

Dohoda o mzdovém vývoji v roce 2002 byla podepsána

Již potřetí v tomto roce přinášíme na stránkách podnikového měsíčníku informaci o velmi významné problematice týkající se všech našich zaměstnanců.

Na jednání mezi vedením společnosti a radou předsedů odborových organizací 10. ledna letošního roku byla mezi oběma stranami dohodnuta a potvrzena zápisem ujednání o navýšení objemu mzdových prostředků ve výši 7,5 procenta. Následně byl takto dohodnutý nárůst mzdových prostředků předložen představenstvem k projednání Radou hl. m. Prahy a Zastupitelstvem hl. m. Prahy. Po odsouhlasení městskými orgány došlo k navýšení neinvestiční dotace pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost o 148,099 milionu korun, a tím pokrytí nárůstu mzdových prostředků v roce 2002.

V pondělí 4. února letošního roku byla podepsána Dohoda o mzdovém vývoji v roce 2002 mezi zástupci vedení akciové společnosti na straně jedné a zástupci odborových organizací na straně druhé, s výjimkou nezávislé odborové organizace Federace řidičů tramvají, která s Dohodou o mzdovém vývoji v roce 2002 nesouhlasila z hlediska mzdových relací mezi řidičem tramvaje a řidičem autobusu městské hromadné dopravy.

Na základě žádosti Federace řidičů tramvají svolal generální ředitel na pondělí 11. února další jednání mezi zástupci vedení akciové společnosti a zástupci odborových organizací. Před jednáním vyzval generální ředitel Federaci řidičů tramvají, aby písemně předala své požadavky. Dlouhotrvající, více než devítihodinové, a náročné jednání v pondělí 11. února skončilo podpisem Dohody o mzdovém vývoji v roce 2002, jejího prvního dodatku a společných závěrů zástupcem Federace řidičů tramvají. Podepsané dokumenty jsou kompromisem, zachovávajícím ze strany odborů sociální smír v naší akciové společnosti.

Texty Dohody o mzdovém vývoji, dodatku, společných závěrů a požadavků Federace řidičů tramvají vám přinášíme v rámečcích.

Ing. Pavel Pitra, vedoucí zaměstnaneckého odboru ředitelství



Foto: Petr Malík

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

Odborové organizace DP Praha, a. s. zastoupené předsedy Jiřím Šindelářem (o. z. Metro), Janem Pospíchálem (o. z. Metro – strojvedoucí), Bohumírem Ježkem (o. z. Elektrické dráhy), Ing. Antonínem Dubem (o. z. Elektrické dráhy - Federace řidičů tramvají), Karlem Soukupem (o. z. Autobusy) a Ing. Arnoštem Stecherem (ředitelství a. s.) jménem zaměstnanců DP Praha, a. s., na straně druhé (dále jen odborové organizace) uzavírají tuto

Dohodu

o mzdovém vývoji v roce 2002

Obě strany se shodly na následujícím:

1. Objem mzdových nákladů zapsaný do finančního plánu DP Praha, a. s. na rok 2002 představuje výchozí základnu mzdových nákladů DP Praha, a. s. roku 2001 v částce 3 546 226 000 Kč, která bude zvýšena o 7,5 %, tj. v částce 265 966 000 Kč, včetně sociálního a zdravotního pojištění. Toto navýšení objemu mzdových nákladů

bude rozepsáno všem odštěpným závodům a ředitelství společnosti do jejich limitu objemu mzdových nákladů pro rok 2002 bez mimořádných vlivů. Nedílnou součástí dohody je tabulka s vyčíslením základního navýšení objemu mzdových nákladů ve výši 7,5 %, která je uvedena v příloze této dohody společně s Pravidly pro stanovení plánu objemu mzdových nákladů v roce 2002.

Prokázané mimořádné činnosti vzniklé v jednotlivých odštěpných závodech a ředitelství DP Praha, a. s. během roku 2002 budou průběžně hrazeny.

2. V případě růstu inflace v roce 2002 nad 5,2 % se nárůst objemu mzdových nákladů pro rok 2002, podle bodu 1. této dohody, bude navýšovat v přímé procentní úměře podle konkrétních procentních bodů růstu inflace nad 5,2 % až do celkové výše 8,3 % nárůstu objemu mzdových nákladů roku 2002 v případě, že inflace v roce 2002 dosáhne 6 %. Například: růst inflace v roce 2002 bude ve výši 5,8 % a tím nárůst objemu mzdových nákladů bude ve výši 8,1 %.

3. V případě, že inflace v roce 2002 poroste nad 6 %, a tudíž nárůst objemu mzdových nákladů pro rok 2002, při navýšování v přímé procentní úměře podle konkrétních procentních bodů růstu inflace, by představoval navýšení objemu mzdových nákladů nad 8,3 %, budou vedena jednání o možnosti navýšení objemu mzdových nákladů nad 8,3 %.

4. Zároveň vedení DP Praha, a. s. garantuje, že průměrná mzda v roce 2002 nepoklesne u žádné ze statisticky sledované kategorie zaměstnanců DP Praha, a. s. (THP, D, POP včetně řidičů MHD) pod úroveň dosaženou v roce 2001 za srovnatelných podmínek, za které odpovídají ředitelé jednotlivých odštěpných závodů DP Praha, a. s., tj. například práce přesčas, placená a neplacená absence, počet zaměstnanců s ohledem na změnu jejich struktury.

5. Celoroční inflace bude vyhodnocena koncem III. čtvrtletí 2002 a v průběhu měsíce prosince 2002 bude proveden expertní odhad celoroční inflace. V případě, že vstoupí v platnost bod 2. této dohody, zajistí vedení DP Praha, a. s. nárůst objemu mzdových nákladů podle tohoto bodu.

6. Tento dohodnutý mzdový vývoj odborové organizace DP Praha, a. s. akceptují a při jeho dodržení nedojde z jejich strany z titulu mezd k narušení sociálního smíru během roku 2002.

1. dodatek

k Dohodě o mzdovém vývoji v roce 2002

Obě strany se shodly na doplnění této dohody o nový bod č. 7 následujícího znění:

7. Nedílnou součástí této dohody jsou Závěry z jednání mezi vedením DP hl. m. Prahy, a. s. a Radou předsedů ZV DP hl. m. Prahy, a. s. ze dne 11. února 2002.

4



Jak jsme hospodařili v roce 2001

4 až 5



Roztrhávání dveří u tramvajových vozů T3

7



Novinky ze Švýcarska

10 až 11



Ohlédnutí za tříděním odpadů

16



Velký výřez ze snímku z května 1945 ukazuje konzoli s válečnou tabulkou ve stanici Vinice.

mi texty. U pouhé trojice staničních sloupků, typických pro naše hlavní město ale nezůstalo a uspokojivé řešení se hledalo i v dalších letech.

První novinkou, spíše formální, bylo zavedení nového typu stanic s označením „příležitostná“ od 12. března 1946. Poprvé byla zřízena u letenského stadionu Sparty. S naším tématem souvisí proto, že byla označena modrou tabulkou s bílým písmem S. V době návratu k předválečnému stavu je označení stanice písmenem připomínající protektorátní dvojjazyčnost přinejmenším překvapivé. Nelze dokonce vyloučit ani možnost využití nějakého válečného, skromnými archivními dokumenty nepodchyceného typu tabulek. Z dalších období o modrých tabulkách s bílým S už zatím nemáme zprávy.

V lednu 1948 obdrželo vedení DP dopis od jistého pana Doležala z Nuslí, který si stěžoval: „Nevím, proč si mám v Praze asi 600 x přečíst, že místo označené refýží, lampami, číslem je STANICE ELEKTRICKÉ DRÁHY, když i 3 leté dítě to pozná, že to není stanice parníku ani trolejbusu, ani letadla, ale zato se na žádné z těch snad 600 stanic nedozvím, jak se jmenuje, kde to vlastně jsem.“ Zdánlivě banální a v některých částech možná i naivní (avšak dobře míněný) dopis je pro nás zajímavý proto, že patrně pokusy s uváděním jmen stanic u tzv. vláskových sloupků se patrně nedostaly příliš do praxe. Neméně zajímavý je ale také rozmnožený koncept dopisu, kterým zřejmě vedení podniku automaticky odpovídalo na podobné náměty od cestujících (pečlivý úředník doplňoval jen datum), s textem: „Potvrzujeme příjem Vašeho dopisu ze 4. t.m. a vážíme si Vašeho zájmu o provoz, který jste tímto způsobem prokázal. Vaše myšlenka jest nám známa a již dříve jsme se jí podrobně zabývali. Podmínky našeho provozu nejsou dnes bohužel vhodné k tomu, abychom o tomto námětu znovu uvažovali.“



Až do sjednocení tarifu k 31. prosinci 1951 byly smaltované terčíky označující autobusové linky zastávající ve stanicích doplněny o tarifní číslo stanice. Na snímku z Pelc-Tyrolky je to stanice linky J číslo 1 (tedy J/1).

2. část

Změnu v označování stanic MHD přinesla německá okupace. Zavedená úřední dvojjazyčnost si vynutila od 23. září 1939 postupné nahrazení česky psaných plechových tabulek kompromisními bílými tabulkami s velkým písmenem S. Světelných sloupků se dvojjazyčnost pochopitelně netýkala. Krátce po válce se vše rychle vrátilo do původního stavu a tam, kde byly jednoduché trubkové sloupky s litinovými rámy, se opět objevily červené tabulky s českými



Předválečný sloupek s koulí označující stanici na znamení, v tomto případě na Štvanici v roce 1957.

Jak nejlépe označit O tabulkách, koulích,

v roce 1928 (tedy před dvaceti lety!) neosvětluje prostor nástupiště. Proto byl zaváděn nový typ staničních sloupků, na jehož vrcholu byl „místo koule skleněný válec, dole otevřený, takže část světla nyní ozařuje nástupiště, kdežto válec svou barvou označuje stanici.“ Modrý válec označoval stanici tramvaje, žlutý stanici trolejbusovou. U autobusových linek se vzhledem k jejich malému významu a existenci výlučně na okrajích sítě se zaváděním světelných sloupků nepočítalo. I u nových sloupků se předpokládalo, že stanice na znamení budou mít válec označený bílým pruhem, jako tomu bylo u sloupků s koulí. Protože byl skleněný válec na svém vrcholu chráněn vyklenutou stříškou, vžilo se pro nové sloupky označení „staniční sloupek s hříbkem“. Do pražských ulic tak přibyl čtvrtý souběžný charakteristický typ sloupků. Všechny předválečné sloupky většinou dál zůstávaly na svých místech.

V padesátých letech začal Dopravní podnik zejména v okrajových částech sítě ustupovat od ozdobných litinových rámu, které nahradil prostý žlutý trubkový rám instalovaný buď na sloupek nebo na výložník. Nicméně i původní typ rámu byl i nadále povolen v historickém centru města, protože patřil k jistému koloritu staré Prahy. V polovině 50. let se na sloupcích přece jen začaly objevovat malé modré doplňkové smaltované tabulky s bílým jménem stanice. K „čočkám“ s číslem linky se začaly v případě potřeby připevňovat malé červené šipky, označující, že určitá linka ve stanici odbočuje.



A to je staniční „sloupek s hříbkem“ zaváděný od roku 1948. Snímek byl pořízen v zastávce Újezd v roce 1957. Světelné těleso má tvar válce.

Všechny dosavadní typy staničních sloupků (tabulky na trubkovém sloupcu starší i novější, osvětlené staniční sloupky s hříbkem a koulí i tzv. vláskové s kruhem) se objevily v návrhu Předpisu o stanicích elektrických drah, trolejbusů a autobusů v síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, vypracovaném koncem roku 1964, jako možné a správné označení zastávek. Staniční sloupek s hříbkem je v návrhu předpisu kreslen nikoliv jako válec, ale jako půlkoule se stříškou. Definitivní předpis byl nakonec vydán až 28. května 1966 příkazem ředitele podniku č.18/66 jako tzv. Staniční řád. Ani konečné znění nesjednocovalo označování stanic a potvrdilo všechny dosavadní způsoby. Zajímavé je, že i v této době se nepočítalo u tramvají a trolejbusů vzhledem k hustotě provozu s podrobným jízdním řádem. Ten se uváděl jen v rozmezí 22 - 5 hodin.

Plechové tabulky výplně klasických staničních sloupků měly předepsány následující barvy:

- elektrické dráhy - červená plocha s bílým písmem,
- trolejbusy - bílá plocha s červeným písmem,
- autobusy denní - modrá plocha s bílým písmem,
- autobusy noční - bílá plocha s modrým písmem,
- občasná stanice - zelená plocha s bílým písmem.

Předpis stanovil rozmístění textů, barevnost všech typů sloupků, tabulek i osvětlovacích těles a barevné odstíny byly stanoveny s přesným odkazem na státní normu.



Staniční tabulky pro autobusy a trolejbusy. Je už patrný ústup od ozdobných litinových rámužíž užívaných od počátku století a přechod k rámužíž trubkovým.

čít zastávku aneb hříbcích a označnicích

Ani přijetí staničního řádu neznamenal konec hledání. Po vybudování podchodu se na Václavském náměstí poprvé objevil dvojitý staniční sloupek připomínající ty dnešní. Základní rozdíl spočíval v tom, že na čtvercovém bílém prosvětleném tělese nebyl text, ale jen velké modré písmeno S. To ovšem nebyla jediná novinka. Četné stanice byly vybaveny sloupky, které byly zakončeny v zásadě běžnými osvětlovacími tělesy, se kterými se cestující mohli setkat i v parcích a ty měly, předpis-nepředpis, různé tvary, například válce, trychtýře apod. Často se doslova improvizovalo, plechové tabulky se instalovaly v rozporu se staničním řádem přímo na sloupky, konzole či sloupy veřejného osvětlení (zejména u autobusů). Tuto dobu chaosu nám ostatně nedávno přinesl vzpomínkový příspěvek Jiřího Čermáka na stránkách DP-KONTAKTu.



Tento modifikovaný typ světelného sloupku s hříbkem se objevoval na některých místech v 60. letech, například na nové trati přes Červený Vrch v roce 1967.

Systém do označování zastávek (nikoliv už stanic) přinesl pod vlivem nových pravidel technického provozu městských drah až rok 1971. Všechny stávající sloupky a způsoby označování zastávek byly zrušeny a Dopravní podniky přijaly v srpnu nový Zastávkový řád, zavádějící jednotný způsob označování zastávek. Povolovala se instalace buď dvojitého zastávkového sloupku s vlastním osvětlením nebo jednoduchého zastávkového sloupku. I nadále byly přípustné i konzole s tabulkou, připevněné na sloupech veřejného osvětlení či trolejového vedení nebo na budovách. Byly zavedeny nové tabulky (světelná tělesa) bez textu, bílé, modře lemované, na kterých byl druh zastavující



Zastávka na Václavském náměstí po zřízení podchodu. Poprvé se objevuje „hranatý“ dvojitý sloupek se čtvercovým světelným tělesem, avšak s písmenem S.



Parková cesta nebo zastávka tramvaje? „Trychtýř“ vlevo byl v roce 1972 například na Palackého náměstí, sloupek na snímku vpravo zase na Podbabě v roce 1974. V té době už téměř tři roky platil nový zastávkový řád, podle kterého se už měly používat piktogramy.

ho dopravního prostředku označen černým piktogramem. V době zavedení to byly černé siluety tramvaje T3 a autobusu ŠM 11. Upraveno bylo i používání kruhových terčů s číslem linky podle toho, zda konkrétní linka jezdila zastávkou v celodenním či nočním provozu. Ani to ještě ovšem nebylo definitivní, protože 1. srpna 1978 nabyla účinnosti nová oborová norma ON 73 6425, která tvar terčů změnila na čtvercový a vypouštěla lem a začaly se rozlišovat linky jen noční a s nepřetržitým provozem. To pro Prahu u tramvají nabylo významu až v roce 1985. Denní linky se dál označovaly modrým číslem v bílém poli, linky s nepřetržitým provozem červeným číslem a jen noční linky bílým číslem v modrém poli. Norma přinesla ještě jednu věc - označení zastávek bylo definitivně jednotné pro všechna města s MHD. Toto období přineslo konečně i celodenní jízdní řády i u tramvají.

Tím se vlastně dostáváme do období současnosti. O hledání nejhodnější podoby nových sloupků, se snahou přinést cestujícím co největší komfort informací, jsme se na stránkách DP-KONTAKTu zmínili již vícekrát. Jistě by se dalo psát o vybavení zastávek mnohem více a ani náš i tak obsáhlý článek nebyl zcela úplný. Přesto věříme, že alespoň trochu připomněl známé i zapomenuté způsoby označování stanic a zastávek. Za všechny doplňky budeme vděční.

Mgr. Pavel Fojtík

Foto: sbírka autora, Archiv DP, J. Titz, Ing. Ivo Mahel



A to už je téměř současnost (Ačkoliv - ono už je to také čtvrt století!). Dvě stejná čísla měla odlišnou barvu a cestující měl poznat, že linka jezdí ve dne nebo jen v noci či nepřetržitě. Po šesti desítkách let se blížil konec pražských kruhových terčů.

Poděkování

Každému jednou nastane „chvilka“, kdy ukončí určitou životní etapu a pokud zdraví dovolí, zahájí jinou s dalšími možnostmi vyžití. Konečně je k dispozici tolik času, kolik si člověk k realizaci svých zájmů může jen přát, a to bez shonu a stresu.

Do této kategorie nyní přecházím i já, po necelých 32 letech činnosti v Dopravním podniku s malým přerušením, z toho posledních 15 let v oddělení stížností ředitelství společnosti.

Ohlédnou-li se zpět, různá odvětví činnosti mně umožnila nahlédnout do odlišných problematik, zažít začátky provozu metra i rozsáhlé změny v organizaci a hlavně seznámení se zajímavými lidmi. Vyřizování stížností mě posunulo do trochu jiné oblasti, zejména při jednání s klienty v době dopravních či tarifních změn. Tato činnost nárokovala mimo jiné pečlivé sledování aktualit, trpělivé vysvětlování vzniklých situací a v případě potřeby i operativní zásahy k zajištění náprav. Požadovaná úroveň MHD v souladu s Programem kvality služby vyžadovala součinnost oddělení stížností s kompetentními pracovníky z celé akciové společnosti. Volím tuto cestu, abych mohla za dlouholetou spolupráci **všem poděkovat**.

Odechodem z dopravácké rodiny si připomínám i své předčasně zesnulé spolupracovníky, kteří neměli stejné štěstí jako já. Myšlenkou jsem také u svého otce Antonína Havlíčka, který po 33 letech aktivní služby (průvodčí, řidič, výpravčí) ve vozovně Motol si důchodu užil jen 3 roky.

Přeji všem pevně zdraví.

Jana Přibislavská

1 Dohoda o mzdovém vývoji v roce 2002 byla podepsána

Závěry z jednání mezi vedením DP Praha, a. s. a Radou předsedů ZV DP Praha, a. s. dne 11. února 2002

1. Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. předloží do konce března 2002 prostřednictvím p. Šindeláře všem odborovým organizacím, působícím v DP hl. m. Prahy, a. s. varianty možného kolektivního vyjednávání pro rok 2003.

2. Účastníci dnešního jednání se dohodnou na nezávislé instituci, která zpracuje studii zhodnocení pracovní náročnosti všech profesí se zvláštním zřetelem na profesie řidiče tramvaje a profesie řidiče autobusu MHD. Tato studie bude zaměřena na srovnání složitosti, odpovědnosti a namáhavosti těchto profesí ve stejných, nebo srovnatelných pracovních podmínkách při stejných, nebo srovnatelných pracovních schopnostech a pracovní způsobilosti zaměstnance ve smyslu § 4a zákona o mzdě v platném znění. Komplexní studie bude obsahovat srovnání zařídování a odměňování všech profesí v rámci kolektivního vyjednávání pro rok 2003.

3. Výsledky komplexní studie dle bodu 2. budou zohledněny k 1. 7. 2002.

4. Na odštepném závodě Elektrické dráhy bylo zahájeno kolektivní vyjednávání s cílem uzavření Kolektivní smlouvy pro tento odštepný závod pro rok 2002 dne 5. 2. 2002 převzetím návrhu vedení o. z. příslušnými zástupci odborových organizací. Na základě předložených písemných návrhů a připomínek ze strany odborů bude tento předložený návrh KS případně upraven z hlediska vzájemné shody.

5. V případě nedohody mezi jednajícími stranami v o. z. DP-ED o kolektivní smlouvě pro rok 2002 bude vyzván společně zvolený zprostředkovatel pro kolektivní vyjednávání k posouzení návrhu kolektivní smlouvy DP-ED, o. z. pro rok 2002.

6. Na základě výše uvedených bodů je dnešním dnem ze strany FRT odvolána stávková pohotovost vyhlášená dne 5. 2. 2002 a odbory zaručují sociální smír mezi představenstvem DP hl. m. Prahy, a. s. a odborovými organizacemi působícími v DP hl. m. Prahy po dobu projednávání této problematiky.

7. Dohoda o mzdovém vývoji pro rok 2002 bude doplněna o výše uvedené body a podepsána všemi účastníky dnešního jednání.

Požadavky Federace řidičů tramvajů na jednání 11. února 2002

Vážený pane řediteli,
tímto Vás vyzývám, abyste své jednání a řízení Dopravního podniku uvedl do souladu se zákony platnými v České republice. Totéž očekávám i od Vašich podřízených pracovníků.

1. **Žádám Vás, abyste nastavil jednotný mzdový systém platný pro všechny odštepné závody. Žádám Vás o srovnání mzdy řidiče tramvaje se mzdou řidiče autobusu a nastavení relace ve vztahu ke strojvedoucímu metra.** Od 1. 1. 2001 platí novela zákona č. 1/1992 Sb., o mzdě. § 4a zákona definuje stejnou mzdu za stejnou práci a za práci stejné hodnoty. Je nepřipustné, aby pracovníci ve stejném pracovním zařazení měli na různých odštepných závodech různou mzdu. K nerovnoměrnému odměňování však dochází i v rámci odštepného závodu. Např. na ED se neustále používá kastování. Řidič tramvaje ve vedlejším pracovním poměru je připraven o některé složky mzdy a stravenky, což je v hrubém rozporu se zákonem. Žádný Vámi zmiňovaný závazný katalog prací neexistuje. Je povinností zaměstnavatele nastavit si mzdový systém.

2. **Žádám Vás, aby všechny pracovní právní kroky zaměstnanců byly upraveny pouze kolektivní smlouvou příp. dodatky.** Zákoník práce po novele jasně definuje v § 21 způsob úpravy pracovní právních nároků zaměstnanců. V případě, že u zaměstnavatele působí odborová organizace, může pracovní právní nároky zaměstnanců upravovat pouze kolektivní smlouva. Vaše směrnice upravující pracovní právní nároky jsou neplatné.

3. **Žádám Vás, aby DP přistupoval ke všem odborovým organizacím podle článku 27 Listiny základních práv a svobod. Žádám Vás, aby FRT byly dodatečně vyplaceny finanční prostředky určené pro odbory v odpovídající výši.**

4. **Z důvodu porušování základních práv zaměstnanců a odvádění velmi nekvalitní práce na dopravním úseku u ED Vás žádám o odvolání dopravního náměstka z jeho funkce.**

Ing. Antonín Dub, předseda Federace řidičů tramvajů

Jak jsme hospodařili v roce 2001



Foto: archiv DP

Počátek roku 2001 pro nás znamenal především ukončení hospodaření roku 2000. 13. března 2001 byl vedení společnosti předán audit účetní závěrky roku 2000 s tím, že účetní závěrka Dopravního podniku věrně zobrazuje majetek, závazky, vlastní jmění a výsledek hospodaření a je v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky. Konečné schválení hospodaření roku 2000 Valnou hromadou Dopravního podniku proběhlo 15. května 2001.

Rok 2001

Dopravnímu podniku byla podle uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti hromadnou dopravou osob schválena neinvestiční dotace z rozpočtu hl. m. Prahy ve výši 6,835 miliardy Kč. Výše dotace však nepokrývala nárůst mzdových nákladů a nárůst odpisů. Management proto zahájil jednání především o pokrytí nárůstu mezd. Zastupitelstvo hl. m. Prahy pak na svém zasedání dne 26. dubna 2001 schválilo usnesením č. 29/04 navýšení provozní dotace o 80,205

milionu Kč na pokrytí nárůstu mzdových nákladů včetně odvodů na sociální zabezpečení. Na počátku roku byla rovněž poskytnuta dotace ze strany ROPIDU ve výši 38,686 milionu Kč, a to na příměstské linky vedené na území hl. m. Prahy pro odštepný závod Autobusy. V průběhu roku pak byly provedeny další úpravy finančního plánu (5. června 2001 navýšení o 2,095 milionu Kč a 10. října 2001 snížení o 564 tisíc Kč).

Největším problémem zůstala část nákladové položky odpisů, nepokrytá neinvestiční dotací. Tato nepokrytá část odpisů je tvořena doaktivacemi dříve pořízeného majetku a aktivacemi nově pořízovaného majetku.

Byly navrženy postupy vykrytí této položky buď změnou účelovosti dotace z investiční dotace do provozní dotace nebo výnosy z prodeje majetku. Představenstvo rozhodlo o vykrytí z vlastních zdrojů, respektive z výnosů vzniklých při prodeji majetku.

Uskutečnil se odprodej 56% akcií z podílu Dopravního podniku na základním kapitálu dceřiné společnosti Rencar, a. s. a dále byl odprodán další majetek, který naše společnost již dále nepotřebovala k zajištění své činnosti. Výnosy z těchto odprodejů zajistily naší společnosti vykrytí položek odpisů, které byly na konci roku ve výši přibližně 152 milionů Kč.

Vyšší výnosy byly použity na navýšení mzdových nákladů včetně odvodů na sociální zabezpečení o 0,5%, tj. ve výši přibližně 17 milionů Kč.

Dobré finanční situaci napomohl i velký skluz v dodávkách nových vagonů metra, i když v průběhu května a června bylo hrazeno zvýšené množství faktur za nové vagony metra a tím se začaly snižovat volné finanční prostředky.

Dopravní výkony ve vztahu k plnění smlouvy s hl. m. Prahou jsou splněny ve vozových km na 99,71 %, v místových km na 100,15 % a byla tedy dodržena povolená tolerance 0,5 %. Celkem bylo za rok 2001 přepraveno 1 104 338 546 osob, z toho ve vnějších pásmech 18 842 610 osob.

Foto: Petr Malík



Úkoly Dopravního podniku zajišťovalo 12 631 zaměstnanců - průměrný přepočtený stav (z toho řidičů MHD 3 865). Mzdové náklady včetně odvodů na sociální zabezpečení činily 3 577 193 000 Kč.

Investiční výstavba

Státní rozpočet

Na stavbu IV. provozního úseku tratě C - 1. etapa byla na rok 2001 přidělena dotace ze státního rozpočtu ve výši **912,5 milionu Kč**, která byla čerpána na **100 %**.

Na nákup autobusů byla na rok 2001 přidělena dotace ze státního rozpočtu ve výši **22 milionů Kč** celkem, a to na nákup 8 kusů nízkopodlažních autobusů City bus - 20,8 milionu Kč a jednoho kusu kloubového autobusu - 1,2 milionu Kč. Tato přidělená státní dotace byla vyčerpána na **100 %**.

Dotace hl. m. Prahy

Na rok 2001 byly z rozpočtu HMP přiděleny pro Dopravní podnik účelové investiční dotace na kapitálové dovybavení v úhrnné výši 5 210 956 900 Kč, z toho:

	plán (Kč)	čerpání (Kč)
z dotace hl. m. Prahy	691 855 000	686 941 000
z II. emise obligací	1 198 270 900	1 198 271 000
z III. emise obligací	2 130 000 000	2 110 281 000
EIB1	190 831 000	499 635 000
Celkem	5 210 956 900	4 495 128 000



Foto: Petr Malík

Vlastní zdroje Dopravního podniku

Plán tvorby odpisů a odložená daň byly za rok 2001 zpracovány ve výši 2 367 441 000 Kč (odpisy - 1 899 501 000 Kč, odložená daň - 467 940 000 Kč).

Skutečná tvorba odpisů a odložená daň roku 2001 je ve výši 2 374 832 tis. Kč (odpisy - 1 906 918 000 Kč, odložená daň - 467 914 000 Kč).

Čerpání vlastních zdrojů na investiční výstavbu za rok 2001 činí **2 213 380 000 Kč**.

Co říci závěrem?

Jako obchodně-ekonomický ředitel a člen představenstva Vám děkuji, že jste svým přístupem k hospodaření ve svých oblastech činnosti přispěli k úspěšnému ukončení roku 2001. Rok 2001 skončil s nulovým hospodářským výsledkem, úspora na dotaci poskytované na provoz veřejné silniční MHD po zúčtování hospodářského výsledku činí 550 221,10 Kč a bude vyúčtována s poskytovatelem dotace - hlavním městem Prahou.

Ing. Václav Pomazal, CSc.

Přepравní kontrola v roce 2001

Na začátku nového roku nikdy neškodí malé ohlednutí za rokem minulým a porovnání některých výsledků, jež může být nejen zajímavé, ale případně i přispět ke zlepšení dosavadní práce. Mnohé se podařilo, ale v mnohém je potřeba soustředit síly ke zlepšení stávajícího stavu.

Filozofie zvýšení postihu cestujícím, kteří nesplnili tarifně přepravní podmínky v systému Pražské integrované dopravy, byla jistě správná a přinesla očekávané výsledky i v roce 2001. Obecně se dá hovořit o tom, že se zvýšením postihů klesl počet cestujících, kteří platili postih na místě kontroly oproti roku předcházejícímu, a navýšil se počet těch, kteří platili postih dodatečně v doplatkové pokladně naší společnosti.

Do podvědomí „černých pasažérů“ se vžívá fakt, že postih placený na půdě Dopravního podniku je pořád ještě přijatelný a nevyplácí se čekat na platební rozkaz od soudu, kterým se tak postih, vzhledem k odměně pro advokáta, vyšplhá až na částku 4 558,- Kč. Klesl počet cestujících bez platného jízdního dokladu a ruku v ruce se tím i logicky zmenšil počet případů, které dáváme každoročně k vymáhání advokátní kanceláři. Neméně příjemným konstatováním je, že se zmenšil počet napadení přepravních kontrolů agresivními cestujícími a klesl počet podaných stížností na práci přepravních kontrolorů.

K těmto dobrým výsledkům přispělo i mediálně sledované rozhodování Ústavního soudu v Brně ohled-

ně přepravní tarifní problematiky, které vždy skončilo ve prospěch Dopravních podniků. Nejdůležitějším jeho rozhodnutím bylo to z 10. ledna loňského roku, kterým rozhodl o oprávněnosti ukládání přírážek k jízdnému za „černou jízdu“ (jež jako předkladatel zpochybňoval i Okresní soud v Karvině), neboť tím nejsou porušeny principy rovnosti zakotvené v Listině základních práv a svobod. Povinnosti cestujících, kteří se neprokázali platným jízdním dokladem, jsou pevně zakotvené v zákonech o silniční dopravě a drahách, což do značné míry bere v úvahu i některým médiím hledajícím nezřídká skulinky v nedostatečné legislativě a zpochybňujícím náročnou práci pracovníků přepravních kontrol, která se kdysi opírala pouze o vyhlášku ministerstva dopravy a spojů.

Mnohá rozhodnutí vedení naší společnosti přispěla ke zlepšení platební morálky cestujících, a tak kdysi nejvíce diskutovaný nástup cestujících předními dveřmi na všech příměstských autobusových linkách i v pásmu „0“, vylepšil bez větších problémů tržby z prodaných jízdenek. Velice pozitivně se dá hodnotit i spolupráce s Městskou a republikovou policií, o čemž svědčí 37 společných kontrolních akcí během roku.

Jisté rezervy, které by jednoznačně vylepšily práci pracovníků přepravních kontrol, jsou na poli legislativním. Pokračovala sice snaha o zvýšení účinnosti legislativy, především zákonů o drahách a o silniční dopravě, kde jsme se předloženými návrhy snažili minima-

lizovat ztráty z tržeb jízdného a aby byly novely v souladu s evropskou legislativou, bylo dosaženo pouze dílčích úspěchů. Že se jedná o práci náročnou a zdlouhavou, a že předkladatelé musí být většinou obrnění trpělivostí, nemusíme ani dodávat.

Stručný přehled hlavních výsledků přepravní kontroly za rok 2001 a porovnání s rokem 2000 signalizuje následující tabulka.

rok	2001	2000
Počet uložených postihů	206 485	271 577
Tržby za postihy všech typů (mil. Kč)	67,4	62,6
Počet postihů placených na místě kontroly	82 611 (tj. 40,0 %)	128 055 (tj. 47,1 %)
Počet postihů placených v doplatkové pokladně DP	46 244 (tj. 22,4 %)	46 575 (tj. 17,1 %)
Počet odeslaných upomínek AK	70 364	90 202
Počet podaných žalob AK	55 638	68 054
Počet napadení kontrolorů	43	66

Josef Hocek,
vedoucí odboru přepravní kontroly

Velikonoce si připomeneme hudbou

Již po šesté zazní před svátky jara ve vestibulech metra hudba a zpěv žáků ze Základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Umělecké ulici v Praze 7. Obliba dětských vystoupení v našich prostorách stoupá, a tak si i vy udělejte čas a přijďte si poslechnout a zazpívat písničky přinášející jaro.

V letošním roce jsou připravena tři vystoupení. První je na programu ve středu 20. března od 11 hodin ve stanici Florencia, druhé vystoupení je připraveno na pondělí 25. března od 15 hodin do vestibulu stanice Můstek (pod Jungmannovým náměstím) a VI. velikonoční koncerty budou zakončeny ve středu 27. března od 11 hodin ve vestibulu stanice Muzeum.

Při jednotlivých koncertech se představí různé věkové kategorie dětí a návštěvníci si odnesou malé pozornosti.

-bda-

Představenstvo projednalo

První část měsíce února přinesla jedno zasedání nejvyššího orgánu naší společnosti, při kterém byly projednány následující body. Druhé únorové zasedání proběhlo až po uzavření čísla, a tak vás s projednávanými body seznámíme až v dubnovém čísle podnikového měsíčníku.

Informace o postupu při šetření a ohlašování mimořádných událostí při provozování dráhy a drážní dopravy. Představenstvu byl předložen návrh způsobu informování statutárního orgánu společnosti o mimořádných událostech v drážní dopravě, který vyplývá z vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 361. K uvedené problematice bude vydána směrnice generálního ředitele, která bude předložena na příští zasedání představenstva.

Informace o dokončení výstavby OZT Hostivař.

Technický ředitel ing. Jílek informoval členy představenstva o dokončení výstavby opravárenské základny tramvají v Hostivaři.

Analýza možnosti nákupu elektrické energie. Představenstvo projednalo materiál týkající se odběru elektrické energie od roku 2003. Vzhledem k závažnosti dané problematiky představenstvo rozhodlo, že bude nezávislou konzultační firmou vypracován návrh optimálního postupu při výběru dodavatele elektrické energie pro rok 2003.

Modernizace tramvají KT8D5. Vrcholný orgán naší společnosti projednal a schválil podobu rekonstrukce prototypu tramvaje KT8D5, která by měla být dokončena v dubnu příštího roku a bude realizována mimo jiné s nízkopodlažním středním článkem.

-red-

Roztrhávání dveří u tramvajových vozů T3: závažný problém současnosti

Po roce 1990 se nepřehlédnutelná část populace rozhodla jednat podle zásady co není zakázáno, je dovoleno, a co je zakázáno a není sankcionováno, je též dovoleno.

Dříve neznámé roztrhávání dveří u tramvajových vozů cestujícími, vystupování a nastupování i za jízdy, se během posledních tří let dostalo do podoby ohrožující bezpečnost nejen těchto cestujících-kaskadérů, ale i ostatních účastníků silničního provozu.

Z poslední doby můžeme uvést několik případů:

1. Na lince č. 16 po zastavení před světelnou signalizací na I. P. Pavlova ve směru od Štěpánské došlo při následném rozjezdu k roztržení posledních dveří soupravy, zablokování jízdy a couvnutí vlaku, než byl zastaven na brzdě.

2. Tentýž případ se opakoval na lince č. 5 před světelnou signalizací na Floře ve směru od Olšanského náměstí, kde stála za vlakem řada aut. Jen náhodou nebylo žádné najeto až za nárazník.

3. Na lince č. 16 u signalizace před zastávkou I. P. Pavlova ve směru od Štěpánské, po zastavení vlaku ze druhých dveří vystoupili otec, matka a dvě předškolní děti.

4. Na lince č. 16 při rozjezdu ze zastávky Výtoň k směrem k Palackého náměstí skupina mladíků roztrhla dveře druhého vozu a naskákala dovnitř.

5. Na lince č. 9 při jízdě do zastávky Anděl z centra v oblouku křižovatky vyskočili dva přibližně dvanáctiletí chlapci za jízdy, přičemž jeden upadl, okamžitě vstal a utekl.

6. Na lince č. 9 při jízdě ke světelné signalizaci u mostu před strahovským tunelem v rychlosti přibližně 25 km/h vyskočil asi 25letý cestující přímo před předek nákladní Tatry, která stačila zastavit. Cestující ihned utekl.

Takto bychom mohli pokračovat, jen v posledním lednovém a prvním únorovém dni, během dvou směn jednoho řidiče jsme zaznamenali dalších 5 roztržení dveří u tramvajových vozů T3! Nikoliv náhodné projevy vandalizmu, ale pravidelná každodenní realita, se kterou se setkává každý řidič tramvaje. V průběhu jedné směny jsme průměrně svědky 2 až 3 případů roztržení, v zimě méně, v létě více.

Kdo se využívá v této nebezpečné zábavě? Zejména muži ve věku 18 až 30 let, druhé místo v pomyslné tabulce patří školní mládeži a v nemalé míře se setkáváme i s dětskými skupinami o 6 až 9 členech ve věku 5 až 9 let. Tyto děti zejména v oblasti Ohrady běhají z vlaku do vlaku mimo zastávky a čekají, až řidič vyběhne z neuzamčené kabiny, aby ji mohly vykrást.

Setkáme se však i s ostatními věkovými skupinami, jak dokresluje následující případ:

Přibližně 50letá žena se sníženou pohyblivostí nastoupila do posledních dveří linky č. 23, stojící u signalizace u Koh-i-nooru ve směru do centra. Žena se při vyloučení z přepravy hájila tím, že spěchá a že to stejné dělají všichni.

„Dědoušek“ se loučí s podnikem

První březnový den letošního roku oslavil významné životní jubileum, 80 let, náš spolupracovník, velký pracant a obětavý člověk pan Josef Aubrecht. Po 57 letech nepřetržité práce u Dopravního podniku odchází nejstarší aktivní pracovník o. z. Elektrické dráhy na zasloužený odpočinek.

Za mnoho let působení u podniku vystřídal Josef Aubrecht řadu profesí. 11. června 1945 nastoupil jako opravář autodílny a elektrikář. Dále působil jako řidič nákladních automobilů, kompresorů, autojeřábů a pohotovostních jeřábů, přičemž za celou dobu najel

Popsané případy a zejména každodenní skutečnost dokládá, že máme co do činění s novým fenoménem. Bohužel, stále se rozrůstajícím a nebezpečným.

Roztrhávání dveří negativně působí i na psychiku řidiče tramvaje, ať už to dává najevo, nebo to v sobě přemáhá. Nelze opominout ani účinky povětrnostní, kdy při jízdě nahoru po mostě na Krejčárek velmi silný boční vítr rozrazil boční dveře a bylo nutno dojet s nouhou na pedálu a rukou na dveřích, aby vůbec naskočila jízda.

Negativně působí roztrhávání zejména na dveřní zařízení, které je poškozováno natolik, že lze jen s velkou námahou udržovat optimální nastavení vůle mezi křídly dveří. Jejich větší vůle při zavření může pak být příčinou zapnutí jízdy po nášlapu, ačkoliv dveře v té chvíli ještě svírají ruku cestujícího, který pak může být i vlečen, aniž na to vůz reaguje, jak má.

V této souvislosti jsme provedli na konečné zkoušce s naplněnou lahví Dobré vody. Láhev, silnější než běžná ruka, jsme dali mezi křídla posledních dveří, a poté jsme po smyčce bez problémů popojížděli.

Časté je i vysazení jednoho či obou křídél dveří z horních vodičích lišt, a to v křižovatce či jiném problematickém místě s následkem zablokování jízdy. Tím je dotčen i ostatní provoz a řidič musí okamžitě opravovat, respektive nasazovat dveře do lišt stavěcím klíčem. Nervózní cestující této situace využívají a v křižovatce vystupují a běhají mezi auty. O bezpečnosti nemůže být v takové situaci ani řeč. Ale „pachatel“ už dávno odešel.

Z předchozích řádků je zřejmé, že vozy T3 s klasickými dveřmi již nevyhovují bezpečnému provozu, neboť u nich dochází ve zvýšené míře k roztrhávání dveří. Proto by se mělo neprodleně přistoupit k řešení, které by tento problém odstranilo nebo alespoň výrazně snížilo.

Karel Mácha,

řidič provozovny Žižkov (redakčně upraveno)

Přehled míst s nejčastějším roztrháváním dveří na linkách vypravovaných z provozovny Žižkov

Linka č. 1:

- Spojovací, nástupní zastávka (učni nastupují do již odbavených vlaků)
- Ohrada u signalizace do centra (nástup do vlaku)
- Ohrada u signalizace z centra (výstup k přilehlé bus zastávce)
- zastavovací místo před Palmovkou (výstup)
- Palmovka u výhybek při ručním přestavování (výstup z druhého vozu)
- Palmovka v oblouku před zastávkou na most (vyskakování ke vstupu do metra)

Linka č. 5:

- Flora do centra po vyjetí ke světelné signalizaci (nástup)
- Flora z centra u signalizace ve svahu (výstup)

- Olšanské náměstí z centra před předchozí signalizací (výstup)
- Olšanské náměstí z centra před následnou signalizací (nástup)

Linka č. 9:

- Spojovací viz linka č. 1
- Ohrada do centra i z centra (nástup i výstup, navíc řádění dětských skupin)
- Olšanské náměstí viz linka č. 5
- Národní divadlo z centra po vyjetí ze zastávky k signalizaci (nástup)
- Národní divadlo do centra před signalizací (výstup)
- signalizace před ulicí Kartouzskou do centra i z centra (výstup)
- oblouk v křižovatce Anděl (výstup)
- Plzeňská před tunelem a v omezené rychlosti 10 km/h z centra (výstup)
- signalizace Motol před autoservisem do centra (výstup)



Foto: Petr Malík

Linka č. 11:

- Želivského do centra před signalizací (nástup)
- Flora do centra po popojetí k signalizaci (nástup)
- Demínka z centra (výstup)
- Otakarova z centra (výstup)

Linka č. 14:

- Zborovská před signalizací z centra (výstup)
- Palackého náměstí před signalizací do centra (výstup)
- Karlovo náměstí od Moráně a Palackého náměstí od Moráně (výstup při jízdě v konvoji)

Linka č. 16:

- Spojovací a Ohrada viz linka č. 9
- Želivského do centra před SSZ a při jízdě obloukem (výstup)
- Flora do centra u signalizace (nástup)
- Flora z centra u signalizace (výstup)
- Francouzská - Blanická před signalizací do centra (výstup)
- I. P. Pavlova před zastávkou do centra při zastavení v konvoji (výstup)
- I. P. Pavlova po vyjetí ze zastávky k signalizaci (nástup)
- I. P. Pavlova před signalizací od Štěpánské a před zastávkou (výstup)
- úsek Karlovo náměstí - Palackého náměstí v obou směrech při jízdě v konvoji (výstup)

Linka č. 19:

- před signalizací Vozovna Strašnice do centra (výstup)
- Želivského u signalizace do centra (nástup)
- Želivského u signalizace z centra (výstup)

Linka č. 21:

- pouze v úseku Moráň - Palackého náměstí při jízdě v konvoji (výstup)

Poznámka: Při dojezdu do libovolné zastávky zejména mladí silní muži rádi zkoušejí svou odvalu a často roztrhnou dveře při vjezdu do zastávky a drží je otevřené až do zastavení soupravy, případně ještě dříve vyskočí.

Obdobně jako v minulých letech pokračují i v současnosti opravy a rekonstrukce veřejných WC ve stanicích pražského metra, které vzhledem ke svému stáří, morálnímu i fyzickému opotřebení, absenci kabin pro imobilní občany a v nemalé míře i devastaci nesplňují požadavky na ně kladené.



Foto: Petr Malík

Odštěpný závod Metro je největším odběratelem elektřiny připojeným na síť Pražské energetiky, a. s. Elektrická síť metra tvoří propojený celek, napájený z 12 rozvodů 110/22 kV a smluvně zajištěný jako jediný velkoobděr. Koncepce jediného velkoobděru, která umožňuje soubodné vyhodnocení výkonu, byla prosazena již na počátku provozu metra a díky ní, specifickým podmínkám smlouvy a modernímu systému měření dosahuje o. z. Metro trvale nejnižší průměrnou cenu za elektřinu ze všech odběratelů Pražské energetiky.

Oproti zvyklostem ve vyspělém světě, kde je metro budováno jako účelová stavba, bylo metro v Praze pojato nepřiměřeně honosně a nákladně, v souladu s metrem v Moskvě. Tomuto pojetí odpovídala i energetická náročnost, související nejen s využitím energeticky náročných vozidel, ale i s koncepcí osvětlení, vytápění a dalších.

Od zahájení provozu v roce 1974 bylo jasné, že provozování takto vyprojektovaného metra není z hlediska spotřeby energií únosné. Postupně byla realizována řada úsporných opatření, která v průběhu let provozu metra přinesla značnou trvalou úsporu elektrické energie a nákladů na ni. Šlo například o redukci předimenzovaného osvětlení, zhasnutí osvětlených tunelů za provozu, likvidaci vytápění vestibulů stanic. Tato opatření byla postupně uplatňována i na nově budovaných tratích. Rozhodující část těchto úsporných opatření byla realizována do roku 1993 a celkem představovala trvalou úsporu ve výši přibližně 30 540 MWh/rok, což v dnešních cenách je snížení nákladů přibližně o 46 milionů korun ročně. Tím byly však prakticky možnosti šetření stylem „zhasnutí, vypnutí, omezení“ vyčerpány a jedinou cestou k úsporám je dnes zavádění nové,

Pokračování oprav WC ve stanicích metra

Kromě již dříve opravených WC byly v roce 2000 opraveny či rekonstruovány WC v následujících stanicích metra:

- **Malostranská** - rekonstrukce WC při rekonstrukci stanice;

- **Vyšehrad** - vzhledem k malému využití byly zachovány a opraveny pouze WC na západní straně stanice.

V roce 2001 byly opraveny, případně zrekonstruovány tyto WC:

- **Karlovo náměstí** (výstup Palackého náměstí) - zcela nově bylo řešeno vnitřní dispoziční uspořádání, čímž vznikla další místnost pro komerční využití;

- **Můstek** (výstup Václavské náměstí) - oprava se protáhla, protože bylo velmi obtížné zajistit příkon elektrické energie pro provoz WC;

- **Karlovo náměstí** (výstup Karlovo náměstí) - WC opraveny v rámci výstavby komerční budovy nad vestibulem;

- **Pankrác** - WC rekonstruovány již počátkem roku, při kolaudaci zjištěna závada, spočívající v zatékání porušenou izolací dilatační spáry ve stropní konstrukci vestibulu. Po její opravě byly WC zprovozněny v závěru roku.

V letošním roce budou opraveny toalety v následujících stanicích metra:

- **Můstek** (výstup Můstek) - oprava v rámci paláce ASTRA, předpoklad zprovoznění v květnu;

- **Křížkova** - původní WC mimo objekt metra budou přemístěny k nadzemnímu vestibulu stanice, zprovoznění se předpokládá v září;

- **Chodov** - rekonstrukce WC probíhá v rámci přístupnění stanice pro imobilní občany a pro cestující by měly být otevřeny v červenci;

- **Budějovická** - oprava probíhá v rámci výstavby komerčního centra a do užívání by měly být předány v říjnu letošního roku.

Petr Kadečka, technický úsek ředitelství

Jak se mění spotřeba elektrické energie v o. z. Metro

energeticky méně náročné techniky a využívání moderní regulace a měření.

Rekonstruované a nové vozy metra mají po zavedení do provozu s rekuperací šetřit přibližně 30 % trakční energie. Nové pohyblivé schody šetří 15 až 20 procent energie. Nové osvětlovací soustavy s moderními svítidly a s použitím regulačních prvků šetří až 30 % elektřiny.

Trvale uplatňovaná úsporná opatření spolu s optimalizací podmínek dodávek energií mají za následek, že od roku 1991, kdy došlo k liberalizaci cen, dochází trvale ke snižování podílu nákladů na média na celkových nákladech podniku. Zatímco v roce 1991 činil tento podíl 30 procent, v roce 2001 již pouhých 9,4 procenta celkových nákladů o. z. Metro. Přitom náklady na elektrickou energii činí přibližně 80% veškerých nákladů na média.

Přehled spotřeby elektrické energie v o. z. Metro od roku 1990

rok	celková spotřeba (MWh)	z toho trakční (MWh)	průměrná cena bez DPH (Kč/kWh)
1990	195 264	105 446	0,57
1991	205 473	112 741	1,40
1992	199 707	107 659	1,57
1993	185 830	100 930	1,61
1994	186 119	101 335	1,58
1995	186 661	98 375	1,63

1996	191 723	99 518	1,62
1997	194 700	100 303	1,61
1998	191 746	99 990	1,63
1999	203 708	107 695	1,60
2000	201 566	106 763	1,61
2001	201 216	107 357	1,50

Pokles spotřeby v roce 1993 byl dán zavedením nového dálkového měření odběru DATA-GYR, které umožnilo pomocí počítače přesně vyhodnocovat odběr a sjednávat optimální odběrový diagram. Jak je patrné z tabulky, spotřeby z roku 1991 nebylo dosaženo ani po zprovoznění tratí IV. B a V.B a depa Zličín.

Snižování energetické náročnosti metra je věnována trvalá pozornost. V loňském roce zpracované energetické audity na stanice metra a depa potvrdily, že nastoupená cesta snižování energetické náročnosti je efektivní a přinese další podstatné úspory elektrické energie.

Podle nového energetického zákona č. 458/2000 Sb. se o. z. Metro se svou spotřebou přesahující 40 000 MWh stalo od 1. ledna 2001 tzv. oprávněným zákazníkem s možností volby dodavatele elektřiny. Otevření trhu s elektřinou je předpokladem k dalšímu snižování ceny. Pro rok 2002 byl s Pražskou energetikou uzavřen dodatek smlouvy, podle kterého by průměrná cena pro odběr metra měla klesnout pod 1,48 Kč/kWh.

Ing. Milena Malíková,
odbor energetiky o. z. Metro

Intranet Line - informační systém pro řidiče MHD v o. z. Autobusy



V minulých letech se odbor informačních technologií (IT) v o. z. Autobusy zaměřoval zejména na sjednocení datové základny. Výsledkem je jednotný datový model pro většinu současně provozovaných úloh DIS (Dopravní informační systém). Všechny nové aplikace jsou již vyvíjeny nad stejnou datovou základnou. Výhody jsou jasné: jednodušší správa, data jsou pořizována pouze jednou a jsou konzistentní. Tolik tedy část datová. S postupující integrací úloh z oblasti provozu MHD do systému DIS vzniká každým dnem velké množství cenných informací. Teprve však jejich maximálním využitím se stává celý informační systém efektivním.

V průběhu loňského roku se zrodila myšlenka, využít informace ze systému DIS i jinde, než na „klasických“ pracovištích.

Odbor IT proto připravil prototyp zařízení pro získávání informací pro řidiče MHD - **Intranet Line**. Umístění tohoto zařízení je plánováno ve výpravnách

(případně v autoškole), kde by bylo veřejně přístupné všem řidičům.

Co je **Intranet Line**?

- specializovaný hardware, vybavený základní aplikací - upraveným internetovým prohlížečem (tzv. browserem), pomocí kterého jsou na monitoru zobrazovány vybrané informace,

- softwarové vybavení je postaveno na standardech internetu/intranetu,

- hardwarové vybavení se skládá zčásti ze standardních komponent (počítač, monitor, klávesnice), zčásti ze speciálních komponent (stojan, dotyková obrazovka, čtečka čipových karet),

Proč **Intranet Line**?

- množství informací, které vznikají na základě provozování hlavního druhu činnosti - MHD, stále roste, rozšiřuje se i jejich záběr,

- k uživatelům, kteří mají počítač, se informace dostávají prostřednictvím intranetu, e-mailu a specia-



lizovaných aplikací,

- k řidičům MHD se informace o provozu dostávají většinou těžkopádně a se zpožděním - **Intranet Line** je zobrazuje on-line, protože je napojen přímo na aktuální SQL databázi, kterou sdílejí všechny aplikace DIS.

Hlavní myšlenkou projektu **Intranet Line** je zpřístupnit řidičům MHD dva základní okruhy informací. Takzvané „veřejné“ - to jsou informace volně dostupné všem pracovníkům a k jejich využití není třeba identifikace. Další okruh informací je „privátní“. K použití těchto informací je nutné uživatele identifikovat. V běžné podnikové síti, kde má většina pracovníků svůj počítač, svoje přihlašovací jméno, heslo a poštovní přihrádku, není identifikace problémem. V případě řidičů jsme museli přistoupit k jinému, avšak stejně

efektivnímu, způsobu - identifikace bezkontaktní čipovou kartou. Tyto karty jsou v o. z. Autobusy standardem a používají se k například k čerpání nafty a zaznamenání docházky. Číslo této karty je uloženo v centrální databázi. Samotný způsob identifikace je jednoduchý. Pracovník přiloží svou kartu ke čtecímu zařízení na **Intranet Line**, ten porovná kartu s centrální databází a pokud pracovníka najde, umožní mu přístup do systému. Obsluha pak probíhá pomocí dotykové obrazovky a klávesnice. Ovládání je navrženo velmi intuitivně a není k němu třeba žádných „počítačových“ zkušeností. Je velmi podobné třeba výběru z bankomatu.

Jaké jsou představy o aplikacích **Intranet Line**?

První aplikací, která byla vyvinuta, byl systém zpráv pro řidiče. Jedná se o operativní zprávy, které může do systému publikovat zástupce garáže, dispečink nebo dopravní úsek. Zpráva má svou platnost a po vypršení se přestane automaticky zobrazovat. Ke čtení zpráv není nutná identifikace. Dalším okruhem je zobrazení jednotlivých čerpání nafty. Řidič má možnost zobrazení tankování za jednotlivé měsíce. K této akci je třeba identifikace. Do budoucna připravujeme vyhodnocení norem spotřeby.

Samostatnou částí je oblast pravidel silničního provozu. K procvičování slouží aplikace **Autoškola**, která obsahuje souhrn otázek a odpovědí z testů pravidel silničního provozu. Řidič tak má možnost tzv. tréninku, ve kterém si po výběru okruhu otázek zobrazuje správné odpovědi na otázky, nebo samotného testu, který je po ukončení automaticky vyhodnocen.

Domníváme se, že tento způsob získávání informací má v o. z. Autobusy budoucnost. Rádi bychom do systému **Intranet Line** umístili informace o službách a dovolených. Autobus je dnes složitý organismus a k jeho obsluze je třeba mnoha nových dovedností. Návodů na obsluhu jednotlivých komponent OIS, to je další okruh informací, které je nutné řidičům zpřístupnit. Řadu věcí dnes ještě ani nedokážeme domyslet, ale věřím, že jsme vykročili správnou cestou.

V průběhu první dekády března bude umístěn první informační stojan ve výpravě hostivařské garáže. Výsledky zkušebního provozu přineseme na stránkách DP-KONTAKTU.

Ing. Jiří Moravec,
vedoucí odboru IT o. z. Autobusy
Foto: o. z. Autobusy



Lanovka v ZOO bude jezdit od 23. března

V roce 2001 **Lanová dráha v ZOO Praha (dále jen LD)** zahájila provoz 31. března při jarním otevření ZOO Praha a byla provozována až do 14. října. Za toto období přepravila 152 946 cestujících a tržby dosáhly 2 294 190,- Kč.

Již v průběhu loňské provozní sezóny byly provedeny v rámci velké opravy LD nátery všech jejích ocelových konstrukcí a po skončení provozu byly demontovány všechny sedačky, které byly pozinkovány a také

nově natřeny. Rovněž byl přezkoušen a oceňován odstředivý vypínač - důležitý prvek zajišťující bezpečnost cestujících při provozu LD. V zimním období pak byla LD mimo provoz. I v tomto období však pokračovalo zlepšování jejího technického stavu; proběhla například výměna ochranné sítě pod sedačkami v celé délce trati a oprava anemometru (větroměru) a jeho elektroinstalace. Do zahájení provozu v sezóně 2002 zbývá ještě provést provozní revizi určeného technického zařízení - strojního a mechanického zařízení, lana, nosné konstrukce a revizi elektrického zařízení LD. Na obou stanicích budou do zahájení provozu osazeny nové informační tabule s Výňatkem ze smluvních přepravních podmínek LD ZOO Praha.

Zahájení provozu lanovky v letošní sezóně je plánováno na 23. března, na sobotu při slavnostním otevření ZOO Praha. Jízdní řád LD zůstává letos stejný jako v loňském roce - za příznivých povětrnostních podmínek denně od 10.00 hodin do 18.00 hodin; mimo provoz je LD v pondělí a v pátek.

Jízdné je i pro tento rok ponecháno ve stejné výši, a to jednotně 15,- Kč pro každou jednotlivou jízdu cestujícího staršího 6 let. Pro rychlejší odbavení větších skupin cestujících a pro snížení množství rozměňovaných peněz do jízdenkových automatů typu Merona jsou zavedeny hromadné jízdenky. Tyto jízdenky lze zakoupit pro skupiny 6 a více návštěvníků ZOO.

Důležité je také upozornění, že jízdné na lanovce platí v plné výši všichni návštěvníci ZOO Praha, včetně všech zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

V ochranném pásmu lanovky, přímo pod sedačkami s cestujícími, lze spatřit nový pavilón lemuru, madagaskarských poloopice. U dolní stanice byl v září otevřen nový pavilón goril, v němž je umístěna skupina

5 goril nížinných. Interiér nového pavilonu přibližuje prostředí afrického pralesa. Na svahu pod horní stanicí, směrem k Bohnicím, byl také otevřen pavilón žiraf (tzv. „Africký dům“), kde je stádo 12 žiraf Rothschildových současně s expozicí hrabáčů a štetkounů (afrických prasat), doplněnou volně poletujícími snoavci; v pavilonu se ozývají zvuky savany, interiér je pojednán jako africká vesnice. Dále bylo otevřeno několik menších expozic, například expozice velkých papoušků, jelenů wapiti, vlků a makaků, kteří mají společný výběh s pavocemi hřivnatými.

Otvírací doba ZOO je v březnu od 9.00 do 17.00 hodin; v dubnu a květnu, kdy se již prodlouží den, ZOO zavírá v 18.00 hodin a další prodloužení uzavírací hodiny až do 19.00 hodin je od června až do srpna. V září a říjnu je zase otevřeno jen od 9.00 do 18.00 hodin.

Od května do září je možno použít i lodní dopravu parníkem po Vltavě. Vstupné pro děti činí 30,- Kč, pro dospělé 60,- Kč a rodinná vstupenka stojí 150,- Kč.

Při návštěvě ZOO je dobré nenechat si ujít některé zajímavé přírůstky z roku 2001 i roku letošního. Je to například levhart mandžuský (nejvzácnější druh levharta na světě) - páté mládě narozené v Praze, takin (asijský vysokohorský sudokopytník) - první mládě v České republice, buvolec běločelý (africká antilopa) - první mláďata narozená v České republice a sameček Simon, mládě žirafy Rothschildovy - první přírůstek v novém Africkém domě. Dále pak koně Převalského - „erbovní“ zvíře pražské ZOO, holubi růžoví - poprvé v pražské ZOO, zoborožec kaferský (velký africký zoborožec) - vloni se zde vylíhlo jubilejní desáté mládě. Na přelomu roku (od listopadu do ledna) se vylíhlo šest tučňáků Humboldtových a prvním přírůstkem v letošním roce, z 9. ledna jsou dvě samičky pekari páskovaného (druh amerického divokého prasete); začali se líhnout pelikáni a další mláďata.

Pro děti je otevřen nový dětský areál s pódiem, prolézačkami, dětskou tramvajkou, bazénkem a mnohými hračkami.

Josef Dotlačil,
služba technologických zařízení o. z. Metro



Foto: Petr Malík

V pondělí 22. října loňského roku přednášel v Praze na pozvání Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti pan Peter Scheidegger, generální ředitel Regionalverkehr Bern-Solothurn, jehož přednášky na Novotného lávce se někteří z našich čtenářů zúčastnili.

Jeho „výroční zpráva“ o situaci v městské veřejné dopravě ve Švýcarsku a v jeho podniku, které posílá svým četným kolegům a přátelům, jsme s jeho svolením dvakrát uveřejnili v DP-KONTAKTU. Poprvé v březnu 1999 pod názvem „Rozvoj otázek veřejné dopravy ve Švýcarsku v roce 1998“ a podruhé v březnu 2001 v článku „Všeobecná dopravní politika ve Švýcarsku a problémy MHD“, kdy jsme též přiblížili jeho vlastní společnost RBS.

Pan Scheidegger je předchozím předsedou výboru

Novinky ze Švýcarska

pro dopravu a města UITP - Mezinárodního svazu veřejné dopravy, ve kterém je dodnes velmi aktivně činný. Měl rozhodující podíl na vydání jedné z neznámějších publikací UITP, která byla představena na 54. kongresu UITP v květnu 2001 v Londýně pod názvem „Lepší mobilita ve městech a okolí“. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost připravuje vydání její české verze v první polovině tohoto roku. Četnými fotografiemi a grafy vybavená publikace obsahuje výčet největších problémů městské dopravy, navrhuje řešení pro cestu ze začarovaného kruhu zhoršování situace ve městech a uvádí příklady nejlepších řešení pro dosahování vyváženého dopravního systému v městských oblastech.

Říjnová přednáška pana Scheideggera byla zaměřena na:

1. Dopravní politiku ve Švýcarsku, zahrnující vliv přímé demokracie, národní a místní dopravní politiky.

2. Podnikovou politiku, zaměřující se na přechod od strnulé koncesní ochrany k pružné konkurenční situaci a na to, jak podniky reagují na konkurenci. Protože přednáška byla jejími účastníky přijata velmi pozitivně, chceme využít další příležitosti a se svolením pana Scheideggera uveřejníme podstatnou část jeho zprávy o roce 2001.

-zded-

Všeobecná dopravní politika ve Švýcarsku a problematika městské dopravy

V současné době jsou investovány velké prostředky do infrastruktury národní a mezinárodní železniční dopravy. Výstavba **obou alpských tunelů** pokračuje kupředu: základní tunel Lötschberg bude otevřen v roce 2007, otevření základního tunelu Gotthard je plánováno na rok 2012 (s možným prodloužením termínu). Hlavním uživatelem je nákladní železniční doprava, která by svou atraktivní nabídkou měla zredukovat - nebo alespoň stabilizovat - tranzit nákladních vozů. Aby bylo možné financovat tyto drahé stavby, byla začátkem roku zavedena tzv. **daň za těžkou přepravu**. Tato daň je založena na maximální přípustné brutto hmotnosti a ujeté vzdálenosti. Kilometry se zjišťují špičkovým přístrojem, který pomocí GPS vypočítává vzdálenost a pracuje podivuhodně dobře (naše autobusová garáž provádí opravy i soukromých nákladních vozů a instalovala už 75 takových přístrojů). Poslední kritiky této politiky utichly, když se srazily dva nákladní vozy v Gotthardu a vypukl požár, který si vyžádal 11 obětí a tunel (kapacita 18 000 vozidel/den) musel být na minimálně 2 měsíce uzavřen. (Často slyšíme od lobby nákladních vozů a spedic, že vzhledem ke spěšným transportům a krátkým dodacím lhůtám není možné překládat zboží na (pomalou) dráhu. Ale když dojde k nějaké nehodě, najednou se zjišťuje, co že to vlastně „spěšného“ je přepravováno: jeden nákladní vůz vezl staré pneumatiky, druhý toaletní papír.)

Nyní musí i EU uznat švýcarskou dopravní politiku přeložení silniční nákladní dopravy na železnici.

V běhu jsou i všechny stavební práce v rámci koncepce „**Dráha 2000**“, takže už nejsou pochybnosti o tom, že nový jízdní řád platný pro celou zemi s 30minutovým intervalem v určitých oblastech vstoupí v platnost v plánovaném termínu v prosinci 2004. Zatímco financování rozšiřování železniční dálkové dopravy a mezinárodní nákladní dopravy je zajištěno na dalších 20 let, byla městská doprava doposud „přehlíženým dítětem“, protože švýcarská vláda pro ni neposkytovala žádné finanční prostředky. Města sama nejsou schopna financovat větší investice. Z tohoto důvodu postrádají švýcarské tramvaje ve větší míře vlastní trasy, tunelové a mostní tratě. Jsou sice velmi ohleduplné vůči životnímu prostředí a spolehlivé, dosahují však nízké jízdní rychlosti a nejsou tedy pro jízdy na větší vzdálenosti příliš atraktivní. Z tohoto důvodu předložila v létě komise expertů vládě zprávu, ve které navrhuje dodatečnou **spotřební daň z minerálních olejů pro městské dopravní stavby**, podobně jako je tomu v německém zákonu o financování obecní dopravy. Z tohoto nového zdroje by bylo možné spolufinancovat spolkovou vládou důležité projekty jako nové linky městské dopravy v Ženevě, Bernu nebo Curychu, nebo krátkou podzemní dráhu v Lausanne (11% stoupání, na pneumatikách). Doufejme, že tyto návrhy budou schváleny parlamentem. Já osobně jsem se za tyto návrhy zasazoval, i když RBS z nich nebude přímo těžit, jelikož má jako „regionální dráha“ přístup ke spolkovým prostředkům.

Městská doprava

Veřejná městská doprava se v roce 2001 vyvíjela následovně:

- **Basilej**: v červnu uvedeno do provozu nové tramvajové spojení za účelem vedení předměstských linek (BLT) přes hlavní nádraží (= Basel SBB).

Siemens dodá 40 metrů dlouhé tramvajové vozy Combino městskému dopravnímu podniku (BVB). BVB dovybaví starší kloubové tramvaje nízkopodlažním středním dílem. V některých 40 let starých vlečných vozzech jsou střední dveře sníženy tak, že poskytují možnost nízkopodlažního vstupu. Tím bude dána v brzké době možnost nástupu do všech tramvajových souprav v Basileji alespoň jedněmi dveřmi z úrovně vozovky/chodníku.



Foto: archiv DP

- **Curych** uvedl do provozu první elegantní tramvaj Cobra - vlastní konstrukci dřívější společnosti Schindler/Adtranz/SGO. Po dlouhodobých testech má být v příštím roce nasazeno přibližně 80 vozidel. Ve starších vozidlech („Tram 2000“) má být zaveden střední díl s nízkou umístěným vstupem tak, aby i v tomto městě byla vbrzku ležce přístupná každá tramvajová souprava. Nové tramvajové tratě, respektive prodloužení a vlastní síť v oblasti Curych sever, mají být postaveny v příštích letech

- **Ženeva** - v současné době se pracuje na prodloužení tramvajových linek.

- **Bern** - očekává vozy Combino od Siemense (30 metrů délka) koncem 2002.

Více S-Bahnu

SBB se snaží o zavádění S-Bahnu po Curychu a Bernu i v dalších městech. BLS (dráha s normálním rozchodem, která patří převážně kantonu Bern) objednala další vlaky příměstské dráhy „Nina“ od Vevey/Bombardier. Převzme od SBB některé linky S-Bahn, která naopak převezme od BLS dálkovou železniční dopravu. Ve východním Švýcarsku založily SBB a Mit-

telthurgaubahn (dráha, která rovněž patří z převážné části kantonům) dceřinou společností „Turbo“, do které obě společnosti „vloží“ regionální přepravu osob. Obsluhována má být kloubovými vozy Stadler.

Konkurence nebo spolupráce?

Ve Švýcarsku ještě není definitivně rozhodnuto, jak se bude zacházet s otázkou konkurence. Ze zákona mají úřady možnost vypsat na linky veřejnou soutěž. Přitom bychom museli dokonce i vozidla, která byla opatřena s veřejnou podporou, předat nástupcům. Ale zatím ještě není jasné, zda úřady chtějí větší konkurenci nebo lepší spolupráci mezi dnes již tolika dopravními podniky. V tomto roce založila jedna malá společnost provozující regionální autobusovou dopravu v kantonu Curych spolu s Connexem dceřinou společností s cílem dobytí nových trhů.

Čeho jsme dosáhli u RBS v roce 2001?

Pro společnost Regionalverkehr Bern-Solothurn byl 2001 rokem úspěšným. Stouply příjmy z přepravy, navíc jsme dosáhli vedlejších příjmů jako například nájemné, které nám platí norské vydavatelství za možnost rozšiřování jím vydávaných novin zdarma v boxech na nástupišťích. Dva traťové úseky se podařilo v termínu rozšířit na dvoukolejně. V současné době probíhá dodávka **19 nízkopodlažních mezivozů** od firmy Stadler, Altenhein. Protože budou muset být zařazeny ke 25 let starým motorovým vozům, které nebyly ve své době konstruovány na dodatečné zatížení, musel by Stadler podle smlouvy poskytnout nemalý rabat z pořizovací ceny, pokud by překročil námi stanovené limity hmotnosti. Ve skutečnosti jsou vozy o téměř 2 tuny lehčí než byl požadavek, takže budeme muset firmě Stadler vyplatit odměnu, kterou však získáme zpět úsporou na nákladech za energii. Na jaře příštího roku nabídneme potom ve všech soupravách (kromě tramvajové linky G) minimálně 2 nízkopodlažní vstupy.

Co se týče **autobusové dopravy**, zavedli jsme s úspěchem několik vozů Citaro. Dnes jsme mohli nahradit na místní autobusové lince jeden midibus Cito, který se kvůli malému počtu míst k sezení neosvědčil, krátkým nízkopodlažním busem MAN bez vnitřních schůdků v chodbičce.

Na naší nejméně frekventované železniční lince jsme od června nahradili **soupravy po 20. hodině autobusy**. Hlavním důvodem byly obavy našich cestujících (zejména žen) ze vstupu do málo užívané podzemní mezizastávky. Kromě toho jsme spojili náhradní autobusovou linku s napájecí, takže nyní již není potřeba přestupovat na konečné zastávce dráhy. Kritika přechodu z „čisté a atraktivní“ dráhy na „smradlavé“ naftové autobusy zmlkla po zavedení pohodlných kloubových autobusů Citaro.

Hodně času si vyžadují **aktivita pro podporu pro zástavbu v blízkosti nádraží**. Hnacím motorem nejsou ani tak zisky z prodeje v obchodech, ale spíše urbanistická zásada, že v blízkosti atraktivních zastávek drah by se měly stavět nové administrativní budovy za současně nutnosti omezení počtu parkovacích míst. Jen

tak si zajistíme do budoucna zákazníky a dosáhneme z hlediska dopravní politiky tolik žádaného odlehčení silnicím.

Velkou starostí v tomto roce byl náhlý **nedostatek strojevedoucích**. Příčina byla u SBB, která kvůli racionalizačním opatřením po léta neškolila žádné strojevedoucí a najednou (!) nutně potřebovala vzhledem k dopravnímu nárůstu v nákladní dopravě další strojevedoucí. Přetahovali pak dobře vyškolené strojevedoucí od soukromých drah. Doufáme, že díky intenzivnějšímu školení se nám podaří nyní tuto mezeru zaplnit.

V souladu s naší strategií jsme posílili **spolupráci s městskými dopravními podniky Bern** (které se nyní nazývají BERNOMOBIL). Tato spolupráce se nabízí vzhledem k přímému kolejovému spojení o rozchodu 1 metr. V současné době prověřujeme možnost sloučení našich dílenských činností. Jde přitom také o posílení technického know-how, protože v otázkách údržby staršího kolejového materiálu se čím dál méně můžeme spoléhat na dodavatelský průmysl, který pracuje stále krátkodoběji.

Diplom za inovaci

Švýcarský dopravní klub uděluje každé dva roky ceny za inovace ve veřejné dopravě. Naposledy jsme dostali **diplom za koncepci přepravy tělesně postižených**. V tomto roce to bylo za **souhru mezi dráhovou a napájecími autobusy** (koncepce i praktická realizace). Doufám, že tato skutečnost posílí naši argumentaci, že není nutné vypisovat veřejné soutěže na jednotlivé (napájecí) autobusové linky.

Mé mezinárodní aktivity

Stále ještě pracuji ve výboru UITP „Město a doprava“. V létě jsme vydali dokument pro podporu veřejné dopravy. Tato bohatě ilustrovaná **brožura „Lepší mobilita ve městě i okolí“** se setkala s obrovským zájmem. Bylo pro mě velmi potěšující, že jsem za tímto účelem mohl vést malou mezinárodní pracovní skupinu.

V norském Bergenu jsem přednášel v angličtině na téma „Městské dráhy ve Švýcarsku“ a v Praze na téma „Proč je ve Švýcarsku veřejná doprava tak hojně využívaná“ (v případě zájmu folie a text přednášky u mne na vyžádání). Konferenční místnost v Praze byla jedinečná: vlevo obrovské okno s přímým výhledem na

Vltavu, Karlův most a Hradčany. Div, že se posluchači vůbec dívali na moje fólie!

Poradenství/konzultace

V tomto roce jsem konzultoval s „Dopravními podniky Glattal“ jejich plány na stavbu **městské dráhy mezi Curychem a letištěm**. Hlavními body byly bezpečnostní otázky křížovatek dráha/silnice. Podle mého názoru bude složitě dodržet při relativně malém odstupu zastávek požadovanou cestovní rychlost 25 km/hod bez důsledného zabezpečení křížení dráhy. Přitom je potřeba zohlednit i psychologii účastníků silničního provozu, kteří s oblibou přehlížejí signální zařízení. Na tomto místě hovořím z vlastní nemilé zkušenosti - když jsem před 35 lety nastoupil u RBS, museli jsme každoročně zaznamenat průměrně dva mrtvé na drážních přejezdech. Dnes to jsou díky mnoha provedeným sanacím méně jak 0,3. Přitom došlo nejen ke zrušení přejezdů a zřízení nad- a podjezdů tam, kde nebylo vhodné umístit závoje. Ale také tam, kde nejezdí rychlovlaky, jsme zřizovali zastávky před křížením se silnicemi/cestami pro pěší tak, aby se k nebezpečnému místu najíždělo nízkou rychlostí. **Peter Scheidegger**

Lanová dráha v letní sezóně 2002

Lanová dráha na Petřín, jediná svého druhu v Praze, zahájí od obnovení provozu v roce 1985 již 18. letní sezónu, jejíž první jízda se uskuteční v sobotu 30. března 2002 v 9.00 hodin. A opět přichází s něčím novým - tentokrát s rozšířením provozu až do 23.30 hodin. Možná někdo namítne, že to není nic nového, vždyť pamatujeme provoz shodný s denním provozem tramvají či metra. Ovšem první ranní jízdy byly naprosto zbytečné a pokud tomu tak nebylo i u posledních, potýkali jsme se často s řádným vandalů. Proto byl před lety provoz redukován. Ovšem nabídka našich služeb musí být stále pestřejší a lepší, zejména zahraniční návštěvníci Prahy nejsou zvyklí chodit tak brzy spát jako my, a proto zkusíme s vozy lanové dráhy jezdit déle. Pro úplnost dodejme, že od 9.00 do 18.00 hodin bude interval 10, potom 15 minut.

Toto rozšíření provozu s sebou přináší i nutnost zvýšení počtu provozních pracovníků, které před tím, než začnou v letní sezóně pracovat, je nutno vyškolit, ověřit jejich znalosti a vystrojít. Ovšem nejen to: před zahájením sezóny musí celé zařízení lanové dráhy, včetně staveb a vozů, projít zákonnými prohlídkami, aby byla dána záruka dalšího spolehlivého a hlavně bezpečného provozu. A tak jsme si již zvykli na obecně platnými normami dané jarní a podzimní výluky. Ta letošní jarní proběhne od 11. do 29. března. Co všechno, kromě již zmíněného vyškolení a přezkoušení personálu (nejen těch nových pracovníků) se bude během té doby na lanovce dít?

- vozy projdou prohlídkou s kontrolami jejich vybavení vč. bezpečnostní brzdy,
- tažné lano, které se provozem prodlužuje, se zkrátí na odpovídající délku,
- defektoskopicky se prověří všechna lana,
- šikmé ocelolitinové traťové kladky budou vyměněny za polyamidové,
- opraví se kompenzace pohonu lanové dráhy,
- zreviduje se transformátor 0,4 kVA a rozvodna vysokého napětí,
- řízení chodu lanové dráhy se převede na letní provoz,
- proběhnou prohlídky a kontroly strojního zařízení včetně následných oprav,
- vymění se informační systém.

Výluka pak bude zakončena ověřováním provozuschopnosti celého systému a jízdami i brzdovými zkouškami. Na tak krátkou dobu toho zase není nejméně, že?

Uvědomme si, že vybavení strojovny pochází z počátku třicátých let minulého století a i to nové, co bylo dodáno v roce 1985, stárne. To se týká i budov, které je nutno udržovat stále pro poskytování odpovídajících služeb cestujícím. Je tedy zřejmé, že práce je stále víc než dost. Přejme tedy lanové dráze, aby se všechny činnosti zúročily a aby i nadále byla spolehlivou a bezpečnou součástí pražského dopravního systému.

-zjs-



Foto: Petr Malík

Kulturní tipy na březen

KINO

Z březnových premiér v našich kinech vybíráme:

Rok ďábla

Hlavními hrdiny osobité autorské černé komedie režiséra Petra Zelenky jsou Jarek Nohavica, Karel Plíhal a v současné době čím dál populárnější skupina Čechomor. Děj filmu se odehrává v letech 1992 až 2000, střídají se v něm hrané scény, které jsou rekonstrukcemi skutečných událostí let minulých nebo součástí fiktivního děje, s unikátními záběry archivu Jarka Nohavici a ostatních postav filmu. Je to příběh člověka, který se postupně vymanil z vlivu alkoholu, nahrávacích společností a médií, ale zoufale osaměl. Jak sám říká: „Být Nohavicou v roce 2000, to je hodně o samotě.“

Spy Game

Americký špionážní thriller režiséra Tonyho Scotta s Robertem Redfordem a Bradem Pittem v hlavních rolích. Příběh vypráví o přátelství dvou elitních agen-

tů, kteří musejí své vztahy konfrontovat s profesními zájmy, což se v jednom vyhraněném okamžiku dostává do příkrého rozporu. Špičkový agent CIA Nathan Muir odchází do důchodu, ale poslední den jeho služby naberou události zajímavý spád. Jeho žák, přítel a kolega Tom Bishop byl totiž při tajné osobní misi v Číně odhalen a CIA nezbyvá, než se od jeho operace distancovat. Je na Muirově diplomacii, inteligenci, zkušenostech a odvaze, aby dokázal příteli dostat z maléru ven. Nejdřív musí pochopit, co se Tomovi stalo a pak může jednat. Rozbíhá se napínavé drama boje jednoho muže proti všem o Tomovu záchranu.

DIVADLO

Národní divadlo

Činohra Národního divadla připravila na březen premiéru hry na motivy klasického díla Vladislava Vančury **Markéta Lazarová**. Děj je situován do lapkovského středověku, avšak vzhledem k časové i místní neurčitosti a imaginativnímu přístupu k minulosti jej nelze nazvat běžným historickým románem; žánrově

jde o prózu zcela svébytnou, v níž převládá spíše básnický jazyk. Pod režijním vedením J. A. Pitínského jde v této inscenaci zejména o hledání adekvátních jevištních prostředků pro přenesení Vančurovy básnivě prózy na scénu Národního divadla. Hudbu k představení složil Vladimír Franz a na jevišti se objeví kromě jiných Alois Švehlík, Petra Špalková (Linda Rybová), František Němec, Jiří Štěpnička nebo Zuzana Krónová.

HUDBA

Děda Mládek Illegal Band

Jedna z nejprodávanejších kapel loňského roku, osmičlenný crazy soubor Děda Mládek Illegal Band, plánuje na neděli 17. března do velkého sálu pražské Lucerny koncertní show spojenou s premiérovým prodejem nového alba. Deska bude kromě další porce očekávaných „mládkovských coververzí“ obsahovat i několik speciálních bonusů, z nichž některé jsou už koncertně prověřené. Pravidelní účastníci vystoupení této kapely si jistě vybaví například originálně pojímané Slavíky z Madridu. Jako host se na pódiu má objevit i pravý Banjo Band Ivana Mládky.

-mis-

Nové vybavení učebny výpočetní techniky

Každý, kdo navštíví naši školu v Moravské ulici, se může přesvědčit, že škola drží krok v technické vybavenosti odborných učeben. Žáci elektrooborů měří v laboratořích moderními přístroji, při výuce se používají nejmodernější technické pomůcky - například dataprojektory a videorekordéry.



Nově je vybavena i uspořádána učebna výpočetní techniky. Personální počítače jsou rozmístěny po obvodu učebny. Vyučující tak získal perfektní přehled o práci žáků doslova mrknutím oka od magnetické tabule. Moderním projektorem lze na promítací plátno přenést obraz z monitoru PC, videa nebo snímací kamery. Pracovní postupy jsou názorné, využití hodiny se rapidně zvýšilo. Kobercový obklad spodních částí stěn tlumí šum, který vydávají ventilátory PC. Žáci zmíněnou změnu evidentně uvítali, v učebně se jim dobře pracuje a výpočetní technika patří mezi předměty všeobecně velmi oblíbené. I programy, se kterými žáci pracují, jsou průběžně inovovány, aby žáci ovládali aktuální software.

Maturitní ples se podařil

Maturitní ples již tradičně startuje vstup do závěrečného období studia středního školáků. Nejinak tomu je i na naší škole, a proto 11. února zaplnili naši budoucí maturanti Lucernu. Spolu se svými rodiči, přáteli a pochopitelně i kantory prožili

příjemný večer. Po tradičním stužkování poděkovali žáci svým učitelům i rodičům.

A co jim řekli? - Posuďte sami:

Příjemný, krásný a ničím nerušený večer - dámy a pánové!

Dnes bychom s Vámi chtěli s drzostí sobě vlastní oslavit námi ještě nezdanou maturitu. Tuto slavnou chvíli si ovšem nezasloužíme pouze my, ale obrovský podíl na ní mají i naše paní profesorky a páni profesori, kteří nám s neochvějnou trpělivostí pomáhali nabytí vědomostí, které budeme, doufáme, že nejen při maturitě potřebovat. Náš dík patří také našim rodičům, kteří nás po celou dobu studia podporovali - ať již morálně či materiálně. Užíjte si dnešní večer do sytosti a v době maturit buďte na nás hodní. Rodičům přejeme aby snesli náš případný neúspěch a profesorský sbor prosíme o dostatek shovívavosti, aby k našemu neúspěchu vůbec nemuselo dojít.

Tímto plesem nám - maturantům - končí doba radovánek a začínají chvíle studijních příprav k tak zvané zkoušce dospělosti. Doufáme, že naše výsledky budou odpovídat snaze všech našich dosavadních učitelů.

A pak se tančilo... A došlo i na perfektní ukázkou rock-and-rollu v podání mistrovského páru, jehož mužskou polovinou je v letošním roce maturující Petr Haidinger. Spolu s ním tančili i žáci z klubu, za který Petr spolu se svou partnerkou závodí. V další ukázkě se také předvedl náš žák Petr Brož, který si na maturitu ještě 2 roky počká.

Takže... 16. a 17. 4. čekají na maturanty písemné práce, v závěru měsíce května pak ústní část maturitní zkoušky. Držme jim palce, ať maturitu úspěšně zvládnou.

-sou-

Foto: archiv SOU



Strojvedoucí změřili síly v halovém fotbale

V sobotu 2. února 2002 se sešlo v hale na Zeleném pruhu šest mužstev na vzpomínkovém fotbalovém turnaji O pohár Pepy Adamce. Akce vznikla na počest našeho kolegy, který odešel náhle z našich řad minulý rok. Pepa stál v roce 1973 u vzniku našeho podniku a byl jeden z prvních strojvedoucích v metru.

Každá z tratí pražského metra postavila dvě mužstva, která systémem každý s každým bojovala o konečné vítězství. V patnácti zápasech se představilo 52 hráčů většinou z řad strojvedoucích. I když výsledky nebyly tentokrát až tak důležité, do historie se jako ví-

těz zapíše mužstvo C2 pod vedením kapitána Ládi Znamenáčka. Na druhém místě skončilo mužstvo B2 pod vedením kapitána Rolfese a na třetím místě mužstvo A2 kapitána Šmelhause. Turnaj měl štědrého sponzora v odborové organizaci strojvedoucích. Díky němu mohl předseda Jan Pospíchal předat pohár pro vítěze, ale i ceny pro nejlepšího střelce Jardu Lukeše a nejlepšího brankáře, oba z vítězného mužstva. Turnaj se líbil, a tak je možné, že nezůstane pouze u jednoho ročníku a na podzim se opět sejdeme.

Text a foto: Milan Lechner, o. z. Metro



S úspěchem jsme se prezentovali na veletrhu Holiday World 2002



Foto: Zdeněk Šebesta

Stejně jako v předchozích letech, tak i letos se o. z. Autobusy zúčastnil Středoevropského veletrhu cestovního ruchu HOLIDAY WORLD 2002. Naši expozici zajišťovala DOZ Hostivař, která má díky několikaleté praxi bohatou zkušenost v oboru nabídky služeb, které se dotýkají zejména oblastí provozu našich zájezdových autobusů a opravárenských kapacit. Bylo velmi potěšující poznání, že mnozí z řady pravidelných návštěvníků tohoto veletrhu již konkrétně zamířili k našemu stánku. Velmi pozitivním jevem bylo zjištění, že náš potenciální zákazník klade důraz nejen na sortiment služeb, ale též i na okruh kvalitativního zájmu; zde jsme se našim partnerům mohli pochlubit dalším rozšířením certifikace systému kvality ISO 9002 v servisních a opravárenských aktivitách DOZ Hostivař. V případě nabídky našich zájezdových autobusů bylo potěšující poznání, že i přes částečný útlum cestovního ruchu, zapříčiněný zářijovými událostmi, je i nadále rostoucí zájem o naši provozovanou autobusovou dopravu. Naši stálí part-

neři, české cestovní kanceláře (Srdce Evropy, B.T.S., Nobless Line, Welcome O.K. Bus a další) projevují o naše služby i v nastávající cestovní sezoně zájem, a již nyní byly uzavřeny předběžné kontrakty, zejména z hlediska letních termínů.

Záměrem vlastního uspořádání naší účasti bylo představit nejen již výše zmíněné oblasti obchodních aktivit DOZ Hostivař, ale přiblížit návštěvníkům Holiday World 2002 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společností. Zvláštní dík proto patří nejen členům vystavovatelského týmu DOZu Hostivař, ale i vstřícnému pochopení týmu marketingu pod vedením Ing. Vavrouška z ředitelství společnosti, dále vedení o. z. Elektrické dráhy a kolegovi Pavlu Rollovi, který v historické uniformě řidiče pomáhal usměrňovat žadatele o informace týkající se naší činnosti.

Závěrem je možné vyjádřit kladný přínos pro vystavovatele, a proto již nyní vzhůru na Holiday World 2003!

Text a foto: Zdeněk Šebesta

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Chtěl bych vědět, od kdy přesně mám vlastní nárok na starobní důchod. Jsem narozen 12. dubna 1942. Je to v den mých narozenin, nebo 1 den po, nebo až od nejbližšího prvního dalšího měsíce?

Nárok na starobní důchod vám vznikne po příslušném prodloužení ode dne 12. června 2003, nelze tedy hovořit o dnu vašich narozenin, i když samozřejmě někomu to na den narozenin vyjde. Například muž narozený 16. července 1941 má nárok na starobní důchod po prodloužení ode dne 16. července 2002, žena narozená 2. února 1946, 2 děti, má nárok na starobní důchod po prodloužení 2. února 2003.

Nárok na výplatu důchodu je vždy již ode dne vzniku nároku, tedy vy již od 12. června 2003 můžete starobní důchod pobírat.

Samozřejmě mohou nastat i další případy, například:

- muž narozený v přestupném roce 29. února 1948, má nárok na starobní důchod v 62 letech. Protože ale rok 2010 není přestupný, nárok vznikne již od 28. února 2010.

Muž narozený 31. července 1942 má nárok na starobní důchod v září 2003. Protože měsíc září má jen 30 dní, má jmenovaný již od 30. září 2003 nárok na starobní důchod.

Ode dne vzniku nároku na starobní důchod, pokud důchod nebudete pobírat a budete dále výdělečně činný, se začínají také počítat dny pro tzv. přesluhování (zvýšování nároku na důchod). Za každých celých 90 kalendářních dnů po vzniku nároku na důchod se zvyšuje výpočtový základ pro starobní důchod o 1,5% (do 30. června 2001 činilo zvýšení pouze 1%).

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2001 i pro rok 2002, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít

roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2001 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, máte-li jej. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod), 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 zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy - ředitelství. Najdete nás v nové budově Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, dv. č. 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon je stále stejný - 9619 3361.

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

Přání

Se zpožděním několika týdnů, ale s velkou radostí uveřejňujeme v našem podnikovém měsíčníku vánoční přání jedné z našich zákaznic.

Děkuji všem řidičům tramvají, autobusů i metra a doprovodnému personálu městské hromadné dopravy za jejich práci a spolehlivost (ač se mnohdy setkávají s nevraživými až neurvalými pasažéry).

Přeji pěkné svátky vánoční, těm ve službě milé a usměvavé cestujícím.

Do nového roku hodně zdraví a trpělivosti.

Pokud by takto pracovali i naši „kapitáni a kormidelníci“, byl by ráj v naší republice.

Díky!

Kubátová, Praha 10

Poděkování

V pátek 21. prosince 2001 dopoledne jsem jela do zaměstnání autobusovou linkou č. 189 ze stanice Sídliště Lhotka. Cestou jsem vystupovala před Thomayerovou nemocnicí, kde je hospitalizovaná moje jednoosmdesátiletá maminka. Byla jsem soustředěná na její zdravotní stav a na sedadle za řidičem jsem zapoměla diplomátku s písemnými materiály a s fotoaparát. Ztrátu jsem zjistila až po půlhodinové návštěvě v nemocnici a nejbližší linkou jsem odjela na stanici Kačerov, pátrat po tašce.

Za pomoci ochotných řidičů a vstřícného dispečera jsem během necelé hodiny získala zpět diplomátku i s obsahem. Byla již odevzdaná v garážích Kačerov, což je podle pana dispečera povinností každého řidiče.

Později, až večer doma, jsem objevila v tašce „Nálezni lístek“ mimo jiné i se jménem šlechtného nálezce. Pan Ondřej Chýle však není v telefonním seznamu uveden. Těším se tedy, až opět pocestuji autobusem 6363 na lince č. 189 a osobně panu řidiči poděkuji. On na mne ráno navíc na zastávce chvilku počkal, než jsem se čerstvým sněhem doklouzala k autobusu.

V to ráno jsem se totiž dostala do těch „správných rukou“!

Milada Josefíková, Praha 4

Dopravní prostředky si mnozí pleťou s jídelnou

V dnešní době je porušování jakýchkoli pravidel bohužel zcela běžné. Nemohlo se proto vyhnout ani městské hromadné dopravě. Řada cestujících se tak domnívá, že si v dopravních prostředcích mohou dělat co chtějí. Nemohli bychom se pokusit přesvědčit je o opaku?

V poslední době jsem si mnohokrát všiml lidí, kteří se pohybují v přepravním prostoru metra (na eskalátorech i na nástupišťích) nebo v samotných vozech, vybavení hamburgery, párky v rohlíku, zmrzlínami a dalšími pochoutkami. Kdyby si tyto cestující někdy přečetli Výňatek ze Smluvních přepravních podmínek, věděli by, že metro není jídelnou (to samé platí pochopitelně i o autobusech a tramvajích).

Dopravní podnik nabízí své služby širokému okruhu lidí. To je v pořádku. Dopravní podnik dělá vše pro to, aby své zákaznický včas a bezpečně přepravil z místa A do místa B. To je také v pořádku. Proč však Dopravní podnik netrvá na dodržování základních pravidel?

Chápu, že je velice obtížné připomenout někomu jeho povinnosti. Každý si uvědomuje především svoje práva a slova „musím“ nebo „nesmím“ zařazuje do svého slovníku jen sporadicky. Přesto bychom se mohli alespoň pokusit o to, aby se lidé, kteří „padají hladu“, přesunuli spíše do bufetů a restaurací. Pro začátek by třeba mohla stačit nějaká vtipná a nenásilná kampaň. Třeba taková, jaká byla použita před zahájením předprodeje jízdenek na letošní rok.

Petr Janáč, o. z. Autobusy

Zastávkové přístřešky - terče pro vandaly

Před nedávnem se v denním tisku objevil článek, ve kterém byly vyčísleny náklady na údržbu a opravy zastávkových přístřešků. Uvedené částky jsem si bohužel nepoznamenal, přesto vím, že rozhodně nebyly zanedbatelné.

Největší podíl na škodách nesou bezesporu vandalové, kteří zcela záměrně ničí skleněné výplně. Existují i zastávky, na kterých je hromada rozbitého skla jevem zcela běžným. Jsou to zejména ty, které se nacházejí v blízkosti barů, diskoték a podobných zařízení. Velice často je poškozen například přístřešek v zastávce „Pavlikova“ v Praze 4. Mnozí siláci (posílení také alkoholem) si zvyšují sebevědomí tím, že ničí něco, co jim rozhodně nepatří, něco, co má sloužit mnoha lidem, kteří denně cestují městskou hromadnou dopravou.

Zabránit takovým škodám je zřejmě nemožné. Napadám snad jen jedinou možnost, která se řadě lidí nebude líbit. Co kdybychom všechna ta rozbitá skla přestali nahrazovat novými? Co kdybychom se postarali pouze o úklid střepe, o které by se mohl někdo zranit? Přestaňme těm omezeným kazisvětům, kteří nejsou schopni využít vlastní energii ku prospěchu ostatních, poskytovat snadné terče.

Vím, že by se toto opatření pravděpodobně nesetkalo s pochopením řady cestujících. Jistě je mezi nimi většina těch slušných, kteří považují zastávkový přístřešek jen za útočiště před nepříznivým počasím. Přesto si myslím, že by i tyto naši zákazníci pochopili jeho smysl. Ušetřené peníze by se přece daly využít mnohem lépe a smysluplněji.

Petr Janáč, o. z. Autobusy

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Víte, co je v měsíci březnu nejkrásnější? Probouzení přírody ze zimního spánku. Zazelená se tráva, rozkvetou první květiny, zvířata se probouzejí ze zimního spánku a ta nejkvětější z nich přivádějí na svět první mláďata. Dnešní díl putování po cestách a cestičkách internetového světa věnujeme malé oslavě prvního jarního měsíce - nevydáme se však do přírody volně, nýbrž nahlédneme do několika zoologických zahrad. Věřte, že půjde o zajímavý výlet.

Nebudeme vám zevrubně popisovat webové stránky celé třináctky (toto čísloberte bez záruky) českých zoologických zahrad; vybrali jsme pro vás čtveřici z nich (dvě z Čech a dvě z Moravy, dvě velké a dvě malé) a přidali k nim jednu evropskou a jednu zámořskou ZOO. Kdybyste si chtěli prohlédnout české „zvířecí parky“ na internetu všechny a hezky pohromadě, svěťte se svým oblíbeným vyhledávačem a odkazovačem (dejte však pozor: Češi - alespoň někteří - mají poněkud odlišný pohled na říši zvířat než cizozemci; na www.seznam.cz naleznete zvířata v sekci „zábava“, zatímco na mezinárodním www.yahoo.com figurují v sekci „věda“).

Ambiciózní Zoologická zahrada Zlín - Lešná sídlí na internetové adrese www.zoolesna.cz a k vidění jsou zde pěkné, precizně připravené webové stránky. Jejich autoři vyřešili vcelku elegantně problém mezi množstvím informací a zajímavou grafickou stránkou - zeleno-žlutá kombinace působí na oči velice příjemně, rozčlenění strán-

nek je naprosto čitelné, v obsahu nechybí nic podstatného a svůj prostor dostávají i fotografie zvířat. Navíc se dozvíte leccos i o secesním zámku Lešná a přilehlém zámeckém parku, jež jsou součástí zahrady.

Nemalé ambice mají bezesporu i v Zoologické zahradě ve Dvoře Králové nad Labem, její internetová prezentace však má určité rezervy - přesvědčte se sami na adrese www.zoook.cz. Čtyřjazyčné stránky s vlastním vyhledávačem doslova překypují informacemi o současnosti i historii zahrady, podrobné popisy hlavních pavilonů (vodní svět, ptačí svět, safari) jsou doplněny nevídaným počtem fotografií, avšak tato obsahová „hojnost“ je zasazena do až příliš jednoduché grafiky, která neumožňuje dokonale přehled a orientaci a pro tak bohatý obsah tvoří trochu nedůstojný kabát.

Možná ani netušíte, že u Hluboké nad Vltavou se nachází menší zoologická zahrada ZOO Ohrada. Pakliže nemáte na víkend naplánovaný žádný výlet, podívejte se na internetové stránky www.zoo-ohrada.cz a rovnou od počítače pobežte na nejbližší vlak směřující do jižních Čech. Zmiňované stránky jsou totiž výborně udělané, veselé a moc milé. Jejich leitmotivem jsou barevné kresby a kresbičky zvířat, která k vám z úvodní stránky dokonce „promlouvají“. ZOO Ohrada nemá samozřejmě takové počty druhů zvířat jako velké zoologické zahrady, o to pečlivěji se ale těm svým na webu věnuje (snad jen foto-

grafii by mohlo být více, dodal by štoural...). Nechybí ani interaktivní mapa ZOO - kliknete na název zvířete a na mapě se ukáže jeho výběh (funguje to i obráceně: myší si na mapě „najedete“ na určitý výběh a objeví se vám název zvířete).

Úsporný způsob prezentace s pro někoho možná lehce nevkusnou grafikou zvolili v Zoologické zahradě v Hodoníně - posoudit to můžete osobně na adrese www.zoo-hodonin.cz. Stránky mají tu výhodu, že se velmi rychle načítají, takže celou ZOO včetně zevrubného seznamu chovatelských úspěchů a obrázkové galerie projdete na své virtuální návštěvě za poměrně krátkou dobu. Pro rychlý přehled jsou tyto stránky jako dělané.

Z internetových stránek zahraničních zoologických zahrad jsme vybrali velmi nesourodnou dvojici, na níž je pěkné vidět, jak lze podobně téma zpracovat naprosto odlišným způsobem. Na straně jedné ZOO v polské Wroclawi (www.zoo.wroclaw.pl) - střídmá a věcná grafika, precizní a přehledně zpracování, jasná obsahová struktura (pěkné jsou popisy jednotlivých zvířat); na straně druhé Zoologická zahrada v kalifornském Los Angeles (www.lazoo.org) - chvílemi naprostý chaos, občas dobrý grafický nápad, občas grafika úplně mizí, neskutecná záplava informací (Američané jsou pověstní tím, že i z těch neobyčejnějších věcí dokáží vytěžit nějakou zajímavost).

-mš-

11. část Jinonice

Jihozápadní část Velké Prahy vytvořila rozlohou velká zemědělská obec **Jinonice**, jejíž součástí byla i osada **Butovice**. Obě patří na dnešním území hlavního města mezi velmi staré vsi. Jsou doloženy už zakládací listinou vyšehradské kapituly v roce 1088, které panovník přiřkl část zdejších pozemků. Už v 9. století ovšem v Butovicích bývalo slovenské hradiště. Část pozemků kolem vrchu Vidoule daroval v roce 1207 klášteru v Plasích. V pozdějších letech mělo v Jinonicích svůj majetek po určitou dobu také Staré Město, ale pak se v obou vsích střídali četní soukromí vlastníci. Součástí společného panství se obě vsi staly v době, kdy je koupil Albrecht Pfefferkorn z Otopachu (Jinonice získal v roce 1598 a Butovice přiřkoupil v roce 1610) a pod společnou správou zůstaly i poté, co mu byly po nezdařeném stavovském povstání zabaveny. V roce 1685 zdejší majetek a ves Smíchov koupil Jan Adolf kníže ze Schwarzenberka a jeho rod Jinonice s Butovicemi vlastnil až do vytvoření politických obcí v roce 1849. Obě vsi vytvořily jedno katastrální území nazvané Jinonice a součástí nově ustavené obce byla do roku 1873 také osada Radlice.



Zastavme se ještě na okamžik u jména Jinonice. Nejstarší zápis, který potvrzuje existenci obce (již zmíněná zakládací listina vyšehradské kapituly), uvádí tvar Ninonice, což znamená „ves lidí Ninoňových“. Nezvyklé a dnes zcela zapomenuté jméno Ninoň bylo domácím tvarem osobního jména Ninoslav či Ninoňhův (*nino* znamenalo něco ve smyslu „prudký, ohnivý“). Pod jménem Ninonice ves existovala téměř půl tisíciletí, tvar Jinonice dokládají dobové dokumenty až v roce 1542.

V roce 1922, kdy byly Jinonice připojeny k hlavnímu městu, mělo katastrální území rozlohu 765 hektarů a bylo větší než dnes. Patřily k němu i pozemky, na kterých dnes leží větší část sídliště Nové Butovice, součástí Jinonic bývaly také usedlosti Bulovka a Měchurka a katastrální území dosahovalo téměř k Malvazinkám, protože k němu patřily i pozemky severně od dnešní Peroutkovy ulice. Součástí Jinonic byl i úzký pruh území na jihovýchodě, dosahující až k Novému Zlíchovu. Katastrální hranice byly na východní straně upraveny do dnešního stavu pravděpodobně v roce 1946, stejně jako v jiných částech Prahy. Západní hranice se Stodůlkami byla změněna až od 1. ledna 1989 v souvislosti s výstavbou sídliště. Dnes je součástí katastrálního území Jinonice i celá Nová Ves, která původně byla součástí Řeporyjí, ta je ale administrativně součástí městské části Praha 13 (jde o 12 % Jinonic).

Po svém připojení ku Praze vytvořily Jinonice společně s Košřemi a Motolem Prahu XVII. Toto označení vydrželo do roku 1949, kdy tyto katastry a část Smíchova vytvořily městský obvod Praha 4 a v roce 1960 se Jinonice při další reorganizaci městských obvodů staly součástí Prahy 5, což platí i v současnosti, kdy je Praha 5 samosprávnou městskou částí (vyjma výše uvedené Nové Vsi.)

Počet obyvatel Jinonic rostl poměrně pomalu. Na počátku 20. století v nich žilo 2053 obyvatel, z toho ve vlastních Jinonicích jen 658 (44 domů) a 1274 v Butovicích (99 domů). Zbytek připadal na různé usedlosti a samoty (například v Bulovce bydlelo 87 obyvatel a v Dalejích 20 obyvatel). Počet obyvatel prudce vzrostl mezi světovými válkami, především díky výstavbě nových rodinných domků poblíž Hutmanky a Vidoule. Maximálního počtu obyvatel Jinonice dosáhly v roce 1950 (i přes ztrátu území) - 5 459. V dalších letech už počet obyvatel rychle klesal a v roce 1997 jich v Jinonicích žilo pouze 1955, tedy méně než o sto let dříve.

O meziválečný rozvoj Jinonic se jistě zasloužila i slavná „Waltrovka“, jinak továrna na automobilové a později letecké motory, založená už v roce 1911. Po většinu poválečného období jsme ji znali jako Motorlet (respektive s přídomkem Závody Jana Švermy). Další významný jinonický průmyslový podnik, Závody průmyslové automatizace (ZPA), zahájil provoz až v roce 1965. Přeskočili jsme ovšem rozlehlé vápencové

lom y a vápenky v Prokopském údolí, které se v našem podvědomí objevují zřejmě spíš jako hlubočepské. Ve skutečnosti opravdu vždy ležely na katastru Jinonic i se známou železniční vlečkou a průmyslovými úzkorozchodkami. Bohužel těžbě vápence ustoupila slavná jeskyně sv. Prokopa a na počátku padesátých let 20. století také stejnojmenný neméně slavný poutní kostel z roku 1711. Těžba vápence v Prokopském lomu skončila v roce 1966.

Z architektonických památek dnes najdeme v Butovicích původem románský kostel sv. Vavřince z poslední čtvrtiny 11. století. Starou historii Jinonic připomíná barokní zámek, postavený Schwarzenberky na místě někdejší tvrze, a který byl fakticky součástí velkého komplexu hospodářských budov.

Ve směru od Prahy bylo možné se do Jinonic dostat buď silnicí od Radlic, z Košří nebo od Malvazinek. Poslední dvě jmenované silnice se setkávaly v Waltrovce a pokračovaly přímo na jih k železničnímu přejezdu. Tento úsek je dnes součástí továrního areálu. (Pozůstatkem staré silnice u železničního přejezdu je dnešní ulice Do polí.) Za přejezdem se k silnici připojila cesta od Radlic a současně se větvila na silnici do Jinonic (dnešní Puchmajerova) a do Butovic (tu dnes připomíná jen ulice Mezi lány, převážná část zanikla při výstavbě prodloužení Radlické ulice v osmdesátých letech).

Přes Jinonice vedou dvě železniční tratě. Starší je větve Buštěhradské dráhy Hostovice - Smíchov, předaná do provozu 3. července 1872. Nádraží Jinonice bylo pro osobní dopravu otevřeno až 16. září téhož roku. Celá železniční stanice Jinonice ovšem vždy ležela na katastru Radlic a jinonický úsek tratě měří jen asi 450 metrů. Přesto představovala železnice pro jinonické obyvatele dlouho jediný prostředek veřejné dopravy, i když tu mnoho let zastavoval jen jediný pár spojů denně. Druhá zdejší železniční trať byla postavena v roce 1873 Prokopským údolím, pro dopravní obsluhu Jinonic ale žádný význam neměla, nepočítáme-li oblast Dalejí a zdejší vápenky. V letech 1910 až 1912 je doložena silniční koněspřežná linka Smíchov - Jinonice, informací o ní je ale jen velmi málo.

Už od roku 1919 se zavedením městské hromadné dopravy do Jinonic a Butovic zabývaly pražské Elektrické podniky. Početily se stavbou dvou tramvajových tratí, které by vycházely z tradičních směrů, tedy přes Malvazinky a přes Radlice. Obě byly podminěny značnými terénními a komunikačními úpravami a přicházely proto v úvahu až po výstavbě dalších bytů v této oblasti. V duchu své tehdejší dopravní politiky proto EP zavedly do Jinonic nejdříve autobusovou linku E. Jezdila od 1. srpna 1926 od křižovatky Anděl přes Malvazinky k Walterově továrně a část spojů končila na Malvazinkách, kde byla větší přepravní poptávka. Od 7. listopadu téhož roku byla linka prodloužena přes Butovice do Jinonic a autobusy se vracely velkou smyčkou kolem jinonického rybníčku a přes Vidouli. Od 14. prosince 1930 bylo „éčko“ zrušeno a nahrazeno prodlouženou linkou J, která tak od toho dne jezdila v trase Jinonice (Butovice) - Staroměstské náměstí - Pelc-Tyrolka. Jinoničtí se tak autobusem mohli dostat přímo do centra Prahy, ale cesta na Staroměstské náměstí stála 4,50 Kč. Prodloužením linky J si Jinoničtí značně polepšili, protože původní linka E k nim jezdila v půlhodinovém intervalu, zatímco linka J ve špičce po 10 minutách, mimo špičku po 20 minutách. V roce 1934 byl zrušen úsek Waltrovka - Butovice a autobusy od té doby jezdily obousměrně přes Jinonice a konečnou měly v Butovicích.

Kromě Elektrických podniků zajišťovaly dopravu do Jinonic i jiní provozovatelé. Obec Stodůlky získala koncesi na čtyři autobusové linky, z nichž dvě záro-

veň byly navrženy pro spojení do Jinonic (Radlice - Jinonice - Stodůlky - Motol - Košře a Košře - Bulovka - Waltrovka - Jinonice - Stodůlky). Provoz pro stouleckou obec od 2. září 1928 zajišťovala Autodopravní akciová společnost (ADS), není však jasné, zda přesně v koncesovaných trasách, protože v květnu 1931 jsou doloženy linky Radlice - Jinonice - Stodůlky a Košře - Waltrovka - Stodůlky. V roce 1933 je místo ADS začal provozovat soukromník Antonín Boháč. Jeho živnost skončila pravděpodobně na začátku války.

Zásadní změnu v jinonické dopravě přinesl rok 1939. Od 1. října sice byly z úsporných důvodů zrušeny všechny vnitroměstské úseky autobusových linek a linka J se dokonce omezila jen na trasu Pelc-Tyrolka - ZOO (opravdu, historie dnešní linky 112 je přímo spjata s minulostí dopravy do Jinonic!), Jinonice však o městskou dopravu nepřišly. V trase Anděl - Waltrovka začala jezdit druhá pražská trolejbusová linka W. Ve zbývajícím úseku byla zavedena nová autobusová linka G, která o několik dní později byla prodloužena od Waltrovky Jinonickou ulicí do Košří a vytvořila tak nový dopravní vztah. Díky významu Waltrovky byly trolejbusy velmi vyfyzněné. Další omezení autobusového provozu ovšem mělo za následek trvalé zrušení linky G od 1. února 1942 a vlastní Jinonice i Butovice tak ztratily přímé spojení s Prahou a zdejší obyvatelé museli docházet k Waltrovce na přetížený trolejbus.

Zlepšení přinesl až rok 1948, kdy byla trolejbusová trať prodloužena nově vybudovaným podjezdem pod železniční trať u Hutmanky Klikatou ulicí přes Vidouli k jinonické sokolovně. Linkou č. 52 se v té době dalo jet přímo až na Václavské náměstí. Od roku 1953 byl posílen zřízením další linky i trolejbusový úsek Motorlet - centrum. Trolejbusy zajišťovaly dopravu do Jinonic jako jediný dopravní prostředek až do roku 1964, kdy byl obnoven přepravní vztah bývalé linky G, tentokrát linkou č. 130 (ta se už objevila jako náhradní doprava v letech 1951, 1961 a 1962 při rekonstrukcích komunikací). Od roku 1965 „stotřicíčka“ zajišťovala spojení k nové továrně ZPA. Jezdila sem ve špičkách i část spojů linky 132, z nichž v roce 1967 vznikla dnešní linka 149.

Další přelom v historii jinonické dopravy zname-



Foto: Petr Malík

nalo zrušení trolejbusových linek 52 a 60 v roce 1969 a jejich nahrazení autobusovými linkami 128 a 137. V roce 1978 začal Dopravní podnik zajišťovat dopravu do Stodůlek a převzal v této souvislosti pod číslem 219 linku ČSAD č. 11550 Košře - Stodůlky - Jinonice, která silně připomínala předválečnou koncesi stoulecké obce.

Další četné úpravy autobusové dopravy v oblasti Jinonic proběhly v období výstavby sídliště Jihozápadního Města, tou zásadní změnou bezpochyby bylo prodloužení metra (B) od 26. října 1988. Na novém provozním úseku byla zřízena stanice Švermova (místopisně nic neříkající pojmenování připomínalo doplněk názvu nedalekého Motorletu) a také stanice Dukelská, od roku 1989 ležící na katastru Stodůlek, měla pro Jinonice význam. V roce 1990 byly obě stanice přejmenovány na Jinonice a Nové Butovice. Základní přímou místní obsluhu Jinonic dnes zajišťují autobusové linky č. 130 (Na Knížecí - Košře - Sídlíště Stodůlky), 137 (Na Knížecí - Malvazinky - U Waltrovky) a 149 (Dejvická - Koleje Strahov - Klamovka - Nové Butovice). Snad jen obyvatelé starých Butovic si pohoršili a ti starší mohou vzpomínat, jak přímo na jejich návěs do roku 1942 jezdil městský autobus.

-pf, -fp-

Přehled preferenčních opatření v síti povrchové dopravy realizovaných v roce 2001

V průběhu roku 2001 byla v rámci postupného naplňování záměrů „Projekt preference MHD v Praze“ realizována v síti tramvají a autobusů následující preferenční opatření:

1. Tramvaje

Podélné oddělovací prvky jsou uvedeny v tabulce. Aplikace podélných betonových tvarovek oddělujících tramvajovou trať od vozovky vychází z provozních zkušeností a realizuje se v úsecích, kde dochází k významnému narušování plynulosti tramvajové dopravy individuální automobilovou dopravou. Hlavním efektem tohoto opatření je omezení negativního vlivu IAD na plynulost a pravidelnost tramvajové dopravy a pokles nehodovosti v dotčených lokalitách.

2. Autobusy

Vyhrazený pruh pro autobusy byl v listopadu 2001 vyznačen v ulicích **U Santošky a Ostrovského** v Praze 5

v úseku mezi ulicemi Bieblova a Kováků ve směru do centra. Délka pruhu činí 280 metrů.

Realizací tohoto opatření bylo odstraněno zdržení spojů linky č. 137, které mělo v závislosti na růstu intenzity individuální automobilové dopravy vzestupnou tendenci. V určitých obdobích roku dosahoval podíl dnů s nepravidelností až 40% a průměrná doba trvání nepravidelnosti se zvyšovala až na 5,5 hodiny. Průměrné zdržení jednoho spoje činilo přibližně 20 minut, maximální pak dosáhlo 45 minut. V určitých obdobích ranní špičky dosahovala kolona stojících automobilů až do ulice U Santošky; v těchto případech pak docházelo i k tomu, že cestující vystupovali již v zastávce „Santoška“ a pokračovali k metru Na Knížecí (stanice Anděl) pěšky.

Zpracoval referát 90103

Podélné oddělovací prvky byly instalovány v následujících lokalitách:

KOMUNIKACE	SMĚR	ÚSEK	DÉLKA	REALIZACE
Nábřeží Edvarda Beneše	Z centra	Před křižovatkou s Letenským tunelem	60 m	Duben
Národní třída	Z centra	Od čela zastávky „ND“ ke Smetanovu nábřeží	40 m	Květen
Národní třída	Z centra	Karoliny Světlé - ND	50 m	Červen
Tylovo náměstí	Z centra	Jugoslávská-Rumunská	40 m	Červenec
Vodičkova	Karlovo náměstí	Prostor zastávky „Vodičkova“	25 m	Srpen
Strossmayerovo náměstí	Do centra	V ul. Dukelských hrdinů mezi zastávkou a křiž.	20 m	Září
Národní třída	Z centra	Na Perštýně - K. Světlé	60 m	Prosinec



Foto: Petr Malík

NAPSALI O NÁS

Večerník Praha (18. 2. 2002)
Metro bude bez výtahu

Nákladní výtah používaný také zdravotně postiženými cestujícími nebude ve stanici metra Chodov k dispozici až do 30. června. Důvodem je přestavba výtahu na osobní. Imobilní osoba si pak bude moci výtah obsluhovat sama. Zároveň dojde během rekonstrukce

k instalaci plošiny mezi úrovní vestibulu a nástupištěm stanice umožňující přepravu imobilních osob.

Večerník Praha (19. 2. 2002)
Do tunelu může i terorista

Dostat se do tunelu pražského metra není žádný

problém. Dokazuje to nedělní sebevražda dvaadvacetiletého Ukrajince, který došel až do stometrové vzdálenosti od stanice Můstek na trati A. Kdyby neměl sebevražedné, ale teroristické úmysly, mohl bez problému ohrozit množství cestujících. Přístup do služebních prostor metra hlídají jak dozorcí, tak policie. Přesto se tam lidé bez problému dostávají a k odpovědnosti se nikdo nehlásí.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Číslovka; italská měna; spěch; hořké léky; italské město. - **B. 1. díl tajenky;** drobná mince starých Řeků. - **C.** Ruské lázně; zmizení; západových; kraslický podnik; značka telluru. - **D.** Hadr (řídce); karetní hra; bál; placený potlesk; spěch. - **E.** Značka čistidla; ohrada; ptačí vězení; výměšek žláz; stepní hlodavec. - **F.** Textová značka; listnatý strom; Sarmat; zahnutý kovový hřeb; stopa vozu. - **G.** Jednotka ryzosti zlata; bolivijská flétna; poloopice; část nohy; značka délkové míry. - **H.** Lesní bylina; obilnina; vysoké kopce; skupenství vody; prkenné stropy. - **I.** Zpěvný pták; ostří; severoevropské moře; výklenek ve zdi; zápisník. - **J.** SPZ Olomouce; papoušek; ženské jméno; přístavní hráze; linky. - **K.** Pozice; **2. díl tajenky.** - **L.** Plátěné obydlí; sportovec; švýcarská řeka; magnetofonový pásek; judský král.

SVISLE: 1. Osobní zájmeno; bovden; potáč. - 2. Sbor soudců; hodně opilý; od (rusky). - 3. Bájný český kníže; vápencové území; pobídka. - 4. Listnatý strom; projekt; přítok Dunaje. - 5. Domácky Inka; sokolský sraz; naše metropole. - 6. Značka radia; operace; Noemův přístav. - 7. Chemický prvek; africká dřevina; iniciály Laurinové. - 8. Část rostliny; žactvo třídy; spojka. - 9. Epocha; velký podnos; bratr (básnický). - 10. Značka astatu; ženské jméno; potupa. - 11. Pion; pryskyřice; čínský kmen. - 12. Ben Málik; vyřazený papír; klid zbraní. - 13. Značka minuty; dlouhé pláště bez rukávů; končetina. - 14. Značka aktinia; důkaz nevin; letec. - 15. Ženské jméno; jednoduchý stroj; SPZ Náchoda. - 16. Manilské konopí; trutnovský podnik; pulz. - 17. Setnina; hesla; dřív (zastarale). - 18. Domácky

Oliver; dvorana; zvířecí ústa. - 19. Hnací strojek; značka aut formule 1. - 20. Bulharský bojar; chanát; obec u Komárna.

Pomůcka: Aara, ajmak, anata, Ša.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 2: Lidé, kteří nemají jmění, musejí být bez chybičky.

	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																				

Třídění odpadů je jeden z nejdůležitějších způsobů nakládání s odpady. Je to také povinnost ze zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a vztahuje se na každého, kdo produkuje odpady - jak na fyzické, tak i na právnické osoby.



Důvody pro třídění jsou jasné:

1. Zákonná povinnost,
2. ekonomické důvody - snížení objemu odpadu, zdroj druhotných surovin a tepelné energie,
3. ochrana životního prostředí - vytříděný odpad nekončí na skládkách, a tím nezatěžuje životní prostředí. Nebezpečný odpad se odevzdává autorizovaným firmám k jeho konečnému odstranění nebo recyklaci.

O tom, jak jsme začínali s tříděním odpadů na ředitelství v nové administrativní budově, jsme vás na stránkách DP-KONTAKTu již informovali. Začátky, jak to bývá, nebyly jednoduché. Stále to není dokonalé, ale věříme, že ve spolupráci s úklidovou a správcovskou firmou se to povede. Uplynulo 9 měsíců a už máme první výsledky:

1. Důsledným tříděním odpadů na využitelné složky (sklo, plasty, papír, kovy a nebezpečné odpady)

Ohlédnutí za tříděním odpadů

bylo dosaženo snížení celkového množství směsného komunálního odpadu - tím i snížení počtu sběrných nádob a četnosti jejich vyprazdňování, tedy snížení konečné ceny.

2. Náklady na odvoz skla a plastů jsou nulové (kryjí se ze zisku za jejich výkup). U papíru přesto, že se jeho objem snižuje lisováním, jsou náklady za uplynulé období 1 920,- Kč. Je to důsledek jeho momentálně nízké výkupní ceny a minimální poptávky zpracovatelských závodů.

V odštěpných závodech je situace složitější. V provozech vzniká asi 30 druhů odpadů, převážně nebezpečných. Náklady na jejich odstranění jsou značné. Všechny odštěpné závody nemají ještě dořešené vytřídění směsného komunálního odpadu.

Pro zabezpečení odpadového hospodářství o. z. Elektrické dráhy bylo v hostivařských dílnách v roce 1996 vybudováno centrální úložiště odpadů. V roce 2001 byla podobná zařízení vybudována v garážích Řepy a Vršovice. Ostatní garáže (s výjimkou garáží

Dejvice) již mají problém se skladováním odpadů vyřešen.

V odštěpném závodě Metro je odpadové hospodářství zabezpečeno náležitým způsobem.

V loňském roce byl vydán nový zákon o odpadech, který vstoupil v platnost od 1. ledna 2002. Přináší další povinnosti pro každého z nás, například:

- předcházet vzniku odpadů,
- přednostně využívat odpady (například pro recyklaci či jako zdroj energií),
- odevzdávat odpady pouze oprávněným osobám, které provozují zařízení k odstranění, využití, sběru nebo výkupu odpadů (tím budou eliminováni „překupníci odpadů“).

Jako nástroj k uvedení nového zákona do praxe v rámci naší společnosti byla vydána Směrnice GŘ č. 24/2001, která bude následně rozpracovávána do specifických podmínek jednotlivých odštěpných závodů.

**Zpracovalo oddělení 90 233
technického úseku ředitelství**

Smějeme se s DP-KONTAKTem



„Tak, táto, nech už toho a honem do práce!
Tramvaje ve vozovně čekají...“



„Podívejte, sestřičko, to je u řidičů autobusů obvyklá nemoc z povolání...“

O SPORECH VLASTNÍMA OČIMA

Přijde vám to zřejmě divně psát v březnu o zážitcích od moře, ale když vám přebývá dovolená, musíte ji vybrat a chcete si na vlastní kůži vyzkoušet změnu ročního období za příjemnější, tak se za ušetřené prostředky vydáte na jižní polokouli, kde na přelomu ledna a února vládne léto jen bez letního času, jaký známe z našich „dlouhých“ dní.

Svíta sice ve čtyři ráno, ale tma je již několik minut po sedmé. Pro člověka navyklého na jiný životní rytmus je to docela podstatná změna, ale když si uvědomíte, že se doma stmívá okolo páté, tak je i posunutý čas velice příjemná změna. Ale o tom jsem psát nechtěl.

Jednoho letního poledne jsem stanul na březích oceánu, kde se vysoké vlny tříštily o kamenité pobřeží. Na kraj se snášela tma, vlhkost vzduchu byla vysoká a v tu chvíli se myšlenky začaly vracet domů, nikoli co se tu děje, ale jaký je rozdíl mezi uvažováním nás

suchozemců a národů „od moře“.

Voda se na pobřeží vařila, skákala, bublala stejně jako naše každodenní realie. Vzpomněl jsem si na naše každodenní spory, stejně ostré a dramatické, jako přiboj na pobřeží.

V mediální realitě, které když podlehneme, se stáváme velice často přímými svědky těchto pitek. Několik dní je událost středobodem světa, je probírána ze všech stran, ale za několik dní vyšumí a stane se z ní každodenní realita nebo se na ni zapomeneme. A vybatí se nám pouze, když budeme listovat starými novinovými výstřižky.

Mnohdy nám však chybí pohled z pobřeží. Tam se voda vaří jako v domácí kuchyni, ale když se podíváte do dálí, cítíte klid a začínáte si uvědomovat tu nicotnost lidského bytí oproti věčnosti života.

Na půdě podniku bychom měli všechny problémy

probrat z mnoha stran, často i v dramatických diskusích, ale při pohledu do dálí by měl být zřejmý klid a jasná představa o tom co bude dál. Stále bychom měli mít na paměti dlouhodobé cíle, ke kterým bychom chtěli dojít a tomu přizpůsobovat jednotlivé kroky v současnosti. Nikoliv pouze operativní a okamžitě řešení problémů, ale umět se podívat do dálí. Možná se i na chvíli zasnít a umět si postavit takové postupné cíle, které povedou k úspěchu za několik týdnů nebo měsíců.

Pokud se nebudeme dívat do dálí, stále více se budeme podobat hasičům (se vší úctou k jejich práci), vyřešíme požár, ale co bude dál, nás moc netrápí.

Podle mého je to škoda, a tak se zkuste alespoň na chvíli podívat do dálí. Stojí to za to.

Příjemný příchod jara a mnoho životní energie!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V březnu 2002 slaví 80. narozeniny:

Josef Aubrecht - ED, provozovna vrchní stavba (57).

V březnu 2002 slaví 60. narozeniny:

Pavel Beneš - M, služba ochrany systému (29),

Jiří Karel - M, služba sděl. a zabezpečovací (28),

Petr Lachman - M, služba staveb a tratí (26),

Josef Špaček - M, služba ochrany systému (24).

V březnu 2002 slaví 50. narozeniny:

Karel Bednář - M, technický úsek (24),

Vlastimil Burian - M, služba ochrany systému (22),

Jiří Cikler - A, garáž Vršovice (32),

Marcela Černošská - M, služba staveb a tratí (24),

Miloslav Dolenský - M, služba ochrany systému (29),

Josef Gorol - ED, provozovna vrchní stavba (13),

Bohumil Hanton - M, služba ochrany systému (18),

František Janovský - ED, prov. vrchní stavba (29),

Jiří Jelínek - M, technický úsek (24),

Petr Kadlec - M, služba ochrany systému (18),

Josef Koranda - ED, provozovna Žižkov (25),

Jiří Korpoš - M, dopravní úsek (28),

Pavel Kratochvíl - M, dopravní úsek (13),

Zdeněk Kuthan - M, dopravní úsek (27),

Jaroslav Matys - ED, provozovna Hloubětín (20),

Josef Myslivec - M, služba elektrotechnická (13),

Josef Novák - A, garáž Klíčův (23),

Josef Reigl - M, dopravní úsek (28),

Růžena Richterová - M, technický úsek (16),

Zdeněk Skála - M, služba elektrotechnická (28),

Jaroslav Suchý - ED, prov. opravna tramvají (29),

Miroslav Šalda - ED, provozovna Žižkov (22),

Jiří Šebek - A, garáž Kačerov (10),

Zdeňka Šeligová - M, dopravní úsek (20),

Miroslav Šimčák - M, technický úsek (22),

Miroslav Vopička - A, garáž Kačerov (12),

Věra Vorlová - ED, provozovna Motol (21),

Eva Žádníková - ED, provozovna Vokovice (21).

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 zveřejnění srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Milada Chaloupková - ED, odb. zaměstnanec (20),

Josef Paclt - ED, provozovna Pankrác (44),

Pavel Vojáček - A, garáž Kačerov (23).

Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.