku se poprvé v historii konaly v Torontu současně tři konference, organizované třemi významnými organizacemi, sdružujícími provozovatele veřejné dopravy osob. Byly to:

UITP, Mezinárodní svaz veřejné dopravy (International Union of Public Transport), scházející se na svém 53. Mezinárodním kongresu,

APTA, Americký svaz veřejné dopravy (American Public Transit Association), který pořádal konferenci o problematice příměstské dopravy,

CUTA, Kanadský svaz městské dopravy (Canadian Urban Transit Association), pořádající svoji výroční konferenci.

O rozsahu a významu tohoto doposud nevidaného mezinárodního setkání profesionálů z oblasti

šle uvedených organizací a podepsali takzvaný **Torontský protokol**, kterým se mimo jiné zavazují spolupracovat a vyměňovat si informace za účelem dalšího zlepšování veřejné dopravy. Protokol rovněž vyzývá vlády, úředníky samospráv a všechny profesionály v dopravě, aby podporovali cíle veřejné dopravy.

Torontský protokol, jehož originál najdete ve zmenšené podobě, je přeložen pokud možno co nejvěrněji, což je místy velmi obtížné. K některým anglickým výrazům někdy neexistují české ekvivalenty. Například „mobilita“, v angličtině „mobility“ znamená možnost přepravit se jakýmkoliv druhem dopravy a dále použitý překlad „obce“ zní v anglickém originálu „communities“, což má širší význam

zavčas zahrnuta do výběru lokalit a tvorby integrovaných dopravních plánů.

Rozšiřování různých druhů veřejné dopravy je rozhodující proto, aby byla široce dostupná a její používání bylo tak přitažlivé, jak je tomu u ostatních dopravních prostředků. Za účelem zlepšení infrastruktur a kvality poskytované služby musí být investováno více veřejných a soukromých prostředků.

Profesionálové ve veřejné dopravě na celém světě musí hrát hlavní roli při zajišťování vhodné, bezpečné a cenově přijatelné veřejné dopravy. Níže podepsané svazy veřejné dopravy se zavazují pracovat společně a dělit se o nápady a nejlepší zkušenosti za účelem dalšího zlepšení veřejné dopravy.

Tyto svazy a jejich členové se spojili, aby vyzvali mezinárodní agentury, státní správy a veřejné činitele a všechny profesionály pracující v městské a regionální dopravě, aby se spojili a zavázali se podporovat činnosti schválené v tomto protokolu.

Podepsáno na 53. Kongresu UITP, Mezinárodního svazu veřejné dopravy v Torontu dne 27. května 1999, konaném paralelně s konferencí CUTA, Kanadského svazu městské dopravy a APTA, Amerického svazu veřejné dopravy a to za účasti 5000 dopravních profesionálů z 75 zemí. Za UITP, Mezinárodní svaz veřejné dopravy

Jean-Paul Bailly
President

Hans Rat
Generální sekretář

Za CUTA, Kanadský svaz městské dopravy
Georges O. Gratton
Předseda

Michael W. Roschla
President & C.E.O.

Za APTA, Americký svaz veřejné dopravy
Shirley A. DeLibero
Předseda

William W. Millar
President

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je členem UITP i APTA a aktivně se podílí na jejich činnosti, proto je i spolusignatářem Torontského protokolu a v rámci České republiky šíří jeho ideje. Svět si uvědomil, že veřejná doprava je řešením pro přeuhustěné městské aglomerace a náš dopravní podnik se do úsilí o moderní a přitažlivou veřejnou dopravu

plně zapojil.

Ing. Jiří Šubrt CSC
Foto: Archiv autora

veřejné dopravy svědčí například to, že jenom 53. kongresu UITP se zúčastnilo 1600 delegátů ze 75 zemí. Kongres měl bohatý program, takže přednášky probíhaly paralelně v pěti sekcích na tato hlavní témata:

Elektronické platby a chytré karty, letištní linky, obyvatelná města, konkurence, kontrakty a koncese, ženy v dopravě, regiony a rozdělení tratí, inovace služeb, plánování služeb, informační technologie, automatický provoz kolejových vozidel, kvalita a certifikace, integrovaná doprava, přeprava imobilních cestujících, péče o zákazníka, marketing, bezpečnost, úniky na cestovním, autobusy s nízkými emisemi, veřejná doprava v rozvojových zemích, regionalizace a podnikání, urbanistika a využití krajiny, kvalita vzduchu, reorganizace podnikání, financování a spolupráce veřejných a soukromých dopravců, strategie k dosažení vyhovující dopravy.

Současně s kongresem probíhala na ploše 14 000 m² výstava na téma Městská doprava, kde své výrobky a služby nabízel 280 vystavovatelů ze 17 zemí. Mezi množství vystavovaných vozidel byly standardní i kloubové nízkopodlažní autobusy, autobusy s karoserií ze skelných laminátů, autobusy s alternativními druhy pohonu a nejmodernější kolejová vozidla s automatickým řízením. Z technologií bylo možno vidět moderní systémy výběru jízdného, použití chytrých karet a satelitní informační systémy.

Vyvrcholením všech tří akcí byl 27. květen, kdy se na závěrečném zasedání 53. Mezinárodního kongresu UITP sešli vrcholoví představitelé všech tří vy-

jako města, sídliště a veškeré jiné formy osídlení určitě oblasti.

Torontský protokol

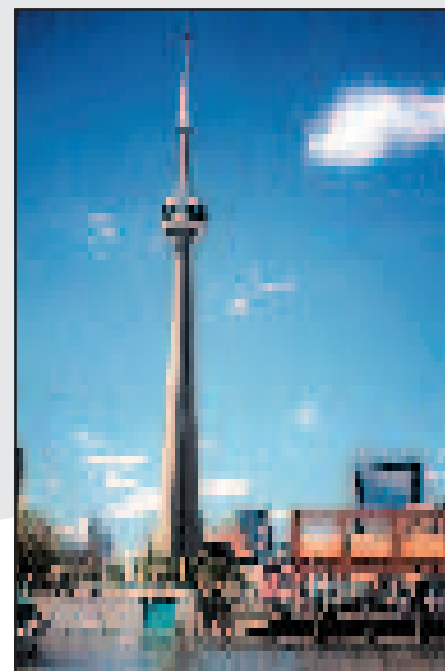
Veřejná doprava – hlavní příspěvek k obyvatelnosti obcí a trvalému rozvoji

Všechny osoby musí mít možnost zaměstnání, vzdělání a odpočinku. Úsilí k dosažení z hlediska životního prostředí vyhovující mobility, musí zahrnovat zvětšenou roli veřejné dopravy a vyžaduje mnoho různých opatření. Dobře řízená a dobře využívaná veřejná doprava bude v příštím století tvořit významný příspěvek ke kvalitě života obcí na celém světě.

Hospodářství může prosperovat pouze s efektivními dopravními systémy a k tomu je nutné vyvážené používání všech druhů dopravy, včetně mohutné sítě veřejné dopravy. Doprava a mobilita mají přímý dopad na společenskou soudržnost života našich obcí, ku prospěchu všech obyvatel, včetně těch, kteří nemají možnost jiných forem dopravy. Veřejná doprava je bezpečná, způsobuje menší znečištění a lépe využívá stále více se nedostávající země, zejména v městských oblastech.

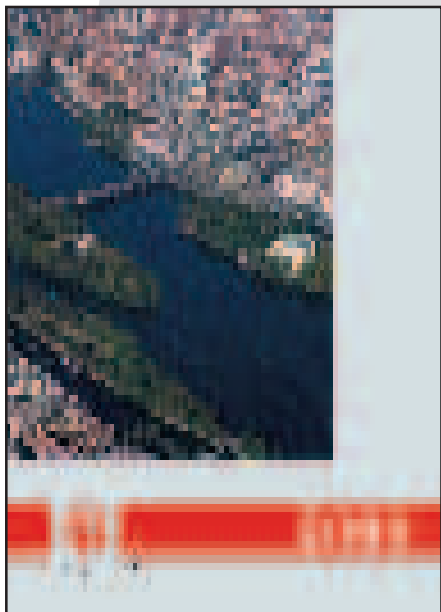
Opatření se musí podniknout nyní, musí se vytvořit mobilita budoucnosti a zajistit přístup k vybavenosti a zařízením, aby se čelilo zhoršujícímu se stavu našeho životního prostředí a rovněž zvětšujícímu se dopravním zácpám.

Větší zapojení se strany státních správ a mezinárodních agentur je důležité. Veřejná doprava musí mít vyšší prioritu v politickém programu a musí být dlouhodobě podporována veřejnými činiteli. Musí být



Předvánoční novinky ve Střediscích dopravních informací

Minulé číslo DP-KONTAKTu přineslo informaci o tom, co nového najdete na pultech pětice Středisek dopravních informací (Muzeum, Jungmannovo náměstí, Anděl, Nádraží Holešovice a Černý Most). Ale ani listopad nebyl na novinky skoupý, a tak jen připomínáme, že kromě tradičního sortimentu si můžete koupit například:



Reprezentativní kalendář na rok 2000 (240,- Kč) obsahuje čtrnáct exkluzivních fotografií Prahy Michala Pavlíka, doplněných mapou v grafické úpravě Karla Kadlece a bude jistě příjemným společníkem v následujícím významném roce.

Stolní kalendář na rok 1999 (99,- Kč) je věnovaný 125. výročí od zahájení provozu městské hromadné dopravy v Praze. Seznámí vás s tím, jak vypadala městská hromadná doprava v uplynulém jednom a čtvrt století pomocí více než padesáti unikátních fotografií, ať již historických nebo současných. **Pozor, v době uzávěrky byly na skladě poslední kusy!**

Jednolístkový kalendář formátu A 2 (22,- Kč) s vítěznou kresbou soutěže „Městská hromadná doprava očima dětí“.

Vozovna Střešovice 1909 – 1999 (60,- Kč) je brožurou seznamující odbornou i laickou veřejnost

s historií vozovny, která se v nedávné minulosti změnila na Muzeum městské hromadné dopravy.

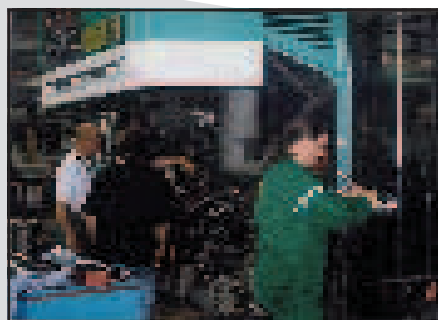


Pražský dopravní zeměpis – svazek 1 (69,- Kč) je žhavou novinkou na předvánočním trhu. V souhrnné podobě se budete moci setkat s první částí seriálu vycházejícího více než dva roky právě na stránkách DP-KONTAKTu.

Především dětem je určena skládanka **puzzle (59,- Kč)** s motivem nové soupravy pražského metra M1.

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 dispozici aktualizovaná mapa Prahy s linkovým vedením metra, tramvaj a autobusů v měřítku 1:23 000, o kterou je mezi Pražany, ale i návštěvníky města velký zájem. Schéma sítě přijde na 9 korun a korunu více musíte vydat při koupi aktualizované edice Nočních jízdních řádů tramvaj a autobusů.

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



Školení oprav nízkopodlažních autobusů Renault v RATP

Provoz nízkopodlažních autobusů Renault, kterých odštěpný závod Autobusy vlastní již 92, vyvolal potřebu proškolení pracovníků DOZ Hostivař přímo u jejich největšího uživatele, kterým je pařížský dopravní podnik – RATP.

Školení které v RATP proběhlo, bylo zaměřeno na opravu horizontálního motoru Renault – MIDR, kde byla provedena výměna pístových skupin a ložisek a dále na opravu kuželového převodu na autobusu Renault 312, který je obdobou vozu AGORA bez nízkopodlažního provedení.

Pracovníci naší opravní motorů měli jedinečnou možnost spolu s pařížskými mechaniky a techniky „osahat si“ ty typy oprav, které se jistě i při našem provozu vyskytnou.

Velmi příjemným překvapením pro nás byla ochota našich pařížských kolegů, kteří se s námi podělili o poznatky z provozu tohoto typu autobusu, se kterým mají mnohaleté zkušenosti. Zkušenosti jsou o to cennější, když dnes víme, že RATP úzce spolupracovalo na vývoji typu AGORA s firmou Renault VIP a právem se k jeho vývoji hlásí.

Zajímavé poznatky jsme získali v centrálních opravných RATP v Champione. Činnost pařížské opravárenské základny nám potvrdila potřebu specializovaného zázemí pro bezchybnou funkci městské hromadné dopravy v Praze. Jednotlivá pařížská depa jsou samostatné hospodářské jednotky. Údržba špičkové techniky dnes podléhá normám, které jsou na vozech Renault mnohaletým sledováním ověřeny a předepisovány i výrobcem. Činnost specializovaných dílen opravárenského centra, dílenských specialistů a techniků a v neposlední řadě dokonale vybavené zázemí pro tento typ oprav je i pro pražskou dopravu nezbytné.

V současné době již provádíme opravy motorů Renault a jejich plánovanou údržbu včetně kontroly vstřikovačů. Vzhledem ke kilometrickým problémům nejstarších nízkopodlažních autobusů nenecháme na sebe opravu kuželového převodu dlouho čekat.

Slabým místem oprav zůstává, dodávka náhradních dílů od firmy Karosa. **-bus-**

Foto: Archiv o. z. Autobusy

Jak jsme připraveni na další zimu?

Odštěpný závod Autobusy, oddělení zastávkové péče zajišťuje, tak jako v předchozích letech, schůdnost svěřených ploch na zastávkách případně v terminálech autobusů městské hromadné dopravy. Velmi často uváděnou nepřesností v této problematice je fakt, že veřejnost automaticky slučuje existenci zastávky s údržbou zastávkového prostoru jako takového a v případě problému (špatné schůdnosti) se obrací na odštěpný závod Autobusy, jakožto dopravce. Závod odbavující autobusovou dopravu je však vlastníkem toliko zastávkového zařízení, to znamená, že nepečuje o zastávku jako takovou. Pro případ zajišťování schůdnosti to znamená, že je pečováno pouze o plochu pod přístřeškem (a to ještě pouze v případech, kdy je přístřešek ve vlastnictví o. z. Autobusy) a nad rámec svých povinností o plochu v šíři přístřešku až k nástupní hraně.

Tuto činnost zajišťují pro odštěpný závod Autobusy dvě externí firmy, které po celý rok pečují též o čistotu zastávkového zařízení – vyvážení odpadkových košů, metení ploch přístřešků, mytí zastávkového zařízení a dalších.

Rozhodnutí o zásahu těchto firem je plně v kompetenci vedoucího oddělení zastávkové péče, popřípadě vedoucího odboru správy majetku. Každý

den, včetně sobot, nedělí a svátků je těmto pracovníkům předávána aktuální předpověď počasí z dispečinku našeho odštěpného závodu. Na základě těchto předpovědí, dalších konzultací a neposlední řadě i dlouhodobých zkušeností je vyhlášen výjezd a zásah v terénu. Tento zásah může mít několik forem – může se jednat pouze o preventivní ošetření ploch. Toto ošetření může být provedeno v závislosti na situaci pouze v okrajových částech Prahy, popřípadě na celém území. V případě intenzivního spadu sněhu je zásah prováděn pokud možno v závěru spadu, pokud se jedná o dlouhodobější spad, je zásah prováděn opakovaně.

Vzhledem k rozmístění lokalit po celém území Prahy mají externí firmy od 1. prosince do 28. února pohotovostní službu a výjezd do terénu je do dvou hodin od nahlášení, a to kdykoliv. V závislosti na předpovědi počasí může být období pohotovosti operativně upraveno před 1. prosincem, nebo po 1. březnu.

Zajištění schůdnosti ploch, které jsou ve správě odštěpného závodu Autobusy je systémově připraveno, jsou stanovena pravidla a nezbývá než si přát, aby naše město v nadcházející zimě nepostihla kalamiťná situace, kdy se naplnění výše uvedeného stává problematickým. **Ing. Milan Lacina**

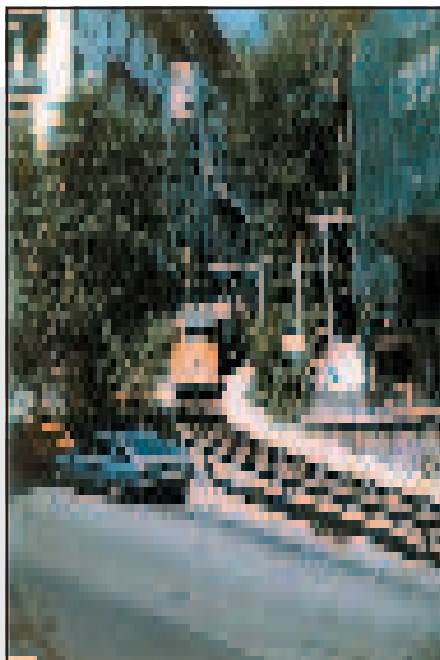
Vánoční hudba zní v metru

První prosincovou středu ožily prostory metra počtvrté zpěvem a hudbou žáků ze Základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Praze 7 v Umělecké ulici.

Pokud jste nestihli první dvě vystoupení, nevadí. Ve středu **15. prosince 1999 od 17.00 hodin** se bude muzicírovat ve vestibulu stanice **Florenc** na trati C a poslední vystoupení se uskuteční poslední předvánoční středu **22. prosince 1999 v 10.30 hodin** ve vestibulu stanice **Můstek** tratě A v dolní části Václavského náměstí.

Na program 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 přelátný, Vánoce, vánoce přicházejí a další. **-red-**

Tramvaj nad Jadranem



Začátek „stoupajícího“ úseku v úseku Commerciale.

Trieste (Terst) – starobylé, historické, ale zároveň moderní a průmyslové město v severovýchodní Itálii je rozloženo na úpatí přímořského pohoří a podél pobřeží Jaderského moře. Počet obyvatel tohoto přístavního města přesahuje v současnosti 270 tisíc.

Nejvíce pracovních míst nabízí přístav a na druhém místě železářny. Tam dojíždí každodenně tisíce



Čekání na elektrickou lokomotivu.

ce lidí, a to nejen místních, ale i z okolních vesnic a městeček. Polovina dojíždí osobními auty, zbytek požívá veřejnou dopravu, železnici a autobusy, tvořící páteř městské hromadné dopravy. V minulosti byly součástí systému i trolejbusy, ale ty byly v souvislosti se stále rostoucím provozem zrušeny. Bohužel, ani tramvajová doprava se na ulice Terstu nevešla. Zůstala jediná linka č. 2, fungující jako spojnice s městečkem Opicina a představující kuriozitu mezi tramvajovými provozy.

Slavnostní otevření elektrické dráhy Trieste – Opicina před městskými osobnostmi a tiskem se konalo 9. září 1902.

Největší zvláštností této meziměstské linky, spojující město u moře s blízkou náhorní plošinou ve výšce 348 metrů nad mořem, je úsek podobající se pozemní lanovce.

Konečnou zastávku v Terstu najdete v centrální části města na náměstí Piazza Oberdan. Po 420 metrech jízdy se dostanete do stoupajícího úseku se sklonem 26 procent. Za tramvajový vůz se na-



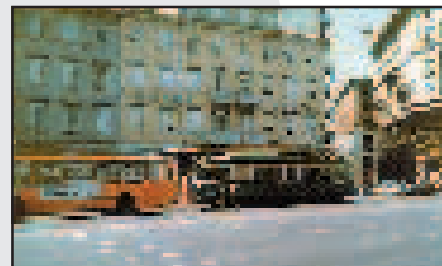
Vozovna na konečné stanici v Opicině, je zde zachován i starý historický vůz v zelené barvě.

pojí elektrická lokomotiva, která pomocí lana mezi kolejemi vystrká vůz o 800 metrů dále. Při jízdě směrem dolů jede lokomotiva jako první, tramvajový vůz za sebou táhne a současně brzdí.

Po zdolání „lanového“ úseku pokračuje tramvaj sama k městečku Opicina po úpatí 5175 metrů dlouhým úsekem, kde stoupání dosahuje maximálně osmi procent.

Je logické, že dráha nefunguje sto let bez zásadních zásahů. Poslední rozsáhlá přestavba trati a elektrického zařízení se uskutečnila v letech 1976 až 1978, kdy bylo vybudováno nové zabez-

pečovací zařízení. Tramvaj dosahuje na normálních úsecích rychlosti 15 km/h a ve stoupání 8 km/h. Rozchod je 1000 mm a v městských ulicích se používají žlábkové koleje typu Phönix, v meziměstském koleji typu Vignol.



Konečná v centru Terstu na náměstí Piazza Oberdan.

Na trati se setkáte s modrými vozy s kapacitou 40 cestujících, jejich hmotnost je 12 tun, elektrická lokomotiva používaná pro zdolání sklonu je tunu lehčí.

Jednokolejná dráha s výhybnou je pro občany Terstu oblíbeným a nepostradatelným dopravním prostředkem. Návštěvníky přímořského města je tato



Konec úseku s 25 procentním sklonem. Vpravo na obrázku je kolej umístěná do svahu, jejímž úkolem je zastavit vůz kterému selhaly brzdy při jízdě z Opiciny k moři. Zajímavostí je výhybka k čekající lokomotivě, která se přestaví až po zastavení tramvaje na zastávce.

atrakce často navštěvována, neboť v průběhu jízdy se z tramvaje naskýtají nádherné pohledy na město, moře a okolní kopce.

Text a foto Jan Dvořák

Parkoviště typu P + R jsou součástí systému Pražské integrované dopravy

Stejně jako v evropských metropolích, tak i v Praze se v posledních několika letech rozvíjí systém parkovišť P+ R neboli „zaparkuj a jed“. V tomto případě se myslí zaparkuj svůj osobní automobil a na další cestu, zpravidla do centra města, se vydej městskou hromadnou dopravou. Tato parkoviště ve většině případů najdeme na okraji města v blízkosti dálnice a metra, tak aby návštěvníci města nemuseli cestovat se svými automobily do centra, kde jsou problémy s parkováním a také průjezdnost ulic není nejlepší.

Od května roku 1998 jsou parkoviště P + R zařazena do systému Pražské integrované dopravy, což má pro jejich uživatele nemalé výhody. Za parkování zaplatí pouze desetikorunu a „zpáteční“ jízdenka vyjde na 20 korun. Pokud by uživatel parkoviště jezdil v Praze více, může si zakoupit celodenní jízdenku za 50 korun. Majitel předplatního kuponu, ať již měsíčního, čtvrtletního nebo ročního zaplatí pouze částku za parkování. Pokud srovnáte oba údaje, je výhodnost a preference městské hromadné dopravy na první pohled zřejmá.

Parkoviště P + R patří do správy Technické správy komunikací (TSK), proto jsme požádali o odpověď na ně-

kolik otázek ing. Jana Sedláčka, technicko-investičního náměstka TSK.

DP-K Kolik parkovišť je v současné době do systému zařazeno, kde jsou umístěna a jak jsou využívána zejména návštěvníky města? Podle našich zkušeností z pracovních dní jsou parkoviště ve velké míře zaplněna.

V závěru roku 1999 je v provozu osm záchytných parkovišť u stanic metra, v lokalitách Raj-

ská zahrada, Černý Most, Nové Butovice, Radlická, Nádraží Holešovice, Opatov, Zličín a Skalka.

Na jejich vytíženost si nemůžeme stěžovat, pohybuje se mezi 60 až 100 procenty, samozřejmě v závislosti na denním období.

DP-K Jaké jsou ohlasy uživatelů na tuto službu? Dá se odhadnout kolik řidičů pravidelně užívá parkoviště?

Ohlasy na provozování parkovišť systému P + R neboli „zaparkuj a jed“ jsou vesměs pozitivní. Množství zaparkovaných vozidel samozřejmě pravidelně sledujeme a jejich počet se pohybuje měsíčně okolo 25 tisíc.

DP-K Jaký je předpoklad dalšího rozvoje těchto parkovišť na území hlavního města Prahy v nejbližším období?

Ve smyslu usnesení rady Zastupitelstva hl. m. Prahy se v současnosti provádí přibližně 40 lokalit pro další výstavbu parkovišť systému P + R o celkové denní kapacitě 20 tisíc parkovacích míst. S konkrétní realizací jsou však spojeny poměrně složité legislativní problémy jednotlivých městských částí.

-bda-



Foto: Jan Šurovský

Důchodová problematika

Vzhledem k vašim dotazům a k vašemu velkému zájmu o důchodovou problematiku vím, že ne vždy se ke každému dostanou všechna čísla DP-KONTAKTU. Mnoho individuálních dotazů zodpovím po telefonu, při osobní návštěvě nebo písemně, nyní však před koncem roku 1999 opět velice vzrostl zájem o předčasné starobní důchody a důchodový věk. Opět se tedy ve stručnosti vracím do oblasti předčasných důchodů a důchodového věku.

Starobní důchod před dosažením důchodového věku

Zákon o důchodovém pojištění umožňuje přiznat starobní důchod i před dosažením důchodového věku. Jedná se o tzv. starobní důchod předčasný. Zákon rozlišuje 2 typy předčasných starobních důchodů.

1. § 30 zákona č. 155/1995 Sb. o důchodovém pojištění (nebo zákon č. 233/1998 Sb. v úplném znění) – tzv. starobní důchod předčasný vratný

– odchod do tohoto předčasného starobního důchodu **maximálně 2 roky před vznikem nároku** na řádný starobní důchod, **případně až 5 let před vznikem**, byl – li odňat plný invalidní důchod – viz níže bod c)

– **krácení o 1% za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu** do předčasného starobního důchodu,

– **celková doba pojištění musí činit nejméně 25 roků.**

Podmínky pro vznik nároku na tento předčasný starobní důchod „vratný“:

Žadatelé o tento typ předčasného starobního důchodu musí splnit **jednu** z následujících podmínek:

a) být vedeni 180 dnů v evidenci uchazečů o zaměstnání, a ani s pomocí úřadu práce se jim nedaří získat zaměstnání,

b) **nebo** pobírají částečný invalidní důchod,

c) **nebo** po stanovenou dobu pobírali plný invalidní důchod (doba pobírání plného invalidního důchodu musí činit nepřetržitě 5 let a ke dni odnětí plného invalidního důchodu do dosažení důchodového věku chybí nejvýše 5 let).

U těchto předčasných důchodů zákon umožňuje, aby jeho poživatel po dosažení svého řádného důchodového věku požádal o svůj řádný starobní důchod podle obecných ustanovení zákona (§29 zákona č. 155/1995 Sb.) bez snížení procentní výměry starobního důchodu. Tento nový výpočet neznemaneá, jak se mnozí domnívají, že procenta, u které byl předčasný důchod krácen, jim budou pouze vrácena. **Důchod bude nově vypočten podle předpisů, které budou v době žádosti o řádný starobní důchod platit, samozřejmě se zápočtem celé doby pojištění.** Nově vypočtený důchod bude vždy porovnán s vyšší dosud vypláceného předčasného důchodu. Ne vždy musí být nově vypočtený důchod vyšší, než dosud vyplácený starobní důchod předčasný. Zákon ale stanoví, že po porovnání obou důchodů bude vyplácen vždy důchod vyšší.

Předčasný starobní důchod lze přiznat nejdříve ode dne podání žádosti, nikoliv zpětně.

2. § 31 zákona č. 155/1995 Sb. – starobní důchod předčasný trvale krácený

– odchod do předčasného starobního důchodu **maximálně 3 roky před vznikem nároku na řádný starobní důchod** a samozřejmě kdykoliv později,

– **krácení o 0,3% nebo o 0,6 % za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu** do předčasného starobního důchodu,

– **celková doba pojištění musí činit nejméně 25 roků.**

Tento typ předčasného starobního důchodu je trvale snížený!

Předčasný starobní důchod lze přiznat nejdříve ode dne podání žádosti. Žádost o předčasný starobní důchod může být samozřejmě podána 2 až 3 měsíce před datem, kdy chce občan do předčasného důchodu odejít, nikdy ne však zpětně.

Krácení předčasného starobního důchodu:

Pokud občan žádá o přiznání předčasného starobního důchodu tohoto typu **po dosažení původních věkových hranic** pro odchod do starobního důchodu (muži po 60. roce věku, ženy od 53. až 57. roku věku podle vychovaných dětí), krátí se celková výše procentní výměry o **0,3% za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu.**

Pokud občan požádá o přiznání předčasného starobního důchodu **před dosažením původních věkových hranic** (muži před 60. rokem věku a ženy před 53. až 57. rokem věku podle počtu vychovaných dětí) krátí se celková výše procentní výměry o **0,6% za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu.** I po dosažení původních věkových hranic zůstává krácení 0,6% nezměněno.

Příklady:

1. Muži narozenému 12. dubna 1942, vznikne nárok na řádný starobní důchod po prodloužení dne 12. června 2003. Do předčasného starobního důchodu může odejít již ode dne 12. června 2000 a kdykoliv později. Bude-li tento předčasný důchod přiznán po dovršení jeho 60. roku věku, tedy ode dne 12. dubna 2002, bude se výše procentní výměry krátit za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,3%. Požádá-li však o přiznání předčasného starobního důchodu před 12. dubnem 2002, tedy před 60. rokem věku, bude se výše procentní výměry krátit za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,6% a toto krácení zůstává i po dovršení 60. roku věku.

2. Muži narozenému 8. července 1941, vznikne nárok na řádný starobní důchod po prodloužení dne 8. července 2002. Do předčasného starobního důchodu mohl odejít již ode dne 8. července 1999 a kdykoliv později. Bude-li tento předčasný důchod přiznán po dovršení jeho 60. roku věku, tedy ode dne 8. července 2001, bude se výše procentní výměry krátit za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,3%. Požádá-li však o přiznání předčasného starobního důchodu před 8. červencem 2001, tedy před 60. rokem věku, bude se výše procentní výměry krátit za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,6% a toto krácení zůstává i po dovršení 60. roku věku.

3. Ženě narozené 8. července 1944, která vychovala 1 dítě, vznikne nárok na řádný starobní důchod 8. března 2002. Do předčasného starobního důchodu mohla odejít již od 8. března 1999 a kdykoliv později. Byl-li tento předčasný starobní důchod přiznán po dovršení jejího 56. roku věku (původní věková hranice pro odchod do starobního důchodu), tedy ode dne 8. července 2000, krátí se výše procentní výměry za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,3%. Požádá-li však o přiznání předčasného starobního důchodu před 8. červencem 2000, tedy před 56. rokem věku, bude se výše procentní výměry krátit za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,6% a toto krácení zůstává i po dovršení 56. roku věku.

4. Ženě narozené 8. července 1944, která vychovala 2 děti, vznikne nárok na řádný starobní důchod 8. listopadu 2000. Do předčasného starobního důchodu mohla odejít již od 8. listopadu 1997 a kdykoliv později. Bude-li tento předčasný starobní důchod přiznán po dovršení jejího 55. roku věku (původní věková hranice pro odchod do starobního důchodu), tedy ode dne 8. července 1999, bude se výše procentní výměry krátit za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,3%. Požádala-li však o přiznání předčasného starobního důchodu před 8. červencem 1999, tedy před 55. rokem věku, bude se výše procentní výměry krátit za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,6% a toto krácení zůstává i po dovršení 55. roku věku.

Krácení je trvalé, při dosažení řádného důchodového věku nelze požádat o nový výpočet.

Pokud občan po přiznání kteréhokoliv typu předčasného starobního důchodu začne být výdělečně činný (vykonávat výdělečnou činnost, která zakládá účast na důchodovém pojištění), výplata předčasného důchodu nenáleží. Po skončení výdělečné činnosti bude důchod přepočten. Přitom se rozlišuje, zda výdělečná činnost byla konána v období do dosažení důchodového věku nebo v období po dosažení důchodového věku.

Důchodový věk

Důchodový věk činil

a) u mužů 60 let

b) u žen dle počtu vychovaných dětí

– 53 let – výchova alespoň 5 dětí

– 54 let – výchova 3 nebo 4 dětí

– 55 let – výchova 2 dětí

– 56 let – výchova 1 dítěte

– 57 let – ženy bezdětné

pokud tohoto věku bylo dosaženo do 31. prosince 1995.

Pokud tyto věkové hranice budou dosaženy v období od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2006, stanoví se důchodový věk tak, že se ke kalendářnímu mě-

síci, ve kterém pojištěnec dosáhl této hranice, přičítají u mužů 2 kalendářní měsíce a u žen 4 kalendářní měsíce za každý i započatý kalendářní rok z doby po 31. prosince 1995 do dne dosažení výše uvedených věkových hranic.

Důchodový věk po 31. prosince 2006 činí:

a) u mužů 62 let

b) u žen 57 let – výchova alespoň 5 dětí

– 58 let – výchova 3 nebo 4 dětí

– 59 let – výchova 2 dětí

– 60 let – výchova 1 dítěte

– 61 let – ženy bezdětné.

Příklady:

1. Žena, narozená 1. října 1944 – bezdětná, má nárok na starobní důchod v 57 letech + 24 měsíců prodloužení, t. j. k 1. říjnu 2003

2. Žena, naroz. 1. října 1944 – 1 dítě, má nárok na starobní důchod má v 56 letech + 20 měsíců prodloužení, t. j. k 1. červnu 2002.

3. Žena, narozená 1. října 1944 – 2 děti, má nárok na starobní důchod v 55 letech + 16 měsíců prodloužení, t. j. k 1. únoru 2001.

4. Žena, narozená 1. 10. 1952 – 2 děti, má nárok na starobní důchod by měla původně v 55 letech, které dovrší k 1. říjnu 2007, tedy až po datu 31. prosince 2006, důchodový věk tedy činí 59 roků, t. j. k 1. říjnu 2011.

5. Muž, narozený 12. dubna 1942, má nárok na starobní důchod v 60 letech + 14 měsíců prodloužení, t. j. k 12. červnu 2003.

6. Muž, narozený 19. října 1945, má nárok na starobní důchod v 60 letech + 20 měsíců prodloužení, t. j. k 19. červnu 2007.

7. Muž, narozený 10. dubna 1946, má nárok na starobní důchod v 60 letech + 22 měsíců prodloužení, t. j. k 10. únoru 2008.

8. Muž, narozený 11. listopadu 1947, by měl nárok na starobní důchod původně v 60 letech, které dovrší k 11. listopadu 2007, tedy až po datu 31. prosince 2006, důchodový věk činí 62 roků, tedy k 11. listopadu 2009.

Návrhy změn v roce 2000:

– vyšší krácení u předčasných důchodů o 0,2% u každého typu předčasného důchodu, návrh změny přibližně od 1. července 2000 nebo později,

– zvýšení dvojnásobku životního minima pro výdělečnou činnost starobních důchodců do 2 let po vzniku nároku z částky 6 860 Kč na 7 360 Kč od 1. ledna 2000 nebo později.

Tyto návrhy mohou být samozřejmě zcela jinak schválené a účinnost též od jiného data. Odpovídám však na vaše četné dotazy, zda budou od 1. ledna 2000 zrušeny předčasné důchody. Od 1. ledna 2000 určitě zrušeny nebudou, ale připravují se změny viz výše, případně ještě další. **Znovu upozorňuji, že vše jsou zatím pouze návrhy.**

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

Nemocenské dávky po novele

Ptáte se, kolik dostanete peněz, když onemocníte a nebudete chtít nemoc nebezpečně přecházet či si na marodění brát dovolenou?

Po téměř šesti letech se od letošního 1. října zvýšily nemocenské dávky. Onemocníte-li a zůstanete v pracovní neschopnosti, už to nemusí být taková finanční újma.

Značné zlepšení přinesla nová úprava zákona o nemocenském pojištění zejména zaměstnancům s průměrným příjmem mezi 10 až 16 tisíci korun měsíčně.

Maximální denní vyměřovací základ, ze kterého se dávky odvodí je nyní 468,- Kč, dříve to bylo 270,- Kč.

Výpočet nemocenských dávek přitom zůstává zachován. První tři dny pracovní neschopnosti náleží 50% denního vyměřovacího základu a od čtvrtého dne potom 69% základu. Maximální denní dávka za první až třetí den nemoci je tedy 234,- Kč, dříve 135,- Kč a od čtvrtého dne nemoci 323,- Kč, dříve 186,- Kč. Ovšem je třeba upozornit, že nejvyšší možná měsíční nemocenská je 9 423,- Kč, dříve to bylo 5 427,- Kč, což odpovídá přibližně hrubé měsíční mzdě ve výši 16 tisíc korun.

Ing. Pavel Pitra, vedoucí zaměstnaneckého odboru ředitelství



Veletrh Vědma 99

Od 4. do 6. listopadu letošního roku se konal v novém veletržním areálu na Strahově 6. ročník mezinárodního veletrhu vzdělání, kvalifikace, vědy a kultury **Vědma 99**. Záštitu nad touto akcí převzalo ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR a Magistrát hl. m. Prahy.

Ani v tomto ročníku na veletrhu nechyběl stánek SPŠ dopravní, SOU a U, zřízeného Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností. Stánek byl stejně jako v minulých letech zhotoven žáky školy. Informace o škole mohli návštěvníci shlédnout na videodata-projekci, ale mnohé přilákal pořad Od kočky k metru, či možnost vyzkoušet si své dovednosti a postřeh na nabízených elektronických hrách, které jsou také výsledkem činnosti žáků školy.

Přestože prezentace škol nebyla kompletní, řada vzdělávacích zařízení pražských i mimopražských nabídla příchodem nejen informace o studiu na té které škole, ale i možnost zakoupení zajímavých drobností – výrobků svých žáků. Keramiku nabízel keramik z Bechyně a Karlových Varů, své výrobky nabízeli i zlatníci z Prahy, žačky zdravotnických školy měřily krevní tlak, ve stánku kadeřnických učilišť byla možnost úpravy účesu, rušno bylo i u kosmetiček, od kterých mnohé návštěvnice odcházely krásnější. Své práce předváděli i mladí řezbaři a umělečtí truhláři.

O rybnářství se bylo možno dozvědět ve stánku rybnářské školy z Vodňan, zahradníci z Mělníka zodpovídali nejen otázky týkající se studia, ale udělali i rady jak a co pěstovat a předváděli i krásné vazby květin. U stánků škol s potravinářským zaměřením probíhaly ochutnávky různých dobrot. Došlo i na módu. Svými pracemi se formou módních přehlídek pochlubili mladí módní tvůrci z řad žáků škol tohoto zaměření.

Na Vědmě bylo možno zakoupit řadu zajímavých knih, učebnic a map. Návštěvníci získali rovněž informace o studiu na vysokých školách, či školách v zahraničí. Pro odbornou veřejnost byl připraven doprovodný program.

Kromě možnosti získání informací toho bylo i ke koukání dost. Celkově lze tedy konstatovat, že Vědma 99 byla zajímavá. Kdo ji nestihl shlédnout, bude mít příležitost opět příští rok. **-sou-**

V každém prostředku MHD a i na jiných místech jsou vyvěšeny „Práva a povinnosti cestujících“, která jednoznačně určují, co se smí a co ne. Mluví se tam i o přepravě zvířat. Stále platí, že v tramvajích je možno přepravovat volně jenom psa, ostatní zvířata je nutno vozit v tzv. schráně s nepropustným dnem. Tato schránka se pak v praxi považuje za zavazadlo. Nikoliv však pes. Ten musí být (až na výjimky) přepravován na přední plošině vozu, musí být na krátkém vodítku, které cestující drží po dobu přepravy v ruce a pochopitelně musí mít košík. Tím je jeho přeprava bezpečná a pro ostatní cestující bez problémů.

Ty ale nastávají, když cestující takováto jednoduchá pravidla nedodržují. Je příznačné, že jsou to většinou mladí lidé, kteří obecně žijí poněkud lehkomyslněji a ani si neumějí představit, co takové zvíře, když je podrážděné nebo nezvyklé cestovat, může všechno udělat. Neberou ani v potaz, že jsou mezi námi lidé, kteří se, ať již vrozeně nebo na základě špatné zkušenosti, psů prostě bojí. Z těchto důvodů jsou proto daná opatření pro přepravu jistě na místě.

Jejich nedodržováním pak dochází ke konfliktům. Řidič tramvaje, který proti porušování předpisu cestujících nezasáhne, vyvolá u těch, kteří se zvířetem cítí být obtěžováni (nebo skutečně obtěžováni či dokonce ohrožováni jsou), záporné pocity, které obvykle vyvrcholí buď „ostřejší“ stížností na místě, nebo následným písemným, popřípadě tele-

Potřebujeme zdravé muže!!!

Atherosklerosa (tj. kornatění – snižování průchodnosti tepen) je jednou z nejčastějších chorob postihujících naši populaci. Na následky atherosklerosy umírá ročně v naší republice okolo 45 000 osob, **tj. přibližně každých 15 minut zemře v naší zemi jeden člověk na následky tohoto onemocnění.** Atherosklerosa se rozvíjí dlouhou dobu, aniž by na sebe významně upozorňovala. Projeví se často zcela náhle a nečekaně – srdečním infarktem, mozkovou příhodou nebo uzavřením tepny dolní končetiny. Onemocněním a rozvojem atherosklerosy jsou nejvíce ohroženi muži mezi 40. až 60. rokem věku.

Přestože v současné době jsou již známé možnosti léčby této choroby a jejích nejtěžších projevů, nejdůležitější v boji s atherosklerosou je prevence (předcházení vzniku a rozvoji) tohoto závažného onemocnění.

V preventivních poradnách a ambulancích a v průběhu nejrůznějších preventivních akcí máte možnost nechat si vyšetřit a s lékařem konzultovat známé rizikové faktory atherosklerosy. Tato známá rizika však vysvětlují pouze asi 50% případů onemocnění ICHS (ischemickou chorobou srdeční = místní nedokrevností srdeční tkáně, vedoucí např. k infarktu). U přibližně poloviny případů příčiny zatím neznáme, ty jsou předmětem intenzivního výzkumu.

Jedním z nově sledovaných faktorů je zvýšená hladina látky zvané homocystein v krvi. Moderní studie prokazují vyšší hladinu homocysteinu (= **hyperhomocysteinemii**) u 10 – 20% osob postižených atherosklerosou.

V rámci projektu podporovaného Ministerstvem zdravotnictví ČR vyšetřujeme skupinu pacientů ze Středočeského kraje, ve věku do 65 let, s jasnými známkami atherosklerosy po prodělaném infarktu myokardu. K objasnění dědičných faktorů při zpracování homocysteinu je potřebné vytvořit kontrolní skupinu zdravých osob bez projevů této nemoci, která bude odpovídat běžnému vzorku dospělé české populace.

Proto se obracíme na Vás – Potřebujeme muže jako jste Vy!!!

Koho hledáme?	K - emu to bude dobré?	Co to pro V·s znamená?
<p>Zdravému ě*</p> <ul style="list-style-type: none"> ve věku 18 - 65 let s bydlištěm v Praze / Středočeském kraji <p>* Zdravý muž našeho pohledu se neléčí s onemocněním srdce a tepen, neprodělaný infarkt nebo mozkovou příhodu, neléčí se s norovířím - psychiatrickým onemocněním.</p> <p>*Naproti tomu pro zařazení do naší studie není překážkou, můžete-li například cvičit, vyčítat krevní tlak, krevní cukr, vyčítat hladinu cholesterolu, jste-li kulík</p>	<ul style="list-style-type: none"> Pomůžete v hledání dalších možností předchzení tak zvanému onemocnění jako je atherosklerosa. V sledky Vašich vyšetření umožní vytvořit normy a jediný tak lze hodnotit výsledky testů u nemocných lidí s atherosklerosou Zjistíme, zda netrpíte poruchou zpracování homocysteinu a zda Vám nechybí některé důležité vitaminy 	<p>Vyšetření ve FN Královské Vinohrady</p> <ul style="list-style-type: none"> 7.00 hodin - odběr přibližně 125ml krve nalačno vyplnění jednoduchého dotazníku vypití 300 - 500ml ovocného džusu s methioninem (= látka pleťv. lejl se v těle na sledovanou homocystein) speciální svačina od naší vyšetřovací kliniky několik hodinově volno odběr krve zhruba ve 14.00 hodin odměna 200,-K - a doklad o vyšetření do 4 až 8 dnů v sledky našich vyšetření písemnou formou a počtu

Máte-li zájem o další, podrobné informace o našem výzkumném projektu a vaší možnosti pomoci sobě i druhým, obraťte se na svého závodního lékaře nebo na Bc. Lucii Meixnerovou, II. interní klinika, Fakultní nemocnice, Královské Vinohrady, Šrobárova 50, Praha 10, telefon 67 16 25 26.

Viktor Kožich, M.D., Ph.D.

fonickým oznámením. Těžko se jim vysvětluje, že řidiči nejsou k cestujícím a výkonu jejich práv lhostejní, ale že při zvýšené intenzitě provozu v zastávce prostě psa, zejména pokud je menší, neviděl. Řešení takových situací přímo na místě není vhodné. Pokud je cestující skutečně „ostřejší“, je jen s vypětím všech sil možné podřídit se znění předpisu a zachovat klid. Psychice však nelze poručit a tak

Zvířata ve vozidlech

se stává, že řidič je po takovém rozhovoru vnitřně plný napětí, což se může projevit nejen stylem jízdy, ale i špatným řešením krizových situací. A přitom ten, který vše způsobil, je dál buď v klidu, nebo nanejvýš donucen k plnění svých povinností.

Paradoxně ještě nebezpečnější situace nastane, když řidič vidí, že cestující se psem nastupuje jinými dveřmi, než má, není s ním na určeném místě, nedrží ho, sundá mu košík a podobně. Při výzvě k pořádku je obvykle napaden, protože pes svého pána je přece to nejrozkosnější, nejmilejší a nejpoušnější zvíře, kterému nikdo nebude uřovávat, kde má sedět, jak má být drženo, co má a nemá mít. Řidič pak přinejlepším vypadá jako akurátní hlupák, slepý prosazující svoji vůli. V horších případech, když cestující odmítá uposlechnout, dochází ke zdr-

žení provozu, které nelibě nesou ostatní cestující, nebo k následným řešením takovýchto případů a pod. Je i skupina lidí (a není jich málo), kteří ve stížnosti popíší, jak zorně seděli se svým pjskem na 6. sedačce vlevo a „ten hulvát chtěl, aby šli dopředu, kde nebylo místo k sezení; když to odmítli, chtěl je vyloučit z přepravy! Neslychané! Poučte řidiče, od čeho tu jsou!“ Takovým lidem se jen těžko něco vysvětluje.

Nemusi se však vždy jednat jen o přímé porušování předpisu. Poslední případ, který jsem řešil, byl ze 27. října, kdy v poledne buď nemocný nebo přežraný pes způsobil zdržení provozu tím, že se v tramvaji prostě vyvrzel; než řidička stopy alespoň provizorně uklidila, došlo ke zdržení všech (i když ne dlouhému) a nutnosti vyměnit v konečné zastávce soupravu.

Je pochopitelné, že většina chovatelů psů zná a dodržuje všechno, co je při přepravě psů v tramvaji třeba (ono toho také není tolik). Ale ti, kteří nerespektují daná pravidla, jim dobrou pověst kazí. Jaké tedy máme zkušenosti s přepravou psů? Převážně o nich nevíme. Problémy, uvedené v tomto článku, pak řešíme případ od případu. A pokud se řidič nedá strhnout a nechová se nevhodně či dokonce hrubě, což se našťástí nestává, je naopak pochválen za snahu udržet v tramvaji pořádek a zajistit tak příjemné cestování většině zákazníků. **-zjs-**

Přední dveře

Nevím, kdo přišel na nápad zavést v autobusech městské dopravy nastupování předními dveřmi pro všechny, nejen pro zdravotně postižené, jak bylo praktikováno doposud. V praxi, ale vidím, že předobraz ze zahraničí vsazen do rozvojové země odhaluje zásadní problémy, vyplývající z mentality a kultury národa.

Pro ty, kteří nechápou, proč z toho dělám vědu, na vysvětlenou: Prostor pro pravé straně řidiče, u předních dveří, musí být neustále prázdný, aby řidič měl dokonalý výhled pro bezpečnou jízdu. Ale – cestující, kteří chtějí nastupovat předními dveřmi, kde je vždy z výše uvedených důvodů prázdný, neví, že zbývající část vozu je přeplněná, a tudíž by nebylo možné od těchto předních dveří postoupit dále do vozu. Takže – zájemci o přepravu si vynucují otevření, řidič neotvírá, a tím nastává konfliktní situace, ve špičce téměř v každém kole. A o to právě jde.

Náš podnik musí zaujmout jednoznačné stanovisko v tom smyslu, že jen řidič ví a má neoddiskutovatelné právo rozhodnout, jestli ještě může, vzhledem k počtu cestujících, kteří chtějí nastupovat přední dveře otevřít a nebo ne. Všichni „vyhodnocovači“ stížností, ale především jejich nadřízení a „příkazovači“, by měli toto právo akceptovat a věřit, že řidič postupuje podle svého nejlepšího vědomí tak, aby bezpečnost a zdraví cestujících nebylo ohroženo ani v nejmenším, ale také nebyly omezeny jeho podmínky k bezpečnému řízení vozidla.

Jednou, už z Knížecí jsem měl autobus plně obsazený, u Anděla byl vůz „dopčán“ a na další stanici rovnou k předním dveřím přispěval několik cestovatelů chtivých zájemců. Informoval jsem je, že vůz je obsazen a přední dveře neotevřou. Venku stojí pán mi začal připomínat nové předpisy o nastupování předními dveřmi, protože jsem stále neotvíral, stoupl si před vůz, snad v domněně, že když mi bude bránit v odjezdu ze zastávky tak změknu, a já, nekorunovaný král v autobusu „nezměknu“, tak přidal bouchnání pěstí do karoserie, já pořád neochotný, tak vyšperkoval své vystoupení omračujícím výkřikem: „Jsem z generálního ředitelství DP, okamžitě otevři nebo na tebe napíšu služební hlášení!“

Měl smůlu. Spodní prádlo jsem si neznečistil a dveře neotevřel.

Životní zkušenosti mě poučily, že kdo dělá výš, má vždycky pravdu pravdivější než ten, který pracuje níž. Takže, když si takový pan z ředitelství s patentem na pravdu, pokud tam ten konkrétní člověk opravdu pracuje, bude na mě stěžovat, že jsem mu vykopl zub moudrosti, nikdo z jeho spolupracovníků o jeho výpovědi nezapochybují a mně od potrestání nepomůže ani Vrchní soud. Taková je skutečnost, protože nemáme funkční odbory.

Žijeme v zemi, kde je bezohlednost a drzost v naší profesi na denním pořádku. Máme zaměstnání, kterým sloužíme veřejnosti, ta je k nám neuznalá a domáhá se mnohdy práv, která jim nepřísluší. Chybu vidím v nedostatečné osvětě. Nestačí vyvěsit jednu za deset let letáčky s desaterem chování řádného cestujícího. Je potřebné jim stále připomínat, že veřejná přeprava má svá pravidla, která je nezbytné pro jejich vlastní bezpečnost dodržovat.

Ti, kteří vymýšlejí a nařizují změny v přepravě, by si měli uvědomit, že i přes naše rutinní ovládní motorového vozidla, se každého z nás handrkování s cestujícími různých povah a nálad na určitou dobu během řízení dotýká a poznamenává. Je to násilné ovládní myšlení, které může mít za následek i chyby v řízení. Proto by bylo vhodné při každém dalším plánování změn, týkajících se cestujících, informovat je s náležitým předstihem v různých sdělovacích médiích v takovém rozsahu, aby napětí, které prožíváme se současnou změnou, mohlo být přístě zredukováno na minimum.

Vili Sebera, garáže Řepy

Reakce o. z. Autobusy: Autobus pro městskou dopravu standardního typu je běžně vyráběn v třídveřovém provedení. Smyslem výroby ta-

kového autobusu je zajišťování přepravy cestujících a lze tedy z tohoto nesporného faktu logicky dovodit, že i dveře tohoto autobusu jsou určeny pro cestující.

Troje dveře u městského autobusu slouží k rychlejšímu a pohodlnějšímu nástupu a výstupu cestujících. Předpokládá se a praxe to potvrzuje, že v městské hromadné dopravě dochází k nerovnoměrnosti poptávky. Proto i nabídka je nerovnoměrná, a v ranní a odpolední přepravní špičce je do dopravní sítě nasazováno více autobusů než v přepravním sedle, čímž dochází ke zvýšení nabídky přepravní kapacity, a tím i ke zkrácení intervalu. To považují za základní řešení tohoto problému.

Není-li v určitém momentu nabídnuta dostatečná kapacita – přijatelný interval, chovají se zájemci o přepravu shodně ve vyspělých zemích i v zemi naší – podle pana Sebery „rozvojové“ – shodně, tedy snaží se do autobusu nastoupit. Autobus má evidentně omezenou kapacitu. Posouzení plného využití této kapacity musí učinit řidič – ukládá mu to pravidla silničního provozu. Řidič tedy nesmí přistupit k nástupu více osob než činí povolená obsaditelnost autobusu. Z těchto pravidel, ani z žádné jiné vyhlášky nevyplývá, že by řidič měl ovlivňovat nástup cestujících tím, že jim neumožní nastupovat některými, v našem případě předními dveřmi. Podle mých zkušeností lze naplnit autobus nad povolený počet cestujících i jedněmi dveřmi (převážnou část své řidičské praxe jsem absolvoval za volantem „jednodveřového“ autobusu).

Jiný paragraf zmíněných pravidel silničního provozu ukládá cestujícím neohrožovat svým chováním bezpečnost silničního provozu, zejména tím, že by omezovali řidiče v bezpečném ovládní vozidla. V podstatě obdoba je stanovena v přepravním řádu: „Cestujícímu není při přepravě zejména dovoleno: nastupovat do vozidla prohlášeného za obsazené, zdržovat se v prostoru, který znemožňuje řidiči bezpečný výhled z vozidla atd.“ V Pravidlech silničního provozu je dále stanovena povinnost řidiče, aby podle svých možností nepřipustil ani to, aby přepravované osoby porušily povinnosti pro ně stanovené.

A tady je zřejmé ten pověstný kámen úrazu – „podle svých možností“. Pro pana Seberu je tou možností zjevně ignorace – jak mohl informovat venku stojící osoby o plném obsazení autobusu, když přední dveře neotevřel?

Nejsem přesvědčen o tom, že bezohlednost a drzost je v profesi řidiče na denním pořádku. Avšak pláč nad tím, že veřejnost je k nám neuznalá, má podle mého též příčinu v nás samých, ve způsobu našeho vystupování a způsobu prezentace podmínek, za kterých služba veřejné přepravy zabezpečujeme. Soudě podle obsahu některých stížností, jsou cestující občas nuceni vycházet z přísloví „na hrubý pytel, hrubá záplata.“ Pro toho, kdo se živi poskytováním služeb a jeho existence je závislá na tom, že jeho služba je kupována, musí na toto přísloví zapomenout. Není-li toho schopen, musí si hledat jiný zdroj obživy.

Pan Sebera má pravdu v tom, že chybí dostatek osvětly a ve světle „předobrazu“ ze zahraničí mohou potvrdit, že například na ředitelství londýnského dopravního podniku pracuje útvar pro styk s cestujícími, který mimo vydávání informačních materiálů pořádá pravidelná setkání s cestujícími zaměřená na různé skupiny – přeprava dětí, přeprava imobilních a starých, přeprava zavazadel a zvířat. Není to údajně monolog, ale dialog. Ke komunikaci s cestujícími slouží i sdělovací prostředky, které jsou na pravidelných tiskových konferencích seznamovány s nabídkou služeb, změnami v jejich organizaci a podobně.

Ubezpečuji pana Seberu, že si plně uvědomujeme, že „handrkování se s cestujícími“ řidiče poznamenává, že dochází k „násilnému ovládní jeho myšlení“, které může mít za následek i chyby v řízení. Také proto bylo prosazeno, že součástí každé povinné zdravotní prohlídky bude i psychologické vyšetření. Jde o součást péče o duševní zdraví našich řidičů. Jiří Machač, ředitel o. z. Autobusy

Podzim, podzim

přichází aneb Jehovisti

Začaly podzimní plískanice a do stanic metra se začali stahovat nejen žebraři a kapesní zloději, ale i „blouznivci našich hor“, neskutečně neodbytná, otravná a neústupná individua, která se ve dvojicích snaží nahnat další ovečky do svých podivných a podezřelých náboženských skupin. Vím, že se dopouštím urážky, která by se dala charakterizovat jako čin hlásání nesvobody, ale ptám se, zda propagace pseudokřesťanských a pseudonáboženských směrů není totéž, jen z pohledu z druhé strany barikády?

Vyzývám ke „křivčování“ tažení proti účinkování rozdačů „Stražných věží“, či plátků „Probudme se“, vyžeňme ze stanic metra a zastávek MHD ty, kteří nabízejí úžasné služby „Dianetických center“ a „Oxfordských testů osobnosti“, zamysleme se i nad přístupem naší dceřiné společnosti Rencar, která s blahosklonností dovolí, aby dopravní prostředky zaplnily nástěnné letáky, zvoucí na večery uzdravení či na studium bible.

Nezapomínejme, že svoboda náboženského přesvědčení v sobě nese i protipól, svobodu nebýt obtěžován náboženskou propagandou a možnost se tomuto moru moderní doby účinně bránit. Peníze jsou sice až na prvním místě, ale ty, kdo se stanou obětmi náboženského blouznění často nezachrání ani razantní a šoková léčba.

Milí naši nadřízení, pomozte nám bojovat proti těmto „takycestujícím“, kteří sice porušují MPR, ale vědí, že jsou prakticky nepotrestatelní. Posuďte věcně a nikoli povrchně každý leták, který se má vylepit v prostředcích MHD, sekty jsou skutečně nebezpečné a není lehcí a snadnější způsob, jak své zvrhlé a úchylné učení hlásat, než upozornit naše klienty na to, že „Jsme právě tady, a Právě Pro Vás máme recept na to, jak přežít a jak patřit k našim vyvoleným“.

Pozor, je tu nebezpečí, které je ještě větší, než byl Stalinův model komunismu či Hitlerova vize čistě árijské Evropy.

Aleš Karlovský

Ústřední technická knihovna DP informuje:

Začátkem listopadu proběhl mezinárodní knižní veletrh ve Frankfurtu nad Mohanem, který je považován za nejvýznamnější v Evropě, a pro všechny, kteří mají co dělat v oblasti knižní kultury, je opravdovým svátkem. Bohužel česká expozice v tomto roce, i když obsáhla, nebyla schopna konkurovat dokonce ani některým zemím z bývalého východního bloku, zvláště pak Maďarsku, které se prezentovalo s obrovskou flexibilitou – dá se říci, že Maďaři byli vždy ve správnou dobu na správném místě. Dokonce i v možnosti být ústřední zemí na veletrhu v dalších letech nás předběhli Poláci.

Pro český knižní veletrh, který se koná každý rok v květnových dnech, bychom si měli vzít poučení alespoň v oblasti formálního uspořádání – značení je tak dokonalé, že přes rozsáhlou (pro srovnání – u nás jde o jeden ústřední pavilon a doplňkové pavilony, které lze obejít pěšky, ve Frankfurtu jde o devět ústředních pavilonů, mezi kterými jezdí autobus) si svoje oblíbené vydavatelství najde i lidově řečeno naprostý analfabeta.

Informace z vnitřního chodu knihovny DP. Prosíme všechny čtenáře, kteří mají vypůjčené knihy z našeho fondu, aby si přišli vypůjčky prodloužit nebo knihy vrátili do konce tohoto roku. Vzhledem k připravovanému stěhování knihovny je důležité, aby všechny pohledávky byly v souladu s knihovním řádem.

–Stg–

8. část Kbely

Při přemýšlení nad původem jména Kbely každého v prvé řadě zřejmě napadne kbel či kbelík, původně dřevěný škopek. I to je jeden z možných výkladů původu jména. Stejně slovo znamenalo také stávedlo rybníka. Snad šlo o místo, kde bylo možné si nabrat vodu (na kbelském katastru pramení Vínofský potok).

Kbely jsou doloženy poprvé v roce 1130. Tehdy kníže Soběslav daroval jedno poplužní vyšehradské kapitule. Archeologické nálezy ale dosvědčují, že zdejší osídlení je mnohem starší. Několik století byly Kbely fakticky rozděleny mezi více vlastníků. Například v roce 1360 část, která nepatřila kapitule, vlastnil František ze Kbel a po něm se tu v krátké době vystřídalo několik majitelů z různých rodů. I po husitských válkách se o ves dělilo víc majitelů (část například patřila ctěnickému statku a část nejvyššímu purkrabství). Vlastníky

Kbel byli později také příslušníci známých rodů (Slavatové z Chlumu a Košumberka, braniborský kurfiřt Kristián Vilém a v roce 1657 se dostaly do majetku Thunů. Za jejich éry, v roce 1713, v Čechách vypukla morová epidemie a prakticky celé Kbely vymřely. Jan František Thun do pusté vesnice povolal Němce z Děčína, v průběhu století ale jejich jazyk vymizel. Brzy po znovuosídlení se Kbely dostaly do držení Černínů z Chudenic a případly tak k Vínofskému panství. S Vínofy také nějaký čas Kbely tvořily jednu obec a samostatnost získaly až zemským zákonem č. 27 z roku 1891. Počátkem 20. století bylo ve Kbelích 96 domů s 1322 obyvateli. Okresní hejtmanství i soud byly v Karlíně, fara byla ve Vínofě. Svoji samostatnost si Kbely udržely až do roku 1968, kdy byly připojeny k hlavnímu městu. Velký stavební rozvoj Kbelů prodělaly mezi oběma válkami, kdy vyrostlo mnoho rodinných domků (např. v Nouzově). Na přelomu 50. a 60. let vznikly v obci dva nové obytné soubory, které na mapě najdeme pod typickými socialistickými místními názvy Sídliště I. a Sídliště II. („Jednička“ se někdy označovala jménem sídliště Obránců míru.) Až do roku 1990 tu byl v činnosti místní národní výbor, a proto se po přijetí nového zákona o hlavním městě Kbely staly v rámci Prahy jednou z městských částí.

Moc památek ve Kbelích nenajdeme. Nejzajímavější je zřejmě rokoková socha sv. Vojtěcha ze třetí čtvrtiny 18. století a dřevěná zvonice z 19. století. Kostel sv. Alžběty je novodobý, postaven byl v roce 1932.

Kbely byly původně zemědělskou obcí, ale už v roce 1758 zde vznikl pivovar, a to byl počátek zdejšího průmyslu. Vznikla tady také továrna na krycí lepenku a tři cihelny. Velký význam pro Kbely měl vznik továrny PAL na autopříslušenství v roce 1922 a v novější době i významný komplex Leteckých oprav. Založení tohoto podniku právě ve Kbelích nebylo náhodné, protože obec úzce souvisí s historií českého letectví. Dne 13. července 1919 odtud vzlétlo první letadlo na zkušební poštovní let do Chrudimi a 5. března 1920 se odsud uskutečnil první oficiální poštovní let na trase Praha – Bratislava. Proto tady vznikl 1. dubna 1921 i poštovní úřad pro leteckou poštu. O něco později, 28. října 1923, zahájil prvním letem pro cestující činnost Letecký dopravní oddíl, pozdější ČSA. Letiště mělo na život obce nebyvalý vliv. V jeho blízkosti vyrostla kasárna 1. leteckého pluku a v roce 1926 i Vojenské telegrafní dílny. Civilní letiště tu bylo v provozu až do roku 1937, kdy zahájilo provoz nové letiště v Ruzyni. Neznamenalo to ale konec zdejší letecké dopravy – vojsku slouží dodnes. V těsné blízkosti letiště je dnes i známá letecká expozice Vojenského muzea. V souvislosti s výstavbou letištního areálu vyrostl ve 20. letech také věžový vodojem (a současně letecký maják), který se stal známou dominantou obce. Do konce se v nedávné době dostal i do znaku této městské části. Pro zajímavost ještě dodáme, že ve Kbelích zahájila 18. května 1923 své vysílání také

první česká rozhlasová stanice, Radiožurnál, která stojí na počátku historie dnešního Českého rozhlasu.

Kbely ležely na staré obchodní cestě do Žitavy. Ta zde byla v roce 1797 jako důležitá císařská silnice napřímena, rozšířena a po stranách byla vysazena kaštanová alej, jejíž zbytky jsou v některých místech patrné dodnes. Přes katastr obce vedla od 28. října 1872 také železnice (Turnovsko–kralupsko–pražská dráha), ale nejbližší nádraží bylo v Satalicích (1,6 km). Cesta ze Satalic do Vysočan trvala vlakem asi 13 minut, až do Prahy o deset minut déle. Teprve 12. listopadu 1932 byla zřízena zastávka přímo ve Kbelích. Na rozdíl od dnešního stavu vlaky zastavovaly ve směru od Prahy při přejezdu mladoboleslavské silnice. Teprve v roce 1943 bylo rozhodnuto o výstavbě dlouhé výhybny na kbelském katastru a zastávka se přestěhovala na dnešní místo. Na sklonku 30. let ve Kbelích stavělo 11 párů vlaků každý den a další ve šnední dny. Kbely měly však, že se v nich objevily také elektrická místní dráha, ať už v klasické železniční nebo tramvajové podobě, a to v souvislosti s úmyslem spojit Prahu se Starou Boleslaví či Brandýsem. O těchto projektech jsme už v psali v lednovém DP–KONTAKTU v dílu o Vínofě.

Nejdůležitější a nejsložitější roli v dopravní historii Kbelů nakonec sehrála autobusová doprava. O lince Praha – Brandýs nad Labem, která patří mezi nejstarší na území dnešní Prahy a jezdila v letech 1912 – 1914, toho moc nevíme. Linka provozovaná Československou poštou od roku 1920 z Prahy, také do Staré Boleslavě (resp. Sudova Hlavna) představovala v roce 1924 v relaci Kbely – Praha jen tři spoje v pracovní dny a to ještě v době, která pro běžné pracující obyvatelstvo neměla význam. V roce 1926 se proto kbelský obecní úřad obrátil na pražské Elektrické podniky se žádostí na zavedení autobusové dopravy. Doprava na lince označené písmenem F byla zahájena 24. ledna 1927. Jezdila od vysočanské Kolbenky, kde byla konečná tramvaj, po státní silnici tzv. Klíčovskou serpentinu a končila ve Kbelích „u rybníčku“. Hned v prvním roce provozu potkala novou linku smůla. Podle nového zákona o silničním fondu musely EP z této linky, která vedla za hranice Prahy, platit 30% daň a linka tedy byla na nějaký čas zkrácena na hranice obce k úřadu potravní daně. Podobná situace nastala v roce 1932 v důsledku nového zákona o dopravě motorovými vozidly, který zaváděl z předměstských autobusových linek stejnou daň. Protože význam linky byl už značný, jediným možným řešením bylo zkrácení jízdného o 30%. V té době linka představovala

denně už přes čtyři desítky spojů každým směrem. V roce 1933 byla linka pro špatný stav okresní silnice (dnešní Vrchlabské) zkrácena na tzv. kbelskou křižovátku (Mladoboleslavská – Vrchlabská) a na konečnou k „rybníčku“ se vrátila až v roce 1951. Připomeňme ještě, že státní silnice na Mladou Boleslav vedla původně přes dnes už neexistující železniční přejezd u Kolbenky. V roce 1939 byly zdejší závory trvale uzavřeny a linka F byla i s ostatní silniční dopravou převedena do podjezdu a kolem Odkolkovy pekárny. Ve třicátých letech jezdilo ve směru do Brandýsa také několik soukromých linek, některé dokonce bez koncese, které se snažily přebírat zákaznky z linky F. Velký zásah do provozu linky F znamenala druhá světová válka. V roce 1942 musela být z úsporných důvodů ve směru od Kbel odkloněna na Krocínku a jako jediná z tehdejších autobusových linek nenavazovala na žádnou tramvajovou linku. Půlkruhový půdorys tamní křižovátky Klíčovské a Letňanské ulice dodnes připomíná v té době zřízenou autobusovou smyčku. Přitom byla linka současně posílena, aby uspokojila intenzivní přepravu do oblastí, kde válečný průmysl vyžadoval nasazení vysokého počtu pracovních sil. Jen kbelský závod Ostmark, bývalé Vojenské telegrafní dílny, zaměstnával pět tisíc lidí. Později se už nedojíždělo ani na kbelskou křižovátku. Nakonec byl v důsledku nedostatku pohonných hmot a náhradních dílů provoz na lince 5. června 1944 úplně zastaven a obnoven byl až 5. března 1946 v odlišné trase přes Nový Hloubětín (kde byla po prodloužení tramvaje v roce 1948 ukončena) a novou výstupní komunikaci (Kbelskou). Koncem roku 1951 linka F dostala nové označení číslem 119 a v dalších letech doprava do Kbel měla celkem stabilní podobu. Změnu přinesl až rok 1965, kdy byla linka č. 119 zrušena a nahrazena prodlouženou autobusovou linkou č. 110, jezdící do té doby v trase Nový Hloubětín – Kyje. Současně byla ve Kbelích ve špičce prodloužena obousměrně Bakovskou (uvádíme jen dnešní názvy) a Toužimskou ulici na novou smyčku u Leteckých oprav. Mimo špičku byla ukončena v zastávce Kulturní dům Kbely (dnes Jilemnická) a do Prahy se vracela Semilskou ulicí. Do dnešní trasy Začlčerskou ulicí byla převedena až v roce 1972. V té době byly některé spoje prodlouženy až do Čakovic, a protože také na své kyjské straně byla linka různě ukončena, ukázalo se být přehlednějším rozdělit ji na tři (110, 184 a 185), jezdící v zásadě ve stejné trase, ale v různých úsecích. Později se ve Kbelích objevila i linka 201. Další zásadní změnu pro Kbely znamenalo při-

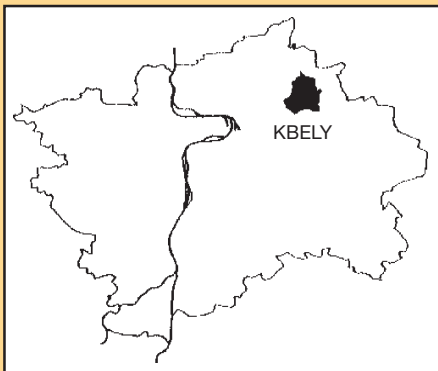


Foto: Jan Šurovský

pojení okolních obcí Vínofe a Satalic ku Praze v roce 1974 a jejich začlenění do systému MHD místo obsluhy dosavadními linkami ČSAD. V roce 1981 tak vznikly linky č. 259, 262, 263 a 269, v roce 1992 přibyla linka 278 a v následujícím roce 280 přes Ctěnice. Posledními novinkami jsou některé příměstské linky Pražské integrované dopravy č. 302 a 354 do Přezletic a Podolanky. Kbely dnes mají prostřednictvím autobusové dopravy přímé spojení i na několik stanic metra.

–pf–, –fp–

Dokončení západního vestibulu stanice Vysočanská

Při zprovoznění trati IV. B metra na podzim roku 1998 nebyly z ekonomických důvodů dokončeny stanice ČKD a Hloubětín, ale také západní vestibul stanice Vysočanská a povrchové úpravy na mezistátním úseku Rajská zahrada – Černý Most.

Postup dokončení stavby byl podmíněn vyšší přidělených investičních prostředků. Z tohoto důvodu byla v letošním roce zprovozněna pouze stanice Hloubětín.

V následujícím roce 2000 se předpokládá především provedení dostavby západního vestibulu stanice Vysočanská, který je umístěn na Sokolovské ulici v sousedství Obvodního úřadu Prahy 9 a tvoří vstup do nově tvořeného přednádražního prostoru.

Vestibul byl zakonzervován v době, kdy byly provedeny železobetonové konstrukce a částečné prá-

ce hlavní stavební výroby.

V současné době stavba opět ožívá s tím, že plně rozvinutí prací proběhne v příštím roce. To znamená, že budou provedeny práce pomocné stavební výroby včetně architektonických prvků, přeložky a přípojky inženýrských sítí, terénní a sadové úpravy včetně chodníků.

Zároveň s tím se na přestupních chodbách v podzemí provede položení žulové dlažby a bude osazeno definitivní ostění. Současně proběhne montáž a kompletace provozních souborů.

Zprovoznění vestibulu se předpokládá v průběhu druhého čtvrtletí roku 2000.

Ing. Miloslav Drholec,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 10: Třetí desítku současných otázek jsme zahájili na Žižkově. Jak mnozí z vás poznali jednalo se o Olšanské náměstí.

Zájem o říjnové soutěžení byl téměř rekordní. Do uzávěrky dorazilo na naši adresu 38 odpovědí, z nichž byla drtivá většina správných. Více korespondenčních listů, pohledů a dopisů jsme obdrželi na podzim roku 1997. Trojici výherců jsme vylosovali na jednání redakční rady ve čtvrtek 11. listopadu. Knihu Stanislava Linerta „Vozidla pražské tramvajové dopravy“ společně s dalšími propagačními předměty naší společnosti obdrželi Ivan Havlínek, Vladimír Müller a Dalibor Zahradníček. Všem zúčastněným děkujeme za zaslání odpovědí a výhercům srdečně blahopřejeme!

Poslední díl soutěže v letošním roce přináší starší fotografie, ale věříme, že vás to nijak neodradí od soutěžení. Prosincový oříšek je určitě k rozlousknutí a na vaše odpovědi čekáme až do 3. ledna roku 2000. Na trojici úspěšných, ale i šťastných řešitelů čeká jeden z hitů letošního roku kniha autorů

Gerharda Bauera, Pavla Fojtíka, Ludvíka Losose a Ivo Mahela „Tramvaje v České a Slovenské republice aneb Od koňky k nízkopodlažnímu vozu“. Přidáme některý z kalendářů na rok 2000 a drobné propagační předměty.

Doufáme, že už víte nebo alespoň tušíte, kde byla tato fotografie pořízena, a tak neváhejte a pošlete nám svou odpověď. Ti, kdo pravidelně soutěží, adresu znají, ale ostatním připomínáme: DP-KONTAKT, Bubenská 1, 170 26 Praha 7. Čekáme na vaše korespondenční listy, pohledy nebo dopisy označené heslem „SOUTĚŽ“. Pokud nechcete utrácet za poštovné, využijte vnitropodnikovou poštu, fungující bezplatně. Zásilku v tomto případě označte DP-KONTAKT, 90 014, Drahobejlova 48. Také můžete využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti s označením DP-KONTAKT (v sousedství vřátnice).

Již podvaadvacáté se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii?

–bda–



Co zajímavého najdete na internetu



Internetové stránky má dnes již celá řada dopravních podniků České republiky, a to jak těch, které působí jako městský dopravní podnik, tak i těch, které vznikly privatizací bývalých ČSAD.

Pro ucelený obrázek o českých internetových stránkách věnovaných MHD je nejlépe hledat přímo na centrálním uzlu domácí sítě, na Seznamu (www.seznam.cz). Přes rubriku Cestování a její sekci Městská doprava se dostanete k více než padesáti odkazům na oficiální i neoficiální (nadšenecké) stránky.

S prohlížením začneme samozřejmě u sebe. Náš podnik má oficiální internetové stránky na adrese www.dp-praha.cz. Poskytují všechny potřebné informace o linkovém vedení, tarifu, jsou zde i jízdní řády a schéma linek. Kromě toho naše stránky obsahují i informace o historii MHD v Praze a o muzeu MHD, obojí včetně obrázků.

Vedle těchto oficiálních stránek našeho podniku se MHD v Praze zabývá ještě celá řada internetových stránek – od informačních (např. o aktuálních vylukách) a ilustračních (fotodokumentace pražských dopravních prostředků a dalších dopravních zařízení), až po kdysi často diskutované stránky o našich revizorech.

Nejen velmi zdařilou grafickou úpravou zaujmou stránky brněnského dopravního podniku na adrese www.dpmbrno.cz. Obsahují všechny potřebné informace (včetně plánu sítě a jízdních řádů), navíc je zde velmi pěkně zpracována již 130. letá historie brněnského MHD s řadou krásných obrázků.

Ostravský dopravní podnik se představuje na

adrese www.dpo.cz. A opět: zajímavá grafická úprava a všechny potřebné informace. Je zde i přehled historických vozidel, včetně jejich popisu a vyobrazení, své místo tu mají i články z místního (jinak pouze tištěného) Zpravodaje.

A můžeme pokračovat třeba podle abecedy: Hradec Králové: www.dpmhk.cz, Jihlava: www.regionalist.cz/doprava (vynikající interaktivní mapa sítě!), Mladá Boleslav: www.mb-net.cz/mhd, Olomouc: www.olomoucke-forum.cz/doprava, Pardubice: www.pardubice.mhd.cz, Teplice: www.dpteplice.cz, Zlín – Otrokovice: www.dszo.cz. Všechny tyto stránky mají dobrou nebo ještě lepší grafickou úpravu, všechny obsahují potřebné informace ze současnosti a většinou i po vidání o minulosti. Je na nich prostě vidět, že je dělali fandové.

Z bývalých ČSAD uveďme například stránky MHD v Karlových Varech: www.multiweb.cz/k293 a v Táboře: www.taboracek.cz/mhd. Tyto stránky jsou podstatně jednodušší, ale také obsahují potřebné informace.

Slovenský internet je na jakékoli informace o MHD mnohem skoupejší než jeho český protějšek. Za zmínku stojí jen kvalitní a přehledné stránky bratislavského dopravního podniku – www.dpb.cz.

Městskou dopravou se zabývají i časopisy Městská doprava, jehož elektronická verze je na adrese www.members.xoom.com/mdoprava, a Dopravní plátek, který sídlí na www.mujiweb.cz/www/mbdoprava (zde jsou krásné fotografie dopravních prostředků).

–jau–, –mš–

Napsali o nás

Dnes (20. 11. 1999)

Pohlednice proti dražší dopravě

Členové občanských sdružení SOS Praha rozdávali včera u stanice metra I. P. Pavlova pohlednice s předtištěnou adresou pražského primátora Jana Kasla. Na zadní straně pohlednice je text, který vyzývá primátora, aby město nezdražovalo městskou hromadnou dopravu. Mluvíci SOS Praha Petr Štěpánek k tomu uvedl, že z celého městského zastupitelstva souhlasí se zvýšením cen kuponů pouze ODS.

●●●

Blesk (19. 11. 1999)

Nízkopodlažní mají přednost

Občanské sdružení pro úplnou integraci lidí s omezenou pohyblivostí do společnosti Mobilis vyzvalo Dopravní podnik, aby při obnově vozových parků hromadné dopravy preferoval nízkopodlažní vozy. Ty jsou pro přepravu zdravotně postižených občanů v MHD nezbytné. Nízkopodlažní vozidla jsou v Praze nasazována už na dvaceti linkách. Lépe se tak lidem jezdí na linkách 102, 111, 130, 131, 135, 151, 154, 155, 164, 166, 167, 184, 193, 194, 213, 219, 220, 234, 236 a 239. „Do konce roku budeme mít celkem 95 nízkopodlažních autobusů, a proto připravujeme rozšíření provozu těchto vozů od příštího roku i na další linky,“ uvedla mluvčí DP Zuzana Knoblochová.

●●●

Večerník Praha (17. 11. 1999)

Ach, ti kuřáci!

Můj synovec byl svědkem svým způsobem šokující příhody. Stala se v metru ve stanici Muzeum. Na peroně čekala mladá pohledná slečna, když tu se zděšením zpozorovala, jak se jí mohutně kouří z rukávu pláště. Celá vykulená pátrala po zdroji kouře. Kamarádka, se kterou tam ta slečna byla, jí pomohla rukáv uhasit. A z jejich rozhovoru vyplynulo, jak k tomu vlastně došlo: když obě děvčata sestupovala do vestibulu metra, měla zapálenou cigaretu. Na schodech při sestupu však jedné z nich uklouzla noha a ona upadla. Při tom jí zapálená cigareta vypadla z ruky. Děvče marně hledalo, nikde nic nevidělo, a tak se rozběhlo, aby kamarádku, která zatím svoji cigaretu uhasila, protože v metru je zakázáno kouřit, dohnalo. Až když se objevil kouř, vyšlo najevo, že ztracená cigareta zapadla při pádu do rukávu kabátu, a tak došlo, jak říkají hasiči, k „drobnému zahoření“. Takže kuřáci, pozor. S ohněm nejsou špásy. A nejlépe je nekouřit.

Vybral ing. Jan Urban

Technické a ekonomické informace na Intranetu

V rámci snahy o zkvalitňování nabídky technických a ekonomických informací (VTEI) byl na Intranetu ředitelství společnosti nově vytvořen program pro vyhledávání informací. Tvůrcem programu je Jan Pastřnek (90 301), obsahovou náplň zajišťuje oddělení VTEI (90 212). Vyhledávací program je v rubrice VTEI – knihovna v menu na titulní stránce Intranetu. Obsahuje tradiční členění přehledu informací na oblast metra, elektrických drah, autobusů, řízení a ekonomiky a VDV + různé. Vyhledávání je možné buď podle časového údaje a oblasti (informace z určitého měsíce o dané dopravní oblasti) nebo podle oblastí (všechny informace k dané oblasti) nebo přímo zadáním konkrétních slov (program vyhledá příslušná slova v anotacích článků). Po zadání vyhledání se na obrazovce objeví příslušné články s uvedením potřebných údajů a s anotací textu. Pokud je k dispozici český překlad, je zde také uveden a lze ho přímo z Intranetu i vytisknout. Další součástí nabídky je přehled přírůstků knižního fondu Ústřední technické knihovny DP, který bude také průběžně doplňován.

Jedinou podmínkou pro to, aby váš vyhledávání fungovalo, je, aby váš počítač byl vybaven prohlížečem Microsoft Explorer 4.01 nebo jeho vyšší verzí.

Vzhledem k tomu, že se jedná o zcela nový způsob šíření technických a ekonomických informací v našem podniku, rádi vítáme vaše poznatky a náměty (ing. Urban: ☎ 96 19 23 12, pan Pastřnek: ☎ 96 19 33 07).

Ing. Jan Urban

P.S. Na intranetu ředitelství najdete ve zkušební provozu nový produkt firmy Chaps, vyhledávající spojení v MHD, vyzkoušejte ho

Zkušební vlak – oběh 55 poprvé na trati

Listopadový DP-KONTAKT informoval o tom, že v nejbližších dnech začne zkušební provoz nové soupravy metra M1 se zátěží. V sobotu 30. října se tento fakt stal skutečností.

Vozy nové generace musí před schválením do provozu ujet 15 tisíc kilometrů bez cestujících, pouze s předepsanou zátěží, ale tyto jízdy již jsou řízeny platným jízdním řádem. Rychlost vlaku nesmí překročit 60 km/h, soupravu obsluhuje čtveřice strojvedoucích, v našem případě z depa Kačerov. Dalšími členy posádky jsou zaměstnanci zkušebny z výrobního podniku ČKD Dopravní systémy a náš podnik zastupují pracovníci z oddělení nových vozů a techniky.

Sobota 30. října 1999, stanice metra Kačerov, 5 hodin 2 minuty ráno. Na druhou kolej přijíždí nová souprava metra. Zkušební vlak s označením 55 2002 ukusuje první metry z kolotoče zkušebních jízd.

Souprava zastavuje, všichni čtyři strojvedoucí provedou rychlý obrat, na odjezdovém návěstidle svítí „volno“ a souprava odjíždí do stanice Háje. Loučíme se s prvními novináři, zástupci Večerníku Praha, kteří nezaváhali a i oni mají unikátní záběry vozů M1.

Z vlakového rozhlasu se ozývá „stanice Roztyly“. Strojvedoucí zastavuje na určeném místě, otváří dveře směrem k mramorové stěně, což není omyl, ale pochopitelné opatření.

Od této chvíle se souprava řídí platným jízdním řádem, staví ve všech stanicích a se snad utajova-

ným úsměvem posádka zkoumá rozpačité pohledy cestujících, kteří jakoby nechťeli uvěřit tomu, co právě přijelo. Všichni zúčastnění si vychutnávají kilo-



metry, jsou přece svědky historického okamžiku. Strojvedoucí si pochvalují citlivost řídicího systému, ale stěžují si na to, že ve dvou mají v kabině méně místa, než by bylo potřeba. Trochu vadí i velké okno, největší starost je o jeho čistotu.

Otáčím se na Hájích. Zde je chvíle na fotografování. Vystupuje i vedoucí zkoušek a s videokamerou zaznamenává unikátní okamžiky. Souprava opět přijíždí, nasedáme a znovu odjíždíme, tentokrát ve směru Nádraží Holešovice. Znovu projíždíme celou trať. Vyšehrad, Vltavská a Nádraží Holešovice jsou dalšími fotografickými zastávkami.

Text a foto: Aleš Karlovský

„O zvířatech a lidech“

Tento článek má pojednávat o zkušenostech s přepravou zvířat v našich městských autobusech. Zvířetem, které je nejčastěji přepravováno v prostředcích městské hromadné dopravy (MHD), je pes. O ostatních zvířatech (haděch, myších či medvědech – viz pan Jonák a jeho cestující medvěd po Libni) žádné poznatky v zásadě nemáme.

Můžeme konstatovat, že po roce 1989 se struktura cestujících, kteří přepravují psy v prostředcích MHD, velmi změnila. Před tímto rokem cestovala se svými miláčky v našich autobusech většinou mládež, která provozovala tzv. sportovní kynologii.

V té době bylo ze strany našeho podniku také vydáno několik výjimek umožňujících přepravu dvou či skupiny psů v jednom autobuse. Jednalo se o přepravu na jednotlivá cvičiště o sobotách a nedělích, kdy je provoz MHD oproti pracovním dňům podstatně omezen. Tyto výjimky se týkaly přepravy na cvičiště do Kbel, Točnova, Bráníka a další. V současnosti je v platnosti pouze jedna výjimka, a to na cvičiště v Lochkově.

V dnešní době v našich autobusech potkáváme většinou zaměstnance bezpečnostních agentur s jejich služebními psy, nevidomé cestující s jejich vodícími psy nebo psy, kteří velmi rádi cestují, ale bez svého pánička. Tyto skupiny cestují bez pro-

blémů. Ty první dvě proto, že psi jsou vycvičení, ta třetí proto, že cestuje ráda.

Ostatní majitelé se svými módními psy (například pittbully, argentinskými dogami) prostředky MHD v zásadě nevyužívají. U těchto majitelů (ve většině případů) se nejedná o prostou lásku k němé tváři, nýbrž spíše o demonstraci jejich společenského postavení.

Nešvarem, který se vyskytuje při přepravě psů v autobusech, je nástup cestujících se psy bez náhubků, případně uzavřených schrán, kdy se majitel psa domnívá, že když umístí zadní část psa do tašky splnil podmínky Přepravního řádu, a někdy také neochota cestujícího uposlechnout pokynu řidiče při určení místa pro přepravu zvířat.

Jak z výše uvedeného vyplývá, objevují se nedostatky při přepravě zvířat jen tehdy, pokud se jedná o neukázněného cestujícího. Avšak ten se obvykle chová neukázněně, ať cestuje se psem nebo sám. Z vlastních zkušeností vím, že pes není stimulem pro neukázněné chování, ba právě naopak. Člověk obvykle chce od svého psa určitou poslušnost a ukázněnost, ale mnohdy sám zapomíná, že by se měl ukázněně chovat i sám.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravila Danuše Mitterbachová

Vlastníma očima O státním svátku

Mnohokrát jsem to slyšel, vždy se dá najít příležitost, abychom mohli něco slavit. Posedět a poklábositi s přáteli při skleničce něčeho ostřejšího se dá opravdu při libovolné příležitosti docela často. Pokud je pracovní kolektiv či rodina dostatečně široká, téměř každý týden najdeme svátek či narozeniny někoho z kolegů nebo rodinných příslušníků.

Společných, tak zvaných státních svátků už tolik nemáme, na jejich výčet nám postačí prsty jedné ruky. 8. května, 5. a 6. července a 28. října. Zbylých šest volných dní se již přívlastkem státní svátek nehonosí, byly označeny jako dny pracovního klidu. Moc příležitostí prokázat svoje vlastenectví, chtě-li češství, tedy nemáme.

Ted mne může několik čtenářů napadnout, že chci propagovat nezdravý nacionalismus, ale není tomu tak. Můžete posoudit sami.

V předvečer podzimního státního svátku jsem šel domů a před jedním z rodinných domků vlála na

stožáru státní vlajka. V tu chvíli jsem si uvědomil, že jsem viděl jedno z mála spoluobčanů, kteří vyvěsili státní symbol, když je k tomu oprávněná příležitost. O několik domů vedle jsem našel malé praporky v oknech jednoho z bytů ve druhém patře. V tu chvíli mi bleskl hlavou, jak se ke svátečnímu dni postaví Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost?

Vše bylo naoproti v pořádku a na jedničku. Všechna vozidla, a použil jsem jich toho dne dost, byla vyzdobena dvojicí praporků. Dokonce, i když jeden z autobusů musel být nahrazen kolegou, putovaly samozřejmě vlajkami na nový vůz. Jako jeden z mála podniků jsme důstojně oslavili 28. říjen.

V tu chvíli jsem pouze zavzpomínal na své cesty do Norska či Švýcarska. Téměř každé stavení, ať to bylo na venkově nebo ve městě, mělo ve své blízkosti stožár na státní vlajku. Ve většině případů se tam také státní symbol třepotal. Tuzemskem cestuji poměrně často, ale ještě jsem podobný výjev neviděl.

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V prosinci 1999 oslavuje 70. narozeniny:
Štěpán Kolář – Ř, odbor přepravní kontroly (13).

V prosinci 1999 oslavuje 66. narozeniny:
Miroslav Triska – Ř, odbor staveb (22).

V prosinci 1999 oslavují 60. narozeniny:
Jan Durdis – ED, provozovna Pankráč (42),
František Hatina – A, garáž Vršovice (35),
Antonín Houška – M, služba elektrotechnická (25),
Josef Podzemský – A, garáž Klíčův (10),
Věra Seitzová – Ř, odb. tržeb a jízdních dokladů (18),
Jiří Skula – A, DOZ Hostivař (10),
Jiří Svoboda – M, služba ochr. systému (19),
Jiříček Vostatek – A, garáž Kačerov (28).

V prosinci 1999 oslavují 50. narozeniny:
Hanus Bečvář – A, dopravní úsek (10),
Karel Burda – A, garáž Kačerov (24),
Jaroslav Crkal – M, dopravní úsek (26),
Jiří Došlý – M, dopravní úsek (26),
Vladimír Douda – ED, provozovna Kobylisy (31),
Vladimír Foltýn – M, služba elektrotechnická (31),
Hana Hanzlíková – Ř, odb. přípravy dopr. procesu (11),
Jiří Haupt – M, služba staveb a tratí (25),
Ivan Hladík – M, dopravní úsek (23),
Vítězslav Hlinka – A, garáž Dejvice (23),
Karel Kubela – M, dopravní úsek (14),
Jaroslav Machaň – M, sl. ochr. systému (13),
Libuše Marhounová – M, sl. ochr. systému (18),
Josef Němeček – A, garáž Klíčův (11),
Ivanka Petřů – M, sl. sděl. a zabezpečovací (25),
Karel Ptáček – M, služba vozov. hospodářství (12),
Václav Roleček – M, sl. vozov. hospodářství (21),
Pavel Sabo – A, garáž Klíčův (25),
Jan Schwarz – A, garáž Dejvice (24),
Pavel Šindelář – M, dopravní úsek (15),
Josef Štolba – ED, prov. opravná tramvaj (31)

Zdena Vídeláková – ED, provozovna Strašnice (30),
Eliška Víldová – ED, provozovna měřírny (18),
Jiří Vobejda – A, DOZ Hostivař (28),
Marcela Vošalíková – A, dopravní úsek (14),
Mirko Zach – A, garáž Řepy (31).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:
Jiří Louda – M, služba elektrotechnická (13),
Jan Novák – A, garáž Klíčův (18),
Libuše Nováková – M, ekonomický úsek (17),
Vasil Rasejev – A, dopravní úsek (14),
Antonie Starobová – M, dopravní úsek (10),
Josef Večerka – A, garáž Kačerov (30).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:
5. října 1999 nás ve věku 58 let opustil pan Jaroslav Vogt – ED, provozovna opravná tramvaj, který u DP pracoval 41 let.

20. října 1999 nás ve věku 55 let opustil pan Pavel Šváb – ED, odbor kontrola provozu, který u DP pracoval 27 let.

23. října 1999 nás ve věku 30 let opustil pan Miroslav Mateka – A, DOZ Hostivař, který u DP pracoval 9 let.

Stydíme se za naše státní symboly, za představitele republiky nebo je nám to jedno? Otázka, na kterou neumím odpovědět. Asi také nepatří na přetřes do podnikového periodika, ale zkusme si odpovědět alespoň každý sám pro sebe.

Největší vlajkoslavy jsou v posledním období k vidění při úspěšných českých sportovcích ve fotbale či hokeji na mezinárodní scéně. Ale to se mi zdá málo.

Mějte se dobře, pokud je to možné, v klidu oslavte vánoční svátky a výraznou změnu letopočtu oslavte tak, abychom se sešli ve zdraví nad lednovým DP-KONTAKTEM.

–bda–