

DP

kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Autobusová komise UITP zasedala v Praze

Ve dnech 22. až 25. března 2000 se konalo v Praze zasedání Autobusové komise UITP (The UITP Bus Committee). Hostitelskou organizací byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Zasedání se zúčastnilo 24 odborníků prakticky z celé Evropy.

Význam zasedání podtrhl svojí účastí náměstek primátora hl. m. Prahy Ing. Martin Hejl, který účastníky přivítal a celé zasedání úvodní přednáškou zahájil.

Autobusová komise UITP řeší širokou problematiku autobusové dopravy, především však problematiku technickou. Pro představu a také proto, aby se širší veřejnost dozvěděla, co nového se ve světě připravuje, uvádím několik ukázek z pracovní náplně komise:

- Autobusová komise se po-

dílí na vypracování návrhu dodatku evropské direktivy č. 96/53/EC, týkajícího se maximální délky vozidel. Návrh mimo jiné stanoví celkovou maximální



Foto: Alena Urbanová

délku autobusu na 15 metrů, a to včetně všech přídatných zařízení, jako jsou například nosiče kol nebo lyží. Autobusy o délce větší než 12 metrů musí mít nejméně tři nápravy. Délka autobusu s přívěsem může být maximálně 18,75 metrů.

- Biopaliva, t. j. bionafta a bioplyny, byly hitem posledních let, avšak odborníci byli od začátku obezřetní. Poslední výzkumy prováděné ve výzkumném ústavu UTAC v Paříži prokázaly, že při spalování biopaliv se uvolňují vysoce karcinogenní aldehydové částice. Bionafta je rovněž drahá, neboť zemědělství je ve skutečnosti dotované. Navíc, pokud by všechna půda, která je k dispozici, byla využita k produkci bionafty, stačilo by to k pokrytí pouze 5% potřeby paliva, takže využití biopaliv padá v úvahu pouze ve výjimečných případech. Z výše uvedených důvodů autobusová komise navrhuje, aby problematika bionafty byla jednou provždy stažena z programu politických jednání.

- Rozsáhlou problematikou je pohon autobusů stlačenými nebo tekutými plyny na bázi zemního plynu nebo derivátů nafty (LNG, CNG, LPG). Byla vypracována řada studií, ze kterých plyne, že pokud jsou tato paliva spalována ve vznětových mo-

Dohoda o mzdovém vývoji na rok 2000

Na základě zákona č. 2/1991 Sb., o kolektivním vyjednávání, zákona č. 120/1990 Sb., kterým se upravují některé vztahy mezi odborovými organizacemi a zaměstnavateli, zákona č. 1/1991 Sb., o zaměstnanosti, zákona č. 1/1992 Sb., o mzdě, odměně za pracovní pohotovost a o průměrném výděлку a Zákoníku práce, ve znění pozdějších novel

uzavírá

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen DP Praha, a. s.) zastoupený představenstvem a generálním ředitelem Ing. Milanem Houfkem, místopředsedou představenstva Radovanem Šteinerem a místopředsedou představenstva Petrem Hulinským, na straně jedné (dále jen zaměstnavatel)

a

Odborové organizace DP Praha, a. s. zastoupené předsedy Jiřím Šindelářem (o. z. Metro), Janem Pospichalem (o. z. Metro – strojevedoucí), Jindřichem Vitoušem (o. z. Elektrické dráhy), Karlem Soukupem (o. z. Autobusy) a Ing. Arnoštem Stecherem (ředitelství a. s.) jménem zaměstnanců DP Praha, a. s., na straně druhé (dále jen odborové organizace) tuto

Dohodu o mzdovém vývoji v roce 2000

Obě strany se shodly na následujícím:

1. Objem mzdových nákladů, zapsaný do finančního plánu DP Praha, a. s. na rok 2000, je ve výši schváleného finančního plánu mzdových nákladů DP Praha, a. s. roku 1999 a bude zvýšen o 2,5 %, tj. v částce 80 174 tisíc Kč, včetně sociálního a zdravotního pojištění. Toto navýšení objemu mezd bude rozepsáno všem odštěpným závodům a ředitelství společnosti do jejich limitu objemu mezd pro rok 2000 bez mimořádných vlivů. Nedílnou součástí dohody je tabulka s vyčíslením navýšeného objemu mezd, která je uvedena v příloze této dohody. Prokázané mimořádné činnosti spojené s přepravními výkony v jednotlivých odštěpných závodech DP Praha, a. s. během roku 2000, vzniklé nad skutečnost roku 1999, budou průběžně hrazeny z provozních prostředků DP Praha, a. s.

2. Zároveň vedení DP Praha, a. s. garantuje, že průměrná mzda v roce 2000 nepoklesne u žádné ze statisticky sledované kategorie zaměstnanců DP Praha, a. s. (THP, D, POP včetně Ř MHD) pod úroveň dosaženou v roce 1999 za srovnatelných podmínek, za které odpovídají ředitelství jednotlivých odštěpných závodů DP Praha, a. s., tj. například práce přesčas, placená a neplacená absence, počet zaměstnanců s ohledem na změnu jejich struktury a další s tím, že vedení DP Praha, a. s. neuskuteční v průběhu roku 2000 výrazné snížení počtu zaměstnanců DP Praha, a. s., tj. o více než 3 %.

3. Obě strany se po uplynutí kalendářního pololetí roku 2000 sejdou, v případě výrazné nepříznivé vývoje inflace nad 4 % se sejdou operativně a vyhodnotí vývoj inflace a s cílem udržet reálnou hodnotu (úroveň) průměrné mzdy zaměstnanců DP Praha, a. s. v roce 2000 budou dále jednat o možných řešeních ve mzdové oblasti v návaznosti na vývoji rozpočtových příjmů HMP a pravidelného vyhodnocení efektivnosti vynakládání provozních prostředků DP Praha, a. s.

4. Tento dohodnutý mzdový vývoj odborové organizace DP Praha, a. s. akceptují a při jeho dodržení nedojde z jejich strany z titulu mezd k narušení sociálního smíru. V Praze dne 27. března 2000



Foto: Alena Urbanová

torech, je jejich ekonomické využití omezeno jen na specifické případy, zejména tam, kde je levných plynů nadbytek. Celkově však bylo prokázáno, že tato paliva nejsou perspektivní.

- Nejprogresivnějším způsobem pohonu jsou v současné době autobusy s palivovými články.

Principem funkce palivového článku je elektrochemická reakce, při které se vodík a kyslík mění na elektrickou energii. Autobus je pak poháněn elektromotorem.

Jako palivo se používá vodík nebo metanol, který se jednoduchou chemickou reakcí mění na plyn bohatý na vodík, kyslík se bere se vzduchu. Ve výfuku se sbírají (kondensují) vodní páry, které se

(Pokračování na straně 3)



Když byly z tramvají barikády

Už 55 let uplynulo od konce druhé světové války. Bylo o ní napsáno mnoho, takže není ani třeba zbytečných slov. Snad každý, kdo se zajímá o historii pražské tramvajové dopravy, už slyšel o zvláštní úloze, kterou sehrály pražské tramvaje (a pochopitelně i pražští tramvajáci) během povstání, které vypuklo 5. května 1945. V pražských ulicích během několika hodin vyrostlo na dva tisíce barikád, z toho 230 jich bylo postaveno přes

koleje elektrických drah. Tramvajové vozy naplněné a obklopené vytrhanými dlažebními kostkami vytvořily jen obtížně překonatelnou hráz. Mnozí máme v paměti záběry z filmů, například z Němé barikády. Doslova symbolem pražského povstání se díky filmařům stala vykolejená tramvaj padající s obrovským rachotem (doprovázeným řinčením rozbitého okenního skla) na bok. Ano, vyvrácená tramvaj. Ale pokud víme, na boku neskončila žádná.

Tramvajové vozy, motorové i vlečné, bývaly jen vykolejovány a stavěny napříč ulicemi. Připomeňme si alespoň několika archivními fotografiemi květnové dny roku 1945. Možná, že by se některé z nich hodily spíše do naší rubriky „Poznáváte místo na fotografii?“, tak moc se Praha od té doby změnila. Ostatně, přikryjte si texty pod fotografiemi a zkuste hádat...

–pf–



1 – Motorový vůz č. 350 byl jednou ze dvou tramvají, které v květnu 1945 definitivně skončily svoji pout pražskými ulicemi. Na tuto tramvaj byl svržen železniční vagon. (Druhým zničeným vozem byl vlečňák č. 1470.) Zasev vzal také jeden městský autobus – Praga TO č. 139. 2 – Barikáda na nároží ulic Bělehradské a Bruselské. 3 – Jen ti starší možná poznávají ulici V Olšínách. 4 – Tak vypadala barikáda na křižovatce Černokostelecké a Úvalské. Tehdy tu bývala konečná. 5 – Vlečný vůz č. 3004 v Libni na tehdejší Fügnerově – dnešní Zenklově – třídě. 6 – Křižovatka na předmostí Hlávka mostu při odklizení barikád. Snad zaujme úzký most a klasický semafor uprostřed křižovatky. 7 a 8 – Snímky před palácem Elektrických podniků zaujmou především alespoň částečným pohledem na autobus s rozměrnou dřevěnou skříň na střeše, ve které býval gumový vak na nestlačený svítíplyn – náhradní palivo zavedené na některých pražských autobusech v roce 1944. Škoda, že není zachycen lépe...

Foto: Archiv DP

Určování jízdních dob a jejich úpravy v provozu elektrických drah

Jízdní doby, jako základ optimálního grafikonu, jsou vždy kompromisem – průměrem, který musí vyhovovat v rozdílných klimatických podmínkách stávajícímu stavu tratové cesty. Co však nemohou respektovat zcela, je nekázeň účastníků silničního provozu, mohou k ní však přihlídnout. U souběžně jedoucích linek musí být jízdní doby v daném časovém období (vzhledem k závislosti trakce) vždy shodné. Současně jsou pak spoje všech linek elektrických drah v ucelených časových obdobích zapracovány do celosíťového systému prokládání spojů, který je v pravidelném bezvýlukovém stavu navrhován a vyžadován ROPIDem. To jsou hlavní omezující faktory vlastní operativnosti sledování jejich vývoje, ke kterým dále přistupuje neúměrný počet změn grafikonů elektrických drah z důvodů výlukové činnosti.

Vlastní optimalizaci jízdních dob věnuje dopravní úsek, i přes tyto omezující faktory, prvořadou po-

zornost. V počítačové databázi jsou uloženy všechny empiricky zjištěné mezizastávkové časové a délkové údaje, a to ve všech časových sférách, které jsou používány. Z této databáze jsou pak čerpány chronometraže pro libovolně zvolené trasy jednotlivých linek. Editací lze pak měnit a upravovat tyto chronometraže ve smyslu pracovních potřeb, včetně rozmezí časových sfér.

Jako výchozí podklady k vlastním úpravám jízdních dob slouží výsledky dlouhodobého sledování kontrolního a řídicího systému DORIS, připomínky a návrhy jednotlivých dopravních provozoven, odboru kontroly provozu, provozního dispečinku a provozní komise základní organizace odborového svazu, dále pak připomínky jednotlivých řidičů a kontrolní měření oddělení jízdních řádů.

V období od 9. listopadu 1998 do 30. listopadu 1999 došlo celkem ve čtyřech termínech k úpravám jíz-

dních dob celosíťového významu s dopadem na více jak 50 mezizastávkových úseků ve čtyřech časových sférách, které dopravní úsek při tvorbě grafikonů používá, dvakrát pak došlo k úpravě rozmezí těchto sfér.

Nároky na vlastní operativnost úprav jízdních dob neustále stoupají zejména vlivem zaváděných preferenčních opatření. Proto se pro rok 2000 předpokládají další kroky v jejich optimalizaci. K 31. lednu 2000 předaly dopravní provozovny a odbor kontroly provozu oddělení jízdních řádů připomínky a návrhy úprav jízdních dob, platných od 30. listopadu 1999. Po jejich vyhodnocení a zpracování ze strany dopravního úseku a projednání s podnikovým ředitelstvím a s ROPIDem se předpokládá uplatnění nových jízdních řádů v provozu (ve vazbě na nové vydání informační brožury) v průběhu prvního pololetí 2000.

Miloš Pelda

Zásady slušného chování zaměstnanců

V závěru minulého roku přinesl podnikový měsíčník Dopravního podniku města Brna, Zpravodaj, zajímavou přílohu týkající se chování zaměstnanců podniku ke svým zákazníkům. Náš podnik se také snaží co nejvíce zlepšit své služby vůči cestujícím veřejnosti, vždyť jedním ze standardů Programu kvality služby je přijetí cestujících.

S laskavým svolením Dopravního podniku města Brna Zásady slušného chování zaměstnanců přetiskujeme a věříme, že i u nás padnou na úrodnou půdu.

Soubor pravidel pro každou situaci a každý den

Žádný podnik nemůže dobře fungovat bez dodržování určitých formálních i neformálních pravidel usměrňujících výkon pracovních činností jeho zaměstnanců. Ty jsou z části deklarovány – zákony, směrnice, jiné jsou nepsanými pravidly – morálka, takt, slušnost. Nepsaná pravidla jsou často chápána a vykládána různě. Z tohoto důvodu se v organizacích přistupuje k jejich vydávání v písemné formě.

Slušné chování předpokládá dodržovat určité obecně uznané normy jednání. Vztahy mezi zaměstnanci uvnitř podniku ovlivňují i jejich vystupování navenek a podle toho, jak se zaměstnanci chovají, a jednají si veřejnost vytváří celkový obraz našeho podniku. Je v zájmu nás všech, aby byl tento obraz pozitivní, protože především cestující, ale i obchodní partneři a další, jsou našimi zákazníky a my se musíme důsledně orientovat na plnění jejich požadavků. Dodržování zásad slušného chování každý den a v každé situaci k tomu významně přispěje.

V provozu MHD

Minění, které si o podniku vytvářejí naši zákazníci – cestující, nejvíce ovlivňují zaměstnanci, kteří s nimi každý den přicházejí do kontaktu – řidiči, pracovníci přepravní kontroly a další. V provozu MHD si proto musíme uvědomit, respektovat a dodržovat následující skutečnosti.

- Cestující je náš zákazník. Jsme tu kvůli němu, ne naopak. Kdo z nás nechápe svoji práci jako službu, nemá na trati co dělat.

- Za všech okolností respektujeme normy společenského chování. Chovejme se tak, jak bychom si přáli, aby se lidé v dané situaci chovali k nám.

- Dodržujeme jízdní řád. Nabízíme jim naši službu a cestující oprávněně očekávají, že vozidlo přijede v čase uvedeném na zastávce. Zpoždění pochopí, ale předčasný odjezd ze zastávky těžko.

- Buďme ohleduplní a nestydme se aktivně pomoci lidem, kteří pro své postižení nebo proto, že jim orientace v dopravě činí potíže, pomoc potřebují.

- Ovládejme vozidlo s ohledem na cestující, ne necháme se ničím vyprovokovat k jízdě, která je pro cestující nepřijemná nebo dokonce nebezpečná. Mějme neustále na paměti, že v dopravě platí následující pořadí důležitosti – bezpečnost, pravidelnost, hospodárnost.

- Pokud se doprava z jakéhokoli důvodu sebe-méně odchylí od běžného stavu, nenecháme cestující bez vysvětlení. Mají na informaci nárok. Pokud je vysvětlení, třeba i nepřijemné skutečnosti, podáno včas a odpovídajícím způsobem, cestující je přijmou.

- Korektní vystupování, dodržování ústrojí kázně, upravený zevnějšek a zejména důsledné dodržování povinností působí na veřejnost příznivě. Nebudme lhostejní k přestupkům cestujících ani kolegů, mějme na mysli především bezpečnost provozu a pohodlí ostatních cestujících.

- Cestující, který nastoupil do vozidla, je již z poloviny spokojený. Všimějme si proto lidí v okolí zastávky, umožněme jim dojít k našemu vozidlu a nastoupit. Pro řidiče vozidla v zastávce, kam přijíždí vozidlo z jiného směru, je samozřejmost počkat na přestupující.

- Znalost sítě MHD a orientace v ulicích města je samozřejmostí. Osvojme si dokonale tarifní systém, dokažme cestujícímu poradit pro něj nejvhodnější trasu cesty a způsob úhrady jízdného. Prodejme ochotně jízdenku i za větší platidlo, zákazník se přece neodmítá.

Jednáme s cizími partnery

V pracovním i osobním životě jsme v neustálém kontaktu s jinými lidmi, komunikujeme se svým okolím. Chceme-li, aby náš podnik měl dobré jméno, musíme zvládnout zásady úspěšné komunikace nejen se spolupracovníky, ale také se zákazníky, obchodními partnery a dalšími návštěvníky. Naše chování vůči těmto partnerům je významnou složkou naší i podnikové úspěšnosti. Při pracovním jednání vystupuje-

me jako reprezentanti podniku a musíme proto dodržovat obecně platné a žádoucí normy chování.

- Na jednání mimo podnik se předem ohlasme, nejlépe telefonicky. Nemůžeme předpokládat, že na nás bude mít partner čas, kdy si ujasníme. Představení se s uvedením funkce, kterou v zaměstnání zastáváme, je samozřejmostí.

- Vystupujeme zdvořile, klidně a příjemně. Snažme se slušně vycházet i s lidmi, kteří nám osobně příjemní nejsou.

- Při komunikaci používejme ověřená fakta a argumenty. Využívejme své odbornosti, formulujme jasné své myšlenky.

- Při jednání si naši partneři nevytvářejí dojem pouze o nás, ale i o podniku, který reprezentujeme. Vystupujeme proto loajálně. Pociťte důvěryhodnost rozhodně nenavodí, když budeme pomlouvat podnik nebo jeho ostatní zaměstnance.

- Dodržujeme závěry a závazky vzešlé z jednání. Přispějeme tak k rozšíření důvěry v náš podnik.

- Pouchme se z chyb a neopakujeme je. Není třeba se bát příznaků chyby, ale je nutné hledat rychle nápravu.

- Chodíme včas a připraveni. Šetříme tak svůj čas i čas druhé strany. Nedochovilnost je zločyk, není důvod, proč by jej měl partner akceptovat.

- Budme ochotní a schopni domluvit se. Partner má dostat informace, které potřebuje, je však třeba si uvědomovat, které vnitřní informace podniku je třeba chránit.

- Jednejme korektně. Při jednání vyslovíme své názory, komunikace však nemůže být jednostranná. Vyslechneme proto i argumenty druhé strany, dáme najevo zájem. Počečování se nevyplácí.

- Určitá pravidla je třeba dodržovat i pokud jednáme s cizím partnerem po telefonu. Tady platí následující pravidla.

- Nenecháme telefon dlouho zvonit.

- Představme nejdříve náš podnik a sebe.

- Budme příjemní, vyjádříme ochotu pomoci.

- Nepřerušujeme volajícího, dokud nám nesdělí, co chce.

- Mluvme zřetelně a srozumitelně.

- Podávejme přesné a kompetentní informace.

- Snažme se, aby volající měl z telefonátu dobrý pocit.

Vztahy uvnitř podniku

V zaměstnání trávíme značnou část svého života a vstupujeme tady do sítě sociálních vztahů. Ty se vytvářejí jednak na základě profesních a jednak na základě osobních vlastností každého z nás. K tomu, aby podnik kvalitně plnil svoje poslání a vytvářel svůj pozitivní obraz v očích veřejnosti, si musíme uvědomovat a dodržovat základní normy slušného chování nejen navenek, ale také uvnitř podniku.

- Spolupracujeme s ostatními kolegy v zájmu podniku. Snažme se pochopit spolupracovníky, vyslechnout jejich názory, náměty a přemýšlejte o nich.

- Naslouchejme pozorně nadřízeným, ale i podřízeným.

- Nesnažme se vše zajistit a zorganizovat sami, delegujme pravomoci na své podřízené a jednejme s nimi jako s kolegy, ne z pozice nadřazenosti.

- Přesně specifikujme své požadavky, hodnotme spravedlivě a nezaujatě, naučme se chválit.

- Rozvíjejme své schopnosti a dovednosti, dbejme na to, aby úspěch podniku byl úspěchem společným. Je třeba si neustále uvědomovat, že úspěch podniku je také naším úspěchem.

- Budme důslední a důvěřujeme si. Důležitými zásadami tady jsou smysl pro odpovědnost, dodržování termínů, kritika jeví, s nimiž nesouhlasíme, ale současně i schopnost přijmout kritiku své činnosti nebo názorů.

- Komunikujme se všemi korektně, používejme pravdivých informací a ověřených skutečností. Jednání s kolegy má šanci na dosažení úspěšného výsledku pokud budeme vstřícní, slušní, trpěliví a ohleduplní. Jsme-li o svém názoru přesvědčeni, trvejme na něm. Budme otevření k nadřízeným i podřízeným, upozorněme na případné nedostatky.

- Důvěřujeme svým kolegům a chovejme se tak, aby ostatní mohli důvěřovat nám. Základem je upřímné, spolehlivé a zodpovědné jednání. Pomlouvat a dávat prostor pomlouvání není na místě.

- Využívejme hospodárně podnikových prostředků a zařízení. Minimalizování nákladů, efektivní využívání pracovní doby a snaha zlepšovat své pracovní prostředí je samozřejmostí pro každého zaměstnance.

Převzato

ze Zpravodaje Dopravního podniku města Brna

Autobusová komise UITP zasedala v Praze

(Pokračování ze strany 1)

opět mísí s částí metanolu, část metanolu se používá nezředěná.

Výhodou metanolu je, že se nezískává z ropných produktů, jejichž produkce bude v blízké budoucnosti klesat. Vodík je zase často vedlejším produktem chemické výroby. Například v Německu by tato produkce stačila k pohonu 10 tisíc autobusů.

Výhodami palivových článků (kromě již zmíněné výhody použití metanolu) jsou prakticky nulové exhalace, nízká hluchnost, oproti spalovacímu motoru nesrovnatelně nižší nároky na údržbu a vysoká účinnost. Nevýhodou je prozatím jejich vysoká cena. Autobusy s palivovými články začínají pokusně jezdit v řadě měst, např. Berlín, Chicago, Vancouver, Washington a další.

V rámci Evropské unie se připravuje rozsáhlý projekt spolupráce na sdílení informací a prezentaci těchto autobusů, který ve spolupráci s autobusovou komisí zastřešuje britská firma Transport & Travel Research Ltd. Projektu se aktivně zúčastní i náš Dopravní podnik.

- Autobusová komise vypracovala projekt nazvaný „Záruka na garanci výše provozních nákladů autobusu“ (LCC – Life Cycle Cost). Výrobce by kromě běžné záruky na vozidlo měl garantovat celkové náklady na jeho provoz (cena vozu, palivo, údržba, opravy) po celou dobu jeho životnosti, a to na dobu až 10 let. První výsledky této analýzy byly publikovány a jsou konsultovány s výrobci vozidel. Výrobci ovšem požadují, aby uživatelé byli vybaveni správnými přípravky, měřidly atd.

Němečtí výrobci na tento systém garance přistupují a začíná se zavádět. V případě nedodržení garantovaných nákladů budou výrobci penalizováni.

- Standardizace zkušebního cyklu je další iniciativou autobusové komise. Stávající měření emisí motorů podle EURO II a nadcházejícího EURO III udává CO, NOx, CH a pevné částice v g/kWh. Měření se provádí na motoru na motorové zkušební benčce.

Problém je v tom, že jeden motor se může ve dvou různých vozidlech chovat zcela odlišně v závislosti na hnacím ústrojí, hmotnosti a podobně. Proto autobusová komise vyvinula typický jízdní zkušební cyklus pro vozidlo, pomocí kterého se budou emise měřit na autobuse jako celku a udávat v g/km. Takový způsob měření daleko lépe odpovídá skutečnosti.

V září tohoto roku se bude konat dvoudenní seminář za účasti členů komise, výrobců a certifikačních orgánů za účelem vytvoření návrhu nové direktivy Evropské unie.

- A ještě jedna zajímavost. V únoru tohoto roku se konala v Indii v Hyderabadu asijsko-pacifická konference UITP. Při této příležitosti vešlo ve známost, že místní dopravní podnik je největší na světě. Má 136 tisíc zaměstnanců a provozuje 80 tisíc autobusů.

Na závěr zasedání měli jeho účastníci možnost si prohlédnout nejnovější nízkopodlažní autobus Karosa-Renault City Bus a rovněž navštívit Muzeum městské hromadné dopravy v Praze.

Skutečnost, že se zasedání autobusové komise UITP konalo v Praze, nepochybně napomohla k příznivé prezentaci našeho dopravního podniku a rovněž k našemu sblížení se zeměmi Evropské unie.

Důkazem toho je děkovník dopis UITP, který byl na adresu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, zaslán a kde je vysoce kladně hodnocena profesionalita a zanícení, s jakým bylo toto významné zasedání připraveno. Všem organizátorům bylo vysloveno poděkování. K tomu bych se chtěl připojit i já a chtěl bych poděkovat všem pracovníkům ředitelství společnosti, pracovníkům o. z. Autobusy a pracovníkům o. z. Elektrické dráhy, kteří se na přípravě zasedání podíleli, za jejich práci, kterou pro zdárný průběh zasedání vykonali.

Ing. Jiří Šubr, CSc.

Také už jste někdy hledali odpověď na otázku, proč je dvakrát ročně uzavřena tramvajová trať mezi Ohradou a Palmovkou? My jsme tento dotaz položili ing. Jiřímu Bezdíčkovi, výrobnímu náměstkovi odstěpného závodu Elektrické dráhy a předkládáme jeho odpověď.

„Vzhledem ke zcela specifickému charakteru tramvajové tratě v celém úseku Palmovka – Ohrada je nutno veškeré údržbové práce vrchní stavby provádět za tramvajové výluky. Jedná se o podbíjení pražců, navařování respektive výměnu ojetých kolejnic, údržbu (tj. rozebrání a promazání) dilatačních zařízení, broušení vlnovitosti kolejnic, opravu protlučených svarů a další činnosti. Tyto práce jsou prováděny vždy dvakrát ročně, při přibližně týdenních výlukách.

Proč se konají dvakrát ročně výluky na mostě mezi Ohradou a Palmovou

Kontroly mostního objektu, včetně měření svislých posunů, geodetických a statických měření na mostě musí být rovněž realizovány za vyloučení tramvajového provozu. Obdobná měření se provádějí i na dalších objektech této tramvajové trati.

Jednou za tři měsíce je prováděna pravidelná kontrola trakčního vedení podle ON 343372. Dvakrát ročně tato kontrola probíhá při výluce pro vrchní stavbu a dvě zbylé čtvrtletní kontroly se provádějí v přibližně šestihodinových výlukách.

Vědomí si nepřijatelných dopadů na cestující veřejnost se snažíme o zkrácení uvedených výluk zajištěním kombinovaných měření, realizací některých údržbových prací bez omezení provozu. V současné době se připravuje zprovoznění měřícího vozu, kterým bude možno některé kontroly provádět za provozu.

Vzhledem k zajištění bezpečnosti a spolehlivosti tramvajového provozu v tomto úseku nemůžeme v současnosti bez realizace určitých opatření odstoupit od provádění údržby tramvajové tratě v rozsahu, jak je vykonávána. Bude-li příznivý vývoj v technickém stavu tramvajové tratě pokračovat, jsme rozhodnuti provádět nezbytné práce na trati pouze v jedné výluce za rok.

Na závěr musím konstatovat, že most není v dekolátním stavu, ale kdybychom zde neprováděli pravidelnou údržbu v požadované četnosti, mohl by se do nezpůsobilého stavu dostat.“

—bda—

Řidiči autobusů od 1. května prodávají jízdenky

Poskytování co nejlepších služeb cestující veřejnosti, to je hlavní cíl našeho podniku. Nejen udržet současné zákazníky, ale získat další, ty, co před několika lety či měsíci dali přednost osobním automobilům. Proto musíme zlepšovat komfort cestování a vše co k tomu patří. Možnost zakoupení jízdenky je jednou z oblastí, kde máme co zlepšovat.

Jako zaměstnanci dopravce nemáme se zajišťováním jízdenek problémy, ale zkuste se vžít do role obyčejného cestujícího, používajícího jednotlivé jízdenky. Vyzvali jste na návštěvu do okrajové části města osobním automobilem. Váš hostitel měl zrovna důvod k bujaré oslavě, několik sklenek alkoholu se nedalo odmítnout. Autem cestovat zpět je nemyslitelné, proto se rozhodnete pro městskou hromadnou dopravu. Jízdenku nemáte po ruce, a tak hledáte nejbližší automat, ale ani ten v okruhu několika kilometrů není. Třafiky a jiné běžné předprodeje mají už dávno po zavírací hodině. Musíte tedy zkusit ochotu spolupěstujících ve spoji, zda vám prodají jízdenku nebo riskovat jízdu načerno.

Právě takové situace se snaží řešit nové opatření, kterým byl 1. května letošního roku zahájen prodej jízdenek všemi řidiči autobusů. Snaha vyjít vstříc všem našim klientům.

Snaha o zlepšení služeb pro cestující vedla vedení společnosti ve spolupráci s ROPIDem a zastupitelskými orgány města k zahájení doplňkového prodeje základního druhu jízdenek řidiči autobusů městských linek.

K tomuto opatření jsme přistoupili vzhledem k častým námitkám cestujících o nemožnosti zakoupit si jízdenku v některých lokalitách, případně ve večerních hodinách a dnech pracovního klidu.

Přes zdánlivě jednoduché opatření, zvyšující kvalitu služeb, se v podmínkách pražské městské hromadné dopravy jedná o značně komplikovanou záležitost, která si vyžádala nejen velké finanční náklady, ale i řadu organizačních opatření a pochopení všech zaměstnanců, kterých se tato záležitost bezprostředně dotýká. Lze jen velmi těžko odhadnout všechny problémy, které prodej jízdenek ve vozidle vyvolá.

Pro zahájení doplňkového prodeje u řidiče byla přijata následující opatření:

- zakoupení jízdenky je možné pouze v zastávce,
- cestující, kupující si jízdenku, nastupuje pouze předními dveřmi,
- cestující musí mít zájem na rychlém odbavení, to znamená připravit si odpovídající hotovost.

Od 1. května si tedy mohou cestující, kteří si opomněli jízdenku zakoupit předem nebo si ji nemohli z různých důvodů zakoupit v distribuční síti, koupit jízdenku také přímo u řidiče autobusu. Takto zakoupené jízdenky jsou o 3 koruny dražší než jsou ceny jízdného v základní distribuční síti. Příplatek ve výši 3,- Kč je do ceny jízdenky zahrnut v soula-

du s vyhláškou hlavního města Prahy o maximálních cenách jízdného v městské hromadné dopravě na území hl. m. Prahy a parkovného na parkovištích P+R zapojených do systému pražské integrované dopravy a slouží k pokrytí zvýšených nákladů, souvisejících s touto službou. Z provozních důvodů bylo rozhodnuto o prodeji pouze dvoupásmových přestupních jízdenek (plnocenné za 15,- Kč, zlevněné za 9,- Kč).

Systém doplňkového prodeje jízdenek řidičem je realizován pouze na linkách městské hromadné dopravy (linky číselné řady 101 až 280), na linkách příměstské autobusové dopravy zůstává zachován stávající systém, tj. prodej jízdenek bez příplatku.

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

Školní střípky

Cesta do Holandska Zástupci naší školy v čele s ředitelem ing. Šilhanem byli pozváni, v rámci členství v Projektu IQ, na čtyřdenní exkurzní cestu do Centra VEV Nijkerk v Holandsku. Bylo jim umožněno nahlédnout nejen do systému a problematiky holandského školství, ale prohlédnout si i velké, moderní, teprve 2 roky staré dílny pro servis a veškeré opravy vozů podzemní dráhy a tramvajů amsterdamského Dopravního podniku. Vrchním inspektorem kvality podniku byli informováni o systému dopravy v Amsterdamu, o nákupu nových vozů pro tramvajovou dopravu. Absolvovali velmi důkladnou prohlídku celého provozu oprav a při-

lehlých pracovišt.

Návštěva školy VEV Nijkerk, kde se učí elektroobory, autoobory, ale i obory odlišné od těch, které se učí v naší škole, například cukrář, pekař nebo kašeňník, byla velmi zajímavá, názorná a přinesla nejen poznání, ale hlavně inspiraci pro naši další činnost i vybavení školy. Cenné jsou i navázané osobní kontakty, které máme v plánu dále rozvíjet.

Maturitý 2000 odstartovány.

1. ...a to je ta krásná země, země česká, domov

- můj ... (subjektivně zabarvený popis),
- Obraz války v literatuře (výklad),
- Můj obor na konci 20. století (výklad),
- Svět, ve kterém žiji (úvaha).

To byla témata předložená maturitním nástavbovým studiu pro písemnou část maturitních zkoušek z českého jazyka ve čtvrtek 13. dubna.

Jaké téma zvolit? Pro někoho rozhodnutí jednoduché, pro druhého to byl první problém dobré volby. V tuto chvíli jsou již práce napsány, odevzdány a úspěšnost nebo naopak neúspěšnost posuzují učitelé.

A žáci? Ti se připravují na pokračování maturitních zkoušek, které ukončí ústní částí v závěru měsíce května.

(Pokračování na straně 5)

Vandalismus nás stojí hodně

Na poslední redakční radě bylo navrženo téma „Kolik nás stojí boj s vandalismem“. Pohotová odpověď zní – hodně.

Problematikou vandalismu a jeho hlavním fenoménem posledních let – graffiti se zabýváme na stránkách DP-KONTAKTu již poněkolkáté. V odštepném závodě Metro se této problematice věnujeme velice intenzivně poslední dva roky. Je to způsobeno tím, že metro je pro tento druh vandalismu ideální na zviditelnění. V roce 1999 byla zpracována analýza o celé problematice, která by vydala na samostatný obsáhlý článek. Součástí řady přijímaných opatření je i sledování nákladů.

Od tohoto roku můžeme již finančně vyjádřit „kolik nás to stojí“. Musíme si uvědomit, že se v podstatě jedná o přímé náklady. Celková částka včetně nepřímých nákladů je daleko větší. Bylo by například zajímavé zjistit, kolik stovek hodin z pracovního fondu věnujeme této problematice od dělníka počínaje až po ředitele. Náklady spojené s manipulací soupravy do myčky, zvýšené opotřebení myčky, vyšší spotřeba vody až po náklady spojené s dokumentací případů, strávené hodiny na policii a případně podnikových právníků na soudech a podobně. Některé následky vandalismu zatím neodstraňujeme, například poškrábání skla. K nákladům na odstranění vandalské činnosti uvádíme i škody způsobené krádežemi, a to z toho důvodu, že investice vložené do zabezpečení majetku jsou v některých případech společné, jak proti vandalismu, tak proti krádežím. **To co je ale daleko nejzávažnější a co nejde penězi vyjádřit, je poškozování našeho dobrého jména u všech zákazníků.**

Náklady spojené s graffiti v roce 1999 v korunách

Čištění stanic a mytí vozů	10 000 000
Instalace elektronického zabezpečení	8 500 000
Zvýšená ostraha CBS	1 500 000
Ochranný nátěr obložených stanic (odhad pro rok 1999)	2 000 000
Celkem	22 000 000

Hospodářská kriminalita za rok 1999 v korunách

I. čtvrtletí	416 970
II. čtvrtletí	457 245
III. čtvrtletí	400 180
IV. čtvrtletí	739 110
Celkem	2 112 505

Foto: Jan Šurovský

Pohled pod pokličku

Samotné problematice graffiti jsem se již dvakrát věnoval na stránkách podnikového časopisu, a to z různých úhlů pohledu. Setkával jsem se s ní pracovně, ale nikdy jsem neměl možnost nakouknout pod pokličku z pohledu lidí, kteří nám tyto problémy způsobují. O nedávno získanou zkušenost se chci s vámi podělit.

Měl jsem možnost zhlédnout „propagační“ dokument jedné skupiny „graffitáků“, který mapoval jejich činnost za tři roky do začátku roku 1999 a z 90 % se týkal akcí v prostorách metra. Podle rozsahu tato skupina měla na svědomí většinu výtvorů na vozech v posledních letech.

Co mě nejvíce zaujalo:

- Jedná se o vysoce organizovanou skupinu charakteru přepadavého komanda (včetně černého oděvu s kuklou). Její členové mají přesně určené povinnosti, plán akce je vždy detailně rozpracovaný, disponují špičkovým vybavením (v některých případech používají respirátory), domluva probíhá pouze gesty, samozřejmostí je vynikající kondice a odvaha hraničící s nerozumem (šlapání na přívodní kolejnici pod napětím).
- Ve dvou případech „slačovali“ větrací šachtou nebo přes větrací kanály naskakovali na střechy vozů, na kterých odjeli až na odstavné koleje.
- K průniku do prostor většinou nepoužívali násilí, schovávali se do úkrytů za provozu metra a to za stanicí.
- Ve většině případů nepůsobili v depech, ale na jednotlivých tratích.
- Tato skupina operovala převážně na trati B.
- Podle charakteru prostor, ve kterých se skupina pohybovala, musela mít „spojence“ v řadách našich zaměstnanců (to se mi konstatuje velice těžko, ale je to fakt).
- Svě celoplošné výtvary si pečlivě dokumentovali (focení a filmování, a to již za provozu ve stanicích).
- Ke konci zdokumentované činnosti je zřejmý i přechod na podpisování se na obložených stanicích v prostoru kolejí za provozu těsně po odjezdu soupravy.

Po shlédnutí tohoto dokumentu si kladu mnoho otázek. Jedna vyčnívá nad ostatní. Tato organizovaná skupina zde „pracovala“ minimálně tři roky. Způsobila velké finanční škody. Svou prací se chlubí ve skupinách lidí jim podobně založených a dokumentuje svoji činnost na videokazetách. Zve na akce i skupiny ze sousedních zemí! Policie nebyla schopna nebo ochotna odhalit jejich činnost. Nechce se mi věřit, že policie bere jednotlivé případy bez toho, aby analyzovala, zda nepocházejí z jedné autorské dílny.

A proto si kladu následující otázky: Byla způsobena škoda bezvýznamná, aby policie „nevěděla“, že se jedná o organizovanou skupinu působící zde několik let? Kdy přijde doba, kdy se všechny ostatní instituce přestanou tvářit, že tento problém je zejména otázkou Dopravního podniku, potažmo odštepného závodu Metro a přijmou se opravdu účinná opatření a nebude vykazována jen formální snaha?

Osobně jako občan jsem již rezignoval a čestně vykrádání auta ani nehlasím. Tady jde ale o daleko větší hodnoty. Nebo je třeba, aby se těmto lidem místo spreje objevil v ruce semtex?

Kolik nás stojí vandalismus v tramvajích

Již mnoho stran novin a serióznějších časopisů bylo popsáno na téma „boj proti vandalům“. I náš časopis se této problematice věnoval. Výsledek se však nedostává, nebo dostává, ovšem ne v takové míře, jak bychom si přáli. Přijedete na zastávku a místo jízdního řádu se na vás „dívá“ vytlučená skříňka, v příštěšku na vás táhne rozbitým sklem a v tramvaji či autobusu se díváte ven skrz podrápané sklo. Metro je na tom lépe jen co do prostoru, v němž čekáte na spoj – vlak však přijede pomalovaný tak, že z něj mnohdy ani není vidět. Jistě, není to pravidlo a díky úsilí naší společnosti se mnohé mění k lepšímu – zejména stav zastávkových zařízení povrchové dopravy je v poslední době výrazně kvalitnější. O to více si pak ale všímáme těch poničených.

Podíváme se pozorněji třeba na tramvajové vozy: při výjezdu nemají chybu, o čemž svědčí výsledky četných kontrol, ovšem při zatahování je obraz žalostný. Nejčastější poškozením jsou různé nápisy a rádooby obrazy, kterými sprejeři v neuvěřitelně krátké době pomalují jak interiéry, tak karoserii vozu. Odstraňování těchto výtvorů je pochopitelně pracné a nákladné – jen v roce 1999 bylo na tuto činnost vynaloženo přes tři a čtvrt milionu korun, z toho bezmála 700 tisíc Kč za materiál, zbytek za mzdy. A to nejsou v této částce zohledněny škody, vzniklé poškrábáním oken, která se prostě nevyměňují, protože odhadnuté náklady na tuto činnost přesahují možnosti o. z. Elektrické dráhy a již v současné době se pohybují v řádu milionů.

Dnes již asi každý chápe, že boj s vandalismem není ani tak věcí zvýšených ostrah, které jsou ne-realizovatelné (kdo by asi dnes zaplatil průvodčího každého vozu?), ale změny celkového společenského klimatu. Není naším cílem kritizovat všechny a všechno, ale svým způsobem se na vandalismu podepisujeme všichni – prostou lhostejností počínaje a podporou kultu dítěte v rodinách konče. Snažme se tedy méně bát a více dbát o věci veřejné. Když už ne z morálních důvodů, tak alespoň pro lepší hospodářský výsledek podniku, na němž jsme všichni závislí.

–zjs–

Školní střípky

(Pokračování ze strany 4)

Janské Lázně v březnu? Vřele doporučujeme!

V rámci učebních osnov pro 1. ročníky středních škol se i letos uskutečnil lyžařský výcvikový kurz, kterého se ve II. turnusech zúčastnilo 130 žáků. Do-státek sněhu spolu se sluníčkem, ale i s cenami lyžařských vleků, které jsou nejnižší v celých Krkonoších, byl jako ostatně každý rok zárukou lyžařské pohody. „Ski-pas“ na 4 dny za 760 korun zahrnoval propojení 4 vleků i kabinkovou lanovku na Černou horu. Lyžařské terény od velmi pozvolných pro začínající lyžaře, až po ty, které vyhledávají ti, kteří si s lyžemi dlouhou dobu rozumějí, byly přístupné bez zbytečně dlouhých front. K využití je i večerní lyžování na osvětleném svahu. Přívětivě, poklidně městečko má i finančně dostupný bazén, který jsme pochopitelně také využili.

Při konečném hodnocení nešetřili slovy spokojenosti s prožitým týdnem ani žáci, ani instruktoři. Takže, Janské Lázně, za rok se vracíme! –sou–

Ing. Viktor Baier

Bude v Praze stanice metra Kolbenova?

Ve středu 29. března byla po téměř osmiměsíční rekonstrukci znovu uvedena do provozu stanice pražského metra Malostranská. Přes všechny potíže, způsobené zejména nezajímavostí a podpoře veřejné dopravy v Praze, ale nadále výstavba metra pokračuje. Ještě v letošním roce bude zprovozněn západní vestibul stanice Vysočanská na trati B a pevně věřím, že budeme letos schopni také zahájit výstavbu prodloužení tratě C na Severní Město.

V letošním roce musí Zastupitelstvo hlavního města Prahy rozhodnout o pokračování dostavby tratě IV. B uvedené do částečného provozu v roce 1998. Jedinou stanicí, kterou veřejnost zatím nemůže používat, je stanice ve východní části Vysočan, známá pod pracovním názvem ČKD. Je v zájmu města uvést tuto stanici do provozu bez zbytečného prodloužení, tedy již v příštím roce. Její zprovoznění umožní nejen urychlit rozvoj této části Prahy, která je v současné době ve velmi neutěšeném stavu, ale také omezit náklady na udržování stavebního a jeho ostrahu.

Má iniciativa směřuje k nalezení vhodného definitivního jména této stanice metra. Jsem přesvědčen, že z řady důvodů není možné ponechat této stanici její pracovní název ČKD. Pominu-li současný problematický stav této společnosti, je evidentní, že výrobní areál ve Vysočanech je již opuštěn a jeho území bude využito k jiným účelům. Fakt, že si mocná lobby ČKD již v 80. letech prosadila výstavbu metra až ke své továrně, nemůže být důvodem k pojmenování stanice metra po konkrétní firmě. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost musel v minulých letech několikrát odstraňovat podobný balast přejmenováním mnoha zastávek tramvají a autobusů po ukončení činnosti podniků, po nichž byly zastávky pojmenovány, jako například Masokombinát Čakovice, ZPA Jinonice a mnoho dalších. U zastávky autobusu je ovšem změna názvu podstatně jednodušší a levnější než u stanice metra. Historie koncernu ČKD v této části Prahy je navíc připomenuta i v názvu stanice metra Českomoravská.

Po listopadu 1989 se stalo dobrým zvykem pojmenovávat stanice veřejné dopravy primárně podle čtvrti či místa, kde se nacházejí. Tento princip v konkrétním případě stanice ČKD ovšem nelze dodržet, neboť názvy, které by přicházely v úvahu,

jsou použity již u sousedních stanic Vysočanská a Hloubětín.

Můj návrh spočívá v pojmenování této stanice metra Kolbenova jednak podle přilehlé ulice, ale především k uctění památky zakladatele místní továrny ing. Emila Kolbena.

Ulice Kolbenova, do roku 1990 Fučíkova a původně Třebízského a Vaidecká leží jak vedle stanice metra, tak v blízkosti původního výrobního areálu firmy Kolben a spol. Pojmenování stanic metra po přilehlých ulicích není v Praze nezvyklé, připomenutí například stanice Národní třída, Radlická, Želivského, Budějovická, v podstatě i Vysočanská, již zmíněná Českomoravská nebo Křížkova, v jejímž jméně je současně připomenuta památka dalšího předního českého vynálezce a podnikatele Františka Křížka, který se zasloužil o rozvoj Karlína stejnou měrou jako Emil Kolben o rozvoj Vysočan. Tím se také připomínka jejich jména v názvu stanice liší od ideologicky motivovaného pojmenování veřejných míst po politických osobnostech či pseudosobnostech.

Ing. Emil Kolben se narodil roku 1862 nedaleko Prahy ve Strančicích a v Praze se také učil a vystudoval pražskou techniku. V osmdesátých letech minulého století působil ve Spojených státech amerických, kde byl blízkým spolupracovníkem Thomase Alvy Edisona a Nikolaj Tesly. Po svém návratu do Čech západně spolupracoval s pražskou městskou radou v otázkách územního a stavebního rozvoje města Prahy, zejména programu elektrizace Prahy, veřejného osvětlení a vybudování uceleného systému elektrických drah umožňujícího propojení průmyslové a obchodní části města. Výsledkem této spolupráce byla například výstavba Ústřední pražské městské elektrárny v Holešovicích na přelomu minulého století. S vizí elektrifikace Prahy založil Emil Kolben v roce 1896 Továrnu na elektrické stroje a přístroje Kolben a spol. v rychle se průmyslově rozvíjejících Vysočanech. Z původní dílny pro 25 pracovníků se podnik rozrostl na gigant s 15 tisíci zaměstnanci v roce 1939.

Pod vedením ing. Emila Kolbena se koncern Českomoravská-Kolben-Daněk stal v tomto roce také členem Konsorcia pro projekt podzemní dráhy v Praze.

Po německé okupaci byl Emil Kolben perzekuován, donucen odejít ze správní rady své firmy a být

svědkem vymazání svého jména z názvu společnosti. Ing. Emil Kolben po zatčení umírá v zapomnění na následky psychického a fyzického vyčerpání v roce 1943 v terezínském koncentračním táboře.

Po letech ignorování dědictví Emila Kolbena v době komunistického režimu se bohužel v současné době opět zapomíná na památku tohoto velkého muže, který svůj život zasvětil rozvoji české vědy a techniky, ale v neposlední řadě i průkopníka podnikání v českých zemích. Vrcholem barbarství je nedávné odstranění a následné ztracení pamětní desky ing. Kolbena v jedné z budov vysočanského areálu.

Pojmenování stanice metra Kolbenova bude důstojným připomenutím památky a odkazu našeho předního konstruktéra a podnikatele, který se zasloužil o rozvoj české elektrotechniky a strojírenství a tím i o vznik pražského metra.

Radovan Šteiner, člen Zastupitelstva hlavního města Prahy a místopředseda představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Foto: Petr Malík

Vývoj nemocnosti v naší společnosti

Nemocnost roste. Nemocnost roste rychleji než ekonomika. Nemocnost roste rychleji než ekonomika. Nemocnost roste rychleji než ekonomika.

vše pro to, aby byl zdravý.

Zaměstnanecký odbor 90340

Sezonní vykyvy nemocnosti v zimním období je možné převážně přisoudit vlivu chřipkových onemocnění, i když zcela přesný rozbor nemocnosti podle jednotlivých osob nelze z našeho útvary udělat z důvodu ochrany osobních údajů a rozdílných ošetřujících lékařů.

Sezonní vykyvy nemocnosti v zimním období je možné převážně přisoudit vlivu chřipkových onemocnění, i když zcela přesný rozbor nemocnosti podle jednotlivých osob nelze z našeho útvary udělat z důvodu ochrany osobních údajů a rozdílných ošetřujících lékařů.

Je možné jen zopakovat všechna doporučení lékařů: nemoci nepřecházet, včas zahájit léčbu a účinně nemocím předcházet.

Po každém takovém uplynulém období zvýšené nemocnosti si každý z nás může říci, zda udělal

zaměstnancům nebyla v plném rozsahu využita.

Nemocnost zaměstnanců naší společnosti je uvedena v grafu. Údaje jsou uvedeny v procentech za tři roky a dva měsíce ve vybraných měsících s ročním průměrem. Pro lepší orientaci jsou u celkové nemocnosti za společnost uvedeny i číselné hodnoty. Z hlediska hodnocení jednotlivých organizací je zřejmé, že nejnižší nemocnost za celé sledované období má odštěpný závod Metro. Druhým závodem s nejnižší nemocností jsou Elektrické dráhy a nejvyš-

Podíleli jsme se na záchraně ropuchy zelené na Rohanském ostrově

Na začátku března loňského roku jsme byli Českou inspekcí životního prostředí upozorněni, že na našem pozemku, parcele č. 767/4, katastrální území Karlín, poblíž Libeňského mostu byl zjištěn biotop zvláště chráněného druhu obojživelníka Bufo viridis (ropucha zelená). Shodou okolností se to stalo těsně před zahájením období páření, takže jsme zároveň dostali pokyny, jak se máme v této lokalitě chovat (například při odklizení skládek nepoužívat techniku a automobily), aby nebylo narušeno „žáolí“ území a jejich klid.

V následujícím období byl mokřad „ostře“ sledován IBIS (Internacionální biotetická interdisciplinární společnost), která se v období sucha starala o přísun vody do mokřadu a na jejíž pozvání se sem jezdili dívat různí odborníci ze světa a školáci z Prahy.

Situace se zkomplikovala v listopadu, kdy se zjistilo, že firma, která začala působit na ostrově zahájila rekultivaci a odklizení skládek bez účasti ekologů naší společnosti, takže došlo k zarovnání terénu a tím pádem i ke zničení biotopu.

Od ledna letošního roku je zmiňovaná část pozemku vyhlášena Magistrátem hl. m. Prahy za přechodně chráněnou plochu.

Firma Svoboda, provádějící rekultivaci našeho pozemku, vypracovala projekt na revitalizaci Rohanského ostrova. Druhá etapa obnovy ostrova počítá s vybudováním mokřadla. Jeho výstavba má za cíl zajistit vytvoření trvalých podmínek pro reprodukci chráněného druhu žab, případně dalších druhů obojživelníků, kteří se v minulosti vyskytovali v lokalitách povltavských mokřadů. Původní termín realizace, který byl stanoven na 1. duben letošního roku, nebyl dodržen z důvodu zdlouhavé administrativy kolem získávání stavebního povolení. V době uzávěrky článku, vše směřovalo k tomu, aby byl mokřad dokončen do 15. dubna (nejzazší možný termín vzhledem k zahájení období páření).

V celé této akci se kromě IBIS hodně angažoval

Magistrát hl. m. Prahy, Česká inspekce životního prostředí a také Odbor životního prostředí Prahy 8.

A teď několik údajů ze stanoviska České inspekce životního prostředí z 28. prosince 1999:

„Ropucha zelená patří mezi zvláště chráněné druhy živočichů. Od ostatních zástupců obojživelníků existuje podstatný rozdíl v charakteru tohoto ohrožení. Zatímco populace jiných druhů žab a čolků nebo mloka slábnou postupně, u tohoto druhu je patrný ústup velmi rychlý a nenávratný. Příčinou ústupu je neschopnost druhu přizpůsobit se zásadním a trvalým změnám prostředí a ztráta možnosti rozmnožování. V neposlední řadě je třeba se zmínit, že tento druh se ve volné krajině (v přírodě) již téměř nevyskytuje a převážná část populace v naší republice je soustředěna do obcí a antropogenního prostředí.“

V České republice je na základě zařazení do přílohy č. 3 vyhlášky MŽP č. 395/92 Sb. jako druh ohrožený chráněn zákonem č. 114/92 Sb.

Populace ropuchy zelené na Rohanském ostrově představuje jeden z posledních dislokovaných fragmentů kdysi kompaktního celoplošného rozšíření v širším územním bloku trojské kotliny, Pelc-Tyrolky, Bulovky, Holešovic a části Libně.

Zachování tohoto druhu na Rohanském ostrově je velmi žádoucí a potřebné, mimo jiné zejména z toho důvodu, že se tento populační fragment stal významným modelem, lépe řečeno vzorkem pro další sledování vývoje takto dislokované části populace.“

Pokud jste dočetli až sem, můžete jen mávnout rukou nad tím, čím vším se náš podnik zabývá. Ale spíše by nás mělo hřát vědomí, že jsme zajistili přijatelný život malému živočichu, jehož existence byla ohrožena právě působením lidského druhu.

Galina Borovičková, ekolog
Foto: Petr Malík

Jak nás viděli naši zákazníci v minulém roce?

Určitý obrázek o naší práci dává každoročně počet stížností, došlých na naši adresu. Samozřejmě nejde o vzorek reprezentativní. Své názory sdělují ti, které jsme na jejich cestách pořádně rozhněvali nebo také ti, kteří si stěžují stále. Druhá skupina má zřejmě stěžování v „popisu práce“ a svými dopisy zásobuje mnohé instituce, nejen náš podnik. Proto se také sleduje oprávněnost došlých stížností.

Počet podání byl v roce 1999 nejvyšší za poslední čtyři roky a dosáhl téměř osmi set, stížností bylo z celkového počtu 744.

Optimista by v tuto chvíli zřejmě prohodil: „Je to dobré, průměrně dvě stížnosti na den. Za rok přepravíme více než miliardu cestujících a jen nepatrný zlomek měl důvod si stěžovat. Navíc oprávněných stížností bylo necelých 40 procent.“ Naproti tomu pesimista se čísel zhrózi: „Stížností opět přibývalo. Proč? Vždyť všechno naše snažení směřuje k tomu, abychom poskytovali co nejlepší služby, k zákazníkům se chceme chovat vstřícně a zdvořile. Kde děláme chyby, že se výsledky nelepí?“

Sami uznáte, že ani jeden ze dvou popsaných přístupů není nejlepší.

Výsledky však nelze brát na lehkou váhu, všichni se nad nimi musíme pořádně zamyslet a s nápravou začít u sebe, vždyť posudte sami.

108 pisatelů si stěžovalo na porušení provozních předpisů a téměř 70 procent z nich mělo pravdu. Co se jim nelíbilo? Nezastavení ve stálé zastávce, neumožnění nástupu nebo výstupu předními dveřmi, nebezpečná, bezohledná a riskantní jízda, nedodržování předpisů a kouření ve voze.

Téměř stejný počet stížností (104) se váže k odstavování cestujících, kde se oprávněnost blíží k šedesáti procentům. V této oblasti bylo příčinou nářků především přivření do dveří, nezastavení v zastávce na znamení a neumožnění nástupu dobíhajícími.

Rovněž chování provozních zaměstnanců bylo podrobeno kritice (95 stížností) a v 64 procentech případů měl stěžovatel pravdu. Nelíbilo se chování,

které se vymyká obecně uznávaným standardům slušného chování a nepřiměřené reakce na situace konfliktního charakteru.

Na pravidelnost provozu si stěžovalo 60 zákazníků a následují skupiny s počty stížností do třiceti podání jako prodej jízdenek, kultura cestování (zde našim zákazníkům vadí především zapáchající bezdomovci), narušování životního prostředí, neinformování cestujících a nekvalitní poskytování služeb.

Velké množství stížností chodí pravidelně na přepravní kontrolu. V roce 1999 to bylo 227 podání, z nichž však bylo pouze 3,5 procenta oprávněných.

Oprávněnost všech stížností se také projevila na peněženkách zaměstnanců, a to vcelku podstatně. 171 pracovníků zaplatilo za postihy 69 069 korun. S dvojicí zaměstnanců byl rozvázan pracovní poměr, osobní výtku obdrželo 194 dopraváků a ve 294 případech byla přijata organizační opatření.

Jaké brýle, nasadíte po přečtení těchto řádků, optimistické nebo pesimistické? Pokud za rok budou čísla této statistiky jen o trochu lepší, bude to známka, že jsme udělali krok správným směrem.

—bda—

Nové vozidlo pro o. z. Elektrické dráhy

V lednu letošního roku jsme uvedli do provozu nový víceúčelový vůz typu Mercedes Benz s nástavbou Schörling-Brock. Jedná se o speciální čistící samosběrné vozidlo, s nímž lze provádět v letních měsících plošný úklid tramvajového tělesa a hloubkové čištění kolejových žlábků vyškrabáním a vysáním, v zimním období sypání kolejnič ve svahových úsecích pro zmírnění nebezpečí smyku.

V současné době se provádí úklid pomocí málo výkonných vozů značky IFA, které jsou více než 15 let staré. Jejich přestavba na zimní provoz vyžaduje každoroční dílenskou úpravu. U nového vozu jsou všechny funkce jednoduchým a plně automatizovaným způsobem ovládnuty z kabiny řidiče. Rovněž nakolejování vozidla je možno sledovat pomocí kamery na monitoru. Odpadá tak zdržení i možnost úrazu při vystupování řidiče z vozu, kdy provádí vizuální kontrolu správnosti nakolejení adaptéru. Na monitoru lze i během provozu vozidla sledovat jeho činnost.

Vozidlo tak významnou měrou přispívá k bezpečnosti a čistotě na tramvajových tratích. Věříme, že se jedná o první krok v postupné modernizaci vozového parku při péči o tramvajové těleso.

Ing. Ladislav Sarnovský
Foto: o. z. ED

Zeptáte-li se kteréhokoliv řidiče tramvaje, jestli existuje nějaký rozdíl mezi jednotlivými linkami, dostanete vždycky kladnou odpověď. Každý má některou linku raději a slouží se mu na ní poměrně dobře, naopak některou linku rád nemá a služba na ní je pravým utrpením. Je zajímavé, že měřítka, podle kterých je některá linka „dobrá“ a druhá ne, je mnoho – od délky trati přes intenzitu provozu, až již tramvajového nebo automobilového, až po její využívání cestujícími či jejich sociálními skupinami. Dnes je již na ústupu (díky elektrickému ovládní) hodnocení podle počtu nucených výstupů řidiče z důvodu nutnosti přestavět výhybku, zato stále trvá posuzování linek podle dostupnosti souvisejících služeb – třeba občerstvení v konečných zastávkách. Tak bychom mohli pokračovat velmi dlouho – co člověk, to jiná kritéria.

Zajímavosti na trasách jednotlivých linek

V souvislosti s trasami jednotlivých linek a jejich provozními parametry se můžeme setkat i s typicky tramvajáckým slangem – tam vozíš vtr (malé přepravní využití), ta se jezdí blbě, protože je stažená (krátké jízdní doby, předepsané jízdním řádem), nevíš, co s časem (opak předešlého) a podobně. Některé linky mají i velmi hanlivá označení – nejstrašnější z nich je například „babosed“ pro linku č. 11 či 16 díky jejich trasám kolem největších pražských hřbitovů, navštěvovaných převážně ženami ve vyšším věku, které mají obvykle potíže při nástupu či výstupu a tím zdržují plynulý provoz. Ale to jsou výjimky. Je zajímavé, že přes (dnes již obecně dostupnou) popularizaci tramvajového provozu a jeho historie jen málokdo vnímá vedení linky v tzv. tradiční trase, její přepravní důležitost atd. Ale abychom to neprotahovali – zkrátka jsou linky oblíbené, linky neoblíbené a nakonec linky, na nichž nikdo službu vykonávat nechce.

Při posledním zasedání redakční rady v uplynulém roce se pochopitelně diskutovala i náplň („půljiubilijního“) 5. ročníku. Padaly různé návrhy, s jejichž realizací se v budoucnu na stránkách DP-KONTAKTu setkáte; mezi nimi i jeden, který zaujal: mladý, perspektivní člen rady za o. z. Autobusy navrhl, aby se zpracoval seriál, který přiblíží čtenářům našeho časopisu jednotlivé linky městské dopravy. Nápad byl vyřčen a dále rozvíjen. Postupem času se stále zřetelněji rýsovala náplň popisu linek a dnes je v podstatě jasno, jak by měl vypadat. Tramvajové linky budou zveřejňovány podle číselného označení od 1 po 26, úvod bude věnován seznamu zastávek a provozním parametrům (to není zbytečné, náš časopis nechtou jen lidé přímo spjatí s provozem) a následovat bude popis celé trasy, který si bude všimát zejména zvláštností, neobvyklostí, zajímavostí, ale i nevhodných míst, technického vybavení atd. Zde byste mohli pomoci i vy – napište nám do redakce svoje zkušenosti s výkonem služby na jednotlivých linkách, aby se daly vaše vědomosti uvést ve všeobecnou známost a byly tak využitelné pro všechny. Zkrátka: pokusíme se shrnout všechno zajímavé, s čím se při výkonu služby na jednotlivých linkách či jejich prostém užívání setkáváte.

Seriál bude mít 26 dílů (pokud nepočítáme tento úvod). Je pochopitelné, že díky překrývání tras linek budou jeho závěrečné díly kratší, přesto věříme, že bude zajímavý až do konce.

–zjs–

Zajímavosti jednotlivých linek

Linka č. 133

Domnívám se, že většina řidičů našich autobusů mě dá za pravdu, když tvrdím, že jedna z „nejpikantnějších“ autobusových linek je „133“. Jeden začátek má na sídlišti Malešice a první lahůdková křižovatka je za stanicí Na palouku, kde byla instalována světelná signalizace. Zda semaforů usnadňují průjezd křižovatkou, je věc názoru – to posoudí samotní řidiči. Vítanou příležitostí může být pro cestujícího přerušení jízdy za účelem občerstvení v restauraci „Saloon na Palouku“.

Linka dále pokračuje kolem Nákladového nádraží Žižkov. Toto nádraží bylo ve třicátých až padesátých letech nejen důležitým hospodářským prvkem, kde byla překládka potravin (zejména zeleniny a ovoce) a uhlí pro další distribuci, ale bylo určitým skvostem z hlediska urbanistické architektury, která se vyznačovala funkcionalistickým pojetím. V dnešní době je život nádraží omezen na činnost skladů, parkoviště a ze starých uživatelů zde zůstala pouze celnice.

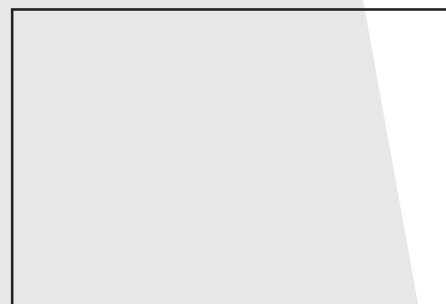
Po objetí Nákladového nádraží linka pokračuje výjezdem z Basilejského náměstí do ulice Jana Želivského. Na výjezdu je zajímavé pozorovat profesionální kolegialitu řidičů – pustit nebo nepustit? V době dopravních špiček je tato balabosa vítaná, neboť ulice Jana Želivského je permanentně plná. Na křižovatce Ohrada se „stotřiatčička“ točí do Koněvovy ulice, která má pražský primát, a to v počtu hospůdek, barů a heren na jednu zastávku. Mezi Ohradou a zastávkou Čermínova je to 6 heren, 5 barů a 6 hospod (informace pro ctitele penivého moku: Staropramen, Březnické a Gambrius). Aby Žižkov byl skutečně evropským centrem, je ve třech restauracích večer obsluha „nahore bez“, což v typických hospůdkách IV. cenové skupiny je přinejmenším vítaným prvkem pro vstup do Evropské unie.

Jízdou od Ohrady až po viadukt před odbočením do Karlína mijáme vrch Vítkov, kde kdysi Husité napráskali křižákům. V současné době je vrch Vítkov jedním z posledních míst, kde je ještě alespoň trocha zeleně pro maminky s kočárky a milenecké párky. Problematickým místem na citované lince může být sjezd do Karlína v době, když nastane sněhová kalamita.

Na další křižovatce, u bloku karlínských kasáren, „133“ odbočuje, míjí Hudební divadlo v Karlíně a končí u vjezdu do Autobusového nádraží na Florenci.

Po stejné trase se vrací, ale řidiče čeká ještě jedno ožehavé místo, a tím je vjezd do ulice Želivského. Řidič musí odbočit do ulice Zelenky-Hajského, dále zahnout do Biskupcovy; zde je patrná inteligence některých řidičů a jejich smysl pro kázeň při respektování dopravních předpisů, konkrétně zákaz stání a zastavení – to má za následek další šediny a zvlhlé čelo našich šoférů. Na Basilejském náměstí se linka vrací opět okolo Nákladového nádraží do malešické lokality a její kolo je ukončeno u Delvity na sídlišti Malešice. Náš řidič spokojeně vydechne a je nesmírně šťastný, neboť si uvědomí, že je pátek odpoledne, „amatéři“ vyjíždějí po týdnu na chalupy (za účelem umytí svého miláčka), špička vrcholí a on má před sebou již jenom posledních pět koleček!

Za vydatné pomoci řidičů zpracoval
Zdeněk Šebesta



Pohled do Koněvovy ulice v době zdánlivého klidu – v pozadí křižovatka Ohrada. Foto: Zdeněk Šebesta.

Postup ve výstavbě depa Zličín

Depo Zličín, které bylo uvedeno do provozu v listopadu roku 1994 v souvislosti se zprovozněním V. provozního úseku tratě B, tvoří společně s depy v Hostivaři a na Kačerově trojici dep, která zabezpečují provoz metra. Původní rozsah jeho výstavby, který byl v projektovém úkolu koncipován s navrženou remizovací kapacitou 200 vozů, kapacitou údržby 250 vozů a dalšími kapacitami a provozy pro údržbu, byl z důvodu úspory investičních prostředků redukován a depo bylo uvedeno do provozu v omezeném rozsahu:

Hala mytí a čištění, dílenská hala, hala oprav a hala remizovací 5.

(Celková remizovací kapacita – 95 vozů.)

Dále byly uvedeny do provozu nezbytné objekty a provozní soubory pomocného a obsluhujícího hospodářství – čtyřpodlažní přístavek s dílnami a provozy, administrativním a sociálním zázemím, požární stanice, kotelna, kompresorovna, trafostanice a měnárna, sklad chemikálií, vrátnice, kolejiště v nezbytném rozsahu, komunikace a oplocení.

Do zkušební provozu se v lednu 1999 podařilo uvést i zkušební trať (prozatím s provizorním zabezpečovacím zařízením) v provozní délce 1,805 km, která je určena pro zkušební jízdy elektrických souprav, hnacích vozidel nezávislé trakce a také jako vlečková kolej mezi odštěpným závodem Metro a ČKD Dopravní systémy, umožňující přesun nových

či rekonstruovaných vlakových souprav.

Se zprovozněním dalšího úseku tratě B metra v roce 1998 se stala trať B nejdelší (provozní délka 25,7 km), jejíž obsluhu depo Zličín musí zajišťovat. Protože stávající rozsah zejména z hlediska potřeb remizování vozů a údržby trati je v současnosti nedostačující, byla v loňském roce zahájena další etapa výstavby depa v rozsahu:

- remizovací hala 4 včetně příslušného zhlaví, předpoklad dokončení stavby je v červnu letošního roku,
 - depo pomocných trakčních prostředků, které by mělo být dokončeno v srpnu 2000,
 - sklad a výdej pohonných hmot by měl dokončen rovněž v letošním srpnu,
 - sklad hořavin, dokončení se předpokládá v srpnu roku 2000
- a další související objekty (komunikace, osvětlení areálu, přípojky).

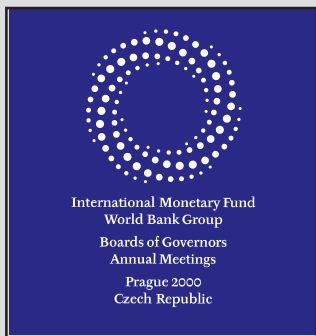
V těchto dnech díky státní dotaci zahajuje dodavatel výstavbu haly 3, která by měla být uvedena do provozu v průběhu roku 2001.

Zprovozněním obou hal i depa pomocných trakčních prostředků očekáváme výrazné zlepšení současné složité situace zejména při remizování souprav v depu Zličín a při zajišťování vlastní údržby tratě B.

Stanislava Cikánová, 11 702

Praha a zasedání Mezinárodního měnového fondu

V září letošního roku bude Praha hostit účastníky výročních zasedání Mezinárodního měnového fondu a Světové banky. Jedná se o nejvýznamnější a největší akci, kterou kdy Česká republika, potažmo Praha pořádala. Je očekáván příjezd přibližně 15 000 účastníků z řad nejvýznamnějších bankéřů, finančníků a dalších významných hostů (včetně prezidentů, premiérů a dalších států).



Jednou z oblastí, která bude mít rozhodující vliv na hladký průběh zasedání, je zajištění dopravy. Organizační centrum této akce, které bylo zřízeno při Ministerstvu financí ČR, požádalo Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost o komplexní zajištění dopravní stránky této akce v dubnu 1999. Po seznámení se s celou problematikou a prověření všech požadavků (autobusy, řidiči, dispečerů a podobně) naše společnost tuto nabídku přijala a v září 1999 byla uzavřena obchodní smlouva s Ministerstvem financí České republiky.

V současné době je v rámci Dopravního podniku vytvořena zvláštní pracovní skupina, zabezpečující přípravu a realizaci této významné akce.

Dopad akce na pravidelnou dopravu cestujících

Vzhledem k pohybu účastníků akce bude především v centru Prahy docházet k občasnému zastavení individuální dopravy, které by však nemělo vyvolat nějaké závažné přerušení provozu tramvají či autobusů. Zvláštní bezpečnostní a parkovací zóna vznikne v oblasti Kongresového centra (Pankráčské náměstí), čímž dojde k úbytku parkovacích míst v této oblasti. Obdobně při konání doprovodných společenských akcí bude fungovat zvláštní režim v místech těchto akcí (Obecní dům, Národní divad-

lo, Státní opera, Výstaviště, Pražský hrad, Žofín a Rudolfinum).

Obecně lze říci, že městská hromadná doprava bude fungovat normálně, pouze s občasným omezením při hromadných přesunech účastníků této akce, případně v místě konání souběžných doprovodných akcí.

V této souvislosti je nutno zmínit i vyhlášení mimořádných školních prázdnin v průběhu vlastního zasedání, v týdnu od 25. do 29. září 2000. Toto rozhodnutí by mělo alespoň částečně zmírnit očekávanou kongesci individuální dopravy a odlehčit již tak přetíženými pražským komunikacím.

O případném vlivu ohlášených protestních akcí v současné době jedná městský koordináční štáb.

Zabezpečení akce ze strany Dopravního podniku

- Zajištění dopravy mezi letištěm a hotely při příletu a odletu účastníků akce,
- zajištění dopravy při jednáních a seminářích (Kongresové centrum – hotely),
- zajištění dopravy při doprovodných společenských akcích,
- zřízení a provoz dispečinku a informačního střediska Dopravního podniku v budově Kongresového centra,
- účast pracovníků naší společnosti při přípravě akce (Dopravní podnik je členem městského koordináčního štábu spolu s Ministerstvem financí, Magistrátem hl. m. Prahy, Policií a dalšími organizacemi),
- výroba informačních materiálů

pro účastníky akce (dopravní informace).

S ohledem na rozsah akce (v některých obdobích je požadováno až 150 nízkopodlažních autobusů) a její význam bude nutno v rámci naší společnosti přijmout i některá mimořádná opatření, především v otázce poskytování dovolené na zotavenou a v úpravách pravidelných turnusových služeb řidičů a dispečerů.

K tomu je nutno připomenout, že kromě této akce se bude naše společnost velkou měrou podílet i na dopravním zajištění dalších významných akcí tohoto roku (zasedání Rady ministrů CEMT 29. května až 1. června, Vsesokolský slet 26. června až 2. července, Abilympiáda 13. až 20. srpna, veletrh For Arch 3. až 7. října a další)

Podrobněji vás s přípravou tak významné akce, jakou zasedání Mezinárodního měnového fondu a Světové banky bezesporu je, seznámíme v některém z letních čísel našeho podnikového časopisu. Již teď však věříme, že všichni pracovníci Dopravního podniku přispějí svojí činností ke zdárnému průběhu zasedání v Praze.

Jan Cibulka, 90 142



Foto: Jan Šurovský

Pracovní úrazovost v naší společnosti v minulém roce

	o. z. Metro		o. z. ED		o. z. Autobusy		ředitelství		celkem DP	
	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998
Průměrný počet zaměstnanců	4 183	4 131	3 669	3 636	4 107	3 981	576	569	12 535	12 317
Počet pracovních úrazů	66	77	126	180	208	253	63	35	463	545
Počet zameškaných kalendářních dnů	2 771	3 296	5 618	7 488	7 770	9 241	3 137	1 419	19 296	21 444
Četnost (počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců)	1,58	1,86	3,43	4,95	5,06	6,35	10,94	6,15	3,69	4,42
Závažnost (počet zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz)	41,98	42,80	44,58	41,60	37,35	36,52	49,79	40,54	41,68	39,35

Je tu opět doba, kdy hodnotíme výsledky uplynulého roku. V oblasti pracovní úrazovosti došlo v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, v roce 1999 k podstatnému snížení počtu pracovních úrazů oproti roku 1998. Počet úrazů se snížil o 82, což znamená snížení o 15 % proti roku 1998. Rovněž v počtu zameškaných kalendářních dnů pracovními úrazy došlo ke snížení o 2 148 dní, tj. snížení oproti roku 1998 o 10 procent.

Jak vyplývá z uvedené tabulky ke snížení počtu pracovních úrazů došlo ve všech třech odštěpných závodech. K podstatnému zvýšení pracovních úrazů došlo na ředitelství společnosti, a to o 80 % proti roku 1998. Všechny pracovní úrazy, které vykazuje ředitelství společnosti v roce 1999, se přihodily přepravním kontrolorům. 63 úrazů přepravních kontrolorů tak činí 13,6 % z celkového počtu pracovních úrazů, které se přihodily v naší společnosti v roce 1999. Dále z přehledu vyplývá, že došlo k mírnému nárůstu závažnosti pracovních úrazů, a to celkem o 2,3 dne na jeden úraz.

Potěšitelné je, že v roce 1999 nedošlo k žádnému smrtelnému ani hromadnému úrazu. K těžkým pracovním úrazům došlo ve dvou

případech, a to v o. z. Metro (u strojvedoucího nezávislé traktce při přípravě služebního vlaku k odjezdu) a v o. z. Elektrické dráhy (u karosáře při přípravě vysokozdvizného vozíku do

laku).

Zvýšení počtu pracovních úrazů u přepravních kontrolorů bylo ovlivněno zvýšenou agresivitou cestujících, což dokládá zveřejněný graf o vývoji počtu úrazů zaměstnanců ovlivněných druhou osobou za období 1994 – 1999.

Na odškodnění za škody způsobené pracovními úrazy byly v roce 1999 postiženým vyplaceny náhrady ve výši 7 461 361,- Kč což je o 287 928,- Kč více než v roce 1998.

Podrobně seznámení zaměstnanců s příčinami a zdroji pracovních úrazů, jakož i s opatřeními přijatými ke snížení pracovní úrazovosti na jednotlivých pracovištích, je náplní pravidelných školení o BOZP.

Jiří Koch, 90 013

Počet pracovních úrazů ovlivněných druhou osobou

Počet úrazů / rok

Jsme připraveni profesionálně vyřešit všechny problémy

Minulé číslo DP-KONTAKTu přineslo první sondu do Hasičského záchranného sboru odštěpného závodu Metro, ve které jsme vám přiblížili především historii útvaru. Dnes se podíváme na činnost hasičů podrobněji.

Hasičský záchranný sbor (HZS) o. z. Metro je zřízen ve smyslu zákona č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky MV č. 21/1996 Sb. a je zařazen do kategorie JPO IV.

HZS je určen ve svém hasebním obvodu, tj. na tratích, v objektech a zařízeních metra k řešení mimořádných událostí jako jsou požáry v objektech a stanicích, požáry nebo zakouření vlakových souprav. Dále mimořádných událostí typu „pád osoby do kolejí“, akcí „bomba“, to je řešení situací při nálezů předmětu neznámého původu, při ohrožení zvýšenou hladinou vody nebo poruchami vodovodního řadu a v neposlední řadě nyní



Co používáme za techniku?

Hasiči odštěpného závodu Metro používají při svých činnostech standardní mobilní požární techniku, a to zejména cisternové automobilové stříkačky na podvozku LIAZ 101, označované jako CAS K 25, dále speciální dopravní automobily na podvozku AVIA DA 12 a speciální protiplynové automobily, technický automobil a chemický automobil pro řešení mimořádných událostí s výskytem nebezpečných látek.

Ostatní výbava je též ve speciálních přívěsech, jako jsou osvětlovací, hadicový, odsavač kouře, chemický a povodňový.

Ve vybavení hasičů jsou rovněž účinné detektory života a zdraví nebezpečných a otravných látek, ochranné izolační obleky pro práci s těmito látkami, čtyřhodinové kyslíkové dýchací přístroje BG 174 firmy Drager, vzduchové dýchací přístroje SCOTT, ochranné zárově obleky chránící před účinky sálavého tepla a další speciální výbava.

Každý zaměstnanec útvaru je pak vybaven z pohledu ochrany jeho života a zdraví ochranou hasičskou přilbou, včetně noremoxové kukly, zásahovým oděvem FIREMAN IV, zásahovou hasičskou obuví, rukavicemi a hasičským opaskem se sekerkou a karabinou se smyčkou k zajištění před pádem.

Z hlediska naší vybavenosti můžeme konstatovat, že díky pochopení vedení odštěpného závodu i generálního ředitelství je na vysoké úrovni jak po stránce technických vlastností, tak i ochranných funkcí a je srovnatelná s ostatními dobře vybavenými hasičskými záchrannými sbory.

Kvalitní příprava je základ

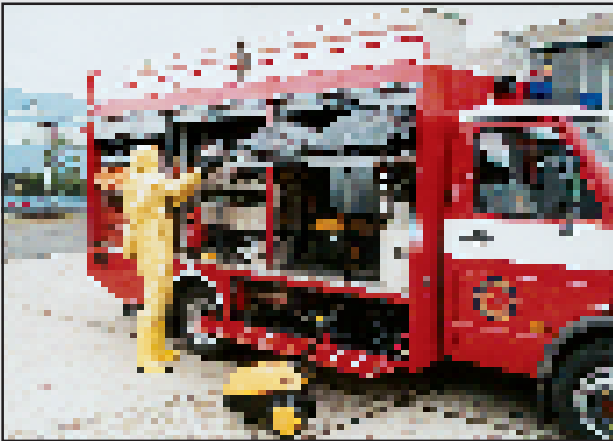
Příprava hasičů je dána ročním plánem odborné přípravy zaměstnanců hasičských záchranných sborů s členěním do plánů měsíčních. V oblasti teoretické přípravy je kladen důraz na znalosti právních předpisů v oboru požární ochrany, místních poměrů u jednotlivých stanic a objektů metra. Každý člen sboru se musí umět orientovat v tzv. „výjezdové dokumentaci“, nezbytnou je znalost zásahových a únikových cest ze stanic a objektů metra.

Největší pozornost je kladena na praktickou přípravu, obsahující především zevrubné prohlídky stanic a objektů metra. Nejméně jedenkrát ročně je prováděna prohlídka všech stanic a dep metra, jsou prováděna prověřovací cvičení v požárních družstvech i ve směnách, zaměstnanci mají praktická cvičení se speciální technikou.

Zejména procvičování ovládní výbavy technického a chemického automobilu pokládáme za velmi důležité, protože bez těchto technických prostředků je zvládnutí předpokládaných mimořádných událostí téměř nemožné.

V našem hasičském záchranném sboru klademe velký důraz na přípravu a provádění námětových

cvičení v objektech a stanicích metra. Je to „ostrá“ prověrka velitelů, členů požárních družstev i techniky, protože kromě toho, že skutečně nehoří, je to úplně stejná činnost jako u skutečného požáru, tedy s použitím dýchacích přístrojů, ochranných oble-



ní také při „vykolejení“ nebo jiných havarijních stavech u provozovaných vlakových souprav.

HZS rovněž zajišťuje vyprošťování osob z výtahů v objektech metra, a to jak cestující veřejnosti, tak i vlastních zaměstnanců. Naši hasiči by prvosledově řešili i mimořádné události spojené s výskytem nebezpečných nebo otravných látek v objektech metra, jakož i celou řadu dalších havarijních stavů a situací.



Kolik nás je?

HZS o. z. Metro má v současné době k dispozici pro výkon nepřetržité služby celkem 119 zaměstnanců, kteří jsou rozděleni do čtyř směn na třech požárních stanicích, které jsou vždy v areálech vozových dep (Hostivař, Kačerov a Zličín). Směnnost služby je dvanáctihodinová.

V čele HZS stojí velitel sboru, který má také k dispozici velitele požárních stanic a náčelníky speciálních služeb HZS (strojní, spojová, chemicko-technická). Výkon služby ve směnách řídí velitelé směn a velitelé požárních družstev.

ků a dalších potřebných technických prostředků za simulovaných ztížených podmínek viditelnosti a v zakouřeném prostoru.

Některých těchto námětových cvičení se zúčastňuje i nově ustavená a vycvičená lezecká skupina našeho útvaru určená pro práci ve výškách a nad velkými hloubkami.

Ze zkušenosti minulých případů víme, že požáry v metru budou doprovázeny vždy velkým vývinem nedýchacích zplodin hoření, proto věnujeme velkou pozornost návčivkům při použití dýchacích přístrojů. Dříve to byl výcvik u kolegů v Kladně, v poslední době v cvičném polygonu ve Strašnicích a konečně v roce 1999 výcvik v moderním cvičebním zařízení Kaučuku v Kralupech nad Vltavou.

Zejména toto uvedené zařízení simuluje svým provozem situaci, která se přibližuje k situacím u skutečného požáru. Takto náročný výcvik všech našich zaměstnanců provádíme dvakrát do roka.

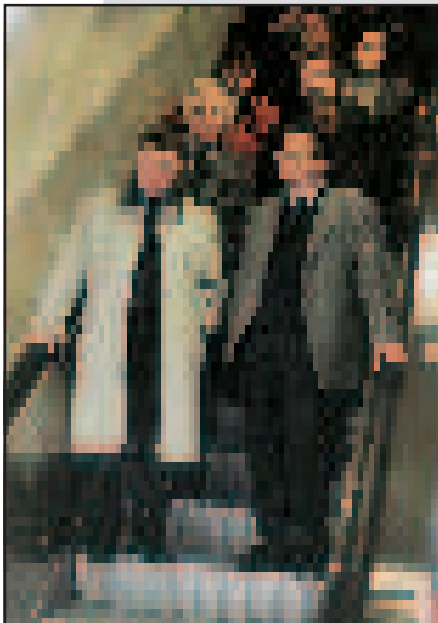
Jsme připraveni

Jsme přesvědčeni, že všichni zaměstnanci Hasičského záchranného sboru o. z. Metro při vybavení, kterým disponují a s přihlédnutím k náročnosti teoretické i praktické odborné přípravy jsou schopni vždy řešit mimořádné události profesionálně. To znamená rychle a především účinně.

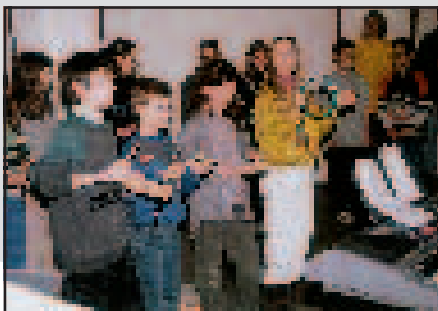


mjr. Lubomír Janeba,
velitel HZS o. z. Metro
Foto: Petr Malík a archiv HZS

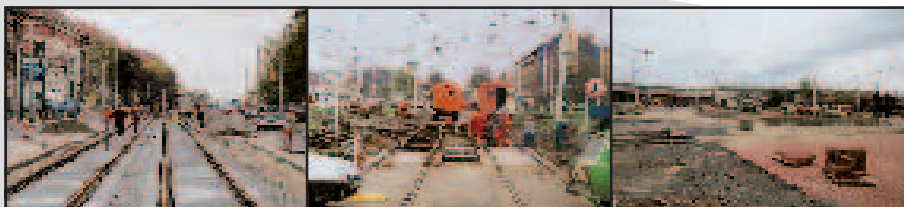
Zajímavosti z podniku



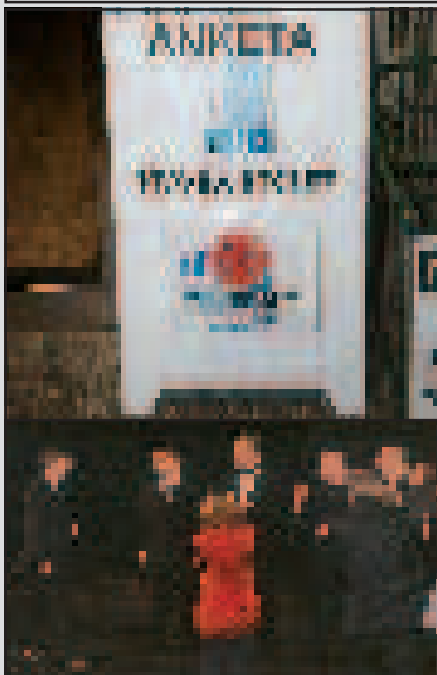
Malostranská už více než měsíc slouží veřejnosti. V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme vás informovali o ukončení devítiměsíční rekonstrukce stanice Malostranská. Tentokrát se vrátíme k této události obrazovým materiálem. Od odpoledních hodin 29. března ji mohou využívat opět Pražané a návštěvníci Prahy. Slavnostní „stržení“ pásky provedl primátor Prahy Jan Kasl za účasti náměstka primátora Ing. Martina Hejla, předsedy představenstva a generálního ředitele ing. Milana Houfka a dalších hostů.



Velikonoční koncerty zpřijemily jarní atmosféru. Počtvrté v dubnových dnech ožily prostory některých stanic metra hudbou a zpěvem dětí ze Základní školy v Umělecké ulici v Praze 7. Desítky Pražanů se zastavovaly a poslouchaly písně, které neslychají pravidelně.



Výluková činnost se rozběhla naplno. V dubnu se výluková činnost na tramvajových tratích rozběhla naplno. Komplexní rekonstrukce trati probíhala v Koněvově ulici, křižovatka se vyměňovala na Vítězném náměstí a v hloubětínské vozovně se měnila část kolejového rozvětvení.

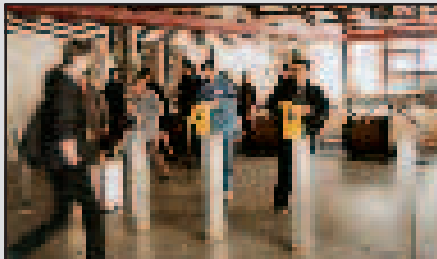


Metro bylo vyhlášeno stavbou století. V březnu vrcholila veřejná anketa o nejlepší stavbu století České republiky. S hlasovacími lístky a stojany na odpovědi jste se mohli setkat i v několika stanicích metra.

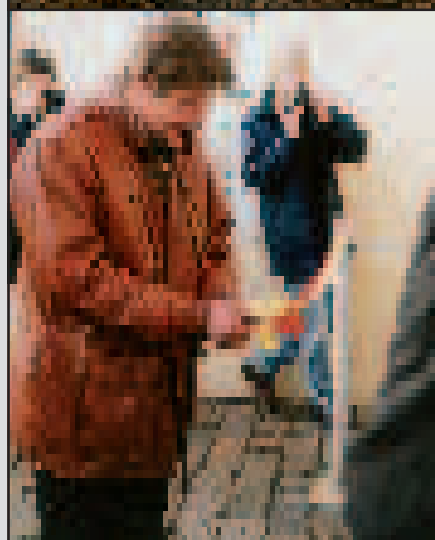
Anketa proběhla v několika fázích, první se uskutečnila na podzim loňského roku, kdy odborná i laická veřejnost navrhovala jednotlivé významné stavby, které vznikly v průběhu posledního století.

Ve druhé fázi nominovala odborná porota 31 nejatraktivnějších a nejzajímavějších staveb z celkového počtu tisíce přihlášených děl. Pro následnou veřejnou soutěž byly stanoveny tři kategorie: občanské bytové stavby, průmyslové stavby a dopravní a inženýrské stavby. Všechny nominované stavby byly veřejnosti představeny na výstavě na Staroměstské radnici.

Slavnostní vyhlášení výsledků proběhlo v neděli 16. dubna v rámci stavebního veletrhu v Brně. Pražské metro získalo hlavní cenu v anketě laické veřejnosti a současně bylo oceněno odbornou porotou jako nejlepší dopravní stavba století.



Ve středu 5. dubna jsme sčítali cestující. První dubnová středa byla pro pražské metro významným dnem. Po více než čtyřech letech probíhal v síti podzemní dráhy komplexní přepravní průzkum, který si dal za cíl zjistit kolik cestujících metro využívá a v jakých obdobích dne. Dříve používané dřevěné štítky nahradily nové, tuhostí papíru totožné se složenkami. Novou technologií jsou v těchto dnech zpracovávány výsledky a červnový DP-KONTAKT by měl přinést první výsledky.



Muzeum otevřelo na Aprila. Osmá sezona Muzea městské hromadné dopravy ve střešovické vozovně byla zahájena v sobotu 1. dubna. Přesně v 9 hodin přestříhl pásku ředitel o. z. Elektrické dráhy ing. Milan Pokorný a první nedočkavci se vydali na prohlídku expozice, která byla doplněna o další novinky.

Nejvýznamnější přírůstek, opravená tramvaj T2, stála před branami uprostřed zájmu všech návštěvníků. **-bda-**

Foto: Petr Malík, Jan Šurovský a Jozef Rusňák

Další stejnkrojová součást

Stejnokroj pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti patří bezesporu mezi hlavní prvky prezentace společnosti na veřejnosti. Proto se mu věnuje v poslední době velká (pro někoho až nepříjemná) pozornost. Ovšem nejde pochopitelně jen o to, aby pracovník naší společnosti, který přichází do styku s cestujícími, dobře vypadal, ale aby se také cítil co nejlépe.

Z toho důvodu se od 1. května 2000 zavádí do užívání nová stejnkrojová součást – kožený opasek, který je široký 3 cm a dlouhý podle potřeby – od 75 do 150 cm.

Pracovníci, kteří tuto zdánlivě nevýznamnou součást stejnkroje dosud postrádali, si ji mohou v oděvním skladu „koupit“ za 265 bodů. **-zjs-**

Zajímavosti z věčně zelené země



Patrový autobus v jedné ze zastávek v centru. Většina dublinských patrových autobusů má modrokrémové barvy na rozdíl od známějších londýnských.

Nevím, od kdy se používá rčení, že Irsko je zelená země, ale po osobních zkušenostech musím říci, že je to stoprocentní pravda.

V době, kdy je u nás tráva žlutohnědá, se na ostrově může pochlubit brčálovou zelení. Přitom domorodci tvrdí, že jaro ještě nezačalo. O tom, že klimatické podmínky jsou na ostrově více než příznivé, svědčí i kilometrové záhony kvetoucích narcisů uprostřed vícepruhových silnic.

Kdyby snad tráva uschla, tak vám zelenou v dostatečné barvě nabídnou letadla nebo třeba soupravy příměstské dráhy v Dublinu. Pokud se však připlete do ulic irského hlavního města v době nějakého významného sportovního klání, nejlépe rugby, tak vám bude připadat, že každý Ir je zelený, nejen jeho země. Nikoliv však vizáží obličejů, ale svým úborem. Od zelených čepic, přes paruky, šály, k bundám a kalhotám.



Autobusy uvězněné v kolonách automobilů. V centru Dublinu docela častý obrázek.

Pokud však chcete spatřit pořádně rezavé Iry, jak se u nás trádá, tak musíte pořádně hledat, což se jich na ulicích nebo v různých pubech neobjevuje.

Co se týče dopravy, musím začít hned na letišti, možná menším než to naše ruzyňské, ale praktickém. Stejně jako u nás je spojení s centrem zabezpečováno autobusovou linkou. Nikoliv běžnou, ale rychlíkovou s dvojicí zastávek. Názvy City centre a Bus station, hovoří zcela jasně i pro ty, kteří angličtinou nevládnou, jak když bičem mrská.

Nemáte jízdenku, žádný problém, řidič vám ji prodá. Nevíte, za kolik se jede do centra, vedle vchodových dveří visí velká cedulka. Přijde vás to na tři irské libry. Nevíte, co s objemným zavazadlem, také žádný problém, neboť vůz má uvnitř úložný prostor pro zavazadla. Jste slabá žena, nevádí. Obsluha dublinského autobusového dopravce vám zavazadlo uloží do odkládacího prostoru a vy se spokojeně usadíte.

Řidič vám oznámí, jaká zastávka bude následovat, a tak se včas připravíte na výstup. Jak dlouho bude cesta do centra trvat, záleží na hustotě pro-

vozu, a ta zrovna nebývá nejmenší. Vždyť i v sobotu odpoledne se v některých případech pohybujete po dublinských ulicích v nekonečných kolonách aut.

Běžné cestování autobusem už tak idylické není. O jízdenky se sice starat nemusíte, řidič vám je prodá, vyjde vás to levněji, až na okraj města vás autobus odveze za libru a patnáct penic, ale o hlášení zastávek nebo jejich zobrazování si musíte nechat jen zdát. I když si sednete téměř vedle řidiče, ve které zastávce máte vystoupit se nedovíte. Nemají jména jako u nás. Spíše je uplatňován systém, který u nás známe z meziměstské dopravy. A tak jste odkázáni na to, zda vám řidič řekne, kde máte vystoupit. Někdy zapomenete, a tak se podíváte do oblastí, které by vám jinak zůstaly utajeny. Pokud je řidič solidní, tak od vás další jízdné nevybere a vy absolvujete zdarma exkurzi.

Pokud očekáváte patrové autobusy stejně jako u ostrovních sousedů, tak nebudete zklamáni. Nejsou sice v červených barvách jako v Londýně, ale stejně je nepřehlédnete. Ještě jim vypomáhají standardní a malé na způsob našich mikrobuseů.

Na čelní orientaci uvidíte kromě čísla linky vždy dva názvy. Není to jako u nás dlouhý název cílového místa, ale na prvním místě se dovíte název konečné v irštině a poté v angličtině. U patrových autobusů se dovíte i kterým směrem se ten příjždějící vůz dostane na konečnou.



Na slabších linkách se osvědčují tyto malé mercedesy.

Jelikož se i v centru nastupuje pouze předními dveřmi, tak na zastávkách mnohdy potkáte fronty, podobné těm, které našinec velmi dobře zná z doby nedávno minulé. Jinak fronty nevidíte, jen na městskou hromadnou dopravu. Že by byla stejně nedostatková jako u nás různé druhy zboží před více než deseti lety?

Druhým druhem dopravy zajišťujícím přepravu po městě je železnice. Vlak nikoliv klasický, ale na způsob německého S-Bahnu. Přeprava po městě vás přijde na 85 penic až libru patnáct, záleží na tom, kolik zastávek pojedete. Intervaly jsou velice různé, od několika minut po půlhodinu u okrajových obdobích. Irově však neznají naše klasické dělení na pondělí až pátek, sobotu a neděli. Oni mají stejný jízdní řád od pondělí do soboty a pouze neděle

je výrazně slabší. To prý všichni odpočívají.

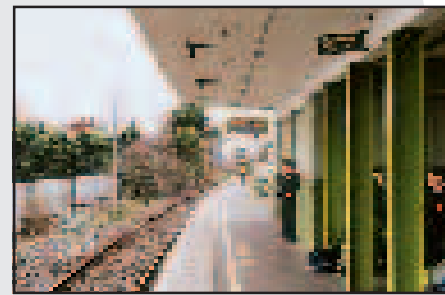
Co vás příjemně překvapí, jsou informační tabule na každém nástupišti. Zobrazují, kdy přijede nejbližší vlak v minutách. Ve druhém řádku se střídají informace o tom, kdy dorazí druhá nebo třetí souprava a také ve kterých zastávkách zastavuje vlak, na který právě čekáte. Pokud se zdržíte na nástupišti o něco déle, zajistě se dostanete k obrazovce předkládající reklamní směs. Pokud však uvidíte a zejména uslyšíte tu propagující dopravce příměstské železnice, oněmíte úžasem. Hudební doprovod tvoří Smetanova Vltava.



Vlak příměstské železnice, příjemný a rychlý společník na cestách z okraje města do centra.

Jízdenky prodávají pokladníci ve stanicích, až na některé výjimky ve večerních hodinách, kdy jsou zastávky neobsazené, a tak jedete zadarmo.

Co nás dále zaujalo, byla pokuta za kouření ve voze. Nevím, kolik je v současnosti v městské hromadné dopravě, ale ve vlacích to bylo ještě nedávno symbolických třicet korun. Je možné, že se částka zvýšila, ale ne nijak dramaticky. Pokud budete kouřit v dublinské dráze označované DART a budete přistiženi, připravte si 400 liber (což je v přepočtu asi 18 tisíc korun)! Dá se říci, že pokuta činí 400-násobek obyčejného jízdného.



Nástupišť s informační tabulí zobrazující vše podstatné, za kolik minut přijede následující spoj a kde stává.

Pokud se chystáte do Irska, je vcelku zbytečné učit se irsky, nápisy jsou dvojjazyčné a propagují starou řeč, ale nikoho tak neuslyšíte mluvit. Vládně angličtina, a to i v tisku a sami Irové tvrdí, že jejich angličtina je ta nejlepší na světě.

Text a foto: Petr Malík

Tachografy v tramvajích

Podle zákona 102/95 Sb. a vyhlášky 173/95 Sb. musí být od 1. ledna 2001 všechny tramvajové vlaky vybaveny tachografem. Toto ustanovení je dané a zahrnuje tak zhruba třicetileté období, ve kterém byla měření rychlosti jízdy a jejího zaznamenávání věnována pozornost.

Vozy T3 prvních sérií, jak se ještě mnozí z nás pamatují, měly na řídicím panelu pouze ampérmetr a voltmetr, jejich předchůdci ani to ne. Rychlost jízdy, zejména tam, kde byla omezena na konkrétní hodnotu, byla věcí odhadu řidiče, což pochopitelně přinášelo různé obtíže. Proto se vozy začaly osazovat nejprve tachometry pro možnost informování řidiče o dosažené rychlosti. To však nemělo dlouhého trvání, protože brzy vznikla potřeba rychlosti jízdy následně dokázat, hlavně při mimořádných událostech. Tak se postupně začaly vozy osazovat tachografy, zprvu

mechanickými, později elektronickými a v nedávné době digitálními. Moderní tachograf představuje jakousi „černou skříňku“ – neznamenává pouze rychlost, ale i další skutečnosti, od použití jednotlivých druhů brzd až po činnost směrových světel. Je tak vlastně pro řidiče nepříjemným svědkem tehdy, kdy se dopustí nějakého přestupku, naopak je „k nezaplacení“ v momentě snahy protistrany svést vinu na druhého. Ale ať si již myslíme o tachografech cokoliv – zákon je zákon a my musíme jeho ustanovení respektovat.

V současné době je v provozu 363 tachografů, z nichž 106 není elektronických (ty budou muset být rekonstruovány pro dosažení vyšší spolehlivosti a přesnosti ukládaných dat). S ohledem na skrovné finanční prostředky, které má o. z. Elektrické dráhy k dispozici, nemůžeme být maximalističtí a chtít vybavit tachografy všechny vozy – i když by to byl ideální stav. Proto chce-

Stadtbahn v Heilbronnenu se stal skutečností

Dne 26. září 1999 byla dokončena první etapa výstavby heilbronské Stadtbahn a současně byl zahájen provoz prodloužené linky S4 z Eppingenu do železniční stanice „Heilbronn Hauptbahnhof“ (linka S4 byla zavedena v trase Karlsruhe – Bretten roku 1992, v roce 1997 prodloužena o úsek Bretten – Eppingen).



Zahájení provozu dne 26.9.1999 tramvajovou jednotkou s jídelním vozem „RegioBistro“. V pravidelném provozu se ale objevují žlutočervené vlaky bez občerstvení.

Nový, asi 24 km dlouhý úsek trati v plné délce využívá železničního tělesa, přičemž jako dočasné konečné zastávky jsou vyhrazeny koleje č. 6 a 7 u nejvzdálenějšího nástupiště heilbronského hlavního nádraží. Poměrně dlouhé koleje slouží i pro manipulaci a odstavení tramvajových souprav v období snížených přepravních nároků a přes noc.

V obvodu města Heilbronnenu je kromě hlavního

nádraží zatím pouze jediná nácestná zastávka „Böckingen Berufsschulzentrum“. Zastávky „Sonnenbrunnen“ a „HN Böckingen/West“ se prozatím fyzicky nepřipravují, do budoucna se však s nimi po-

„Trappensee“ a opětné napojení na železniční síť ve směru Öhringen zatím viditelně nepokračuje.

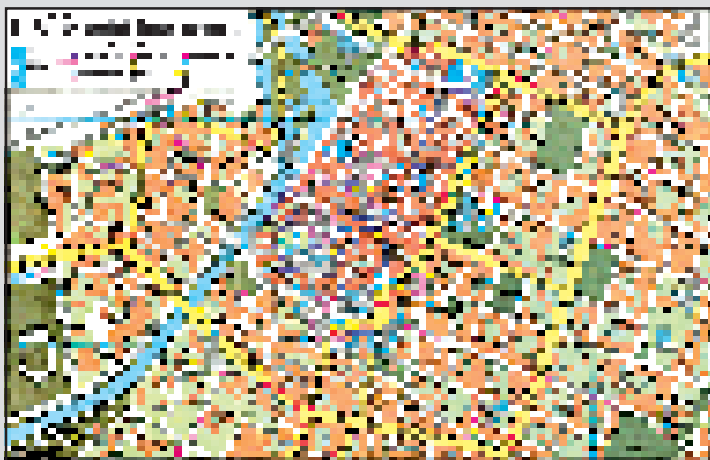
Provozovaná linka S4 má v regionu města Heilbronnenu tři varianty tras. Celodenní a celotýdenní



Osmínápravová obousměrná dvousystémová jednotka typu GT8-100C/25 ve vozovně v Karlsruhe.

čítá. Stavebně dokončeny nebyly v listopadu loňského roku ani dvě zastávky mimo Heilbronn – „Gemmingen West“ a „Schwaigern West“. Ten však i přes tuto skutečnost funguje jako konečná zastávka jedné z variant linky S4. Celá první etapa výstavby spočívá prakticky pouze v úpravě stávající železniční trati pro provoz dvousystémových tramvajových souprav a v rekonstrukci, respektive vybudování nástupišť ve výšce 55 centimetrů nad temenem kolejnice. Zajímavější etapa druhá, která zahrnuje novostavbu tramvajové trati skrz město a její napojení na železniční síť, je rozpracována. Kolejové těleso v pěší zóně Kaiserstrasse je již definitivně dokon-

přepravní obsluhu zabezpečuje zastávková „Heilbronn Hauptbahnhof – Leingarten – Schwaigern West – Eppingen Bahnhof – Bretten – Karlsruhe Albtalbahn – Baden-Baden“, přičemž některé spoje v polonočním provozu pokračují ještě dalších asi 7 km podél Rýna a francouzské hranice do města Bühl, jiné naopak končí ve stanici „Eppingen Bahnhof“ nebo v Rastattu. Jeden spoj v ranní přepravní špičce pracovního dne je z Heilbronnenu prodloužen do železniční stanice „Neckarsulm Bahnhof“. Linku doplňuje zrychlená „Heilbronn Hauptbahnhof – Karlsruhe Hauptbahnhof (Hbf Vorplatz)“, označovaná jako EILZUG. Třetí linka



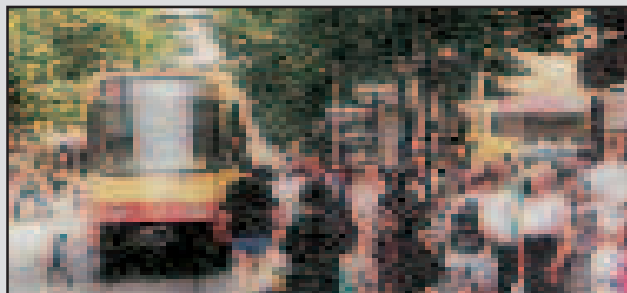
Heilbronn vnitřní město (německy Heilbronn Innenstadt).

me využít daný stav, že většina linek je provozována v sestavě vlaků 2xT3; tím můžeme vyčlenit 238 vozů jako „trvale zadních“ a tachografy je nevybavovat. I tak se ale dostaneme do situace, ze které existuje jen jedna cesta – nákup a instalace 200 nových tachografů.

Bohužel to bude opět další akce, která bude něco stát. Na nutnou výměnu a dosazení tachografů věnujeme letos přibližně 6 milionů korun, což jistě není malá částka. Díky ní se ale situace v této oblasti podstatně zlepší. Z provozoven pak na tom bude nejlépe Motol a částečně Žižkov, protože vozy T6 mají tachografy již z výroby.

Většina novel zákonů, týkajících se dopravy, s sebou obvykle přináší nové požadavky a nároky. Díky omezeným finančním zdrojům to obvykle vnímáme negativně. Je však nutno si uvědomit, že každý progresivní prvek, který je do tramvajových vozů dosazen, znamená obvykle i kvalitativní posun k lepšímu. A o to jde především.

-zjs-



Souprava linky S4 v ulicích Karlsruhe.

čeno včetně komunikačních úprav. V celé délce Bahnhofstrasse a na Kurt Schumacher Platz panuje čilý stavební ruch, kdy jsou za pl-

ného provozu překládány veškeré inženýrské sítě z osy komunikace, aby mohly být položeny kolejnice. V přednádražním prostoru a v západní části Bahnhofstrasse, dosud používané jako autobusové nádraží regionální dopravy, už vzaly zaskvě veškeré autobusové zastávky a jsou provizorně překládány z místa na místo. Na druhém konci Kaiserstrasse u křižovatky s Allee vzniká nový objekt Harmonie. Výstavba zahrnuje kongresové centrum, koncertní sál, obnovu a rozšíření stávajícího podchodu a 390 metrů čtverečních je určeno pro městskou dopravu – tedy pro zastávku a další dočasné ukončení Stadtbahn.

Jako termín dokončení celé stavby je uváděn rok 2001. Už dnes je však na posuvných orientačních roletách všech tramvajových souprav připraven text konečné zastávky „Heilbronn Harmonie“ a na vnitřním „teploměru“ jsou předtištěny názvy zastávek „Kurt Schumacher Platz“, „Rathaus“ a „Harmonie“ s dovětkem „in Bau“, čili ve výstavbě. Další etapa prodloužení trati po Moltkestrasse se zastávkami „Friedensplatz“, „Kernerstrasse“, „Pfühlpark“,

„Heilbronn Hauptbahnhof – Schwaigern West“ je stejně jako linka první plně zastávková a je v provozu v pracovní dny přibližně od 7.20 do 21.40 hodin, v sobotu přibližně od 7.40 do 18.40 a v neděli cca od 12.40 do 21.40 hodin. Intervalově vytváří s linkou první ve společném úseku pravidelný 20-minutový cyklus v pracovní dny a cyklus 20 až 40-minutový v sobotu a neděli. Všechny tři linky jsou obsluhovány osmínápravovými dvousystémovými vozidly typu GT8-100C/25, respektive novější inovovanou verzí tohoto typu.

Žlutočervené tříčlankové obousměrné tramvajové soupravy jezdí sólo nebo spřažené po dvou do vlaku (zejména v neděli). Vypravovány jsou buď Stadtwerke Karlsruhe Verkehrsbetriebe (převážná část), Deutsche Bundesbahn nebo Altbahn, přičemž evidenční čísla začínající od 800 jsou ve společné řadě.

Linka S4 plně podléhá tarifu svého zřizovatele KVV-Karlsruher Verkehrsverbund GmbH, který na základě dohody s HNV-Heilbronner Verkehrsverbund uznává ve spádovém území jeho tarif a mimo něj poskytuje zvýhodněné podmínky svého tarifu. I přesto ale jízdenka z Heilbronnenu na Marktplatz v Karlsruhe vyjde asi na 20,- DM, takže mluvit o nějaké konkurenci s individuální automobilovou dopravou, při ceně okolo 1,80 DM za litr benzínu, je přinejmenším odvážné.

Rudolf Maren

Zajišťují systém PID společně s námi – III

Firmu SPOJBUS založil již v roce 1990 pan Josef Šlechta za účelem provozování autobusové dopravy. Po počátečním období zaměřeném na tehdy rychle expandující zájezdovou dopravu v tuzemsku i do zahraničí, se později firma začala orientovat i na pravidelnou linkovou autobusovou dopravu, a to především v pražském regionu. A tak již v roce 1992 mohl být vypraven první vůz městského provedení na linku MHD č. 172 jezdící v trase Smíchovské nádraží – Velká Chuchle – Radotín a zpět.

Od roku 1996 na základě výsledků veřejné obchodní soutěže je firma zapojena do nově vzniklého systému pražské integrované dopravy. V současné době obsluhuje firma SPOJBUS pod vedením dcery zakladatele firmy, paní Jany Barnatové, jako jeden z mála soukromých dopravců, a bezesporu jako jediná žena – dopravce, příměstské autobusové linky č. 308 až 311 z oblastí okresů Praha – západ a Beroun (obce Chrástany, Rudná u Prahy, Nučice, Tachlovice, Bubovice, Mořina a další) na autobusový terminál Praha – Zličín.

Vozový park firmy tvoří přibližně 15 vozů Karosa v širokém spektru typového provedení (B 732, B 932, C 734, C 934). Jejich charakteristickým rysem je nejenom výrazná žlutočervená barevná kombinace, ale především dobrý technický stav a čistota uvnitř vozů. Obnova nepřetržitě stárnoucího vozového parku je jedním z prioritních cílů firmy, o čemž svědčí nákup 3 zcela nových vozů a provedení 2 celkových oprav za posledních 5 let.

K odstavování vozů, provádění pravidelné údržby a oprav v běžném rozsahu se využívá technické základny umístěné v těžišti obsluhovaných linek, akutní opravy menšího rozsahu se provádějí též operativně na lince, s pomocí vyhovavě pojízdné dílny. **Toto vše vede nejen ke snížení provozních nákladů, ale především ke zkvalitnění poskytovaných služeb, tzn. především k minimalizaci výpadků v provozu.**

Ke splnění výše uvedeného cíle je však zapotřebí ještě jeden, ne-li nejdůležitější článek. Tímto článkem jsou řidiči, na kterých z velké části záleží kvalita autobusové dopravy a jejichž výběru se věnuje velká péče. Na linkách pražské integrované dopravy (obsluhujících především menší obce) jsou zaměstnáváni proto řidiči z dotčeného regionu, neboť ti jsou pod neustálou veřejnou kontrolou.

O technickém stavu vozového parku a kvalitě práce vedení i zaměstnanců firmy svědčí fakt, že v roce 1999 nebyl při objemu přibližně 378 000 kilometrů na příměstských linkách a 33 500 vypravených spojů zaznamenán ani jeden vynechaný spoj zaviněný ze strany dopravce.

V případě zájmu o více informací o firmě SPOJBUS navštivte rodičí se internetové stránky (www.spojbus.cz) nebo firmu navštivte osobně – tedy svezte se jedním z jejich vozů z autobusového terminálu Praha – Zličín.

Adresa dopravce: Jana Barnatová – SPOJBUS, Hradecká 7/2325, 130 00 Praha 3

**Zpracoval ROPID
ve spolupráci s firmou SPOJBUS**

Novinky z Ostravy

Rijnový DP-KONTAKT roku 1998 přinesl reportáž z Ostravy. Od té doby se však leccos v „ocelovém srdci republiky“ změnilo. Byla zprovozněna nová tramvajová trať, provoz zahájilo několik nízkopodlažních tramvají, trolejbusů, ale i autobusů. Dále se rozvíjí integrovaná doprava, například na železniční trati Ostrava – Bohumín. Rádi bychom vás nyní s některými novinkami seznámili.

Největší událostí uplynulých měsíců bylo otevření nové tramvajové trati podél Místecké ulice. Stalo se tak dne 14. prosince 1999. Díky této trati došlo ke zkrácení přepravy cestujících mezi jižní částí a centrem města až o 6 minut. A ještě jedna tramvajová novinka, nízkopodlažních tramvají mají v Ostravě již devět a v letošním roce by měly další přibýt.

Nyní k autobusům. V lednu 1998 došlo k vyloučení autobusové dopravy z centra města, čímž byla zhoršena dostupnost některých veřejných institucí v centru. **Proto byla navržena okružní trasa centrem**, na které zahájila 11. května 1998 provoz linka v současnosti označovaná číslem 99. Doprava byla zajišťována zapůjčeným autobusem z Magdeburku. Později zakoupil Dopravní podnik Ostrava a. s. pro tuto autobusovou linku, dva kusy autobusů typu Mercedes-Benz 412D NP. Protože se jednalo o skříňová vozidla, byla provedena přestavba na malé městské autobusy, které jsou ze 60% nízkopodlažní. Ve voze je 12 sedadel + 3 sklopná sedadla v prostoru pro kočárek. Cestující mají k dispozici dvoje dveře. Po obsazení sedícími cestujícími a kočárkem zbývá ještě místo pro 6 stojících osob. Okružní linka je v provozu v pracovní dny přibližně od 6:15 do 18:30 a v sobotu od 7:30 do 13:20 hodin v intervalu 15 minut. Jedná se o užitečné doplňkové spojení a díky malým vozidlům je možné jezdit téměř kudykoliv.

Přímo se nabízí otázka, zda i v Praze by se podobná linka neuplatnila, třeba k nemocnicím na Karlově.

Další ostravskou specialitou je provoz trolejbusů 17Tr, které si podnik postavil vlastními silami s využitím skříní z uvažované řady trolejbus 17Tr – autobus B831. Skříní vyrobila Karosa koncem 80. let. **Je vidět, že se v Ostravě snaží vynakládat finanční prostředky skutečně efektivně.**

Text a foto: Ing. Jan Šurovský

50 let Dopravního podniku Pardubice

První dubnový den letošního roku oslavil Dopravní podnik Pardubice, a. s., 50. výročí od svého založení. Uprostřed století, právě 1. dubna 1950 zahájil pardubický Dopravní podnik provoz na jediné lince č. 1 z Jeseníčánek přes staré nádraží ČSD k nemocnici. V provozu byly 3 autobusy a 2 přívěsné vozy. Trolejbusy zahájily provoz 22. ledna 1952 na lince č. 3 do Lázní Bohdaneč. O tři roky později již byly v provozu tři trolejbusové linky.

V současné době se můžete v Pardubicích svězt 8 trolejbusovými a 11 autobusovými linkami.

V den výročí uspořádal Dopravní podnik „Den otevřených dveří“, kdy zpřístupnil veškeré provozní vozovny trolejbusů a autobusů. Akce byla velmi pečlivě organizována, od prodeje upomínkových a historických materiálů, až po organizaci prohlídek jednotlivých pracovišť velmi ochotnými průvodci. Největší zážitek pro milovníky historie městské hromadné dopravy však byly vystavené, ale současně v tento den, i provozované historické vozy – trolejbusy Skoda 7 Tr a 9Tr, autobusy Praga BND, Skoda 706 RO, 706 RTO s přívěsem Jelcz a ŠM 11.

Bylo velmi příjemné se v ulicích Pardubic setkat s touto provozuschopnou historií a obsazení těchto vozidel cestujícími usvědčovalo organizátory o dobrém počínu. Vystavena byla pochopitelně i současná vozidla MHD. Historické vozy byly zapůjčeny z Technického muzea v Brně, z Dopravního podniku Ostrava a od soukromníka, nová vozidla poskytl DP Hradec Králové – trolejbus Š 21 Tr a Ostrava – autobus Neoplan Solaris.



Obrovský zájem obyvatel Pardubic, ale i návštěvníků z jiných měst a oblastí Česka dokladuje, že se akce organizátorům vydařila a je jen přáním, **aby toto od 1. ledna krajské město mělo i odpovídající úroveň městské hromadné dopravy, s nezapustitelnou funkcí ekologické dopravy – trolejbusů.**

–ci–, Foto: autor

Změny v pražské integrované dopravě od května 2000

Koncem května 2000 dochází v systému pražské integrované dopravy k několika trvalým změnám v provozu autobusových linek.

Od soboty 27. května se ruší linka č. 132 (Na Knížecí – Bořislavka) a její kapacita se převádí na linku č. 217 (Dejvická – Na Knížecí).

Současně se v pracovní dny mění intervaly linek č. 191 (Na Knížecí – Petřiny) a 216 (Špejchar – Bořislavka – Nové Vokovice):

současné intervaly
pracovní den od 27. května

	pracovní den			pracovní den		
	ráno	dop.	odp.	ráno	dop.	odp.
132	24,3	-	27,0	-	-	-
191	10,0	26,0	13,5	10,0	30,0	15,0
216	30,0	40,0	30,0	20,0	40,0	30,0
217	24,0	26,0	27,0	10,0	30,0	15,0

Od zahájení nočního provozu téhož dne (27. května) se zřizuje polokružní jednosměrná noční linka č. 507 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín – Sídliště Zbraslav – Smíchovské nádraží s těmito zastávkami: Smíchovské nádraží – Lihovar – Malá Chuchle – Dostihová – Lahovičky – Přestínská – U Jankovky – Nádraží Radotín – Otínská – Na Viničkách – Sídliště Radotín – Otínská – Lahovice – Zbraslavské náměstí – U Včely – Sídliště Zbraslav – U Včely – Zbraslavské náměstí – Lahovice – Lahovičky – Dostihová – Malá Chuchle – Lihovar – Smíchovské nádraží.

Linka má 2 spoje s intervalem 80 minut navazující v zastávce Smíchovské nádraží na spoje linky č. 52.

Od zahájení nočního provozu z 28. na 29. května letošního roku se zřizuje jeden noční spoj na lince č. 259 (Českomoravská – Vínor) navazující v zastávce Vysočanská na první spoj linky č. 55.

Od pondělí 29. května se zkracuje linka č. 251 (Nádraží Klánovice – Koloděje) do trasy Nádraží Klánovice – Sídliště Rohožník. V úseku Újezd nad Lesy – Koloděje bude nahrazena odkloněnou linkou č. 303 pokračující dále do Říčan.

V příměstské autobusové dopravě provozovanou Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností se od soboty 28. května zřizuje linka č. 329 Skalka – Škvorec, náměstí se zastávkami: Skalka – Černokostelecká – Hutní základna – Malešická továrna – Na Homoli – Průmyslová – Ústřední – Kutnohorská – Dolnoměcholupská – Na návsi – K Dubčce – Dubček – Lázeňka – Za Pavilonem (T) – Škola Dubčec – Dubček – Kolodějská obora – Pod oborou – Kvasinská – Koloděje – Sibiřina – Sluštice, škola – Zlatá – Třebohostice – Škvorec, náměstí.

Linka je v provozu celotýdenně, do zastávky Třebohostice zajíždějí jen vybrané spoje ve špičkách pracovních dnů. Současně se mění intervaly linek č. 228 (Skalka – Dubčec) a 229 (Skalka – Koloděje).

Rovněž od 28. května se zřizuje linka č. 364 Skalka/Nádraží Uhříněves – Doubek se zastávkami ve špičkách pracovních dnů: Skalka – Černokostelecká – Hutní základna – Malešická továrna – Na Homoli – Průmyslová – Ústřední – Kutnohorská – Dolnoměcholupská – Na návsi – Průmyslová – Fruta – Na vrchách – Picassova – Lidový dům – Uhříněves – Pod hradem – Křenice – Řičany, Pacov – Břeží, U křížku – Řičany, Strašín nebo Břeží – Babice – Babice, Babičky – Doubek. Mimo špičky pracovních dnů, o sobotách a nedělích pojede linka přes následující zastávky: Nádraží Uhříněves – Picassova (Z) – Lidový dům – Uhříněves – Pod hradem – Křenice – Řičany, Pacov – Břeží, U křížku – Řičany, Strašín nebo Břeží – Babice – Babice, Babičky – Doubek.

Linka je v provozu celotýdenně, spoje jsou vedeny v těchto trasách:

- Skalka – Doubek, respektive Nádraží Uhříněves – Doubek mimo zastávku Břeží,
- Skalka – Doubek respektive Nádraží Uhříněves – Doubek mimo zastávku Řičany, Strašín.

Současně se zkracuje linka č. 264 do trasy Skalka nebo Nádraží Uhříněves – Královice a zavádí se linka č. 266 v mimošpičkových obdobích pracovních dnů a o sobotách a nedělích v trase Nádraží Uhříněves – Hájek.

V příměstské dopravě, kterou provozují jiní dopravci, dochází k zavedení několika nových linek a ke změnám stávajících. V následujícím přehledu jsou uvedeny pouze vybrané zastávky!

1. Změněna bude trasa a zastávky linky č. 303, dosud jezdící v trase Černý Most – Šestajovice –

Klánovice – Sídliště Rohožník. Od 28. května bude jezdit v trase Černý Most – Šestajovice – Smiřická – Nádraží Klánovice – Hulická – Druhanická – Kvasinská – Koloděje – Sibiřina, Stupice – Květnice – Sibiřina – Sluštice, škola – Křenice – Břeží, u křížku – Řičany, Pacov – Řičany, náměstí, – Řičany, Wolkerova. (V úsecích Koloděje – Sibiřina, Stupice; Sibiřina, Stupice – Květnice a Květnice – Řičany, Wolkerova jsou provozu pouze vybrané spoje. Linka je v provozu pouze v pracovních dnech!)

2. Od pondělí 29. května bude v provozu nová linka č. 368 v trase Nedvězí – Hájová – Řičany, náměstí – Řičany, Wolkerova. (Linka je v provozu pouze v přepravních špičkách pracovního dne – 2 spoje).

3. Rovněž od pondělí 29. května bude v provozu nová linka č. 384 v trase Úvaly, železniční stanice – Horoušany, Horoušánky – Horoušany, U rybníka. (Linka je v provozu pouze v odpolední přepravní špičce dne školního vyučování a pouze ve směru tam – 1 spoj).

4. V pondělí 29. května vyjede poprvé na svou trasu Škvorec, Třebohostice – Škvorec, náměstí – Zlatá – Sluštice, škola – Křenice – Řičany, náměstí – Řičany, Wolkerova linka č. 396. (Do za-



Foto: Jan Šurovský

stávky Škvorec, Třebohostice zajíždějí spoje pouze ve dnech školního vyučování. Spoj v trase Škvorec, Třebohostice – Sluštice, škola jezdí pouze ve dnech školního vyučování. Spoje v trase Škvorec, náměstí – Řičany, Wolkerova jezdí pouze v úterý a ve čtvrtek, připadají-li na pracovní den.)

Dopravcem na všech čtyřech výše uvedených linkách je společnost Hotliner, s. r. o.

5. 29. května letošního roku poprvé pojedou linky č. 397 a 398. První jmenovaná bude jezdit v trase Louňovice – Mukařov, škola – Doubek – Babice – Řičany, Pacov – Řičany, náměstí – Řičany, Wolkerova. (Linka je v provozu pouze v pracovní dny. V úseku Louňovice – Doubek je v provozu pouze ve dnech školního vyučování.) Linka č. 398 bude jezdit v trase Doubek – Babice – Řičany, Strašín – Řičany, náměstí – Řičany, Wolkerova. (V provozu jsou pouze vybrané spoje v pracovních dnech a jen v uvedeném směru. V úseku Doubek – Řičany, Strašín jezdí pouze vybraný spoj ve dnech školního vyučování.) Dopravcem na této dvojici linek je společnost ČSAD Vršovice a. s.

6. Od neděle 28. května bude v provozu nová linka č. 348 v trase Dobřichovice, pošta – Všenoř, sportovní areál – Černolice – Řitka – Mníšek pod Brdy, závod – Mníšek pod Brdy, náměstí. (V úse-

cích Řitka – Mníšek pod Brdy, závod a Řitka – Mníšek pod Brdy, náměstí budou v provozu pouze vybrané spoje.)

7. Rovněž od neděle 28. května bude v provozu linka č. 349 v trase Mníšek pod Brdy, náměstí – Kytín, rozcestí – Dobříš, železniční stanice – Dobříš, náměstí. Spoje této linky budou v zastávce Mníšek pod Brdy, náměstí navazovat na spoje ostatních linek pražské integrované dopravy. Dopravcem na linkách č. 348 a 349 je Martin Uher.

8. V neděli 28. května se poprvé rozjedou spoje linky č. 328 v trase Opatov – Čestlice, Global – Čestlice, střelnice – Dobřejovice, Na Návsi, Modletice, Tvin – Řičany, náměstí – Řičany, nádraží. Od stejného data bude jezdit rovněž linka č. 363 v trase Opatov – Průhonice – Čestlice – Dobřejovice, Na Návsi – Herink – Modletice – Petřikov, Radimovice – Petřikov – Velké Popovice, škola – Velké Popovice – Velké Popovice, Todice. (Přes zastávku Velké Popovice, škola pojedou pouze vybrané spoje ve dnech školního vyučování.) Třetí linkou, která začne jezdit 28. května, bude linka č. 385 v trase Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Řičany, náměstí – Řičany, nádraží.

9. Od pondělí 29. května bude v provozu nová

linka č. 369 v trase Strančice, nádraží – Strančice, Otice, U Viaduktu – Řičany, náměstí – Řičany, Wolkerova. (Linka bude v provozu pouze v pracovní dny, v úseku Strančice, Otice, U Viaduktu – Řičany, Wolkerova budou jezdit pouze vybrané spoje.)

Dopravcem na všech čtyřech linkách (328, 363, 385 a 369) bude společnost ČSAD Vršovice a. s.

10. Od neděle 28. května bude v provozu nová linka č. 367 v trase Černý Most – Radonice – Jenštejn – Dřevčice – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, náměstí – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, autobusové stanoviště – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, železniční stanice. (Linka bude v provozu celodenně a celotýdenně. V úseku Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, autobusové stanoviště – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, železniční stanice budou v provozu pouze vybrané spoje v přepravních špičkách pracovního dne.)

Od pondělí 29. května bude v provozu nová linka č. 346 v trase Černý Most – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, náměstí – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, autobusové stanoviště – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, železniční stanice. (Linka bude v provozu pouze v přepravních špičkách pracovního dne. V úseku Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, autobusové stanoviště – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, železniční stanice pojedou pouze vybrané spoje.) Dopravcem na obou linkách bude společnost ČSAD Střední Čechy, spol. s r. o.

Ing. Jan Přívora, Ing. Petr Malík

Turnaj v mariáši už zná své vítěze!

Velikonočního turnaje ve voleném mariáši.

Za stoly zasedlo 24 hráčů. Největší zastoupení měla klíčová garáž vysílající desítku borců včetně jediné ženy, paní Sejkové. Pořadatele zastupovalo devět hráčů, Hostivář tři a Řepy a Vršovice po jednom.

Po dramatickém průběhu se vítězem turnaje stal Jaroslav Tomášek z dejvické garáže a domů si kromě diplomu a zlaté medaile odnesl také obří pivní džbán. Druhé místo připadlo Jiřímu Bílému rovněž z Dejvic a třetí příčku obsadil pan Podolák z Hostivář.

Tradiční je i poslední cena, ručník a mýdlo, ale jejich držitele nám organizátoři nesdělili.

Spokojenost všech účastníků je zárukou, že se v příštím roce vyznavači mariáše opět sejdou již na VIII. vydání prestižního turnaje.

-bda-, Foto: Pořadatelé turnaje

Odborová organizace odštěpného závodu Autobusy na garáži Dejvice uspořádala již VII. ročník

Články uveřejněné v této rubrice nevyjadřují stanovisko redakce.

Rychlodráha za každou cenu?

Autobusová a železniční doprava mezi Prahou a Kladnem bývala odjakživa vytížena. I když se v posledním desetiletí vztahy mezi těmito městy pozměnily, zůstávají Kladensko i Slánsko územími, která jsou stále těsně svázána s hlavním městem. V současné době narůstají jízdy za prací do Prahy. Je zřejmé, že po nynějších problémech si budoucí vývoj ekonomiky vyžádá ještě větší nároky na každodenní přepravu pracovních sil v pražské aglomeraci.

Elektrifikací hlavních železničních tratí, výstavbou metra a tramvajových tratí v Praze, zapojováním příměstské autobusové dopravy do systému Pražské integrované dopravy i vytvářením podmínek pro napojení individuální automobilové dopravy na městskou hromadnou dopravu systémem P+R se postupně daří vytvářet kapacitní a kvalitní dopravu pro pražskou či chcete-li středočeskou aglomeraci. Tedy daří se to kromě území Kladenska a Slánska. Když vidím deštěm promáčené a větrem zmítané „přespolní“ cestující, kteří čekají odpoledne na své autobusy v nejrušnějších částech Prahy 6 a 5, vůbec jim nezávidím.

Počátkem devadesátých let byla snaha tento dopravní problém řešit vznikem společnosti PRAK, která měla zabezpečit výstavbu železniční rychlodráhy mezi Kladnem, letištěm Ruzyně a centrem Prahy. Značné finanční náklady na tuto stavbu i obavy, že budou problémy v koordinaci s dalšími investicemi, odsunuly realizaci na neurčito. Mezitím byl zpracován územní plán Prahy, který nezkoumal alternativní možnosti rozvoje dopravy v severozápadní části města a přilehlé příměstské oblasti, nýbrž převzal do dokumentace řešení podle PRAKu. Po schválení rychlodráhy PRAK v územním plánu stala se tato veřejně prospěšnou stavbou. Toho hned využila Česká správa letišť, s. p., která si objednala projekt jen na část rychlodráhy, tj. pouze na spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy.

Objednaná dokumentace pro územní řízení stavby s názvem „Napojení letiště Praha Ruzyně na trať ČD Praha – Kladno“ byla vyhotovena v prosinci 1999. Rychlodráha je od letiště vedena do prostoru nádraží ČD Ruzyně a po zdvoukolejné a elektrifikované trati do stanice Dejvice s přestupem stávajícím vestibulem do metra Hradčanská, dále rychlodráha pokračuje jednokolejně do nádraží Českých drah Praha–Masarykovo nádraží. V případě stanicování i v zastávkách Ruzyně, Veleslavín a Bubny je průměrná doba dostupnosti centra přibližně 35 minut (projektantem uváděný údaj 23 minut je nesprávný!). Délka rychlodráhy je 18,4 km. Hodinová přepravní kapacita je 1280 osob. Významnou projekční ústav zpracoval dokumentaci na dobré profesionální úrovni, a tak lze zpracovateli vytknout jen dílčí nedostatky. Ovšem je tu jedna „malíčkost“: zadání této dokumentace nejen nezlepšuje obsluhu letiště Ruzyně, nýbrž podstatně zhoršuje příměstskou dopravu z Kladenska i dálkovou železniční dopravu z Rakovnicka, Žatecka a Chomutovska.

V současné době činí obrat cestujících letiště Ruzyně 4,8 milionu cestujících za rok. Výhledově po dostavbě terminálu „C“ je předpokládán obrat 6,3 milionu cestujících za rok, tj. výhledový nárůst přibližně o jednu třetinu. Tento nárůst by dokázal kapacitně zvládnout úměrně posílený stávající systém městské hromadné dopravy. Můžeme namítnout, že do centra Prahy (nádraží Praha–Masarykovo) je vhodné odvézt cestujícího z letadla s patřičným pohodlím. Ano, ale v centru přestoupí opět na klasicickou městskou hromadnou dopravu a bude pokračovat do jiné části města. Či snad služební auta, parkoviště soukromých aut, taxislužbu, autobusy a podobně přestěhujeme od letiště Ruzyně do okolí Masarykova nádraží, kde je nejvíce

přetížená komunikační síť města? Nebo nebude nepohodlné nastupovat s kufry u Masarykova nádraží do tramvaje trojky, šestadvacítky či jiné? Použijí dále cestující „couráky“ na Kolin? A naopak, „spěšňáky“ s pravidelnými cestujícími od Kladna ukončíme někde na periferii, protože interval rychlodráhy 7,5 minuty na trati skrz Stromovku neumožní souběh ostatní železniční dopravy? Kdo bude přestupovat z návazné dopravy na autonomní rychlodráhu, když bude cena její jízdenky za současných relací 30 až 40,- Kč? A bude-li zapojena rychlodráha do systému pražské MHD, kdo zaplatí značné zvýšení nákladů na provoz městské hromadné dopravy? Vyplatí se stavět rychlodráhu pro relativně malý počet cestujících, anebo bude provoz silnější a pak nebude stačit již dnes vytížený vestibul stanice metra Hradčanská? Nenanuší intenzita provozu významnou odpočinkovou zónu Stromovky (Královské obory) a dejkické kotliny? Vždyť i Karlín a Žižkov prosazují zrušení železničních tratí na úpatích Vítkova s tím, že kapacitní železniční trať povede tunely podél pod celým vrchem. To jsou jen dílčí otázky a souvislosti, které leckoho napadají. Hlavní a zásadní otázka zní: jak komplexně zlepšit dopravu na území Prahy, v příměstském území Kladenska a Slánska, dálkovou železniční dopravu od Chomutova a rovněž dopravní obsluhu letiště Ruzyně?

Rada odborníků, ale i laiků určitou představu řešení má: prodloužit trať A metra k nádraží Veleslavín. Není podstatné, zda na trase bude hned či až dodatečně realizována například stanice metra Bořislavka, nebo bude-li tato trať metra výhledově pokračovat na Petřiny, Vypich, Bílou Horu, Dědín. Důležité by bylo co nejdříve realizovat přestupní terminál hromadných dopravy v prostoru Veleslavína. Zde by byl vytvořen optimální přestup mezi železnici, tramvajemi, autobusy, metrem a konečnou případně rychlodráhou z letiště, která by vedla po klasické trati Českých drah, ale třeba i po nějaké nekonvenční dráze. Vývoj jde přece stále dopředu. Negativa asi patrového přestupního uzlu by třeba zakryla skleněná hala, takže okolí by nebylo obtěžováno. Vždyť přece není možné, aby trať A navzdory končila na omezeném prostoru Vítězného náměstí, když v jiných částech Prahy se dostává až na okraje.

Průměrná dostupnost centra Prahy linkou A (na Můstek) z přestupního uzlu Veleslavín by činila 14 minut! To je s jakoukoliv návazností na letiště Ruzyně kratší doba, než při použití navržené rychlodráhy. Totéž platí pochopitelně pro území Kladenska i Slánska Těch více než 6 miliard Kč, které stojí první a provizorní etapa rychlodráhy z letiště do centra Prahy, by bylo určitě lépe využito.

Jedna věc je jistá: zdvoukolejnili se stávající železniční trať a upravili se železniční trať přes Zličín, povede na západ od Dejvic 5 kolejí (včetně tramvajové tratě) – to v praxi způsobí trvalé ukončení metra ve stísněném prostoru Vítězného náměstí, protože 7 souběžných kolejí čtyř tratí je přece jenom přepych.

Ing. Miloš Pechar

Má náš boj s graffiti v metru šanci na úspěch nebo nikoli?

V pátek 31. března letošního roku jsem měl noční službu. Do 20.55 hodin probíhala tak, jako skoro každá jiná. V tu dobu do stanice přijela souprava číslo 5, která jako jediná v pátečním jízdním řádu v úseku Zličín – Nové Butovice jede bez přepravy cestujících. K ohromnému úžasu všech zúčastněných strojvedoucích zjistil, že někdo dokázal první vůz

tohoto vlaku posprejovat. Neuvěřitelné se stalo bohužel skutečností.

Anonymní vandalové si jakoby náhodou vybrali vlak, který na obrátové koleji čeká nejdéle, a to proším osm minut. Věděli, že sám strojvedoucí je proti několikanásobné přesile naprosto bezmocný. Ve stejný den, 31. března, vyšla informace vedoucího trati B o tom, že odstavené soupravy bude ve stanici Zličín hlídat bezpečnostní agentura CBS. Načasování je mimořádně zajímavé, stejně jako pomalování jedné z odstavených souprav M1 na depu Kačerov.

Další na sebe nenechalo dlouho čekat. Druhý den, v sobotu 1. dubna, se do stanice poprvé dostavila strážní agentura. Byl jsem velmi překvapen, když mi jeden z „černých šerifů“ řekl, že nesmějí do kolejí a že jsou ve své činnosti omezeni jen na kontrolu nástupišť stanice a haly depa. Navíc jsme se shodli, že i když sprejera zadrží, podle výkladu zákona musí vše udělat proto, aby si vandal neublížil. Musí být tedy vypnuto napájení přívodní kolejnice, což znamená v době přepravy cestujících mimořádnou událost se stejnými důsledky jako je pád nebo neoprávněný vstup do prostoru kolejí.

A jako další mne zarazí skutečnost, jak je druhá strana konfliktu podrobně informována o našich protopatřeních. A teď mi dovoďte, abych trochu spekuloval.

Kdo má na této mimořádně škodlivé iniciativě tak nevidaný zájem? Proč k nebezpečnému a nečekanému kousku došlo právě v poslední den před jmenovaným opatřením? Proč nemá agentura CBS patřičnou pravomocí a proč musíme řešit vše tak, že je delikvent před námi v neoddiskutovatelné výhodě? Proč jsme tak bezbrze shovívaví k projektům ignorace zásad slušnosti inteligenčně omezenou skupinou pubescentů, která si své komplexy méněcennosti léčí tím, že ničí zařízení, které slouží většině? Proč jsou proti nim represivní složky naprosto bezmocné? Proč nemají ochránci veřejného pořádku nejen dostatečné pravomoci, ale ani možnost, jak zakročit tvrdě, aniž by se vystavovali trestnímu postihu? Proč se nevykonala patřičná tvrdá opatření již před několika lety, přestože se podle zkušenosti ze země vzniku tohoto hnutí vědělo, jaké důsledky budou graffiti mít? Proč nelze potrestat deseti až čtrnáctileté „děti“ citelněji než tím, že některému z nich uděláme „ty, ty, ty“ a pustíme jej, aby mohl vesele dále ničit vše, co mu přijde pod ruku – lavičky, vybavení zastávek městské hromadné dopravy, pouliční osvětlení a další? A nakonec, kde je díra v podnikové administrativě, která dovoluje únik důvěrných informací na druhou stranu? Spolu se mnou již jen málokdo věří, že koordinace vandalismu je pouhou těžko vysvětlitelnou náhodou.

Při prevenci a represii nemusíme pro příklad chodit daleko. Naší kolegové z Dopravního podniku v Drážďanech ukládají zadrženým pachatelům citelné finanční postihy. Ovšem na druhou stranu německá občanská společnost vychovává ke všímavosti, a tím i k tomu, že zpozorované zlo nezůstane utajeno a nepotrestáno. Pověstný je i systém expresního samosoudnictví, kdy službukonající prokurátor udělí trest a delikventy vsadí do vězení nebo, jako v případě, se kterým jsem se seznámil, zadrží okamžitě vyhoštění a dlouhodobý zákaz pobytu na území Německa. Je také známo, že se vytvořily sprejery objevují pravidelně i v linkových jízdních řádech společně i s výškou postihů a nákladů na likvidaci těchto graffiti.

Na závěr lze dodat, že zákaz pobytu a vyhoštění by se dal použít jen zřídka, protože vandalové, kteří působí na území hlavního města Prahy, pocházejí v naprosté většině z českých zemí, ale citelná pokuta nebo hrozba fyzické práce a následné zničení „uměleckého díla“ by mohly být cestou, jak eliminovat tento protispoločenský jev.

Aleš Karlovský

Jak se zdaňuje

• **Příležitostný prodej zeleniny či ovoce ze zahrady; Příležitostné služby, pronájem movitých věcí**

Daňové přiznání se podává na formuláři typu B a daň se platí, pokud příjmy přesáhnou deset tisíc korun za rok. Sociální a zdravotní pojištění se neplatí.

• **Prodej movitých věcí, například elektroniky**

Nedání se, pokud nejsou součástí obchodního majetku firmy. Pokud ano, zdaňuje se kladný rozdíl mezi prodejní a nákupní cenou.

• **Prodej auta, lodě, letadla**

Nedání se, pokud nejsou součástí obchodního majetku firmy a zároveň jestliže doba mezi nákupem a prodejem je delší než rok. V případě nesplnění výše uvedených podmínek se zdaňuje kladný rozdíl mezi prodejní a nákupní cenou.

• **Příjmy z pronájmu nemovitostí**

Daň se platí a daňové přiznání se podává na formuláři B. Výjimkou je příjem do 4 tisíc korun za rok, které má majitel jako jediný vedlejší příjem (vedle zaměstnání). V případě nemovitosti patřící manželům se příjmy zdaňují u jednoho z nich. Od příjmů lze odečíst náklady buď v prokázané výši, a to zejména na opravy a údržbu a pojištění nemovitosti, nebo paušálně ve výši 20 %.

• **Příjmy z prodeje nemovitostí**

Příjem z prodeje bytu nebo obytného domu s nejvýše dvěma byty včetně souvisejících pozemků se nedání, pokud nemovitost prodávající vlastní, bydlí tu alespoň dva roky, není obchodním majetkem. Příjmy z prodeje ostatních nemovitostí, například garáží či chat se nedání, pokud doba mezi jejich nabytím a prodejem přesáhne dobu pěti let a nemovitost není obchodním majetkem. Při nesplnění výše uvedených podmínek se daní kladný rozdíl mezi prodejní a nákupní cenou.

• **Honoráře**

Do 3 tisíc korun za měsíc od jednoho plátce se daní u zdroje (příjemce získá čistý honorář) 10 % srážkovou (konečnou) daní, v ostatních případech podléhají zdanění při podání daňového přiznání B. Platí se zdravotní pojištění, sociální ne. Zdravotní pojištění lze v následujícím roce uplatnit jako výdaj.

• **Úroky z bankovních vkladů a vkladových listů na jméno**

Daň 15 % odvádí banka, střadatel dostane čistý výnos.

• **Úroky z vkladů na stavební spoření**

Jsou osvobozeny od daně.

• **Cenné papíry, výnosy z prodeje**

Kladný rozdíl mezi prodejní a nákupní cenou se započítává do základu daně z příjmů s výjimkou dluhopisů a zaměstnaneckých akcií za zákonem stanovených podmínek.

Daň se neplatí ze zisku z prodeje cenných papírů, vydaných v souvislosti s rehabilitací podle zvláštních předpisů, z prvního prodeje cenných papírů, získaných kupónovou privatizací, ani při prodeji, který následuje více než šest měsíců po získání cenného papíru. Dále se daň neplatí z úroků z hypotečních zástavních listů a ze státních dluhopisů, vydaných v souvislosti s rehabilitací.

Podle MF Dnes zpracovala ing. Alena Vaňková, ZOR, ☎ 96 19 23 59

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

1. Slyšel jsem, že se připravuje zákon o zvýšení životního minima. Jsem narozený 27. října 1938 a od 1. ledna 2000 pobírám starobní důchod a současně pracuji na dobu určitou. Kolik si budu moci vydělat? Je rozhodující, od kdy pobírám starobní důchod?

Vláda ČR na svém zasedání dne 8. března 2000 rozhodla o zvýšení částek životního minima s účinností od 1. dubna 2000. Životní minimum pro jednotlivce tedy od 1. dubna 2000 činí 2 190 Kč + 1 580 Kč, t. j. 3 770 Kč (dříve 3 430 Kč).

Poživatěm starobního důchodu, kteří jsou v pracovním poměru na dobu určitou, náleží výplata starobního důchodu v období do dvou let po vzniku nároku na starobní důchod pouze tehdy, jestliže hrubý příjem z této výdělečné činnosti nepřesáhne dvojnásobek částky životního minima platné pro jednotlivce. Přesáhne-li hrubý výdělek v tomto dvouletém období 2násobek částky životního minima, náleží za tento měsíc výplata starobního důchodu.

Od 1. dubna 1998 do 31. března 2000 činil dvojnásobek životního minima 6 860 Kč (2 x 3 430), od 1. dubna 2000 činí dvojnásobek životního minima 7 540 Kč (2 x 3 770).

Pokud jste narozen 27. října 1938, vznikl vám nárok na starobní důchod již dne 27. dubna 1999. Dva roky po vzniku vašeho nároku na starobní důchod uplynou k 31. března 2001. Měsíc duben v roce 2001 patří již do období po uplynutí dvouletého období, můžete tedy počínaje dubnem roku 2001 pobírat ke starobnímu důchodu jakýkoli příjem z vý-

dělečné činnosti. Datum, od kterého pobíráte starobní důchod, není rozhodující, sleduje se pouze dvouletá doba po vzniku nároku na starobní důchod.

Pro Vaši informaci uvádím částky životního minima v Kč na měsíc.

Měsíční částka potřebná k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb občana:

od 1. dubna 98 od 1. 4. 00
do 31. března 00

dítě do 6 let	1560	1600
dítě od 6 do 10 let	1730	1780
dítě od 10 do 15 let	2050	2110
dítě od 15 do 26 let (nezaopatřené)	2250	2310
pro ostatní občany	2130	2190

Měsíční částka potřebná k zajištění nezbytných nákladů na domácnost:

od 1. dubna 98 od 1. 4. 00
do 31. března 00

pro jednotlivce	1300	1580
pro dvoučlennou rodinu	1700	2060
pro tři nebo čtyřčlennou rodinu	2110	2560
pro pěti a vícečlennou rodinu	2370	2870

2. Ke dni 1. června 2000 mám 2 roky po vzniku nároku na starobní důchod a k tomuto datu chci do důchodu odejít. Při svém zaměstnání vykonávám samostatnou výdělečnou činnost na základě živnostenského listu. Při starobním důchodu bych chtěl v této samostatné výdělečné činnosti pokračovat. Budu mít nárok na výplatu starobního důchodu, když nemám uzavřen pracovní poměr na dobu určitou?

A ještě bych chtěl vědět, kdybych vykonával samostatnou výdělečnou činnost ještě před uplynutím 2 let od vzniku nároku – měl bych nárok na výplatu starobního důchodu?

Tato podmínka (pracovní poměr na dobu určitou) se týká jen výdělečné činnosti vykonávané na základě pracovního poměru, lze-li jej dle zvláštních předpisů na dobu určitou sjednat. Tedy především pracovního poměru a dohody o pracovní činnosti. V žádném případě se tato podmínka netýká výkonu samostatné výdělečné činnosti a dále profesí, u nichž zvláštní předpisy vylučují dočasnost sjednaného vztahu (např. se nevztahuje na soudce a státní zástupce).

Bude-li konána samostatná výdělečná činnost v období do 2 let po vzniku nároku na starobní důchod, je nárok na výplatu starobního důchodu pouze tehdy, pokud nevznikla povinnost platit zálohy na pojistné na sociální zabezpečení.

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



Co zajímavého najdete na internetu



Minulý díl našeho seriálu byl věnován Evropské unii a Severoatlantické alianci – dvěma institucím s významem dalece přesahujícím hranice České republiky. Dnes se zaměříme na vrcholné instituce naší země. Moderní demokratické státy rozdělují státní moc do tří oddílů: moc výkonná, zákonodárná a soudní. Podíváme se, jak jsou jejich vrcholné orgány v České republice prezentovány na internetu a jak jeho prostřednictvím může občan sledovat a kontrolovat jejich činnost.

Prezidenta respektive Kancelář prezidenta republiky naleznete na adrese www.hrad.cz. Zpracování těchto webových stránek odpovídá postavení hlavy státu: jsou reprezentativní, důstojné a středně; žádné velké experimenty s grafikou, žádné multimediální prvky. Dozvíte se toho však docela dost – od portrétů všech devíti českých prezidentů (u Václava Havla najdete i texty některých projevů, seznam dramatických a literárních děl i materiál o jeho obou manželkách), přes podrobné informace o Kanceláři prezidenta až po zajímavosti o Pražském hradu. Nejprůnosnější je právě oddíl věnovaný Kanceláři prezidenta republiky. Jsou zde vyčerpávající zprávy o činnosti prezidenta (včetně podepsaných a vrácených zákonů, seznamu udělených milostí a vyznamenání), můžete se zde také seznámit se všemi lidmi, kteří v prezidentské Kanceláři pracují. Velmi kladně lze hodnotit zveřejnění návodu, jak podávat žádosti adresované prezidentovi.

Hlavním nástrojem výkonné moci ve státě však není prezident, ale vláda. Internetová prezentace české vlády na adrese www.vlada.cz tomuto postavení odpovídá; jde o vyvedené a informačně nabité stránky, které po podrobném prostudování dávají uživateli možnost utvořit si vcelku objektivní pohled na činnost vlády. Naleznete zde skutečně vše, na co si vzpomenete – legislativní plán, texty usnesení, tiskovek, dokumentů, programů, informace o všech výborech, radách a komisích, ministerstvech, ke shlédnutí je zde rovněž text opoziční smlouvy. Nestane se vám, že by se po kliknutí na ikonu objevila prázdná či minimálně využitá stránka. Orientaci navíc usnadňuje vyhledávací program. Zkrátka: pro člověka toužícího po komplexních informacích jsou stránky české vlády oázou.

Zákonodárná moc, reprezentovaná u nás parlamentem a senátem, se svému internetovému obrazu věnuje s mnohem menší pozorností a pečlivostí než moc výkonná. Na jedné straně zde naleznete výborné nápady a projekty, na straně druhé se mnohde setkáte s nechutí poslanců a senátorů cokoliv prezentovat. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR sídlí na adrese www.psp.cz. Zájemci o historii (a možná nejen oni) budou jistě potěšeni projektem digitální knihovny „Český parlament“, který nedávno získal prestižní cenu Český zavináč. Jsou zde zpřístupněny veškeré parlamentní dokumenty (tisky, stenoprotokoly zasedání parlamentu aj.) z let

1909 až 2000, tedy neuvěřitelné množství pečlivě zpracovaných a rozčleněných archivních materiálů. Vedle digitální knihovny je zajímavě vedená rovněž statistika hlasování poslanců (i když systém vyhledávání je možná zbytečně složitý a graficky nepřehledný), netradičním počinem je přímý hlasový i audiovizuální přenos jednání ve sněmovně. V porovnání s těmito aktivitami jsou ostatní oblasti webových stránek poslanecké sněmovny velmi zanedbané. Ačkoli mají poslanci k dispozici spoustu prostoru, využívají ho minimálně. Počítejte tedy s tím, že po kliknutí na ikony jednotlivých výborů, komisí, delegací a poslaneckých klubů se vám většinou objeví prázdné nebo téměř prázdné stránky.

Obdobnými neduhy trpí i stránky Senátu Parlamentu ČR na adrese www.senat.cz. Aktivita senátorů co se internetového prezentování týče je nízká a omezuje se pouze na základní informace. Jinak si zde – stejně jako v Poslanecké sněmovně – lze dohledat veškeré potřebné dokumenty a statistiku hlasování senátorů, která je jednodušší a přehlednější než statistika poslanecká.

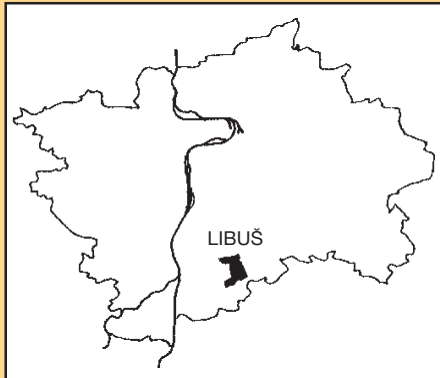
Na závěr jeden odkaz k moci soudní. Nejvyšším orgánem této moci je v České republice Ústavní soud ČR. Jeho adresa www.concourt.cz (je zde nutné si přeprnout na českou verzi) však příliš potěšení neskýtá. Jediným kladem stránek je možnost vyhledávání nálezů a usnesení soudu, jinak zde najdete velmi málo informací v té nejstručnější možné verzi.

–mš–

Pražský dopravní zeměpis II

13. část Libuš

Další z obcí připojenou ku Praze v roce 1968 je Libuš, kdysi nazývaná také Ljubuš. Už před staletími se vyprávělo, že právě někde tady byla prý pohřbena legendární kněžna Libuše, což prý vysvětluje i jméno této městské části. Nejstarší zmínka o vsi toho jména pochází z roku 1321 a týká se dobytí zdejší tvrze Staroměstskými. Tvrz stávala u domu č.p. 1 a ještě koncem 18. století tu stávala válcová věž. Dnes už ji nenajdeme. Ve 14. a 15. století se v Libuši vystřídalo mnoho majitelů, jeden z nich se dokonce psal Mikuláš z Libuše. V letech 1470 až 1671, tedy celá dvě staletí, o vesnici není žádných zpráv. Pravděpodobně v roce 1671 už patřila ke kunratickému panství, které zakoupil novoměstský hejtmán Václav Karel Ceblický ze Soutic. V dalších letech mají tedy společné majitele. Když v roce 1849 vznikaly nové politické obce coby základní územní jednotky země, stala se Libuš součástí Kunratic. Už v roce 1918 se Libuš mohla díky kunratické žádosti stát součástí hlavního města, ale návrh kunratického zastupitelstva byl odpovědnými úřady zamítnut.



Teprve výnosem z 30. března 1930 byly Kunratice rozděleny na dvě samostatné obce – Kunratice u Prahy a Libuš. Jak jsme již uvedli v části věnované Kunraticím, katastrální (a nově i administrativní) hranice obou samostatných obcí neměla ideální průběh. Vznikla totiž poměrně velká skupina domů, která urbanisticky zcela splyvala s Libuší, avšak ležela na kunratickém katastru. Přitom od vlastní obytné zástavby Kunratic byla vzdálena asi jeden kilometr. Až 7. listopadu 1950 bylo téměř 43 hektarů této části Kunratic, kde už bylo 108 domů, připojeno k Libuši. Dne 7. června 1951 schválilo ministerstvo vnitřní menší úpravu hranic s Prahou. Další změna, významnější, se uskutečnila s účinností od 1. ledna 1953. Od Prahy byla oddělena část katastrálního území Lhotka o rozloze 6,8 ha se sedmi rodinnými domky, jinak však většinou nezastavěná, a byla připojena k Libuši. Nepočítáme-li drobné úpravy (spíš upřesnění) pražských hranic, uskutečněné většinou na počátku 50. let, jde o ojedinělý případ, kdy byla samostatným právním aktem oddělena část území hlavního města Prahy a připojena k jiné obci.

Také po připojení Libuše ku Praze v roce 1968 došlo k některým úpravám libušských hranic. Když byla například po roce 1984 zahájena výstavba sídliště Písnice (jižně od dnešní ulice Výletní), byla tato část katastrálního území připojena k Písnici. Protože však obě území už byla součástí Prahy, nešlo o změnu zásadního rázu. Mnohem významnější ale byla územní změna uskutečněná k 1. lednu 1989, kdy bylo z územního obvodu libušského místního národního výboru vyčleněno rozsáhlé území sídliště Lhotka–Libuš postaveného v letech 1972 – 1986 a připojeno k územnímu obvodu Místního národního výboru v Praze – Modřanech. Současně ještě s částmi oddělenými od Lhotky a v malé míře od katastrálního území Modřany vytvořilo toto sídliště nové katastrální území nazvané Kamýk. V listopadu 1990 vznikla z území Libuše a Písnice Městská část Praha – Libuš.

Na počátku 20. století měla Libuš 633 obyvatel bydlících v 68 staveních. V době připojení Libuše ku Praze zde bydlelo už kolem 1900 obyvatel. Zástavba, kromě již uvedených částí kunratického katastru, se rozrůstala především podél silnice na Dolní Břežany, a to především směrem jižním, ale i severním do blízkosti Jalového Dvora. V 50. letech se stavěly rodinné domky v oblasti dnešních ulic K Hájočné, Lojovické a K Lesu. (Po vytvoření

katastrálního území Kamýk je tato část Libuše připojena se svými „mateřským územím“ jen asi stometrovým pruhem území Novodvorské ulice mezi ulicemi Mirotickou a Zbudovskou.) Později v Libuši vyrostlo již zmíněné sídliště Lhotka–Libuš.

Libuš nemá žádné významné architektonické památky, pokud nepočítáme stopy po tvrzi. Do povědomí veřejnosti však vstoupila v posledních dvou desetiletích 19. století díky zdejšímu chovu husí. Právě drůbežářský průmysl vyvolal větší stavební růst obce. Husy tu byly vykrmčovány nejen pro Prahu, ale také na vývoz do Německa. Husy byly v té době do Libuše dováženy k dokrmování nejen z jiných částí Čech, ale také z Polska a Rumunska. Nejznámějšími byly „továrny na husy“ J. Davídka a Fr. Štátného. V roce 1951 zde byly založeny Pražské drůbežářské závody, které se v roce 1984 přestěhovaly do nových rozsáhlých objektů (ještě dnes najdeme na některých plánech Drůbežářský podnik Libuš). V té době šlo o největší drůbežářský podnik v Československu!

Doprava do Libuše má po dlouhí období mnoho prvků společných se sousedními Kunraticemi a především Písnicemi. Na vlak do Krče nebo do Modřan to bylo poměrně daleko, a proto byli Li-



Foto: Jan Šurovský

bušští odkázáni především na silniční dopravu. První spojení veřejnou dopravou představovaly poštovní dostavníky z Vyšehradu do Jesenice. Také první veřejnou dopravu „mechanickou trakcí“ zajistila pošta (československá). Od 1. května 1920 jezdil její autobus po nedaleké benešovské státní silnici. V roce 1924 měla linka číslo 624 a tvořily ji ve všední dny 4 páry spojů z Vršovce či Nuslí do Jesenice nebo až Kamenice u Strančic. Od 30. května 1924 ale začala jezdit přímo přes Libuš soukromá autobusová linka Karla Svědínka z Karlova náměstí do Jílového a Netvořic. Ve stejném směru zavedly od 3. října 1932 vlastní autobusovou linku z nuselského Riegrova náměstí (nám. bíř Synků) Československé státní dráhy.

Městská doprava, provozovaná ve své době Elektrickými podniky hlavního města Prahy, se Libuši poprvé přiblížila 4. října 1925. Od toho dne jezdila nová autobusová linka označená písmenem B, která patří mezi nejstarší autobusové linky dnešního DP. Zajišťovala spojení od konečné stanice tramvaje na Pankráci k Zeleným domkům na čáru potravní daně (10 spojů) a 17 spojů dojíždělo až na křižovatku ke Třem svatým. Zdejší konečná se v té době nazývala Kunratice–Libuš. Odtud se do Libuše docházelo pěšky. Úspěšná autobusová linka musela být v důsledku daňových zákonů dvakrát zkrácena na hranici Prahy a čáru potravní daně k Zeleným domkům, nejdříve na několik týdnů v roce 1927 a znovu v letech 1933 – 1935. Toto druhé omezení kunratického „běčka“ už libušskému obyvatelstvu příliš nevalilo, protože 16. února 1933 zavedly Elekt-

rické podniky samostatnou větev linky B z Kačero-va dnešními ulicemi Zálesí a Sulickou na severní hranici Libuše k čáře potravní daně. Lince zůstalo označení tímto písmenem i po roce 1935, kdy byla původní část linky do Kunratic přeznačena na U. Od 1. srpna 1936 bylo „běčko“ prodlouženo přes celou obec až k sokolovně, kde se obracelo couváním do dnešní ulice U Libušské sokolovny. První spoje z Kačero-va do Libuše vyjížděly už ve 4:52 ráno, první spoj z Libuše odjížděl ve 4:56. Ve špičce byl na lince B interval 12 minut, jinak 20 minut. Nového kvalitního spojení si ale obyvatelé Libuše příliš neužili, protože se natolik zhoršil stav zdejší silnice, že musela být autobusová linka zkrácena do původní konečné k potravní daně.

V důsledku omezujících válečných opatření byla linka B v roce 1944 zrušena a městské autobusy dojížděly s linkovým označením P z Kačero-va pouze k Sociálním ústavům (dnešní Thomaerova nemocnice). Od 28. května 1945 byla alespoň v pracovní dny obnovena původní linka B, ale stále zatím jen k někdejšímu (v roce 1942 zrušenému) úřadu potravní daně, protože stále ještě nebyla opravena libušská silnice. Od 6. října 1946 jezdilo „běčko“ i v neděli. Od 1. října 1948 se pak konečně mohlo opět jezdit až k sokolovně. V té době cesta od libušské sokolovny na Kačero-va stála 4 koruny. V roce 1951 byla linka B prodloužena až do Písnice a 31. prosince téhož roku dostala nové číselné označení – 113. Tato linka pak řadu let představovala jediné, ale stabilní spojení s Prahou, stále s přestupem na tramvaj na Kačero-vě. Pouze v letech 1970 – 1974 při výstavbě dálnice a metra byla dočasně odkloněna na Budějovické náměstí, po zahájení provozu metra (9. května 1974) se vrátila na Kačero-va, ale byla ukončena na novém přestupním terminálu. Umožněním přestupu na metro získali Libušští velmi kvalitní spojení s centrem města.

Další léta už znamenala jen zlepšování dopravy. Od 1. června 1970 začala přes Libuš jezdit autobusová linka č. 165, která dnes umožňuje spojení s Radotínem na straně jedné a s Jižním Městem na straně druhé. Další linkou byla „stodevadesátosmička“, která zajišťovala od 29. srpna 1977 dopravu k novému

písnickému masokombinátu, nejdříve v trase linky č. 113 (jako její posila), od 13. října 1980 převedená do nové trasy přes zastávku Přírodní, aby zajistila dopravní obsluhu sídliště Lhotka–Libuš. Později přibýly ještě další autobusové linky, včetně regionálních linek Pražské integrované dopravy 331 do Jílového u Prahy či č. 333 z Budějovic do Dolních Břežan a Oleška.

–pf–, –fp–

Informace z Ústřední technické knihovny

Nové knihy ve fondu knihovny:
S 1555 Lapka Vladimír: **Česko-německý a německo-český slovník ekonomických pojmů**, 1. vydání, Praha, Montanex, 1997, 265 stran.
8837 **Statistická ročenka České republiky**, 1. vydání, Praha, Scientia, 1999, 725 stran.
8838 **Řeznicková Martina: Franchising. Podnikání pod cizím jménem**, 1. vydání, Praha, C. H. Beck, 1999, 243 stran.
8839 **Kovanicová Dana: Abeceda účetních znalostí pro každého**, 10. aktualizované vydání, Praha, Bova Polygon, 2000, 374 stran.
S 1560 **Velký španělsko-český slovník I A–H**, 2. rozšířené a opravené vydání, Praha, Academia, 1999, 958 stran.
Velký španělsko-český slovník II I–Z, 2. rozšířené a opravené vydání, Praha, Academia, 1999, 872 stran.

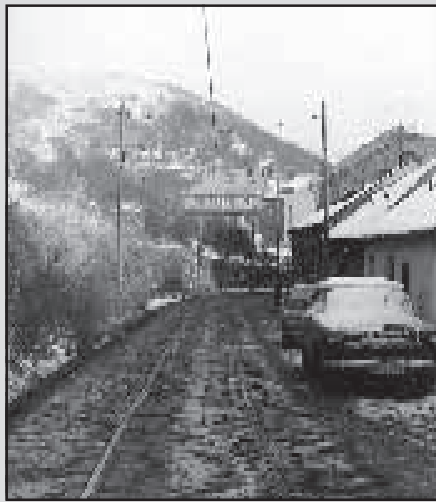
–Stg–

Pamatujete si?

V minulém DP-KONTAKTu jste si mohli přečíst, že se od konce letošního roku budou muset obyvatelé Radlic na celé dva roky obejít bez své tramvaje. V této souvislosti si možná mnozí z vás vzpomenu ještě na doby, kdy tramvaje ještě končily na smyčce před radlickou školou. Aby se na ni dostaly, musely projet velmi úzkou částí Radlické ulice. Vešla se do ní jen jediná kolej a tramvaje tudy „jezdily na světla“.

Provoz na trati v Radlické ulici v úseku Křížová – Radlice byl zahájen 16. července 1927, do té doby (od roku 1913) tramvajové linky končily v místech, kde si je dnes asi jen těžko představujeme – v Křížové ulici na křižovatce s ulicí Koulka (ostatně tak se jmenovala i konečná). Nová trať v Radlické ulici byla dlouhá 1,033 km a z větší části byla dvoukolejná. Jen koncový úsek v délce 155 m byl jednokolejný. Na konci byla od počátku kolejová smyčka, na jejímž počátku byl kolejový přejezd, který sloužil k obrácení vložených nebo předjíždějících vlaků, zatímco pravidelné soupravy jezdily smyčkou. Teprve v roce 1941 byl přejezd zrušen a nahrazen předjízdno kolejí. Je to až neuvěřitelné, ale kromě této úpravy se toho v Radlicích vlastně ani moc prakticky nezměnilo – až do doby než se začala stavět tzv. Radlická radiála.

Tramvaje přestaly jezdit jednokolejkou 3. listo-



Místo poklidného úseku s občasnými tramvajemi těmito místy každý den projíždí nekonečné kolony automobilů (a ráno kolem osmé se tu vlastně ani moc nejede, spíš stojí...)

padu 1983 a se smyčkou vzala za své i idylická ulička. Od 21. listopadu 1983 se obrací na trojúhelníku v zastávce Laurová, který se brzy také stane historií, protože, pokud vše půjde podle představ Dopravního podniku, až se tady obnoví provoz, budou tramvaje končit na nové smyčce u stanice metra Radlická. Je až překvapivé, kolik linek se na radlické jednokolejce vystříдалo. Řadu let tu končily i dvě linky! Vystřídala se tu čísla 15 (1927–1930), 6 (1927–1932, 1973–1980), 12 (1932–1938), 18 (1932 – 1971, ta zde končila nejdříve), 7 (1967–1971), 14 (1973–1983) a 16 (1981–1983). Pokud se vám v tomto výčtu zdá, že je mezera mezi léty 1971 – 1973, není to chyba. Přes dva roky, od 5. července 1971 do 3. září 1973 tu byla výluka při rekonstrukci Radlické ulice.

Mgr. Pavel Fojtík
Foto: JUDr. Jan Čech

Vybral ing. Jan Urban

Napsali o nás

MF Dnes (10. 4. 2000)

Radní přikázali trafikantům prodávat jízdenky

Rada první městské části rozhodla, že trafikanti prodávající v centru metropole budou muset v nejbližší době do svého sortimentu zařadit i jízdenky městské hromadné dopravy a poštovní známky. Starosta první městské části Jan Bürgermeister je přesvědčen, že stánkaři se tomuto nařízení nebudou bránit. „Nikdo je nenutí, aby prodávali v centru. Za každým odpadlým stánkařem čeká fronta dalších,“ řekl.

●●●

Právo (11. 4. 2000)

Praze má letos přibýt osm desítek nových nízkopodlažních autobusů

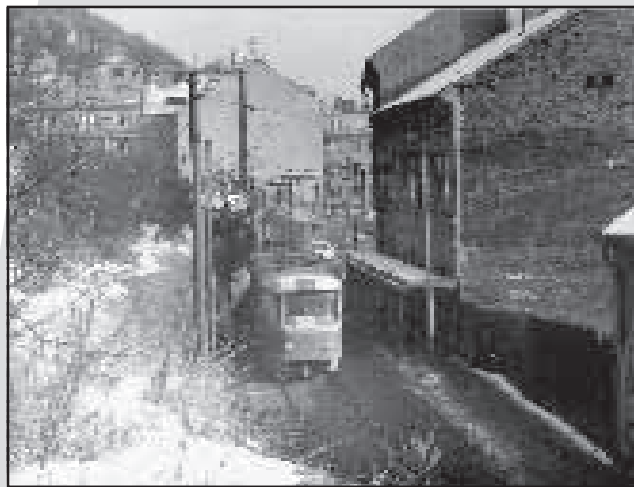
Pražský dopravní podnik zatím letos nakoupil 37 nových nízkopodlažních autobusů, do konce roku by jich mělo přibýt ještě 43. Podle cestujících by ale mělo být takovýchto vozů mnohem více. „Vedle nákupu nových nízkopodlažních autobusů počítáme s tím, že letos půjde do rekonstrukce asi 43 starých autobusů, čímž bude pokryt potřebný objem obnovy přibližně 120 autobusů ročně,“ řekla Právu tisková mluvčí pražského dopravního podniku Zuzana Knoblochová. Jeden nízkopodlažní autobus stojí zhruba 6,1 miliónu korun. „Od státu nám byla přidělena dotace na nákup takovýchto dopravních prostředků na letošní rok ve výši 148 miliónů korun.“

●●●

Večerník Praha (11. 4. 2000)

Opřavdu se stalo.

„Na Budějovický se pere ženská s chlape...“ tak zněla prvotní informace o incidentu mezi dvěma cestujícími v metru. Kdo by sázel na mužskou sílu, měl by v rukou černého Petra. Když strážníci přijeli na místo činu, na první pohled bylo jasné, že žena vede a hned o několik bodů. Vzápětí se však ukázalo, že oběti trestného činu je právě ona. Oč šlo? Pozorné ženě v metru neuniklo, že do její kabelky sahá cizí mužská ruka. Ruku chytila a snažila se ji zloději zkrotit za zády. Ten se však bránil a druhou rukou chtěl ženu udeřit. Ta úder kryla a přitom násilníkovi zlomila tři prsty. Při krytí druhého výpadu mu vykloubila čelist a při krytí třetí rány mu přerazila nos. Naštěstí pro zloděje souprava zastavila ve stanici a spolucestující přivolali městskou policii. Kdoví, co by jinak bojovnice s kapsářem ještě udělala.



Traťový úsek v Radlické ulici byl poslední klasičkou jednokolejkou v pravidelném tramvajovém provozu v Praze.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A. 1.** díl tajenky. – **B.** Náš podnik zahraničního obchodu; trochu; český malíř; aspirik; dědina. – **C.** Mužské jméno; slabé světlo; popínavá rostlina; litovat; ruská vesnice. – **D.** SPZ Litoměřic; aliance; snímek; lanýž (botanicky); otočný nosník. – **E.** Období; chaos; tropický strom; řecká filozofická škola; SPZ Berouna. – **F.** Útvar druhohor; dveřní závěs; říční ryba; chocholatka; znoj. – **G.** Karty; italská měna; bavlněná tkanina; důmysl; český prozaik. – **H.** Ruský souhlas; rudná žila; vesnický boháč; schůzka; první krční obratel. – **I.** Pravoslavný obraz; míč; jméno norských králů; bavlněná tkanina; značka astatu. – **J.** Šedesát kusů; opěrná zeď; mužské jméno; bůh Germánů; domácí Olga. – **K.** Slovenská číslovka; umělecký tanec; svobodný statek; správní jednotka; část svíčky. – **L. 2. díl tajenky.**

SVISLE: **1.** Stopa vozu; úřední příkaz. – **2.** Pražský měšťan; hubička; český zpěvák. – **3.** Druh pepře; jméno papouška; napodobenina. – **4.** Předložka; horský keřík; silné provozy; bzučivý zvuk. – **5.** Řecké písmeno; druh borovice; záhada. – **6.** Izákova matka; Twainovo jméno; ostrov Malých Sund. – **7.** Prkenný strop; psice; český herec. – **8.** SPZ Mostu; jednotka elektrického napětí; okrouhlý. – **9.** Skořápka měkkýšů; obr; povzdech. – **10.** Krátký kabát; surový člověk; ženské jméno. – **11.** Parádová hora; druh karty; dravec (slovensky). – **12.** Značka miliampéru; domácí šat; pojízdné sedátko na lodi. – **13.** Část podsvětí; zničená loď; iniciály vzpěrače Zaremby. – **14.** Obojživelník; tkalcovský stroj; slovenská číslovka. – **15.** Ruský levičák; hlen; kdesi. – **16.** Německy „červený“; palivo; ženské jméno. – **17.** MPZ

Tajenka z čísla 4: Láska zmůže mnoho, peníze ale všechno. (Portugalské přísloví)

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

Polska; vzdálenost vysázených rostlin v řádku; záupění; zkratka Komerční banky. – **18.** Pěna do koupele; prodejní stůl; anglicky „jeden“. – **19.** Mládě skotu; zbraň Indiánů; pobídka. – **20.** Znělka; chemický prvek. **Pomůcka:** eser, PL, stoa, Sula, Tuber.

PaedDr. Josef Šach

Pokus o překonání světového rekordu se nezdařil

V říjnu opouštěla skupina country tanců pod vedením JUDr. Antonína Vondráka hostivařský domeček se vztekem a křivdou na duši. K vytožené hranici 50 hodin bylo tak blízko, ale díky verdiktu rozhodčích, tak daleko.



Foto: Petr Malík

Malou náplastí byl český rekord. Většina zúčastněných však jedním dechem dodávala, český rekord je hezký, ale my máme na ten světový, nebýt nesmyslného výroku rozhodčích.

Druhý pokus byl na programu poslední březnový víkend opět v hostivařském domečku. Podle slov Antonína Vondráka bylo vše v pořádku, komunikace s agenturou registrující rekordy klapala bez zádrhelů. Přesto se přestalo tancovat už v sobotu v pravé poledne, po 26 hodinách. Ani podzimmích 40 hodin se nepodařilo zopakovat. Myšlenky na rekord musely být zapuzeny dříve než si byli všichni

ochotni připustit. Zklamání bylo cítit.

Pár minut poté se už jen živě diskutovalo na téma „Proč?“. Odpadnutí tří tanečnic pro různé zdravotní problémy bylo jednoznačným verdiktem, ale před necelým půlrokem se nic takového nestalo. Proč tedy tentokrát? Zřejmě podcenění. Ne všichni přistoupili již k přípravě s takovou zodpovědností a vážností jako před tím. Možná shoda nešťastných náhod, vždyť pátý pár opadl jen několik málo dní (možná hodin) před pokusem. Na podzim tančilo šest párů celou dobu. Mohli bychom pokračovat v domněnkách a hypotézách, ale pravý důvod musí odhalit osm účastníků jen samo u sebe.

Jak nám sdělil vedoucí skupiny Antonín Vondrák, myšlenky na překonání světového rekordu se nevzdávají. „Odhodlání jsme neztratil. Vyvodili jsme závěry, v čem dále vylepšit, řeknu přímo – zprofesionalizovat – vlastní přípravu. Na příštím pokusu budeme spolupracovat s našimi taneční mistrovou Jitkou Bonušovou. Taneční skupina by měla být rozšířena na minimálně 6 tanečních párů soutěžních a 2 podpurné. Další pokus plánujeme na říjen v rámci country festivalu, kde by i divácká podpora mohla být větší.“

Teď se každý může pousmát nad snahou zolat rekord v tak kuriózní a málo frekventované disciplíně jako skupinové country tance. Mnoho lidí si řekne, mají to zapotřebí, ale o tom je přece všechno naše snažení. Přes neúspěchy kráčet k vytyčenému cíli, dnes a denně tento stav zažíváme, pokud však ztratíme sílu jít dál, je to pro všechny obrovská škoda. Proto vydržte. **-bda-**

Studie bezbariérových přístupů do stanic metra

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se již řadu let aktivně zabývá problematikou zlepšení podmínek užívání městské hromadné dopravy pro zdravotně postižené cestující. Postupně se podařilo v tomto směru realizovat již řadu opatření, zejména ve stanicích metra.

V současnosti je z celkového počtu 50 provozovaných stanic metra umožněn bezbariérový přístup již do 22 stanic. Největší dluh z hlediska zajištění bezbariérového přístupu do metra je v oblasti centra města, neboť v počátkách výstavby metra v 70. a 80. letech byla tato problematika téměř opomíjena. Dodatečná náprava tohoto stavu však vyžaduje technicky většinou komplikovanou a investičně nákladná řešení. Na nově zprovozněných úsecích metra V. B a IV. B již byly bezbariérové přístupy součástí stavby a bude tak i na všech nově připravovaných úsecích (IV. C1, IV. C2, I. D a podobně).

Abyste bylo možné stanovit optimální postup při dodatečném zřizování bezbariérových přístupů do dalších stanic, zjistil technický úsek ředitelství u Metroprojektu Praha zpracování technicko-ekonomické „Studie bezbariérových přístupů do metra“.

Uvedená studie byla pro přehlednost zpracována formou katalogu. Každá provozovaná stanice má svou kapitolu informující o stavebním a dispozičním uspořádání, o současném stavu její přístupnosti pro osoby se sníženou pohyblivostí a případně též návrh na technické řešení tohoto problému, včetně ekonomického vyhodnocení. U složitějších řešení je připojeno též schéma bezbariérového propojení povrchu stanice s nástupištěm.

Nejdůležitější informace jsou shrnuty v úvodní přehledné tabulce. V technické zprávě jsou pak podrobně uvedeny všechny použité varianty přístupnosti metra pohybově postiženým, včetně výkresů a fotografií. Těmi je ostatně bohatě prostopoupena celá studie.

Při zpracování studie byla konzultována řešení jednotlivých stanic s organizací zdravotně postižených (SZPZP – Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených a POV – Pražská organizace vozíčkářů). Tím by měl být v maximální míře zajištěn soulad navržených řešení s potřebami pohybově postižených cestujících.

Jako nejvhodnější k realizaci bezbariérových opatření v nejbližší době ze studie vyplývají tyto stanice: Chodov, Nové Butovice, Strašnická, Smíchovské nádraží a Opatov.

Závěrem lze konstatovat, že studie tak jak byla

zpracována, splňuje požadavky zadání na dokumentaci, která poskytuje aktuální přehled řešení uvedené problematiky a po ukončení připomínkového řízení umožní stanovit postup a priority při dodatečné realizaci bezbariérovosti dalších stanic metra, a to jak s ohledem na bezprostřední potřeby pohybově postižených cestujících, tak s přihlédnutím k finančním možnostem investičního plánu naší společnosti. **Ing. Rudolf Pála, 90 211**

Vlastníma očima Měření stejným metrem

„Kvalitní služby pro naše zákazníky“, to je slogan vystihující naše snažení v posledních měsících a letech. Máme standardy Programu kvality služby, části provozů se snaží splnit podmínky pro certifikaci podle norem ISO. Tlak na kvalitu naší práce narůstá. Setkávají se však s tímto tlakem opravdu všichni zaměstnanci našeho podniku?

Udělejme si malou rekapitulaci. Co se týká standardů kvality, dlouhodobě se sledují čtyři. Přesnost provozu v, přijetí, informování a stejnozkroj. Přesnost provozu mohou nejvíce ovlivnit řidiči nebo strojvedoucí. Přijetí se dotýká opět řadových zaměstnanců, u informování sledujeme, zda jsou vozidla nebo vitríny vybaveny předepsanými materiály. A stejnozkroj, tam není co řešit, ten užívají pouze provozní pracovníci.

Všem výše uvedeným kategoriím jsme dali poměrně přesná pravidla hry, nejen Programem kvality služby, ale zejména závaznými předpisy. Pokud jsou výsledky jejich práce v požadovaném rozpětí, pracují dobře a spokojeni by měl být i náš zákazník. Pokud ne, pak hledáme, co se dá zlepšit nebo upravit, abychom požadovaná kritéria splnili.

Dopravní podnik je obrovská firma a nemá jen provozní pracovníky. Stejně důležité je i jeho zázemí.

Pokud čtete sportovní stránky různých deníků, dočtete se, jak je důležité mít vytvořeny ideální podmínky v zázemí, aby samotný sportovní výkon mohl dosahovat těch nejvyšších parametrů. Nic nebude platné jezdecké umění mistrů volantu Schumachera nebo Häkkinena, když vůz, do kterého usednou, nebude stoprocentně připraven.

I když si to možná neuvědomujeme, platí to i v městské hromadné dopravě, chcete-li v systému

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V květnu 2000 oslavuje 65. narozeniny:
Zdeněk Votík – Ř, odbor přepr. kontroly (20).

V květnu 2000 oslavují 60. narozeniny:
Ivo Kašík – ED, provozovna Hloubětín (24),
Václav Macek – A, garáž Dejvice (34),
Josef Nosek – A, garáž Vršovice (33),
Longin Wdowiak – M, služba staveb a tratí (18).

V květnu 2000 oslavují 50. narozeniny:
František Bártík – A, garáž Kačerov (14),
Vladislav Borek – ED, provozovna Hloubětín (25),
Jaroslava Forejtová – A, garáž Klíčov (13),
Jan Göde – ED, provozovna Kobylisy (32),
Stanislava Groeszlová – M, dopravní úsek (16),
Alexander Hájek – ED, provozovna Pankrác (22),
Jaroslav Halla – M, služba elektrotechnická (29),
Jaroslav Hejda – ED, provozovna Motol (19),
Danuše Krédllová – M, sl. sděl. a zabezpečovací (18),
František Lacman – M, sl. elektrotechnická (30),
Hana Melicharová – A, ekonomický úsek (11),
Zdeněk Milka – A, garáž Vršovice (29),
Ladislav Poustecký – ED, prov. Vokovice (15),
Štěpán Psutka – M, služba staveb a tratí (12),
Jiří Rapp – M, dopravní úsek (22),
Stanislav Řeháček – A, garáž Vršovice (23),
Jaroslav Semecký – A, garáž Klíčov (17),
Stanislav Šebek – A, garáž Dejvice (31),
Jana Tognerová – M, dopravní úsek (26),
František Trefný – ED, provozovna Pankrác (18),
Rudolf Zmatlík – Ř, odbor staveb (18).

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:

Antonín Brabec – M, služba elektrotechnická (21),
Zuzana Janoušková – A, dopravní úsek (22),
Jaroslav Jedlička – ED, provozovna Strašnice (29),
Zdeněk Kopecký – A, garáž Dejvice (18),
Jaroslav Ryska – ED, provozovna opr. tramvají (32),
Vladimír Řeja – A, garáž Řepy (24),
Otakar Velevchovský – ED, provozovna opr. tramvají (18),
Rudolf Západo – ED, provozovna Kobylisy (18).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

9. března 2000 nás ve věku 66 let opustil pan Josef Kadeřávek – A, garáž Dejvice, který u DP pracoval 30 let.

26. března 2000 nás ve věku 58 let opustil pan Slavomír Dlouhý – A, dopravní úsek, který u DP pracoval 24 let.

Pražské integrované dopravy. Perfektní služba může být odvedena pouze tehdy, jsou-li vytvořeny odpovídající podmínky.

A tak se ptám, vytváříme my všichni v zázemí, ať již úředníci na všech úrovních, opraváři nebo dělníci, takové podmínky, aby námi poskytované služby byly vždy v nejlepší možné kvalitě? Nejsou potřeba další standardy, které by se podívaly na naši práci z jiného úhlu?

Každý obyčejný smrtelník podléhá stereotypům a je to logické. Pracuje tak, aby s jeho prací byla spokojenost ze strany nadřízených. Ti mají na věc určitý pohled a tomu se podřízený snaží vyhovět, za kratší či delší dobu se mu to podaří.

Impuls přináší až pohled zvenčí, nezátížený zaužívanými stereotypy a vztahy.

U provozních zaměstnanců jsme zvolili zcela správně pohled našeho zákazníka, použijeme jeho optiku i na práci nás v zázemí? Vždyť většina naší „neviditelné“ práce je také posuzována přímo v provozu.

Použijme proto stejný metr na všechny zaměstnance a nebojme se toho!

Ve volných chvílích užívejte jarní atmosféru a nabírejte síly.

-bda-