



Foto: Petr Malík

## Volitele dali důvěru pánům Čadovi a Procházce

Přibližně sto minut stačilo ke zvolení dvou zástupců zaměstnanců do dozorčí rady společnosti na shromáždění volitelů ve středu 11. dubna.

Přesvědčivé a očekávané vítězství Jiřího Čady a Václava Procházky ukončilo několikátý denní volební maraton. Nejprve jsme chodili k volebním urnám na jednotlivých závodech a ředitelství společnosti, abychom vybrali určený počet volitelů a také navrhli ty, kdo předstoupí na shromáždění volitelů jako kandidáti na uvolněné posty do dozorčí rady.

Více než osmi desítkám volitelů se tak postupně představili Josef Hocek, zástupce ředitelství, Danuše Pucholtová, první z kandidátů o. z. Metro, Jiří Ča-

da, podporovaný o. z. Autobusy, ing. Miloš Dubský, druhý zástupce nejmladšího druhu dopravy a ing. Václav Procházka, nominovaný o. z. Elektrické dráhy.

I když se předpokládalo, že volby budou mít několik kol, stačilo jediné. Po něm mohl předseda volební komise vyhlásit, že čtyři roky budou zaměstnanci v dozorčí radě zastupovat Jiří Čada a Václav Procházka. Ti se přidají k Jiřímu Šindelářovi, kterému mandát stále běží. Následně na jednání dozorčí rady 18. dubna byl Jiří Šindelář zvolen místopředsedou tohoto orgánu.

V rámci diskuse zaznělo volání po lepší zpětné vazbě, mezi zvolenými zástupci a zaměstnanci, a tak nezbyvá věřit, že k ní bude v následujícím období docházet více než v minulosti.

-bda-

## Členové dozorčí rady se představují

**Jiří Čada** se narodil 27. ledna 1950 v Praze. V Leteckých opravách Kbely se vyučil leteckým mechanikem a v devadesátých letech absolvoval obor Ekonomika, účetnictví a daně. V roce 1972 nastoupil do odštěpného závodu Autobusy na funkci automechanika a od roku 1973 působil jako řidič autobusů. V roce 1991 byl pan Čada zvolen předsedou závodního výboru odborového svazu garáže Libeň a od roku 1994 DOZu Hostivař. Od roku 1996 vykonává funkci hospodáře podnikového výboru odborového svazu o. z. Autobusy.



**Ing. Václav Procházka** je star 51 let. Vzdělání získal na Vysoké škole ekonomické. Do Dopravního podniku nastoupil 1. prosince 1988 do funkce vedoucího zaměstnaneckého odboru o. z. Elektrické dráhy, ve které působí dosud. Řídí oddělení osobní, mzdové a sociální služby.



## Výsledky voleb

V následujícím přehledu najdete kromě výsledků voleb 11. dubna také jména všech zvolených volitelů, jejichž volební období je pětileté, a kandidátů do dozorčí rady.

**Volby do dozorčí rady:** 1. Jiří Čada 70 hlasů, 2. ing. Václav Procházka 69 hlasů. Voleb se zúčastnilo 83 z 85 volitelů.

**Odštěpný závod Metro:** Kandidáty na člena dozorčí rady byli zvoleni ze šesti nominovaných ing. Miloš Dubský a Danuše Pucholtová. Voliteli byli zvoleni: Josef Bakaš, Jarmila Bittnerová, Martin Jiroš, Jiří Obitko, Josef Pilař, Jakub Sklenář, David Svašek, Josef Vintr, Karel Zátopek, Karel Celner, Jiří Černý, Milan Franc, Václav Houzvíc, Jan Fál, Pavel Veselý, ing. Emilián Zajíček, Svata Hájková, ing. Josef Horna, Jiří Cicvárek, Vladimír Hašpl, Danuše Pucholtová, Jan Šoun, Eduard Kašpar, Aleš Rajský, Jaroslav Pech, Pavel Polcar, František Stegmüller a Otomar Turek.

Voleb se zúčastnilo 61,1 procent zaměstnanců o. z. Metro.

**Odštěpný závod Elektrické dráhy:** Kandidátem do

dozorčí rady byl zvolen ing. Václav Procházka. Voliteli byli zvoleni: Věra Buriánová, Květa Veselá, Zdenka Haufová, Josef Otradovec, Pavel Uhlík, Jan Tancl, Eduard Bláha, Petr Hloch, Miroslav Vostárek, Petr Doležal, Ladislav Franče, Vladimír Farář, Jaroslav Ludvík, Miloš Števíč, Josef Dolejší, Jan Polanec, Josef Cakl, Ladislav Šindelář, Antonín Motlík, Zdeněk Ježek, Vladimír Pištěk, Bohumil Dvořák, ing. Ladislav Sarnovský, Bohumír Ježek a Pavel Honský.

**Odštěpný závod Autobusy:** Kandidátem do dozorčí rady byl zvolen Jiří Čada a voliteli: Jiří Havel, Jitka Kučerová, Ivo Válek, Vladimír Petříček, Igor Šafhauser, Karel Černý, František Tábořský, Miloslav Berdych, Otto Čermák, Jaroslav Faldus, Michal Kočí, Václav Stránský, Stanislav Hrubant, Miroslav Flégl, Zdeněk Tomásek, Václav Bureš, Milan Vávra, Jiří Kříž, Sylva Marková, Ondřej Franko, Oldřich Šustera, Milan Horvát, Petr Kučera, Josef Neuberger, Josef Petřů, Marie Šneiderová, Bohumil Löfler a Miroslav Křikava.

**Ředitelství:** Kandidátem do dozorčí rady byl z pěti nominovaných zvolen Josef Hocek a voliteli se stali z 22 navržených Marie Pokorná, Zdeněk Blecha, ing. Miroslav Gryc a ing. Marie Pilařová.

Voleb se zúčastnilo 64,9 procenta zaměstnanců ředitelství.

-bda-



## Generální opravy pohyblivých schodů

7 až 8

Město	Průměrná rychlost (km/h)	Průměrná kapacita (osob)	Průměrná cena (Kč)	Průměrná délka (m)	Průměrná šířka (m)	Průměrná výška (m)	Průměrná hmotnost (t)	Průměrná spotřeba (l/km)	Průměrná životnost (let)
Barcellona	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10
Brańsk	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10
London	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10
Paříž	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10
Hamburg	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10
Víděň	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10
Lipsko	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10
Nürnberg	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10
Praha	15	100	100	10	2,5	1,5	10	10	10

## Pražský Dopravní podnik obstál...

14



## Zajímavosti elektrických drah v Rakousku

24 až 25

## Co zajímavého najdete na Internetu

27

Z obsahu



Transformační stanice a měnična Zelená liška v roce 1931. Na snímku je patrné i trolejové vedení nad nákladní kolejí k transformátorové rampě. Foto: sbírka autora

## Na Zelené lišce...

Před 70 lety zahájila činnost měnična Zelená liška. Název získala podle známé restaurace téhož jména. Dnes je už poměrně vzdálená od tramvajových tratí, protože v roce 1974 byla zrušena trať v Budějovické ulici, přesto je však pro michelsko-pankráckou oblast nestradatelná. Najdete ji v Hanusově ulici. Pokud se vám zdá, že jste v přehledné tabulce měníren v knize Historie městské hromadné dopravy v Praze četli jiný letopočet, 1930, máte pravdu. Historie se však neustále ověřuje a upřesňuje. Jediným údajem o vzniku měčny byla informace o zřízení kolejové odbočky pro dopravu transformátorů, která byla opravdu postavena v roce 1930. V témže roce byla zahájena i montáž technologie. První rtuťový usměrňovač o výkonu 1380 kW, dodaný firmou BBC, byl i s dalším příslušenstvím připraven koncem dubna následujícího roku a 14. května 1931 začal dodávat pražským tramvajím proud. Druhý rtuťový usměrňovač (1200 kW) dodala firma ČKD a jeho montáž byla dokončena na počátku září 1931. Každý z usměrňovačů byl vybaven i potřebným transformátorem.

Jak bývalo v té době zvykem, nebyla v budově jenom

# Historický kaleidoskop 4

měnírna, ale Elektrické podniky v ní zřídily také velkou transformovnu a rozvodnu 22/3 kV. Za druhé světové války (1944) došlo v pankrácké oblasti ke změně vysokého napětí ze 3 na 6 kV a v této napěťové hladině i dnes rozvodnu provozuje Pražská energetika. V roce 1945 zde bylo 5 velkých transformátorů, z toho tři (22/6 kV) byly určeny k běžnému rozvodu elektřiny v této části Prahy. Měnírenská část (dva transformátory a usměrňovače) přešla v roce 1951 v rámci dělení majetku bývalých Elektrických podniků do správy Dopravního podniku.

Rtuťové usměrňovače byly pravděpodobně jednou vyměněny a nejspíše v roce 1967 byl v měničně instalován strojní vůz pojízdné měčny na automobilovém návěsu, protože stávající zařízení bylo nespolehlivé a kapacitně už nedostačovalo. V letech 1974 – 1975 byly rtuťové usměrňovače nahrazeny modernějšími křemkovými.

Rozvodna, transformovna a měnična Zelená liška patřila mezi ty, do kterých bylo možné transformátory (ale i jiná elektrárenská zařízení) dopravovat po tramvajových kolejích speciálním nákladním vozem. Hlavní odbočná kolej měřila 196 metrů a vedla až ke křižovatce s dnešní Kvestorskou ulicí, kde kuse končila a odbočovala z ní úvratí dvě další koleje. Jedna (o délce 37 m) vedla do manipulační haly rozvodny a bylo na ní možné odstavovat v případě naléhavé potřeby také kolejovou ambulantní (pojízdnou) měčnu. Druhá kolej (52 m) vedla podél jihozápadní stěny k rampám pro transformátory. V roce 1942 byla kolej v dnešní Hanusově ulici použita i k přepravě frikčního lisu do Janečkovy zbrojovky. Elektrické dráhy k tomu účelu zapůjčily elektrárenský nákladní vůz a postavily provizorní povrchovou kolej v blízkosti měčny. Kolej do měčny je vykazována ve statistice ještě v roce 1960, v té době se už ale (pokud je známo) nepoužívala.

-př-



Původní rtuťové usměrňovače v měničně Zelená liška.

Foto: sbírka autora

## Garáže Kačerov slaví 35 let

Už od roku 1953 připravoval Dopravní podnik hlavního města Prahy stavbu vozovny pro autobusy na Kačerově. Než se tolik potřebné nové provozovny autobusové dopravy dočkal, uplynulo ve Vltavě ještě mnoho vody. Po mnoha peripetích a administrativních tahanicích, typických pro padesátá léta, bylo možné stavbu zahájit až v říjnu 1959, ale ani to ještě neznamenovalo vítězství. Podobně jako v případě hostivařských ústředních dílen, také stavba garží Hostivař byla postižena „zásahy shůry“ a dodavatel stavby, národní podnik Konstruktiva, byl v roce 1961 odvolán k zajišťování jiných, důležitějších úkolů. Teprve v roce 1964, když byla situace v garážování a údržbě městských autobusů mimořádně kritická a vozy musely parkovat i na ulicích mimo provozovny, bylo možné stavbu garží obnovit. Z odložené a „nedůležitě“ stavby se najednou stala stavba přednostně za-

Garáže Kačerov 28. května 1966.

Foto: J. Kovář



...a přibližně o 10 roků později.

Foto: Archiv DP

bezpečovaná a sledovaná (!).

Dne 28. května 1966 zahájily kačerovské garáže oficiálně provoz, ale pravidelné vypravování začalo až ráno 30. května. Zpočátku tu bylo 67 autobusů, kapacita garážovacích hal byla 90 vozů. K dispozici byly dvě menší odstavné plochy pro 110 vozů, montážní hala, čerpací stanice, umývárna i závodní jídelna.

Zpočátku byly kačerovské garáže tak trochu „stranou civilizace“. Jezdilo se do nich po provizorní komunikaci. Všude kolem se však v dalších letech stavělo – v těsné blízkosti severojižní magistrála, depo metra a nakonec Jižní spojka. Stavělo se i přímo pod garážemi. Přímo pod nimi vedou traťové tunely metra směrem na Jižní Město.

Mimořádný rozvoj autobusové dopravy v hlavním

městě měl za následek rozšiřování kačerovských odstavných ploch. V roce 1975 byla uvedena do provozu odstavná plocha pro 130 vozů, v roce 1976 další pro 60 autobusů a v devadesátých letech byla dokončena poslední, pátá odstavná plocha pro 30 vozů. Celkem je možné v kačerovském areálu deponovat a udržovat až tři stovky autobusů. Během 35 let, co kačerovská garáž slouží, se mnohé změnilo. Byla například postavena nová umývárna a zřízeno moderní diagnostické středisko.

V letech 1992 až 1994 byly kačerovské garáže předmětem organizačního experimentu – byly vyčleněny z odštěpného závodu Autobusy a podřízeny přímo ředitelství podniku jako samostatná organizační jednotka. Každý pracovní den nyní z Kačerova vypravují ráno 207 autobusů na 48 linek.

Mgr. Pavel Fojtík

## Pamatujete si, když se stavělo u Dopravních podniků?

V březnovém DP-KONTAKTu jsme přinesli několik fotografií z křižovatky u Hlávkového mostu. Dnes, když se z bývalé Ústřední budovy Elektrických podniků stěhují naše poslední pracoviště, si ještě jednou zavzpomínáme na stejné místo. Ani tentokrát vás nechceme zahltit po-

drobným výčtem dat, jednotlivých přeložek a demolic. Jen náhodně vybrané fotografie vám možná připomenou chvíle strávené v našem někdejší sídle, a to jak se jeho okolí měnilo. Tak tedy, pamatujete? —pf—



1 Tak to vypadalo v Bubenské třídě kolem roku 1973. Do tramvajové zastávky před hlavním vchodem do „budovy“ přijíždí „osmnáctka“ a do své zastávky před areálem podniku Pražské komunikace (kdysi tu bývala továrna) přijíždí klasická „dvěstěpětáctička.“ Foto: J. Hussarová

2 Je 27. září 1978. Tramvaje právě opustily Bubenskou třídu a ve výstavbě je kolejová křižovatka ve své provizorní podobě. Areál Pražských komunikací je vystěhován a zbořený. Dům na rohu ještě stojí a nebyl tedy zbourán v roce 1977, jak jsme uvedli v březnovém čísle, ale o rok později. (Ta paměť je osidlná. A to v tomto domě bydlela manželka autora tohoto článku.) Foto: J. Čermák

3 Brzy poté začaly bagry připravovat místo pro budoucí mimoúrovňovou křižovatku a stanici metra Vltavská. Foto: J. Pertáková

4 Tak viděli prostor před budovou DP řidiči tramvajů v červenci 1981. Tentokrát nic nejzdilo po Bubenském nábřeží, v provozu je tramvajová trať do podjezdu pod magistrálou vedenou prozatímně Bubenskou ulicí. Ve výstavbě je most mimoúrovňové křižovatky, a proto tramvaje i auta jezdí po provizorním „esíčku“. Kdyby zde něco takového bylo dnes, znamenalo by to pro Prahu bezpochyby naprostý dopravní kolaps. Foto: P. Fojtík

5 A zajímavý pohled z „budovy“ na část staveniště přibližně ve stejné době. Tramvaj už jezdí směrem k Negrelliho viaduktu po definitivní trati, zastávky ale ještě nemají krytá nástupiště. Budoucí mimoúrovňovou křižovatku zatím připomínají jen hromady zeminy ve vymezeném prostoru, zato budoucí trať metra už získává svoje první obrysy. Foto: V. Skala

Ne, nebojte se, nešlo o léčení zácpy kolejového vozidla či o novátorský přístup v provozu pražské MHD. Věc byla zcela prostá. Musíme však začít někdy před více než čtyřiceti lety.

Když se ve druhé polovině padesátých let začal rozšiřovat provoz tramvajů T1, zjistilo se, že na mnoha místech sítě se nové vozy vzhledem ke svému podvozkovému uspořádání, délce 13,3 m a šířce 2,4 m (oproti starým dvounápravovým vozům širokým pouze 2,2 m) nemohou v některých obloucích míjet vzájemně, ba někdy ani se starými vozy. Osy kolejí nebyly dostatečně vzdáleny. Vystala otázka, jak co nejrychleji taková místa zjistit, aby na nich bylo možno osadit zákaz potkávání a později trať stavebně upravit.

K řešení problému dalo tehdejší stavební oddělení k dispozici stříkačky pro malbu pokojů, které se umístily do „té jedničky“, naplnily vápenným mlékem a nahustily. Otevřenými okny byly vyvedeny hadičky s tryskami na konci a upevněny visle na stěně skříně vozu v kritických vybočujících bodech. Pak už jen stačilo otevřít kohoutky u tlakových nádob a při jízdě stříkat na

dlažbu čáry vyznačující obrys vozu projíždějícího v obou směrech. Tato rychlá a jednoduchá metoda pomohla zjistit kritická místa tratě. Následně postupně stavební úpravy tratí již však počítaly také s perspektivním nasazením vozů T2 o šířce 2,5 m a vyhověly i pro vozy T3, i když ne ve všech místech.

Jenže dějiny se, jak známo, opakují. Na scénu přišly vozy KT8 D5. Průřezný profil těchto „lochnesek“ se opět lišil od T3 a nebezpečné přesahy jak vně, tak i uvnitř kolejových oblouků se opět musely zjistit. Kritických bodů bylo na článkových vozech více než na T1 a malířské stříkačky, které se musely za jízdy dohušovat, a trysky pročistňovat, byly pro malou spolehlivost zavrženy.

Česká hlava přišla na vítězné řešení: **klystýr**. Pražští lékárníci se tehdy divili náhlému zvýšenému zájmu o irigátory (nádoby na klystýr) s hadičkami. Ke slovu

přišla také různá „udělátka“, truhlářské svěrky, duralové trubičky a kobcová lepenka, kbelíky s různobarevným primalexem a trychtýře. V Hloubětíně se vždy večer jeden vůz KT8 D5 „vyzdobil“ a v noci s ním početná osádka projížděla jednotlivé části sítě. Po průjezdu v obou směrech byly změřeny vzájemné vzdálenosti odpovídajících různobarevných čar. A věřte, že výsledky byly zajímavé! Na mnoha místech sítě bylo zjištěno, že by se tramvaje o sebe otřely, ulámaly si vzájemně zrcátka, ba dokonce se při střetu dvou KT8 D5 i vzájemně proluly až o 17 centimetrů!

Po téměř třítydenní práci byla celá síť včetně veškerých manipulačních kolejí prověřena a mohlo se začít nejprve s vyvšování dalších zákazů potkávání a následně s postupnou rekonstrukcí sítě.

A pak že klystýr pomáhá jen lidem! —pař—

## Klystýr a tramvaj

## Představenstvo projednalo

Duben přinesl jedno zasedání představenstva naší společnosti. V pondělí 9. dubna byly projednány následující body:

**Informace o výsledcích technické studie na osazení turniketů v metru.** Vrcholný orgán společnosti projednal předloženou technickou studii a konstatoval, že s ohledem na náročnost celé akce je třeba hledat optimální řešení, které by mělo umožňovat sjednocení v otázce tarifu. Dále bylo doporučeno pečlivě analyzovat situaci v dalších evropských městech včetně budoucích trendů.

**Informace o přípravě rekonstrukce průmyslové televeze na tratích A a C pražského metra.** Představenstvo z důvodu zvýšení bezpečnosti cestujících v prostorách stanic metra na tratích A a C schválilo zavedení bezpečnostního systému, který umožní sledovat požadované

záběry. Dále uložilo zpracovat podklady pro jeho urychlené zavedení.

**Zpráva o možnosti výhodného nákupu 10 kusů standardních autobusů v roce 2001.** Nákup 10 kusů standardních autobusů za zvýhodněných podmínek byl schválen.

**Zpráva o ukončení přípravy smlouvy na zajištění dokončovacích prací na zabezpečovací zařízení MATRA PA 135 na trati C metra.** Technickému řediteli bylo uloženo, aby vypracoval komplexní materiál upřesňující další dodávky.

**Analýza prodeje jízdních dokladů v období leden a únor 2001.** Obchodně-ekonomický ředitel ing. Pomazal informoval, že za uvedené období došlo k nárůstu tržeb z celkového prodeje jízdenek oproti stejnému období roku 2000 o 8%. Prodej jednotlivých jízdenek bez

ohledu na kategorie vzrostl o 14,6%, přičemž roste podíl jízdenek koupených v prodejních automatech. U dlouhodobých časových jízdenek došlo k nárůstu přibližně o 2%.

**Informace o plnění povinného podílu občanů se změněnou pracovní schopností v DP v roce 2000.** Informaci předložil obchodně-ekonomický ředitel ing. Pomazal a generální ředitel bude dále jednat se zástupci ministerstva práce a sociálních věcí o možnosti udělení výjimek pro naši společnost, že nemusí naplňovat zákonem danou kvótu o zaměstnávání občanů se změněnou pracovní schopností.

**Návrh na prodej akcií společnosti Pragonet, a. s.** Představenstvo schválilo záměr na odprodej akcií, které jsou v držení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Celá záležitost bude postupovat v souladu s postupem hlavního města Prahy, které je vlastníkem dalších 38% akcií.

—red—



Post dopravního náměstka odstěpného závodu Autobusy zůstal, po odchodu ing. Špitzera do funkce ředitele, neobsazen. Od 1. ledna letošního roku se o jeho řízení stará ing. Karel Holejšovský (vedoucí odboru dopravy a přepravy MHD), ale definitivně bude post obsazen 1. června, kdy bude dopravním náměstkem ustanoven Václav Jelínek, dosavadní ředitel garáže Kačerov.

Více než měsíc před nástupem do funkce jsme si s Václavem Jelínkem povídali o jeho plánech

a záměrech v nové funkci.

**DP-K V podniku působíte už více než třicet let, ale za tu dobu jste poznal především prostředí kačerovské garáže, kam jste po vyučení nastoupil a zůstal jste jí věrný. Jak těžká je to pro vás změna?**

Musím přiznat, že po obdržení nabídky na změnu

## Po dlouhých letech změni působiště

svého působiště bylo mé rozhodování těžké a poměrně dlouhé. Těto nabídky jsem si na jedné straně velmi vážil, ale na druhé straně jsem s Kačerovem a jeho pracovním kolektivem za dlouhá léta hodně rostl. Nakonec jsem však nabídku ředitele odstěpného závodu přijal.

**DP-K Jak blízké je vám prostředí dopravního úseku?**

Dopravně-provozní problematiku znám, vždyť jsem se s ní během svého působení na garáži velmi často setkával a po pravdě řečeno mne vždy velice zajímala. Nejdůležitější je však konkrétní seznámení na místě samém. Věřím, že mi v tom moji noví spolupracovníci pomohou. Výhodou také je, že mnoho z nich osobně znám ze svého dlouhého působení v Dopravním podniku, zejména po charakterové stránce. Po pracovní si na sebe ještě budeme muset zvyknout a blíže se poznat.

**DP-K Dopravní úsek odstěpného závodu Autobusy byl v poslední době znám zaváděním mnoha novinek, které zpříjemnily cestování autobusy. Budete v nastoupené cestě pokračovat?**

Ve svém dosavadním působení jsem se vždy snažil

přicházet s něčím novým, co by se dalo využívat, a v tom bych chtěl pokračovat i v nové funkci.

Můj předchůdce ing. Špitzer proslul vysokou náročností, v tom bude moje úloha těžší, ale věřím, že se mi podaří navázat na vše dobré, co se v dopravním úseku v posledních letech uskutečnilo.

**Děkujeme za rozhovor a přejeme mnoho úspěchů a pochopení na novém působišti.**

–bda–

### Dopravní náměstek se představuje

Václav Jelínek se narodil 21. května 1951, je ženatý a otcem dcery. V Dopravním podniku se ve druhé polovině šedesátých let vyučil automechanikem a po učňovských zkouškách nastoupil do garáže Kačerov, kde působil v různých provozních funkcích. V roce 1994 byl jmenován ředitelem kačerovské garáže, tuto funkci vykonával do konce dubna letošního roku.

## Revoluční změny nechystám, tvrdí nový ředitel kačerovské garáže



První květnový den letošního roku znamenal pro Miroslava Žaludu výraznou životní změnu. Po více než třiceti letech působení ve vršovické garáži ji opustil a nastoupil do funkce ředitele garáže Kačerov, kde střídá Václava Jelínka.

Při této příležitosti jsme Miroslavu Žaludovi položili několik otázek.

**DP-K Nejprve přijměte gratulaci ke jmenování do nové funkce a při této příležitosti dovolte otázku, jaké změny chystáte po svém nástupu?**

Rozhodně žádné radikální změny nepřipravuji. Kačerovská garáž podle mého funguje dobře, a tak chci, aby se v započaté práci pokračovalo a nadále jsme dosahovali dobrých výsledků, jak v rámci odstěpného závodu, tak i celé akciové společnosti.

Mým prvořadým úkolem je dopodrobna se seznámit s kačerovskou garáží. Několik lidí z Kačerova znám díky své bývalé pozici ve Vršovících, ale jinak musím vše dokonale poznat.

**DP-K Kdy bylo rozhodnuto o vašem jmenování a kdo vám dává potřebné informace o Kačerově?**

Jmenování do nové funkce jsem se dozvěděl v průběhu měsíce března od ředitele odstěpného závodu Autobusy ing. Špitzera a od té doby jsem se několikrát sešel s dosavadním ředitelem Jelínkem, který mě do kačerovských realit zasvěcoval. V průběhu května tady ještě bude Václav Jelínek se mnou, aby předání funkce bylo co možná nejplynulejší a bezproblémové. Já tak mohu čerpat z jeho bohatých zkušeností.

**DP-K Co je pro vás prioritou v nové funkci?**

Výsledky kačerovské garáže patří k dlouhodobě nejlepším, proto ji chci udržet na špičce mezi provozovna-mi našeho odstěpného závodu.

**Děkujeme za rozhovor a přejeme mnoho úspěchů ve vašem snažení.**

Petr Malík

### Nový kačerovský ředitel se představuje

Miroslav Žalud se narodil 4. dubna 1948, je ženatý a otcem 2 dětí. Do Dopravního podniku nastoupil po základní vojenské službě 1. září 1969 a dodnes je mu věrný. Za téměř 32 let vystřídal různé provozní funkce ve vršovické garáži s výjimkou dvou let strávených v provozní kontrole o. z. Autobusy. V poslední době byl vedoucím technikem garáže Vršovice.

## Modernizace tramvají KT4 – D pro německý dopravní podnik v Geře

Oprava autobusů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti DOZ (Dopravně opravárenská základna odstěpného závodu Autobusy) byla koncipována pro opravy autobusu typu ŠM 11 na základě provozovaného počtu vozidel, jejich předpokládané poruchovosti a životnosti.

Postupem času, vývojem nového typu vozidla, došlo ke snížení poruchovosti autobusů a k prodloužení jejich životnosti. Při stejném počtu vozidel v provozu vznikla rezerva opravárenské kapacity, a to jak pracovní, tak i prostorová. Řešení této problematiky, v tehdejší době, se na vnitřním trhu ukázalo jako nereálné.

Ve spolupráci s firmou Pragoimex Berlín jsme našli zákazníka v Dopravním podniku Gera. Požadavek zněl nikoliv na opravy autobusů, ale na opravy tramvají KT4 – D spojené s jejich modernizací.

Modernizace těchto vozidel obsahovala: opískování a nástřík všech mechanických dílů, modernizaci prostoru pro cestující, přípravu mechanických dílů a kabeláže pro tyristorové výzbroje, náhradu starého typu dveří výsuvnými dveřmi IFE a jejich zprovoznění.

Po navázání bližších kontaktů se zákazníkem, protože oprava tramvají v opravě autobusů je nezvyklá kombinace, byl uzavřen v roce 1994 kontrakt na tři vozy na zkoušku. Po této zkušební sérii jsme pět let opravovali a modernizovali vozidla KT4 – D pro Dopravní podnik Gera. Dodávky, které byly realizovány s ohledem na přidělené finanční prostředky Dopravnímu podniku Gera, se uskutečnily v následujících počtech a termínech:

Jedna z modernizovaných tramvají pro Geru.

Rok 1994 – 3 tramvaje, 1995 – 6, 1996 – 5, 1997 – 2, 1998 – 5, 1999 – 8.

Pro zvýšení přepravního komfortu osob s omezenou pohyblivostí a pro přepravu dětských kočárků byl vyroben v roce 1998 pro Dopravní podnik Gera podnikem ČKD – Dopravní systémy střední nízkopodlažní člunek pro modernizovanou tramvaj KT4–D. Na jeho realizaci se rovněž podílel DOZ včetně úpravy vozů KT4 – D pro jeho montáž.

DOZ Hostivař

Foto: Zdeněk Šebesta



# Nehodovost v provozu autobusů o. z. Autobusy

V provozu autobusů zajišťovaném o. z. Autobusy bylo v roce 2000 evidováno celkem 868 dopravních nehod, z toho bylo 346 zaviněných našimi řidiči. Oproti roku 1999 došlo ke snížení celkového počtu o 38 nehod, to znamená o 4,2 %. Méně příznivý vývoj byl u zaviněných nehod našimi řidiči, u kterých se zvýšil počet o 39 nehod, tzn. o 12,7 %. Vývoj počtu nehod od roku 1985 do roku 2000 je znázorněn v grafu č. 1.

Naši řidiči ujeli v roce 2000 nejvyšší počet km na 1 nehodu celkem a druhý nejvyšší počet km na 1 zaviněnou nehodu od roku 1985, jak je patrné z grafu č. 2.

Celkový počet zraněných klesl v roce 2000 oproti

du s nehodovostí v hlavním městě Praze a České republice od roku 1990 do roku 2000 zjistíme, že procento nárůstu nehodovosti v provozu autobusů bylo výrazně nižší oproti nárůstům v ČR i Praze. Z hlediska našeho o. z. můžeme kladně hodnotit období od roku 1997 až do roku 2000, kdy došlo k výraznému snížení nehodovosti. V letech 1999 a 2000 jsme měli méně nehod než v roce 1990. Oproti tomu se v ČR a Praze vyvíjel vstoupný trend nehodovosti od roku 1991 až do roku 1999.

V roce 2000 nebylo snížení celkového počtu nehod našich autobusů tak výrazné jako v hl. m. Praze nebo v ČR, ale máme lepší výsledky ve snížení zraněných

sledované ukazatele	rok 2000	rok 1999	rozdíl +/-	index 00 / 99	% z r. 2000
<b>Celkový počet nehod</b> z toho zaviněné o. z.	868 346	906 307	-38 39	0,96 1,13	100,00 39,86
<b>Celkem ujeté km</b>	65 370 214	64 919 608	450 606	1,01	100,00
<b>Ujeté km na 1 nehodu</b> z celkového počtu nehod	75 311	71 655	3 656	1,05	-
<b>Ujeté km na 1 nehodu zaviněnou o. z.</b>	188 931	211 465	-22 534	0,89	-
<b>Výše škody celkem</b> z toho škoda u zavin. neh. o. z.	21 214 290 7 188 075	22 110 593 6 007 261	-896 303 1 180 814	0,96 1,20	100,00 33,88
<b>Výše škody cizí celkem</b>	14 955 824	17 915 236	-2 959 412	0,83	70,50
<b>Výše škody o. z. celkem</b> z toho škoda u nehod zavin. o. z.	6 258 466 2 878 821	4 195 357 1 791 745	2 063 109 1 087 076	1,49 1,61	100,00 46,00
<b>Škoda o. z. na 1000 ujet. km</b> nehod zaviněných o. z.	44,04	27,60	16,44	1,60	-

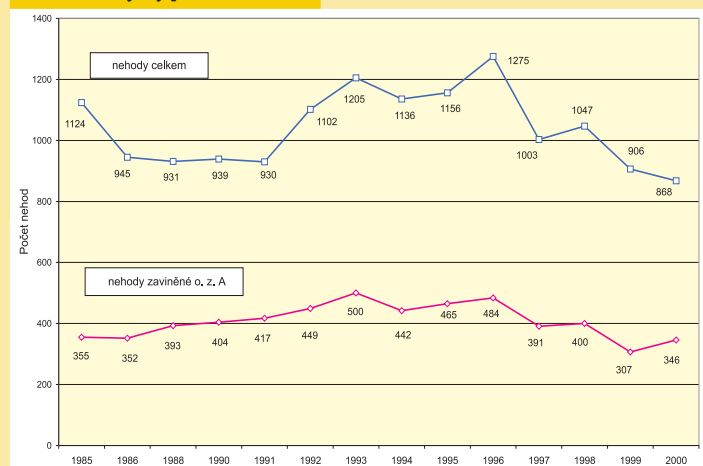
roku 1999 o 54 osob, tzn. o 25,4 %. Ke smrtelnému zranění v roce 2000 nedošlo, v roce 1999 byla 3, z toho 1 z viny našeho řidiče.

Porovnáme-li nehodovost našeho odštěpného závodu

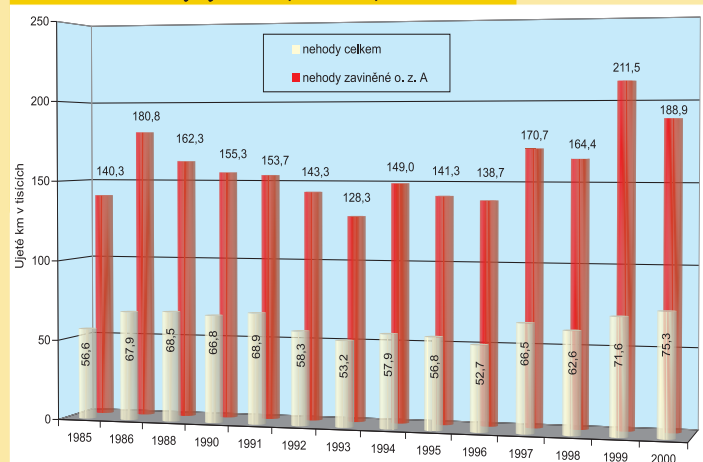
osob, žádné smrtelné zranění a máme o 7,6 % nižší počet nehod oproti roku 1990.

V Praze byl v roce 2000 oproti roku 1999 snížený počet nehod o 8,2 %, počet těžce zraněných o 4,5 % a lehce zraněných o 8,4 %, ale zvýšený počet usmrcených o 8,1 %.

Graf č. 1: Vývoj počtu nehod



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



V České republice byl v roce 2000 oproti roku 1999 snížený počet nehod o 6,3 %, těžce zraněných o 9,3 % a lehce zraněných o 5,9 %, ale zvýšený počet usmrcených osob o 1 %.

Z dlouhodobého hlediska je vývoj nehodovosti v ČR, Praze a o. z. Autobusy za roky 1990 až 2000 vyjádřen v procentech, kde rok 1990 představuje 100 %, v grafu č. 3.

Co bylo příčinou zvýše-

ní počtu nehod zaviněných našimi řidiči? Především nedostatečná soustředěnost řidičů na jízdu a snížená pozornost při jízdách bez cestujících v areálech obratišť a garáží. Celkový počet nehod na linkách se snížil přibližně o 8 %, ale dvojnásobně se zvýšil při manipulačních jízdách bez cestujících.

Nejčastější příčinou nehod zaviněných našimi řidiči byly například:

- neodhadnutí průřezného profilu - 40 %
- nesprávný způsob jízdy - 15 %
- nedodržení bezpečné vzdálenosti - 17 %
- nedání přednosti v jízdě - 10 %

Z hlediska topografické evidence nehodových míst, pomineme-li objekty garáží, nejvíce nehod bylo:

- na kruhovém objezdu Vítězného náměstí, celkem 13 nehod, z toho 3 zaviněné. Nejčastější příčinou nehod byla nesprávná jízda v jízdnicích pruzích, předjíždění a odbočování z vnitřních jízdnic pruhů do přilehlých ulic. Je to důsledek možnosti předjíždění a nekázně některých řidičů osobních vozidel;

- v ulici Na Žertvách, celkem 9 nehod, žádnou nezavinil náš řidič. Hlavní příčinou nehod je nedání přednosti v jízdě na hlavní silnici. Řidiči osobních vozidel si počínají málo obezřetně a vjíždějí na hlavní silnici bez náležité pozornosti;

- v Zenklově ulici, od Vychovatelny ke křižovatce s ulicí Nad Šutkou, celkem 8 nehod, z toho 3 zaviněné. Nejčastější příčinou nehod bylo nesprávné předjíždění a nedodržení bezpečné vzdálenosti. Zejména řidiči osobních vozidel se snaží o co nejrychlejší předjetí autobusu;

- v autobusovém obratišti Smíchovské nádraží (jižním), celkem 8 nehod, z toho 7 zaviněných. Všechny nehody zaviněné řidiči autobusů byly z důvodu neodhadnutí průřezného profilu. Přestože je v obratišti velký počet ukončených spojů, nelze vidět příčinu nehod pouze v této skutečnosti. Často řidiči komplikují provozní podmínky sami sobě například nevhodně odstaveným autobusem.

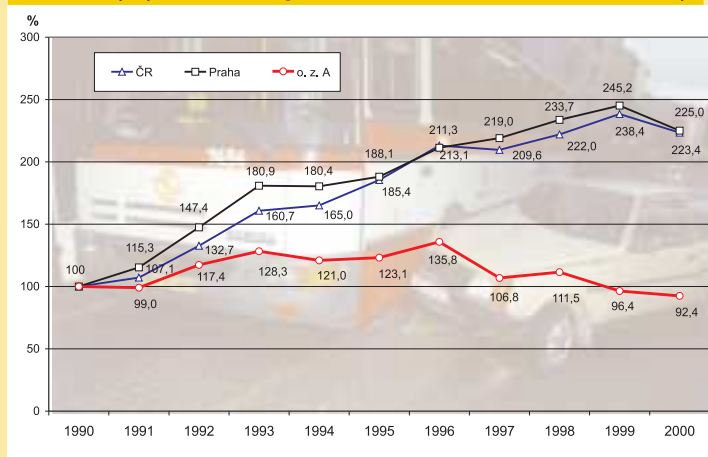
Jak můžeme hodnotit nehodovost našich autobusů v roce 2000? Domníváme se, že tento rok patřil k těm nejpříznivějším rokům, jelikož bylo dosaženo nejnižšího počtu nehod a druhého nejnižšího počtu zaviněných nehod. Potěšující je výrazné snížení počtu zraněných osob a žádné smrtelné zranění. Přes tento úspěch mají někteří méně odpovědní řidiči možnost svým odpovědnějším přístupem k řízení autobusu výrazně přispět k ještě lepším výsledkům.

Závěrem bychom rádi poděkovali všem svědomitým řidičům, kteří jezdí bez dopravních nehod, za kvalitní výkon služby a bezpečnou přepravu cestujících. Děkujeme i ostatním, kterým se sice nepodařilo jezdit bez dopravních nehod, ale jak doufáme, udělají vše pro snížení počtu nehod, zejména těch zaviněných.

Přejeme všem řidičům i řidičkám v roce 2001 hodně ujetých km bez mimořádných událostí, šťastné návraty a věříme, že přispějí svým odpovědným přístupem k výkonu svého povolání ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

**Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrď**

Graf č. 3: Vývoj nehodovosti v procentech v ČR, hl. m. Praze a o. z. Autobusy



V únoru letošního roku zorganizovala Autobusová komise UITP, Mezinárodního svazu veřejné dopravy, dosud největší akci k problematice veřejné autobusové dopravy. V kongresovém centru v holandském Maastrichtu se při této příležitosti konala řada akcí, o nichž bychom chtěli stručně informovat.

## První akcí bylo zasedání Autobusové komise UITP

Zasedání bylo neveřejné, pouze pro členy komise, z řešené problematiky vybíráme:

**Evobus, čisté autobusy s palivovými články.** Do této iniciativy se zapojila následující města: Amsterdam,

Plnicí zařízení pro plnění autobusu vodíkem.  
Foto: B. Eberwein



# Vrcholné setkání autobusových dopravců v Maastrichtu

jektu hybridních pohonů autobusů s plynovou turbínou. Vysokootáčková turbína se používá k výrobě elektřiny. Konstrukce je velice kompaktní, ale ještě potřebuje zjednodušení. Pan Sbert Lozano z Lisabonu sdělil, že systém již nyní splňuje emisní limity Euro 4b, platné od roku 2008.

Další novou čistou technologií, která byla předsta-

**Evropská problematika.** Přípravovaná směrnice umožní provoz standardních autobusů o celkové délce 15 metrů, budou však muset mít tři nápravy. Autobusy o dvou nápravách budou povoleny až do délky 13,5 m. To umožní, aby autobusy o délce 12 metrů mohly mít nosiče lyží, kol a další. V blízké budoucnosti rovněž dojde ke změně ve výcviku a zkoušení řidičů.

## Přístup k dopravě u lidí se sníženou pohyblivostí.

Byl vypracován materiál o této problematice a bude postoupen ke schválení Řídící komisi UITP a Evropské komisi ministrů dopravy. Po špatných zkušenostech z New Yorku je nutno zavést normu na rozměry vozíků, neboť sice existuje norma na šíři vchodů ve veřejné dopravě, ale výrobci vozíků ji nerespektují a konstruuji stále větší a silnější vozíky, se kterými nelze použít veřejnou dopravu. Existuje norma ISO, ta však umožňuje různý výklad.

## Druhou akcí bylo první

### Shromáždění Autobusové divize UITP

Toto první shromáždění bylo určeno všem odborníkům a zájemcům, kteří jsou členy UITP. Na zasedání byli seznámeni se všemi aktivitami Autobusové komise UITP a v diskusi mohli vystoupit se svými náměty a dotazy. Shromáždění Autobusové divize UITP se konají jednou za dva roky a umožňují ostatním členům UITP seznámit se s prací Autobusové komise UITP.

### Třetí akcí byla mezinárodní konference

#### „Inovace v silniční veřejné dopravě“

Této mezinárodní konferenci, kterou pořádala Autobusová komise UITP, se zúčastnili odborníci prakticky z celého světa. Konference byla dvoudenní a přednášky byly řazeny do bloků. Výrazem ocenění práce zástupců našeho podniku v UITP bylo jmenování ing. Šubrtu předsedajícím konference pro blok přednášek nazvaný „Volba paliva“.

Je zřejmé, že z prostorových důvodů v tomto článku nelze citovat obsahy jednotlivých přednášek, proto jsou níže uvedeny pouze jejich názvy:

*Konstrukce autobusů splňující požadavky cestujících; Autobus z lehkých materiálů; Vysokokapacitní vedený autobus, porovnání průmyslové nabídky; Philea projekt vedených autobusů v Eidhovenu; Příležitost pro trojelebusy v bývalé Východní Evropě a SSSR; Hybridní autobusy, krok k nulovým emisím; Evropský projekt autobusů s palivovými články v Berlíně, Kodani a Lisabonu; Přístupnost: nejen vozový park, ale i infrastruktura; Daňová politika paliv – popud k zavedení různých druhů dopravy; Kvalitní autobusové koridory – iniciativy k získání cestujících; Projekt RUBENS: projekt šetření energií ve veřejné dopravě; Přehled všech čistých technologií zkoušených v RATP; CNG autobusy; Jediný případ kompletního vozového parku s LPG autobusy; Projekt normalizované silniční zkoušky (SORT); Kamery ve voze, nástroj k zvýšení bezpečnosti; Školení řidičů, jak reagovat na necivilizované jednání; Regenerace řidičů po napaření útočníkem; Více a více elektroniky: Autobus CAN, AVL a co další?; Klimatizace: luxus nebo nutnost?; Krátkovlnné rádiové systémy.*

Všechny výše uvedené přednášky jsou pro zájemce k dispozici, vybrané přednášky budou přeloženy do češtiny.

### Čtvrtou akcí bylo zasedání mezinárodní

#### Pracovní komise: Studie moderního managementu dílen

Tato komise byla nově ustavena a měla své první zasedání po skončení konference. Na tomto zasedání byl zvolen jejím předsedou ing. Šubrt, zástupce o. z. Autobusy, což lze chápat jako snahu evropských zemí aktivně zapojit naši společnost do dění v Evropě, a tím nás fakticky do Evropy integrovat.

Úkolem komise je předání nejnovějších zkušeností a shromáždění moderních metod a počítačových programů pro řízení dílen. Byl projednán harmonogram prací a stanoveny úkoly pro členy komise. Výsledky práce komise budou publikovány, a tak veřejně dostupné.

Závěrem lze říci, že Evropa nás zejména poslední dobou začíná chápat jako sobě rovné partnery a zapojuje nás do řady svých projektů. Tato skutečnost je potěšující, avšak zároveň velmi zavazující, neboť toto naše zapojení představuje odvedení velkého kusu práce a v této oblasti nesmíme zklamat.

Ing. Jiří Šubrt CSc., o. z. Autobusy



Vodíková čerpací stanice.  
Foto: B. Eberwein

Barcelona, Kodaň, Hamburk, Lucemburk, Milán, Oslo, Porto a Stuttgart. Bude se zkoumat chování autobusů s palivovými články za různých topologických a klimatických podmínek. Do konce roku 2002 bude v provozu 30 autobusů. Problém je v zajištění výroby, skladování a plnění vodíku. Podmínkou účasti v tomto projektu bylo vybudování vodíkové plnicí stanice.

**Nové čisté technologie.** Problematika se týkala pro-

vena, bylo použít kompozitních materiálů na karoserii.

**SORT.** Návrh nové metody měření emisí pomocí jízdních zkoušek, při které se emise neměří na brzdech v g/kWh, ale předepsanou jízdou po trati v g/km, neboť tato hodnota, udávající množství emisí v závislosti na ujeté dráze, daleko lépe odpovídá skutečným provozním podmínkám. Proběhla řada jednání, zatím bez konečného závěru.

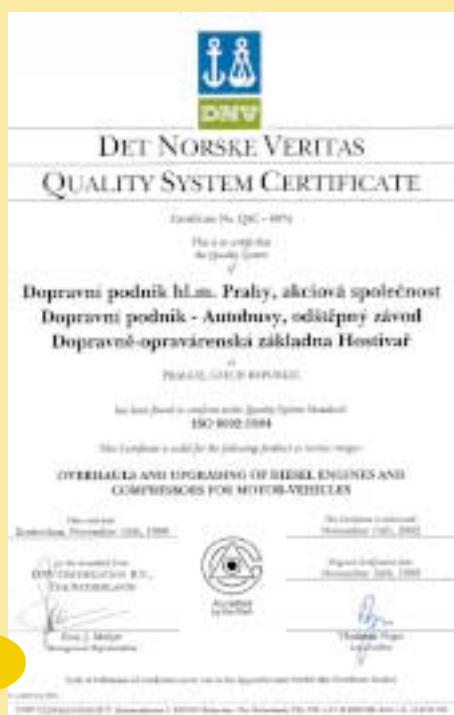
# Obhájení certifikátu systému kvality v o. z. Autobusy

Zavedení systému kvality a získání certifikátu od mezinárodní certifikační společnosti nebylo lehké. Vydaním certifikátu ale starost o systém kvality nekončí. Prověřování systému probíhá dál a plánovitě prostřednictvím vnitřních auditů. Každoročně se opakující periodické audity systému prováděné po dobu platnosti certifikátu certifikační společnosti jsou vnějším dohledem pro ověření, že systém kvality je držitelem certifikátu trvale udržován a zlepšován.

Využívání náleží vnitřních a vnějších auditů je však dost rozdílné. Vnitřní audity odhalí sice většinu neshod v systému, ale jejich odstranění a uplatnění opatření k nápravě přece jenom přes všechny proklamace nejde tak lehce, jako u auditů prováděných certifikační společností. Příčiny? Vnitřní auditor dost dobře nemůže přijít ke svému nadřízenému a sundat mu ze zdi chloubu firmy – certifikát kvality. Tento zásah však může při nepřekročení hranice přijatelnosti učinit certifikační společnost na základě zprávy vlastního auditora.

To, že po periodickém auditu provedeném certifikační společností DET NORSKE VERITAS A/S v říjnu 2000 zůstaly certifikáty na svých místech, je výsledkem soustavné práce celé řady pracovníků především z DOZU Hostivař. **A těm všem díky!**

Jan Sládek



# Jednotka se připraví k výjezdu

Pod tímto titulkem jsme už přinesli několik rozhovorů o činnosti hasičského záchranného sboru odštěpného závodu Metro. Na otázky odpovídali podplukovník ing. Michal Wowsný, vedoucí hasičského útvaru a mjr. Lubomír Janeba, velitel sboru.

V jednom z posledních rozhovorů jsme slíbili čtenářům, že je seznámíme s tím, jak hasiči v metru uplatňují zkušenosti získané analýzou mimořádných událostí v zahraničních podzemních drahách a jaké z nich vyplývají změny v oblasti vybavení zásahových jednotek. A také jsme slíbili, že přineseme popis jednoho z největších námětových cvičení na území Prahy, které se uskutečnilo v metru na jaře roku 1996.

V době, kdy ing. Wowsný připravoval podklady pro naše povídání, jednotka hasičů z Metra vyjela k požáru, ke kterému došlo 9. listopadu minulého roku ve stanici Můstek. Článek o této akci jste našli aktuálně v prosincovém vydání podnikového měsíčníku. Tentokrát už došlo na slibovaný rozhovor s ing. Michalem Wowsným o načasových problémech hasičů v metru.

**DP-K Co podstatného se stalo od našeho posledního rozhovoru v hasičské oblasti, s čím byste chtěl seznámit naše čtenáře?**

Dva dny po požáru ve stanici metra Můstek vznikl požár na lanové dráze v rakouském Kaprunu. Následky této katastrofy byly obrovské, při požáru zahynulo 137 cestujících. Okamžitě se i u nás vyrojily dohady, zda i v pražském metru může dojít k obdobné katastrofě. V tisku se objevovaly články s palcovými titulky a s obsahem, který měl k serióznosti poměrně daleko. Při čtení článku v časopise Týden, který líčil možnou katastrofu v pražském metru spojenou s velkým množstvím obětí na lidských životech, šel čtenáři až mráz po zádech. Na vedení akciové společnosti, odštěpného závodu Metro i na hasiče se obraceli s nejrůznějšími dotazy zástupci všech médií.

Když se například dověděli, že v metru ke katastrofě typu lanovky Kaprun dojít nemůže, že v případě vzniku mimořádné události je možná evakuace cestujících i ze soupravy, která by případně zůstala stát v tunelu, jejich zájem polevil a opravdu seriózních článků se potom v tisku objevilo minimum.

**DP-K Vraťme se ještě na Můstek. Jak byla celá akce vyhodnocena a co z ní vyplývá pro vaše další působení v pražském podzemí?**

Příčiny vzniku požáru i zásah hasičských jednotek byly podrobně analyzovány a byla přijata řada organizačních i technických opatření.

Mimo jiné budou ve stanici metra Můstek na trati A, ale i na dalších stanicích I. provozního úseku této tratě dokončeny požární úseky tak, aby se v případě vzniku požáru nerozšířil do ostatních částí stanice a hlavně, aby nedošlo k zadymení celého prostoru stanice, jak k tomu došlo při listopadovém požáru.

V průběhu letošního roku budou i naši hasiči mít k dispozici termovizí, která napomůže k rychlému vyhledání ohniska vzniku případně vzniklého požáru.

**DP-K Zmíňovali jsme se o tom, že se snažíte uplatňovat zkušenosti získané při nepřijemných událostech v zahraničí. Můžete něco přiblížit i ostatním zaměstnancům naší společnosti?**

V roce 1995 došlo ke dvěma velkým katastrofám v provozu podzemních drah na světě. Při požáru metra v Baku, v hlavním městě Azerbajdžánu, zahynulo 289 osob, při útoku sekty Óm Šinrikjó v tokijském metru zemřelo na následky otravy nervovým plynem 11 osob, ale téměř 5 000 cestujících muselo vyhledat lékařskou pomoc. Obě katastrofy, které počtem zemřelých a zraněných osob neměly za 132 let provozu podzemních drah ve světě obdoby, byly okamžitě ze strany vedení metra analyzovány a na základě rozboru byla navržena celá řada opatření jak v oblasti technické, tak i organizační.

Hasičský záchranný sbor metra byl vybaven speciálními chemickými obleky pro práci v prostředí zamořeném bojovými otravnými látkami, které používali příslušníci chemických vojsk České armády během svého působení ve válce v Perském zálivu. Jedná se o speciální oděvy, které ve svém vybavení nemá žádný jiný hasičský záchranný sbor v České republice.

Přístroje na indikaci přítomnosti bojových otravných látek byste u jiných hasičů u nás rovněž nenašli. K provádění dekontaminace prostor stanic metra zasažených bojovými otravnými látkami je určeno speciální vybavení, které je umístěno v protichemickém vozidle. Toto vozidlo, které má nadstavbu vyrobenou v Továrně hasičské techniky Polička na podvozku IVECO, budilo velkou pozornost na mezinárodní výstavě požární techniky PYROS 2000 na výstavišti v Brně.

Hasiči naší společnosti nestačili odpovídat na desítky dotazů odborníků i laické veřejnosti. Když se nás pracovníci masových sdělovacích prostředků v roce 1995 ptali, zda jsme na katastrofy typu Tokio připraveni, odpovídali jsme: „Ano, jsme připraveni“. A dnes můžeme dodat: „A jsme i vybaveni“. A to na špičkové úrovni.

**DP-K A co z zkušeností z ázerbajdžánského Baku?**

Při rozboru požáru v Baku padla otázka: Je jednotný bezpečnostní systém hl. m. Prahy (JBS HMP) schopný svými silami a prostředky zvládnout situaci obdobnou Baku, to znamená likvidaci následků velkého požáru spojenou s velkým počtem těžce zraněných osob?

Proto bylo rozhodnuto uspořádat v dubnu 1996 cvičení složek JBS HMP s názvem „METRO – 96“. Tématem cvičení byl požár vagonu plně obsazen soupravy metra mezi stanicemi Radlická a Jinonice. Svým rozsahem a počtem nasazení sil a prostředků se jednalo o největší námětové cvičení JBS HMP v jeho historii a můžeme říci, že i na území České republiky. Cvičení se zúčastnily 3 jednotky hasičského sboru o. z. Metro, 6 hasičských jednotek hlavního města Prahy, 7 jednotek Sboru dobrovolných hasičů a 20 osádek sanitních vozidel Záchrannej služby hl. m. Prahy, dále příslušníci Městské policie a Policie České republiky. Do akcí spojených se záchrannou osob a s jejich evakuací byla zapojena Báňská záchranná služba Kladno a pluky civilní ochrany z Kutné Hory a Rakovníka. Celkem se na akci podílelo téměř 1000 osob.

Při cvičení kromě hašení hořící vlakové soupravy bylo na vzdálenost 600 metrů ze soupravy do stanice evakuováno 300 osob včetně 60 imobilních, „těžce“ zraněných osob.

I když se jednalo pouze o cvičení, prostor oproti

reálné situaci nebyl zadymen a byl osvětlen, všechny činnosti, zejména evakuace osob, kladly na zasahující hasiče velké fyzické nároky.

Ukázalo se, že při maximálním nasazení všech složek JBS HMP je možno zvládnout mimořádné události velkého rozsahu, jako byla ta, která byla námětem cvičení „METRO – 96“.

Celé cvičení bylo podrobně analyzováno, bylo provedeno vyhodnocení a jednotlivé složky přijaly opatření k odstranění negativních skutečností. Jednotky hasičů o. z. Metro byly doplněny na početní stavu, nutné k řešení obdobných mimořádných událostí, členové požárních družstev byli vybaveni novými zásahovými oděvy, přilbami a výkonnými svítilnami. Když se v loňském roce zú-



Foto: Miloš Komárek

částníci vedoucí pracovníci našeho sboru světové výstavě požární ochrany v německém Augsburgu, mohli konstatovat, že výstroj a výzbroj členů jejich jednotek je na evropské špičce. A při námětovém cvičení, které se nakonec nekonalo a místo něj hasiči naostro zasahovali při požáru na stanici Můstek, se měla poprvé vyzkoušet novinka ve vybavení metráckých hasičů, která byla vyrobena na základě vyhodnocení cvičení „METRO – 96“.

Tou je lehký rozkládací kolejový vozík určený pro transport materiálu nebo raněných při požáru nebo jiné mimořádné události.

**Děkujeme za rozhovor a nechť slogan „Jednotka se připraví k výjezdu“ zní jen při povelích na námětové cvičení a nikoliv k požáru.**

—bda—

# Generální opravy pohyblivých schodů

Foto: Petr Malík



Každý cestující metra si při svých cestách občas všimne zástěn kolem pohyblivých schodů, které vždy znamenají určité omezení pro cestující. Na první pohled je to nepřijemné, obzvláště v přepravní špičce, ale co se vlastně za takovou zástěnou skrývá? Ve většině případů se jedná o generální opravu, případně mimořádnou opravu pohyblivých schodů. Druh opravy i doba jejího trvání jsou upřesněny na informační tabulce.

Samotná příprava generální opravy pohyblivých schodů (dále jen GO PS) je velice složitý proces, který musí spojit požadavky a technologické postupy výrobce se současnými reálnými ekonomickými a materiálními možnostmi o. z. Metro. GO PS musí být plánovány, materiálně-technicky a organizačně zajišťovány v souladu s platnými ČSN, popřípadě EN, předpisy o. z. Metro, po-

kyny a doporučeními výrobců, náhradními opatřeními a souhlasy nadřízených orgánů.

Jaký je postup? V souladu s platnými předpisy a doporučeními je nejprve zpracováván **konceptní dlouhodobý výhledový plán**. Současně jsou stanovovány výhledové potřeby výměn celých pohyblivých schodů, potřeby modernizace a rekonstrukce dílů a celků, které morálně zastaraly. V působnosti technického rozvoje a technické činnosti služby technologických zařízení je pro tyto činnosti zpracovávána technická dokumentace.

Na základě výhledového plánu je zpracováván a průběžně aktualizován **krátkodobější výhledový plán** na období 3 až 4 let, respektující i skutečný technický stav pohyblivých schodů, který slouží jako upřesněný výchozí podklad pro materiálové, kapacitní a finanční zabezpe-

8

čení GO PS v příslušných letech.

**7** Po rozvaze aktualizovaných materiálových, finančních a kapacitních možností je zpracováván **prováděcí plán GO PS pro následující rok**. Tento plán je po schválení nadřízenými orgány – dopravním úsekem ředitelství odborem dopravy Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen MHMP) závazným pro výkony v daném období.

Dodržování tohoto systému bylo v minulých letech, ale i v současnosti, ovlivněno jak zánikem hlavního do-



Celkový pohled na eskalátor typu ET ve stanici Flora.

davatele náhradních dílů (ND) – Transporta Chrudim, a. s., tak i neplněním termínů dodávek, a v neposlední řadě i ne vždy vyhovující kvalitou dodaných dílů výrobců z bývalého Sovětského svazu (Moskva, Leningrad a podobně). Pro zajištění nutného počtu plánovaných GO bylo proto nutno konstrukčně a technologicky na-



Lepení solidurových pásů na dráhový systém ve stanici Anděl.

vrhnout a zpracovat výrobní dokumentaci, a pak zajistit výrobu nových, modernizovaných nebo rekonstruovaných dílů v tuzemsku.

Rozsah činností je dán stupněm provádění GO. Na pohyblivých schodech se provádějí GO I. až III. stupně, které se cyklicky opakují přibližně po 48 000 hodinách provozu, tj. po 5 až 8 letech. Doba mezi jednotlivými stupni oprav vyplývá ze závazných pokynů výrobce a je dána délkou provozování pohyblivých schodů. Pro každý stupeň je podle technických provozních podmínek vý-



Montáž solidurových vodících lišt dráhového systému u Anděla.



Hala oprav v depu Kačerov – kompletace stupňů pohyblivých schodů.

robce stanoven objem vyměnitelnosti jednotlivých náhradních dílů. Z tohoto objemu vyplývá časová i finanční náročnost GO PS.

Po posouzení jednotlivých technologických podskupin (tažné řetězy, schodnice stupňů, pojezdové kladky, dráhový systém, převodové soustrojí, prvky madlové cesty a pohony) je stanoven rozsah a způsob renovace, rekonstrukce a modernizace těchto podskupin. Současně jsou stanoveny i podmínky pro součinnost s ostatními subdavatelskými organizacemi.

Velká pozornost je věnována dráhovému systému a převodovému soustrojí hlavního pohonu. Na základě provozních zkoušek a výsledků provedených měření firmy SKF bylo rozhodnuto o rekonstrukci některých prvků pohonu a o přechodu na ložiska typu CARB. Vzhledem k objemu prací stanovených pro provedení GO II. stupně pohyblivých schodů typu ET došlo i k nárůstu normohodin pro jejich zajištění. Tento čas je součtem reálných časů provozních výkonů čet prováděcích GO a technologických časů předepsaných výrobcí (například doba tvrdnutí lepidel při rekonstrukci dráhového systému – Solidur). U pohyblivých schodů tuzemského výrobce Transporta se pohybuje doba trvání GO od 20 do 30 pracovních dnů podle jejich skutečné délky. U pohyblivých schodů ruské výroby typu ET, instalovaných v hlubinných staničních tratích A a B, se pohybuje tato doba mezi 75 až 82 pracovními dny.

Pro úplnost je důležité se zmínit o pracovních podmínkách pracovníků čet prováděcích činnost přímo ve stanici. Tito pracovníci pracují nepřetržitě v obtížných podmínkách – pohybují se na odstrojené nosné konstrukci pohyblivých schodů v otevřeném eskalátorovém tunelu, vystaveni nepřetržitě průvanu vyvolanému pistovým účinkem projíždějících vlakových souprav metra. GO podchodových pohyblivých schodů probíhají v prostoru vyústění podchodů do uliční úrovně bez ohledu na roční období a na klimatické podmínky.

A nyní ještě několik slov k otázce, kterou si cestující veřejnost využívající metro občas položí. Proč GO PS ve stanici Anděl neproběhla v termínu, kdy byl uzavřen nadstání příslušný vestibul v souvislosti s výstavbou objektu „Zlatý Anděl“?

Složitost celého procesu plánování a schválení termínu GO PS včetně jeho ekonomické stránky vyplývá z předchozího vysvětlení. Na základě všech těchto činností byl zpracován i projekt pro provedení GO II. stupně PS typu ET ve stanici Anděl včetně termínu a požadovaných záborů omezujících proudy cestujících, který byl schválen odborem dopravy MHMP.

Výstavba objektu „Zlatý Anděl“, jejíž termín byl dán stavebním povolením, probíhala za podmínek stavebního povolení a Souhlasu k pracím externích organiza-



Rekonstrukce převodového soustrojí u Anděla.

ci v prostorách metra. Jednou z těchto podmínek, kromě předání staveniště investorovi výstavby, bylo neprodyšně zakrytí trojice nástupištích pohyblivých schodů jako ochrana před znečištěním při bouracích a následně stavebních pracích ve vestibulu stanice. Znečištění stavebním odpadem a prachem pohyblivých částí stroje, které jsou ošetřeny mazivem (čepy a pouzdra tažných řetězů, valivá ložiska pojezdových kladek, části pohonu a podobně), by mělo za následek neopravitelné poškození těchto dílů. Za těchto podmínek nebylo možné směřovat obě akce do stejného termínu.

Věříme, že po tomto stručném vysvětlení problematiky plánování a provádění generálních oprav pohyblivých schodů bude mít cestující veřejnost pro naši činnost zase více pochopení, zejména v případech omezení odbavování cestujících dlouhodobou výlukou, vyvolanou nutností provést generální či mimořádnou opravu pro zajištění dalšího spolehlivého a bezpečného provozu.

**Ing. Miloslav Černý,**  
služba technologických zařízení  
Foto: o. z. Metro

Převodovka osazená ozubenými koly spolu s hlavním hřídelem.





# Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

Problematiku řidičů od 1. ledna 2001 řeší právní předpisy na třech úrovních. Je to v první úrovni zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů a vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 470/2000 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000Sb. Druhou úrovní je zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění zákona č. 150/2000 Sb., a třetí úrovní je Zákoník práce č. 65/1965 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zejména pak jeho poslední novelizace upravená zákonem č. 155/2000 Sb.

## 1. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

Tento zákon určuje, že odborná způsobilost řidičů se zdokonaluje školením zaměřeným na znalost právních předpisů na úseku dopravy, zejména pravidel provozu na pozemních komunikacích, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, ochrany životního prostředí před škodlivými důsledky provozu vozidel na pozemních komunikacích, zdravotnické přípravy, ovládání a údržby vozidla, přepravy nebezpečných látek a věcí, dodržování povinností osádek vozidel v nákladní přepravě a na další otázky, jejichž znalost ovlivňuje chování řidiče v provozu na pozemních komunikacích. Školení je ukončeno přezkoušením.

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů v rozsahu 16 hodin ročně a přezkoušení je povinná se zúčastnit

každá osoba, která řídí **vozidlo pro přepravu více jak 9 cestujících** včetně řidiče (tj. autobus).

Školení se musí zúčastnit osoby, které řídí uvedené vozidlo při výkonu svého zaměstnání, bez ohledu na četnost jízdy nebo počet ujetých kilometrů.

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů je prováděno formou kurzů. Přezkušování řidičů provádí zkušební komisař nebo ministerstvem dopravy a spojů pověřený pracovník autoškoly. Řidič, který při přezkoušení „neprospěl“, může přezkoušení opakovat nejdříve za pět pracovních dní, nejpozději však do jednoho měsíce od prvního přezkoušení.

Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 470/2000 Sb., kterou se provádí uvedený zákon, stanovuje v § 21 způsob a rozsah přezkoušení. Přezkoušení z předpisů o provozu na pozemních komunikacích se provádí způsobem a v rozsahu stanoveném pro jednotlivé skupiny a podskupiny řídičských oprávnění (jako u žadatelů o řídičské oprávnění).

Zcela nově se pro řidiče vozidel pro přepravu nákladů o celkové hmotnosti vyšší než 7500 kg a řidiče autobusů předepisuje přezkoušení znalosti a dovednosti v praktickém řízení a ovládání vozidla v rozsahu nejmeně 15 minut.

Po absolvování školení a úspěšném přezkoušení vydá okresní úřad příslušný podle místa trvalého bydliště na základě oznámení autoškoly osvědčení profesní způsobilosti řidiče, do kterého zapíše druh zdokonalování

- odborné způsobilosti řidiče, rozsah řídičského oprávnění, datum vydání osvědčení nebo potvrzení a datum absolvování zdokonalování odborné způsobilosti řidiče.
- Školení a přezkoušení řidičů bude zajišťováno prostřednictvím autoškoly o. z. Autobusy, která splňuje podmínky stanovené zákonem a její pracovníci mají pověření ministerstva dopravy a spojů k přezkušování řidičů.

## 2. Zákoník práce (zákon č. 65/1965 Sb.) zejména jeho poslední novelizace č. 155/2000 Sb., jehož účinnost je od 1. ledna 2001.

V § 133 odstavec 1 se ukládá povinnost zaměstnavatelům zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňuje jejich kvalifikační předpoklady a požadavky na výkon práce, které se týkají jejich práce a pracoviště; pravidelně ověřovat jejich znalost a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování. Současně se zaměstnavateli ukládá o školeních, informacích a pokynech vést evidenci.

Na druhé straně zaměstnanec je povinen účastnit se školení zajišťovaných zaměstnavatelem v zájmu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a podrobit se ověření jejich znalostí (§ 135 odstavec 4).

## 3. Zákon č. 150/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů.

Zákon nabyl účinnosti dnem 1. července 2000 a konkrétně v § 3 – Povinnosti tuzemského dopravce se stanovuje, že tuzemský dopravce je povinen zajistit, aby práce řidiče z povolání vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolání a úspěšně absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu.

**Zpracovala autoškola o. z. Autobusy**

V uplynulém měsíci byl publikován kompletní Rozbor dopravní nehodovosti v provozu tramvají za rok 2000, který obsahuje mnoho zajímavých údajů. Letos jej nebudeme probírat celý najednou, protože se nad nehodovou problematikou zamýšlíme v seriálu o jednotlivých linkách a navíc již v minulém DP-KONTAKTu vyšel článek, který nás seznámil s počtem nehod v celé společnosti. Nemůžeme však hned v úvodu nepřipomenout, že se podařilo prodloužit období, ve kterém počet nehod klesá, o další, již třetí rok. Pro srovnání: rok 1997 – 1670 nehod, 1998 – 1543, 1999 – 1439, 2000 – 1278. Když už jsme u statistiky, v roce 2000 bylo o 392 nehod méně než v roce 1997, tedy více než o jednu denně při zhruba stejném, spíše větším rozsahu provozu a bezesporu podstatně vyšší frekvenci automobilové dopravy. A to je již jistě velký úspěch a důvod k oslavám.

Jak správně podotkl pan Daniel Ehlen, vedoucí odboru dopravy a jízdních řádů o. z. ED, dá se s rozbohem pracovat různě. Lze z něj například vyčíst, že nejmenšímu riziku nehody se vystavujete, pokud pojedete s vokovickým vlakem, řízeným řidičem, kterému je více než 66 let, v některou červencovou či srpnovou neděli mezi jednou a čtvrtou hodinou, naopak největší riziko nehody nastává u pankráckého vlaku, kde je řidič ve věku mezi 26 a 30 roky, ve čtvrtek v říjnu mezi 14 a 16 hodinou. Ale to jen tak pro odlehčení tak závažného tématu, jakým dopravní nehody bezesporu jsou; je pochopitelné, že absolutní čísla, nezohledňující počty vypravovaných vlaků, řidičů v jednotlivých věkových kategoriích a podobně, jsou vždy jen vodítkem a ne absolutním hodnotícím ukazatelem.

Podívejme se dnes na tu část rozboru, která hovoří o nejnebezpečnějších místech v tramvajovém provozu, i když ani zde nedošlo k podstatným změnám oproti minulosti a pokud sledujete seriál o tramvajových linkách, asi vás jednotlivé úseky nepřekvapí.

V roce 2000 došlo k největšímu počtu nehod – 34 – na Národní třídě mezi Národním divadlem a zastávkou Národní třída; z toho ke 14 na křižovatce Národní – Spálená, k 8 na křižovatce Národní – Voršilská – Karolíny Světlé, k 6 na křižovatce Národní – Mikulandská, k 5 ve Spálené ulici a k 1 při souběžné jízdě směrem k Národnímu divadlu. Příčiny jsou stále stejné, hlavní z nich je pak nedání přednosti souběžně jedoucí tramvaji při odbočování vlevo v místech, kde je přerušeno oddělovací pás. Nebýt jeho, bylo by těch nehod jistě podstatně více a tak se opět dokazuje, že preferenční opatření, spočívající v co největším oddělení dráhy od vozovky, jsou určitě

# Nehodová místa v provozu tramvají v roce 2000

tě správná nejen pro upřednostnění hromadné dopravy, ale i z hlediska bezpečnosti provozu.

Druhým „nejnebezpečnějším úsekem“ je Ječná ulice od zastávky Štěpánská po zastávku I. P. Pavlova (tedy včetně náměstí I. P. Pavlova v úseku „mezi magistrálami“). Zde došlo ke 22 dopravním nehodám a opět je dominantní nedání přednosti v jízdě tramvaji. „Bronz“ pak získal úsek Anděl – Bertramka s 21 nehodou. Následují úseky a místa: Invalidovna – Palmovka (19), křižovatka Újezd (19), Chmelnice – Kněžská luka (15), Staroměstská – Karlovy lázně (15), křižovatka Lazarská – Spálená (13), Sparta – Letenské náměstí (13), křižovatka Tábořská – Lupáčova – Ondříčková v úseku mezi zastávkami Olšanské náměstí – Lipanská (12) a křižovatka Štefánikův most – Revoluční – nábr. L. Svobody (11). Opět, jako u prvních tří úseků, je nejčastější příčinou nedání přednosti v jízdě tramvaji při odbočování vlevo.

Další část rozboru se zabývá nehodami z nejzávažnějších – střety tramvaje s chodci. Zde má smutné prvenství zastávka I. P. Pavlova a její bezprostřední okolí – došlo zde k 5 povalením, z toho ke 4 ve směru od Karlo-

va náměstí. Tři chodci byli povaleni mezi zastávkami Vosmikových – Bulovka, z toho 2 pod křižovatkou Zenklovy s náměstím Na Stráži (po jednom v každém směru) a 1 v zastávce Vosmikových ve směru do centra, když se chodec snažil roztrhnout dveře rozjíždějící se tramvaje a upadl před čtvrtý podvozek soupravy. Ke 2 povalením došlo před vjezdem do prostoru zastávky Hlavní nádraží ve směru z centra, v zastávce Malovanka, rovněž ve směru do centra a v zastávce Nákladové nádraží Žižkov na ulici Jana Želivského ve směru do centra. Hlavní příčinou povalení (kromě toho v zastávce Vosmikových) byla nepozornost a zbrklé jednání chodců. To bylo i důvodem 3 povalení, jejichž následkem byla smrt – po jednom v zastávce Oblouková, Vinohradské hřbitovy a v úseku mezi zastávkami Invalidovna – Palmovka, přesně 30 m za křižovatkou s ulicí Švábky.

Jak je vidět, i radost nad stále klesajícím počtem nehod může být zkalena, když máme před očima 3 zmařené životy, těžká zranění atd. Proto: i když jsme dobří, opatrní nikdy není dost. Snažme se ze všech sil, aby statistika roku 2001 byla ještě příznivější a abychom tak získali ještě větší vážnost a autoritu.

—zjs—

*Místo s nejvyšším počtem nehod tramvají v Praze.*



Foto: Petr Malík

Tento den nebyl nijak výjimečný v běžném provozu tramvají. Za provozní den do oné osudné události došlo celkem k sedmi nehodám tramvají a několika zásahům při drobných či větších technických problémech.

Kolem půl sedmé večer se dispečerská vozidla přemisťují směrem k obratišti Královka, kde každodenně



probíhá ranní a večerní rozdílení úkolů před započítáním služby – čili největší soustředění pohotovostních vozidel v Praze na jednom místě. Stále je však relativní klid.

V 18.36 hodin dispečerská ústředna přijímá první a ne úplně jasnou informaci o kumulaci vlaků v okolí Brusnice a zpráva je vzápětí řidičem jedné z tramvají upřesněna – došlo k železniční nehodě a dvě protijedoucí tramvaje se srazily.

V tu chvíli začíná boj o čas – zjistit přesně, co se vlastně stalo, zda došlo ke zranění či k úmrtí a jaké složky je třeba poslat na místo nehody, aby následky byly co nej-

## Nehoda tramvají 26. února na Brusnici

menší. Zde si ještě nikdo nedovedl představit, jaký je vlastně rozsah této nehody. Je to nehoda, jejíž následky a rozsah většina z pracovníků podniku nezažila a skutečně jen pamětníci znají něco podobného.

Budeme-li se držet strohé úřední řeči protokolu, tramvaj linky č. 23, jedoucí od zastávky Pohořelec do centra, najela na cizí předmět v koleji a poté se střetla s protijedoucí tramvají linky č. 22. Zde se projevila nešťastná souhra náhod, kdy linka č. 22 má interval v tuto dobu 8 minut a linka č. 23 interval 15 minut a ke střetu došlo pouze proto, že linka č. 22, pořadí druhá, byla zpožděna, protože jinak k potkání tramvají v místě střetu nedochází – otázkou je, zda byl úmysl pachatele tramvaj pouze vykolejit či způsobit následný střet. Při něm došlo ke zranění sedmi osob včetně obou řidičů a ke škodě velkého rozsahu na obou soupravách.

Jak to ale bylo na místě? Dokážeme si vůbec představit, co vedlo toho „člověka“, který úmyslně položil na koleje ono osudné soukolí a způsobil obrovskou nehodu, která se jen zákrakem obešla bez obětí na lidských životech?

Co se dělo dále na místě nehody? Již do pěti minut po nehodě přijíždí první sanitní vozidlo a dvě dispečerská vozidla se zkušenými posádkami, což je rozhodující pro další průběh likvidace této mimořádné události. V dalších minutách – skutečně vždy rozhodují minuty – přijíždějí další sanitní vozy a hasiči, kteří musí vyprostit zaklíněného řidiče linky č. 23. V tu chvíli také pracovníci energetické pohotovosti vypínají úsek k zajištění bezpečnosti probíhajících záchranných prací. Když se záchranářům podařilo vyprostit zraněného řidiče a ten byl odvážen k ošetření, nastoupili pracovníci našich složek a rutinní práce na uvolnění dopravy mohly začít – jeřáb uvolnil zaklíněný souprava a všechny poškozené vozy byly podle daných pravidel dopraveny do vozovny Střešovice k následným prohlídkám.



Vše se zde jeví jako jednoduchá činnost, ale při této nehodě zasahovalo asi padesát osob všech uvedených složek a práce na odstranění následků probíhaly téměř do půlnoci, další posádky dispečerských vozidel se podílely na odklonech dotčených linek a na informování cestujících. V tu chvíli také na místě pracují policejní vyšetřovatelé, kteří se ze získaných stop snaží najít indicie k odhalení onoho pachatele, který ze zatím neznámých důvodů způsobil nehodu, která se, jak všichni doufají, již nebude opakovat a my všichni budeme mít starost jen o to, jak všechny cestující dovezeme včas tam, kam chtějí bezpečně dojet. Všichni musíme mít na zřeteli, že opatrnost, všímavost a profesionalita je cesta, jak předejdeme podobným událostem.

Jaroslav Šimon  
Foto: o. z. Elektrické dráhy

### Jak dlouho ještě?

*Nelze v souvislosti s nehodou na Brusnici nepoukázat na neseriózní přístup denního tisku, který o nehodě informoval. Všude jsme se mohli dočíst o větším počtu zraněných než tomu bylo ve skutečnosti. Na prvním místě byl pochopitelně Blesk.*

*Obecně však z článků vyzníval podtext o nebezpečnosti tramvajové dopravy, což je pochopitelně nesmysl. Nikde neoznalo slovo o obecně morálce, která je hlavním viníkem této nehody. Kdy už konečně přestaneme mávat rukou nad „malíčkovitostí“, jakými jsou nevhodné chování a vystupování nejen mládeže, netrestané obtěžování druhých a podobně. Kdy už přestaneme láteřit nad „přilíši vysokými tresty za prkotiny“, za jaké obecně považujeme jednání například fotbalových fanoušků, anarchistů, skinů a kdy v sobě najdeme sílu alespoň napomenout člověka, který mluví sprostě či je na obtíž při cestování – třeba bezdomovce?*

*Dokud se věci netýkají nás a našeho majetku, tak se nic neděje, že. Ruku na srdce: nadáváme na poškrábaná skla v tramvajích a autobusech, ale kdo z nás najde odvalu a nepřihlíží nečinně takovému jednání? I u popisované nehody se projevil názor, že to celé byla možná klukovina. Ale nepotrestaná „klukovina“ může u někoho vyústit v závažný trestný čin. Pak vše svádíme na dobu, ve které žijeme, aniž bychom připustili, že doba je stále jen určitý časový úsek, ale že jsme to my všichni, na kom záleží, jaká bude.*



## První měsíce účinnosti nového zákoníku práce v o. z. Metro

I když se odpovědní zaměstnanci odštěpného závodu Metro na novou zákoníku práce pečlivě připravovali, zavedení v praxi nebylo vždy jednoduché. Pomohlo nám absolvování řady školení, jak z obecného pohledu na novou, tak specializovaných k jednotlivým oblastem novely, i studium odborného tisku. Složitosti také přinesly rozdílné právní výklady jednotlivých oblastí.

S ohledem na novou zákoníku práce (dále ZP) jsme zahájili přípravy na kolektivní vyjednávání pro rok 2001 již začátkem září 2000. Při kolektivním vyjednávání pak jsou postupně dohadovány jednotlivé oblasti, kterých se novela ZP týká a současně projednávány nové podnikové normy.

Téměř od základu bylo třeba přepracovat příkaz ředitele o pracovní době. Novela ZP byla těžko aplikovatelná do podmínek odštěpného závodu Metro zejména u zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou. Částečným řešením bylo na konci roku 2000 přijaté nařízení vlády č. 499 o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě, protože do tohoto nařízení vlády nebyly zahrnuty profese a činnosti původně vedením odštěpného závodu navržené.

Rada nejasnosti se vyskytla i při stanovení přestávek na jídlo a oddech a jejich započítání do pracovní doby. Příměřená doba na jídlo a oddech se započítává do pracovní doby pouze u řidičů kolejových vozidel závislé traktace a u zaměstnanců, kteří vykonávají práce, které nemohou být přerušeny, a zaměstnanec nemůže opustit pracoviště. Pro ostatní režimy pak byl dohodnut okruh profesí a funkcí, kde je nezbytné, aby zaměstnanec byl

dosazitelný v době přestávky na jídlo a oddech.

V souladu s novelou ZP byly upraveny téměř všechny turnusy.

Byla přepracována pracovní smlouva tak, aby obsahovala všechny náležitosti dané novelou ZP. Jako doplněk pracovní smlouvy byla nově připravena „Informace o pracovních podmínkách“, která obsahuje mzdové zařazení, stanovení týdenní pracovní doby a rozvržení pracovní doby.

V souladu se směrnicí generálního ředitele jsme upravili i nárok na poskytnutí jednoho týdne další dovolené.

Všechny tyto změny byly zapracovány do dodatku kolektivní smlouvy na rok 2000 a současně byl vydán příkaz ředitele o. z. Metro o pracovní době i dodatku příkazu o odměňování, vše s účinností od 1. ledna 2001.

V současně době pokračuje kolektivní vyjednávání k dalším otázkám novely ZP, jejichž aktualizací nebylo třeba řešit dodatkem kolektivní smlouvy na rok 2000, ale budou obsaženy v kolektivní smlouvě na rok 2001.

Oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v novém zákoníku práce byla oproti původnímu více rozvedena – ze sedmi paragrafů na osmátné. Ve většině paragrafů je však odvolávka na prováděcí nařízení vlády, takže zatím nelze vše uvést do praxe.

V našem závodě jsme ale již některé změny provedli. Je to zejména § 132 odstavec 4, který ukládá povinnost písemně se navzájem informovat o rizicích, pokud na jednom pracovišti plní úkoly dva i více zaměstnavatelů. V o. z. Metro jsme to směrem k jinému zaměstnavateli prováděli již dříve při školení. Cizí za-

městnavatel je na tuto změnu upozorňován písemně v Souhlasu, který je vydáván pro práci cizí organizace.

Další závažná změna je v § 134 odstavec d – zákazy některých prací. U nás se jedná o azbest, protože se ještě vyskytuje na starých vozech metra a v některých stanicích. Podle nového zákoníku práce je práce s azbestem zakázána s výjimkou prací při likvidaci zařízení, což je náš případ. Při těchto pracích jsou naši zaměstnanci vybaveni v souladu se ZP určenými ochrannými prostředky. Je třeba dodat, že se to dělalo již dříve, takže to pro nás není žádná změna. Tato práce je u nás však opravdu výjimečná.

Změna, která postihuje všechny zaměstnance, je kouření. V novém zákoníku práce je povinnost nekouřit přenesena plně na zaměstnance. Zaměstnavatel již nemusí zřizovat žádná vyhrazená místa pro kuřáky. V tomto směru jsme upravili naši interní směrnici Os 5/1 tak, že je prakticky zákaz kouření ve všech prostorách metra.

Směrnice Os 5/1 byla také změněna dle § 133 odstavec c – registrovaný pracovní úraz je ten, kdy dojde ke zranění zaměstnance s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny.

Na závěr se dá říci, že naše interní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci je tak zpracována, že se provedly změny jen u registrovaného pracovního úrazu a u kouření. Asi bude delší dobu trvat, než se vryje do myslí všech nás změna u zákazu kouření.

Zaměstnanci byli s novým zákoníkem práce seznámeni a jen na nich, jak se jim budou řídit a jak jej budou využívat.

Helena Fliegelová a Josef Tuček, o. z. Metro

Při popisu trasy linky č. 11 se dostáváme, až chceme nebo nechceme, do přepravně nejzajímavější trasy v hlavním městě. I projektanti metra začali „áčkem“, protože bylo zřejmé, že pokud by v Praze měla být jediná trasa v podzemí, pak by musela nutně spojit severozápadní a jihovýchodní předměstí s centrem. Je ovšem pravda, že velké sídelní celky na jihu města tento fakt poněkud zpochybnily. Ale dodržme zavedený pořádek – a navíc jsem něco minule slíbil. Vrátime se proto, abych slib splnil, k rozboru nehod na trase linky č. 10. Jak jsem již uvedl – a nakonec se o tom dočtete i na jiném místě tohoto DP-KONTAKTU – je již k dispozici rozbor dopravních nehod v provozu tramvají za rok 2000.

## 11

Linka č. 10 a její trasa se podle něj řadí k lepšímu průměru – v pomyslném pořadí linek je na 8. místě (v roce 1999 byla na 9. místě), když na 1. nehodu ujela 24 018,1 vlakovokilometrů (v roce 1999 to bylo 17 825,9 vlakovokilometrů). Zastavme se u těchto čísel: linka, která by ujela v roce 1999 tolik, jako „desítka“ vloni, by byla na 5. místě, tj. o 3 „příčky“ výš. To je velice potěšitelné, protože to jasně dokazuje pokles nehod v provozu tramvají. Proto se již nebudeme věnovat jednotlivým úsekům a místům, nakonec jsme o nich již většinou psali, snad s výjimkou úseku Nákladové nádraží Žižkov – Olšanské hřbitovy a Flora – Náměstí Míru, kde je 10 nejnižší číslo. Milovníky senzací ani reportéry TV Nova komu nenadchnu, protože topografické mapy zde neuvádějí takřka nic – několik nehod s automobily mezi zastávkami Perunova – Orionka a 2 železniční nehody na výjezdu ze smyčky Olšanské hřbitovy. Připočteme k tomu 1 střet s chodcem v zastávce Šumavská a je to všechno. Tolik ke slibu.

Teď ohlasy. Přišlo jich několik, díky za pochvalná slova. Jeden byl humorně – kritický; týkal se věty, že provoz na lince č. 10 byl podruhé zrušen krátce po Mnichovské dohodě a dovolíte-li, uveřejním jej celý: *Stalo by za to prozkoumat archivy, zda se dne 30. září 1938 nesešli pp. Hitler, Mussolini, Chamberlain a Daladier v Mnichově především za účelem Dohody o zrušení linky 10 in Prag (Tschechei) a jen náhodou neujednali jako podružnou a většího významu nemající věc odtržení určité části ČSR; pozdější požadavek na neplatnost Mnichovské dohody od samého počátku byl dán zřejmě snahou pokrýt neexistenci linky v období 3. října až 6. listopadu 1938 důvodem veřejného zájmu a neujeté plánované vlakovokilometry zpětně započítat do výkonů dopravce. (Možná se časem, jako u smlouvy von Ribbentrop – Molotov, přijde na tajné protokoly, které vnesou konečně do věci jasno a lid nebude klamán, jak se to děje již 63 let.)* Neutíšu jsem, jakou odezvu vylouč postřeh, že provoz na lince 10 se změnil k datům blízkým, nebo shodným s významnými politickými událostmi. Tož dějví. Následovala kritická připomínka, že Bubeneč je ta, tedy ženského rodu, obdobně jako ta Pankrác a ta Hostivař, abych uvedl alespoň ty názvy, v nichž se nejvíce chybí; je to asi pravda a omlouvám se. Poslední ohlas, na který chci reagovat, je spíš oříšek pro znalce MHD: pokud došlo k výměně vozového parku, týkalo se to vždy všech vlaků – jednoho rána prostě na danou linku vyjely nové vozy. Linka č. 10 byla prý výjimkou: souběh dvouúpravových souprav a vozů T3 zde údajně byl nějaký čas oficiální. Nedohledal jsem touto skutečností a proto budu rád, když ji někdo potvrdí nebo vyvrátí. Tak, a pojďme k „jedenáctce“.

### Trochu historie

Linka č. 11 byla pro mnoho generací představitelkou naprosté stability – vždyť odkávka spojovala Dejvice se Strašnicemi, pochopitelně přes Václavské náměstí. Dnesní pedasátníci vám řeknou, že nejen z Dejvic, ale až z Divoké Šárky. Budou mít pravdu, protože je to zatím první linka v našem seriálu, která skutečně změnila trasu vlastně jen na koncích, a to ještě většinou v závislosti na výstavbě tramvajových tratí. Za zmínku snad stojí jen tři konkrétní data – dosažení kovičké vozovny 18. dubna 1935, Divoké Šárky 20. července 1947 a opuštění dlouhodobé konečné zastávky Průběžná 3. listopadu 1952, kdy začala „jedenáctka“ jezdit na Černokosteleckou. A to je tak všechno (kromě prodloužení k Ústředním dílnám DP, ke kterým ovšem nejezdila jako prvá) až do data 13. srpna 1978. To se rozjely vlaky metra po trati A mezi stanicemi Leninova (dnes Dejvícká) a Náměstí Míru.

„Dopravní odborníci“ začali s linkou č. 11, u které bylo zřejmé, že vzhledem k vedení „áčka“ nemůže zůstat ve svojí trase, nesmyslně experimentovat. Pamatuje si v trase Spojovací – Strojimport – Muzeum – Můstek – Perštýn – Karlova nám. – Náměstí Míru – Minská? Nic si z toho nedejžte, já také ne, ostatně v ní jezdila jen do 26. října téhož roku, kdy byla zkrácena na Vápenku a s prodloužením metra do stanice Želivského 19. prosince 1980 jí opustila takřka úplně. Pak ještě pokus s jejím vedením Vršovicemi a prodloužením až na dnešní Kubánské náměstí, po čtvrt roce výměna starých Vršovic za Nusle, ale již za dva roky, 4. července 1983, konečně její uvedení do původní trasy, kam až to šlo, tedy k Muzeu a přes náměstí brí Synků na Spořilov. Proč konečně? Protože od té doby skončily experimenty a „jedenáctka“ si vzpomněla na neměnnost svého vedení; zůstala v této trase, kromě problematického zkrácení na Černokosteleckou, dodnes.

### Současná pravidelná trasa

Černokostelecká – Nové Strašnice – Zborov – Solidarita

– Vinice (Z) – Vozovna Strašnice – Krematorium Strašnice – Vinohradské hřbitovy – Želivského – Želivského (Strojimport) – Olšanské hřbitovy – Flora – Radhošťská – Jiřího z Poděbrad – Vinohradská tržnice – Italská – Muzeum – I. P. Pavlova – Bruselská – Pod Karlovem (T) – Náměstí Bratří Synků – Horky – Pod Jezerkou – Michelská – Plynárna Michle – Chodovská – Teplárna Michle – Spořilov.

Úsek od konečné po Vinici jsme si popisovali při jízdě linkou č. 7, tak začneme v místě, kde měl kdysi (po pravé straně) stát strašnický kostel. Ale znáte to. Když se vybraly potřebné peníze, přišla okupace (německá) a stavět se nemohlo. Uplynulo pár let, okupanti odešli, dovybraly se peníze a stavět se znovu nemohlo, protože se vlády chopili komunisté. Když se tyto sami zreformovali natolik, že jim nový kostel nevalil, přišla okupace (sovětská) a stavět se znovu nemohlo. Uplynulo vic let, okupanti odešli, dovybraly se peníze a kostel se konečně postavil – ovšem úplně někde jinde. Dnes tu stojí moderní administrativní budova a protože zřejmě v době mobilů, asi vám více řekne jméno Oskar. Naproti, tedy vlevo, stojí budova bývalé Pragobanky, dnes víceméně prázdná. Ale i když investoři jednotlivých staveb krachují, nelze si nevěšmínot ryze městského charakteru základu nového centra Strašnic. Vedle nových budov skoro zaniká hospoda Na kovárně, kdysi lidovka otevřená od čtvrté hodiny ranní, kam prý (ale jistě jsou to fámy) vedl ze strašnické výpravny polní telefon (proč asi?), dnes ovšem „lepší podnik“, žijící asi hlavně z tržeb od účastníků kremací. Strašnické krematorium (už jsme si několikrát řekli, že na katastru Vinohrad) je konstruktivistická budova architekta A. Mezery z roku 1932. Velká obřadní síň, v jejímž čele nad katafalkem můžeme vidět plastiku J. Palouše „Etapy života“, má jednu z nejlepších akustik v Praze. Obě velká krematoria (to druhé je v Motole a již jsme kolem něj jeli linkami č. 9 a 10) vznikla na přelomu dvacátých a třicátých let minulého století, kdy se Spolek přátel žehu snažil přesvědčit občany, že pohřbívání „do země“ už je přežitek. Když pro nic jiného, jistě již z prostorových důvodů měli pravdu.

Hned za krematoriem je starší Vinohradský hřbitov, založený roku 1885 s hroby mnoha významných osobností a novogotickým kostelem sv. Václava z roku 1897, u jehož severní zdi je pohřbena manželka pana prezidenta Olga Havlová. Kromě ní je zde pochováno mnoho významných osobností a dovolte, abych z nich všech vzpomněl alespoň mých oblíbených herců Antonie Nedošínské a Teodora Pištěka, bez nichž si manželskou dvojici ve filmech pro pamětníky snad ani neumíme představit. Hned nad hřbitovem, na Hollarově náměstí, vidíme tradiční budovu střední výtvarné školy z roku 1930, postavenou podle návrhu architekta V. Sulce. Blížíme se k zastávce Želivského, vlevo dolů ještě směřuje ulice k Fakultní nemocnici Královské Vinohrady, která je první pavilonovou nemocnicí v Čechách. Pravděpodobně svažité terén a požadovaná kapacita nemocnice byly hlavními překážkami pro soustředění všech oddělení do jedné budovy; proto se zde od roku 1902 budovaly v zahradním prostředí jednotlivé pavilony; velký rozmach byl zaznamenán po roce 1921. Než nám „padnou kuličky na rovno“, můžeme si, opět vlevo, prohlédnout 16podlažní administrativní budovu Strojimportu, podle odborné literatury z roku 1970. To by ovšem znamenalo, že byla postavena dříve, než vyhořel Veletržní palác v Holešovicích (1974), ve kterém tehdejší podniky zahraničního obchodu, zcela ovládané státem, sídlily.

Předjezdíme křížovatkou, zastavíme a vpravo vidíme Novou obřadní síň (dnes již opět takřka neužívanou) čp. 1835. Je to novorenesanční síňová budova z roku 1898, která byla již v roce 1921 přestavěna na krematorium, tedy první pražské. Po dokončení Strašnického krematoria se přestala užívat, ale velké množství objednaných obřadů si vyžádalo v roce 1974 její rekonstrukci a opětovně uvedení do provozu. Dále po levé straně vidíme až k Floře bytovou zástavbu z období první republiky, což jsou dodnes nepřekonané, architektonicky dokonale domy z období první republiky – byly v nich se vyznačují maximální užitnou plochou při poměrně malých rozměrech. Po pravé straně pak vidíme, jak lze účelně využít i poměrně malý prostor ke hřbitovní zdi. Dáme pozor při jízdě do zastávky Olšanské hřbitovy – už jsme si řekli, že zde byly vloni 2 železniční nehody. Vpravo je pak vstup do největšího pražského hřbitova – Olšan. Ten nemůžeme přejít jen konstatováním, že existuje. Vznikl jako morový hřbitov kolem kaple sv. Rocha (to je ta kruhová stavba na Olšanském náměstí) roku 1680, tehdy – z pochopitelných důvodů – dost daleko za Prahou. Koncem 19. století již dosáhl dnešní ulici Želivského, pak byl rozšiřován až do dnešní podoby dál. Nelze zde vyjmenovat všechny slavné osobnosti, které jsou na Olšanech pochovány – namátkou B. Bolzano, F. L. Čelakovský, V. Dyk, K. J. Erben, K. Havlíček Borovský, J. Kollár, E. Krásnohorská, J. Mánes, J. V. Sládek, A. Slavíček, K. Světlá, P. J. Šafařík, M. Tyrš a další. V části za Želivského ulicí jsou pak 3 významná čestná i faktická pohřebiště obětí obou světových válek a pravoslavný kostel, postavený v roce 1925, jehož obrazová výzdoba byla provedena, divte se nebo ne, v letech 1941 až 1946. Nejde jen o slavné osobnosti zde pohřbené; na hřbitově najdeme i mnoho cenných soch a plastik od takových autorů, jakými byli J. V. Myslbek (autor jezdecké so-

chy sv. Václava), dále Práchnér, Lederer, Max, Schnirch, Bílek, Amort, Levý a mnozí další. Olšanské hřbitovy jsou zkrátka nejvýznamnějším pražským hřbitovem – snad jen Vyšehrad je předtí svojí slávou, nikoliv však velikostí. Na rozloze přibližně 50 hektarů je zde bezmála 80 000 hrobů a přes 10 000 urnových hrobů a kolumbárií.

Z ticha hřbitova se vrátíme s pokorou před slávu našich předků zpět na rušnou Vinohradskou ulici a do linky č. 11, která je s hřbitovy natolik spjata, že se jí dostává v tramvajáckém slangu i určitých hanlivých označení – viz úvodní článek našeho seriálu. Přijedeme k Floře, nedávno konečně rekonstruované kolejové křižovatce, přejedeme ji v přímém směru, aniž bychom museli vyjít ven a přestavovat výhybky a dojedeme do zastávky Radhošťská. Od konečné až sem jsme měli po obou stranách dvouprúdové vozovky a sami jsme jeli po zvýšeném tramvajovém pásu. Tak to už končí. Podíváme-li se před sebe, všimneme si na pravé straně ulice nejednotné uliční fronty – některé domy jsou o notný kus „uskočeny“ dozadu, maximálně mají před sebou přizemní přístavek. To je důsledek zastavovacího plánu z první republiky, který počítal s rozšířením Vinohradské od Muzea až po Floru, a tak nové domy musely být stavěny tak, aby celá ulice mohla být čtyřpruhová s tramvajovým tělesem uprostřed. Kdo ví, proč se od této myšlenky upustilo – snad proto, že cíl je tak vzdálený, když se dnes snažíme domy více rekonstruovat, než na jejich místě stavět nové. To je snad i dobře, ovšem když si



Foto: Petr Malík

potom razíme cestu v dolní části Vinohradské, nebyla by její kdysi plánovaná šíře od věci. Dojíždíme na náměstí Jiřího z Poděbrad, na němž si nemůžeme nevěšmínot kostela Božského Srdece Páně, postaveného podle návrhu architekta Josefa Plečnicka v letech 1929 až 1931 v pojetí starokřesťanských bazilik. Interiér není nijak dělen – je to jedna velká síň a působí zde na nás prostá krása cihlové zdi se zlatými křížky. Monumentální socha Krista v čele kostela zaujme zejména tím, že zde není zpodobněn ukřižovaný, ale stojící s planoucím srdcem a otevřenou náručí, do níž nás chce přivínut.

Připomeňme si, že architekt Plečnicka si vybral pan prezident Masaryk k přestavbě Pražského hradu po roce 1918. Vlevo sady Svatopluka Čecha, vpravo secesní domy z přelomu století a jsme u Vinohradské tržnice z roku 1902. Praha měla 3 podobné stavby, další na Smíchově a Starém Městě. Mírným obloukem se stočíme do nejzajímavější části Vinohradské ulice, kde, zejména po levé straně, nestojí ani jeden dům, který by nebyl něčím významný.

A zde musíme jízdu „jedenáctkou“ přerušit. V povídání o její trase nemohu udělat to, co dělavám obvykle, když už nemám místo – odkážu na další projíždějící linky, kde se pak můžete dozvědět další. Ale když ona je tu sama! A tak se snad nebudete zlobit, že pro tuto chvíli skončím a dopovím ve příštím čísle DP-KONTAKTU. Neudělal bych to, kdyby „jedenáctka“ opět neměla další „sólo“ úsek od náměstí Bratří Synků až na Spořilov. I když je to periferie, najdeme zde jistě dost zajímavého. A tak na závěr první části si ještě připomeňme, že Radhošť je památná hora v Beskydech a král Jiří z Poděbrad byl posledním českým králem (tedy z českého rodu) a trůn nezdedil, ale byl mu dán volbou, což ve středověku jistě nebylo zcela obvyklé.

–zjs–

24. ledna 2000 byl na základě úspěšných výsledků externího auditu certifikační organizací DET NORSKE VERITAS (dále DNV) vystaven a následně slavnostně předán rozšířený certifikát systému jakosti ISO 9002 zahrnující opravy a modernizace elektrických strojů a přístrojí trakčních vozidel, podvozků tramvají, převodovek a dílů pro kolejová vozidla.

Dalo by se předpokládat, že v Opravně tramvají nastane čas oslav a příjemné usínání na vavřínech. Ale to by byl špatný předpoklad. Každý audit nalezneme nějakou neshodu, a tak i když certifikát udělí, neobejde se to bez „ztráty květinčky“.

Nejinak tomu bylo i v tomto případě. A tak byl počátek roku 2000 v Opravně tramvají ve znamení odstraňování neshod, zjištěných externími auditory. To byla priorita, protože DNV stanovila závazné termíny k odstranění neshod i k účinnému zavedení nápravných opatření.

Vypořádání neshody ve smyslu normy ISO 9002 nepočívá pouze v jejím fyzickém odstranění. Článek 4.14 – Opatření k nápravě a preventivní opatření je nekompromisní a vyžaduje mnohem víc. Musí být prošetřovány



příčiny vztahující se k výrobku, procesu nebo systému jakosti a zaznamenávají výsledky tohoto prošetřování, neshody musí být odstraněny, musí být stanovena opatření potřebná k vyloučení příčin neshod a musí být použity nástroje řízení k zajištění toho, že se přijalo opatření k nápravě a že je efektivní.

Na první pohled – „no problem“. Mám problém, zjistím čím to je a odstráním to, jak prostě. Bohužel, opak je pravdou. Velmi často nelze jednoznačně určit příčinu, nebo jich bývá víc a rozptýlených do různých oblastí. Někdy celé řešení může přesáhnout možnosti těch, kteří mají nápravná opatření realizovat a v takových případech je třeba vše postoupit k projednání a realizaci jiným útvarům v rámci odštěpného závodu. To ovšem zabírá mnoho času a ten je jak známo zcela neúprosný. Certifikační organizace si zadává právo k ověřování splnění jak termínů, tak všech jimi odsouhlasených opatření.

Teprve, když se to vše podaří plně uskutečnit a zrealizovat, teprve potom by mohl být důvod k oslavě. Ale na to není čas. Citovaný článek není v normě jediný – k zajištění jich zbývá ještě 18.

Vzhledem k tomu, že známé přísloví říká, že je těžké něco získat, ale těžší je si to udržet, musí být systém stále udržován. Ale se samotnou údržbou se norma nespokojí, ta vyžaduje, aby byl systém neustále rozvíjen a zlepšován.

Pokusme si proto ve zkratce zrekapitulovat rok 2000 ve vztahu k plnění požadavků některých článků normy ISO 9002.

Pravidelná jednání vedení odštěpného závodu, vedení Opravny tramvají a realizační skupiny s tematikou ISO, se stala naprosto běžnou záležitostí. Zde se řeší problematika a stanovují úkoly, které vznikají v průběhu zavádění systému a které se netýkají pouze Opravny, ale i ostatních útvarů o. z.

V průběhu roku zde vedení o. z. formulovalo prohlášení, že všechny útvary o. z. mají pracovat podle principů a zásad normy ISO 9002, i když nebudou certifikovány.

Toho prohlášení bylo „hrozenou rukavicí“ a obrovskou příležitostí pro ostatní útvary být součástí jednotného systému. Je notoricky známé, že žádný systém nelze nařídít a na rozkaz se ještě žádný systém nepodařilo úspěšně zavést. Systém se totiž musí chtít a čím víc bude

## Rok 2000 – druhý rok existence normy ISO 9002 v o. z. ED

„chtěn“, tím lépe bude zaveden.

Odezva na prohlášení vedení nenechala na sebe dlouho čekat. Jako první zvedl hrozenou rukavicí odbor obchodně zásobovací. Jeho vedoucí perfektně pochopil, že tento odbor hraje v systému jednu z klíčových rolí, protože systémové a kvalitní zabezpečení vstupů může velmi výrazně ovlivnit kvalitu finálního výrobku. Pro odbor obchodně zásobovací se tak rok 2001 stává významným milníkem mezi běžnou rutinou a systémovými pravidly.

Řízení dokumentů je kompetentně rozděleno do dokumenty systémové povahy a technické dokumenty.

Pravidelně uskutečňované revize dokumentů podhalily některé drobné nedostatky a poukázaly na potřebu úprav nebo změn, které se na základě řízených připomínek provádějí podle důležitosti ve stanovených intervalech anebo bezprostředně po zjištění.

Norma mimo jiné vyžaduje, že platné verze dokumentů musí být dostupné v místech jejich používání. Proto, aby byly technologické procesy plně pokryty technickými dokumenty, kterých je v Opravně několik stovek, byla zřízena půjčovna technických dokumentů.

Obrovské množství změn a úprav v technických dokumentech v důsledku zavedení nových jednotných pravidel pro zpracování těchto dokumentů a definování a popsání nových procesů si vyžádalo nemalé úsilí od všech zainteresovaných pracovníků.

Opravná tramvají začala v plné míře uplatňovat výběr a hodnocení dodavatelů. Vzhledem k tomu, že v podstatě sama nic nenakupuje, vyjma kooperací, je uplatnění tohoto požadavku o něco jednodušší. Hodnocení dodavatelů kooperací se jasně promítlo do výsledků a ukázalo, kteří dodavatelé jsou „áčka“, tudíž vyhovující a kteří jsou „céčka“ a v tom případě nastal čas poohlédnout se po jiných. Dohled nad dodavateli a sdělování, jak byli námi ohodnoceni, je naprosto samozřejmostí.

Pro zabezpečování kontrol a zkoušek vzniklo v Opravně tramvají několik úplně nových kontrolních stanovišť. Namátkou zde mohou být uvedena stanoviště kontroly podvozků, převodovek nebo kolejnicových brzd. Pro stávající i pro ta nová musela být vytvořena kompletní dokumentace pro kontrolu a zkoušení, což nebyl vůbec jednoduchý úkol.

Jedno z mnoha předsevzetí pro rok 2000 – důsledné zabezpečování měrové služby, všechna měřidla, která mohou ovlivnit proces s platnou kalibrací, správné a úplné zařazování měřidel do programu Měřidla – to vše se až na nepatrné výjimky dařilo úspěšně naplňovat. Nepodařilo se zabezpečit stanovení a uplatnění metody vnitřních kalibrací měrek, přípravků a šablon. ISO vyžaduje i vykresování dokumentaci a prvotní ověření a to je, jak se ukázalo, velkým problémem právě u většinou po „domáčku“ vyrobených pomůcek.

Jako dosti problematické se ukázalo splnění dalšího požadavku normy, že nejistota měření musí být známá. Nicméně v současné době probíhá přesné stanovení a dokumentování pravidel pro vnitřní kalibrace a pro vykazování a zaznamenávání výsledků měření se započítáním všech nejistot měření. Je připravována změna, která přinese očekávané zjednodušení.

Zavedení paletizace je jednou z nejvíce na první pohled patrných změn. Paletizace téměř všech agregátů, dílů podvozků včetně kol, dokonce i celých podvozků, zde splňuje několik požadavků najednou. Perfektní a relativně bezpečné prostředek pro ochranu, manipulaci, skladování i dodávání výrobků, které jsou vlastně majetkem zákazníka.

O oprávněnosti a důležitosti vnitřních auditů snad již nikdo nepochybuje. Je to vysoce efektivní, dokonce by se dalo říci, že nejefektivnější nástroj managementu a je jen na něm, jak tento nástroj využije. Bez auditu by nemohl systém existovat, o jeho zlepšování ani nemluvě. Zde je ale nutné si uvědomit, že audit musí přinášet přidanou hodnotu, bez tohoto přínosu nemá audit valný význam a byl by auditem jen podle názvu. Audit v průběhu roku fungoval spolehlivě, i když se ne vždy podařilo

v plné míře uplatnit vlastní smysl auditu, který je odstraňování neshod ze zjištění auditorů a bezchybné plnění nápravných opatření.

Rozsáhlá přestavba za plného provozu, jak je uskutečňována v Opravně tramvají, nemá v Dopravním podniku obdobu. Proto se nelze divit, že ne vše, co bylo předpokládaným záměrem vedení, se podařilo splnit na 100 %. Pokud ale uděláme závěr, shrneme údaje a provedeme analýzu stavu, zjistíme, že rok 2000 byl rokem úspěšným.

Pokud se projdeme po pracovištích, obzvláště po těch certifikovaných, jsou změny naprosto evidentní. Návštěvníci opravy, například při Dnech otevřených dveří, pravděpodobně očekávají nějakou „předpotopní“ dílnu, jak jí doposud znali z obrázků ještě z doby „koňky“; jsou však velmi překvapeni vspělou technikou, uspořádáním nebo vybavením pracovišť, a tak se často netají svým obdivem. Na slova uznání a svá pracoviště mohou být zainteresovaní pracovníci právem hrdí a pro ostatní to může být vhodnou motivací.

Implementovaný systém bez ohledu na to, zdali je certifikovaný nebo ne, musí být v první řadě přínosem pro organizaci a organizace z něho musí mít užitek.

Pokud je zmíněno, že nám systém přinesl a přináší pořádek na pracovištích, vůbec to neznamená uklid pracovišť. Na uklizení by bylo ISO drahé a neefektivní a máme na to úplně jiné nástroje a zařízení. Pořádek na pracovištích znamená stanovení činností a vymezení vzájemných vztahů, kompetencí a odpovědností.

Pokud je zmíněno, že nám systém přinesl a přináší změnu v myšlení pracovníků, vůbec to neznamená, že se v jejich hlavách naráz přehodily výhybky a začalo se jezdit po nové koleji.



Změna v myšlení znamená postupnou změnu v přístupu k práci jako takové, tzn. přemýšlení o práci, jak výrobek „udělat“ co nejlepší, nebo jak a čím ještě vylepšit realizační proces. Je to i postupná změna vztahu k výrobku. Dnes si snad již téměř všichni pracovníci uvědomují, že to, co opravují, ve skutečnosti není jejich, nýbrž zákazníka a nic na tom nemění skutečnost, že je to ve většině případů zákazníka jedné a téže organizace.

Dne 12. listopadu 2000 se uskutečnilo přezkoumání systému jakosti vedením odštěpného závodu. Jednotlivé útvary Opravny tramvají předložily vstupní informace o celém systému a vedení posuzovalo jeho funkčnost.

Výsledkem přezkoumání vyzněl jednoznačně kladně, a proto mohlo vedení konstatovat, že zavedený systém splnil očekávání. Aplikace systému se efektivně promítla do všech činností a výsledků Opravny tramvají. Na tomto základě vedení potvrdilo funkčnost systému a vyjádřilo souhlas s uskutečněním externího periodického auditu.

Dne 25. ledna 2001 byl v provozovně o. z. ED – Opravná tramvají uskutečněn druhý periodický audit systému zabezpečování jakosti dle normy ISO 9002 certifikační organizací DNV. Certifikační organizace na základě kladného výsledku auditu potvrdila shodu s požadavky normy ISO 9002:1994 a prodloužila platnost certifikátu do konce roku 2001.

Text i foto: Lumír Vopálenský

# Připravují se nové záchody pro tramvajáky

Úvodem je nutné uvážit název článku. Sociální zařízení je moc noblesní. Nikdo přece neřká: „Moment, jenom si odskočím na sociální zařízení“. WC nebo 00 zní zase cize. Nejvíce rozšířený lidový název je asi záchod. Doufáme, že čtenáři se na nás nebudou zlobit za používání tohoto slova. Myslíme si, že je nejvíce výstižné.

Kam až sahá naše historická paměť, tak vždy na každém shromáždění řidičů tramvajů je diskutována úroveň záchodů na smyčkových tramvajích.

Při této diskusi se vždy nejvíce rozebírají tato témata:

- Prosadit výstavbu na místech, kde nikdy nebylo povoleno zřízení záchodů. Dnes se v těchto místech používají provizorní chemické záchody.

- Zvýšit kulturnost a úroveň.
- Zabránit poškození a vandalismu.

V souladu s plánem investiční výstavby si odbor staveb ředitelství naší společnosti vytkl cíl nalézt koncepční řešení, které uvedené okruhy problémů bude vzorově řešit.

Správce tramvajových tratí Elektrických drah byly vytvářeny smyčky tramvajů náměstí Jiřího z Lobkovic v Praze 3, náměstí OSN a Spojovací v Praze 9 jako místa s největší prioritou pro řešení.

Pro projektční práce byl osloven akademický arch. ing. Ivan Lalák, se kterým Dopravní podnik spolupracuje již řadu let, zejména v rámci celkové rekonstrukce objektu Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti. Mnozí z vás určitě viděli některý z nových dispečinků, realizovaných podle architektonického návrhu architekta Laláka.

Nyní vás seznámíme s řešením jednotlivých lokalit: **Náměstí OSN**

Vzhledem k umístění tramvajové smyčky přímo na komunikaci náměstí a k územnímu plánu, který počítá s obchodní zastávkou tohoto náměstí, byla snaha najít řešení na úkor stávající komunikace. Po několika jednáních s policií a dopravními odbory magistrátu a městské části byla shoda názorů nalezena.

Záchod bude řešen jako „přenosný“ s připojením na vodu a kanalizaci. Topení a osvětlení jsou samozřejmostí.

Situován bude na zvýšeném ostrůvku, zvětšeném o jedno parkovací stání, k územnímu plánu, který počítá s obchodní zastávkou tohoto náměstí, byla snaha najít řešení na úkor stávající komunikace. Po několika jednáních s policií a dopravními odbory magistrátu a městské části byla shoda názorů nalezena.

Základním dokumentem, upravujícím provoz v zimním období, je Operační plán zimní služby. Jeho důležitost je dána již tím, že bývá publikován jako Příkaz generálního ředitele, naposled s číslem 19/2000. Tento dokument je pak rozpracován v jednotlivých o. z., které zpracovávají vlastní plány, podrobně upravující zimní provoz podle jeho specifických v závislosti na traci. Nejenže stanovují povinnosti, ale i kontrolu dodržování všech opatření. Tyto materiály jsou obecně známé a snadno dostupné každému, kdo je znát musí nebo chce. Dlouhodobé dobré výsledky svědčí o tom, že není potřeba dalších obecných opatření, vyhlášených již před příchodem zimy.

Při vyhodnocování zimního provozu tramvajů pak každé jaro píšeme, že jsme „to zvládli“, protože nenastala dopravní kalamita. Je to jistě výsledek úsilí mnoha pracovníků nejen provozu, ale i těch (někdy zejména těch), kteří se zabývají jeho přípravou. Vzpomeňme si jen, jakou úlevu pro nás znamenaly vytápěné výhybky. Zima nás tedy překvapit nemůže a proto dovolte, abychom se nad jejím průběhem letos zamysleli trochu z jiného, dalo by se možná říci humornějšího pohledu.

Když si zrekapitulujeme průběh zimy, zjistíme, že do konce října bylo poměrně teplo, ještě v půli listopadu

Stavba by měla být realizována v prvním pololetí letošního roku.

## Smyčka Spojovací

Již 10 let řešené a doposud nevyřešené restituční nároky způsobily putování s tímto záchodem po smyčce jako na turistickém výletě.

Nejvýhodnější umístění uprostřed smyčky, následně v místě zásobníků písku a konečně v prostoru nástupní zastávky se zrušením trhavic je právně v současné době neschůdné.

Proto bylo zvoleno řešení technicky nezbytné úpravy stávajícího záchodu. Tím byl vytvořen prostor pro možnost budoucí novostavby v místě vlastní smyčky.

Líbí se určitě bude. Hlavně bude splňovat veškeré požadavky účelnosti i snadnosti údržby. Občerstvení bude zrušeno, aby se sem nestahovala nežádoucí individua, a vstup do objektu bude směrem od silnice, nikoliv ze zradu.

V tomto případě by měla být stavba realizována ve II. pololetí 2001.

## Náměstí Jiřího z Lobkovic

Na tomto místě lze uvést rčení, že když se chce, lze udělat vše. Několik generací tramvajáků se pokoušelo na tomto náměstí postavit záchod pro řidiče, dříve i pro průvodčí tramvajů. Jednu dobu se smluvně užíval záchod v blízké hospodě a nakonec vše skončilo u chemického WC, které však je spíše provizoriem než vhodným řešením. Projektční příprava však byla velmi strastiplná.

Když se vyjasnil tvar (od hranatého přes kulatý po oválný) s odhramenými stěnami, přišlo zamítnutí od odboru zelené.

Přes poslaneckou komisi zelené a životního pro-

středí se podařilo získat souhlas s výstavbou. I přes souhlas městské části jsme narazili u památkářů. Park je v historické zóně. Nakonec jsme po několika jednáních našli řešení v oddělení historických zahrad a parků památkového úřadu.

Jsem přesvědčen, že úsilí věnované těmto v řadě případů „silně diplomatickým“ jednáním přineslo efekt.

Záchod s prvky zahradní architektury, oválného tvaru, z neomítnutého zdiva, je zakomponován do popínávací a opadavé zeleně při vnitřní části výjezdu z tramvajové smyčky. Pro názornost uvádíme počítačovou animaci tohoto záchodu.

Výstavba proběhne ve třetím čtvrtletí 2001.

Závěrem se musíme zmínit o vnitřním vybavení těchto záchodů. Inspiraci jsme čerpali na dálničních odpočívadlech v zahraničí, ale dnes již také u nás.

Proto bylo vnitřní vybavení navrženo účelně, ale zároveň vytvoří podmínky pro snadnou údržbu a snižuje

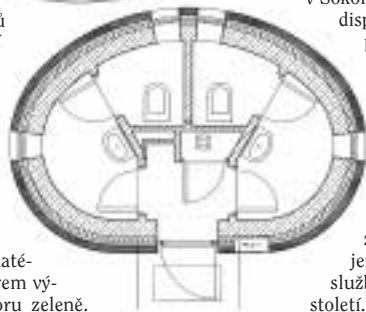
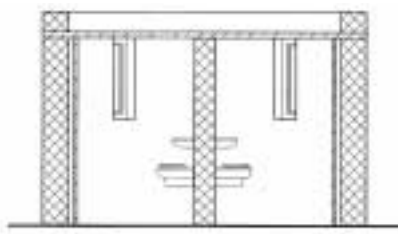
možnosti jeho poškození. Stěny a podlahy jsou plně obloženy keramickou dlažbou. Umyvadla, záchodové mísy a pisoáry jsou z nerezové a antivandalském provedení (přípevnění ke zdi speciálními šrouby).

Záchod je vybaven zásobníky na toaletní papír, tekuté mýdlo a zrcadlem. Baterie jsou tlačítkové s možností nastavení teploty vody. Počítá se i s možností ohřevu vody na pevně zabudované policiče.

Topení je podlahové nebo pomocí sálavých stropních panelů. Veškeré ovládací prvky jsou umístěny mimo běžně přístupná místa. Vchodové dveře společně pro muže i ženy budou připraveny pro instalaci elektrického ovládače ovládaného čipovou kartou. Obdobné zařízení je již používáno v administrativní budově v Sokolovské ulici nebo v nových prostorách dispečinku Na Bojišti. Tímto způsobem se nejen zamezí vstupu neoprávněných osob, ale současně se získá okamžitý a trvalý přehled o osobách vcházejících do těchto objektů.

Jsem přesvědčen, že výstavbou záchodů přispějeme ke zvýšení úrovně těchto lokál potřebných zařízení, která řidičům tramvajů zpříjemní jejich obtížnou a namáhavou službu. Jsme již přece v jednadvacátém století.

**Oddělení dopravních cest ředitelství**



# Ohlédnutí za zimním obdobím

víc přšlo než sněžilo a teprve 19. listopadu jsme pocítili první větší mráz. Vydatné sněžení přišlo o týden později, než jsme si přáli, takže se opět nedalo mluvit o „bílých Vánocích“. Leden se vyznačoval více mlhami a inverzemi než zimními projevy, na začátku února sice trochu sněžilo, ale následně přišlo takřka jarní počasí. Teprve 22. února odpoledne nastalo to, co můžeme nazvat sněhovou kalamiou. Vydatné sněžení až do noci zamotalo hlavu mnoha lidem a zvládnout bez problémů například večerní zatažení v nejvyšší položené vozovně v Praze vyžadovalo i přímou pomoc vedoucího, který vzal do ruky „tágo“ a hrál si na zavaděče. 24. a 25. února pak uhodily mrazy a sněh nadělal dost problémů, ovšem více silničním než drážním vozidlům. Pak přišla obleva a například 19. března se teplá fronta projevila tak silným větrem, že se ve zmíněné vozovně přestaly používat nové závory, protože nevydržely větrné porывы a prostě se zlomily. V týdnu předtím vysvětloval zástupce ED v redakční radě DP-KONTAKTU, že na vyhodnocení zimy je ještě brzy, přestože uznával, že psát o zimě až v květnovém čísle je trochu neobvyklé. Ale hned první jarní den (21. března) mu dal zapravdu, protože se dostal nový přívál sněhu. Ani ten však tramvajovou dopravu nijak neochromil.

Tím by se zhruba dalo skončit, kdyby. Kdyby dnes, tj. o Velkém pátku 13. dubna 2001, ráno opět vydatně nechumelilo. Ovšem odkládat článek až do červnového čísla by byl opravdu nesmysl, doufáme tedy, že i když letošní Velikonoce budou spíš svátky zimy než jara, je to její poslední záchrvěv a my se konečně tepla dočkáme. Na

závěr ještě dvě věci: první jarní den je skutečně 21. března. Letos o tom vznikly polemiky, vyvolané prohlášením v televizní předpovědi počasí 20. března, že jaro již začalo. Nelhali, astronomické jaro začíná skutečně v tom dnu, celý jarní den (a tedy první) je ale až onoho 21. března, stejně jako první letní den je 21. června a zimní 21. prosince. Jen podzim má výjimku – jeho první den není 21., ale až 23. září.

A druhá věc – poděkování. Všem, kteří zajistili, že tramvajová doprava byla i v zimních podmínkách stejně perfektní, jako je v ostatních ročních obdobích. **—zjs—**

**Foto: Jan Šurovský**



## Pražský Dopravní podnik obstál v mezinárodním srovnání kvality poskytovaných služeb

Velmi solidního umístění na 9. příčce dosáhl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v celoevropském testu veřejné dopravy, realizovaném největším německým a současně evropským automobilovým klubem ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobilclub). V testu bylo hodnoceno dvacet dopravních svazů či podniků – deset z Německa a dalších deset z jiných evropských zemí. Nejlepšího hodnocení dosáhla Barcelona a Brusel, naopak nejhůře byla hodnocena veřejná doprava v Římě a Amsterdamu.

Test německého automobilového klubu posuzoval jednotlivé systémy městské hromadné dopravy zejména z hlediska návštěvníků – turistů, obchodníků či pouze projíždějících osob. Jejich potřeby jsou velmi podobné potřebám obyvatel příslušného regionu či města, zejména ve volném čase, liší se ale vyššími nároky na poskytnutí informace.

Pracovníci ADACu v tomto rozsáhlém testu spojili hodnocení dvojí skutečnosti: objektivních údajů popisujících jednotlivé složky městské hromadné dopravy a subjektivního vnímání služeb MHD klienty. Nejprve tak za pomoci jednotlivých dopravních svazů či podniků shromáždili obsáhlý materiál a poté do příslušných měst vyslali simulované čtyřčlenné rodiny (rodiče a dvě děti staré 8 a 12 let) hovořící anglicky či německy.

V průběhu „testu v terénu“ podnikli fiktivní klienti během 24 hodin pět předem stanovených a srovnatelných testovacích jízd (A až E). Byly přítomny kromě jiného zohledněny i místní obvyklé časy dopravních špiček nebo tradiční doba pro podávání hlavních jídel. Testovací osoby si bez předchozích místních znalostí samy zvolily trasy a jednotlivé dopravní prostředky. Snahou přitom bylo vyhledat v informacích, které byly na místě k dispozici, co nejrychlejší a nejpřímější spojení.

A – trasa z letiště na nejdůležitější/nejnavštěvovanější místo v centru města v období ranní dopravní špičky. V případě Prahy šlo o cestu z Ruzyně přes Dejvice na Staroměstskou, respektive ke Staroměstské radnici.

B – trasa z cíle trasy A do blízké rekreační oblasti realizovaná během pozdího dopoledne. Praha: trasa Můstek – Národní třída – Bílá Hora.

C – trasa z cíle trasy B do hotelu ve vzdálenosti 5 km. Praha: Bílá Hora – Národní třída – Radlická, hotel.

D – trasa z cíle trasy C k místu s kulturní nabídkou (opera, koncertní sň či špičková restaurace co nejbližší centru). Cestující by měl na místo dorazit 15 minut před začátkem akce. Praha: Radlická – Můstek – Muzeum, Národní muzeum.

E – trasa z cíle trasy D k parkovišti P+R, vzdálenému 5 až 10 km od centra. Parkoviště by se mělo nacházet u dálnice či velké výpadyky a mělo by být na opačném konci města, než je letiště. Praha: Muzeum – Opatov, parkoviště P+R.

ADAC vypracoval deset různých kritérií s různou mírou váhy pro celkové hodnocení. Nejdůležitějšími byla určená kritéria **Informace** (vše od nabídky na internetu, přes telefonické informace, informace v dopravních prostředcích, na zastávkách, informační kanceláře až po hodnocení srozumitelnosti tarifu, srozumitelnosti plánu sítě a podobně) a **Bezpečnost** (jak v dopravních prostředcích, tak na zastávkách) – obě s dvacetiprocentní váhou. 14 % váhy získalo kritérium **Dopravní síť** (mimo jiné průměr celkové doby přestupů u všech testovaných tras, průměrné čekací doby na dopravní prostředek při přestupu, průměrný počet přestupů na jednotlivých trasách), 10 % **Dostupnost jízdenek**, 9 % **kategorie Cena**. Po šesti procentech získala kritéria **Rozmanitost tarifu** a **Komfort při čekání**, po pěti procentech pak zbyla kritéria **Intervaly**, **Pohodlí při jízdě** a **Přesnost**. Hodnotící stupnice měla podobně jako ve škole pětici známek respektive slovních ohodnocení: velmi dobrý – dobrý – uspokojivý – dostatečný – nedostatečný.

A jak dopadla Praha – tedy Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost?

Celkové hodnocení městské hromadné dopravy v Praze je uspokojivé. ADAC konstatuje, že mezi její silné stránky patří cena za jízdenky (spolu s Norimberkem je Praha vítězem kategorie Cena) a délka průměrného intervalu 6,2 minuty (průměr celého testu je 11, 8 minuty). Uspokojivý je i celkový dojem zastávek s výjimkou Bílé Hory (není zde čisto, chybí možnost sezení). Teplota a kvalita vzduchu v testovaných dopravních prostředcích byla shledána jako příjemná, kladně byla též ohodnocena sedadla, dostatečný prostor pro nohy a snesitelná hlučnost při jízdě.

Mezi slabé stránky patří naopak některé položky v kritériu **Bezpečnost** (například úniková cesta ve stanici Radlická), absence jízdenek pro více jízd a víkendových jízdenek, málo volných míst k sezení v metru, žádné nádoby na odpady uvnitř dopravních prostředků. Hodnotitelům se rovněž nelíbilo, že ve stanici Můstek nejsou toalety v akceptovatelné vzdálenosti (a chybí toalety pro postižené) a absence vozů taxi na dvou nebo třech cílových zastávkách (Bílá Hora, Radlická).

Celkově lze konstatovat, že v konkurenci nejrozvinutějších zemí evropského kontinentu jsme rozhodně nedopadli špatně.

Zajímá vás, jak německý organizace o kvalitě veřejné dopravy ukazuje, že hledisku kvality služby a pohledu klienta se začíná v celoevropském měřítku věnovat skutečně velká pozornost. Je pozitivní, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se svým Programem kvality na tuto oblast systematicky zaměřuje již několik let. Pozorní čtenáři si jistě všimli, jak se některé z kritérií, které německý automobilový klub testoval, shodují s našimi Standardy kvality. Možná není ani náhodou, že dopravní svazy či podniky na samotném čele výsledného hodnocení jsou spolu s námi členy klubu kvality CYQUAL.

### TEST VEŘEJNÉ DOPRAVY

Váha v %		20 20 14 10 9 6 6 5 5 5											
Pořadí	Město	Telefonní číslo a internetová adresa	Informace	Bezpečnost	Dopravní síť	Dostupnost jízdenek	Ceny	Rozmanitost tarifů	komfort při čekání	Intervaly	Pohodlí během jízdy	Přesnost	Celkový posudek
1	Barcelona	0034 93 3669730 www.atm-transmet.es	0	++	+	-	++	++	++	-	++	++	++
2	Brusel	0032 2 5152000 www.stib.intinet.be	-	++	++	0	0	0	++	++	++	++	++
3	Londýn	0044 20 72231234 www.transportforlondon.gov.uk	-	++	++	-	-	++	++	++	++	++	++
4	Paříž	0033664114* www.stp-paris.fr	0	++	+	+	-	0	+	++	++	++	++
5	Hamburg	040 16449 www.hvg.de	-	++	++	-	-	++	++	-	++	++	++
6	Vídeň	0043 1 7909105 www.wieserflisten.co.at	-	++	++	-	-	-	++	++	++	++	++
7	Lipsko	0341 19449 www.lvs.de	-	+	++	0	++	++	++	-	++	++	++
8	Norimberk	0911 2834646 www.vgn.de	0	++	-	-	++	++	++	-	++	++	++
9	Praha	0042 2 22623777 www.dp-praha.cz	-	0	++	-	++	-	++	++	++	++	++
10	Stuttgart	0711 19449 www.rvs.de	0	++	-	-	-	++	++	-	++	++	++
11	Drážďany	0351 8528555 www.sahverkehr.sachsen.de	-	++	++	0	0	-	++	-	++	++	++
12	Kolín n/R	0180 3804038 www.vrsinfo.de	-	++	-	-	++	0	++	-	++	++	++
13	Atény	0030 1 8252872 www.aaa.gr	-	0	++	-	++	-	++	++	++	++	++
14	Berlín	030 2541411 www.vbb.de	-	++	+	-	-	-	++	-	++	++	++
15	Mnichov	089 41424344 www.mvv-muenchen.de	0	++	-	0	-	0	++	-	++	++	++
16	Essen	0180 360 2000 www.rvr.de	-	+	+	-	-	-	++	-	++	++	++
17	Budapešť	06 80486669* www.bkk.hu	-	+	-	-	++	-	+	++	++	++	++
18	Frankfurt	089 2738762 www.rmf.de	-	++	-	-	-	-	++	-	++	++	++
19	Amsterdam	0031 20 4998060 www.gvb.nl	-	+	-	-	-	0	++	-	++	++	++
20	Řím	001 431784* www.atac.roma.it	-	0	0	-	++	0	+	-	+	++	++

++/ velmi dobrý / +/ dobrý / 0/ uspokojivý / 0/ dostatečný / -/ nedostatečný

-mš-



**Informační středisko zahájilo svou činnost.** Chcete se dovědět co nejvíce informací o právě stavěném IV. provozním úseku tratě C z Nádraží Holešovice do Ládví? Od posledního březnového úterý můžete využít služeb informačního střediska, které najdete v obchodním centru Ládví.

Otevřeno je každé úterý od 13 do 18 hodin a kromě obrazového materiálu z průběhu výstavby budou připraveni i odborníci stavebních firem, aby vám odpověděli na všechny otázky týkající se nově stavěného úseku. „Věřím, že informační středisko nabídne všem obyvatelům dotčených oblastí, ale i zájemcům, dostatek informací o stavěném úseku,“ podotkl náměstek primátora hl. m. Prahy Martin Hejl při slavnostním otevření střediska.



**Stavba metra se rozběhla naplno.** Před sedmi měsíci byla slavnostně zahájena stavba IV. provozního úseku tratě C a dnes to již na dotčených místech nepoznáte. Stavební práce nasadily tempo kvapíku tak, abychom se na téměř čtyřkilometrovém úseku mohli svézt v první polovině roku 2004.

Pokud jezdíte okolo Ládví a zajímá vás, co se děje za množstvím bílých ohrad Metrostavu, tak bližší svědectví vám podá fotografie pořízená koncem března.

**Metrem opět zněla hudba.** Stalo se již tradicí, že několik dní před svátky jara se prostory podzemní dráhy rozezní hudbou a zpěvem žáků Fakulturní základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Praze 7. V letošním roce jste si mohli zpříjemnit jarní atmosféru ve stanicích Můstek, Muzeum a Florenc, kam na kvartet vystoupení přišlo několik desítek cestujících odnášejících si kromě kulturního zážitku i velikonoční vajíčko s přáním příjemného prožití svátků.

Jedním z návštěvníků na Můstku byl i David Andreatta. „Jsem rád, že jsem se letos o koncertech v metru dozvěděl v předstihu a mohl jeden z nich navštívit. Moc se mi to líbí a je to příjemné zpestření cestování.“



**Už opět můžete vyrazit do muzea.** Bylo to jak objednané. Ještě v pátek 30. března vládl v Praze počasí, že by psa nevyhnal, ale o den později, kdy otvíralo své brány Muzeum městské hromadné dopravy ve střešovické vozovně, se vyčáslilo, a tak desítky fotografů mohli pořídit co nejlepší snímky nového přírůstku, „ofeňáku“, pamatujícího doby koňky, ale i elektrických tramvají.

Mnozí jen zalitovali, že podobný vůz není možné nasazovat na nostalgickou linku; zejména v letních měsících by tak stoupla její atraktivita a mohli bychom si připomenout časy na přelomu devatenáctého a dvacátého století, kdy se takto cestovalo zcela normálně.

**Linka č. 91 brázdí o víkendech ulice.** Do pravého pole dne v sobotu 31. března chyběla necelá půlhodina a ze střešovické vozovny se na svou novou trať vydala nostalgická linka č. 91.

„Od změny trasy očekáváme nejen zvýšení zájmu o cestování historickými vozy, ale také nárůst návštěvností v Muzeu MHD, neboť střešovická vozovna je novou konečnou linky,“ prozradil Jaroslav Papst, vedoucí střešovické vozovny.

A tak pokud nebudete mít co dělat v sobotu, v neděli nebo o svátcích, vyražte do muzea nebo se svezte nostalgickou linkou, stojí to za to.

**Šestý ročník fotbalového turnaje se blíží.** Jak jsme uvedli v minulém čísle, v sobotu 16. června bude na hřišti v areálu Ústředních dílen v Hostivaři sehrán již šestý ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele. Nezbyvá než věřit, že všichni účastníci se již připravují, abychom mohli být svědky lých bojů všech osmi celků.

Začíná se úderem 8. hodiny ránní, pro aktivní účastníky bude připraveno občerstvení a ti, kdo se nepředstaví na zeleném pažitě, jsou zváni do hlediště, aby podpořili své kolegy mocným povzbuzováním.

—bda—  
Foto: Petr Malík





Zřícenina hradu Potštejna.

„...koná nemocenská pokladna dobrovolně více sociální péče než jí zákonem je přikazováno. Mezi tuto více péči náleží i ochraňování slabých dítek před nemocemi, kterým by chatrným zdravím svým mohli snadno propadnouti... Účelem celého našeho snažení bylo, aby podvýživou, kterou různé nemoci u dítek byly způsobeny v době válečné a poválečné, byly zaceleny rány a vyvarováno tak různým nemocem a vychováno pokolení zdravější.“ (Tolik citát z Výroční zprávy Závodní nemocenské pokladny Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1920).

Péče o děti zaměstnanců nebyla aktuální jen po 1. světové válce, ale trvala i nadále. Například v roce 1930 se správní rada Elektrických podniků na své únorové schůzi usnesla, aby k uctění 80. narozenin prvního prezidenta republiky T. G. Masaryka byl v bilanci EP za rok 1929 zřízen fond ve výši 1 000 000,- Kč, z něhož



Potštejnský tábor dnes...

v roce 1930 měla být věnována částka 400 000,- Kč na léčení a pobyt dětí zaměstnanců EP u moře nebo v jiných ozdravovnách a zbytek aby se stal základem stejné zaměřené fondu. Návrh byl schválen obecní finanční komisí. Díky finanční podpoře správní rady se mohly ozdravných pobytů v tzv. feriálních osadách zúčastnit i děti sociálně slabých zaměstnanců. V roce 1936 feriální komise závodního výboru po zvážení vyslala do ozdravoven zdarma 36 dětí vdov po zaměstnancích, 5 dětí penzistů a 11 dětí aktivních zaměstnanců, kterým by jinak sociální a rodinné poměry neumožnily pobyt na zdravém vzduchu.

Jak je vidět, péče o potomky našich zaměstnanců má dlouholetou tradici. Děti byly posílány do ozdravoven v Choceradech, v Luži, po důkladné lékařské prohlídce byl některým dětem umožněn pobyt u moře na jadranském pobřeží. V roce 1929 byla feriální osada umístěna již do vlastní budovy, která byla zakoupena za příspěvní nemocenské pojišťovny v Potštýně nad Orlicí. (V dalším textu je uváděn místní název ozdravovny v dobovém znění – poznámka autora.) Osada sestávala z vily se 6 pokoji a budovy bývalé drůbežárny z roku 1913, která byla upravena pro potřeby ozdravovny. V podkladu pro zprávu Představenstva Závodní nemocenské pojišťovny o zakoupení této osady se píše: „Představenstvo

## Dlouho si děti užívaly v Potštýně

zakoupilo pro účely ozdravovací v Záměli č. 60 u Potštýně na objekt sestávající z velké zahrady (18 000 metrů), dvou budov, pole u lesa za cenu Kč 550 000. V přední budově byla zařízena ozdravovna pro dospělé, v zadní, dvoupatrové, ozdravovna pro 120 až 150 dítek. Dětská ozdravovna se musila nově zařizovati (lůžka, prádlo, pokrývky) nákladem 100 000. Velké postele byly pak upotřebeny pro dozorcí personál a pro dítky starší, pro které byla upravena ložnice v pavilloně v zahradě. Pro dětskou jídelnu byl upraven velký pavillon, zakoupen nový sporák v ceně 10 000, místnosti vymalovány, upravena šatna dětí a velké umývárny. Na ústavní louce podchyceny minerální prameny (železité?) a upraveno menší koupaliště pro nejmenší dítky, které do koupelí říčních není radno pustiti...“. Dále byl zřízen i izolační pokoj pro nemocné a knihovna s čítárnou. Do nové ozdravovny se hlásilo stále více dětí, v červnu roku 1933 dokonce Závodní výbor zaměstnanců Elektrických podniků hl. m. Prahy upozorňoval na neudržitelnou situaci feriální osady v Potštýně vzhledem ke stoupajícímu počtu dětí zaměstnanců, pro které nebylo místo. V roce 1934 byly v ozdravovně vybudovány 2 pavilony, každý se 30 lůžky, s umývárnou a záchody, ale již příští rok předložil závodní výbor správní radě EP zdvořilou žádost o postavení dalších dvou pavilonů. Tento návrh byl správní radou předložen Radě hlavního města Prahy a schválen na schůzi ústředního zastupitelstva 6. května 1935. Následující rok bylo v ozdravovně zřízeno koupaliště i pro starší děti. Další dva dřevěné pavilony, stejné jako čtyři dosavadní, byly postaveny v roce 1938. Všechny budovy byly připojeny na kanalizaci a zásobeny vodou. Pro případy infekčních onemocnění byl v roce 1940 vystavěn zděný izolační pavilon s 12 lůžky a s místnostmi pro lékaře a obsluhu.

Zajímavou informaci podává zpráva oddělení D 13–udržování budov Správní radě z ledna roku 1939: „Při prohlídce dřevěných pavilonů ozdravovny Fondu pro léčení dětí v Záměli u Potštejna po odchodu vojska byla zjištěna houba.“ Je tedy zřejmé, že při mobilizaci byly prostory ozdravovny využity Československou armádou.

Dne 23. července 1940 rozhodl primátor hlavního města, aby obec pražská, jako majitelka Fondu pro léčení dětí zaměstnanců Elektrických podniků hlavního města Prahy, najala od Závodní nemocenské pojišťovny Elektrických podniků hl. m. Prahy na 30 let od 1. dubna 1940 pozemky a budovy v Záměli u Potštejna za roční nájemné 4 084,15 K, po uplynutí nájemní doby mělo přejít vlastnictví 6 pavilonů patřících obci pražské (výše

zmíněnému fondu) bez náhrady na Závodní nemocenskou pojišťovnu. Po válce byla ozdravovna v Záměli zakoupena pražskou obcí pro zaměstnance Městských podniků pražských (kam patřily i Elektrické podniky) za sumu 441 990,85 Kčs a byla vedena v aktivech elektrických drah. V roce 1946 byla tato prázdniňová osada převedena do majetku Dopravního podniku.

V následujících letech sloužila ozdravovna v Potštýně jako letní pionýrský tábor, ve kterém se rekreovaly stovky dětí zaměstnanců Dopravního podniku. Bohužel je to také období, které příliš nepřálo archivům, a tak se nachází pouze útržkovité informace o dalším osudu tohoto dětského rekreačního střediska. Jen v Pražském dopravníku se v člancích můžeme dočíst o pobytu dětí, jejich celotáborových hrách a dalších zajímavostech.

K dětské letní rekreaci sloužil areál až do roku 1994. V průběhu let přibýlo 18 chat a o prázdninách se zúčastnilo táborů prostřednictvím ROH až 400 dětí v každém ze tří prázdninových turnusů. Během roku



... a v minulosti.

v zařízení probíhala různá školení, soustředění, sportovní akce. Bohužel za toto období chybí v našem archivu upřesňující materiály.

A současnost? Ta se pražského Dopravního podniku již netýká. Objekt byl prodán v holandské dražbě podnikateli z Hradce Králové, jehož záměrem je zřízení areálu v country stylu. Chatky byly prodány nejprve jako celek za zůstatkovou hodnotu, posléze rozmontovány a prodány jednotlivcům. Momentální stav zbylých objektů je tristní. Některé slouží jako stáje a kromě chátřání není patrná žádná aktivita, která by současný stav měnila.

Ale kdo ví, možná tam jednou bude pořádáno rodeo, k posezení bude lákat stylová restaurace a návštěvníci budovy vyjždět do nejbližšího okolí na hřebetech koní.

Takový byl totiž podnikatelský záměr...

**Marie Jílková, Alena Vrbová**  
Foto: Alena Vrbová, Archiv DP





# Péče o životní prostředí

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vlastní v Praze řadu pozemků, volných nezastavěných ploch, o které se stará ředitelství společnosti, oddělení ekologie, energetiky a údržby budov. Z hlediska péče o životní prostředí to znamená pravidelný úklid, odstraňování černých skládek, údržbu zeleně a podobně.

V loňském roce jsme zajišťovali několik významnějších akcí zaměřených na údržbu životního prostředí. Většinou se tak stalo na vyzvu odboru životního prostředí příslušného obvodního úřadu:

1. Obvodní úřad Praha 8 nás vyzval, abychom se věnovali úpravě pozemku podél Sokolovské ulice v Karlíně

(od Invalidovny směrem do centra ke stanici Urxova). Na pozemku jsme zajistili úklid, prořezání stromů a keřů tak, že vznikla alej.

2. Nechali jsme vysadit 3 vzrostlé stromy (jírovice pleťové) na zelené ploše v ulici U Synagogy v Libni.

3. V ulici Na Hrázi (také v Libni) najdeme dům, ve kterém bydlel spisovatel Bohumil Hrabal. Proti domu je zeď, která od ulice odděluje bývalé autobusové nádraží ČSAD, a které se mezi lidmi říká „Hrabalova zeď“. Nedařilo se u této zdi do uličky Kotlaska je zelená plocha, kterou jsme nechali osázet růžemi a keři stále zeleného zimostrázu obecného. Následně jsme zajistili údržbu trávníku i keřů.

4. V Praze 10 v blízkosti ulice Karosářské (mezi areálem Ústředních dílen Hostivař a depem metra Hostivař) je les, jehož část zasahuje na náš pozemek. Na vyzvu podniku Lesy hl. m. Prahy, státní podnik, jsme nechali provést výchovnou probírku porostu (vyřezání nemocných stromků a těch, které porost příliš zahušťují).

5. Zlepšení prostředí na Rohanském ostrově. Již v loňském roce jsme vás informovali na stránkách podnikového měsíčníku o výskytu chráněné ropuchy zelené v této lokalitě a o opatřeních, provedených k její záchraně. Dobrá věc se podařila – ropuchy přežily zimu. Protože jsme loni byli nuceni na našem pozemku opakovaně likvidovat divoké skládky inertního odpadu (zemina, suť, stavební odpad), je nyní pozemek oplocen a hlídán, takže k dalšímu vzniku těchto skládek zatím nedošlo. Kromě toho byly vyčištěné plochy osety trávou. —red—

Foto: Petr Malík a archiv firmy Svoboda



1. Takto neutěšeně vypadal náš pozemek na Rohanském ostrově v roce 1999.

2. Současná podoba ostrova je daleko přátelštější a přívětivější k životním druhům, kterým při původní podobě hrozilo vyhubení.

3. Jedním takovým druhem jsou žáby, ropuchy zelené (*Bufo viridis*), mající nyní na Rohanském ostrově ideální podmínky k životu.

4. Výletní alej vznikla v sousedství Sokolovské ulice (v blízkosti Invalidovny) po vyčištění a prořezání stromů a keřů.

5. Trochu zapomenuta působí ulice Na Hrázi v Libni, ale příznivci Bohumila Hrabala ji znají. Vždyť právě tam bydlel známý spisovatel. Naproti jeho domu se naše společnost stará o zelenou plochu, zkrášlující vzhled Karlína.



Tento článek uvádí důvody a informuje o dosaženém stavu v modernizaci zabezpečovacích zařízení na tratích a ve stanicích metra. Modernizační snahy se týkají těchto dvou druhů zabezpečovacích zařízení:

● Reléových staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, včetně jejich periferií jako kolejových obvodů, přestavníků, návěstidel a dalších.

● Stacionárních a mobilních částí vlakových zabezpečovačů a s nimi souvisejících zařízení automatického vedení vlaků.

Zabezpečovací zařízení jsou obvykle zařazována do velké skupiny zařízení sdělovacích, u kterých se z důvodu nesmírného pokroku v oblasti informačních technologií zásadní inovační kroky neustále zrychlují. Pokrok v oblasti zabezpečovací techniky je však zřetelně pozvolnější. Na funkci zabezpečovacích zařízení jsou totiž kladeny speciální požadavky pro zajištění bezpečnosti dopravy. Vyžaduje se jednoznačná a ověřená reakce za-

bezpečovacího zařízení nejenom na případnou chybu obsluhy, ale také na vlastní poruchu – říká se tomu „převod poruchy bezpečným směrem“, mající za následek omezení rychlosti vlaku nebo jeho zastavení. Právě tato schopnost odlišuje zařízení zabezpečovací obecně od zařízení sdělovacích, je ověřována v atestech bezpečnosti a například při posuzování reléových systémů, využívajících jako základního elementu relé 1. bezpečnostní skupiny, vede až k teoriím o „absolutní bezpečnosti“ zabezpečovacích reléových systémů. Obtížnější je situace při návrhu a ověřování bezpečné funkce u nových systé-

mů mikroprocesorových, kde z důvodu vlastností použitých součástek je zajišťována bezpečnost konfigurací celého systému, redundancí jeho softwarových a hardwarových složek a pečlivým ověřováním jeho bezpečné funkce i v případě vlastní poruchy podle ustanovení příslušných českých i evropských norem.

Veliký důraz je také kladen na spolehlivost funkce, s čímž mají leckdy reléové systémy určité obtíže. Modernizační zabezpečovacího zařízení se tedy i v pražském metru obecně rozumí přechod od reléových systémů k systémům mikroprocesorovým.

## Nová zabezpečovací zařízení na tratích metra

## Staniční a traťové zabezpečovací zařízení

17

V síti pražského metra se provozuje modifikované reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71, a to od zahájení provozu v roce 1974 do dnešní doby prakticky v nezměněné podobě. Vyhovuje kritériím po stránce zajištění bezpečnosti dopravy, což je prověřeno mnohletým náročným provozem, ovšem náklady na jeho pořízení a údržbu neustále stoupají. Například každé relé se musí pravidelně v předepsaných lhůtách dílensky nastavovat, justovat a revidovat. Rovněž komfort obsluhy již nevyhovuje požadavkům a reléová ústředna vyžaduje v podzemí stanic veliký prostor.

Základním důvodem pro modernizaci je tedy snížení provozních nákladů opuštěním reléových systémů s jejich základním prvkem – čím dál tím dražším a nedostupnějším zabezpečovacím relé, snížení nároku na obestavěný prostor, zvýšení komfortu obsluhy zavedením tzv. jednotného ovládacího pracoviště a implantací dalších funkcí (zobrazení čísla vlaku, automatické stavění jízdních cest, archivace provozních stavů a podobně). Tyto nové požadavky plní tzv. elektronická stavědla různých typů od různých výrobců; jejich funkci je možné přizpůsobovat konkrétním požadavkům a podmínkám změnou jejich softwarového vybavení. Samozřejmě musí, stejně jako stávající reléová staniční a traťová zabezpečovací zařízení, zajišťovat spolupráci se zařízením ASDŘ, vlakovým zabezpečovačem (a automatickým vedením vlaků); musí ovládat popřípadě přijímat informace od svých periférií jako jsou kolejové obvody, přestavníky, návěstidla a další.

Modernizace reléových ústřed (reléových staničních a traťových zabezpečovacích zařízení) se zatím ještě neprojevila v praxi. Existují však požadavky služby sdělovací a zabezpečovací na první posazené elektronických stavědel na depo Kačerov (v rámci připravované velké opravy zhlaví depa) a také na úsek trati IV. C1. Nasazení elektronických stavědel dovolí shromáždit první provozní zkušenosti s nimi pro další rozvoj.

Modernizaci jednotlivých periférií staničních a tra-

ťových zabezpečovacích zařízení je nutné posuzovat odděleně. Stávající dvoupásové kolejové obvody s izolovanými styky fungují na tratích metra spolehlivě a díky galvanickému oddělení napájení místního a kolejového vinutí kolejového relé mají také potřebnou odolnost proti rušivým vlivům vlakových souprav s asynchronními motory nebo s pulsním řízením stejnosměrných motorů. Nevýhodou existence izolovaných styků a s tím spojených stykových transformátorů je možné odstranění například použitím neohraničených kolejových obvodů nebo počítačů náprav. Protože tato řešení mají také své nevýhody, které prozatím převažují, nepočítá se v nejbližší době na tratích metra s jejich použitím.

Modernizace návěstidel v tunelu metra může spočívat ve změně zdroje záření světla, tzn. nahrazením žárovky maticí diod LED.

## Stacionární a mobilní vlakový zabezpečovač a automatické vedení vlaků

K výše uvedeným obecným důvodům pro modernizaci zabezpečovacích zařízení zde přibývá i důvod zajištění elektromagnetické snášlivosti (EMC) s novými trakčními pohony vlakových souprav metra, zejména s trakčními pohony asynchronních motorů. Původně universálně používaný systém nízkofrekvenčního vlakového zabezpečovače ARS tento požadavek neplnil a neplní a nutnost zajištění bezpečnosti provozu nutí provozovatele k razantním krokům. Jak bude patrné z dalšího výkladu, modernizace zabezpečovacích zařízení v této oblasti již překročila rámec úvah nebo projektování a stala se již běžnou součástí rekonstrukčních akcí a ve finále i provozu.

První modernizační krok učinil o. z. Metro na trati C a na 16 soupravách 81–71M, kde byl nasazen systém vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaku typu PA 135 francouzské společnosti Matra Transport International. Práce na projektu byly zahájeny v roce 1994, do zkušebního provozu s cestujícími byl systém uveden v lednu 1998 a trvalý provoz po kolaudaci byl zahájen v srpnu roku 1999. Bohužel z důvodu časových skluzů v dodávkách no-

vých souprav M1 nebyl dokončen úkol instalovat a uvést do provozu mobilní zařízení PA 135 na všech 22 soupravách M1. Nový termín je červenec roku 2002. V současné době se rovněž pracuje na postupné instalaci a uvedení sedmi rekonstruovaných souprav 81–71M do provozu na trati C, rovněž s mobilním zařízením PA 135.

Jako druhá na řadě je trať A. Modernizace vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků bude realizována systémem LZA (SOP-2P/ACBM3) společností AŽD Praha a Adtranz/ZWUS Katovice. Do konce roku 2001 proběhne zkušební provoz prototypu na jedné soupravě 81–71M na zkušební trati depa Hostivař; stacionární zařízení na trati A bude uvedeno do provozu v listopadu roku 2002. Uvažuje se, že trať A bude perspektivně provozována soupravami 81–71M, vybavenými samozřejmě mobilním zařízením LZA. V rámci posílení automatizačních funkcí zvažuje o. z. Metro mimo jiné nabídku zhotovitele na realizaci tzv. bezobslužného obratu vlakových souprav, tj. že by soupravy realizovaly obraty vlaků bez strojvedoucích.

Pro modernizaci vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků na trati B zpracoval o. z. Metro zadávací dokumentaci veřejné obchodní soutěže, jejíž druhý návrh je v současné době v připomínkovém řízení. Příprava zadávací dokumentace je nutná pro vyhlášení veřejné obchodní soutěže. Podmínky jsou zatím v návrhu nastaveny tak, aby po realizaci dalších, nejenom technických opatření, umožnilo instalované zařízení na trati B na soupravách M1 a 81–71M přípravu plně integrovaného bezobslužného provozu.

Moderní typy vlakových zabezpečovačů a zařízení automatického vedení vlaků musí samozřejmě zajistit dostatečnou úroveň bezpečnosti provozu, spolehlivě fungovat a elektromagnetickou snášlivost se všemi typy trakčních pohonů. Dalším jednotícím motivem je snaha o zvyšování podílu automatizačních funkcí při řízení vlaků a minimalizace počtu zařízení v kolejišti.

**Ing. Jaroslav Jaki,**  
služba sdělovací a zabezpečovací o. z. Metro

O tom, jak jsou smluvně zajišťovány naše dopravní výkony ve vztahu k hlavnímu městu Praze, jsme si povídali s dopravním ředitelem ing. Petrem Blažkem.

## DP-K Pane řediteli, podle čeho a na jakém základě zajišťuje naše společnost své služby pro hlavní město a přilehlý region?

Hlavní město Praha v postavení objednatele dopravních služeb uzavírá každoročně smlouvy s jednotlivými dopravci, kteří se podílejí na zajišťování dopravní obsluhy v pražském regionu. Smlouva s dominantním dopravcem na tomto území, kterým je Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, je uzavírána již od roku 1994.

Uzavíráním smlouvy pověřilo hlavní město Praha svoji příspěvkovou organizaci ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), která koordinuje veškerou hromadnou dopravu osob na území pražského regionu. Za hlavní město (objednatel) zastoupené RO-

# Smlouva mezi městem a naší společností

PIDem, smlouvu podepisuje ředitel této organizace, za Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost (dopravec) pak předseda a místopředseda představenstva společnosti.

Úplný název smlouvy zní: „Smlouva o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obsluhy na území hlavního města – dle § 269 odstavce 2 obchodního zákoníku“.

Účelem této tzv. základní smlouvy je zajištění základní a ostatní dopravní obsluhy:

- autobusovou dopravou ve smyslu zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- drážní dopravou (metro, tramvaje) podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Smlouva vychází z pracovního návrhu evropské normy kvality ve veřejné dopravě CENT/TC 32 N75.

## DP-K Co můžete prozradit z podrobností smlouvy, která je pro nás, dá se říci, životně důležitá?

Většina zaměstnanců Dopravního podniku se ke smlouvě nedostane, a tak se nejprve pokusím přiblížit její strukturu.

Skládá se z Úvodní preambule a osmi navazujících článků, kde najdete, čeho se smlouva týká, jaké jsou podmínky jednotlivých stran a nechybí ani ceny. Samozřejmě jsou ustanoveny běžná v obchodních smlouvách. Na vlastní smlouvu navazují přílohy, z nichž jmenujme například Sazebník postihů, Platební kalendář neinvestičních dotací, Vzor kontrolního průkazu ROPID nebo dopravní výkony v příslušném roce.

Rád bych především upozornil na některé povinnosti dopravce vůči městu (ROPIDu) a na postihy, které z porušení nebo nedodržení smluvních ujednání vyplývají.

K hlavním závazkům dopravce patří zabezpečování hromadné dopravy osob na licenčně provozovaných linkách v souladu s ročním Projektem organizace hromadné dopravy osob v Praze, upřesňovaným na jednotlivá čtvrtletí. Tento dokument zpracovává ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společ-

ností organizace ROPID a je v něm stanoven rozsah základní a ostatní dopravní obsluhy na území Prahy a v okolí.

Dopravec, v našem případě Dopravní podnik, se dále zavazuje realizovat dopravní výkony licenčně provozovaných linek Pražské integrované dopravy (mimo výkony licenčně provozovaných linek příměstské dopravy v úsecích mimo území hl. m. Prahy, které jsou předmětem samostatné smlouvy).

K dalším závazkům dopravce patří například povinnost zpracovávat zadání ROPIDu na změny tras, zastávek a to v pevně stanovených termínech, poskytovat ROPIDu souhrnné informace o vypravenosti vozidel, o mimořádných událostech, projednávat zásadní plánované změny provozu a vyluky a předkládat vyúčtování prokazatelné ztráty.

Na druhé straně je hlavní město Praha, zastoupené ROPIDem, oprávněno kontrolovat u dopravce plnění této smlouvy včetně uplatňování sankcí podle přílohy „Sazebník postihů“.

Pro informaci uvedu některé příklady smluvních pokut a výši finančních sankcí podle uvedeného sazebníku:

Nevypravení dopravního prostředku na celou dobu plánovaného výkonu	10 000,- Kč
Totež na linku s intervalem vyšším než 20 minut	12 000,- Kč
Prostoj dopravního prostředku na lince vyšší než 1 hodina (neplatí v případě, když náhradní prostředek byl dopravcem včas vyslán a pro silnou individuální automobilovou dopravu nemohla být v určeném čase zabezpečena výměna/náhrada)	1 000,- Kč
Předčasný odjezd z konečné zastávky/příjezd na konečnou zastávku	500,- Kč
Úmyslné nedodržování jízdního řádu řidičem nebo úmyslné sjetí z trasy	1 000,- Kč
Vozidlo není označeno přiděleným evidenčním číslem	2 000,- Kč
Dopravní prostředek není vybaven odbavovacím zařízením MYPOL	5 000,- Kč



Foto: Petr Malík

## DP-K Jaké další smlouvy podepisuje naše společnost s městem, potažmo organizační autoritou, ROPI-DEM?

Kromě výše uvedené základní smlouvy uzavírají pro každý kalendářní rok hlavní město Praha (zastoupené ROPIDEM) a Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, následující smlouvy:

1. „Smlouva o zajištění dopravní obslužnosti na lince PID č. ... podle § 269 odstavec 2 obchodního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů“.

Tato smlouva je uzavírána mezi hlavním městem Prahou, zastoupenou ROPIDEM, příslušnou obcí (obcemi) a naší společností. Smlouvu za ROPID podepisuje ředitel organizace, za příslušnou obec (obce) její starosta (starostové) a za nás generální ředitel.

Předmětem smlouvy je zajištění základní obslužnosti hromadnou (autobusovou) dopravou osob na konkrétní lince PID mimo území Prahy.

2. „Smlouva dle § 269 odst. 2 obchodního zákoníku ve znění pozdějších předpisů“ – tzv. smlouva o službách, Tato smlouva je uzavírána mezi hlavním městem Prahou, zastoupenou ROPIDEM, naší společností (v postavení dodavatele služeb) a jednotlivými autobusovými dopravci, podílejícími se na zabezpečování autobusové dopravy v pražském regionu (v postavení odběratele služeb).

Předmětem smlouvy je zajištění a způsob úhrady služeb, které jednotlivým autobusovým dopravcům poskytuje naše společnost, a to podle následující specifikace:

- dispečerské řízení,
- péče o zastávková zařízení,
- vyvěšování jízdních řádů a informačních materiálů pro cestující,
- poskytování obrátíšť a manipulačních prostor včetně sociálního zázemí.

Tuto smlouvu podepisuje za město (ROPID) ředitel ROPIDu, za Dopravní podnik generální ředitel a za jednotlivé dopravce ředitelé nebo jednatele příslušných dopravních společností, případně majitelé dopravních firem.

**S dopravním ředitelem si o smlouvách na naše služby povídali Jindřich Malý a Petr Malík**

## Příprava tratě metra D obnovena

V závěru článku „Čtvrtá trať pražského metra nese označení D“ (DP-KONTAKT č. 7/1999), zaměřeného na základní informace o I. provozním úseku tratě metra D Náměstí Míru – Nové Dvory, byla naznačena potřeba oživení přípravy této dopravní stavby (nepokračující od roku 1993) ve vztahu k záměrům Územního plánu hl. m. Prahy. V tomto zásadním rozvojovém dokumentu je totiž s realizací provozního úseku metra I. D uvažováno již pro základní návrhové období, tedy do roku 2010.

V současném období lze konstatovat, že uvedené požadavky je naplňován, neboť příprava daného provozního úseku metra byla obnovena a letošní rok je tak spojen s intenzivní projekční činností, jejímž výsledkem bude studie této dopravní stavby, respektující všechny zásadní aktuální požadavky městských orgánů a institucí, jakož i nejnovější technické a technologické trendy. Je samozřejmé, že značný časový odstup od posledního projektčního zpracování tratě metra D přinesl řadu změn náhledů na její koncepci a technické řešení, vyplývajících především z dynamiky rozvoje hlavního města v posledním desetiletí.

Impulsem pro žádoucí posun v přípravě tratě D metra se stalo usnesení rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 1171 ze dne 10. října 2000 k rozpracování tras kolejové dopravy navržených v Územním plánu hl. m. Prahy. Cílem tohoto usnesení je zabránit investorům v realizaci takových staveb, které by mohly znemožnit nebo výrazně prodloužit následnou výstavbu nových provozních úseků metra a tramvajových tratí, zařazených do Územního plánu hl. m. Prahy. Na základě tohoto usnesení bylo proto připraveno nařízení hl. m. Prahy, jímž bude v nejbližším období vyhlášena stavební uzávěra pro povrchové, hloubené a mělce ražené části všech výhledových provozních úseků metra, jakož i pro trasy tramvajových tratí, vedené mimo uliční síť a pro tramvajové smyčky. Jakákoliv zásadnější investiční činnost na území stavební uzávěry bude možná pouze na základě výjimek, což zabrání realizaci projektů, které by jakýmkoliv způsobem ohrozily výstavbu nových tratí kolejové dopravy. Rozsah stavební uzávěry je stanoven na základě dostupných dokumentace (většinou se jedná o studie) pro jednotlivé nové provozní úseky metra a tramvajové tratě, která je však v řadě případů již zastaralá a překonaná. Usnesením RZ HMP č. 1171/2000 je proto uložena aktualizace dokumentace, na základě níž bude v příštím roce provedeno upřesnění rozsahu stavební uzávěry formou novelizace předmětného nařízení hl. m. Prahy.

Právě provozní úsek metra I. D byl v této souvislosti vybrán jako vzorový příklad postupu prací na vytvoření

předpokladů pro zpřesnění stavební uzávěry. V příloze výše uvedeného usnesení je tak pro studii I. D stanoven rámcový harmonogram zadání, vypracování, projednání a následného zohlednění jejich výsledků v konečném rozsahu stavební uzávěry. Současně jím byli direktivně určeni garanti a další účastníci jednotlivých kroků naplňování tohoto záměru.

Harmonogram je postupně plněn. Ve spolupráci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Útvaru rozvoje hl. m. Prahy a IDS, a. s. byl na počátku roku 2001 zpracován návrh zadání studie. Ten plně vycházel ze schváleného územního plánu, v němž je provozní úsek metra I. D koncipován jako sedmistaniční (Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Zálesí a Nové Dvory), s relativně stabilizovanými polohami jednotlivých stanic metra i vazbami na návaznou povrchovou dopravu. V zadání byly respektovány další dlouhodobě ustálené principy řešení tratě, tedy příklon ke klasické variantě hlubinného metra, propojení s tratí metra C (provádě v zájmu dočasného využívání kapacit depa Kačerov pro trať metra D), odpovídající přestupní vazby na trať C (stanice Pankrác) i trať A (stanice Náměstí Míru), optimalizace vazby k železničním stanicím Vršovice a řada dalších nezpochybnitelných akcentů.

Projednání návrhu zadání, které v Dopravním podniku proběhlo za široké účasti zástupců zainteresovaných orgánů města a městských institucí, tedy Zastupitelstva hl. m. Prahy, Magistrátu hl. m. Prahy, Úřadů MČ Praha 10, 2 a 4, Útvaru rozvoje města, ROPIDu a IDS, a. s. však přineslo nové, zčásti zcela neočekávané podněty, na které bylo nutno v zadání reagovat. V několika dílčích případech zcela kontroverzních řešení některých částí trasy bylo přistoupeno na jejich variantní prověření, s tím, že výsledná varianta bude vybrána v rámci projednání studie.

Nelze nepřipomenout některé z nejzásadnějších námětů, na něž bude při projekční přípravě I. D brán ohled a které, budou-li následně přijaty, mohou vyústit i do změny Územního plánu hl. m. Prahy.

Mnoha zúčastněnými subjekty je především požadováno, aby byl provozní úsek metra I. D rozšířen o stanici Hlavní nádraží, která by se tak stala jeho koncovou stanicí místo stanice Náměstí Míru. Naš podnik tuto myšlenku bezúspěšně prosazoval již v dávné minulosti, takže stávající vývoj je pro nás určitým zadosťučněním. Prověření možnosti ukončení provozního úseku metra I. D ve stanici Hlavní nádraží bude součástí studie a situace k využití tohoto námětu se předběžně jeví jako velmi příznivá. Projednání návrhu zadání studie mělo u většiny stanic úseku I. D poměrně zásadní dopad do požadavků na jejich řeše-

ní. U stanice Náměstí bratří Synků bude potřeba optimalizace napojení na železnici zohledněna zpracováním její alternativy, upřednostňující vazbu na železniční stanici Vršovice. V řešení stanice Pankrác je požadováno dokladování optimalizující přestupních vazeb s tratí C, mimořádná pozornost zde musí být věnována povrchovému ztvárnění stanice s vazbou na urbanistické dotvoření přilehlého území. U stanice Olbrachtova byly požadavky rozšířeny o dokladování možnosti případné dostavby jejího druhého vestibulu. Komplikovaný přechod krčského údolí bude prověřován ve variantě tunelové i kombinované (tunel + povrchové vedení). Předmětem značných diskusí bylo i zlepšení vazeb mezi stanicí Zálesí a Thomayerovou nemocnicí. Vedle původního návrhu na jednovestibulové řešení této stanice s výstupy ve všech kvadrantech křižovatky ulic Štúrova a Zálesí bude ve studii prověřena i možnost umístění dvouvestibulové stanice, optimalizující vazbu na Thomayerovu nemocnici. U stanice Nové Dvory je předmětem značných diskusí především rozsah a umístění koncových zařízení návazné dopravy, která musí být citlivě řešena vzhledem k budoucímu funkčnímu využití dané lokality, jímž je podle územního plánu tzv. smíšené území městského jádra. V tomto kontextu bude nesporně nutno vycházet z předpokladu, že Nové Dvory jsou pouze dočasnou koncovou stanicí tratě D metra a pro realizaci většího terminálu návazné dopravy i kapacitního záchytného parkoviště P+R budou vytvořeny optimální podmínky po jejím vyhledovém prodloužení do Pisnice.

Zadávaná studie by měla napomoci dosažení konsenzu v záležitosti případné etapizace výstavby a provozování předmětného úseku metra, vynucené finančními důvody. Většinou institucí je akcentována realizace etapy Pankrác – Nové Dvory, k zásadně rozdílným stanoviskům ovšem dochází u pojetí tohoto záměru – ten totiž může být naplněn formou rozvětvení tratě C (což je podporováno zejména Útvarem rozvoje města a ROPIDEM) nebo výstavbou části provozního úseku I. D s přestupem na trať C ve stanici Pankrác, s pouze manipulačním propojením tratí C a D. Studie proto bude v zájmu usnadnění dalšího rozhodování dokumentovat rovněž provozní spojení mezi oběma tratěmi metra. Pro úplnost je zde nutno uvést, že rozdílný náhled na případnou etapizaci výstavby I. D má odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, který preferuje upřednostnění realizace opačného úseku, tedy Pankrác – Náměstí Míru, a to především z potřeby vytvoření alternativy k vedení metra na Nuselském mostě a v důsledku obav, týkajících se přetížení tratě C při eventuelním provozování etapy Pankrác – Nové Dvory. Je samozřejmé, že ideálním a v zásadě preferovaným řešením je realizace a provozování celého úseku I. D, což ovšem vyžaduje vytvoření odpovídajících předpokladů, především ve finanční oblasti.

Výsledné zadání I. provozního úseku tratě metra D se stalo podkladem pro organizaci a zajištění výběrového řízení na zhotovitele této dokumentace. Výběrové řízení, zabezpečované IDS, a. s. proběhlo v měsíci dubnu a jeho vítězem se stal Metroprojekt, a. s.

Studie má být zpracována, projednána a se zapracovanými připomínkami předána objednateli, jímž je naše akciová společnost, do 31. října 2001. Proces jejího zpracování nebude jednoduchý, neboť zástupci všech výše jmenovaných institucí, s nimiž bylo projednáváno zadání dokumentace, budou samozřejmě účastníky průběžných výrobních výborů a nelze vyloučit prosazování dalších korekcí daného záměru. Rozhodujícím faktorem pro výsledné pojetí připravovaného provozního úseku metra I. D bude závěrečné projednání zpracované studie, zapracování uplatněných připomínek a potvrzení výsledných variant dílčích řešení předmětné stavby.

O výsledcích studie bude opět podána informace na stránkách DP-KONTAKTu.

**Ing. Josef Stehlík, technický úsek ředitelství**

*Kdy budeme moci takto používat stanice tratě metra D?*



Foto: Petr Malík



Foto: Archiv PIM

## Pražský mezinárodní maraton láká čím dál víc!

Tradičně ve druhé půlce května se zaplní ulice Prahy běžci. Prague International Marathon letos 20. května nabízí tak širokou paletu běhů, že si vybere opravdu každý. Od klasického maratonu na 42,195 km po nejkratší Rodinný běh s Liškou na vzdálenost 4,5 km. Nejen ke sportu však zve akce, jejímž celoročním partnerem je i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Účastníky a diváky doprovází PIM Serenáda, která svým hudebním programem spojuje sport a kulturu.

Nejvíce pozornosti diváků a médií přitahuje klasický maraton. Jeho sedmý ročník odstartuje na Staroměstském náměstí a vedle zhruba 4 tisíc účastníků bude na startu i elitní skupina atletů. O účasti těch největších hvězd se jedná, ale v nabídce jsou taková jména jako vítěz loňského ročníku Chemoywo z Keni, jeho krajané Rugat a vítěz 1/2maratonu Kodak Praha Korir, Španěl Cortes, Brazilec Ramos. Hvězdami v ženské kategorii by měly být: Italka Viceconteová, obhájkyně loňského prvenství Ivanová z Ruska, tradiční účastnice akcí PIM Fiacconiová z Itálie a hlavně Nderebaová z Keni, která drží pátý nejlepší čas v historii 2:21:33 a na kontě má vítězství v Bostonu a Chicagu.

Účastníkům maratonu nabídne PIM zaslání sms s dosaženým časem na mobil a on-line diplom, obojí oddrží běžec bezprostředně po protnutí cílové čáry. Při půlmaratonu se osvědčilo fotografování všech účastníků, jejichž snímky se poté objevily na webových stránkách PIM ([www.pim.cz](http://www.pim.cz) a [album.volny.cz](http://album.volny.cz)), proto budou organizátoři projekt opakovat.

V počtu účastníků spolu vždy soupeří Rodinný a Městský běh. Již zmiňovaný Rodinný běh s Liškou na 4,5 km poutá pozornost především mladých účastníků, rodin s dětmi, pro které je vzdálenost dostupná a dá se zvládnout i procházkovým tempem třeba s kočárkem či dítětem v náručí. O poznání sportovnější charakter má

EuroTel Městský běh; na vzdálenost 8 km už lze poměřit síly se soupeři i sebou samým a nejčastějšími účastníky jsou ti, kteří si ještě nevěří na celou maratonskou trať, ale rádi by ji třeba v příštím ročníku zkusili. Oba tyto běhy jsou nesoutěžní a jejich předzvěstí bude „Zahřátí na kolečkových bruslích a koloběžkách“, které oba běhy otevře. Start je na Václavském náměstí.

Juniorský maraton s Liškou vrcholí v rámci klasického maratonu. Protože je to štafetový závod 10 středoškoláků, mají mladé atletické naděje příležitost potkat se na trati s těmi nejlepšími. Z 10 semifinálových kol postupuje vždy nejlepší tým, jehož zástupce se postaví na startovní čáru vedle nelepších běžců.

EuroTel Firemní běh je další závod z palety květnových běhů. Závod na 8 km je pro zaměstnance firem a společností, kteří utvoří tým a mají možnost závodit třeba s konkurencí.

Kulisu kromě ve světě nevidaného prostředí krásné starobylé Prahy utvoří běžcům i divákům PIM Serenáda. V jejím rámci vystoupí v den závodu podél trati více než 25 hudebních skupin všech žánrů (rock, jazz, blues, klasická hudba, reggae). Jenže to není všechno, ještě než se vůbec první běžci na trať vydají, vypukne ve městě třídení hudební festival. Od pátku budou ve městě vyhrávat latinskoamerické rytmy perkusionisté skupiny Batucada Rio Reno, na pódiích Serenády se vystřídají známí čeští DJ's a celý předstartovní program vyvrcholí sobotním večerním koncertem na Staroměstském náměstí. Na pódiu se vystřídají Petr Muk, Martin Maxa a skupina Chinaski.

V neděli 20. května a vlastně během celého víkendu se máme na co těšit.

Podrobné informace o Pražském mezinárodním maratonu také nabízí internetová adresa [www.pim.cz](http://www.pim.cz).

-pim-

## Na průmyslovce se čte Dostavník

Náš podnikový měsíčník je distribuován i mimo vlastní společnost. Setkáte se s ním na různých místech v Praze a zcela logicky také na Střední průmyslové škole dopravní, sídlící v areálu motolské vozovny. Tam má však zdatného konkurenta v Dostavníku, časopise studentů zmiňované školy.

Do posledních vánočních svátků zbývalo už jen několik dní, kdy jsme do redakce dostali první číslo od naší studentské konkurence, a tak jsme neváhali, a jak okolnosti dovolily, vypravili jsme se do Motola, abychom nakoukli do zázemí velice zajímavého počtu mladé generace, možná budoucích zaměstnanců Dopravního podniku.

Z pětičlenné redakční rady Dostavníku jsme se sešli s dvojicí Jan Schödlbauer a Václav Šarbach, která byla toho dne ve škole. Trio Drahomíra Hrázská, Martin Holeček a Patrik Šperl doma bojovalo se zákeřnými bacily. „O prázdninách napadlo našeho profesora češtiny Jiřího Perlíka, že by na škole opět mohl fungovat školní časopis. Na začátku školního roku se před námi o svém nápadu zmínil, myšlenka se líbila, a tak jsme si řekli, že do toho půjdeme,“ popisuje začátky Jan Schödlbauer. Redakční radu vytvořili žáci třídy 2. B, kteří se snaží získat co nejvíce vědomostí o ekonomice a managementu v dopravě, ale postupně na stránky Dostavníku začínají přispívat i žáci dalších tříd. „Stále hledáme nové přispěvatele, aby se stal časopis co nejpestřejší a dokázal si získat co nejvíce čtenářů. Možná už jsme někoho našli v prvních ročnících,“ popisuje současnou realitu Schödlbauer.

Potřebný zápal a nadšení mladým redaktorům nechybí. Každý z pětičlenné redakční radě má na starosti jednu oblast, které se věnuje. „Patrik Šperl píše seriál o motorkách, Vašek Šarbach o linkách Pražské integrované dopravy, koníčkem Martina Holečka je železnice a Dra-

homíra dělá rozhovory,“ vypočítává Schödlbauer, předstávající tuzemské dopravní podniky a mající plány v oblasti kultury. „Ve volném čase se zajímám o divadlo, proto bych rád na stránky Dostavníku dostal i tuto oblast.“

Pochvala z úst profesora Perlíka zní na adresu reportérky Drahomíry. „Myslím, že to je správná novinářka. O ní platí, že když ji někdo vyhodí dveřmi, vstoupí oknem a ještě poděkuje.“ Po přečtení rozhovorů dáváme panu profesorovi za pravdu. Otázky Hrázské směřují profesorům na tělo, ale bez dnes tolik vídané senzacitvosti.

Zatím spatřila světlo světa dvě čísla školního periodika, ale v hlavách už se honí nápady na další. „Třetí číslo by mělo vyjít na přelomu dubna a května, před prázdninami bychom chtěli vydat ještě čtvrté, které by mělo být trochu volnější, směřované k blízcím se dnům volna,“ odkrývají své plány redaktori. V novém školním roce by měl Dostavník „přijít“ dokonce každý měsíc.

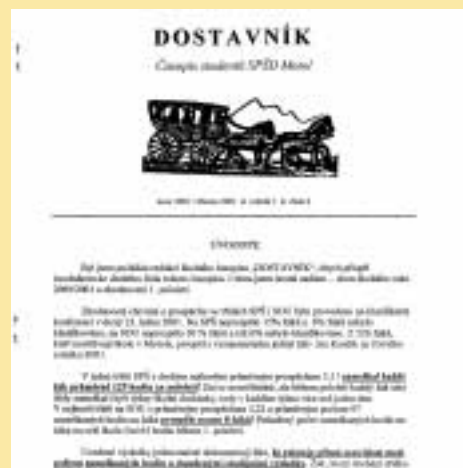
Dostavník zatím vzniká doslova nakoleně, na domá-

cích počítačích členů redakční rady, ale i tak je jeho kvalita velice dobrá. Profesionální grafik by zcela jistě našel mnoho chyb a možná by mu stávaly i vlasy hrůzou na hlavě. To však není důležité, elán, s jakým se pétice vrhá do neprozkoumaných vod žurnalistiky, je velice sympatický. Proto jsme se také dohodli na určité spolupráci. Něco málo zkušeností, které s vydáváním časopisu máme, mladším kolegům rádi předáme.

Zatím se s Dostavníkem asi moc nesetkáte, protože jeho náklad je velice malý a nedosahuje ani tří desítek. „Jednotlivé výtisky množíme na sekretariátu vedení školy. Po jednom čísle dáme každému třídnímu učiteli, který ho po přečtení dá své třídě, to není úplně ideální cesta a navíc se stává, že pokud tam někdo najde něco zajímavého, tak si časopis odnese domů a k dalším se nedostane,“ smutní kluci. Byli by raději, kdyby se jejich povedené dílko dostávalo ke spolužákům snadněji. Snad se i v této otázce začíná blýskat na lepší časy.

Chceme věřit, že nadšení zůstane, nebo bude dokonce stoupat a vždy se najde dost témat, kterými redaktori Dostavníku nejen stránky zaplní, ale i zaujmou a vybičnou k diskusi své čtenáře.

Se zástupci redakční rady školního časopisu Dostavník si povídá Petr Malík



# Rekord padl, v „domečku“ se tančilo nepřetržitě padesát hodin!

Rytmičtý potlesk téměř čtyř desítek návštěvníků posledních minut Country maratonu doslova hnal osmičku tanečnicků ke splnění velkého cíle, překonání světového rekordu ve skupinových country tancích. Společně s osmi soutěžícími se na parketu objevoval stejný počet kamarádů, kteří odvážnější podporovali, což přísná pravidla povolují.

Když se na hodinách v neděli 8. dubna objevilo přesně 12.00, propuklo téměř silvestrovské veselí. Ještě pár rytmů poslední skladby a následovala objeť s kamarády a rodinnými příslušníky. V očích většiny účastníků se kromě únavy leskly i slzy dojetí a radosti. „Podařilo se,“ zní jakoby unisono z úst tanečnicků.

Vedoucí a organizační duše maratonu Antonín Vondrák děkuje všem, kteří se na úspěšném pokusu podíleli a najednou mu hlas přestane sloužit. Je dojat, splnil se mu sen, na kterém pracoval téměř dva roky. „Za měsíc to budou přesně dva roky, kdy jsem si začal pohrávat s myšlenkou zaútočit na světový rekord v country tancích. Teď se nám to podařilo.“ Country tance jsou pro Vondráka významným koníčkem, který mu pomáhá překonat různé životní útrapy.

Je zapomenut první pokus skončený rozhodčím, druhý, kdy příprava neodpovídala významu a náročnosti akce. Loni na podzim se skupina k pokusu vůbec neodhodlala. Šance na překonání rekordu se pomalu vzdávala, až na začátku února letošního roku se situace změnila. „Přišly za mnou Lenka Prchalová a Dáša Dvořáková a řekly mi, že do toho jdou a chtějí, aby se maraton konal,“ vzpomíná Antonín Vondrák na rozhodující moment vzniku letošního pokusu pod názvem Memoriam Jasana Bounše.

Od té doby všechno usílí desítky tanečnicků směřovalo k prvnímu dubnovému víkend, na kdy byl do pelhřimovské agentury Dobrý den nahlášen pokus o překonání vlastního českého rekordu (z podzimu 1999) a hlavně světového. „Vedoucí agentury pan Marek mi krátce před pokusem potvrdil, že světový rekord ve skupinových country tancích drží Američané a má hodnotu 48 hodin, proto jsme tančili o dvě hodiny déle,“ vysvětluje agilní vedoucí skupiny, v „civilu“ vedoucí strašnické vozovny.

V pátek 6. dubna se v 10.00 hodin vydalo na náročnou trať lemovanou stovkami skladeb a tanečních figur

zících párů přešly k podpůrným. „Obě měly drobné zdravotní problémy a netroufily si pokračovat v plněném nasazení.“

V tu dobu v hostivařském domečku veselo nebylo. Všichni si uvědomovali, že je k nedělnímu polední ještě pořádně daleko a další ztráty by celý pokus mohly zhatit. Naštěstí k nim už nedošlo.

V sobotu večer měl jistě pochybnosti i Antonín Vondrák. „Chybělo šestnáct hodin do konce a já právě prožíval krizi. V průběhu další noci jsem si alespoň na osm minut musel položit hlavu, abych mohl dál tančovat.“

Každý z účastníků maratonu má v každé hodině nárok na pětiminutovou přestávku. Většina ji však pravidelně nevyužívá a krátké časové úseky hromadí, aby si více odpočali třikrát až čtyřikrát za celý program, kdy jsou na programu masáže, zejména za a nohou.

V kritických chvílích přišel vhod i déšť, který nestále skrápěl Prahu o prvním dubnovém víkend. „Abych se udržel v tempu, šel jsem v noci na déšť, a tam jsem se přece jen probudil,“ přibližuje krizové momenty Vondrák.

Dvě minuty před nedělním poledním Vondrák přitancil k rozhodčí, a zeptal si jí, zda vše proběhlo podle pravidel. „Byli jste skvělí, příprava byla stoprocentní a všichni věděli, do čeho jdou. Bylo to podle pravidel, a tak rekordy mohou být registrovány,“ jen prohodila rozhodčí a také si otevřela oči.

Potvrzení o zápisu do Guinnessovy knihy rekordů by mělo přijít z Londýna na adresu tanečnicků do šesti měsíců.

Možná si teď řeknete, proč se věnujeme nějakému country „trdlování“, vždyť mě tento druh hudby ani nezajímá. Všichni maratónci si však zaslouží náš obdiv, nejen za to, že vydrželi takovou fyzickou námahu, ale také pro svůj pří-

stup. Předchozí nezdar je neodradily, ale naopak. Připravovali se stále více důkladněji, každý detail pilovali k dokonalosti. A výsledek se dostavil, neboť potřebné štěstí přije připraveným.

A kdo jsou světoví rekordmani ve skupinových country tancích? S jedničkou Lenka Prchalová, s dvojčkou Antonín Vondrák, s trojkou Dáša Dvořáková, se čtyřkou Jiří Pospíšil, s pětčkou Katka Ichnatková, která jako jediná musela v neděli po polední vyhledat služby přítomného lékaře s pomohodněným lýtkem a kolenem. Šestku měl na rukávu Jan Beran, osmičku Stanislav Tvrďák a desítku Ivan Stoček.

Uznání zaslouží i ti, kteří tvořili podpůrné páry: Jana Kozlová, Jindra Zíbarová, Jiřina Svobodová, Renata Snížková, Věra Machová, Vladimír Sirotek, František Najman a Jiří Schneider. Celý pokus by byl nemyslitelný bez kolera Bohouše Meckela, kuchaře Standy Šádka a mnohých dalších, kteří nezištně pomáhali.

Padesátkou to však nekončí. „Myslím, že na podzim roku 2002 bychom se mohli pokusit překonat náš vlastní výkon, ale uvidíme,“ rozloučil se Antonín Vondrák.

**Úspěšné snažení o posunutí hranice lidských možností sledoval Petr Malík a kolektiv**

*Podařilo se, světový rekord je náš! Všichni tanečníci několik minut po nedělním polední.*



*Do konce zbývá už jen několik desítek minut, úsměv i únava jsou znát.*



*Pátek, krátce po desáté, tváře zdobí úsměv, začínáme!*

pět soutěžních párů a tři podpůrné. Tváře většiny tanečnic zdobí úsměv, ale jak šel čas, přibývalo úsilí a občas přišla na pořad i bolestná grimasa. V pátek odpoledne bylo možné slyšet: „Už se těším, až mě přestanou bolet nohy a budu tančovat automaticky.“

Krizu skupinu přepadla zejména v sobotu ráno, kdy po patnácti až dvaceti hodinách dvě tanečnice ze soutě-





## Dopravní podnik města Olomouce na prahu 21. století

je. Přestože probíhají veškerá údržba i garanční prohlídky v pracovní dny, dosahuje nyní vypravenost nízkopodlažních tramvají více jak 90 % (statistický údaj za měsíc leden a únor 2001).

Dvě autobusové linky s autobusy SOR a na ně navazující linka (v optimálním případě zcela) obsazená nízkopodlažními tramvaji tvoří základní systém zpřístupňující Olomouc handicapovaným spoluobčanům. Tramvaje a autobusy spojují bezbariérové domy a domy s pečovatelskou službou s cíli v centru města, areálem Fakultní nemocnice, poliklinikou, hlavním nádražím ČD, Okresním i připravovaným Krajským úřadem, Magistrátem města Olomouce i výstavištěm.

V únoru tohoto roku jsme si v Olomouci připomněli 10. výročí od premiéry první celovozové reklamy na tramvaji. Jestliže tehdy působila jediná modrá tramvaj

Změn se dočká v novém století také kolejová síť. Termín rekonstrukce posledního úseku neředínské radiály zatím, bohužel, stanoven není. Jen vlnně postupují i práce na rekonstrukci traťového úseku procházejícího městskou památkovou rezervací. Vrcholí však záměr pro etapovou rekonstrukci přednádražního prostoru. Stavební práce budou zahájeny ještě před letošními letními prázdninami. Významná urbanistická změna olomouckého přednádraží obsáhne důležitý přestupní uzel Integrovaného dopravního systému, v nově vzniklém terminálu bezpečně oddělí hromadnou dopravu od individuální, vyřeší bezbariérové propojení nástupišť městské hromadné dopravy a ukryje statickou dopravu do podzemních prostor. Celková kompozici dotvoří nová dvacetipodlažní budova regionálního administrativně-obchodního centra a desetipodlažní objekt krajského úřadu, jenž vzniká rekonstrukcí administrativní budovy Českých drah.

Do nového století vstoupil olomoucký dopravní podnik s 59 tramvaji, 69 autobusy a třemi historickými tramvajovými vozy. Vozový park patří spíše k menším, lze jej považovat za poměrně dobře udržovaný, ač se nejedná o nejmladší vozidla. Průměrný věk na konci roku 2000 činil u tramvají v osobní dopravě 17,34 roku a u autobusů 6,75 roku. Nejstarší tramvaje brázdí olomoucké ulice od roku 1967 a stařešinou mezi autobusy je kloubový Ikarus 280 z roku 1986.

Vozidla olomouckého Dopravního podniku jsou průběžně upravována tak, aby vyhovovala současným požadavkům cestujících i řidičů. V současné době jsou všechna vozidla vybavena čalouněnými sedadly, zvukovými hlásiči, které mimo oznamování zastávek v interiérech mohou komunikovat s nevidomými cestujícími vně vozidla. Všechny starší tramvaje T3 jsou upraveny po vzoru typu T3 SUCS, mají zcela uzavřené kabiny řidičů a čelní transparenty upravené pro instalaci linkové orientace z kabiny řidiče. Toto opatření je velmi potřebné, neboť pravidelně dochází k přejezdům mezi linkami při večerních záměnách „dvojčat“ za sólo vozy.

Obdobně jako v Praze, i v Olomouci se velmi pomalu rozbíhal program modernizací tramvají. V současné době jsou již modernizovány čtyři ze 39 tramvají typu T3 SUCS. Prvé dvě jsou označeny typem T3 M.4 a jsou osazeny elektrickou výzbrojí ČKD TV 14. Další vozidla jsou přestavována na typ T3 RP s výzbrojí Alstom. Prvé čtyři tramvaje byly modernizovány v Dopravním podniku Ostrava, a. s. Nyní je další tramvaj odeslána do šumperské firmy Pars nova, a. s.

Rozsáhlejších oprav se dostává také autobusům. Generální opravy především kloubových Karos provádí Zliner Zlín, repase „krátkých“ Karos a do roku 1999 i kloubových Ikarusů se provádějí v Olomouci v dílnách autobusového provozu.

Trendu zpřístupnění služeb handicapovaným spoluobčanům vyhovují autobusy SOR B 7.5 se sníženou výškou podlahy provozované Dopravním podnikem města Olomouce, a. s., od roku 1996 a také nízkopodlažní tramvaje Škoda – Inekon. Tramvaje byly pořízeny v letech 1998 a 1999. Po počátečních obtížích lze jejich provoz hodnotit jako poměrně spolehlivý. Při evidenčním stavu pouhých čtyř vozidel stanovuje jízdní řád turnusovou potřebu v pracovní dny (všech) čtyř tramvají, v sobotu dopoledne a v neděli odpoledne dvou tramvají, v sobotu odpoledne a v neděli dopoledne jedné tramva-



s logem České státní pojišťovny jako naprostá výjimka v červeno–krémovém vozovém parku, pak nyní se situace zcela obrátila. V Olomouci nyní působí výjimečně jediná „tė-trojka“ v klasickém nátěru. Ostatní tramvaje T3 nesou buď celovozovou reklamu nebo jezdí ve firemní červeno–modro–bílé barevné kombinaci a olepené reklamami. Poslední volná tramvaj T3 byla obsazena reklamou v únoru 2001 a završila desetileté tažení reklamy do ulic města. Bez reklamy tak zůstává pouze jedna nízkopodlažní tramvaj a již zmíněná klasická červeno–krémová „tė-trojka“.

Etapová výstavba této náročné lokality však oddálila doplnění druhé koleje v přilehlé smyčce Fibichova a přechodně zanikne také odstavná kolej před hlavním nádražím. Nezbyvá než doufat, že jednotlivé etapy náročné stavby na sebe budou bezprostředně navazovat, aby mezeitapová provizoria jednoho z klíčových dopravních uzlů nepůsobila negativně na celý provoz městské hromadné dopravy v Olomouci.

**Miroslav Bureš, koncepce a rozvoj Dopravního podniku města Olomouce, a. s.**  
Foto: Archiv DP Olomouc



# Kodex zaměstnance Dopravního podniku města Brna, a. s.

Lednové číslo podnikového měsíčníku Dopravního podniku města Brna, a. s., přineslo Kodex zaměstnance městského dopravce v jihomoravské metropoli. I v našem podniku se o podobné normě často hovoří, a tak tu brněnskou s laskavým svolením přetiskujeme.

## 1. Úvodní ustanovení

Kodex stanovuje standardy chování zaměstnanců Dopravního podniku města Brna, a. s. (dále jen DPMB). Zaměstnanci DPMB jsou povinni se dále uvedenými ustanoveními kodexu řídit při výkonu svých pracovních povinností.

## 2. Základní požadavky na zaměstnance

• Každý zaměstnanec DPMB má svá práva a povinnosti, které vyplývají z obecně závazných právních předpisů, pracovních vztahů (a jsou stanoveny zejména v zákoníku práce, zákonu o mzdě, pracovní smlouvě, pracovní charakteristice, vnitřních předpisech a aktech řízení) a jsou konkretizovány a podrobně rozvedeny v Pracovním řádu DPMB.

• Zaměstnanec musí dbát, aby svým konáním a vystupováním přispíval k naplnění poslání DPMB – tj. poskytování kvalitních a včasných služeb a uspokojování oprávněných požadavků vnějších, ale i vnitřních zákazníků (vnějším zákazníkem je na výsledek práce navazující jiný zaměstnanec nebo útvar DPMB).

• V pracovních vztazích je zakázána jakákoliv diskriminace zaměstnanců z důvodu rasy, barvy pleti, pohlaví, sexuální orientace, jazyka, víry a náboženství, politického nebo jiného smýšlení, členství nebo činnosti v politických stranách nebo hnutích, odborových organizacích a jiných sdruženích, národnosti, etnického nebo sociálního původu, majetku, rodu, zdravotního stavu, věku, manželského a rodinného stavu nebo povinnosti k rodině.

• Zaměstnavatel nesmí zaměstnance diskriminovat ani ho postihovat za to, že uplatňuje svá práva.

### 2.1 Každý zaměstnanec DPMB je povinen

• Pracovat svědomitě a řádně podle svých sil, znalostí a schopností, plnit pokyny nadřízených vydané v souladu s právními předpisy, dodržovat zásady spolupráce a solidarity a ve styku s ostatními zaměstnanci a ve styku s cestujícími veřejnosti být zdvořilý a ochotný.

• Plně využívat pracovní dobu, prostorů, zařízení, vybavení, nástrojů a ostatních prostředků zaměstnavatele pouze k vykonávání svěřených prací, plnit kvalitně, hospodárně a včas pracovní úkoly a povinnosti.

• Dodržovat právní předpisy vztahující se k vykonávané práci a dodržovat vnitřní předpisy (zejména BOZP, požární, ekologické a podobně), používat při práci osobní a ochranné pracovní prostředky, ochranná zařízení a poskytnuté vybavení (podle odvětvového řádu).

• Řádně hospodřit se svěřenými prostředky, strážet a ochraňovat majetek DPMB před poškozením, ztrátou, zničením a zneužitím a nejednat v rozporu s oprávněnými zájmy DPMB.

• Předcházet škodám – postupovat tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví a majetku ani k bezdůvodnému obohacení na úkor společnosti nebo jednotlivce. Hrozí-li škoda, je povinen na ni upozornit vedoucího a zakročit k odvrácení hrozící škody, pokud tím neohrozí sám sebe.

• Zachovávat mlčenlivost o důvěrných nebo utajovaných skutečnostech, o nichž se dozvěděl při výkonu zaměstnání a které v zájmu DPMB nelze sdělovat jiným osobám.

### 2.2 Zaměstnanec nesmí

• Požívat alkoholické nápoje a jiné návykové látky na pracovišti a v pracovní době i mimo pracoviště, nastupovat pod jejich vlivem do práce, kouřit na místech, kde je to zakázáno a na pracovišti v uzavřené místnosti, kde jsou i nekuřáci.

• Využívat prostorů, zařízení a vybavení DPMB za účelem výdělků nebo zisku ve svůj nebo cizí prospěch na úkor DPMB nebo jednat v rozporu s oprávněnými zájmy DPMB, bez písemného souhlasu vedení DPMB vykonávat vedle svého zaměstnání činnost, shodnou s činnostmi DPMB zapsanými v obchodním rejstříku.

• Přijímat v souvislosti s výkonem zaměstnání dary nebo jiné výhody, s výjimkou darů nebo výhod poskytovaných DPMB nebo na základě právních předpisů a kolektivní smlouvy.

### 2.3 Zaměstnanec má právo

• Požadovat od vedoucího vytvoření takových pracovních podmínek, které umožňují optimální pracovní výkon a současně zajišťují bezpečnost, hygienu a účinnou ochranu zdraví při práci.

• Na mzdu za vykonanou práci podle platných předpisů

a kolektivní smlouvy.

• Na ochranu své osobnosti a důstojnosti.

• Na informace týkající se jeho pracovního poměru a jím vykonávané práce.

• Předkládat služebním postupem své návrhy, žádosti a stížnosti a požadovat jejich vyřízení.

• Užívat zařízení a poskytovaných výhod pro zaměstnance společnosti podle stanovených pravidel.

• Uplatňovat nároky, které pro něj vyplývají ze zákoníku práce nebo navazujících pracovních předpisů.

### 2.4 Zaměstnanec má právo, ale i povinnost

• Přispívat osobním přístupem k vytváření příznivých pracovních vztahů (pracovního klimatu a firemní kultury).

• Zvyšovat své odborné znalosti a metody práce, zúčastnit se nařízených školení a výcviků, podrobit se zkouškám a přezkoušením odborné způsobilosti a zvláštní odborné způsobilosti (certifikaci).

• Předávat ostatním spolupracovníkům své zkušenosti a znalosti spojené s výkonem pracovních činností v DPMB.

### 2.5 Zaměstnanec je odpovědný

• Za kvalitní, hospodárně a včasné plnění svých pracovních úkolů a povinností.

• Za řádné hospodaření se svěřenými prostředky a pořádek na svém pracovišti.

• Za ochranu majetku DPMB před poškozením, ztrátou, zcizením, zničením a zneužitím.

• Za škodu, kterou způsobil DPMB.

### 2.6 Všeobecná práva a povinnosti vedoucích

Vedoucí odpovídá za jemu svěřený útvar a majetek, za komplexní, včasné, účelné a hospodárné plnění úkolů v potřebné kvalitě a za zajištění nezbytných činností v rozsahu své působnosti.

Vedoucí má kromě práv a povinností uvedených v bodě 3.1 organizačního řádu právo a povinnost:

• Řídit – organizovat, koordinovat a plánovat činnost podřízených zaměstnanců, ukládat jim konkrétní úkoly, stanovovat pořadí plnění úkolů, pracovní postupy, vymezovat povinnosti a práva podřízených vypracováním charakteristiky (popisu) práce, kontrolovat a vyhodnocovat plnění pracovních úkolů a plnění dalších povinností podřízených zaměstnanců.

• Vést a motivovat podřízené a vytvářet prostředí důvěry u podřízených zaměstnanců podle platné metodiky.

• Prosazovat dodržování zásad a pravidel řízení společnosti, účelně a přehledně evidence a pořádku na pracovišti.

• Poskytovat zaměstnancům a odborové organizaci informace podle § 18 ZP a projednávat s nimi opatření týkající se ekonomické a finanční situace DPMB, zaměstnanosti, ekologie a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

• Spolupracovat s vedoucími ostatních útvarů na plnění úkolů společnosti.

• V rozsahu své pravomoci navrhnout přijetí, přemístění a propuštění podřízených zaměstnanců, jejich zařazení, výši mezd, platů, odměn, přiznávat výkonnostní odměny podle platového řádu.

• Dbát na důsledné dodržování obecně závazných právních předpisů, pracovní a technologické kázně, čistoty na pracovišti, bezpečnostních a požárních předpisů, místních předpisů a vnitřních předpisů týkajících se zabezpečované činnosti, prokazatelně s nimi seznamovat podřízené zaměstnance, navrhnout doplnění, změny, vydání nových, resp. zrušení už neaktuálních místních a vnitřních předpisů.

• Zajišťovat vybavení pracoviště a zaměstnanců vhodnými ochrannými pomůckami.

• Dbát o dobrý technický stav přidělených vozidel, strojů a zařízení.

• Poskytovat kontrolním, vyšetřovacím a dozorovým orgánům a zaměstnancům pověřeným kontrolou potřebnou pomoc při kontrole prostor a prostředí, svěřeného majetku a činností v působnosti útvaru.

• Zajišťovat plnění závěrů a podmínek vnitřních a státních kontrolních orgánů a dozorů týkajících se hygieny, bezpečnosti práce, požární ochrany, vyhrazených a určených technických zařízení v působnosti útvaru.

• Zastavit práci na svěřeném pracovišti, jestliže by pokračování v ní ohrozilo bezpečnost, zdraví osob nebo majetek.

• Sepisovat zápisy a protokoly o úrazech, které se staly na jím řízeném pracovišti nebo jeho podřízeným zaměstnancům, zabezpečovat odstranění příčin vzniku úrazů na pracovišti.

• Plnit úkoly vyplývající z platné kolektivní smlouvy týkající se působnosti útvaru, zajistit, aby zaměstnanec nebyl nikým ani perzekuován, ani trestán, pokud pravidlivě a odborně správně mluví do věcí ohrožujících lidi v oddělení, ji-

ném organizačním útvaru či v DPMB.

• Tolerovat neúmyslné a neopakované stejné chyby v rámci nových řešení; za tyto chyby nesmí nikoho ani trestat ani napadat; takovýto chyb jednoho nesmí být použito ve prospěch jiného.

Nadřízený má právo uložit zaměstnanci i další konkrétní úkoly, které nejsou obsaženy v popisu práce, musí však odpovídat možnostem a schopnostem zaměstnance.

## 3. Požadavky na dopraváka

Zaměstnanec vykonávající službu v dopravě:
 

- chápe a vykonává svoji práci jako službu zákazníkovi,
- včas poskytuje cestujícím správné informace (i nepřjemné),
- je k cestujícím ochotný a zdvořilý,
- zajišťuje bezpečnost provozu a pohodlí cestujících.

Ridiči jsou navíc povinni:
 

- zajišťovat a realizovat klidnou, plynulou a bezpečnou jízdu neohrožující cestující a následně ani ostatní účastníky silničního provozu,
- dodržovat jízdní řády (zejména neodjíždět ze zastávek předčasně; proto dbát o to, aby měli k dispozici přesný čas),
- vyčkat v zastávce na cestující přijíždějící jinými vozidly MHD z jiného směru (zejména v čase s delšími intervaly a při přestupu mezi napaječými a páteřovými linkami),
- aktivně odstraňovat bariéry pro lidi se sníženou smyslovou či tělesnou schopností, lidi staré a děti (v první řadě se k nim musí chovat zvláště ohleduplně),
- znát síť MHD a orientaci v ulicích města a tarifní systém a moci poradit cestujícím tak zajišťuje tržby DPMB.

• zajišťovat a realizovat klidnou, plynulou a bezpečnou jízdu neohrožující cestující a následně ani ostatní účastníky silničního provozu,

• dodržovat jízdní řády (zejména neodjíždět ze zastávek předčasně; proto dbát o to, aby měli k dispozici přesný čas),

• vyčkat v zastávce na cestující přijíždějící jinými vozidly MHD z jiného směru (zejména v čase s delšími intervaly a při přestupu mezi napaječými a páteřovými linkami),

• aktivně odstraňovat bariéry pro lidi se sníženou smyslovou či tělesnou schopností, lidi staré a děti (v první řadě se k nim musí chovat zvláště ohleduplně),

• znát síť MHD a orientaci v ulicích města a tarifní systém a moci poradit cestujícím tak zajišťuje tržby DPMB.

## 4. Požadavky na ochranu životního prostředí

Zaměstnanec DPMB je povinen:
 

- podporovat a dodržovat ekologickou politiku DPMB,
- iniciativně vyhledávat závady a postupy poškozující životní prostředí a oznamovat je svým nadřízeným a jiným odpovědným osobám,
- upozorňovat své kolegy na nevhodné přístupy k životnímu prostředí, pomáhat jim odstraňovat závadné stavy,
- předcházet vzniku odpadů, minimalizovat jejich produkci, dbát na jejich stanovené třídění, uložení, využití a zneškodnění,
- přesně dodržovat režim manipulace s nebezpečnými odpady,
- používat pouze schválených čistících prostředků a jiných chemikálií s minimalizovaným škodlivým vlivem na životní prostředí,
- zabránovat nadměrnému znečištění odpadních vod,
- chránit venkovní prostředí před úniky škodlivých látek,
- dbát na ochranu zelených ploch, veřejné zeleně a dřevin.

• používat pouze schválených čistících prostředků a jiných chemikálií s minimalizovaným škodlivým vlivem na životní prostředí,

• zabránovat nadměrnému znečištění odpadních vod,

• chránit venkovní prostředí před úniky škodlivých látek,

• dbát na ochranu zelených ploch, veřejné zeleně a dřevin.

## 5. Požadavky etiky

• Zaměstnanci se musí snažit být k ostatním slušní a poctiví, usilovat o vzájemnou důvěru, respektovat se, učit se od druhých a snažit se druhým sdělovat své pracovní zkušenosti, spolupracovat s ostatními zaměstnanci a pomáhat jim, protože vědí, že i oni sami se od druhých mnohému naučili a stále získávají další znalosti a potřebné poznatky pro plnění úkolů a dosahování cílů DPMB.

• Zaměstnanec nesmí vědomě uvést v omyl nadřízené ani své spolupracovníky. Nesmí se vyhýbat poradit a pomoci cestujícím. Zaměstnanec se naopak má vyhýbat takovým činnostem, chování a jednání, které je v rozporu s posláním a cíli DPMB.

• Zaměstnanec nesmí být diskriminován (viz bod 2), nesmí být nijak napadán ani postihován za neúmyslné a neopakované chyby v rámci nových řešení nebo pokud pravidlivě a odborně správně mluví do věcí ohrožující zaměstnance v jeho nebo jiném útvaru DPMB.

• Vedoucím se může stát ten, kdo má zájem a předpoklady pro výkon funkce vedoucího a plní své povinnosti včetně požadavků tohoto kodexu. Funkci vedoucího mohou zastávat zaměstnanci s dostatečnými odbornými znalostmi, kteří je umí vhodně aplikovat a prosazovat v praxi, lidé s vhodnými povahovými vlastnostmi, které chtějí a umějí se domluvit a rozhodnout, doveďte si získat důvěru a přízeň autoritu a jsou ochotni nést odpovědnost za svá rozhodnutí i za řízený útvar.

## 6. Závěrečná ustanovení

• Vrcholové vedení DPMB očekává od všech zaměstnanců, že se postupně stanou zaměstnanci splňujícími všechny požadavky tohoto kodexu.

• Plnění požadavků tohoto kodexu bude zahrnuto do celkového hodnocení zaměstnance.

• Kodex je vnitřním předpisem DPMB a je závazný pro všechny zaměstnance DPMB. Nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2001.

Prevzato ze Zpravodaje Dopravního podniku města Brna, a. s. č. 1/2001

Ve Spolkové republice Rakousko (jak zní oficiální název země našich jižních sousedů) v současnosti existuje 7 měst, v nichž dopravci provozují elektrickou trakci v městské hromadné dopravě.

S podzemní dráhou se setkáme v hlavním městě Vídně, tramvaje jezdí ve Vídni, Grazu, Innsbrucku, Linci a Gmündenu, trolejbusové provozy najdeme v Linci, Innsbrucku, Salzburgu a Kapfenbergu.

Mezi prostředky městské hromadné dopravy se dále počítají i místní dráhy, které mají charakter tratí tramvajových, a jsou to: Lokalbahn Wien – Baden, Salzburger Lokalbahn a Stubaitalbahnen Innsbruck – Fulpmes.

## Vídeň



Vídeňská podpovrchová tramvaj alias metro na lince U6 v zastávce Perfektastraße.

## Z historie

Rakouské hlavní město začalo psát historii městské hromadné dopravy v roce 1865, tedy deset let před námi, a stejně jako u nás první kapitoly napsala koňská tramvaj. Po deseti letech započaly pokusy s parní trakcí a na přelomu století začala jezdit i tramvaj elektrická. V roce



Moderní nízkopodlažní tramvaj v centru Vídně, na architektonicky zajímavě řešené stanici Stadthalle.

1898 začala jezdit „Stadtbahn“, přímá předchůdkyně dnešního metra s parním provozem. Ta byla ve dvacátých letech elektrifikována a postupně byla doplňována i podzemními úseky.

Krátkými epizodami je i provoz trolejbusů v letech těsně před první světovou válkou a v letech 1943 až 1950, na něž je jedinou vzpomínkou několik tabel s fotografiemi, jízdenkami a drobnými reáliemi ve vídeňském Straßenbahnmuseum. I tato instituce je, podobně jako u nás a v Budapešti, pod správou dopravního podniku.

## Metro

Vídeňský dopravní podnik provozuje v současnosti 7 linek metra, z nichž linka U6 se považuje za podpovrchovou tramvaj a je pokračováním původní trati Stadt-

# Zajímavosti elektrických drah v Rakousku

bahnu. Na této trati, jako na jediné jsou světelná návěstidla tak, jak je známe od nás. Samozřejmostí celé sítě vídeňského metra je autoblok, reléové zabezpečovací zařízení a nejmodernější typ vlakového zabezpečovače Siemens. Vlakové čety jsou jednočlenné a mezi strojevodoucími najdeme i ženy.

O pořádek se stará bezpečnostní agentura, pracovníci dopravní služby jsou cestujícím skryti s výjimkou doplňkového prodeje jízdních dokladů.

Vlaky vídeňského metra dokonce dovedou jezdit samy, jak jsme se přesvědčili na konečné v Kagranu. Strojvedoucí jen dá povel, aby souprava sama odjela na obrátovou kolej a sám může klidným krokem přejít nástupiště a připravit se na jízdu opačným směrem. Mimořádnosti pak řeší ve spolupráci s odbornými pracovníky dopravní služby.

## Tramwaytag aneb Den otevřených dveří po vídeňsku

Loňský Den otevřených dveří se konal ve městě na Dunaji v sobotu 27. května, kdy vídeňští kolegové otevřeli brány svých provozů. Ve všech depech byly k vidění trakční prostředky, ale nás nejvíce zaujalo jubilující de- po metra na konečné linky U3 v Erdbergu, připomínající si 10. výročí od uvedení do provozu.

O jedinečný zážitek se postarala prezentace kolejových vozidel, autobusů, tématická výstavka a podrobný výklad o technologii oprav. Vše bylo doplněno výstavkou amatérských a profesionálních fotografií a videokazet, ukázkou práce se záchrannými psy a ryčnou dopravní dechovkou. Pro dětské návštěvníky byly připraveny balíčky s ložem společnosti.

Zpestřením programu bylo vystoupení místního siláka, který se „zapřáhl“ před prázdný vůz metra a hrál si na posunovací lokomotivu.

V části kolejiště, které nebylo opatřeno přívodní kolejnici, stál brus a posunovací lokomotiva, která na rozdíl od našich lokotráktorů byla poháněna elektrí-

kopodlažní úpravě. Cestování s ním je skutečným zážitkem. Druhý typ je společný pro tramvaje, linku metra U6 a meziměstskou trať do Badenu. I výrobce je tradiční, koncern SGP.

## Lokalbahn Wien – Baden A. G.

Od „městských“ tramvajů se ty jezdící do Badenu odlišují nátěrem a třímístným evidenčním číslem. Tuto trať najdeme rovněž v jízdním řádu rakouských státních drah pod číslem 51a.

Několik skutečností však svědčí o tom, že je to typická železniční „lokálka“. Například ve stanicích najdeme tradiční výpravčí s červenými čepicemi, obsluhující reléové zabezpečovací zařízení s moderním autoblokem. Pokud budete mít štěstí, můžete se sežít nebo alespoň zahlédnout jednu z dvojice historických tramvajů, které jsou využívány k příležitostným jízdám.

## Wiener Straßenbahnmuseum

Největší tramvajové muzeum na světě se nachází



Centrální přestupní bod v Linci na Rudolf Strasse.

v nepoužívané vozovně nedaleko od ředitelství dopravní společnosti a jeho návštěva by měla být „povinnou“ při delší exkurzi v rakouském hlavním městě. Na jeho prohlídku si vyhraďte asi dvouhodinový prostor. Nezbytnou samozřejmostí jsou suvenýry, propagační materiály a pověstná rakousko-německá ochota a vstřícnost.

Závěrem jsme se pokusili o subjektivní zhodnocení úrovně poskytovaných služeb našimi vídeňskými kolegy.

## Úroveň služeb

Přesnost provozu je shodná s Budapeští, Berlínem či Mnichovem, tedy na velmi dobré úrovni.

S projevy vandalismu jsme se setkali pouze na některých tramvajových zastávkách, kde byly reklamní plakáty popsány nepochopitelnými vzkazy, běžnými po celém světě. S moderním „morem“, graffiti, jsme se ne-setkali.

Stanice dopravní kuriozity v Linci, Pöstlingbergbahn.



nou z akumulátorů, ale sběrač svědčil i o tom, že může elektrickou energii odebírat i z přívodní koleje.

Nezapomnělo se ani na žhavé novinky. Návštěvníci se mohli projet po budovaném prodloužení linky v novém typu vozu.

## Tramvaje

Vídeňská tramvajová síť patří mezi velice rozsáhlé. V pravidelném provozu jsou dva typy vozů, z nichž novější je v ní-



Jízdné je pásmové, přestupné a časové, podrobné informace jsou vyvěšeny na všech zastávkách. Pro návštěvníky města jsou výhodné turistické jízdenky (stejně jako v jiných městech), jejichž výčet je značně rozsáhlý a zabral by dalších mnoho stran. Všechny jízdenky platí i na S-Bahnu, který je rozprostřen až ke státním hranicím, přičemž koncovými stanicemi jsou hraniční města Marchegg, Retz, Hollabrunn a z Haškova Švejka známé sídlo Bruck an der Leitha. Velmi dobrý je systém informování cestujících.

Zajímavým a inspirativním dokladem přeshraniční spolupráce vídeňského dopravce a soukromé železniční společnosti GYSEV (trať Győr – Sopron – Ebenfurth) je fakt, že v pohraniční stanici Sopron si můžete zakoupit všechny druhy jízdenek na městskou hromadnou dopravu ve Vídni. Jedinou nevýhodou je časná zavírací doba.

Automaty na prodej jízdenek jsou na prakticky každé zastávce v centru Vídně a příjemné je, že berou i bankovky. Ve většině stanic metra v centru jsou předprodeje s otvírací dobou do půl sedmé večer. Na železničních stanicích jsou umístěna informační střediska, kde poskytují úplný sortiment jízdenek stejně jako u nás. Samozřejmostí je bezplatný tisk jízdních řádů a internetové stránky se širokou škálou informací.

Jednoznačně kladně lze hodnotit systém hlásek, za-

lo 1, která vede od hlavního nádraží.

Dopravní kuriozitou v Linci je trať na Pöstlingberg. Tato v současnosti nejstrmější adhezní tramvajová trať na světě se spádem dosahujícím až 106 promile, je v provozu od roku 1896 a před několika lety prošla rozsáhlou rekonstrukcí, kdy bylo vyměněno elektrické vybavení motorových vozů a rekonstrukční práce se nevyhnuly ani kolejovému svršku. Samozřejmostí jsou motorově ovládané vyhybky a dispečerské řízení. Vozovnu a dílny najdete v údolní stanici. Kdo chce použít tento technický unikát, musí zvlášť zaplatit, neboť tady neplatí předplatní jízdenky dopravního podniku; i naši kolegové jsou vlastníky dráhy.

Během jízdy se vám však nabídnou jedinečné pohledy do lineckého okolí a ty vám náklady na cestu zcela jistě vynahradí. K údolní stanici Pöstlingbergbahn je nejlepší a nejrychlejší spojení tramvají číslo 3.

Tarifní politika je z pohledu cestujícího shodná s hlavním městem.

## Innsbruck

Hlavní město Tyrolska, proslavené dvojnásobným pořádáním zimních olympijských her, je významnou železniční křižovatkou. Hornatý terén je naprosto ideální

ně v sobotu a v neděli od 9 hodin.

## Salzburg

Salzburg, město Mozartovo, se může pochlubit jedním z největších trolejbusových provozů v západní Evropě. V současnosti v ulicích potkáte na 25 linek „elektrických autobusů“, na nichž jezdí přibližně 300 vozů Steyer a Mercedes ve článkové a standardní verzi.

Samozřejmostí je bohatá síť regionálních autobusových linek, které provozují kromě dopravního podniku i smluvní dopravci. Doplňkem je lokální dráha do Lamprechtshausenu, kterou v jízdním řádu Rakouských spolkových drah najdeme pod číslem 21. Tento unikát je další typickou lokálkou se železničním provozem, včetně relativně husté nákladní dopravy. Vozovna (depo) lokálky je zároveň sídlem ředitelství trati a z hlavního nádraží existují dvě možnosti, jak se dostat pohodlně přibližně za 15 minut na místo – trolejbusem (několik souběžných linek v prakticky dvouminutovém intervalu) nebo vláčkem lokálky, jejíž nástupiště je situováno pod zem. Třetí stanice sousedí velmi těsně s vozovnou.

## Kapfenberg



Krásné výhledy na Alpy v okolí Innsbrucku vám nabídne „lokálka“ do Fulpmesu.

jišťující přímé spojení cestujícího s policií, lékařem a hasiči. Toto zařízení slouží k tomu, že je vídeňské metro čisté, bezpečné a spolehlivé, proto je dobře, že stejný systém se začíná objevovat i u nás.

## Linz

Asi padesát kilometrů od našich hranic leží průmyslové město Linz. Se 4 linkami elektrických drah a 10 linkami trolejbusů se řadí mezi středně velké dopravní podniky. Ve městě najdete jedinou vozovnu, společnou pro tramvaje a trolejbusy, v blízkosti konečné linky čis-

Jeden z pokladů tramvajového muzea v Grazu neboli Štýrském Hradci, který byl v tuto chvíli vyhrazen pro školní účely.



Lokální dráha tentokrát v Salzburgu, můžete ji využít při cestách do Lamprechtshausenu.

pro moderní tramvaje a trolejbusy. Příklon Rakušanů k ekologii dal oběma druhům dopravy zelenou. 6 linek elektrických drah a 10 linek trolejbusů má společnou vozovnu v blízkosti zajímavé lokální dráhy do Fulpmesu.

Lokální trať do Fulpmesu je zařazena mimo obvyklý rámec městské hromadné dopravy, jedná se o typickou horskou tramvaj se značným převýšením, ostrými oblouky a neustálým střídáním stoupání a klesání. Trať je jednokolejná s vyhybnami a cesta trvá přibližně půl hodiny. Za pěkného počasí je to ideální vyhlídková trasa.

## Graz

V hlavním městě Štýrska se můžete svést čtyřmi tramvajovými a přibližně padesáti autobusovými linkami. Vozový park je unifikován a centrální přestupní body se nacházejí v centru města s tím, že na zastávce „Jakominiplatz“ se setkávají všechny typy autobusů, včetně vícenápravových a článkových. Ve městě je sídlo koncernu SGP, a proto je jasné, že historii kolejových vozidel se věnuje i místní dopravní podnik. Malé tramvajové muzeum leží v bezprostřední blízkosti konečné linky číslo 3 a má otevřeno v letní sezóně

Nejmenší trolejbusový provoz v zemi našich jižních sousedů má dvě linky spojující trojměstí Kapfenberg, Bruck an der Mur a Mürzzuschlag. Vozový park tvoří 12 vozů Steyer a Mercedes, doplňovaných na lince 2 i malými autobusy Mercedes O 412.

Malý počet vozů v této lokalitě dokonale pokrývá nejdůležitější přepravní proudy. V blízkosti přestupního bodu najdeme ředitelství společnosti, dispečink a informační středisko. Vozovnu najdete na konečné linky č. 2 „Werk VI“ a při případné návštěvě vám naši kolegové jistě rádi představí renovovaný autobus „Saurer – Diesel“ z roku 1959.

Text a foto: Aleš Karlovský (redakčně upraveno)



U nás nejmenší trolejbusový provoz najdeme v Mariánských Lázních, v Rakousku musíte do Kapfenbergu. Na snímku je jedno vozidlo zajišťující služby tamním obyvatelům a návštěvníkům.

... ptáte se, co tato slova mají společného? Zdánilivě nic. Samozřejmě, děti jsou naše zlatíčka, ale ta Porta? Nebudeme dlouho napínat. Vše tohle a ještě mnohem více se denně promítá v činnosti občanského sdružení jménem Česká tábornická unie (ČTU). Nutně se musíte ptát dále, co má tato organizace společného s naším Dopravním podnikem? Pochopitelně opět nic. Až na to nejméně podstatné, že několik našich zaměstnanců v tomto občanském sdružení rozvíjí svoji dobrovolnou činnost v nejrůznějších oblastech příjemného a smysluplného strávení volného času především dětí a mládeže. Teď by bylo namístě vrátit se a vysvětlit slovíčka v titulku článku, ale to by byla opravdu velmi úzká charakteristika celé širší činnosti ČTU, jak se jmenované sdružení ve zkratce nazývá. Dovolte tedy ČTU představit malinko více. Pomocníkem nám v tom byl Petr Křivohlávek, vedoucí směny elektrodispečinku Metra, jinak též místodržitel a vedoucí celostátního ústředí ČTU.

ČTU je organizací dětí, mládeže a dospělých, založená v roce 1968 a obnovena v roce 1990. Svoji činnost zaměřuje na pobyt v přírodě, její poznání a ochranu. Zabývá se mimoškolní výukou a nabízí široké a pestré spektrum činností, naplňujících volný čas dětí a mládeže. K tomuto účelu vytváří podmínky pro pravidelnou, celoroční činnost dětských a mládežnických klubů, osad a též samotářů. Mimoto pořádá letní, zimní a speciální tábornické školy, dětské tábory a setkání. Dále celostátní hudební festivaly a přehlídky, jako například Trampská Porta a Brána, sportovní a dovednostní soutěže dětí,

## Děti, Porta, zlato, ...a ČTU

mládeže a dospělých, zahraniční expedice a výměnné pobyty. ČTU je celostátní organizací, má 10 000 členů, což ji řadí na třetí místo za Junák a Pionýr. S tímto a dalšími podobnými organizacemi dětí a mládeže se sdružuje v České radě dětí a mládeže a pomáhá tak pracovat s velmi podstatnou částí mladé populace v České republice. Tolik velmi stručná a též lehce oficiální charakteristika. Vraťme se přece jen ke konkrétní činnosti ČTU.

Hlavní posláním je pochopitelně v práci s dětmi. V celé republice existuje několik set dětských klubů a osad, které na bázi mikrokolektivů nabízejí dětem především celoroční pobyt a pohyb v přírodě a tradiční klubovou činnost, s vyvrcholením během jarních a letních prázdnin. Ani dospívající mládež ČTU nezanedbává. Poskytuje jí možnost dalšího vzdělávání a získání ostruh, včetně osvědčení pro práci se svými mladšími kamarády. To zajišťuje systém tábornických škol a státní certifikát na vzdělávání vedoucích dětských kolektivů.

Výkladní skříň ČTU je pochopitelně pořádání akcí pro veřejnost. ČTU se může pochlubit tím, že byla v roce 1997 spolupořadatelem Mezinárodního mistrovství České republiky a Slovenska v rýžování zlata. Soutěž proběhla na říčce Kocábě u Velké Lečice. Byla předobrazem Mistrovství světa, které se tamtéž v posledním srpnovém

týdnu konalo o dva roky později a bylo prvním, které Světová asociace zlatokopů přidělila postkomunistické zemi. Nestalo se to náhodou. Češi měli úzasný kredit jako pořadatelé a volba místa spolu s historickou zlatohorní tradicí daly České republice v hlasování výhodu před Švédskem a Švýcarskem. Jen pro zajímavost: letošní mistrovství světa se koná v australském Ballaratu a příští rok v Hamatonbetsu v Japonsku. Právě místo konání mistrovství světa 1999 v Čechách nabídl ČTU. V Lečicích má totiž jednu ze svých pražských tábornických základen a rýžování zlata nebo, chcete-li slichovou prospekci, jak se odborně tato disciplína nazývá, má rovněž zařazenou jako jednu z mnoha, které příjemnou, sportovně relaxační formou doplňují kolorit její činnosti. ČTU nabídl více než šesti stům závodníků z 22 zemí všech kontinentů světa a též mnoha tisícům diváků velmi netradiční zážitek, který především považuje za jeden z mnoha vkladů do plejádů alternativ při přemýšlení, zda trávit svůj čas jen u televize nebo ve smogu velkoměsta.

Málokdo dnes rovněž ví, že ČTU stála u prvopočátku jednoho z neznámějších českých festivalů – Porty. Již v prvním, později normalizačně ukončeném období své činnosti, ČTU pořádala oblastní kola festivalu v celé republice. K tomu se pochopitelně po své obnově vrátila a dnes je hlavním pořadatelem a vyhlášovatelem festivalu.

Trampská Porta je pořádána na celém území České republiky a na Slovensku. Je vybudována síť oblastních pořadatelů v deseti regionech České republiky a čtyřech na Slovensku. Soutěžní i nesoutěžní části festivalu přispívají k rozvoji nové autorské tvorby a popularizaci trampských, country i folkových písní a jejich interpretů. Porta a ruku v ruce s ní i festival pro děti a mládež Brána, jehož pořadatelem je rovněž ČTU, se v celé republice svým širokým celoplošným záběrem snaží pochytit talentované hudebníky a přispívá tak k rozvoji hudebnosti, zpěvnosti a vnímání kulturních hodnot a tradic národa.

Letos proběhne 35. ročník Porty, přičemž v Ústí nad Labem se bude 1. až 3. června konat již jeho 16. finále. Pořadatelé se každoročně snaží okořenit festival něčím navíc. V uplynulých ročnících to bylo třeba pokoušení rekordu v počtu společně hrajících kytaristů či hráčů na strunné nástroje. Loni vyhlásili anketu Trampský hit století a Wabi Daněk zvedl nad hlavu zlatou Portu století za svoji „Rosu na kolejích“.

Letos bude Porta v Ústí na Den dětí, takže logicky pro naše nejmenší připraví pořadatelé hry a soutěže, ale také se na scénách představí vítězové festivalu Brána. A koho dále budete mít příležitost v Ústí uvidět a hlavně poslechnout si? Samozřejmě 15 semifinalistů a posléze 16 finalistů soutěže. A hosté? V pátečním večerním koncertu „Porta městu“ v Domě kultury se v první části představí dřívější vítězové Port: Scarabeus, Smolaři, T. E. Band, Kvočál a Magison. Druhou půlku koncertu vyplní Franta Nedvěd a Druhé podání, kteří se ostatně představí i v sobotním programu. Ten letos začne v Letním kině v 15 hodin.

Soutěž svými vystoupeními proloží Kapitán Kid a Zlatý Orel. V galakonzertu se můžete těšit na Paběrky s Markem Čermákem, Vandr do padesátých v podání K. T. O. a Pacifiku. Tato legendární skupina, slavící letos 30 let, pak představí nejen svůj repertoár, ale i duety Heleny Novákové s Frantou Nedvědem a dokonce i Petrem Novotným, který si tak odskočí z postu konferenciéra Porty za mikrofon zpěváka. K Ústí a k Portě patří též Náplava a též bluegrass v podání Modrotisku. A největší překvapení nakonec: Walda Matuška, Olina Blechová a K. T. O.

Tak, ono to nakonec bylo vlastně jen o těch dětech, Portě a zlatu, ale jak řečeno, je to výkladní skříň ČTU. Takže jinak: ČTU vítivá váš zájem o její činnost a hlavně zájem vašich dětí. Pokud tomu tak bude, obraťte se na její adresu: ČTU Slovinská 1, 101 00, Praha 10 nebo pište na e-mail: ctu@adam.cz případně na: Krivohlavkep@metro.dp-praha.cz.

—red—



Foto: Archiv ČTU

## DP-KONTAKT na intranetu v nové podobě

Pravidelní návštěvníci podnikové počítačové sítě intranet si již možná povšimli změny, již po novém roce prošla digitální podoba DP-KONTAKTu. Časopis je nyní možné nechat si zobrazit ve dvojí podobě a to navíc s několikaletým předstihem před tím, než se k čtenářům dostane tištěná forma.

DP-KONTAKT je zveřejňován na intranetových stránkách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti již od října roku 1996. Zpočátku se dostávalo jen na vybrané články, postupně však měli čtenáři možnost přečíst si prakticky všechny i s doprovodnými fotografiemi. Aktuální číslo v digitální formě vycházelo obvykle v době vydání formy tištěné, maximálně s několika-

kadenním zpožděním.

V současné době vychází intranetová mutace DP-KONTAKTu již několik dní před tištěnou. Značné změny dostala samotná podoba časopisu na vnitropodnikové síti. Nadále si lze prohlížet jednotlivé články (ovšem jen vybrané a bez fotografií), a případně si je pro vlastní potřebu upravovat v textových editorech, ukládat si je či tisknout. Novinkou je zobrazení časopisu v programu Acrobat reader (pdf formát), který je identický s tištěnou podobou DP-KONTAKTu. V tomto programu tak mají čtenáři k dispozici kompletní číslo se všemi články a fotografiemi. Formát pdf umožňuje prohlížení jednotlivých stránek a jejich tisk.

—mš—

# CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Na první pohled je patrné, že dnešní díl pátrákové seriálu po zajímavých internetových končinách není úplně obvyklý. Nejde přitom pouze o větší rozsah, ale též o změnu naší badatelské optiky: dnes nebudeme pouze popisovat, ale hodnotit.

Možná si někdo ze čtenářů vzpomene na prosincové číslo DP-KONTAKT z roku 1999 - tehdy jsme přinesli obsáhlý seznam internetových adres českých a moravských dopravních podniků. Po roce a půl jsme se rozhodli pro návrat na místo činu. Tentokrát však podrobíme jednotlivé stránky detailní analýze a pokusíme se o jejich vzájemné srovnání.

Než přejdeme k získaným výsledkům, přijměte ještě několik poznámek. Nejprve k metodice výběru a hodnocení: naše hodnocení bylo zaměřeno na velké dopravní podniky a společnosti s vlastními internetovými stránkami. Na přepravce bez vlastní webové prezentace a některé menší subjekty se dostane v příštím díle tohoto seriálu. Výjimkou jsou České Budějovice; tamní dopravní podnik má vlastní internetové stránky, ovšem v době našeho výzkumu byly nepřístupné - referovat o nich tak budeme rovněž v příštím díle. Z pochopitelných důvodů jsme nehodnotili naše vlastní webové stránky.

Při vlastním hodnocení jsme si všimli jak formálních (grafika, struktura), tak obsahových stránek jednotlivých webových prezentací. Pro posouzení obsahu bylo klíčových šest položek (obecné informace o dopravním podniku; tarif; linkové vedení včetně mapy; možnost vyhledání spojení; aktuálnost) a dále se přihlíželo k tomu, co dokázaly jednotlivé stránky nabídnout nad rámec těchto šesti kategorií.

Naš průzkum mj. zjistil, že všechny vybrané webové stránky dokáží poskytnout zákazníkům základní servis, tedy že všechny naplňují šestici námi vybraných klíčových položek (i když často v diametrálně odlišné kvalitě). S uspokojením lze konstatovat, že zejména v oblasti vyhledávání spojení jsou webové stránky českých a moravských dopravních podniků na dobré úrovni - všechny nabízejí zastávkové jízdní řády v elektronické podobě, téměř polovina pak přímo program na vyhledávání spojení.

Ke konečnému pořadí jednotlivých stránek nutno podotknout, že mnohde byly výsledné rozdíly skutečně minimální (zejména podniky na 3. až 6. místě dosahy téměř totožného hodnocení) a často tak záleželo na subjektivním estetickém prožitku hodnotitele. U hodnocení jednotlivých stránek nalezneme vždy popis celkové charakteristiky stránek, dále popis nějaké zajímavosti či výrazného pozitivního prvku stránek (symbol +) respektive nedostatku (symbol -) a celkové hodnocení stránek.

## 1. místo - Ostrava (www.dpo.cz)

**Charakteristika:** Především hojnost informací a propracovanost obsahové části vynesla webové stránky ostravského Dopravního podniku na nejvyšší stupeň v našem hodnocení. Nejenže tu cestující naleznou informace nezbytné (včetně takových detailů jako jsou podrobné popisy jednotlivých typů prodejních automatů a návody, jak jich správně užívat), ale i záplavu zajímavostí a doplňkových údajů (například pečlivě zdokumentovaná historie, vybrané články ze Zpravodaje DP, výroční zpráva), které jsou velmi dobře zpracovány. Rovněž z formálního hlediska lze této internetové adrese máloco vytknout - snad jen grafika (platí zejména pro - jinak originální - úvodní stranu) by zasloužila modernější kabát. Úvodní strana je řešena velmi zajímavě (jednotlivé odkazy zde figurují jako vypouklá zrcadla, v nichž uvidíte významově související fotografii a název odkazu), stránky jsou maximálně přehledné, intertextualita (tj. vzájemné odkazování mezi jednotlivými sekcemi i mezi jednotlivými částmi dlouhých textů) je samozřejmostí.

Internetová anketa „Jak jste s námi spokojeni?“ - můžete odpovídat na jednotlivé otázky týkající se ostravského dopravního podniku, podívat se na průběžné výsledky, nebo si přečíst nejčastější připomínky pisatelů stran tarifu, prodeje jízdenek a práce revizorů. U všech těchto připomínek naleznete i reakce představitelů dopravního podniku. Zajímavý a inspirativní nápad, zajímavé a inspirativní počení.

Žádné výrazné nedostatky zde nejsou; inovace grafiky by však stránky učinila bezpochyby ještě atraktivnějšími.

**Celkové hodnocení:** Velmi povedené webové stránky vynikající přehledností, množstvím informačního materiálu a aktuálností.

## 2. místo - Brno (www.dpmb.cz)

**Charakteristika:** Internetové stránky Dopravního podniku města Brna vypadají hned na první pohled velmi ambiciózně - připomínají velké zpravodajské servery, kde kliknete na jednu záložku a rozbalí se desítky dalších. Stránky obsahují vše potřebné pro vlastní cestování a návštěvnické a spoustu dalších informací výročními zprávami počínaje a odkazy na zajímavé internetové adresy konče.

Seznam všech vozidel hromadné dopravy, s nimiž se můžete v ulicích moravské metropole setkat, včetně jejich hezkých nákrusů.

Nelze vytknout nic konkrétního - je zde vše, co má na

takových stránkách být - ve srovnání s ostravskými stránkami však jako by Brňanům chyběl „moment překvapení“: nějaký originální, nešední, neobvyklý nápad.

**Celkové hodnocení:** Brněnský dopravní podnik připravuje kvalitní webové stránky, které ocení i náročnější uživatelé internetu.

## 3. místo - Most a Litvínov (www.dpmost.cz)

**Charakteristika:** Podkrkonošská grafická kombinace žluté, béžové a oranžové barvy je milým překvapením našeho srovnání. Stránky mají na všech úrovních pěkný jednotný styl, jemuž vedou výborně zvolené grafické medailistů, což je však vzhledem k velikosti města i dopravního podniku zcela pochopitelné. Z důležitých informací zde nechybí žádná a těch nadstandardních rozhodně není pomálu - navíc část věnovaná historii je připravena přímo bravurně.

K dispozici zde mají emailový formulář na náměty a stížnosti. Pozitivní je také skutečnost, že prodejní místa jízdenek jsou zakreslena v mapě.

Žádný závažný недостаток se zde nevykazuje.

**Celkové hodnocení:** Jestli chcete důkaz, že malé a chudší subjekty se mohou na webu prezentovat klidně i mnohem lépe než ty velké, navštivte tuto adresu.

## 4. až 5. místo - Pardubice a Hradec Králové (www.dpmp.cz resp. www.dpmhk.cz)

**Charakteristika:** Pardubické a hradecké stránky jsou si podobné jako vejce vejci - však také mají jednotného autora Tomáše Čumpla. Proto je také hodnotíme společně. Při jejich prohlížení lze konstatovat v podstatě totéž jako u bronzového medailisty: slušná grafika, jednotný styl, všechny potřebné informace i dostatek těch doplňkových. A historická kapitola má rovněž výbornou úroveň.

Služba „Oblíbené jízdní řády“. Uživatel si po jednoduché registraci (jméno + heslo) může vybrat své oblíbené jízdní řády, libovolně je nazvat (například „z domova“, „z práce“ a podobně) a uložit si je. Kdykoli se pak na stránky dostanete, stačí napsat vaše jméno a heslo a hned listujete mezi „svými“ řády. Nemusíte tak „své“ linky a spoje pokaždé zdlouhavě vyhledávat mezi ostatními.

Stejně jako v předchozím případě: na žádný závažný недостаток zde nenarazíte.

**Celkové hodnocení:** Dobré stránky s příjemnou grafikou, přehledným a zajímavým obsahem.

## 6. místo - Liberec (www.dpml.cz)

**Charakteristika:** Jednoduchá a elegantní zeleno-žlutá grafika na bílém podkladě si ihned získá přízeň návštěvníkových očí. Totéž co o grafice lze konstatovat i o stránkách jako celku - jsou jednoduché, přehledné a elegantní a jejich prohlížení je velmi příjemnou činností.

Sekce nazvaná „Projekty, výhledy“. Obsahuje materiálu o zamýšlených tramvajových tratích a také o projektu Regiontram Nisa, zamýšlejícím propojit celý liberecko-jablonecký region tramvajovou linkou.

Dopravní dějepisci by jistě v kapitolách věnovaných historii ocenili nějaké fotografie.

**Celkové hodnocení:** Někdy je síla skutečně skryta v jednoduchosti - a ve městě pod Ještědem to dobře vědí.

## 7. - 8. místo - Teplice (www.dpteplice.cz)

**Charakteristika:** Tepličtí stále patří k té skupině, které nelze po obsahové stránce takřka nic vytknout. Trochu horší je to s grafikou; stálo by asi za zamýšlením, zda by stávající podoba nešlo vylepšit a případně něčím doplnit.

V historické sekci je dobrým nápadem mapa výstavby a rušení tramvajových a trolejbusových tratí v letech 1895 až 1999.

Vyjma grafiky si stránky zaslouží chválu.

**Celkové hodnocení:** Ani druhý podkrkonošský zástupce se za svou internetovou prezentaci nemusí stydět.

## 7. - 8. místo - Děčín (www.dpmdas.cz)

**Charakteristika:** Webové stránky děčínského dopravního podniku by se s těmi tepličskými ideálně doplňovaly: zatímco v Teplicích je zřejmé ocenili takovou grafiku, jakou disponuje jejich severní soused, ve městě u lábského veletoku by naopak asi nepohrdli některými informacemi navíc.

Grafické zpracování. Šedý podklad, červené a zelené grafické prvky, interaktivní „hejblata“ - zkrátka příjemná podívánka.

Některé obsahové nedostatky - chybí například sekce „Aktuality“.

**Celkové hodnocení:** Se současnou grafickou kostrou mají stránky před sebou světlou budoucnost.

## 9. místo - Zlín - Otrokovice (www.dszo.cz)

**Charakteristika:** Dopravní společnost Zlín - Otrokovice vás na internetu přivítá příjemnou a jednoduchou úvodní stránkou. Pro zbytek celých stránek však spíše platí druhý z přívlastků - grafika je jednoduchá, nevyrovnaná a někde de facto chybí. Na stránkách nic podstatného nechybí, ale kdo by bažil po nějakých informacích navíc, hledal by marně.

Slibně vypadá kapitola věnovaná historii, zatím ovšem nejsou v provozu všechny její části.

Nejednotná grafická podoba i poněkud nepřehledná celková struktura.

**Celkové hodnocení:** Mezi srovnávanými webovými stránkami představují zlínsko-otrokovičské průměr. Ničím nevyčnívají, ale ani výrazně za ostatními nezaostávají.



## 10. místo - Olomouc (www.dpmo.cz)

**Charakteristika:** Olomoucké stránky jsou určitě zklamáním - zvláště když jejich pěkná grafická podoba internetového návštěvníka patřičně navnadí na lakavý obsah. Ten je však pouze průměrný a navíc poněkud zmateně strukturovaný.

Jednoduché, velmi efektní grafické prvky.

Strohy a nepříliš přehledný obsah.

**Celkové hodnocení:** Vzhledem k velikosti a důležitosti Olomouce, mají tyto stránky ještě co dohánět. Grafický potenciál na to rozhodně mají.

## 11. místo - Ústí nad Labem (www.dpml.cz)

**Charakteristika:** Hlavním problémem těchto stránek je bezesporu grafické zpracování. Jednoduše řečeno, není zde žádné. Obsah je přehledný, pro základní požadavky cestujících veřejnosti postačující.

Přichystané formuláře na emaily. Můžete označit, do jaké kategorie bude váš email spadat (dotaz, stížnost, připomínka, pochvala, ostatní).

Absence grafiky.

**Celkové hodnocení:** Přehledné, leč „antiinternetové“ stránky, obsahující základní informace.

## 12. místo - Opava (www.mdpo.cz)

**Charakteristika:** Vynikající úvodní strana a pak již jen podprůměrná kvalita - taková je webová prezentace dopravního podniku ze slezské metropole. Úroveň obsahu i grafiky zůstává daleko za ostatními přepravci.

Úvodní stránka.

Obsah i grafika.

**Celkové hodnocení:** Ze všech dvanácti srovnávaných internetových stránek jsou ty opavské nejslabší. -mš-

## Jak jsem dostal číslo 3634

Před třemi roky jsem se musel přestěhovat, a tak začala likvidace některých věcí a listin. V dokladech jsem našel dekry k Elektrickým podnikům hl. m. Prahy. Protože rodina neměla o doklady zájem, předal jsem je panu Kyseľovi ve střešovicích vozovně a další věci paní Jilkové z archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Ta mě také požádala, abych své vzpomínky na dávné časy sepsal.

V roce 1939 jsem byl 31. března propuštěn ze základní vojenské služby do civilu. Již se vědělo, že po všechny občany ČSR bude pracovní povinnost. Řekl jsem otci, že bych chtěl jít k Elektrickým podnikům (pod soukromou firmou). O rok později, v červenci 1940, jsem absolvoval pětiletý kurz. Složil jsem zkoušky a jmenovali mě „Schaffner und Wagenführer Elektrische Strassenbahn der Hauptstadt Prag“, česky řečeno „tramvaják“. Dostal jsem číslo 3634. Třebaže jsem bydlel na Smíchově u Arbesova náměstí, předali mě do vozovny Vokovice. Při zatemění jsem chodil na služební vůz na Klárov, který přijel ve 3.20 hod. a pokračoval ke Strossmayerovu náměstí, Belcrediho ulici do vozovny Vokovice. Druhý služební vůz jel na náměstí Platz der Wehrmacht („Kulaťák“) kolem čtvrté hodiny ráno a na ten jsem měl spojený služební autobus z Újezda na „Kulaťák“. Tento autobus vozil soředy do garáží v Podbabě. Nejhorší byly cesty ze služby; to služební tramvaj ve 23 hodin dojezdila na náměstí a já musel „mysl dřou“ na Klárov přes Malou Stranu domů. V noci byl Hrad uzavřen.

Koncem listopadu mě předali do vozovny Motol, a to již bylo lepší. Jezdil jsem tam do dubna roku 1943 a pak mě pracovní úřad poslal do Jonicína, do Walthrovo továrny na letecké motory, kde jsem byl přeškolen na frézáře. Protože válka se již dostala na Moravu a posílali lidi na zákopy, řekl jsem si, že raději půjdu zase k tramvajím. 26. dubna 1945 jsem šel v uniformě do vozovny Motol hlásit se o práci. Dali mě pod dozor k řidiči. Třetí odpolední jízdu k nám v Smíchovského nádraží přišel vrchní dozorce a povídá: „jedte“. U autobusového nádraží pak pan vrchní říká: „můžete jezdit, ale jezďte opatrně, protože bude brzy konec války“. Tak jsem byl vyskočen za tři odpolední jízdy.

Uděleli ze mne stálého řidiče a jako průvodčí mi přidělili slečnu Natašu Stasovou, která říkala, že raději tramvaj než továrnu. Narodila se v roce 1924 a uměla česky, německy, anglicky a rusky.

5. května jsme měli odpoledne linku č. 18. Vzpomínám, že se nesmělo stavět na Václavském náměstí, ale až v Jindřišské ulici. Toto nařizovala německá Schutzpolizei, a protože jsem jel pomalu, řvali na mne „schnell!“. U Melantrichu a u Muzea jsem viděl vojáky s těžkými kulomety. Když jsme dojezdili do Podbabý a přepřáhli vlečný vůz, přišel ke mně kapitán Ondrášek v československé uniformě. Povídal, že rozhlas volá o pomoc. Hned jsem vyrazil a ptal se, zda mám cestou zastavovat. Nechal to na mně. V „Kameňnické“ jsem nestavěl, neboť ulicí směrem nahoru jelo auto, na jehož střechě seděl německý voják u těžkého kulometu a střílel. Protože dole u náměstí byly výhybky doprava, zastavil jsem až tam, aby cestující mohli vystoupit. Před Štefaníkovým mostem (dřevěným) stála tramvaj č. 11 a za

ni auto s vojákem. Zastavil jsem těsně za autem. Vojín se s kulometem rychle otočil. Zvolal jsem: „Táňo, schovte se za kontroler!“. Po chvíli říká pan kapitán, že již odjel. Pokračovali jsme tedy dál po nábřeží na Malou Stranu a v Letenské ulici jsem zatarasil tunel (tunel pro auta byl postaven až později). Nechal jsem tam tramvaj, kliky schoval do pisku, lidem vše vysvětlil a šel domů, protože vypnuli proud. Průvodčí Táňu jsem doprovodil domů na Smíchov, aby o ni rodiče neměli strach. Notýsek se zápisem mě služby jsem předal do archivu Dopravního podniku.

Po válce jsem nějaký čas byl jen řidič a později i průvodčí. Podnik sice přijímal další pracovníky, ale někteří brzy odcházeli, takže jsme pracovali přesčas. Také se stalo, že jsem za celý měsíc neměl ani jednou volno, čímž trpěla rodina.

V únoru roku 1952 jsme měli periodické školení v pankrácké vozovně. Nejprve promluvil dopravní technik, po něm strážník v uniformě a potom jsme měli říkat připomínky. Tam jsem se přihlásil a žádal vysvětlení, jak je možné, že doba jízdy do kopce se podle nich rovná době jízdy z kopce. Vše jsem ještě jednou řekl 26. února a o dva dny později dal výpověď. Na dlouhých 10 roků jsem přešel pracovat do železnorudných dolů, pak jsem byl tři a půl roku v dolomitovém dolu Velká Chuchle, další tři a půl roku na zlatě v Jílovém. Protože mi scházelo 20 měsíců do důchodu a doly se zavřely, pracoval jsem ještě jako tunelář u ŽSP. Tenkrát havíři odcházeli do důchodu v pětadesáti letech, takže dnes mám za sebou přes 30 let důchodu.

Tyto vzpomínky píš při příležitosti svých 85. narozenin. Nemohu zapomenout na kamarády ze šachet i volen.

S pozdravem „Zdař Bůh“

Karel Host

## Vážená redakce,

se zájmem jsem si přečetl článek o modernizované tramvaji T3P v DP-KONTAKTU č. 3/2001 a poté jsem se touto tramvají dokonce sevezl. Oceňuji pěkné provedení interiéru včetně informačních panelů, celkově na mě udělala tato tramvaj velmi dobrý dojem. Přesto ale musím upozornit na jeden podle mého názoru zcela zásadní nedostatek. Tato rekonstruovaná tramvaj s uspořádáním sedadel 1+1 **nesplňuje** standard kvality „procento sedících“.

Standards kvality hromadné dopravy schválené radou Zastupitelstva hlavního města Prahy (usnesení č. 476/1996) požadují u kolejových vozidel poměr sedících a stojících min. 1:2, tj. min. 33 % sedících. (Pro autobusy je předepsáno dokonce min. 50 % sedících a běžné autobusy se tomuto limitu alespoň blíží.) Počet stojících je odvozen z normální obsaditelnosti, tj. 40s/m<sup>2</sup>. Neznám sice přesné geometrické uspořádání rekonstruované tramvaje, protože se však velmi málo liší od běžného vozu T3 s uspořádáním sedadel 1+1, lze předpokládat, že bude mít parametry obsaditelnosti stejné. Pro ilustraci přikládám tabulku nor-

mální obsaditelnosti některých vozidel provozovaných MHD v Praze (viz tabulky).

Aby bylo dosaženo požadované procento sedících, musela by mít sedadla uspořádání 1+2, podobně jako ve vozech T6A5 novější série. Lze namítat, že vyšší počet sedadel ztěžuje pohyb cestujících ve voze, a že u tramvají s dvousedadly zůstávají vnější sedadla volná, zejména na úsecích, kde je množství krátkých cest s přestupy (např.

v centru města). Rekonstruované vozy by však měly sloužit po mnoho dalších let, a je nepochybné, že nabídka komfortu MHD se do budoucna musí zlepšovat. Přepřínování vozidel spolu s nedostatkem míst k sezení na dlouhých radiálních a diametrálních trasách patří podle mého k největším slabinám současné MHD v Praze.

S přátelským pozdravem Váš pravidelný čtenář

Ing. Jan Kreml

Tramvaje

Výrobce	Typ	Počet článků		Norm. obsadit.			Proc. sed. %
		Uspoř. sedadel	sezení celkem os.	stání (4/m <sup>2</sup> )	celkem os.	os.	
ČKD Tatra	T3	1	1+1	24	66	90	27%
			1+2	32	54	86	37%
ČKD Tatra	KT8 D5	3	2+2	54	124	178	30%
ČKD Tatra	T6 A5	1	1+1	24	74	98	24%
			1+2	31	60	91	34%

Autobusy

Výrobce	Typ	Počet článků		Norm. obsadit.			Proc. sed. %
		Uspoř. sedadel	sezení celkem os.	stání (4/m <sup>2</sup> )	celkem os.	os.	
Ikarus	280	2	2+2/1+2	37	56	93	40%
Karosa	B731,732	1	2+2/1+2	31	28	59	53%
		2	2+2/1+2	42	53	95	44%
Karosa-Renault	City Bus	1	2+2/1+1	30	34	64	47%
Neoplan	N4014/3	1	2+2/1+2	28	32	60	47%

## Možnosti letní rekreace ve střediscích Dopravního podniku

Dubnové vydání podnikového měsíčníku vám přinese téměř kompletní nabídku letní rekreace ve střediscích naší společnosti. V tomto čísle ji doplňujeme o zařízení odstěpného závodu Elektrické dráhy.

### Rekreace pro dospělé

Odstěpný závod Elektrické dráhy nabízí

#### Rekreační středisko Rustonka

Chata se nachází v malebné krajině Krkonoš ve Velké Úpě blízko dolní stanice lanovky na Portašky, která je v provozu jak v zimní, tak i v letní sezoně, což umožní nádherné vycházky trasami horskou přírodou pro nenáročnou i náročnou turistu a také sběr borůvek, malin, hub.

Ze střediska můžete vyrazit i na zajímavé výlety autem nebo autobusem, proto je vhodné mít s sebou cestovní pas pro případné cesty do Polska.

V chatě je velmi pěkná jídelna, bar, klubovna s televizí a videem.

**Stravování** je zajištěno 3x denně, možnost polopenze nebo balíček na túru místo oběda.

**Ubytování** je zajištěno v jedno- až pětিলůžkových pokojích, sociální zařízení je společné.

**A. Termíny turnusů v letní sezoně 2001:**  
30. června až 7. července, 7. až 14. července, 14. až 21. července, 21. až 28. července.

**Ceny týdenního pobytu pro termíny od 30. června do 28. července 2001 za ubytování a stravu činí v Kč na osobu:**

	Zaměstnanci o. z. ED	Cizí
Plná penze – dospělí	1 820,-	1 960,-
Polopenze – dospělí	1 610,-	1 750,-
Plná penze – děti do 10 let	1 610,-	1 750,-
Polopenze – děti do 10 let	1 435,-	1 575,-

**B. Termíny turnusů v letní sezoně 2001:**  
28. července až 4. srpna, 4. až 11. srpna, 11. až 18. srpna, 18. až 25. srpna, 25. srpna až 1. září.

**Ceny týdenního pobytu pro termíny od 28. července do 1. září za ubytování a stravu činí v Kč na osobu:**

	Zaměstnanci o. z. ED	Cizí
Plná penze – dospělí	1 960,-	2 170,-
Polopenze – dospělí	1 750,-	1 960,-
Plná penze – děti do 10 let	1 750,-	1 960,-
Polopenze – děti do 10 let	1 575,-	1 785,-

**Upozornění:** Odborová organizace o. z. ED přispívá svým členům a jejich rodinným příslušníkům (definovaným v platné kolektivní smlouvě) 420,- Kč/týden!

**V úvahu uvedených turnusů je doprava vlastní!**  
Parkování je možné na veřejném nebo soukromém parkovišti.

**Termíny turnusů 2001 pro bývalé zaměstnance o. z. ED – důchodce:**

23. až 30. června, 1. až 8. září, 8. až 15. září.  
Cena poukazu pro nečlena odborů 1 680,- Kč/týden  
Cena poukazu pro člena odborů 1 260,- Kč/týden  
**Doprava** bude zajištěna 23. a 30. června, dále 1. září a 15. září letošního roku.

Těchto turnusů se při volné kapacitě mohou zúčastnit i aktivní zaměstnanci, kteří hradí cenu platnou v červencových turnusů (přednost ale mají důchodci).

**Upozornění:** Uvedené ceny platí u všech turnusů za předpokladu, že nedojde ke změně vstupů (zvýšení cen potraviny, energie a další).

**Poukaz musíte zaplatit a vyvednout měsíc před nástupem na rekreaci, jinak bude rekreace poskytnuta náhradníkov.**

**Zájemci se mohou hlásit osobně na sekretariátu odborové organizace o. z. ED v Praze 9, Sokolovská 217/42 – 3. patro, č. dveří 319 u paní Zdeňkové od 23. 4. 2001 v době od 7.00 do 14.00 hodin nebo na telefonním čísle 96 12 23 07.**

-red-

## Důchodová problematika

Novela důchodového zákona mj. i o předčasných starobních důchodech, o které se diskutovalo již v roce 2000 a na kterou mnozí z vás čekají, byla schválena **s účinností od 1. července 2001 pod č. 116/2001 Sb.**, a byla zveřejněna ve Sbírce zákonů – Částka 47/2001.

**Jaké novela obsahuje zásadní změny?**

**1. zvýšení redukce procentní výměry předčasného starobního důchodu,**

– z **0,6% na 0,9%** výpočtového základu u předčasných důchodů tzv. nevratných – trvale krácených (§ 31 zák. č. 155/1995 Sb.) – maximálně o 3 roky dříve a kdykoliv později,

– z **1% na 1,3%** výpočtového základu u předčasných důchodů tzv. vratných (§ 30 zák. č. 155/1995 Sb., invalidita nebo evidence na Úřadu práce nejméně 180 dnů) – maximálně o 2 roky dříve a kdykoliv později.

**2. zrušení krácení o 0,3%** výpočtového základu u občanů, kteří již dosáhli původního důchodového věku (muži 60 let, ženy 53 – 57 let podle počtu vychovaných dětí).

**3. zvýšení procentní výměry za tzv. přesluhování po vzniku nároku na starobní důchod.** Dosud platilo, že za každých 90 kalendářních dnů výkonu

výdělečné činnosti po vzniku nároku na starobní důchod se zvyšuje procentní výměra o 1% výpočtového základu. Nyní od 1. července 2001 se tato procentní výměra zvyšuje na 1,5% za každých 90 kalendářních dnů výdělečné

činnosti.

**4. možnost poukazovat důchod i na účet manžela (manželky)** u banky v ČR, pokud o to oprávněný požádá na předepsaném tiskopise a má-li v době, kdy o tento způsob výplaty požádá, právo disponovat s peněžními prostředky na takovém účtu. Podmínkou výplaty důchodu oprávněnému na účet jeho manžela (manželky) je

vznikne nebo již vznikl nárok na předčasný starobní důchod a chcete si zachovat současně „výhodnější krácení“, máte možnost si o předčasný starobní důchod pouze požádat, nechat si ho vyměřit, ale nevyplácet, a dále pracovat. Důchod vám bude vypočten podle současných platných předpisů, tedy krácení za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu o 0,3% při dosažení původního důchodového věku, nebo o 0,6% (případně o 1% při tzv. vratném důchodu), ale nebude vám vyplácen, neboť budete dále pracovat. Zachováte si tedy výpočet předčasného starobního důchodu podle současného „výhodnějšího krácení“. Po ukončení výdělečné činnosti vám pak bude důchod přepočten. O tento předčasný starobní důchod si můžete požádat nejpозději **do 30. června 2001!**

**Na vaše četné žádosti ještě jednou uvádíme tabulku důchodového věku pro snadnější orientaci.**

I nadále platí nabídka, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě!

Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor ředitelství Dobrušského podniku.**

**Pozor!!! V Praze 7, Bubenská 1, nás již nenajdete! Již jsme přesídlili do nové budovy v Praze 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný – 9619 3361.**

**Helena Bajerová,**  
zaměstnanecský odbor ředitelství,  
e-mail: bajerovah@dp-praha.cz

rok narození	muži roky+měs.	ženy podle počtu vychovaných dětí roky + měsíce				
		bezdětná	1 dítě	2 děti	3 - 4 děti	5 a více
před 1936	60	57	56	55	54	53
1936	60 + 2	57	56	55	54	53
1937	60 + 4	57	56	55	54	53
1938	60 + 6	57	56	55	54	53
1939	60 + 8	57 + 4	56	55	54	53
1940	60 + 10	57 + 8	56 + 4	55	54	53
1941	61	58	56 + 8	55 + 4	54	53
1942	61 + 2	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4	53
1943	61 + 4	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8	53 + 4
1944	61 + 6	59	57 + 8	56 + 4	55	53 + 8
1945	61 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4	54
1946	61 + 10	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4
1947	62	60	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8
1948	62	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4	55
1949	62	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4
1950	62	61	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8
1951	62	61	60	58 + 8	57 + 4	56
1952	62	61	60	59	57 + 8	56 + 4
1953	62	61	60	59	58	56 + 8
po 1953	62	61	60	59	58	57

souhlas manžela (manželky) s tímto způsobem výplaty. Uvažujete-li tedy o odchodu do předčasného starobního důchodu například až v příštím roce a případně i později, a v letošním roce **do 30. června 2001** vám

## Nezdanitelný odpočet – soukromé životní pojištění

Poprvé v roce 2001 je možno snížit základ daně o novou odpočitatelnou položku – o poplatníkem zaplacené pojistné na soukromé životní pojištění. Maximální částka, kterou je možno odečíst od základu daně, je ročně celkem **12 000 Kč**, přičemž poplatník může mít uzavřeno více smluv s několika pojišťovnami.

Pokud by zaměstnanec zaměstnavatel na toto pojištění přispíval, u zaměstnance by se jednalo o příjem daně osvobozený do výše 8 000 Kč za zdaňovací období. Tuto odpočitatelnou položku je možno uplatnit jednorázově až na konci roku, u zaměstnavatele až při ročním zúčtování daňových záloh za rok 2001, to je do 15. února 2002.

Co se rozumí soukromým životním pojištěním pro účely tohoto odpočtu?

**Jedná se o pojištění:**

- pro případ dožití (určitého věku osoby),
- pro případ smrti nebo dožití (předčasná smrt před uplynutím pojistné doby),
- na důchodové pojištění (životní pojištění s dohodnutou výplatou důchodu).

V praxi se běžně setkáváme s kombinovanými smlouvami, to znamená, že pojištěný klient platí jedno pojistné za několik produktů najednou. Například může pojistná smlouva obsahovat ještě riziko úrazu, trvalých následků úrazu, pojištění pro případ pracovní neschopnosti, pobytu v nemocnici. Na zmíněné produkty se daňová úleva nevztahuje. Pojišťovna však snadno vyčíslí, kolik z celkové částky klient ovedl na životní pojištění

a vystaví mu potvrzení pro uplatnění odpočtu daně. Dále se tato daňová úleva nevztahuje na smlouvy, které převádějí pojistné plnění při dožití na jinou osobu, například děti, manželku. Tady je možno doporučit změnu smlouvy, protože daňovou úlevu může uplatnit pouze ten, kdo je jedním pojištěn, ale zároveň také oprávněn inkasovat při dožití výnos z pojistky. (Nevztahuje se na případy smrti v průběhu trvání pojistné smlouvy, v těchto případech pojistné plnění inkasuje někdo z určených osob.)

### Výhoda s podmínkou

Pro využití daňové slevy musí mít poplatník splněny ještě následující podmínky:

1. Smlouva musí být uzavřena samotným poplatníkem jako pojistníkem (jako pojistník nesmí vystupovat například zaměstnavatel).
2. Musí být sjednána alespoň na 5 let (60 kalendářních měsíců).
3. Výplata pojistného bude sjednána nejdříve v roce dosažení věku 60 let.

Při nedodržení těchto podmínek (z důvodu zániku pojištění nebo dodatečné změny doby trvání pojištění) nárok na uplatnění nezdanitelné položky zaniká a poplatník musí podat daňové přiznání. V něm uvede jako příjem v § 10 – Ostatní příjem součet všech položek uplatněných v předchozích letech, tedy od roku 2001 do roku, kdy došlo k porušení podmínek.

### Nedodržení podmínek se nevyplácí

Je třeba mít na zřeteli, že soukromé životní pojiště-

ní je investice se středně až dlouhodobým horizontem s nízkou likviditou. Nevylatí se předčasně smlouvu ukončovat. Kromě zpětného dodání odpočitatelných částek samotným klientem pojišťovna vyplatí tzv. odbytné, z kterého srazí daň **25 %**, a to z rozdílu mezi vyšší odbytného a zaplaceným pojistným. Odbytné (vyrovnaní jednorázového charakteru) je zdaněno v plné výši a ze základu pro srážkovou daň se **neodečte** ani případný příspěvek zaplacený zaměstnavatelem!

### Výhody při splnění podmínek

Příklad výpočtu daňové úspory u životního pojištění (v Kč):		
měsíční příjem	10 000	15 000 18 000
platba pojistného měsíčně	1 000	1 000 1 000
úspora na daních roční	1 800	2 400 2 400

Při splnění podmínek se od příjmů plynoucích ze soukromého životního pojištění odečte zaplacené pojistné a případné příspěvky od zaměstnavatele, a zbytek je zdaněn srážkovou daní **15%**. Jde v podstatě o daň z výnosu pojištění.

### Prokazování nároku na daňovou slevu

Zaměstnavatel přihlédne k této nezdanitelné částce při ročním zúčtování daňových záloh. Zaměstnanec musí předložit nejpозději do 15. února 2002:

1. Smlouvu o soukromém životním pojištění
  2. Potvrzení pojišťovny o zaplaceném pojistném a uplynulé zdaňovací období
- Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství**

## ŠKOLNÍ STRÍPKY

**Jestliže je březen – najdete nás v Janských Lázních.** Lyžařský výcvikový kurz pro I. ročníky středních škol součástí učebních osnov předmětu tělesná výchova. Proto jsme i letos odjeli do Krkonoš, přesněji do Janských Lázní, a to na začátku měsíce března. Někteří jeli s cílem učinit první lyžařské pokusy, jiní si jeli zalýžovat a vylepšit si pod vedením instruktora svůj lyžařský styl. Letošní

zima byla taková jaká byla. Sníh na sebe nechal dlouho čekat a dlouho nevydržel.

Ale i na březnové lyžaře zbyl. Počasí se chovalo předčasně aprílově, užili jsme si od všeho trochu. Střídal se hustá mlha se sluníčkem, déšť se sněžením. I dvou-denní skutečná bílá zima se předvedla v plné své kráse. Vlekly jezdily, lyžovalo se každý den a lyžařský výcvikový

kurz splnil svůj cíl.

Došlo i na jiná sportovní klání. Uskutečnily se turnaje ve stolním tenise, plavalo se v bazénu, v pronajaté tělocvičně se hrál basket i kopaná. Zranění se vyhnulo všem. A tak nelze jinak než opět Janské Lázně chválit.

**Ve florbalové lize jde do tuhého.** Středoškolská florbalová liga je za svou polovinou a již jsou ve hře medailová místa. Potěšující je, že naše mužstvo je stále ve hře. Je tudíž předpoklad, že k medailům získaným v minulých letech opět jedna přibude.

—SOU—

## 1. část

Tímto číslem DP-KONTAKTU začíná již třetí řada Pražského dopravního zeměpisu, seriálu, který si klade za cíl přiblížit části hlavního města Prahy, do kterých jezdí Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost a vývoj jejich dopravního spojení s okolním světem. Je věnována obcím, které byly připojeny k hlavnímu městu s účinností od 1. ledna 1922. Mladší generaci snad ani nenapadne, že tyto samostatné části Prahy byly někdy samostatnými obcemi. Některé z nich na přelomu 19. a 20. století zaznamenaly tak velký stavební rozvoj, že se staly samostatnými městy. Napadne dnes někoho, že takový Karlín, Smíchov, Vinohrady nebo Žižkov byly dokonce okresními městy?

### Bohnice

Podobně jako v případě Ďáblic, ani jméno Bohnice není zdaleka svým původem tak průhledné, jak by se na první pohled zdálo. Nepřipomíná boha, ale znamenalo ve svém původním tvaru Boemici *ves lidí Boemových*. Jedním z držitelů některých zdejších pozemků býval vyšehradský kanovník Johan. Aby byl odlišen od jiného církevního představitele téhož jména, říkalo se mu Boemus (Bohemus) – tedy Čech. Jméno vsi se pak v průběhu staletí postupně měnilo přes Bojmice, Bohemice, Bohnice a Bohunice až na dnešní Bohnice.

Tato část dnešní Prahy byla osídlena už někdy kolem roku 3300 př. Kr. Dodnes jsou v lokalitě Zámky patrné zbytky hradiště snad z 8. století. Zdejší kostel sv. Petra a Pavla byl vysvěcen 30. května 1158, přesné datum známe z listiny, která se o tomto slavnostním aktu, jemuž byl přítomen osobně i král Vladislav I. s manželkou, dochovala. Románský kostel byl v roce 1805 přestavěn do dnešní klasicistní (tj. pozdně barokní) podoby a z původní stavby se dochovaly jen malé zbytky zdí. V obci najdeme i další architektonické památky, například barokní statek (č. p. 1) ze 2. poloviny 18. století se zdobným štítem a bránou, zajímavá je i fara (č. p. 4) z roku 1738 či zámček (č. p. 14 a 253), rovněž z 2. poloviny 18. století.

Jako vlastníci se zde vystřídali během staletí církevní majitelé, různí měšťané a drobná šlechta, nejvyšší purkrabí i zemské stavy. Od roku 1849 byly Bohnice samostatnou obcí. Původně šlo o typickou zemědělskou obec, jejíž jádro se nacházelo vysoko nad Vltavou a jen samoty Zámky a Tříkrálka ležely na samém břehu řeky. Právě u Vltavy vznikly dva ve své době významné průmyslové podniky. Při ústí Čimického potoka to byla v roce 1870 první česká továrna na dynamit. V roce 1922 se přestěhovala do východočeského Semtína, ale výroba výbušnin se tu udržela i v pozdějších letech. Dnes se tu dělá pyrotechnika pro filmové účely. Později vznikl druhý podnik – továrna na umělá hnojiva firmy Schramm (lidově se jí proto říkalo „Šramovka“).

Do povědomí veřejnosti Bohnice vstoupily především rozsáhlým areálem psychiatrické léčebny. Původní *Zemský ústav pro choromyslné* byl postaven na ploše 65 hektarů (celé katastrální území Bohnic má 469 ha) v letech 1906 – 1914, ale některé části se dostavovaly i v pozdějších letech. Například ústavní kostel sv. Václava vznikl v letech 1916 – 1920. Z bohnického ústavu vzniklo ve své době fakticky samostatné „sociální město“. V roce 1921, kdy v Bohnicích bydlelo 3150 obyvatel, bylo v ústavu ošetřováno přes 1500 pacientů, o které pečovalo 450 ošetřovatelů. Ústav měl vlastní vodárnu, elektrárnu, divadlo i vlastní hospodářství se zahradnictvím a v těchto službách bylo zaměstnáno přes dvě stovky dalších zřízců!

Po druhé světové válce prudce klesal počet bohnického obyvatelstva – z 4586 v roce 1950 až na pouhých 1908 v roce 1970! Zásadní změnu v životě Bohnic znamenala výstavba rozsáhlého sídliště Bohnice, jehož část se nachází také na katastrálním území Troja. Díky tomu během krátké doby počet obyvatel Bohnic

(bez části sídliště na trojském katastru) překročil 20 tisíc. Celé katastrální území Bohnice je dnes součástí městské části Praha 8.

Bohnice vždy trpěly nepříznivou polohou na vysokém ostrohu nad Vltavou. Ještě na počátku 20. století byl do nich po silnici přístup jen dnešní ulicí K Ládví. Pozdější zemská silnice (nynější ulice Čimická) vznikla až těsně po první světové válce. Druhou možností, jak se dostat do Bohnic, byla cesta přes řeku přívozem. V 90. letech 19. století tu byly patrně tři – jeden v dynamitky, druhý u tzv. Šramovky a třetí, zcela jistě nejznámější a nejnámější, vedl od Tříkrálky do Sedlce. Ten byl totiž přiřazen k Bohnicím, a proto byl přívoz pro tamní obyvatele jediným spojením s jejich kostelem. Od roku



1897 tento loďkový přívoz provozovala obec Bohnice a v roce 1907 přenechala koncesi Zemskému výboru pro Království české. Od roku 1907 tu byl v provozu i prám, po druhé světové válce se uvádí opět jen loďkový (motorový) přívoz. Z klasických vltavských přívozů na území Prahy přežil nejdéle. V roce 1987 ho provozoval podnik Pražské lázně a jízda přes řeku tehdy stála 1 korunu. Cestovalo se i trojským přívozem.

Existence psychiatrické léčebny měla za následek velký tlak na zajištění důstojné městské dopravy. Dnes snad budí úsměv dopis ředitelství Zemského ústavu pro choromyslné z roku 1922, ve kterém se píše: „*Chudí nemocní dopravování jsou do Bohnic povětšinou pěšky a to buď přes Karlín, Libeň a Kobylisy nebo přes Stromovku, přes přívoz vltavský do Troje a pak stoupající pěšinou kolem vily Svat. Čecha do ústavu. Tato doprava nemocných pěšky, byť i jinak klidných, setkává se při dlouhé cestě velmi často s obtížemi a jsou zjevy, že nemocní, jsouce unaveni cestou, často přivážení jsou i na trakařích.*“

V té době Elektrické podniky připravily projekt tramvajové tratě od tehdejší konečné na libeňské Vychovatelně před hlavní bránu ústavu. Součástí tratě měla být i nákladní vlečka pro obsluhu ústavního zázemí. V Podhajských polích se uvažovalo o stavbě vozovny. V roce 1924 byl nakonec postaven jen úsek do Kobylis (do dnešní zastávky Ke Stírce). V roce 1925 zajišťoval příležitostně spojení pro návštěvníky léčebny ústav vlastním autobusem.

V té době, zřejmě od roku 1922, do Bohnic dojížděla také autobusová linka Československé pošty (pův. č. 683, později 701). Šlo ale jen o jediný pár spojů o nedělních a svátcích, takže význam linky byl poměrně malý. Protože však od roku 1925 Elektrické podniky hl. m. Prahy také už úspěšně provozovaly autobusovou dopravu, ukázalo se ekonomičtější zavést do Bohnic pravidelnou městskou linku od konečné tramvaje. A tak v úterý 10. srpna 1926 zahájila provoz čtvrtá pražská autobusová linka. Byla označena písmenem C a provoz zajišťoval zpočátku v přibližném hodinovém intervalu jediný vůz. V době návštěv ústavu byl interval poloviční. Linka dojížděla až do středu Bohnic, ke kostelu. Ve 30. letech se v ranní špičce jezdilo už v 15minutovém intervalu třemi autobusy.

Doprava do Bohnic byla téměř půl století bez významných změn, nepočítáme-li válečné omezení provozu (v roce 1942 zrušení nedělních spojů, později dočasné zkrácení linky na čimickou křižovatku a v únoru 1944 dočasné zrušení linky) nebo zavedení větve do Čimic. Od 31. prosince 1951 nese nejstarší bohnická linka číslo 102.

Zásadní změny dopravní obsluhy Bohnic přinesla výstavba sídliště. S rychle přibývajícím počtem obyvatel, v závislosti na obydlování jednotlivých domů, začaly pražské Dopravní podniky zavádět nové autobusové linky. Výjimečně porušíme zásadu popisu dopravní obsluhy katastrálního území a vzhledem k charakteru zástavby uvádíme i linky obsluhující část sídliště na trojském katastru. Nejdříve zahájily v únoru 1975 provoz tři linky vedené Lodžskou a Zhořeleckou ulicemi – č. 177 (Sídliště Bohnice – Hloubětín), 183 (Sídliště Bohnice – Ke Stírce), 202 (Sídliště Bohnice – Čakovice), tedy linky zajišťující dopravu k průmyslovým závodům v Praze 9 a napáječ tramvaje. K nim přibyla v dubnu téhož roku noční linka 505 na Stírku a v květnu byly zavedeny linky 200 (Sídliště Bohnice – Sokolovská) zajišťující přímé spojení na metro a linka 201 do oblasti Kbel.

V roce 1976 zahájily provoz dvě linky k obsluze zastávky Sídliště Bohnice Jih (pozdější Mazurská či Krakov): č. 144 (na tehdejší nám. Krasnoarmějců) a 209 (na Stírku). V roce 1978 byly autobusové linky prodlouženy Mazurskou ulicí na novou smyčku (dnes Poliklinika Mazurská). Další komplexy změn proběhly v letech 1982 a především 1984, kdy bylo prodlouženo metro do Holešovic a řada bohnických linek byla prodloužena k novému terminálu.

V roce 1982 opustila tradiční „stodvojká“ ulici Ústavní, kde pak ještě nějaký čas, jen ve středu a v neděli, jezdila účelová linka 54 (454). Po jejím zrušení v roce 1993 městská doprava opustila Ústavní ulici definitivně. Od roku 1982 jezdí městské autobusy také ulicemi K Pazderek a Bohnickou. V roce 1984 získala autobusové spojení také Zámky prostřednictvím linky 236. Dnes (od roku 2001) do této části Bohnic zajíždějí autobusy linky č. 102.



Foto: Petr Malík

Bohnice, ač je na jejich katastru sídliště s velkým počtem obyvatel, jsou i dnes odkázány pouze na autobusy. Několikrát se pro zajištění dopravní obsluhy uvažovalo o zavedení tramvajové dopravy. Kromě již zmíněného projektu z počátku 20. let se o tramvajích uvažovalo v polovině 60. let při projektování systému podpovrchové tramvaje. Později byla do této části Prahy navržena prodloužená trať C (stavba IV.C), ale v roce 1999 bylo správně rozhodnuto o tzv. krátké variantě mimo sídliště. Zvažovalo se také zavedení trolejbusové dopravy v celém Severním Městě a v polovině 90. let byly opět vypracovány projekty tramvajových tratí do Bohnic. Jak ovšem víme, tyto úvahy se setkaly s nepochopením orgánů městské části a nakonec i celého města a v současné době se se zavedením nového kapacitního kolejového dopravního prostředku do Bohnic nepočítá. –pf–, –fp–

## První poznatky z prodeje nových typů průkazek



Zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů vedl přísné podmínky pro shromažďování osobních údajů a nakládání s nimi a stanovil roční lhůtu pro uvedení dosavadní praxe do souladu se zákonem. Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost to znamená, že musí zabezpečit, aby jízdní doklady a údaje nutné pro jejich vydávání byly v souladu s uvedeným zákonem.

Proto od 26. února letošního roku zahájil Dopravní podnik výrobu průkazek nového typu a postupnou výměnu dosavadních kmenových listů všech druhů časových jízdenek městské hromadné dopravy za tyto průkazky, kde jako identifikátor již není rodné číslo cestujícího. Rozsah požadovaných osobních údajů uvedených na žádance je Úřadem pro ochranu osobních údajů registrován a odsouhlasen. Osobní údaje cestujících jsou poskytovány v souladu s tarifikem Pražské integrované dopravy a cestující, kteří uplatňují nárok na slevy, jsou

• povinni je poskytnout. Cestující, kteří neuplatňují nárok na slevu, mohou volit typ jízdního dokladu, který není vázán na poskytnutí osobních údajů.

• Nové typy průkazek jsou vydávány výhradně ve vybraných distribučních místech. Jedná se o stanice metra Skalka, Zličín, Hloubětín, Vyšehrad, kde se vydávají průkazky občanské (s evidencí a bez evidence) a průkazky žákovské (pro děti od 6 do 15 let věku).

• Dále se jedná o stanici metra Vysočanská – východní vestibul, kde jsou vydávány průkazky pro studenty středních a vysokých škol a pro důchodce. V budově Centrálního dispečinku, Na Bojišti jsou vydávány všechny druhy průkazek. Ke všem typům průkazek je rovněž možno zakoupit klasické – standardní kupony.

• Ke všem typům průkazek je možné zakoupit 30 a 90 denní jízdenky s volitelnou dobou platnosti. Tyto jízdenky je možné zakoupit ve všech předprodejních místech ve stanicích metra a v budově Centrálního dispečinku.

• Prodej počtu průkazek a jízdenek s volitelnou dobou platnosti nejlépe znázorňují následující čísla. Ke 31. březnu bylo vyrobeno a prodáno celkem **17 723 kusů průkazek**, z toho:

• 9 678 občanských, 4 421 pro důchodce, 963 pro děti ve věku 6 až 15 let, 1 571 pro studenty středních škol (SŠ) a 1 090 pro studenty vysokých škol (VŠ).

• Za měsíc bylo prodáno celkem **4 084 kusů 30denních jízdenek** s volitelnou dobou platnosti (2 751 občanských, 110 pro důchodce, 425 pro studenty SŠ, 724 pro studenty VŠ a 74 pro děti ve věku 6 až 15 let) a **1 212 kusů 90denních jízdenek** s volitelnou dobou platnosti

• (421 občanských, 230 pro důchodce, 139 pro studenty SŠ, 353 pro studenty VŠ a 69 pro děti ve věku 6 až 15 let).

• Zavedení jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti je veřejností při přímém kontaktu na prodejních místech hodnoceno velice kladně a tyto jízdenky budou využívány ve stále větším rozsahu.

• S ohledem na maximální vstřícnost vůči studentům vysokých škol probíhají v současné době jednání se Správou účelových zařízení ČVUT o otevření distribučních míst v areálu ČVUT, kde k prodeji jízdenek s volitelnou dobou platnosti bude využíván průkaz ČVUT, který by nahradil průkazku městské hromadné dopravy (experimentální prodej se předpokládá na kolejích Strahov a v areálu ČVUT Dejvice). Po ověření experimentálního prodeje se počítá s otevřením dalších předprodejních míst na ČVUT a do budoucna se předpokládá rozšíření distribučních míst i na ostatní pražské vysoké školy.

**Odbor odbytu a tarifů MHD ředitelství**

## Technická knihovna informuje

• Ústřední technická knihovna Dopravního podniku musí uvést evidenci svých uživatelů do souladu se zákonem č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů.

• Prosíme proto všechny uživatele Ústřední technické knihovny naší společnosti, aby se dostavili, pokud tak ještě neučinili, do kanceláře č. 629 v nové administrativní budově, Sokolovská 217/42, Praha 9, kde musí písemně potvrdit, že souhlasí se zpracováním svých osobních údajů pro potřeby evidence uživatelů knihovny. Pracovníci, kteří tento písemný souhlas nedají, nebudou moci nadále využívat služeb Ústřední technické knihovny.

**Ing. Jan Urban**

## NAPSALI O NÁS

**Právo (12. 4. 2001)**

**Vodičková bude pěší**

• Pěší zóna vznikne ve Vodičkově ulici mezi Palackého a Václavským náměstím. Radní Prahy 1 doufají, že zóna zlepší průjezdnost pro městskou hromadnou dopravu a ulici zklidní. Do ulice, která bude zahrazena výsuvným sloupkem, mohou vjet pouze tramvaje a cyklisté.

**Blesk (9. 4. 2001)**

**Skvosty socialismu jsou v metru stále**

• Přesně v duchu hesla „Sejde z očí, sejde z mysli“ si už málokdo vzpomene na nejrůznější výzdobu stanic metra v duchu socialistického realismu. Kde je proslulá mozaika Moskvy? Byla rozbita na padrť? A co vyobrazení Lenina na dnešní Dejvice? Blesk zjistil, že tyto umělecké „skvosty“ mezi odpady rozhodně neskončily. „S ohledem na autorský zákon, který nerozlišuje kvalitu

• děl, jsme nemohli tyto prvky jen tak zlikvidovat,“ vysvětlil Blesku technický ředitel Dopravního podniku hl. města Prahy Tomáš Jílek. Většina bust, reliéfů či oslavných citátů tak stále zdobí stěny vestibulů, jen už nejsou vidět. „Byla zakryta, což je i po finanční stránce nejvýhodnější řešení,“ upřesnila mluvčí DP Zuzana Knoblochová. Zcela výjimečný osud potkal mozaiku z bývalé stanice Moskevská, dnešního Anděla. Ta byla demontována při stavbě centra Zlatý Anděl. „Zapůjčili jsme ji společnosti Krkonošské metro,“ dodal technický ředitel DP.

**Vybral ing. Jan Urban**

• **VODOROVNĚ:** A. Klepavá žena; číva; pádová otázka; lovkyně ústřic. – B. 1. díl tajenky. – C. Hýtův bratr; vysoký kopec; horní část zástěry; lihovina z mléka; SPZ Litoměřic. – D. Dvakrát snížený tón; nerostná surovina; vyrobeno; placený potlesk; anglický titul. – E. Oroč; bodavý hmyz; druh jelena; jižní plod; jednotka objemu. – F. Značka deltaamplitudy; stolní nádoba; úhor; postava; rod opic. – G. Husarský kabát; ledovcový blok; zvuk ptačích mládat; lesní šelma; značka mouky. – H. Italské město; značka naší obuvi; kalaba; bicykly; SPZ Blanska. – I. Primáti; spočívat na židli; psací potřeby; ve svém bytě; dravec (slovensky). – J. SPZ Kolína; kroužení (básnický); květenství šerřuku; posvátný zákaz; souvislá masa kamene. – K. 2. díl tajenky. – L. Kámen (turecky); Verdiho opera; japonský chrám; druh papouška.

• **SVISLE:** 1. Tlupa; 12 měsíců. – 2. Listnatý strom; listnatý strom. – 3. Strnutí šije; postava z opery Bohéma; svršková useň. – 4. Jídelní miska; nymfa; prací potřeba. – 5. Ledovcový nános; ranní vláha; vdolek (nářečně). – 6. SPZ Klatov; vodní pták; český zpěvák. – 7. Kladná elektroda; spěchat (expresivně); římská šestka. – 8. Skryš zvěře; český dirigent; zmrzlá voda. – 9. Vysoké karty; frýžský král; africká antilopa. – 10. Zkratka radiotelefonu; podbradek; tiskařské písmo. – 11. Na zadním místě; posila; předložka. – 12. Opční právo; štětina jezevce; dehet. – 13. Silnější tyč; část kabátu; údaje. – 14. Značka osmia; důkaz nevinu; velký had. – 15. Část ČR; pádová otázka; 0,01 ha (slovensky). – 16. Manilské konopí; tažné zvíře; belgické lázně. – 17. Velké bolesti; silné provazy; okr

• (slovensky). – 18. Domácky Aida; asijský jelínek; široký vchod. – 19. Výkvět; blížká krajina. – 20. Rachtivý zvuk; australský medvídek.

**Pomůcka:** daš, Spa, til.

**PaedDr. Josef Šach**

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

**Tajenka z čísla 4:** Malá láska je vrozena, velké se musíme učit! (Giovanni Bosco)

	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																				



Foto: Petr Malík

## Vyprošťovací a odtahový vůz v kačerovské garáži

Možná jste ho už někde viděli při práci nebo při dnech otevřených dveří. Jedná se o mohutné vozidlo žluté barvy s pohotovostní hmotností 27 200 kg, které bylo uvedeno do plného provozu v lednu roku 1997. Poradí si nejen s havarovanými autobusy a těžkými tahači, ale dokáže také nadzvednout vykojenou tramvaj. I když jeho hlavní činností je odtah nepojízdných, popří-

padě havarovaných autobusů naší společnosti, má za sebou také hezkou řádku vyproštěných a odtahovaných nákladních automobilů, tahačů s návěsy a autobusů jiných dopravních společností. Výjimkou nejsou ani jeho cesty do Německa nebo Rakouska, odkud dokáže dopravit i značně poškozené vozidlo. Širokých možností tohoto vyprošťovacího vozidla využívá také Česká policie, ze-

jména při vážných dopravních haváriích. Příkladem této spolupráce jsou například opakované zásahy při těžkých nehodách kamionů na Barrandovském mostě. Vysokou pohotovost měl také při zasedání Mezinárodního měnového fondu v Praze a při několika dalších akcích mimořádného významu.

Na uvedeném vozidle se v současné době střídají tři řidiči, kteří mají dostatečné zkušenosti s jeho složitou obsluhou. Mnozí si možná ani neuvědomují, jakou zodpovědnost tato obsluha v mnoha případech má. Stačí malá chyba a snadno může dojít k poškození většinou velmi drahého vyprošťovacího vozidla. Mimoto má ještě několik dalších manipulačních řidičů příslušné vazačské zkoušky, aby vozidlo bylo schopno vždy vyjet s dvoučlennou posádkou. To je nutné mimo jiné proto, že s vyprošťovacím vozidlem se počítá v Jednotném bezpečnostním systému hl. m. Prahy a na výzvu příslušného operátora musí být k dispozici do 60 minut.

Vozidlo je vybaveno hydraulickým vlečným ramenem o délce 4 200 mm s nosností vidlice 8 tun při maximálním vyložení a speciálním příslušenstvím pro odtahování za nápravu nebo rám vozidla, včetně přípravku na tažení návesů. Méně poškozený vůz se dá samozřejmě vleci také na vlečné tyči. Jeřábová nástavba má výsuvné rameno o délce 3 500 mm a nosnost 2 x 5 tun při úplném vyložení. Součástí vybavení jsou i dva navijáky, přičemž maximální tažná síla hlavního navijáku je 2 x 200 kN.

Hlavní funkce vyprošťovacího zařízení je možné ovládat také dálkově, pomocí kabelového ovladače.

Uvedená vyprošťovací nástavba, která je českého původu a byla vyrobena Benešovskými strojírnami, je postavena na podvozku Volvo FH 12 8 x 4. Vozidlo je vybaveno naftovým motorem o výkonu 309 kW. Ze čtyřech náprav jsou poháněny pouze dvě zadní a první dvě jsou říditelné. Do současné doby vozidlo najezdilo již asi 50 000 km. Svými zásahy a také zařízením do něj zmíněného bezpečnostního systému Prahy potvrdilo, že si své místo v pražském Dopravním podniku zaslouží.

Václav Jelínek, ředitel garáže Kačerov

Pokud má město co nejlépe fungovat, potřebuje ke svému životu výkonné a spolehlivé tepny, tedy komunikace. Je jedno, zda silniční nebo kolejové.

Na těch prvních už dlouhá léta pulzuje přeprava osob i nákladů, ale na těch druhých vozíme jen naše zákazníci. Sice velmi kvalitně, ale využití kolejí by mohlo být daleko vyšší. O přepravě nákladů neuvažujeme, i když by to pro nás mohlo být výnosné. Dnes na území města funguje množství různých kurýrních a přepravních firem, doručujících své zakázky až do domu.

My máme k dispozici více než 130 kilometrů tramvajových tratí a návdavkem ještě padesát kilometrů tratí metra. To vše bychom mohli využít i k další aktivitě, jakou doprava zboží bezesporu je. Stále více se hovoří o dodávkách „just in time“ neboli právě včas, a já si myslím, že by to mohla být ta pravá parketa právě pro nás. Navíc žádná přepravní novinka by to nebyla, nákladní tramvaje jsme provozovali již v minulosti.

Kromě našich kolejí se na území města ještě nacházejí železniční „šňůry“. Ty jsou převážně využívány k meziměstské dopravě, na několika tratích i k přepravě

## O KOLEJÍCH VLASTNÍMA OČIMA

příměstské, výjimečně městské. A právě u toho bych se rád zastavil, vždyť už téměř deset let funguje systém Pražské integrované dopravy.

Počet autobusových linek roste téměř geometrickou řadou, do systému jsou zapojovány desítky dalších obcí. Obliba nových linek je velká, v některých případech dokonce předčí očekávání a počet spojů musí být téměř operativně zvýšen.

Na železnici bohužel k téměř žádným změnám za uplynulé roky nedošlo. Na některých tratích se pouze zpravidlnil interval, ale že by spojů přibýlo nebo vznikly nové relace, které by usnadňovaly cestování po městě, k tomu bohužel nedošlo. Je to škoda, když už ty koleje ve městě jsou a zcela jistě nejsou využívány na sto procent.

Zkuste se například dostat co nejrychleji z budovy v Sokolovské do Nuslí, do oblasti nádraží Vršovice. Než kolikrát musíte přestoupit a cestování vám zabere roz-

hodně více času než patnáct minut, za které to vládní vlak. Tak bychom mohli pokračovat, vždyť vlakových tratí najdete v Praze deset a další jsou využívány jen pro nákladní dopravu, ale osobní vlaky by po nich zcela jistě jezdily mohly.

Jízda vlakem z Hostivaře přes Libeň do Holešovic by byla časově jistě výhodnější než cesta dosavadní městskou hromadnou dopravou. V čase, kdy se snažíme zlákat pro cestování veřejnou dopravou co nejvíce Pražanů, by byla tato možnost jistě zajímavá a mohla by si získat své pravidelné zákazníky.

A co teprve propojení našich tramvajových kolejí se železničními a zavést vlakotramvaje, jaké jsou stále běžnější v Německu. Představuji tyto návrhy až tak velkou fantazii nebo by mohly přispět k atraktivnějšímu systému?

Na tuto otázku si odpovězte sami.

Přeji krásný máj a pohodu v duši.

-bda-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Vážení kolegové,

jsme rádi, že se nejstarší rubrika podnikového měsíčníku vrací na stránky v podobě, na kterou jste si v uplynulých měsících zvykli. V červnovém vydání chceme splatit dluh a popřejeme únorovým, březnovým a dubnovým oslavením, neboť v té době bylo vydávání rubriky z legislativních důvodů přerušeno.

**V květnu 2001 oslaví 65. narozeniny:**

Jiří Klíma – A, DOZ Hostivař (47).

**V květnu 2001 oslaví 60. narozeniny:**

Václav Bůžek – M, služba elektrotechnická (13),

Zdeněk Fučík – ED, provozovna Kobylisy (10),

Miroslav Gryc – Ř, odbor přepravní kontroly (36),

Jiří Havel – ED, provozovna Kobylisy (34),

Vladimír Karda – M, služba staveb a tratí (29),

Bohumil Klokočník – ED, provozovna Vokovice (34),

Rudolf Kopecký – A, garáž Dejvice (37),

Pavel Koupal – A, garáž Řepy (32),

Jaroslav Löffmann – Ř, odb. informačních systémů (42),

Ladislav Mařík – M, služba technolog. zařízení (10),

Ladislav Pik – ED, provozovna měřírny (33),

Josef Secký – ED, vrchní stavba (24),

Rudolf Šála – A, garáž Dejvice (27),

Milan Šimonek – A, garáž Klíčov (10),

Bohumil Štěrba – A, garáž Kačerov (20),

Jiří Tancer – ED, opravná tramvaj (17),

Petr Vajner – M, služba elektrotechnická (28).

**V květnu 2001 oslaví 50. narozeniny:**

Václav Berounský – M, dopravní úsek (27),

Petr Bokr – ED, vrchní stavba (20),

Jaroslava Bukovská – ED, provozovna Kobylisy (14),

Jiřina Fraubišová – A, garáž Klíčov (12),

Ondřej Franko – A, DOZ Hostivař (31),

Václav Jelínek – A, garáž Kačerov (31),

Pavel Kolář – ED, vrchní stavba (20),

Václav Kořánek – ED, provozovna Hloubětín (32),

Petr Kučera – A, DOZ Hostivař (31),

Pavel Myška – ED, oddělení údržba a služby (24),

Bronislav Rybář – M, dopravní úsek (27),

Dagmar Sobolčáková – A, garáž Kačerov (12),

Jiří Štampa – A, garáž Řepy (10),

František Šmídek – M, služba elektrotechnická (27),

Hana Špačková – M, dopravní úsek (13),

Květoslav Švec – A, garáž Vršovice (31),

Radovan Tesar – A, dopravní úsek (10),

Václav Vorel – ED, provozovna Motol (21),

Jaromír Zeman – M, technický úsek (31).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea,

ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice,

tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být uve-

řejněni srdečně blahopřejeme.

**Do starobního důchodu odešli:**

Ladislav Brninský – ED, provozovna Vokovice (32),

Jaromíra Seidlová – ED, odbor doprava a JŘ (25),

Miloslav Tupý – ED, odbor technický (36).

Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch

Dopravního podniku.