

Organizační struktura a řízení musí být jednodušší a přehlednější

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vstupuje do nové etapy. Městská hromadná doprava funguje pro cestující stejně jako před loňskou ničivou povodní, narušována je pouze plánovanými výlukami. Vnitřní chod podniku se do stavu před 12. srpnem loňského roku jen těžko vrátí. Naše okolí se mění rychleji než si sami připouštíme a pokud si chce Dopravní podnik udržet své postavení, musí projít vnitřními změnami.

V polovině prázdnin rozvířil poklidnou hladinu podnikových vod rozhovor generálního ředitele pro Hospodářské noviny. Na různých fórech začala diskuse o tom, jaká bude příští podoba podniku. Na podzim pravidelně hovoříme s generálním ředitelem a předsedou představenstva Milanem Houfkem o situaci v podniku, ale vzhledem k množství aktuálních témat jsme si tentokrát povídali již v polovině září.

DP-K Pane generální řediteli, v tisku se čas od času objevují zprávy o chystané restrukturalizaci DP, organizačních změnách i o propouštění zaměstnanců. Můžete tyto informace uvést na pravou míru?

Už před příchodem loňské povodně jsme připravovali změny v organizační struktuře Dopravního podni-

ku. Velká voda myšlenky na změny na několik měsíců odplavila, ale od letošního jara už opět pracujeme na nové podobě podniku. Pravdou je, že současná organizační struktura podniku i jeho fungování již dosáhlo svého horizontu. Neprošli jsme zásadní restrukturalizací

Náklady, za které dokážeme městskou hromadnou dopravu provozovat, jsou jedním hlediskem, kvalitou nám poskytovaných služeb tím druhým. V obou faktoch musíme být konkurenceschopní.

Na poli kvality jsme nejen podle mého názoru



Foto: Petr Malík

Anketa:

Jak jste spokojeni s DP-KONTAKTEM?

Vážení čtenáři,

obracíme se na vás s prosbou o pomoc při zlepšování distribuce a obsahové náplně časopisu, který právě držíte ve svých rukou.

Společně s říjnovou výplatní páskou obdržíte anketní lístek s pěti otázkami týkajícími se DP-KONTAKTU. Prosíme vás, abyste anketě věnovali pozornost a odpověděli pokud možno na všechny otázky. Vaše odpovědi nám pomohou zlepšit distribuci časopisu na jednotlivá pracoviště a přizpůsobit jeho obsah vašim potřebám.

Anketa je samozřejmě anonymní. Vyplněné anketní lístky bude možné vzhazovat do speciálních krabic, které budou umístěny na jednotlivých pracovištích, bližší informace vám sdělí pracovníci personálních útvarů.

Děkujeme za vaši účast v anketě.

redakce

jako například dopravní podniky v bývalé NDR, které se velice rychle musely přizpůsobit změně podmínek. Vstup naší země do Evropské unie je na dohled, a tak se i my musíme připravit na platnost evropské legislativy, a tím především na možnost konkurence v městské hromadné dopravě.

DP-K Mluvíte o konkurenci, ale dlouhá léta platilo, že pravá konkurence v městské hromadné dopravě neexistuje. Podnik z jiného města sem dopravu provozovat nepřijde. Jak je vidět, časy se mění.

Dlouhá léta jsme žili „v zádech“ s jediným konkurentem, kterým je individuální automobilová doprava. V posledních letech však na západ od našich hranic dochází k výraznému uvolnění trhu i v dříve „hájené“ oblasti městské hromadné dopravy, a tak i my budeme během několika měsíců podrobeni této konfrontaci. Ostatně stačí se již dnes podívat do jiných českých měst a zjistíme, že skutečně silná konkurence již do oblasti MHD razantně vstoupila i v ČR.

udělali pořádný kus práce a ve všech dnes sledovaných standardech jsme na tom lépe než před pěti lety. Ani to nás však nesmí uspokojit. Naši kolegové ze západních měst dnes už certifikují celé linky a provozy, aby před své zákazníky mohli předstoupit s certifikáty na všechny jimi poskytované služby. To je jednoznačná podmínka proto, aby s nimi města či regiony uzavřely smlouvy na další období. Tato cesta čeká v následujících letech i náš podnik.

DP-K Vaše slova chápou tak, že kromě kvality služeb se v příštím období zvýší ještě tlak na sledování nákladů našeho podniku, je tomu tak?

Přesně. Už v minulém roce jsme se bavili o tom, že finanční možnosti pražského rozpočtu jsou téměř vyčerpány. Již letošní provozní dotace z rozpočtu hlavního města Prahy byla snížena o 2 % oproti roku předchozímu, a tak rezervy musíme hledat především sami u sebe. K jejich odkrývání by měly přispět právě zmiňované závěry strategického plánu naší společnosti.

3



Den otevřených dveří přilákal tisíce lidí

4 až 6



Ranní závod s časem skončil úspěchem MHD

7



Zásady protipovodňových opatření na vybraných stanicích metra

8 až 9



Autobusové cestování noční Prahou

17



Poznali byste strašnickou vozovnu? Tak vypadala do přestavby na přelomu 20. a 30. let 20. století. Foto: Archiv DP

Strašnická vozovna dnes. Jen těžko bychom tu hledali něco, co připomíná původní podobu. Foto: Pavel Fojtík

V těchto dnech vzpomínáme 95. výročí zahájení provozu vozovny Strašnice, dnes „služebně nejstarší“ pražské tramvajové vozovny. Přesto jsme si do nadpisu tohoto příspěvku dovolili připočítat tři roky. Tehdy to vlastně začalo...

Jak přišla strašnická vozovna ke svému pozemku

„Staré Strašnice, pošta Žižkov, 20/11. 1905
Slavné správní radě elektrických drah král. města Prahy

Dle doslechu hledá správ. rada elektr. drah vhodný pozemek ku stavbě remís pro vozy elektr. dráhy v okolí vinohradského hřbitova. S požádáním majitele nabízím pro tyto remisy vhodný pozemek proti Vinohradským hřbitovům čís. katastr. 595 ve výměře 2 jitra 872^o (čtvereční sáh – pozn. red.) ve čtverci na rovině, jeden čtvereční sáh po 3 zl. 50 kr. Také pozemek p. stavitele Dvořáka je prodejný. Poněvadž vlastník pozemku č. k. 595, jsa bez rodiny, rozprodává celou usedlost svou, nečiní velkých požadavků na své pozemky a žádá jen takovou cenu jaká mu nabízena byla před 10ti roky od nábožens. obce evangelické. Laskavou odpověď si vyprošuje v trvalé účté oddaný J. Sandholz, č. 42.

P. S. Pozemek nabízí se přímo bez sprostředkovatele.“

Tento dopis vlastně stojí u počátku historie strašnické vozovny. Ačkoliv se o její stavbě ještě oficiálně nejednalo, z uvedeného dopisu ale nepřímo vyplývá, že práce není nějak předběžné informace z Elektrických podniků „prosáklý ven“. V té době bylo všeobecně známo, že Elektrické podniky chtějí stavět tramvajovou trať z Flory k Vinohradským hřbitovům. Projekt byl už v roce 1898 řádně projednán a schválen a Elektrické podniky měly i příslušnou koncesi, ale protože v té době elektrifikovaly koňku, neustále stavbu z finančních důvodů odkládaly. V projektu tratě ale není žádná zmínka o nové vozovně. Vystačit se mělo s dosavadní vinohradskou vozovnou u Orionky. Naposledy byla lhůta ke stavbě prodloužena ministerstvem Železnic 7. května 1904, a to do 10. května 1907. (O takový termín požádaly Elektrické podniky.) Mezitím ale vyvstala potřeba postavit tramvajovou trať také v Jungmannově třídě, dnešní Vinohradské, mezi Muzeem a Florou. To byla ideální příležitost, jak oba projekty spojit. O novém projektu se začalo poprvé mluvit v roce 1905, kdy už Elektrické podniky uvažovaly o stavbě další vozovny, či přesněji řečeno – o stavbě dvou vozoven. Jedna měla stát u letenské vodárny a druhá někde na konci vinohradské tratě. Stavba obou byla doslova nezbytná, protože ve stávajících vozovnách byl katastrofální nedostatek místa. To ohrožovalo všechny nové projekty tramvajových tratí. V říjnu 1905 měly Elektrické podniky připravený projekt tratě, ve kterém byla zakreslena i vozovna na pozemku Vinohradské záložny východně od Vinohradských hřbitovů (v místě, kde bylo později postaveno nové krematorium).

Kde vlastně byl pozemek stavitele Sandholze? Jak je uvedeno v dopise, jehož součástí je i neumělý situáční náčrtek, jednalo se o plochu proti Vinohradským hřbitovům, v sousedství Evangelických hřbitovů. Tedy

Začalo to před 98 lety...

vlastně na Hagiboru.

Uplynulo půl roku od Sandholzova dopisu, a „Slavná správní rada elektrických drah“, jak bývalo zvykem oslovovat úřady, dostala na stůl další dopis:

„Dle doslechu mají se zřizovati poblíž vinohradských hřbitovů remisy pro elektrické dráhy. Za tou příčinou dovoluje si v hluboké účté podepsaný nabídnouti vhodný pozemek pro tyto remisy ve výměře 5 j., 1544^oa žádá za jeden čtvereční sáh 5 zl. (pět zl.). Kvůli orientování přikládá kopie tohoto pozemku (z mapy katastrální). V hluboké účté oddaný Jan Hlava, majitel usedlosti č. 17 ve St. Strašnicích.“

Na podzim roku 1906 Sbor obecních starších (pražské zastupitelstvo) schválil záměr ke stavbě nové vinohradské tratě i zakoupení potřebného pozemku pro vozovnu, který, jak je patrné, ještě nebyl vybrán. Ve hře byly tedy tři pozemky. Dne 28. listopadu 1906 ředitelství Elektrických podniků navrhlo správní radě, aby sama jednala v záležitosti hledání pozemků a nepřenechávala tuto záležitost orgánům města. Dokonce vyslovalo obavy, že by se všechny pozemky na vinohradsko-strašnickém pomezí mohly stát předmětem spekulace. Nakonec byla k projednání pozemkových záležitostí ustavena „užší komise“, složená z prezidia (předsednictva) správní rady EP, dvou radních a jednoho obecního staršího. Projekt nové tratě stále ještě nebyl předložen ani ministerstvu železnic a do jednání zásadním způsobem vstoupilo obecní zastupitelstvo Starých Strašnic. To oznámilo 15. prosince 1906, že opatřilo pro stavbu vozovny pozemek č. k. 71 poblíž Kovárny, patřící Janu Hlavovi, za cenu 90 tisíc korun. Současně schválilo usnesení, že toto „místo by bylo věnováno Podnikům elektrických drah pražských respektive městu Praze zdarma s podmínkou, že obec Pražská remise na pozemku tom postaví a vozbu až k obci Strašnické provozovati bude.“ Následně byly s pražskou městskou radou dohodnuty některé bližší podmínky této transakce. Strašničtí mezi jiným požadovali, aby stavba vozovny byla dokončena nejpozději do konce roku 1908 a aby doprava do Strašnic byla provozována v intervalu alespoň 10 minut. V lednu 1907 pražští radní souhlasili se strašnickými podmínkami, jen požadavek desetiminutového intervalu byl nově formulován „v intervalech dle potřeby“. Dne 15. února 1907 schválilo strašnické zastupitelstvo dohodu, a tak formálnímu převodu pozemku už téměř nic nebránilo. V dubnu 1907 ještě požádalo strašnické zastupitelstvo pražskou městskou radu, aby „za účelem ušetření převodních poplatků skutečněn byl převod pozemku toho, který dosud ve vlastnictví manželů Hlavových se nalézá, na obec pražskou tím způsobem, že by obec pražská sama pozemek ten od manželů Hlavových koupila za peníze, které obec strašnická panem c. k. notářem Břetislavem Matějkou při podpisu smlouvy straně prodávající přímo zaplatí.“

Smlouvu o koupi pozemku uzavřela pražská obec s manželi Hlavovými 15. května 1907. Definitivní tečku

za celou transakcí udělalo formální převzetí pozemku, které proběhlo ve Strašnicích 17. září 1907. Při tom bylo konstatováno, že „v bývalém vážném domku na zakoupené stavební parcele vystavěném bydlí jakýsi Matějka. Bývalý majitel tohoto pozemku p. J. Hlava prohlásil výslovně, že obyvatel ten toliko zdarma v domku tom jest trpěn a že musí ihned, kdykoliv to zástupci obce Pražské nařídí domek ten vyprázdniti.“

Stavba vozovny začala 25. října 1907 a byla dokončena 25. července 1908. Do užívání byla předána 8. října 1908.

Víte, že...

...vozovna Strašnice vypadala v době svého vzniku jako vozovna Střešovice? Obě vozovny si byly tak podobné, že jediné dvě fotografie jejich interiérů, pořízené na počátku 20. let 20. století, si lidé často pletou.

...vozovna Strašnice byla v letech 1929 – 1932 radikálně přestavěna a z původní vozovny zůstalo jen podsklepení prvního rohu lodí, část zdi první lodě a dvě budovy v jihozápadním rohu pozemku? Administrativní budova při přestavbě získala další patro. Původně vozovna měla dřevěnou střešní konstrukci, při přestavbě získala ocelovou.

...kapacita vozovny Strašnice byla touto přestavbou zvětšena více než na dvojnásobek? Původní vozovna byla určena pro 90 tramvají, rekonstruovaná pro 200 vozů.

...že ve vozovně Strašnice v březnu 1929 zahájila dodávky proudu nová měšínra? V příštím roce oslaví už 75. narozeniny a patří mezi nejstarší provozované měšínry pražských tramvají. Starší jsou jen měšínry Smíchov a Žižkov.

...vozovna Strašnice společně se střešovickou vozovnou jako jediné vypravovaly populární jednosměrné dvouúpravové vozy „ponorka“ a „mevro“?

...vozovna Strašnice patřila mezi první vozovny, které do ulic vypravovaly tramvaje T3? První série těchto tramvají, dodaná v závěru roku 1962, byla přidělena z velké části právě do Strašnic.

...ve vozovně Strašnice byly v letech 1908 – 1914 dílny vrchní stavby a kolejových konstrukcí pražských elektrických drah?

...zásadní přestavby kolejiště vozovny proběhly v letech 1929 a 1972?

...vozovna Strašnice je jediná v Praze, která má dvě na sobě nezávislá spojení s tramvajovou sítí? Tramvaje mohou vyjždět buď přes Vinohrady nebo přes Vršovice.

...dlouhá léta tramvaje jedoucí z Flory ke strašnické vozovně projížděly poněkud kuriózní sérií zastávek v pořadí: Olšanské hřbitovy – Židovské hřbitovy – Vinohradská nemocnice – Vinohradské hřbitovy – Krematorium? Toto pořadí zastávek vydrželo hodně dlouho – až do doby, než byla stanice Židovské hřbitovy přejmenována na Strojimport.

...ve vozovně Strašnice sídlí středisko OIS-MYPOL



• s celopodnikovou působností, které se zabývá diagnostikou, testováním a opravami periferních elektronických obvodů vybraných odnímatelných částí systému MYPOL?

• ...ve vozovně Strašnice zahájila činnost nezávislá profesní odborová organizace Federace řidičů tramvajů?

• ...k 1. září letošního roku bylo ve vozovně Strašnice 33 tramvajů T3, 76 vozů T3SU, 12 vozů T3M a 2 vozy T3M v atypické úpravě (č. 8200 a 8205), celkem 123 provozních tramvajů?

• ...nejstarším vozem ve strašnické vozovně je „lora“ č. 4522, která slouží ke skladování kovového odpadu? Byla vyrobena v roce 1917 a slouží Dopravnímu podniku už 86 let.

• ...k 1. září 2003 vypravovala vozovna vlaky na linky č. 4 (jen v sobotu), 6 (jen ve všední dny), 7, 11, 19, 21, 22, 24 a noční 51, 55, 57?

• A abychom nezapomněli... Přejeme všem strašnickým zaměstnancům k jejich významnému výročí jen to nejlepší v jejich práci (a mezi jiným co nejdříve i potřebnou novou umývárnu tramvajů, po níž už řadu let touží).
Mgr. Pavel Fojtík

Organizační struktura...

DP-K Kdy budou známy jednotlivé kroky, ke kterým bude v podniku docházet?

Během uplynulého čtvrtletí probíhala řada intenzivních jednání mezi zástupci konzultantských firem a pracovníky DP o našem dalším směřování. V první polovině října by měly být zpracovány základní obrysy transformačního projektu a měly by být předloženy k projednání představenstvu, dozorčí radě společnosti a sociálnímu partnerovi. Předpokládám, že po jejich odsouhlasení či zapracování připomínek by se vlastní realizace transformačního projektu rozeběhla ještě v letošním roce systémem jednotlivých dílčích projektů.

Půjde o výrazné změny, a proto je samozřejmé, že o všem budou zaměstnanci podrobně informováni nejen prostřednictvím svých vedoucích a DP-KONTAKTu, ale i osobních setkání s představiteli nejvyššího vedení.

DP-K Přestože ještě probíhají jednání, můžete nám již dnes prozradit něco o chystaných změnách?

Hlavním cílem je, aby úpravy řízení a organizace DP byly pojaty systémově, aby systém řízení byl přestaven na jednotné moderní koncepty, která zjednoduší a napřímí řídicí a organizační vazby a zavede průhledný a jednoduchý systém pravomocí a zodpovědností. Do přijetí rozhodnutí o koncepci dalšího směřování podniku nechceme jít cestou jednotlivých opatření a dílčích změnových procesů, které by řešily jednotlivé problémové oblasti, přestože by takováto dílčí řešení přinesla „atraktivní“ výsledky. Přesto jsou poté vedle již výše zmiňovaných dílčích projektů oblasti, které je nutné řešit odděleně.

Je třeba přijmout filozofii, že DP je přes všechna svá specifika (jak provozní, tak způsobu financování) firmou jako každá jiná a musí fungovat na obdobných principech. To znamená s vysokou kvalitou nabízené služby, maximální hospodárností a ekonomickou efektivností.

Základní myšlenkou je, že to prvořadě v činnosti DP je provoz MHD, zajištění objednaných dopravních výkonů. Proto je naší snahou „očistit“ tuto základní činnost a oddělit od ní všechny činnosti ostatní. U nich je pak snahou racionalizovat jejich zajišťování v rámci celé akciové společnosti a nelze vyloučit, že v některých případech se prokáže jejich zajišťování dodavatelským způsobem jako ekonomicky efektivnější. Současně by mělo v rámci společnosti dojít k nastolení vztahu objednatel – vnitřní zákazník, a tím i k optimálnímu využívání kapacit.

DP-K Snižovat náklady je jedna věc, ale více prostředků nám mohou přinést také zvýšené tržby. Jaká opatření se chystají v této oblasti?

Hospodaření podniku má samozřejmě dvě strany. Na jedné straně je snižování nákladů, ale na straně druhé snaha o zvyšování příjmů. I v této oblasti nás čeká hodně práce. Pozitivním jevem je, že se nám od druhého čtvrtletí podařilo snížit propad tržeb, který

jsme zaznamenali v souvislosti s loňskými povodněmi. Ofenzivní nabídka našich služeb a z ní vyplývající zvyšování tržeb z jízdného je dalším úkolem, na kterém musíme v nejbližší době intenzivně pracovat.

Musím v této souvislosti ocenit především přístup řidičů autobusů, kteří již více než dva roky prodávají jízdenky a podíl jimi prodaných na celkovém prodeji stále stoupá. Jen pro představu – za rok 2002 činily tržby z prodeje jízdenek řidiči autobusů takřka 13 milionů Kč! O podobné službě je nutné uvažovat i v tramvajích a ve stanicích metra.

DP-K S podzimem pravidelně začínají jednání o nové kolektivní smlouvě. Na jaře se hovořilo o tom, že na celopodnikové úrovni nebude uzavřena jenom mzdová dohoda, ale jedna kolektivní smlouva pro celý podnik. Můžete popsat předpoklad uzavření jedné kolektivní smlouvy?

Je to jeden z nejsložitějších úkolů, který nás do budoucna čeká. Princip čtyř kolektivních smluv vyhovoval v předešlém období druhé poloviny 90. let 20. století, ale nyní se ukazuje jako nevyhovující a musíme hledat cesty ke sjednocení. Obtížnost celého procesu je v tom, že se jedná o velmi složitý odborný problém, který vyžaduje čas a úsilí. Takto vzniklý návrh musí být průchodný v kolektivním vyjednávání, nesmí poškozovat zaměstnance a zároveň nesmí být nákladný pro zaměstnavatele. Během letošního roku došlo k dalšímu štěpení a přeskupování odborových organizací, což proces sjednocování dále komplikuje. Z přípravných schůzek na kolektivní vyjednávání vyplynul shodný závěr společně sjednocovat všechny oblasti kolektivních smluv, tzn. pracovněprávní vztahy, mzdovou oblast i zaměstnanecké výhody v období přibližně 3 let. Pro letošní kolektivní vyjednávání si dáváme za cíl sjednotit oblast pracovně právních vztahů, sociálních nákladů, hlavně příspěvků, které jsou poskytovány finančně vyjádřením. Jednu kolektivní smlouvu v blízké budoucnosti vidím jako nutnost.

Jednání o kolektivní smlouvě už klepou na dveře a naším cílem je uzavřít jednu kolektivní smlouvu pro celý podnik. Vede nás k tomu několik důvodů, jedním z nich je i vznik odborové organizace zastřešující zaměstnance více odštěpných závodů.

Zatím však v této otázce existují rozpory i mezi jednotlivými odborovými organizacemi, ale věřím, že začátkem listopadu bude i v otázce kolektivní smlouvy jasněji.

DP-K Dalším často diskutovaným tématem v této oblasti je zavedení příspěvku na penzijní připojištění. Jaká je současná situace?

Oblast zaměstnaneckých výhod je v našem podniku velmi propracovaná a dlouholetá. Ročně je vypláceno zaměstnancům touto cestou mnoho desítek milionů korun i když v každém závodě je řešena různě. Příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění je dalším krokem k rozšíření našeho sociálního programu. V současné době se pracuje na finalizaci celého projektu,

• hledají se zdroje – je nutno si uvědomit, že v rámci akciové společnosti jde o náklady kolem 30 milionů korun ročně a chceme mít záruku minimálně 5 let vyplácení tohoto příspěvku. Je velmi obtížné najít dohodu mezi možnostmi společnosti a představou odborových organizací, zvláště když FRT se 5 měsíců těchto jednání neúčastnila a nyní se musíme vracet. Nyní se však již situace stabilizovala a všichni sociální partneři spolupracují konstruktivně. Hlubšímu popisu momentálního stavu se věnuje personální ředitel na jiném místě tohoto čísla DP-KONTAKTu.

DP-K V nejbližší době nás čekají události, které výrazným způsobem ovlivní podobu MHD v Praze. Na barrandovské tramvajové trati už probíhá ověřovací provoz a stavba metra do Ládví také vstupuje do závěrečné fáze.

První cestující pojedou na Barrandov, pokud všechno půjde podle předpokladů, 28. listopadu. Obyvatelé této lokality budou jezdit daleko lépe než dnes. Současná autobusová doprava plní své poslání na hranici možností, zpoždění jednotlivých spojů mnohokrát dosahují několika desítek minut. Navíc je tato tramvajová trať významným architektonickým prvkem, který nesporně oživí sídliště. V devadesátých letech otevřené úseky metra nás přesvědčily o tom, že nové budované tratě nejsou jen prostředkem rychlého spojení, ale jsou také významným městotvorným prvkem.

Na zprovoznění tratě C do stanice Ládví si budeme muset počkat do poloviny příštího roku a bezprostředně bude moci navázat výstavba úseku IV. C2 z Ládví do Letňan, neboť hlavnímu městu byla v těchto dnech poskytnuta půjčka od Evropské investiční banky na tento projekt.

DP-K S čím jdete do závěru roku 2003?

Kromě nastartování již zmiňovaných projektů restrukuralizačního programu je problémů k řešení více než dost – jednání s našimi sociálními partnery o podobě kolektivní smlouvy na příští rok, splnění hospodářského výsledku, dokončení všech rekonstrukčních prací na obnově metra po loňských povodních a v neposlední řadě příprava rozpočtu na rok 2004.

-bda-



Foto: Petr Malík

Den otevřených dveří

Tisíce Pražanů a návštěvníků města se sešli v sobotu 20. září v hostivařském areálu Dopravního podniku, aby si prohlédli zázemí městské hromadné dopravy a dozvěděly se něco navíc o našem podniku.

Příjemnou atmosféru zářijové soboty dotvářelo příjemné letní počasí. Už před desátou hodinou se shromažďovali návštěvníci ve stanici metra Skalka, aby zvláštní autobusovou linkou odjeli do areálu, nejprve metra, poté autobusů a tramvají. V prvních minutách po otevření se táhl dlouhý lidský had také od vchodu do opraven až k tramvajové zastávce. Zájem o Dopravní podnik byl velký. Neoptimističtější odhady hovoří dokonce o 20 tisících návštěvníků, což představuje rekordní návštěvu v krátké historii akce. Nebyť na Letné megakonzert skupiny Elán, mohli jsme hovořit o neúspěšnější víkendové akci v Praze.

Šestý ročník Dne otevřených dveří nabídl jeho návštěvníkům několik novinek. Kromě perfektně nachystaného zázemí, se mohli návštěvníci seznámit také s historií a budoucností, jízdenkami, dispečery a dalšími, jindy před veřejností téměř skrytými činnostmi naší společnosti. Soutěživý duch je vlastní téměř každému, a tak ideálním společníkem po prohlídce byla soutěž nejen pro děti, ale i dospělé. Obě kategorie si v pěti disciplínách vyzkoušely své dovednosti a pokud se úkol podařilo splnit, byla



Mimořádnou autobusovou linkou od stanice Skalka proudily do Hostivaře davy návštěvníků.



Po desáté hodině se čekalo na vstup do areálu téměř patnáct minut.



Opravena tramvají nabízela zajímavou podívanou pro všechny skupiny návštěvníků.

Atraktivním zpestřením byla prezentace DORISu, seznamujícího s aktuálním sledováním provozu tramvají.



Dokážete nastoupit se zavázanýma očima do tramvaje či autobusu, když máte v rukou slepeckou hůl a vysílačku pro nevidomé? Pro děti to byla jedna z pěti soutěžních disciplín.

Den otevřených dveří v přímém vstupu radia Regina. Na všetečné otázky právě odpovídá generální ředitel Milan Houfek.



přilákal tisíce lidí

připravena drobná odměna. Ti, na které se usmálo štěstí v losování na konci dne, si mohli odnést i hodnotné upomínkové předměty Dopravního podniku.

Nejen počasí zpříjemňovalo atmosféru v hostivařském areálu. Nejprve zahrála skupina strojevedoucích metra, Spřáhlo, následovala hodinka živého vysílání rádia Regina proložená rozhovory s představiteli Dopravního podniku a města o aktuálních problémech pražské městské hromadné dopravy. Odpoledne podium patřilo Železnému Alimu, silákovi, který dokázal roztáhnout i autobus plný cestujících, a Ivanu Hlasovi. Program uzavřela skupina Neřež.

Zaměstnanci vykonávající pořadatelskou službu se po celých šest hodin neztavili, stále odpovídali na všetečné otázky, nejen dětské. Opět jsme se přesvědčili, že městská hromadná doprava je skutečným fenoménem dnešních dnů.

Z výrazu ve tvářích návštěvníků se dala vyčíst spokojenost, snad s námi prožili příjemný den pozdního léta.

Pokud jste se do Hostivaře nedostali, zabránily vám například pracovní povinnosti, poďte se teď s námi projít hostivařským areálem v sobotu 20. září.

**Den otevřených dveří v hostivařském areálu sledoval
Petr Malík**



Autobusy byly téměř celý den doslova obleženy návštěvníky Dne otevřených dveří.

Složít uniformu podle vzoru nebylo pro nejmenší právě jednoduché.



Dětské oči září, sednout si za volant autobusu je velký zážitek.



Starší si museli poradit s krátkým testem. Úspěšné splnění úkolu bylo vyznačeno razítkem v hrací kartě.



Velkému zájmu se těšily také ukázky ze zásahů hasičů o. z. Metro. „Rozporcování“ auta netrvalo příliš dlouho.

V o. z. Metro si návštěvníci mohli prohlédnout nejen v současnosti používané soupravy, ale i lokotraktory nebo „historickou“ soupravu Ečs.





Vkusně vyvedené panely informovaly nejen o budoucnosti, ale i historii, jízdenkách a dalších zajímavostech z činnosti Dopravního podniku.



Vrcholem vystoupení Železného Aliho bylo rozpohybování autobusu plného cestujících...

Jak vypadá naše letošní „dopravní chování“?

Kdo se nechal nalákat titulkem v naději, že se dozví něco zásadního o úrovni mravů cestujících veřejnosti, bude asi následujícími řádky zklamán. „Dopravní chování obyvatel České republiky“ je totiž název dlouhodobého projektu společnosti Taylor Nelson Sofres Factum (TNS Factum), jehož cílem je poskytnout časovou řadu dat o intenzitě cest a využití dopravních prostředků obyvateli naší země. Od roku 2000 provádí TNS Factum každoročně průzkum na reprezentativním vzorku občanů ČR, v němž dotázaní odpovídají především na otázky zabývající se četností jejich cest na větší a kratší vzdálenosti a intenzitou využití jednotlivých způsobů dopravy při těchto cestách. Letos

nost 20 % občanů (v roce 2000 se jednalo jen o 12 % občanů). Oproti loňskému roku se přitom mírně snížil počet těchto cest vykonaných automobilem a naopak lehce stoupl podíl autobusové dopravy. Přesto zůstává osobní automobil dominantním dopravním prostředkem pro déle trvající cestování. Až zarážející je skutečnost, že k cestám na větší vzdálenost vůbec nevyužívá autobus 44 % a vlak dokonce 56 % veřejnosti (u automobilů jde jen o čtvrtinu obyvatel).

Naše cestování na kratší vzdálenosti (cesty mimo obec trvající méně než jednu hodinu) vykazuje prakticky setrvalý stav. Alespoň dvakrát týdně tyto cesty do blízkého okolí podniká polovina veřejnosti, nejvíce je

cestují tři čtvrtiny veřejnosti. Osobní automobil využívá pro tyto účely alespoň dvakrát týdně téměř 37 % občanů, hromadnou dopravu 30 % občanů. Téměř třetina obyvatel cestuje po obci alespoň dvakrát týdně na jízdním kole. Podle průzkumu využívají veřejnou dopravu nejvíce mladí lidé do 29 let věku, nejméně pak občané starší šedesáti let (nejde ale o nikterak propastný rozdíl).

Velmi zajímavá čísla přineslo letošní porovnání používání veřejné dopravy ve vztahu k velikosti obce. Zatímco v loňském roce patřila takřka čistá úměra (čím větší sídlo, tím větší intenzita využívání veřejné dopravy), letos tomu tak není. V roce 2002 cestovalo veřejnou dopravou ve městech s více jak sto tisíci obyvateli častěji než dvakrát týdně 51 % občanů, v Praze pak 67 % občanů. V letošním roce se situace obrátila: velká města si stále drží svých 51 %, avšak pražská MHD zaznamenala pokles – více než dvakrát týdně jí využívá jenom 47 % obyvatel. Znamená to, že Pražané cestují v tomto roce městskou hromadnou dopravou skutečně méně než v roce předešlém? Odpověď není jasná; samotní autoři průzkumu uvádějí, že v případě Prahy jde pouze o orientační údaj, neboť zde byl dotazován jen malý vzorek populace. Zajímavé je ale v této souvislosti ještě jedno číslo: podle průzkumu se letos v Praze zvýšila četnost cest konaných po městě pěšky alespoň dvakrát týdně o 11 procentních bodů. Příčinou mohou být podle analytiků TNS Factum loňské povodně, kdy byli občané nuceni více využívat pěší dopravu jako náhradu za MHD a už u větší míry používání tohoto způsobu dopravy zůstali.

Na závěr průzkumu bylo respondentům položeno ještě několik otázek týkajících se aktuální dopravní problematiky. Zjišťovala se například obezřetnost veřejnosti se snížením jízdného na železnici k 15. prosinci 2002 (tuto událost postřehlo méně než 20 % občanů), nebo její názor na tzv. elektronické jízdenky ve veřejné dopravě. V této oblasti je názorové spektrum zatím vyrovnané: polovina občanů by raději i nadále používala klasické papírové jízdenky a druhá polovina by bez větších problémů přešla na modernější způsob placení jízdného.

-mš-



Foto: Petr Malík

se průzkum uskutečnil v polovině dubna a oslovena při něm byla více než tisícovka občanů ve věku od 15 let. A jak vypadají jeho výsledky?

Pokud jde o cesty mimo obec na větší vzdálenosti (cesty trvající déle než jednu hodinu), lze konstatovat, že nárůst jejich četnosti se v roce 2003 poprvé zastavil: alespoň dvakrát týdně cestovalo letos na větší vzdále-

přitom využíván osobní automobil. Poněkud častěji než v loňském roce je pro tyto cesty využívána železniční doprava, opět však překvapí fakt, že 63 % obyvatel pro tento účel vlak vůbec nepoužívá.

Cesty po místě bydliště (do škol, zaměstnání, na úřady a za nákupy) jsou v největší míře vykonávány pěšky – podle průzkumu tak alespoň dvakrát týdně

Ranní závod s časem skončil úspěchem městské hromadné dopravy

Tři dny na stejných tratích zkoušeli zástupci hlavního města Prahy, Dopravního podniku a Českého rozhlasu 1 – Radiožurnálu, zda je rychlejší cestovat městskou hromadnou dopravou nebo autem. Těsně vyhrála městská hromadná doprava.

Obrazek byl po tři dny ráno, úterý až čtvrtek 16. až 18. září, stejný. Na zastávkách Brechtova na Jižním Městě a Odra v Bohnicích se scházejí cestující. Za chvíli se vydají na cestu do centra Prahy, na Václavské náměstí, pod sochu svatého Václava. Nejen automobil a cestující MHD, ale i motohlídky Radiožurnálu a cyklisté zkoušejí stejné trasy.



Kompletní sestava, která soutěžila ve čtvrtek 18. září. Zleva: člen motohlídky Českého rozhlasu, šéfredaktor Radiožurnálu Alexandr Pýcha, dva členové Hnutí Oživení, pražský primátor Pavel Bém, redaktor radiožurnálu Jan Říha, předseda představenstva a generální ředitel Dopravního podniku Milan Houšek a radní pro dopravu Radovan Šteiner.

Přátelé automobilů okamžitě opáčí, že cestování automobilem je pohodlnější. Zcela jistě mají pravdu, stačí se jen podívat do ranních dopravních prostředků a pokud nejedete z konečné, málokdy se posadíte a ranní tlačence není výjimkou. Pokud dobře sedíte, přečtete si noviny, připravíte se na nadcházející schůzku, rozdíl v pohodlí se snižují.

Tak bychom mohli v diskusi pokračovat, ale zde stojí za zmínku slova pražského primátora Pavla Béma v závěrečný den testu. „Časově je cestování městskou hromadnou dopravou a autem srovnatelné, často je MHD rychlejší. Komfort je na snesitelné úrovni a při cestování městskou hromadnou dopravou vám odpadají starosti s parkováním. Z těchto důvodů je MHD srovnatelnou variantou pro cesty autem.“

Nejrychlejších časů vždy dosáhly motohlídky Českého rozhlasu, neboť na motocyklu zácpy lehce předjedete. Za motorkáři přijížděli cyklisté, ani ti nemají problémy s ucpanými ulicemi, ale v tomto případě

záleží na fyzické zdatnosti občana. Bez tréninku by tak rychlého času nedosáhli a navíc pro cesty na kole je předpokladem sprcha na pracovišti.

Podobné testy, jako byl zářijový Ranní závod s časem cesty, jsme v redakci již několikrát uskutečnili, a tak nás těsné vítězství městské hromadné dopravy nepřekvapilo. Ale je třeba dodat, že se jedná skutečně o těsné vítězství, které málokoho z automobilistů pře-

svědčí o výhodnosti cestování městskou hromadnou dopravou. Jsou cesty, na kterých by automobil vyhrál jednoznačně, na druhé straně v Praze existují trasy, kde by dominovala městská hromadná doprava s velkým náskokem.

Jedním z cílů Ranního závodu s časem bylo vyvolat diskusi o dopravě v Praze, zda je městská hromadná doprava vhodnou alternativou k automobilům. Když nic jiného, tento cíl byl splněn. Testovat začala i jiná média... -bda-

Takto dopadl Ranní závod s časem, pořádaný od 16. do 18. září.

Jedním ze soutěží v Ranním závodě s časem byl pražský radní pro dopravu Radovan Šteiner.

Přesně na pokyn dispečera se vydávají na cestu. Automobilisté samozřejmě musí dodržovat předpisy, jejich rychlost omezuje především nezatíženější komunikace v České republice, magistrála. Z Bohnic je vždy hůře průjezdnější než z jižního směru. Proto řidič z Bohnic není na místě srazu nikdy dříve než cestující městskou hromadnou dopravou. A to v poslední den průzkumu musí cestující čekat na „dvoustovku“ déle než tři minuty, tedy více než je průměrný interval v danou denní dobu. Autobusu prospívá především vyhrazený jízdní pruh v ulici V Holešovičkách, tam velice rychle předjíždí souvislou kolonu automobilů.

Při cestách z Jižního Města je kritickým místem Nuselský most; pokud je solidně průjezdný, je příjezd soutěžících téměř totožný. Rozhoduje parkování. Pokud motorista chce parkovat levně je v cíli později, pokud obětuje peníze, je rychlejší. V poslední den testu vyhrává automobil, neboť řidič parkuje za 40 korun na hodinu přímo na Václavském náměstí. V předchozích dvou případech jsou rychlejší cestující MHD.

Rychlost je samozřejmě jednou z veličin, která se měří, další významnou jsou náklady. Při použití MHD jsou vždy stejné, 12 korun na jednu cestu při použití jednotlivé jízdenky. Stabilní cestující má náklady nižší, neboť je vlastníkem časové jízdenky. U jízdy autem se náklady na benzín pohybují mezi 20 a 30 korunami na jednu cestu. Každý motorista velmi dobře ví, že nejsou náklady pouze na pohonné hmoty, ale i další náklady, například servis či povinné ručení. A to nemluvíme o pořizovací ceně vozidla.

O výsledky se Pražané na Václavském náměstí živě zajímali.



„Ranní závod s časem“			
soutěžní test			
MHD versus osobní automobil			
	16. 9.	17. 9.	18. 9.
MHD	7:35	8:05	8:45
1. osobní automobil	8:05	8:35	9:15
2. osobní automobil	8:35	9:05	9:45
3. osobní automobil	9:05	9:35	10:15
4. osobní automobil	9:35	10:05	10:45
5. osobní automobil	10:05	10:35	11:15
6. osobní automobil	10:35	11:05	11:45
7. osobní automobil	11:05	11:35	12:15
8. osobní automobil	11:35	12:05	12:45
9. osobní automobil	12:05	12:35	13:15
10. osobní automobil	12:35	13:05	13:45
11. osobní automobil	13:05	13:35	14:15
12. osobní automobil	13:35	14:05	14:45
13. osobní automobil	14:05	14:35	15:15
14. osobní automobil	14:35	15:05	15:45
15. osobní automobil	15:05	15:35	16:15
16. osobní automobil	15:35	16:05	16:45
17. osobní automobil	16:05	16:35	17:15
18. osobní automobil	16:35	17:05	17:45
19. osobní automobil	17:05	17:35	18:15
20. osobní automobil	17:35	18:05	18:45
21. osobní automobil	18:05	18:35	19:15
22. osobní automobil	18:35	19:05	19:45
23. osobní automobil	19:05	19:35	20:15
24. osobní automobil	19:35	20:05	20:45
25. osobní automobil	20:05	20:35	21:15
26. osobní automobil	20:35	21:05	21:45
27. osobní automobil	21:05	21:35	22:15
28. osobní automobil	21:35	22:05	22:45
29. osobní automobil	22:05	22:35	23:15
30. osobní automobil	22:35	23:05	23:45

Dne 8. července letošního roku byla Radě hl. m. Prahy předložena informace o rozpracovaných návrzích na posílení protipovodňové ochrany stanic metra. Uvedený materiál obsahoval technické zásady rozpracovaných projektů a odhady předpokládaných nákladů na doplnění protipovodňových opatření u devíti povodně ohrožených stanic metra s tím, že projekty budou dokončeny ve dvou etapách, a to k 15. červenci 2003 dokumentace stanice Malostranská a Staroměstská v úrovni jednostupňového projektu a k 15. srpnu 2003 projekty stanic Nádraží Holešovice, Vltavská, Florenc/B,C, Křižíkova, Invalidovna a Palmovka v úrovni dokumentace pro stavební povolení.

Na základě objednávek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zpracoval Metroprojekt projekty rozšíření protipovodňových opatření na stanicích metra ohrožených povodňovou hladinou na úrovni povodně roku 2002 + 0,6 metru. Jedná se celkem o 9 stanic metra dle následujícího popisu s tím, že



Stanice Křižíkova.

kromě návrhů zábran proti vniknutí povodňové vody jsou komplexně posuzovány a případně upravovány z hlediska odolnosti proti účinkům povodně i vlastní konstrukce stanic. Jedná se přitom pouze o dílčí části stanic nezahrnuté do Ochranného systému metra (OSM). Prostory stanic zahrnuté do OSM jsou proti účinkům uvažované povodně staticky odolné.

Posuzované objekty stanic metra ohrožené povodně byly navrženy a realizovány tak, aby odolaly v té době předpokládané hladině stoleté vody. Při posouzení na účinky povodně s hladinou roku 2002 + 0,6 metru je třeba, podle stanoviska Metroprojektu podloženého statickými posudky, současně s úpravami k zamezení vniknutí navýšené povodňové hladiny provést ve stanicích Florenc/C a objektech vestibulů stanic Florenc/B, Invalidovna, Palmovka a Vltavská i další poměrně rozsáhlá stavební opatření směřující ke zvýšení statické odolnosti posuzovaných objektů a vyloučení jejich možné destrukce vyvolané účinky vztlakové síly. Zvýšení statické odolnosti konstrukcí ohrožených částí stanic Florenc/B, Florenc/C a Invalidovna proti účinkům návrhové hladiny vyžaduje zásadní zásahy do hlavních nosných konstrukcí, jejichž řešení je technicky i finančně velice náročné. Projektant proto přednostně navrhuje u těchto stanic ponechat stávající výšku hradítek a v případě jejich přelití nechat prostory až k tlakovým uzávěrům zaplavit a zabránit tak jejich případné destrukci. U vestibulů stanic Vltavská jsou přednostně navrhovány stavební úpravy k jeho přikotvení proti vyplavání a destrukci základové desky.

Při započtení všech očekávaných položek rozpočtu lze, podle současných podkladů, uvažovat:

- při variantě bez zásadních úprav ve stanicích Florenc/B, Florenc/C a Invalidovna (varianta zaplavení) s celkovými náklady přibližně **710 milionů Kč**,
- při variantě zahrnující i statická opatření uvedených tří stanic přibližně **1,755 miliardy Kč**, které by však bylo možno redukovat tak, že potřebné přitížení u vestibulů stanic Florenc/B, Invalidovna, Palmovka a Vltavská bude částečně nebo zcela zajištěno vhodnou nástavbou financovanou jiným investorem. V takovém případě by takto ponížená varianta činila přibližně

Zásady protipovodňových na vybraných stanicích

600 milionů Kč, tj. bez započtení ostatních nákladů (projekty, inženýrská činnost, přeložky sítí a další). Se započtením ostatních nákladů by celková cena této varianty činila přibližně **740 milionů Kč**.

Náklady obou variant z hlediska úhrady ze strany Dopravního podniku jsou téměř srovnatelné.

Komentář k návrhům opatření na jednotlivých stanicích

Nádraží Holešovice – jako ochrana proti zaplavení je navrhována kombinace pevných a mobilních hradítek výšky 0,3 metru u severního vestibulu a pevné přehrazení kolektoru. Situaci by podstatně vylepšilo zapojení tělesa Holešovické přeložky do systému protipovodňové ochrany metra. Ze strany ČD však potřebné úpravy nebyly akceptovány.

V rámci dalších opatření ke z odolnění konstrukcí stanice již byla řada úprav realizována při výstavbě návazného úseku IV. C1. Jedná se například o úpravu větracího objektu, zesílení svislé stěny pod mostem Holešovické přeložky a těsnicí injektáže. Ze statických důvodů je však ještě třeba přitížit stávající obrátové koleje nabetonováním v tloušťce částečně 1,05 m a částečně 2,0 m se současným zesílením svislých konstrukcí.

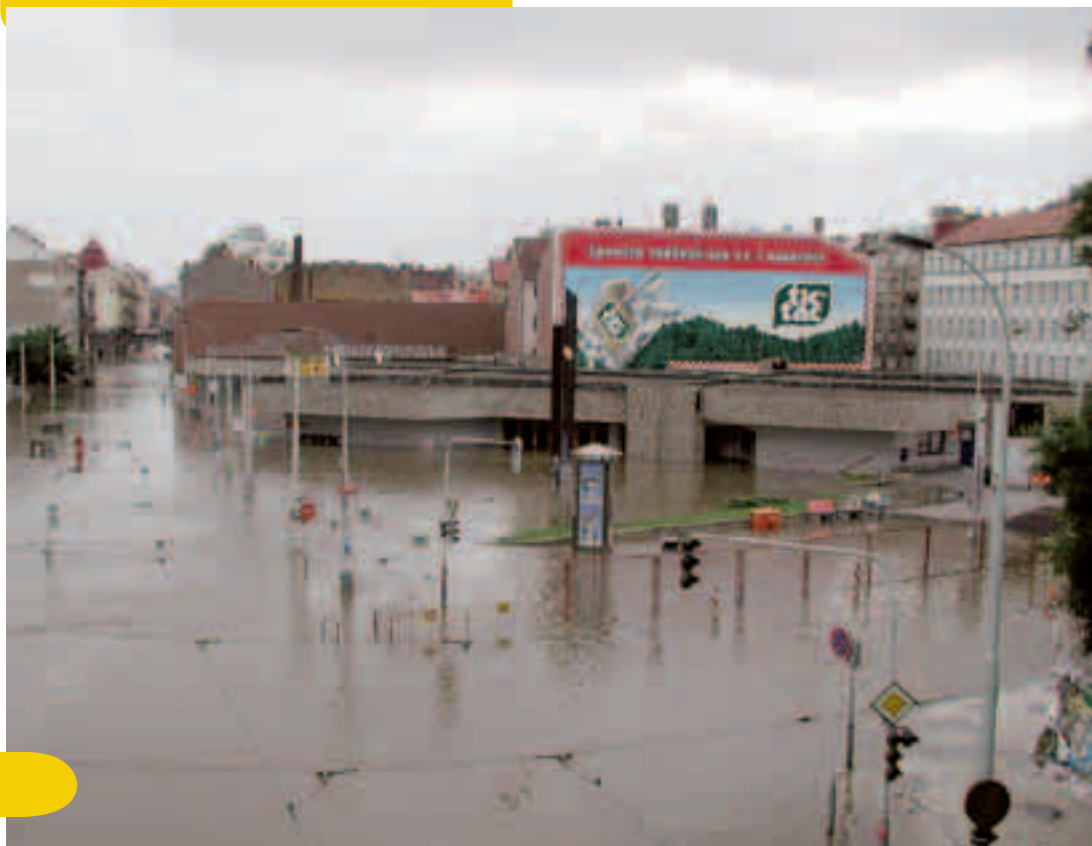
Vltavská – proti zaplavení se navrhuje opět kombinace pevných a mobilních hradítek o výšce 0,9 až 1,8 metru u vstupů do podchodu, vestibulu, obchodní chodby a u vjezdu do garáží.

Jako další opatření je třeba přitížit objekt vestibulu a současně snížit rozpětí základové desky vestibulu. Variantně je možno zvažovat kladný vliv přitížením případnou nástavbou v kombinaci s rovnoměrným zatížením základové desky.

Florenc/C – s ohledem na omezenou statickou odolnost konstrukcí celé stanice navrhuje projektant ponechání stávajících hradítek. V případě jejich přelití dojde k zaplavení stanice a přilehlých úseků, současně však bude ochráněna stanice proti možné destrukci.

V případě navýšení zábran proti vniknutí vody na návrhovou hladinu by bylo třeba realizovat řadu poměrně obtížných a nákladných opatření jako například přikotvení stěn a základové desky, náhradu některých stavebních konstrukcí odolnějšími. Práce by si pravděpodobně vyžádaly dlouhodobější výluky, nebo by byly neúměrně dlouhé a nákladné. Dopravní podnik přesto preferuje nutnost ochrání stanice, proto jsou uvažo-

Křižovatka Florenc.



vány náklady ve variantě trvalých úprav ke z odolnění konstrukcí na návrhovou hladinu.

Florenc/B, objekt vestibulu – situace je obdobná jako u stanice Florenc/C. V případě zaplavení by došlo k zalití i eskalátorů až k tlakovému předělu. Je však možno uvažovat o řešení situace provedením nástavby.

Křižíkova – v úvahu připadá pouze provedení trvalé ochrany na úrovni návrhové hladiny formou odolné konstrukce nadzemního vestibulu. Objekt vestibulu je třeba rozšířit na celý obrys podzemní části, plášť včetně vstupních otvorů odolný proti návrhové hladině. Působení vztlakové síly je třeba eliminovat přikotvením



Stanice Florenc.

vestibulu ke stávajícím podzemním stěnám. Současně je třeba zabezpečit vstup do větracího objektu metra na pozemku Mediatel.

Invalidovna – kromě varianty stávajícího stavu hrazení s možností zaplavení lze z hlediska zabránění zaplavení, s ohledem na statické parametry objektu vestibulu, uvažovat s několika variantami navýšení stávajících hradítek, vždy však se současným zásahem do statických vlastností objektu jeho přitížením nebo přestavbou. I v tomto případě je však možno uvažovat o snížení nákladů Dopravního podniku vyhledáním vhodného investora pro provedení nástavby objektu.

Palmovka – proti zaplavení východního podchodu ze severní strany a následně i stanice jsou navrhována mobilní hradítka výšky 3,5 metru o délce 30,0 m.

Jako další opatření proti možnosti vyplavání stanic budou na milánských stěnách nabetonovány

opatření metra

železobetonové konzoly. Přetížení stanice lze variantně uvažovat i nástavbou stanice.

Staroměstská – s ohledem na omezenou statickou únosnost objektu vestibulu je navrhována koncepce umělého snižování hladiny spodní vody. Projektant uvažuje s ohrazením celého prostoru nad vestibulem přehrazením ulic Kaprova a Valentinská a s ohrazením prostoru nákladního výtahu mobilními hradítky o výšce 0,43 m. V chráněném prostoru budou provedeny vrtné čerpací studny vybavené přenosnou čerpací technikou s cílem snižování hladiny podzemní vody působící na ohrožený objekt vestibulu.

Malostranská včetně větrací šachty Mánes – vzhledem k nestabilnímu chování a přetížení konstrukce vestibulu působením návrhové hladiny povodně je obdobně jako na stanici Staroměstská navrhována koncepce snižování hladiny spodní vody. K ohrazení ohroženého prostoru vestibulu i větrací šachty jsou

navrhována mobilní hradítka doplněná podzemní injekcí. Pro vlastní snižování hladiny spodní vody navrhuje projektant kopané studny vybavené přenosnou čerpací technikou.

Z výše uvedených skutečností vyplývá možnost realizace úprav ohrožených stanic v rozsahu navrhovaném Metroprojektem, a to při srovnatelných nákladech s minimální variantou předpokládající zaplavení některých objektů. Umožňuje to razantní snížení nákladů o ceny uvažovaných nástaveb za předpokladu realizace těchto záměrů v horizontu tří let u již připravovaných projektů (Florenc, Vltavská, Palmovka) a přibližně pěti let u stanice Invalidovna. To samozřejmě v důsledku znamená, že tyto stanice po uvedené období (3 až 5 let) budou zabezpečeny pouze na úrovni stoleté povodně, při jejím překročení dojde k zaplavení vestibulů a eskalátorových tunelů, v případě stanice Florenc/C i nástupiště a přílehlých traťových tunelů.

V současné době lze konstatovat, že Metroprojekt dokončil a předal investorovi, Dopravnímu podniku, všechny objednané projekty v uvedených termínech, k 15. červenci 2003 navíc jako jednostupňový projekt posudek pro stanici Smíchovské nádraží, který prokázal, že dalších opatření proti zaplavení této stanice z povrchu není třeba činit.

Došlo i k potvrzení skutečnosti, že v případě navýšení zábran nad hladinu Q_{100} je ve stanici Florenc/C a vestibulech Florenc/B a Invalidovna nutno realizovat rozsáhlé a nákladné statické úpravy k eliminaci tlakových a vztlakových sil působících na jejich podzemní konstrukce. Zůstává tedy předpoklad, že do získání potřebných finančních prostředků (u stanic Florenc/B a Invalidovna i formou investora nástaveb) budou tyto tři stanice chráněny nadále na povodňovou hladinu Q_{100} . Při vyšší hladině vody hrozí zaplavení vestibulů Florenc/B a Invalidovna až k tlakovým uzávěrům pod eskalátory a v případě stanice Florenc/C by byly zaplaveny i přílehlé traťové tunely tratě C.

V další fázi přípravy rozšíření protipovodňových opatření bude následovat projednání navržených úprav s orgány a organizacemi pro účely příslušných stavebních řízení. Po zapracování případných požadavků dotčených subjektů, zejména správců podzemních sítí, bude zažádáno o stavební řízení. Z hlediska dokončení přípravy a zajištění financování je předpoklad zahájení realizace všech předmětných úprav v roce 2004. Současně budou vedena jednání k zajištění financování statických opatření ve stanicích Florenc/B, C a Invalidovna.

Zpracoval odbor staveb ředitelství

Foto: Archiv redakce

Projekt rekonstrukcí elektrických vozů pražského metra pokračuje

O projektu rekonstrukcí původních vozů pražského metra bylo již v DP-KONTAKTu publikováno několik článků, mnozí zaměstnanci se s vlaky 81-71M denně setkávají v provozu, takže by se dalo konstatovat, že tyto vozy a jejich problematika je mezi čtenáři již dostatečně známá. Rádi bychom přece jenom napsali několik slov o stavu projektu, a zejména o výhledech do blízké budoucnosti.

Rekonstrukce původních vozů byla zvolena jako jedna ze dvou variant obnovy vozového parku pražského metra (vedle dodávek nových vozů typu M1) v polovině devadesátých let. Práce jsou prováděny v plzeňské Škodě – Dopravní Technika s. r. o. a dodávky seriového provedení vlaků jsou uskutečňovány od roku 2000. Vlaky můžeme rozdělit do dvou skupin. Prvních 7 vlaků bylo dodáno pro trať C a jsou vybaveny mobilní částí vlakového zabezpečovacího zařízení PA 135. Tato skupina je nasazena do provozu s cestujícími na trati C. Je však nutno upozornit, že se jedná stále o provoz zkušební, neboť dosud nebyl ukončen homologační proces vozidel vybavených PA 135, takzvaná „změna na drážním vozidle“. K této homologaci, kterou provede Drážní úřad, zbývá stále jedna dosud nesplněná podmínka. Tou je úspěšné dokončení 30denní spolehlivostní zkoušky v rámci zkušebního provozu s cestujícími. Tato zkouška již byla v minulosti 2 x zahájena, bohužel však nebyla dokončena. Důvodem byla nedostatečná provozní spolehlivost některých komponentů vozu. Výrobce provedl řadu opatření v oblasti řídicích obvodů vlaku i optimalizaci software. Lze konstatovat, že v posledních několika měsících došlo ke zřetelnému zvýšení provozní spolehlivosti vlaků. Na základě této zkušenosti dodavatel v současné době oznamuje, postupně pro jednotlivé vlaky, zahájení 30denní spolehlivostní zkoušky. Podle plánu by zkouška měla být dokončena u všech vlaků v průběhu října, poté bude provedeno důkladné vyhodnocení a podána žádost na Drážní úřad o příslušný zápis do průkazů způsobilosti vozidel. Teprve pak bude moci Dopravní podnik přebrat vozy od výrobce a zařadit je do běžného provozu.

Druhá, početnější a stále se rozrůstající skupina vlaků 81-71M je určena k provozu na trati A. Tyto vlaky jsou vybaveny mobilní částí vlakového zabezpečovače LZA. Vlaků z této skupiny je v současné době v odstěpném závoďe Metro 15. Všechny jsou soustředěny v depu Hostivař a jsou v různé fázi procesu instalace mobilní části systému LZA. Na trati ještě nejedí, s výjimkou prvního vlaku z této skupiny (prototyp 81-71M s LZA), který je používán k testovacím jízdám v nočních výlu-

kách. Je však již podána žádost na Drážní úřad o rozšíření povolení zkušebního provozu této soupravy na dopravní sedla denního provozu, samozřejmě prozatím bez cestujících. Poté budou následovat další fáze zkušebního provozu na trati A. Předpokládaný termín zahájení definitivního provozu s cestujícími na trati A je květen příštího roku. Celkově bude pro trať A dodáno 25 rekonstruovaných vlaků.

Závěrem je možno konstatovat, že projekt rekonstrukce původních vlaků 81-71 zvolené koncepce a rozsahu se ukázal přes všechny problémy jako životaschopný. Vzhledem k tomu, že rekonstruována byla

velmi podstatná část vozidla, takže po stránce elektrické výzbroje a řízení se jedná o zcela nové vozidlo, vyskytla se zákonitě řada problémů, které musel dodavatel dořešit. U tak složitého systému, jako je moderní kolejové vozidlo, se může řada nedostatků projevit až během delšího provozu, při dlouhodobém působení nepříznivých provozních vlivů. S mnoha použitými řešeními a podsystémy se navíc čeští výrobci setkali ve své praxi poprvé právě na projektu 81-71M. To jsou jedny z hlavních důvodů, proč uvádění vlaků 81-71M do provozu nebylo a není zcela bezbolestné.

Ing. Petr Hušák, technický úsek o. z. Metro



Foto: o. z. Metro

Úloha dopravce při specifických mimořádných událostech

Světovými médii proběhla zpráva z Londýna, která informovala o rozsáhlém námětovém cvičení. Cílem cvičení bylo simulovat v reálném prostředí situaci zamoření a kontaminaci podzemní dráhy nebezpečnými látkami a prověřit příslušné součinnosti záchranných a pořádkových sborů.



V dnešním světě je vojenská převaha USA natolik nesporná, že se paradoxně zvyšuje pravděpodobnost teroristického útoku „na západní civilizaci“. Je to jediný možný způsob výrazněji na sebe upozornit. Efekt a následná opatření vzhledem k teroristickému útoku z 11. září 2001 to jen potvrzují. Jeden z možných cílů teroristů je tedy i podzemní dráha. V současnosti nelze nikde na světě přijmout taková opatření, která by stoprocentně vyloučila teroristický útok. Lze tedy jen zmírnit jeho následky. I tak je to úkol velice obtížný a složitý. Především je nezbytná široká spolupráce a výměna zkušeností všech vyspělých demokratických států. V posledních letech dochází k neustálému přehodnocování bezpečnostních rizik. Stát v této oblasti musí zaujmout hlavní roli a přijmout i příslušnou zodpovědnost. Tato oblast by si zasloužila hlubší analýzu přesahující tematickou náplň DP-KONTAKTu.

Na druhé straně dopravce musí být připraven na situaci, kdy mohou být ohroženy životy jeho zaměstnanců a cestujících. Jeho úloha musí být přesně nadefinovaná a nepřesahující jeho možnosti. Proto je jisté další otázkou, a ještě závažnější, přehodnocení úlohy dopravce poskytovat ochranu obyvatelstva při válečných situacích. Koncepce, utvořená před více než třiceti lety, vytváří zodpovědnost za životy stovek tisíc obyvatel. Je jisté, že příslušné instituce připravují řadu analýz a opatření.

Příklad Londýna není jenom o tom, jak připravit námětové cvičení, ale také o poskytnutí informace jeho obyvatelům včetně mediální prezentace. U nás v oblasti civilní ochrany je často dáván za příklad vzor Švýcarska. Ale i tam se uskutečnilo celonárodní referendum o otázkách s touto problematikou spojených. Přesnou úlohu dopravce v této problematice musí stanovit stát a zajistit potřebné podmínky. Již teď je zřejmé, že jednu z důležitých úloh může v budoucnu plnit i Hasičský záchranný sbor o. z. Metro. Následující článek ať je příspěvkem, který odbornou veřejnost seznámí s částí problematiky, o které nebylo zvykem dříve moc psát, ale spíše ji utajovat.

Ing. Viktor Baier, o. z. Metro



Speciální výcvik Hasičského záchranného sboru

Ve dnech 8. až 12. září se zúčastnili zaměstnanci Hasičského záchranného sboru o. z. Metro teoretického školení a praktického výcviku na terénním pracovišti Vojenského technického ústavu ochrany v Kamenné u Vyškova.

Tématem školení bylo teoretické seznámení s problematikou odstraňování následků kontaminace stanic metra vysoce toxickými látkami, praktický nácvik provádění průzkumných a dekontaminačních zásahů s využitím prostředků, kterými jsou hasiči z Metra vybaveni, nácvik používání protichemických ochranných prostředků a jejich kontrola.

Tento výcvik se uskutečňuje pravidelně 2x ročně již od roku 1999 a zúčastňují se jej zaměstnanci hasičského sboru zařazení do velitelských funkcí a technici chemicko-technické služby.

Problematickou zasažení stanic metra kapalnými nebo plynými toxickými a bojovými otravnými látkami se o. z. Metro začal zabývat již v roce 1995, kdy při útoku sekty Óm Šinrikjó v tokijském metru zemřelo na následky otravy plynem 11 osob a téměř 5 000 cestujících muselo vyhledat lékařskou pomoc. Ve spolupráci s Vojenským technickým ústavem ochrany Brno a Institutem civilní ochrany v Bohdanči byl zpracován harmonogram opatření v oblasti vybavení sboru technikou a materiálem pro provádění dekontaminace zasažených stanic a byl zpracován plán školení a výcviku zaměstnanců hasičského sboru. Při zpracování harmonogramu se vycházelo z povahy předpokládané kontaminace stanic, a to buď při průmyslové havárii v okolí stanice metra, při dopravní nehodě vozidla, které převáží toxické látky, nebo při úmyslné teroristické akci.

Hasičský záchranný sbor (HZS) byl postupně vybaven speciálními chemickými a zásahovými oděvy, přístroji na měření koncentrace toxických nebo bojových otravných látek a technikou, která umožní provádět dekontaminaci zasažených prostor ve stanicích metra a také následnou dekontaminaci členů zasahujících jednotek.

Jak bylo již výše uvedeno, od roku 1999 je prováděno školení a výcvik v oblasti dekontaminace. Při teoretickém školení jsou členové jednotky HZS seznamováni zejména s povahou předpokládané dekontaminace, s fyzikálními a chemickými vlastnostmi látek, které mohou způsobit kontaminaci stanic metra, s prostředky individuální ochrany a se způsoby a principy provádění detekce. Praktický výcvik je zaměřen zejména na rozvinutí pracoviště, na kterém je prováděna vlastní dekontaminace, nácvik oblékání a používání chemických a zásahových oděvů, praktickou ukázkou použití detekčních přístrojů. Na závěr celého výcviku je provedeno námětové

cvičení, kde zasahující jednotka provádí kompletní dekontaminační zásah s použitím náhradních otravných látek (simulantů). Tento zásah je fyzicky velmi náročný, protože celý je prováděn v těžkých ochranných chemických oděvech za použití kyslíkových dýchacích přístrojů.

Hodnocení námětového cvičení a celého týdenního výcviku se kromě instruktorů z VTUO Brno zúčastnili i ředitel hasičů o. z. Metro ing. Michal Wowsný a velitel jednotek Lubomír Janeba. Všichni ocenili velmi zodpovědný přístup členů jednotky HZS k plnění všech úkolů a shodně konstatovali, že tato jednotka je dobře připravena na plnění tak náročného úkolu, jako je provádění dekontaminace stanic metra.

Jen pro zajímavost, při jarním výcviku ve výcvikovém prostoru cvičili i příslušníci americké námořní pěchoty, kteří námětové cvičení našich hasičů se zájmem sledovali, ocenili jejich souhru v průběhu cvičení a ze cvičení si pořizovali fotodokumentaci.

Ing. Michal Wowsný, ředitel HZS o. z. Metro

Foto: Ing. Ivan Janda – VTUO Brno



Ohlédnutí za prázdninovými výlukami tramvají

Prázdniny jsou z pohledu přepravní zátěže klidnějším obdobím. Z důvodu menších požadavků obyvatel hlavního města (školní prázdniny a dovolené) je menší vypravenost a upravené linkové vedení. Z toho vyplývají i menší kapacitní nároky na případných objízdných trasách. Ze stejného důvodu je možné uzavřít až dvě depa tramvají.

V letošní stavební sezóně došlo, po útlumu v předchozích letech (loni povodně a zasedání NATO), ke kumulaci výluk.

Rekonstrukce tramvajové tratě v Sokolovské ulici byla nejnáročnější akcí, ve finančním objemu šlo o investici ve výši přibližně 200 milionů Kč. Po postupném rozkrývání nepříjemných povodňových překvapení, která odsouvala termín zprovoznění, se dočkala zahájení provozu 13. září. Nyní mají karlíňští k dispozici moderní dopravní tepnu s kompletně zrekonstruovaným povrchem, tramvajovou tratí a inženýrskými sítěmi, v délce 1,3 km.

Výluka v Klapkové ulici probíhala celý červenec a srpen. Byla vyvolána úpravami budovaného východního vestibulu stanice metra Kobylisy na trati C. Během výluky byla posunuta poloha tramvajové tratě před křižovatkou se Střelnickou ulicí tak, aby zde mohla být zřízena nová tramvajová zastávka v délce pro dva vlaky s přímou vazbou na metro. Také nástupiště této zastávky jsou již stavebně dokončena.



Výluka v Plzeňské ulici probíhala rovněž celé prázdniny. Ta byla vyvolána postupem výstavby přemostění Plzeňské ulice mezi Strahovským tunelem a tunelem Mrázovka, kterou zajišťoval Odbor městského investora prostřednictvím VIS. Během výluky došlo k rekonstrukci tramvajové tratě mezi Kartouzskou ulicí a zastávkou Bertramka, k rekonstrukci tělesa v prostoru mezi vjezdem a výjezdem ze smyčky Kotlářka a k rekonstrukčním pracím na vjezdu do vozovny Motol, včetně kolejové spojky před tímto vjezdem. Byl opraven podklad tramvajových panelů BKV mezi zastávkou Vozovna Motol a křižovatkou Plzeňská/Za Opravnou. V rámci údržby byl přebroušen povrch kolejnic a odstraněna pomalá jízda ve stoupání u zastávky Slánská. Též byla v rámci této výluky dokončena rekonstrukce trolejového vedení v úseku od smyčky Kotlářka až po smyčku Řepy, takže nyní je trolejové vedení nové – předpínané v celém úseku od křižovatky Anděl až ke smyčce Řepy. Do této akce investoval Dopravní podnik přibližně 29 milionů Kč.

Výluka ve Vítězné ulici a na mostě Legií v červenci znamenala výměnu velkoplošných panelů a kolejnic včetně obnovy podkladní vrstvy ve finančním objemu



13 milionů Kč. Současné s tím byla (ve spolupráci s TSK) opravena kaverna pod tramvajovou tratí a vozovkou v ulici Vítězné, způsobená loňskou povodní.

Mezi dvanáctým a třicátým srpnem byla provedena výměna části kolejové konstrukce na křižovatce Palmovka – Na Žertvách ve směru od Sokolovské, která byla odložena z důvodu povodně v loňském roce. Do této akce bylo investováno 8,5 milionu Kč.

Pátého srpna byla zahájena rekonstrukce tramvajové trati a kolejových konstrukcí od Jindřišské k Bolzanově ulici a v ulicích Dlážděné a Havlíčkově ke křižovatce s ulicí V Celnici. Současné s tím budou prováděny údržbové práce na zbylém úseku ulice Havlíčkovy a na křižovatce Havlíčkova – Na Poříčí. Na soubor těchto akcí je plánován finanční objem ve výši 95,5 milionu Kč. Též by měly být prováděny práce investora ČD na rekonstrukci mostu ČD přes ulici Seifertovu a dojde ke krátkodobé výluce ve Vodičkově ulici pro úpravu tratě v rámci reklamace. Provoz tramvají by měl být plně obnoven v říjnu.

Poslední výlukou, zahajovanou v srpnu, byla výluka Štefánikovy ulice. Výluka byla vyvolána stavbou pěší zóny v této ulici, respektive jejím prvním krokem – rekonstrukcí inženýrských sítí. Byla ukončena 8. září a investorem byl Úřad městské části Prahy 5.

Ve výluce zůstává tramvajová trať v Českomoravské ulici, zatímco smyčka Harfa a její nové napojení v Poděbradské ulici je již od konce června zprovozněno. Stále zůstává vyloučen tramvajový provoz k obratišti Laurová v Radlicích.

Jiří Slaba, o. z. Elektrické dráhy. Foto: Miroslav Penc



Foto: Pavel Fojtík

Během I. pololetí došlo v o. z. Elektrické dráhy k 688 dopravním nehodám, na nichž měli účast řidiči Elektrických drah; to znamená zvýšení oproti stejnému období minulého roku o 15 nehod. Tolik prostě konstatování faktu. Teď mě napadá, že bych tím mohl článek skončit. Úkol jsem splnil, základní údaj je zveřejněn a já se mohu věnovat jiné práci. Ale každá – a tedy i tato – věc má háček. Kde jsou uvedeny příčiny, souvislosti, následky a tak vůbec? Která provozovna k výsledku nejvíc přispěla? Kolik nehod mají řidiči s malou praxí a kolik ti druzí? Jak se projevují přijatá dopravně technická opatření? Jaké... Ne! Zadržte! Už je mi jasné, že nepůjdu dělat něco jiného, ale že vám musím zodpovědět všechno, co vás zajímá, tedy pokud to sám vím. Tak pěkně popořádku, jak jsme ostatně zvyklí.

V celé České republice došlo v období, které sledujeme, tedy v I. pololetí 2003, k 92 895 dopravním nehodám, což je o 5 378 více než v I. pololetí 2002; v hlavním městě Praze k 17 672 – o 897 více. Z tohoto pohledu už se jeví nárůst v o. z. Elektrické dráhy podstatně příznivěji, protože dosahuje pouze 102,23 %, zatímco v Praze činí tato hodnota 105,35 % a v ČR dokonce 106,15 %. Ale pojďme dál: pozitivně se jeví zvýšení počtu ujetých vlakokilometrů na jednu zaviněnou nehodu v celé akciové společnosti, snížení počtu zaviněných nehod v o. z. ED ze 120 na



noho řidiče, který pronesl asi před třiceti lety: tak tu vyhlášku zrušte a nahraďte ji pouhými dvěma ustanoveními – jezdí se vpravo a na červenou se stojí. Ostatní nechte na nich, oni už si nějak poradí. Že by mu dal vývoj zapravdu? Ale vážně: dokud nebude opravdová vůle donutit řidiče dopravní předpisy, ať už se jmenují jakkoliv, důsledně dodržovat, ztrácí smysl i jakákoliv jiná aktivita. A když už jsme u těch předpisů: všechna jejich ustanovení jsou stejně důležitá a jejich „výklady“ či svůlná rozhodování o tom, co se dodržovat musí a co je vedlejší, jsou zárodkem anarchie, s níž se denně setkáváme. Pak se nedivme, že řidiči motorových vozidel zavinili v I. pololetí letošního roku 476 nehod, což je bezmála 70 % (69,19) všech. Druhý důvod, proč nezvednu varovně prst, je jednoduchý – klady převažují nad zápory a můžeme konstatovat, že celkový vývoj, zejména proto, co jsme si teď řekli, není alarmující.

Když se však podíváme na vývoj podle dopravních provozoven, nemůžeme si nevšimnout vozovny Kobylisy, které připadá smutný primát. Celkově měli její řidiči účast na 130 nehodách! Nemusíme být Einsteinové, abychom odhadli, že je to nehoda každý třetí den. Objektivně – počet vlakokilometrů na jednu nehodu – 16 tisíc; další vozovna v Praze skoro 18 tisíc a nejlepší (Motol) 26,7 tisíc! A následky? Počet mrtvých: 1 – ve všech ostatních vozovnách 0. Počet těžce zraněných: 5 – ve všech

Nehodovost v I. pololetí 2003

94, snížení škod ve všech sledovaných ukazatelích (to není vůbec zanedbatelné!), snížení počtu vykolejení ze 6 na 3 (50 %!), nehod zaviněných řidičem tramvaje ze 109 na 83, technických závad koleje ze 5 na 3, lehce zraněných osob ze 119 na 108, těžce zraněných osob z 10 na 6 a nehod řidičů – brigádníků z 54 na 41. Pozitivní je i fakt, že u žádného řidiče nebyl po nehodě zjištěn alkohol v krvi.

Teď je ta správná chvíle, abyste namítli, že není vůbec žádné umění vytahat z jakékoliv statistiky údaje tak, aby byl výsledný obraz pozitivní. A budete mít pravdu, skutečně to není problém, leč nečinil jsem tak a k žádnému zkresení nedošlo, protože ostatní ukazatele se pohybují „plus-mínus“ okolo průměrných hodnot. Musím vás však poprosit, abyste se kvůli objektivitě teď nezačali s výrazným uspokojením věnovat četbě jiného článku, zvláště když ti vnímavější z vás správně tuší, že alespoň

ostatních vozovnách 1. Počet lehce zraněných: 24, ve všech ostatních vozovnách 84. Raději nepokračovat. Jenom jsem zvědav na další vývoj – jestli si kobylišští řidiči, kteří si tolik na svoji vozovně zakládají, uvědomí, že je něco špatně, nebo budou dál lhostejně čekat, až je někdo, třeba přísnějším posuzováním jejich výkonů, k něčemu donutí. Přitom vývoj v Kobylisích nebyl tak nepříznivý – byli sice pořád předposlední nebo poslední, ale od roku 1998, kdy měli v pololetí účast rovněž na 130 nehodách, se zlepšovali – 1999 126, 2000 118, 2001 114. Ale vloni už 115 a letos oněch 130. Tak uvidíme.

Ještě pár řádek místo závěru: ze zaviněných 83 nehod řidičů tramvají jich nejvíce mají na svědomí ti s praxí do 1 roku (32), pak s praxí 11 – 20 let (!) – 13 a teprve za nimi shodně s praxí 1 – 2 a 5 – 10 let (12). Neodpustím si, abych nepřipomněl, že již



v něčem jsme museli být horší. Naštěstí těch nedobře se vyvíjejících ukazatelů je méně než těch druhých, ale jsou. Nejvážnějším z nich je usmrcení jedné osoby (v minulém I. pololetí žádné), i když bohudík ne z naší viny. Negativní vývoj jsme zaznamenali i u počtu povaleň chodců (z 32 na 53), železničních nehod (ze 14 na 17), nehod s autobusy DP (ze 4 na 7) a nehod cestujících (z 20 na 24). Ale to je opravdu všechno. Ostatní sledované ukazatele mají, jak jsme již řekli, vývoj kolísavý.

Každoročně využívám příležitosti a zvedám varovně prst: tak takhle ne! Dneska to neudělám, zejména ze dvou důvodů: zaprvé vidíme všichni, co se na ulici děje, několikrát už jsme o „kázni“ účastníků silničního provozu psali, mnohokrát jsme se rozčilovali a nesčíslněkrát volali po nápravě. Ale všechno je to marné. Naopak chystané změny v pravidlech silničního provozu mají údajně mnoho, mírně řečeno nesvarů, zlegalizovat. Proč? Údajně proto, že to stejně nikdo nedodrží. Napadá mě výrok jed-



dávno bylo na všech dobrých školeních připomínáno, že nejvíce „bourají“ začínající řidiči, za nějakou dobu se „vyjezdí“ (v tomto případě za 2 roky) a pochopí, že to není taková legrace, jak se domnívali. A jezdí lépe. Ale uplyne 5 let a nehody se jim vracejí. Pokud se v tu dobu zklidní, je to fajn. Ale pokud se z nich stanou tzv. mazáci v tom nejhorším slova smyslu, nemůžeme se divit, že se co do řidičského umění zařadí těsně za začátečníky. Z tohoto pohledu jsou pak už skoro lhostejné nejčastější příčiny zaviněných nehod – zda neodhadnutí průjezdního profilu (42), nebo nepřiměřená rychlost (19) či nesprávný způsob jízdy (15).

Úplný závěr: všechno se učíme proto, aby nebezpečí, které provozování každé dopravy představuje, bylo co nejmenší. Zkrátka: abychom nikomu neublížovali. -zjs-

Foto: o. z. Elektrické dráhy

P. S.: O přijatých dopravně bezpečnostních opatřeních se dočtete až někdy příště!

Co je nového v modernizaci vozů T3 RP

I v letošním roce pokračují rekonstrukce tramvajových vozů T3. Tak jako v loňském roce, kdy bylo zrekonstruováno 40 vozů, pokračujeme na rekonstrukcích dalších 40 vozů. Tyto vozy mají evidenční čísla 8356 – 8395.

Oproti předcházejícím vozům není prováděna žádná zásadní změna jak ve výzbroji, tak v interiéru vozidla. Vzhledem k tomu, že s rekonstruovanými vozy, ať s analogovým nebo digitálním regulátorem, se počítá na provozování trati Hlubočepy – Barrandov, budou zde již od září provedeny veškeré úpravy, které jsou pro provoz na této trati nezbytné.

V průběhu rekonstrukcí vozů jsme dospěli k poznání, že oprava některých vozových skříní je finančně náročná – buď z důvodu velké nehody, nebo únavou materiálu nosné části.

Byla proto využita nabídka firmy ČKD Pragoimex a. s. na dodávky nových vozových skříní. Podle dosavadních zkušeností bude potřebné ročně použít 2 až 5 nových vozových skříní. Rekonstrukce staré vozové skříně je v ceně přibližně 50 % nákladů na novou vozovou skříň, je tedy nutné při diagnostikování skříní v tomto roce, jsme připraveni – a v plánu na příští rok 2004, pokud bude dostatek finančních prostředků provést rekonstrukci 5 vozů s novou vozovou skříní navíc k ostatním 40 rekonstrukcím.

Ve smlouvě s firmou ČKD Pragoimex je také uveden seznam technických podmínek nové vozové skříně, dalších doplňků technických podmínek a další požadavky kupujícího.

Součástí smlouvy je také prohlášení o shodě vydané výrobcem podle § 13 odst. 2 zákona č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a prohlášení o shodě se schváleným typem v souladu s rozhodnu-

tím Drážního úřadu ČR. Dále technická dokumentace v rozsahu hlavní sestavy a detailů, hlavních konstrukčních celků a přehled použitých konstrukčních materiálů. Smlouva nás opravňuje k následným opravám po nehodách a případným budoucím generálním opravám.

A nyní k samotné nové skříně, dodávané pod názvem Var CB3. Výrobcem této skříně je firma Krnovské opravny a strojírny s. r. o., která je výrobním kooperantem a smluvním partnerem prodávajícího ČKD Pragoimex a. s.



Tato nová karosérie byla původně určena jako náhrada za vůz 6845 a nové evidenční číslo mělo být 8367. Vzhledem k tomu, že tento vůz má odlišně provedený nástřik zadního čela a dále bude provedeno boční zakrytí podvozků z důvodu snížení hlučnosti, bylo rozhodnuto utvořit z takto rekonstruovaných vozů řadu začínající číslem 8151 a dále. Vzhledově se nová vozová skříň odlišuje příznanou spárou lepeného předního a zadního čela a dále, jak je uvedeno, zakrytím podvozkové části odklápací plentou a nástřikem obloku zadního čela stejně jako na předku vozu. Hlavní změnou je provedení nového roštu vozové skříně,

ktej je obdobný jako u vozů T6A5, avšak bez možnosti uložení vodičů do kabelového kanálu. Veškeré vodiče, jak trakční, tak vodiče 24V, jsou vedeny pod podlahou. Přístupné jsou pouze ze spodku vozu. To je určitá výhoda proti klasické skříně, protože bude možno lépe provádět periodické elektrovizy a případné opravy a doplňky kabeláže.

Tuto část bylo nutné komplexně technologicky a konstrukčně dořešit v Opravně tramvají. Další úpravou na této skříně je řešení uložení ventilátorů statického měniče vedle sebe, protože výdechy chladicího vzduchu vzhledem k provedení rámu vozu jsou odlišné od původní skříně T3.

Při osazování lepeného čela nebyl ze strany výrobce dodržen potřebný rozměr pro usazování kabiny řidiče a také zasklení předního okna nebylo provedeno technologicky správně. Dodavatel byl upozorněn na tyto



nedostatky a nabídli jsme proto zaškolení pracovníků, protože zkušenosti našich karosářů jsou na velmi vysoké úrovni. Další drobné odlišnosti, například uložení bočních oken do jiného profilu gumového těsnění, nejsou podstatné a pro budoucí údržbu, ať v dopravní provozně, nebo při vyšších stupních prohlídek v Opravně tramvají, nebudou vyžadovat jinou technologii než používanou dosud na ostatních vozech T3 RP.

Doufáme, že se tato nová skříň v provozu osvědčí stejně dobře jako typ T3. Na trati se s tímto vozem budete moci setkat v nejbližších týdnech.

Text a foto: Opravna tramvají o. z. Elektrické dráhy

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov představuje bezesporu jednu z nejsložitějších a investičně nejnáročnějších novostaveb tramvajových tratí, které byly v historii výstavby sítě tramvajových tratí na území hlavního města Prahy realizovány. Stavba tramvajové tratě z Hlubočep na Barrandov vstoupila před časem do podvědomí lidí, zejména těch, kteří v této oblasti bydlí nebo pracují. Dosud jim nastavovala tu horší tvář, kterou každá takto rozsáhlá stavba ukazuje. Tento stav se chýlí ke konci, protože se blíží zprovoznění celé tratě.

Na základě zkušeností s uváděním novostaveb a rekonstrukcí tramvajových tratí v posledním desetiletí do provozu a s ohledem na požadavek maximálně ověřit veškeré stavebně technické i provozně technické parametry tratě, byl 21. září zahájen ověřovací provoz bez cestujících.

Pro bližší představu uvádíme, co si pod tímto ověřovacím provozem vlastně máme představit. Jedná se o řadu zkoušek a měření, jako například:

- **geometrie tratě** – vstupní zaměření před zahájením zkušebních jízd a následně ověřovací zaměření po předem stanovených časových obdobích,
- **putování kolejníc** – s ohledem na podélný sklon, který na trati v délce 1,4 km dosahuje hodnot 6 až 6,4 %, měření stability v podélném směru,
- **izolační odpor koleje** – ověření elektrofyzikálních vlastností jednotlivých typů kolejového svršku,
- **informační systém pro cestující** – ověření funkčnosti a viditelnosti, jeho optimalizace,
- **napájecí systém** – zkoušky vytížení kabelů, jistění, dálkového přenosu dat,
- **ověřování technologických postupů** pro opravy a výměny prvků vstrojení tratě,
- **ověřování schopnosti pojezdu hybridních technologických vozidel** a vozidel údržby za různých meteorologických podmínek,
- **měření hlučnosti** z provozu tramvajové dopravy v okolí tratě,
- **ověřování jízdních vlastností** vlakových souprav,
- **ověřování simulací provozních poruch a havárií** v různých úsecích tratě (širá trať, zastávka,

most, podjezd) a návazných činností,

● **provedení technicko bezpečnostní zkoušky** určených technických zařízení a zkušební jízdy k ověření způsobilosti tratě pro zahájení zkušebního provozu vozidel s cestujícími.

Předpokládá se, že zkušební provoz s cestujícími bude zahájen 28. listopadu a potrvá na základě stanovení stavebního úřadu po dobu dvou let.

Podle podkladů zpracoval Ing. Josef Tomeček, Inženýring dopravních staveb, a. s.



Foto: Marie Jílková



Foto: Marie Jílková

Opatření k nápravě

Článek normy ISO 9001:2002 8.5.2 požaduje:

Aby se zabránilo opakovanému výskytu neshod, musí organizace provést opatření k odstranění jejich příčin. Opatření k nápravě musí být přiměřené důsledkům zjištěných neshod.

„Musí být vytvořen dokumentovaný postup, kterým se stanoví požadavky na:

- přezkoumání neshod (včetně stížností zákazníka),
- určení příčin neshod,
- vyhodnocení potřeby opatření, kterým se zajistí, že se neshody znovu nevyskytnou,
- určení a uplatnění potřebného opatření,
- záznamy výsledků provedených opatření,
- přezkoumání provedeného opatření k nápravě.

Mnozí z nás si mnohdy ani neuvědomují, že každý den, každou hodinu, každou minutu, každou vteřinu upravují svá původní rozhodnutí a své činnosti jako reakci na vzniklou situaci. Tyto úpravy a nápravy provádí našťastí náš organizmus (pokud není nějak poškozen) prostřednictvím nervového systému zcela automaticky a většinou velmi úspěšně. Je to přirozený proces od vjemu, zjištění, analýzy zjištění, korekce až po optimální zakončení. Možné vzniklé neshody a způsoby jejich náprav jsou velmi pečlivě vyhodnocovány a v příslušných odděleních mozku zaznamenávány.

Jestliže např. kráčím po chodníku, po kterém chodím každý den a zakopnu o vysedlou kostku, která tam ještě včera nebyla, zcela jistě si v duchu vynadám a příští den si dám na tu kostku velký pozor – obejdu ji, přeskočím nebo půjdu jinudy. Proč? Organizmus zjistil příčinu a vyhodnotil potřebu opatření, kterým se zajistí, že se ten trapas nebude příště opakovat. Šel dokonce tak daleko, že přezkoumal, zdali provedené opatření bylo přiměřené a dostatečné. Pokud se stane, že zcela výjimečně někdo chodník opraví, organizmus na to opět reaguje a já mohu po něm opět chodit téměř bezstarostně jako dříve. Téměř? Ano téměř, protože organizmus se poučil a zaregistroval někde do svých nervových center pozor – na tomto chodníku byla vysedlá kostka a co bylo jednou, může být i dvakrát.

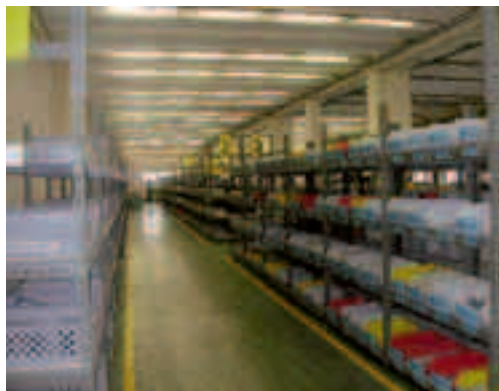
Tím, že se organizmus poučuje z chyb, je schopen i na základě výsledků předvídat, a tím eliminovat vznik dalších možných neshod. To vše ovšem neplatí vždy a za každé situace, protože možné výjimky potvrzují pravidlo.

Plnění požadavku normy ISO 9001:2000 v o. z. Elektrické dráhy

mě oprávněné místo. Ještě jednou zopakovat: Cože to vlastně ten článek požaduje?

Dalo by se říci – nic zvláštního, prostě zabránit opakovaným neshodám a vytvořit dokumentovaný postup, který bude obsahovat uvedené body a. až f.

Něco napsat, to nebývá pro někoho velký problém. Ovšem napsat něco tak, aby to fungovalo, to je jiná věc. V dokumentovaných postupech systému managementu jakosti nelze napsat například mělo by se, udělá se, vytvoří se, zkontroluje se. Zde musí být konkretizováno, kdo to udělá, kdy to udělá nebo jakým způsobem to udělá. Musí být přesně stanoveny pravomoci a odpovědnosti. Činnosti, které se nikdy nevykonávaly,



nebo které se vykonávaly pouze příležitostně a jsou nezbytné, je třeba zdokumentovat. Musí být vytvořeny příslušné formuláře nebo záznamové knihy. A také se vším seznámit nebo proškolení zaměstnance.

Norma ISO 9001 je ostatně napsaná podobně jako všechny normy. A pokud chceme s normou pracovat a plnit její požadavky, většinou nám nezbyvá nic jiného, než si ji pěkně pomalinku v klidu několikrát přečíst. Potom stejně zjistíme, že jsme na tom jako na začátku – nejsme o nic chytrější. Lépe je mít někoho, kdo se v tom vyzná, má s tím dlouholeté zkušenosti, prošel všemožným školením a dobře tomu rozumí. Potom je velmi užitečné si s ním o tom všem popovídat a nechat si poradit. Teprve potom můžeme začít normu „překládat do srozumitelná“.

Pokud bychom si takto přeložili článek normy o opatření k nápravě, zjistíme, že musíme jako reakci na vzniklou neshodu provést několik věcí, a to pokud možno popořadě tak, jak je dále uvedeno.

1. Neshodu přezkoumat

Zjistit, zdali je to skutečně nesplnění požadavku a tudíž neshoda. Zdali je to neshoda, kterou je třeba se zabývat v širších souvislostech. Zdali je to neshoda, na kterou stačím sám nebo nás na to bude muset být víc anebo zda o ní budu muset informovat nadřízeného a následně postoupit k řešení jiným útvarům.

2. Určit příčinu neshody

Tak tato záležitost je často velmi nelehká. Pátrat po příčině a příčinu identifikovat bývá největší problém.

Ale bez zjištění příčiny nelze neshodu odstranit. Někdy je příčin několik, ale pouze jedna je ta pravá a zásadní. Je třeba nalézt kořen problému. Mnozí, přestože pracují v systémech řadu let, si pleťou příčinu se zjištěním. Pozor, zjištění nelze v žádném případě zaměňovat za příčinu. To je buď zásadní nepochopení, ale častěji je to pouze únik od někdy velmi složitých zjišťování.

3. Odstranit neshodu

Pokud byla zjištěna skutečná příčina, neměl by být problém neshodu odstranit. Ale to nestačí. Musíme učinit všechna možná i nemožná opatření, abychom zajistili, že se neshoda nebude opakovat.

4. Odstranit příčinu neshody

Pokud znám skutečnou příčinu neshody, musím ji také odstranit. S odstraňováním příčin to bývá často složité a nejednoduché. Nejjednodušší bývá odstranění příčiny, kdy se zjistí, že příčina neshody je neplnění, nedostatečné plnění nebo opomenutí plnění příslušných nařízení nebo ustanovení. Tato příčina se ostatně vyskytuje nejčastěji.

Pokud odstraníme příčinu, máme téměř vyhráno, protože k celému uzavření opatření k nápravě zbývá již jen krůček.

5. Vést záznamy

o všech provedených opatřeních

Ne všechny záznamy jsou zbytečné „papírování“ a byrokracie. To je zdokumentování případu. Bez ohledu na povinnost vést o některých věcech příslušné záznamy se nám tyto záznamy v budoucnosti mohou někdy náramně hodit.

6. Vše přezkoumat

Ve smyslu hesla „Důvěřuj, ale prověřuj“ musí být vše přezkoumáno a ověřeno, zdali to, co bylo při řešení neshody provedeno, je skutečně pravda. Někdy se zjistí, že vše, co bylo uvedeno jako naprosté vyřešení všech problémů, není zase tak úplně pravda. No, a co následuje po takovémto záporném zjištění, nelze ani domyslet.

Ono to vše není žádná novinka. U některých organizací to funguje naprosto dokonale a jaksi automaticky. Ale u některých se na to jaksi pozapomnělo. Ten rozdíl je pak na pracovištích těchto organizací patrný na první pohled.

A jak to vše funguje u odboru obchodně-zásobovacího o. z. Elektrické dráhy? Způsoby opatření k nápravě jako reakce na zjištěné neshody jsou zakotveny v dokumentovaném postupu. Na základě výsledků interních auditů lze konstatovat, že vedoucí na všech úrovních pochopili principy opatření k nápravě. Vedoucí odboru velmi důsledně dbá zásad normy ISO 9001 a pokud je zjištěna neshoda, kterou nemohl v rámci svých pravomocí řešit příslušný vedoucí, zadává termínovaný úkol konkrétnímu zaměstnanci a vyžaduje písemné vyjádření k plnění úkolu. Kromě toho se tento úkol dostává do zápisu z porady a každou poradou se kontroluje plnění. Ovšem nikdy to nekončí tím, že zaměstnanec oznámí splnění úkolu. Plnění úkolu musí být ověřeno a zaznamenáno. I tato záležitost se stala v odboru naprosto normální, protože pokud by se normální nestala, odbor by nemohl vlastnit certifikát, který potvrzuje splnění všech požadavků normy ISO 9001.

Abychom si zavedli vypořádání neshod, které ať chceme nebo nechceme, nás budou provázet celý život, nemusíme mít bezpodmínečně zavedeno ISO 9001 – Systémy managementu jakosti. Stačí vyjít pouze z požadavků normy a tyto požadavky plnit.

Lumír Vopálenský, oddělení kvality o. z. Elektrické dráhy ve spolupráci s Ing. Josefem Dalešickým, vedoucím obchodního odboru o. z. ED

Takový je život, tak to prostě chodí, normální situace, no a co? Co? Ale vždyť je to ve své podstatě princip opatření k nápravě. A o to v tomto článku jde.

Je naprosto samozřejmé, že chyby, vady nebo neshody vznikající na pracovištích musí být neustále a pokud možno průběžně napraveny, protože nemůžeme připustit, aby se nashromáždily a přerostly nám přes hlavu. Pokud by se tak stalo, byla by to katastrofa, kterou by se nám jen tak nepodařilo zvládnout. Neřešené neshody jako naschvál nemizí, ale narůstají, množí se a z malých neshod se stávají neshody obrovských rozměrů, které lze jen velmi těžko zvládnout.

Takže článek normy o opatření k nápravě má v nor-

Tři roky v nové budově na Sokolovské

V létě tohoto roku to již byly tři roky, kdy jsme se přestěhovali do nové budovy v Sokolovské 217/42, Praha 9. Po takové době je již možné bilancovat, jaké výhody a nevýhody nastaly pro pracovníky ředitelství a o. z. Elektrické dráhy, kteří zde mají své pracoviště.

Úvahy o nové budově, ve které by bylo možno centralizovat všechny rozhodující útvary ředitelství, se začaly objevovat již v roce 1996. Bylo zvažováno několik alternativ, z nichž realizována byla poslední z možností, a to budova na Sokolovské ulici v blízkosti stanice metra Vysočanská.

Dva vznikající objekty na rohu ulic Sokolovské a Paříkovy byly původně určeny pro bytovou výstavbu a obchodní vybavenost. Výstavbu realizovala firma pod tehdejšími názvy IPS a. s. Původní záměr dodavatele stavět bytové jednotky s sebou přinesl prvotní problémy, neboť využití pro potřeby Dopravního podniku si vyžádalo následné změny projektu na administrativní budovu, které pro časovou tíseň bylo nutno provést urychleně, takřka jako za pochodu. Z těchto důvodů byla ustanovena skupina zaměstnanců podniku, kteří řešili dostavbu pro účely jednotlivých útvarů. Omezujícím faktorem v jejich činnosti byl již postavený skelet budovy, do kterého se včleňovala pomocí sádrokartonových příček jednotlivá pracoviště. V současné době již víme, že v některých případech umístění některých pracovišť a metrůž jednotlivých místností není ideální a po zkušenostech bychom řešili situaci jiným způsobem. Přejímky celé budovy probíhaly v měsíci květnu a červnu roku 2000. Kvalita předávaného díla byla na dobré úrovni, ale v průběhu užívání byly odhaleny některé nedoděl-

ky a skryté vady. Většina jich byla odstraněna v řádné záruční době do konce června roku 2003.

Velkým přínosem pro organizaci celé společnosti je velmi dobrá kvalita datové sítě instalované v této budově. Novinkou pro všechny pracovníky byl kartový docházkový systém. Pro některé z nich se tento systém stal omezujícím faktorem, ale pro organizaci výhody tohoto systému převažují nad nevýhodami. Výrazné zlepšení pracovního prostředí pro všechny pracovníky umístěné v této budově je chlazení všech místností, což jsme ocenili hlavně v letošním horkém létě.

Při provozování této budovy jsme se setkali i s nepochopitelným, ale zároveň bohužel i neohospodárným chováním některých našich zaměstnanců. V únoru letošního roku bylo zjištěno, že jsou mezi námi i takoví zaměstnanci, kteří při teplotě kolem 0° C jsou schopni chladit, topit a k tomu mít otevřená okna.

Velkou výhodou provozní budovy na Sokolovské ulici je zrušení většiny dislokovaných pracovišť a jejich centralizace. Ve většině případů, díky možnosti osobního styku, odpadá zdlouhavé doručování písemností z objektu do objektu, což samozřejmě urychluje samotný proces řešení pracovních úkolů.

Ačkoliv si někteří pracovní-

ci zpočátku nemohli zvyknout na nová pracoviště, v současné době averze k této budově již prakticky zanikla. K tomu částečně dopomohlo i odstranění největšího nedostatku nového objektu – vysoké vlhkosti zdiva a podlah v I. nadzemním podlaží.

V minulém roce byly přikoupeny navíc prostory ve vnitrobloku, kde je umístěna jídelna pro stravování zaměstnanců s patřičným provozním zázemím a konferenční centrum vybavené audio a videotechnikou.

Přes některé nedostatky lze využít provozní budovy Sokolovská hodnotit pozitivně, jak z hlediska organizačního, tak i pro dobrou úroveň pracovního prostředí.

Vladimír Šebek, vedoucí oddělení ekologie, energetiky a údržby budov ředitelství



Foto: Petr Malík

Penzijní připojištění

Již několik let se v kolektivním vyjednávání mluví o možnosti zavést v našem podniku příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění. Doposud se nikdy nepodařilo najít společný závěr, který by toto umožnil realizovat. Konstruktivně se o tomto tématu začalo jednat až v kolektivním vyjednávání na tento rok, kdy zaměstnavatel i odborové organizace deklarovaly zájem se penzijním připojištěním seriózně zabývat.

Po podpisu všech kolektivních smluv na tento rok se kontinuálně zahájila jednání o obecných podmínkách, za kterých by tento příspěvek měl být poskytován. Po mnohonásobných diskusích došlo ke sjednocení v těchto základních bodech:

- pro zavedení příspěvku se uvažuje zatím pouze penzijní připojištění (ostatní produkty přijdou na řadu později),
- zaměstnanec musí být nejméně 3 roky v hlavním pracovním poměru,
- výše příspěvku je uvažována plošně ve výši 300,- Kč měsíčně na zaměstnance,
- příspěvek je podmíněn bezhotovostní výplatou a vlastním příspěvkem zaměstnance nejméně 100,- Kč měsíčně,

- budou zachovány výhody vyplývající ze smluv uzavřených podle starého penzijního plánu (to znamená hlavně výplata v 50 letech věku) a zaměstnavatel bude přispívat zaměstnanci výše uvedeným způsobem,
- smlouvy nově uzavírané anebo uzavřené podle nového penzijního plánu budou mít nárok na příspěvek u fondů, které budou určeny (jinými slovy, že ten, kdo má smlouvu na penzijní připojištění uzavřenou podle nového penzijního plánu – zpravidla po 1. lednu 2000, eventuálně nemá smlouvu žádnou, dostane příspěvek zaměstnavatele, uzavře-li smlouvu u jednoho z fondů, které budou vybrány).

Zde si dovolíme malou poznámku: v současné době krouží kolem zaměstnanců řada dealerů, kteří přesvědčují ke vstupu do svých fondů. Strašit, že nebudou-li smlouvy včas uzavřeny, nebude mít zaměstnanec na příspěvek nárok. Není to pravda! Pokud jste smlouvu neuzavřeli do této doby, nikam nespěchejte, informace o dalším postupu budou včas zveřejněny tak, aby se každý mohl rozhodnout.

Zahájení se předpokládá k 1. lednu 2004, pokud

bude vše úspěšně zvládnuto, eventuálně s účinností nových kolektivních smluv.

Ostatní drobnější podmínky nebudeme nyní uvádět, budou konkretizovány v kolektivních smlouvách.

V přípravném kolektivním vyjednávání byl dohodnut další postup pro následující období. Byla jmenována výběrová komise, která stanoví výběrová kritéria a posoudí jednotlivé nabídky. Tato komise doporučí způsob konkrétního řešení, které bude potvrzeno na úrovni kolektivního vyjednávání. Předpokládá se počet vybraných fondů mezi jedním až třemi a důraz bude kladen na stabilitu fondu.

Do výběrové komise byli jmenováni: za zaměstnavatele: Ing. Jaroslav Ďuriš, Ing. Václav Pomazal, CSc., Ing. Věra Svobodová, Ing. Jiří Pařízek, Ing. Václav Procházka; za odbory: Bc. Stanislav Havrlík, Bohumír Ježek, Jiří Šindelář, Pavel Ďuran.

Výběr by měl být proveden v průběhu měsíce října. Celý projekt se podařilo již rozpracovat do poměrně zřetelných obrysů. Toto je velmi stručný popis momentálního stavu přípravy celého procesu. Stále však jsou před námi jistá úskalí, která mohou úspěšné zavedení ohrozit. Držme si palce, ať se nám to společnými silami podaří rozjet.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

Pražská strojírna v průběhu roku 2003

V současné době jsou v Pražské strojárně a. s. již odstraněny všechny negativní dopady povodně, které se bezprostředně vztahovaly na výrobní proces a podnik se tak již může plně soustředit na další rozvoj své činnosti.

V posledních letech dochází v celosvětovém měřítku k renesanci tramvajové dopravy, a to hlavně díky zvýšenému důrazu kladenému na ekologii a stále více narůstajícím dopravním kolapsům v mnohých městech. Vzhledem k tomu, že se rozvíjí odbytové možnosti podniku, ale skutečností zůstává, že se jedná převážně o sezónní práce. Proto jsme z důvodu celoročního využití našich kapacit nuceni přemýšlet i nad jinými



možnostmi. Zásadou nových moderních strojů se snažíme skloubit úzce specializovanou výrobu s naopak širokým uplatněním zařízení pro přesné obrábění kovů a jiných materiálů. Mimo jiné vlastníme čtyřřapulosé obráběcí centrum, umožňující obrábění plochy téměř jakéhokoliv tvaru. Za účelem maximálního využití potenciálu těchto strojů byl pořízen software *Unigrafics*, sloužící jak k programování strojů, tak ke konstruování ve 3D rozměrech. Dále na trhu uplatňujeme i kapacitu strojů určených pro stávající

výrobu, jako jsou ohýbačky kolejnic, které jsou unikátními stroji využitelnými k ohýbání i jiných produktů. Ucelenou výrobní kapacitu našeho podniku je možno

najít na internetových stránkách www.pstroj.cz.

Naše výrobky jsou i nadále dodávány především pro potřeby našeho hlavního odběratele – Dopravního podniku hl. m. Prahy a do dalších dopravních podniků v ČR. V posledních letech jsme však také výrazně rozšířili export do zahraničí. Zejména na trhy Polska, Německa, Bulharska, Ruska, Itálie, Švédska, Slovenska, Maďarska, Estonska, ale i do tak zdánlivě nedostupné země, jakou je Austrálie, kde se nám podařilo zrealizovat velmi výhodný kontrakt.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem a vzhledem k tomu, že podnik již od roku 1997 úspěšně rozvíjí svůj certifikovaný systém *managementu jakosti* lze říci, že Pražská strojírna a. s. je připravena úspěšně obstát i v podmínkách sjednocené Evropy.

Ing. Jiří Medlín, ředitel společnosti



Může nastat následující situace. Přes v posledních letech stabilně vysokou úroveň standardu přesnosti, stojíte na zastávce a podle jízdního řádu už tu váš spoj měl být, ale ani na obzoru ho nevidíte. Nervózně přeshlapujete, neboť v cílové stanici navazuje další spoj nebo se blíží termín důležité schůzky. Chcete vědět, co se děje, ale jste bezradní. O vašem spoji se nedozvíte nic.

To je běžná praxe na drtivé většině zastávek v Praze i jejím okolí. Pouze na Malostranské jsou už několik let testovány dva panely s informacemi o jízdě tramvají, ale jejich vypovídací hodnota je velmi malá. Znázorňují pravidelný stav a na zpoždění moc velké ohledy neberou, zvláště pokud mimořádnost nastane těsně před Malostranskou.

Druhý pokus o aktuální zastávkové informace je k vidění od jara letošního roku v Jesenicích, významné křižovatce příměstských autobusových linek.

„Zastávkové informace neslouží pouze pro cestující, ale využívají je i řidiči autobusů, především těch návažných. V jízdních řádech mají určenou čekací dobu, ale spoj, na který čekají, může mít zpoždění o minutu, dvě větší, a tak by zbytečně odjížděli. Naopak, pokud má první spoj velké zpoždění, nemusí na něj vůbec čekat a mohou odjet včas,“ vysvětluje další přínos jesenické novinky Jan Šimůnek z ROPIDu. Právě organizační autorita ROPID ve spolupráci s firmou Apex a dvojicí dopravců v obci, Dopravním podnikem a ČSAD Vršovice (Connex Praha) připravil nový informační systém aktuálně znázorňující polohu autobusů. Cestující se tak dozví, jak to s jeho spojením vypadá a řidiči navazujících linek mohou reagovat na dění v síti.

Každý z dopravců k předávání polohy spojů používá jinou technologii. Zatímco autobusy Dopravního podniku využívají radiovou síť, vršovická vozidla praktikují SMS zprávy z mobilních telefonů. „SMS zprávy nebyly to pravé, a tak přecházíme na datový přenos

V Jesenicích mohou cestující využívat nového informačního systému

pomocí GPRS,“ vysvětluje změny uskutečněné v posledních týdnech Šimůnek.

Z vozidel putují zprávy na dispečinky dopravců a z nich do Centrálního informačního střediska a odtud na tabuli na autobusové zastávce v Jesenicích.

Jesenice nezůstane jedinou vlašťovkou, kde se setkáme se zajímavou novinkou. „Připravujeme instalaci dvou tabulí na nádraží ve Stránčicích, jedna bude na autobusové zastávce, aby cestující věděli, jak mají spěchat na navazující vlak a řidiči budou informováni o aktuálním zpoždění vlaku, na který jejich spoj navazuje. Druhá bude na železničním nástupišti,“ přibližuje rozvoj aktuálních informací Jan Šimůnek.

Aktuální informace na zastávkách jsou za-

tím vymožeností především vyspělých měst na západ od nás. Doba, kdy se stejnou vymožeností v daleko větší míře bude moci pochlubit i Praha, nemusí být daleko.

-bda-



Foto: Petr Malík

Účast o. z. Autobusy na Programu kvality služby

V roce 1998 byl v Dopravním podniku vyhlášen Program kvality služby, poskytované z naší strany široké cestující veřejnosti. Tento program je zaměřen na vybrané součásti komplexu poskytování přepravní služby, z nichž se o. z. Autobusy přímo účastní na zabezpečování těchto okruhů standardů:

- přesnost provozu,
- informování veřejnosti,
- stejnokroj – vzhled zaměstnance.

ni). Do přesné dopravy se v žádném případě nezahrnují spoje odbavené ze zastávky dříve, než je určeno jízdním řádem (záporná odchylka).

Měření přesnosti provozu autobusů je zatím zabezpečováno manuálně určenými pracovníky, a to na vybraných zastávkách s pomocí objektivně přesné časomíry. Blízká budoucnost nabídne využívání dat pořízovaných a zaznamenávaných automaticky v palubních počítačích autobusů.

Dosahované výsledky uplynulého období jsou celkově dobré, vezmeme-li v úvahu souhrnnou nepříznivou dopravní situaci na mnohých komunikacích hl. m. Prahy. Nicméně stanovenou 80% hranici – stupeň náročnosti, který byl stanoven – přesné dopravy se zatím, i když těsně, nedaří standardně dosahovat. Přitom z rozborů naměřených výsledků je patrné, že okolo 10 % spojů je ze zastávek odbavováno s odchylkou zápornou, tj. dříve než určuje jízdní řád. Využitím tohoto podílu spojů ve prospěch přesné dopravy bychom stanovenou hranici náročnosti vcelku vysoko překračovali, navzdory zmíněné složité dopravní situaci.

Standard Informování veřejnosti – obsahem tohoto standardu je dostatečně informovat cestující o aktuálním provozu autobusových linek, a to jak na zastávkách, tak i v autobusech. Úroveň náročnosti je nastavena tak, aby alespoň 90 % cestujících na zastávkách a 95 % cestujících vně i uvnitř autobusů bylo dostatečně a aktuálně informováno o stavu provozu na konkrétní zastávce, konkrétní lince i konkrétním spoji. Vychází se přitom z předpokladu rovnoměrného zatížení zastávek a autobusů cestujícími a při hodnocení tohoto standardu kvality jsou vyhodnocovány stejné podíly kontrolovaných zastávek (90 %) a autobusů (95 %). Základní informace na zastávce v sobě zahrnují zejména označení a název zastávky, čísla zastavujících linek a jejich jízdní řád, aktuální pro danou zastávku, vyšší úroveň nabízejí zastávky vybavené přístřešky JC Decaux. Základní informace vně a uvnitř autobusů pak musí obsahovat zejména číslo linky, cílovou a směrové zastávky, jednotnou časomíru, výňatek ze smluvních přepravních podmínek, optické a akustické ohlašování zastávek v průběhu uskutečňovaného spo-

je, akustické hlášení pro nevidomé, informační letáky o změnách provozu MHD a další.

Kontrolu a hodnocení stavu poskytovaných informací na zastávkách a v autobusech zabezpečuje provozní kontrola o. z. Autobusy (odbor 131030), a to v rozsahu určeném Programem kvality, tj. přibližně u 10 % zastávek a 200 autobusů za měsíc. Dosahované výsledky u tohoto standardu jsou v posledním období velmi dobré (u zastávek více jak 95 %, u autobusů více jak 98 % vyhovujících) a všem, kteří se na naplňování podílejí, patří poděkování. Z hlediska vandalství jsou samozřejmě více napadány zastávky a udržení jejich úplného informačního systému vyžaduje zvýšené úsilí i prostředky.

Standard Stejнокroj – vzhled zaměstnance – při poskytování komplexní a kvalitní přepravní služby je zapotřebí dbát i na upravený a jednotný vzhled provozních zaměstnanců. Oblečení zaměstnanců je přitom hodnoceno ve vazbě na příslušnou vnitřní normu tak, aby vzhled zaměstnanců byl i dostatečně reprezentativní. Úroveň náročnosti je ve vyhlášeném programu stanovena na minimálně 95 %, čímž se rozumí, že minimálně tento podíl provozních zaměstnanců musí vyhovovat požadavku na upravený a ujednocený vzhled.

Kontroly jednotného oblečení a hodnocení vzhledu provozních zaměstnanců zabezpečuje rovněž provozní kontrola o. z. Autobusy (odbor 131030), a to u minimálně 400 zaměstnanců za čtvrtletí. Dosahované výsledky jsou v posledním období rovněž povzbudivé, u více jak 99 % zaměstnanců závady ve vzhledu zjišťovány nejsou.

Program kvality služby u Dopravního podniku má na cestě k potřebnému a v zásadě nutnému zvyšování kvalitativních parametrů nabízených a poskytovaných přepravních služeb své místo. Jen tak je možno do budoucího období, spolu s dalšími opatřeními, udržovat a případně zvyšovat podíl přepravovaných osob prostředky MHD, s dominantní účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Ing. Karel Holejšovský,
dopravní úsek o. z. Autobusy



Foto: Petr Malík

Standard Přesnost provozu autobusů – stanovená úroveň náročnosti v městské autobusové dopravě vyžaduje, aby alespoň 80 % spojů, odbavovaných z výchozích a vybraných nácestných zastávek, bylo přesných podle jízdního řádu, respektive abychom stejnému podílu cestujících nabízeli přesnou dopravu. Přesná doprava je přitom pro tento účel definována tak, že spoje jsou zajišťovány podle jízdního řádu, u nácestných zastávek s případnou odchylkou maximálně +2 minuty (zpoždě-

Autobusové cestování noční Prahou

O počátcích a vývoji pražské dopravy bylo již napsáno mnoho, ale pražská městská hromadná doprava v sobě též zahrnuje část poměrně specifickou. Hádáte dobře – je to noční provoz. O jeho tramvajové části jste se mohli dočíst v minulém čísle DP-KONTAKTu, dnes je na řadě část „autobusová“.

Autobusy začaly celonoční provoz vůbec poprvé zajišťovat v roce 1932. Přesněji 27. listopadu 1932, kdy do pražských nočních ulic vyjely linky s označením:

A/n Náměstí Republiky – Museum – U Flory – Strašnice

B/n Náměstí Republiky – Poděbradova – Palmovka – Kolbenova továrna

C/n Náměstí Republiky – Vítězná třída – Plzeňská třída – Na Zámečnicki

Písmeno „n“ (znamená „noční“) za označením linky bylo nutností, neboť linky se shodným označením (tedy A, B, C) byly v provozu v odlišné trase též v denním provozu. Jak vidíte, počátek noční autobusové dopravy tedy znamenal existenci 3 linek, které byly koncem první republiky rozšířeny o další 2. Těmi byly:

D/n Náměstí Republiky – Strossmayerovo náměstí – Bubeneč – U Bořislavky

E/n Náměstí Republiky – Museum – Tylovo nám. – Riegrovo n. – Pankrác, Za vozovnou

Jak je patrné, konaly se noční rozjezdy všech linek ze společné konečné zastávky na náměstí Republiky. Na linkách platil zvláštní tarif (jedno či dvoupásmové jízdenky, na které byl umožněn vzájemný přestup). Tyto linky byly vedeny vesměs v trasách denních tramvajových linek (včetně společných zastávek) a interval jejich provozu byl 40 minut.

Tento stav byl zachován do září roku 1939, kdy byl autobusový denní provoz omezen zhruba na polovinu a noční provoz autobusů zrušen úplně. Tím se uzavřela jeho první kapitola v dějinách pražské MHD.

V následujícím období (po válce a dále v padesátých a především šedesátých letech) došlo k postupnému rozvoji autobusového provozu. Především osidlování nových oblastí a sídlišť si postupně vynucovalo nové a nové autobusové linky. Noční provoz byl až do roku 1971 označován číselnou řadou 200.

Myslíte si, že označování linek řadou 300 je novinkou integrované dopravy? Kdepak, není tomu tak! Poprvé byla řada 300 pro pravidelné linky použita právě na označování polonočních a celonočních linek. Stalo se tak od 1. února 1971. Provoz vypadal následovně:

Linka č. 307 – Hotel International – Suchdol

Linka č. 310 – Kbely, Kulturní dům – Dolní Počernice

Linka č. 313 – Budějovické nám. – Krč, MBÚ

Linka č. 317 – Nádraží Braník – Komořany

Linka č. 331 – Špejchar – Bořislavka

Linka č. 344 – Václavské náměstí – Krč, Tempo

Linka č. 353 – Anděl – Jinonice

Linka č. 357 – Vychovatelna – Čakovice

Linka č. 369 – Vysočany, ÚNZ – Lovosická

Linka č. 378 – Spořilov – Budějovické náměstí

Jak jsem již říkal, označovala první číslice (tedy „3“) noční provoz, další dvě pak zpravidla číslo denní linky, v jejíž přibližné trase byla noční linka vedena (331 = 131, 317 = 117 a podobně). Tento stav vydržel 3 roky (1971 až 1974).

1974 – Do Prahy přijelo metro

Dnem 9. května 1974 došlo se zahájením provozu na první lince metra ke změně koncepce provozu pražské MHD. Ruku v ruce se změnami denního provozu samozřejmě doznal i provoz noční. Jak to tedy vypadalo v síti pražských autobusů?

S ohledem na sjednocení denního a nočního jízdného nebylo dále nutné odlišně číselně označovat denní a noční (polonoční) linky, které byly vedeny ve shodných trasách. Zanikly tak linky č. 317, 331 a 378, které byly nahrazeny časovým prodloužením provozu svých „sesterských“ denních kolegů – linek č. 117,

131 a 178. Dnem 9. května tedy v pražské MHD na téměř 18 let zanikla číselná řada 300. Polonoční linky tak byly sjednoceny s čísly linek denních a celonoční linky nesou od uvedeného data výhradně označení v číselné řadě 500.

Současnost

V dnešních dnech se v nočních ulicích našeho hlavního města můžeme setkat celkem se 13 autobusovými linkami. Provoz na nich zajišťuje výhradně odštěpný závod Autobusy.

Linky číslo 501 až 513 se noc co noc rozjíždějí do všech stran Prahy a slouží především jako návazná doprava na linky elektrických drah. Od 1. září 2001 je interval na většině nočních autobusových linek 30 minut (na ostatních 60 minut a na lince č. 507 jako na jediné 90 minut). Nejmladší autobusovou linkou je č. 513, která vznikla v rámci vyhodnocení změn provedených od 1. září 2001, současně s úpravou linek č. 504 a 509. To dnes vypadá následovně:

- Nemocnice Krč – Novodvorská – Lhotka
- Poliklinika Modřany – Na Beránku
- 510 – Divoká Šárka – Dlouhá míle – Letiště Ruzyně
- 511 – Florenc – Masarykovo nádraží – Muzeum – Volha – Háje – Sídliště Petrovice – Sídliště Horní Měchlupy – Nádraží Hostivař
- 512 – Lehovec – Kapitána Stránského – Černý Most – Nádraží Horní Počernice – Ve Žlíbku
- 513 – Jilemnická – Avia Letňany – Fryčovická – Letňanská – Prosek – Bulovka – Masarykovo nádraží – Muzeum – Vyšehrad – Pankrác – Nemocnice Krč – Novodvorská – Sídliště Lhotka

Na linkách č. 505 a 511 můžete spatřit kloubové autobusy. Na všech linkách pak pouze autobusy s elektronickými informačními panely. Na boční panely jsou uvnitř autobusu umístovány magnetické orientační pásy s vyznačením všech zastávek na trase linky, doplněných o možné přestupy na ostatní linky noční dopravy.

Noční linky vypravují v současné době všechny garáže. Službu na noční lince řidič zahajuje linkou denní. Po ukončení provozu na denní lince pak přejezdě na linku noční (tyto přejezdy jsou samozřejmě stanoveny vozovým jízdním řádem). Noční linky (a spoje denních linek, které jim v rámci přejezdů předcházejí) jsou označovány pořadovým číslem 51 a výše.



- 501 – Smíchovské nádraží – Poliklinika Barrandov – Pražská čtvrť
- 502 – Vítězné náměstí – V Podbabě – Zemědělská univerzita – Suchdol
- 503 – Lehovec – Kapitána Stránského – Sídliště Jahodnice – Dolní Počernice – Újezd nad Lesy – Sídliště Rohožník
- 504 – Ohrada – Muzeum – Vyšehrad – Pankrác – Nemocnice Krč – Pavlíkova – Sídliště Písnice
- 505 – Sídliště Čimice – Zhořelecká – Vychovatelna – Masarykovo nádraží – Muzeum – Vyšehrad – Pankrác – Budějovická – Dědinova – Brechtova – Háje – Jižní Město
- 506 – Sídliště Malešice – Malešická továrna – (Kablo) – Picassova – Uhřetěves
- 507 – Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín – Sídliště Zbraslav – Smíchovské nádraží
- 508 – Anděl – Farkář – Jinonice – Malá Ohrada – Velká Ohrada – Sídliště Stodůlky
- 509 – Čakovice – Fryčovická – Letňanská – Prosek – Bulovka – Masarykovo nádraží – Muzeum – Vyšehrad – Pankrác – Budějovická

A jaké změny můžeme v blízké době očekávat? V nejbližší budoucnosti se (co se trvalých změn týče) dočkáme zrušení linky číslo 501, která bude v rámci nové tramvajové trati na Barrandov nahrazena prodlouženou tramvajovou linkou číslo 54. Noční autobusová doprava tak bude začínat číslem 502. Doufejme, že ne na dlouho, a že se s linkou č. 501 setkáme třeba na jiném konci Prahy, aby tak číselná řada 501 – 513 nebyla narušena.

Na závěr mi dovoluete zdůraznit, že noční provoz hraje v našem hlavním městě nezastupitelnou roli. Ať již jde o cestující, kteří jej používají k cestám do nebo ze zaměstnání nebo o cestující ostatní, kteří se z nejrůznějších důvodů potřebují v nočních hodinách dostat „z místa na místo“. Důkazem toho jsou poměrně hodně vytížené autobusy. Proto mi dovoluete „nočním“ řidičům popřát hodně kilometrů bez nehody a cestujícím spokojené cestování noční Prahou.

**Za dopravní úsek o. z. Autobusy
Tomáš Párys
Foto: Tomáš Löster**

Ocenění Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a. s. za podporu rozvojových programů

V roce 2001 oslavil Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a. s. sté výročí provozování MHD na Mostecku. Byl to čas na rekapitulaci, ale i výzva do budoucna. Druhou stovku v historii se podařilo zahájit nákupem nízkopodlažní tramvaje ASTRA. Do vozového parku se dostalo moderní vozidlo, které lákalo svým pohodlným nástupem nejen méně pohyblivé a starší občany, ale i maminky s kočárky a malými dětmi. Cestující i chodci byli rovněž překvapeni netradičním designem vozu, který zpestřil dosavadní zkušenosti. Po roce provozu přišla do vozového parku kolejových vozidel posila v podobě druhé nízkopodlažní tramvaje, tentokrát v podnikových barvách a se slogany „Mobilita pro všechny“ a „Dostupná Přeprava s Dopravním Podnikem“.

Pozadu nezůstala ani obnova parku autobusů. Požadavkem firmy ve výběrovém řízení na dodavatele nových autobusů byl ekologický propan-butanový motor ve spojení s nízkopodlažností, což se stalo pro tuzemské dodavatele nesplnitelným zadáním. Proto byla zvolena varianta zahraničního výrobce, a to firmy MAN, která ve spolupráci se španělskou firmou CASTROSUA dodala v březnu 2003 tři nízkopodlažní ekologické městské autobusy MAN NL 243 LPG. První nízkopodlažní autobus byl veřejnosti předveden během Mezinárodní dopravní konference konané 17. března letošního roku. V dubnu pak byla všechna vozidla uvedena do provozu. Při této příležitosti byl vydán Jízdní řád nízkopodlažních vozidel, který je zdarma k dispozici ve všech předprodejních místech společnosti.

V Mostě zůstaly dva autobusy nasazené na linky č. 20 a 30, které jsou okružními linkami se zastávkou u nemocnice, do Litvínova putoval jeden vůz, který obsluhuje trasu linky č. 13. Autobusy s kapacitou 89 cestujících, z toho 29 sedících, jsou vybaveny vyklápěcí rampou pro nástup cestujících na invalidním vozíku. Nástup je zároveň usnadněn použitím kneelingu, respektive naklápění vozu do pravé strany k nástupnímu ostrůvku.

Všech pět nízkopodlažních vozidel je denně v provozu, a najela dohromady už 360 tisíc km. Avšak provoz si vyžaduje i údržbu, a proto občas musí strávit několik hodin na pravidelných prohlídkách. Cestující si zvykli na bezbariérová vozidla a pokud jsou na jejich provozu závislí, ověřují si nasazení na konkrétní spoj telefonicky u dispečerů. O nízkopodlažní vozidla je velký zájem, společnost proto podepsala smlouvu na dodávku dalších tří kusů nízkopodlažních autobusů MAN. Ty by měly být dodány ve čtvrtém čtvrtletí letošního roku. Pokud jde o kloubové autobusy, hledá se vhodnější alternativa pro přepravu většího počtu cestujících, neboť jsou z hlediska provozu a údržby velmi náročné. Proto bude pro zkušební provoz zapůjčen patnáctimetrový nízkopodlažní autobus MAN, aby se zjistila vhodnost použití tohoto vysokokapacitního vozidla pro místní podmínky. Pokud se v mosteckých ulicích nový typ osvědčí, mohl by být při obnově vozového parku vhodným nástupcem již zmíněných kloubových autobusů.

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a. s. sleduje trendy ve vývoji moderních dopravních technologií a aktivně se podílí na jejich vývoji. V roce 1999 byla ukončena kompletní plynofikace autobusů, ale neustrnuli jsme v tomto vývojovém stupni. Spolupracujeme dál s Technickou univerzitou v Liberci na vývoji plynových autobusových motorů na LPG a vodík. Jako palivo pro vozidla je vodík teprve ve fázi experimentu, ale jeho perspektiva je velká, a proto je považován za palivo budoucnosti. Z hlediska snižování emisí je podstatné, že automobily poháněné vodíkem nevytvářejí žádné emise oxidu uhličitého. Za výraznou podporu uvedeným rozvojovým programům byla Dopravnímu podniku na XXXIV. mezinárodní konferenci kateder a pracovišť spalovacích motorů českých a slovenských vysokých škol udělena Pamětní plaketa Fakulty strojní v Liberci.

Ing. Milan Dunder,
ředitel Dopravního podniku
měst Mostu a Litvínova

Připravují se společenské večery

Po příznivém ohlasu 1. Po-potopního parníku pražské podzemky jsou pro podzimní a zimní čas zaměstnanci o. z. Metro připravovány další kulturní akce, lépe řečeno večírky. Jak se nám podařilo zjistit z dobře informovaných zdrojů, mělo by se jednat o opakované večery, s pracovním názvem „Taneční sedánky...“, s živou a reprodukovanou hudbou, šitou na míru a podle přání účastníků. Celá akce je zatím ve fázi příprav a zahalena tajemstvím, a tak si na bližší informace musíme počkat do příštího čísla DP-KONTAKTU, ve kterém by měl realizační tým sdělit podrobnější údaje. Bližší informace vám poskytnou i neformální stránky „Krtkův svět“ intranetu Metra.

-red-

Karlínem už jezdí tramvaje

Pátek 12. září znamenal pro městskou hromadnou dopravu návrat do stavu před 12. srpem 2002. Poslední úsek, kde byla vyloučena doprava z důvodu velké vody, byl právě druhý zářijový pátek slavnostně zprovozněn. Od ranního výjezdu 13. září opět projíždějí

Karlínem linky č. 8 a 24. Dlouhých třináct měsíců byli obyvatelé Karlína odkázáni pouze na náhradní autobusovou dopravu.

Zprovozněním tramvajové tratě opravy v Karlíně neskončily, do listopadu budou probíhat ještě úpravy chodníků. -bda-



Plánovaná inventarizace v oděvním skladě

Na základě plánu inventarizací pro rok 2003 je oděvní sklad (12391) uzavřen od 30. září do 15. října včetně.

V tomto termínu oděvní sklad 12391 zabezpečuje pouze vystrojení nových pracovníků, a to na základě telefonické dohody s vedoucím skladu panem Edlem, případně jeho zástupkyní paní Jakubcovou, telefon 296 12 27 17.

Ing. Josef Dalešický,
vedoucí obchodního odboru o. z. ED

Bodový systém v závěru roku 2003

V současné době vrcholí závěrečná fáze dalšího roku působnosti bodového systému přidělování stejno-
krojových součástek v rámci celé akciové společnosti. Z tohoto důvodu jsou přijata následující opatření:

a) Poslední termín telefonického objednávání pro zaměstnance, kteří v průběhu roku 2003 předali řádně vyplněnou objednávkovou knihu a dosud se ještě telefonicky neobjednali, je **10. prosince**. Po tomto datu se již nebudou zaměstnanci telefonicky objednávat pro rok 2003 a nebudou posuzováni jako nevystrojení z důvodu překážky na straně zaměstnavatele (tzn. o své body v roce 2003 přijdou v plné výši bez náhrady). U zaměstnanců, kteří se pouze potřebují dovystrojit za zbytek roku 2003, bude probíhat systém bez telefonického objednávání až do 30. prosince dosavadním způsobem, který platí od 16. října letošního roku.

b) Na základě určitého předzásobení oděvními součástkami stejno-
krojové bude oděvní sklad až od 1. prosince vydávat potvrzení zaměstnancům, kteří nebyli řádně vybaveni z důvodu velikostních problematik. Na tomto potvrzení bude uvedeno jméno zaměstnance, služební číslo, neposkytnutá oděvní součástka, výše bodů za tuto součástku a razítko s podpisem odpovědného pracovníka oděvního skladu. Výše těchto bodů bude převedena do roku 2004 bez jakéhokoliv omezení.

c) Z důvodu řádného účetního ukončení roku 2003 bude oděvní sklad 31. prosince uzavřen.

Zároveň jsou v současné fázi i přípravy na bodový systém pro rok 2004. Před nabytím účinnosti je 2. do-
datek Směrnice GR č. 25/2001 – Zásady používání stejno-
krojové zaměstnanci, který mimo jiné zahrnuje 3 základní změny a doplnění:

a) do bodového systému jsou nově zařazeny dámské šátky a spony k šátkům,

b) omezení nošení polokošil pouze pro období květen – září kalendářního roku,

c) zaměstnanci s nárokem na oděvní stejno-
kroj budou při nástupu do pracovního poměru vystrojováni ve 3 etapách v průběhu kalendářního roku, přičemž je přesně stanovena tabulka v tomto dodatku, jaká součást jim bude vydána v příslušném kalendářním měsíci.

V současné době probíhají jednání především o ekonomických problematikách bodového systému v roce 2004. Po nabytí účinnosti 2. dodatku Směrnice GR 25/2001 včetně vyjasnění všech ekonomických problematik bude stanoven koeficient pro bodový systém pro rok 2004 a počet bodů za jednotlivé oděvní součástky pro rok 2004.

Veškeré informace pro rok 2004 včetně zajímavých statistik o bodovém systému roku 2003 přineseme v dalších vydáních našeho časopisu DP-KONTAKT.

Ing. Josef Dalešický,
vedoucí obchodně-zásobovacího
odboru o. z. Elektrické dráhy



Sportovní výkony, ale také příjemné odreagování, to je lukostřelba

Jablko na hlavě dobrovolníka s rozklepanýma nohama, před ním neomylní střelci Robin Hood či Vilém Tell. Bez velkého mříření šíp vystřelený těmito legendárními postavami končí v jablku. Taková je laická představa o střelbě z luku. Muže či ženy s lukem v ruce v současnosti potkáte velice zřídka, snad jen v historických snímcích na filmovém plátně.

Ani my bychom o ní nevěděli, nebýt Viktora Siegela, zaměstnance o. z. Metro. „Po listopadu 1989 jsem si chtěl zkusit střelbu z kuše a záhy jsem se dostal do kolektivu podobných nadšenců. Střelba si mě získala a věnoval jsem jí stále více času, dnes už jsem dostal ke sportu celou rodinu. Manželka je rozhodčí a dcera střílí z luku.“

Na první pohled se zdá být nelogické, že ve světě existuje několik odnoží lukostřelby, jen u nás jsou dvě organizace pod hlavičkou ČSTV. Olympijská, s přesnými pravidly nejen vlastní střelby, ale i oblečení, a ta ostatní, dalo by se říci „sportovně-lovecká“. Střelci z kuše se spojili s lukostřelci, kterým byla přísná „olympijská“ pravidla cizí, a založili vlastní organizaci (3D EAA). Při svých soutěžích nestřílejí na terče, ale na třírozměrné figuríny zvěře „3D“. Této disciplíně se věnuje i trio zaměstnanců o. z. Metro. Závodí nejsou na střelnicích, ale ve volném, členitém terénu. Na okruhu o délce 2 až 4 kilometry čeká na každého závodníka 28 figur zvířat (terčů), která jsou od palebné čáry (metry) vzdálena od 5 do 45 metrů. Na jednu ránu máte limit 90 vteřin, a tak si vyzkoušíte nejen odhad vzdálenosti, ale i koncentraci na výstřel po namáhavé cestě. Střelec musí být odolný, vždyť se střílí za každého počasí celoročně. „Pokud prší nebo je sníh, jsou závody hodně náročné. Na trati strávíte dvě až čtyři hodiny, což v pláštěnce není nic příjemného,“ vysvětluje Siegel.

Hodiny tréninku, tisícovky vystřelených šípů znamenaly pro Siegela zdokonalení mistrovství až na mezinárodní úrovni. „V létě jsem se zúčastnil již podruhé mistrovství Evropy, které se konalo v maďarské Sopronu.“ Také profesní kolegové Viktora Siegela, Jiří Mařík a Jáchym Bláha, se zúčastnili vrcholného evropského klání. Nejlépe se dařilo Jiřímu Maříkovi, střelci z kuše, který obsadil 4. místo. Služba elektrotechnická o. z. Metro může být pyšná na svého střelce.

Areál střelnice na Tyršově vrchu v Michli (zastávka MHD Michelská) dokládá, že zájem o střelbu

z luku v poslední době roste. „Lukostřelba je ideálním prostředkem k navození duševní relaxace. Musíte se soustředit na sebe, na ovládnání svých svalů, dýchání a koordinaci pohybů,“ vysvětluje kouzlo jedné z nejstarších činností člověka pro dnešní uspěchaný svět Stanislav Vidím, provozovatel střelnice. „V Nizozemsku a Belgii se využívá nácvik střelby z luku při léčbě poruch koncentrace, nedostatku sebevědomí, ale i jako protidrogová prevence.“

Během návštěvy areálu jsme si střelbu z luku mohli vyzkoušet a musíme potvrdit, že pokud chcete střilet, jak se má, je to jedna z nejnáročnějších disciplín. Pokud budete chtít trefit jablko na hlavě kolegy, musíte se v přípravě hodně činit a nastřílet tisíce šípů.

Pokud si chcete střelbu z luku zkusit, můžete vyrazit na Tyršův vrch každé pondělí, středu nebo čtvrtek



Lukostřelba je pro mnohé současníky archaickou a snad i překonanou disciplínou. Více se setkáme se střelnými zbraněmi, s těmi se setkávají i školou povinné děti. Snad jen v době olympijských her si připomeneme, že dnešní lukostřelba, to už je něco jiného než v dobách Hooda či Tella. Luky připomínají monstra z filmů sci-fi a v laické veřejnosti vzbuzují úctu. Navíc, každý laik okamžitě namítne, kde mohou střílet z luku, vždyť žádná střelnice přístupná není.



v podvečer, kdy je areál otevřen pro veřejnost a pod dohledem trenéra si vyzkoušíte, co všechno museli naprosto brilantně zvládnout Hood s Tellem, aby o nich vznikly nesmrtelné příběhy.

Kontakt: Sportovní lukostřelecký areál Tyršův vrch, Praha 4 – Michle, telefon: 224 323 005, mobil: 602 334 354.

-bda-

Foto: Sportovní lukostřelecký areál Tyršův vrch

Východná 2003 se vydařila

Dobré tradice se mají ctít a mezi ně zcela jistě patří i dětský letní tábor ve Východné. Od 2. do 23. srpna strávilo v podtatranské obci Východná příjemné a na zážitky bohaté prázdniny více než třicet dětí zaměstnanců o. z. Elektrické dráhy.

Horké a slunečné léto se nevyhnulo ani slovenským horám, a tak program mohl být beze zbytku naplněn. Výlety do blízkého i vzdálenějšího okolí se střídaly s celotáborovou hrou zaměřenou na klasické táborové dovednosti. Cílem výletů byly Vysoké Tatry (Kriváň, Solisko, Popradské pleso, Osterva), Slovenský Ráj, Važecká jeskyně a také amfiteátr s ukázkami lidového řezbářského umění v „domovské“ vesnici.

Nejen atraktivní výlety, ale také tradiční sportovní disciplíny, diskotéky, společenské hry a posezení u táborových ohňů, to vše dotvářelo srpnové dny ve Východné. Jen přírodní koupání bylo nahrazeno bazénovým ve Svitú.

Tři týdny plné zábavy utekly jako voda a zpátky do Prahy se nikomu moc nechtělo, tábor ve Východné se vydařil. Za to patří dík nejen vedoucím, ale i těm, kteří se podíleli na zajištění tábora.

Z podkladů účastníků tábora zpracoval -bda-



Doubravická Zlatá horečka

Od Prahy více na jihozápad, ale tématem celotáborové hry se letošní druhý turnus vydal na divoký západ. Děti, které několik let tábořily v nedalekých Milčicích, putovaly letos do „západnějších“ Doubravic. A změny místa určitě nelitovaly. V letošních parných dnech ocenily, že stany i budova tábora byly v příjemném stínu lesa. Skála s krásným ohništěm byla pro zlatokopecké téma hry jako stvořená a pohled na malé zlatokopy ve skalách byl opravdu velkolepý.

Celá hra začala „nočkou“, kdy se děti o půlnoci vypravily k hrobu zlatokopa Marwina. Zde získaly všechny klany části mapy s vyznačenou cestou k zlatonosnému potoku. Jak rychle překonají překážky na cestě za zlatem, rozhodovalo nejen jejich sportovní snažení, ale i štěstí. Každý večer z pokladny strážené šerifem vyplácel bankéř „Marwinovi toлары“ (odměny dle umístění v soutěžích), za které si zlatokopové nakupovali výstroj nezbytnou pro cestu a rýžování zlata.

O rychlosti postupu k nalezišti rozhodovaly kostky – komu nepřálo štěstí a měl dost toлары, mohl si body přikoupit, a tak se dostat k cíli jako první a jako první si vybrat claim pro rýžování. Zlato (mnohdy získané jen za cenu pořádného zmáčení) bylo vykupováno bankou a měnilo se na toлары, za které si zlatokopové nakupovali spoustu sladkostí na pouť.

Doubravický divoký západ se zkrátka vydařil. Děti se vyřádily v lese i u rybníka a naučily se spoustu nových dovedností. Ostatně, stačí se letošních kovbojů zeptat, kam se těší na tábor příští prázdniny!

Za všechny „dospěláky“ Vlasta Nováková



Anglické putování

Stejně jako loni i letos se vypravila skupina studentů z průmyslové školy na poznávací zájezd do Anglie.

Cílem byl tentokrát jih a místa podél pobřeží. Dover byl vstupním místem, první zastávkou Bodiam Castle, cílem přímořské město Hastings. Tam jsme byli již očekáváni rodinami, jejichž členy jsme se po dobu našeho pobytu stali. Tak měl každý možnost vyzkoušet svoje jazykové znalosti v praxi, ochutnat anglickou domácí kuchyni a nahlédnout do zvyklostí života v rodinách.

Druhý den jsme navštívili zámek Leeds obklopený malebnými parky s ptačími voliérami a labyrintem z živého plotu. Není divu, že právě toto místo si vybrali filmaři pro film o Robinu Hoodovi.

Město Brighton jsme znali jen z inzerátů nabízejících jazykové kurzy. Dnes víme, že má zajímavou expozici Sea Life Centre, kde jsme se vyfotili s rejnoky, mořskými želvami i žraloky. Podél pobřeží z křídových útesů jsme vyrazili směrem na Eastbourne.

Poslední den patřil Londýnu. Big Ben, Trafalgarské náměstí, Soho, Oxford Street. Jeli jsme i londýnským metrem, navštívili Přírodovědné muzeum i výstavu fotografií Svět z vrchu.

A pak už jen cesta zpět. Z trajektu jsme zamávali anglickému pobřeží se slibem, že se zase vrátíme. A možná už nebudeme muset, jako členové EU, vyplňovat Landing cards a absolvovat zpovídání celních úředníků.

K pohodě pobytu přispělo i neuvěřitelně krásné počasí. Ani jednou jsme nezmokli a neocenitelné služby nám prokázal i energický průvodce CK Kristof, který nám cesty autobusem vyplňoval vyprávěním o anglické historii a hlavně za všech okolností uměl poradit.

Školní rok v plném proudu

Dnem 1. září odstartoval nový školní rok. V naší škole opravdu 1. září, protože se nestávkovalo. Pouze někteří žáci přivítali oznámení o stávce k tomu, aby si o jeden den prodloužili prázdniny. Pro naše školy jako takové však prázdniny neexistovaly. Od prvního dne, kdy žáci odešli, nastal ve školách čilý pracovní ruch. Ve škole Moravská se přes prázdniny vybudovalo ve dvoře venkovní hřiště, okna dostala novou barvu, měnilo se osvětlení a budovaly šatny. Ve škole v Motole se také natírala okna, opravovala střecha. Pracoviště odborného výcviku na Třebešíně dostalo nové oplocení, v Košřích i Na Valentice jsou nové protipožární nátěry. Vybudoval se i nový sklad pro materiály, které jsou vedeny ve zvláštním režimu. To vše proto, aby žákům bylo ve škole lépe. Ostatní je už na nich samotných. A přáním všech

pedagogů je, aby žáci chodili do školy rádi a hlavně – aby chtěli znát a vědět. Aby si příští prázdniny mohli užít bez vědomí, že v posledním týdnu prázdnin je budou čekat reparáty z toho, co v běžném školním roce zanedbali.

Chorvatsko a Itálie

Léto se v letošním roce neobyčejně vydařilo. Sluňka jsme si všichni užili i u nás až až. Ten, kdo mu již v červnu jel naproti na jih, si ho užil o trochu více. To platí i o našich žácích. Dvě skupiny zamířily do Chorvatska a 1 skupina do Itálie. Pro 120 žáků znamenaly tyto tři sportovně-poznávací zájezdy i týden volna navíc.

Ubytování v Chorvatsku bylo kempové, stany však skýtaly pohodlí i prostor. Přivezený proviant se den po dni tenčil, v kuchařském umění byli kluci rovnocennými partnery děvčatům. K průzračnosti moře v Chorvatsku není co dodat, došlo i na mezinárodní sportovní klání. Procházky historickým Zadarem zůstanou nezapomenuty.

I v Itálii se sportovalo. Ubytování v hotelu bylo pohodlné. Bibione je rušné a nové městečko, kde o historii nemůže být řeč. A v enklávě Čechů se možná i nějaký Ital našel. Písek, teplé moře a pohoda. A hlavně všichni přijeli v pořádku s tím, že příští rok určitě k moři pojedou zase.



Foto: SOU

Řekni drogám ne

Podporujme talent a zájem! Existují zájmové aktivity a způsoby trávení volného času, které jsou nejen pro děti, ale i pro rodiče časově a často i finančně velmi náročné. Pokud ale dítě projevuje zájem a talent, není lepší preventivní investice. Je totiž šance – pokud se dítě „chytne“ a vydrží – že se dostane do prostředí s vlastní hodnotovou stupnicí a orientací.

Příkladem může být jakákoli parta soustředěná kolem sportovních odvětví – ale zrovna tak kolem hudby, výtvarné činnosti, sběratelství, modelářství a mnoha dalších činností. Není podstatné, o co jde, a není také podstatné, jestli se nám, dospělým, zrovna tenhle způsob trávení volného času zdá ideální. Daleko důležitější je, jak semknutá je „parta“ kolem daného zájmu, co pro něj dokáže udělat a obětovat. Prostě jak si cení hodnot, které právě ten či onen sport nebo jiná aktivita poskytují.

Právě zde vzniká pevně fixovaná hodnotová stupnice, která dokonce nemusí korespondovat s běžným hodnotovým systémem „dospělé“ společnosti. To není podstatné. Podstatná je pevnost takto vytvořených kvalit. Jinak řečeno – soudržnost „party“ a „tah“ daného tématu.

Každá, byť sebemenší jiskřička talentu je hodna všemožné podpory rodičů. Podporou nemusí být jen

peníze. Hodnotnější může být nepředstírané vyjádření zájmu a ochota pomoci. Pevně vytvořený systém hodnot navázaný na ten či jiný způsob trávení volného času je bariérou proti drogovým problémům. Není samozřejmě zárukou stoprocentní. Nezabrání třeba experimentu s marihuanou, ale dokáže ochránit proti experimentování či přímo před přechodem k „tvrdým“ drogám. Zde najednou vystupují do popředí argumenty „zda to stojí za to“ nebo „co mi to může vzít“ – ovšem tyto argumenty vznikají uvnitř a nejsou výsledkem tlaku okolí. To jim dává neocenitelnou hodnotu.

-sou-

KULTURNÍ TIPY NA ŘÍJEN

FILM

Zelené peklo

Seržant West (Samuel Jackson) dostal za úkol trénovat v obtížných podmínkách panamského deštného pralesa speciální jednotku šesti mužů. Čtyři z nich jsou ale zabiti, jeden zraněn a šestý se stává hlavním podezřelým. Jak ke zločinům došlo? A proč? Vyšetřování se ujímá důstojnice (Connie Nielsen) a pomoci jí má bývalý ranger, svérázný Hardy (John Travolta).

Dvě verze případu se prolétají se spoustou nevyjasněných okolností. Nic nedává smysl a řešení je stále v nedohlednu...

V kinech od 2. října 2003.

Božský Bruce

Něco pro fanoušky Jima Carreyho a Jennifer Aniston. Americká komedie, v níž Jim Carrey ztvárnil Bruce Nolana, reportéra zpravodajské relace Eyewitness News lokální televize z Buffala. Jeho reportáže dělají radost všem kromě něj samotného. Bruce je nespokojený téměř se vším, co se v jeho životě děje, a málokdy si nechá ujít příležitost si na svůj život postěžovat. Jeho přítelkyně Grace (Jennifer Aniston), která provozuje

pečovatelské středisko, je se svým životem spokojená a Bruce miluje i přes jeho negativistický přístup. Zatímco on sní o tom, že se jednou stane zpravodajskou legendou, ona je ráda, že může pomáhat lidem. Jednou se však Bruce setkává se samotným Bohem a ten má pro něj nečekanou nabídku – bude obdařen božskými schopnostmi a musí dokázat, zda by úlohu Boha zvládl lépe. Brzy však přijde nevyhnutelné – Bruce se ocitá na křižovatce a musí se rozhodnout, zda se stane největším a nejmocnějším šilencem (znáte herecký styl Jima Carreyho) ve vesmíru nebo se vrátí ke svému lidskému životu.

V kinech od 16. října 2003.

HUDBA

Pokud se podíváme na říjnový program velkého sálu Lucerny, narazíme minimálně na dvojici zajímavých koncertů. Tím prvním je 15. října vystoupení formace kolem Romana Holého, zpěváka Matěje Rupperta a „čokoládové hvězdy“ Tonyi Graves – ano, řeč je o funkových **Monkey Business**. Po sérii koncertů propagujících vydání nového alba *Resistance Is Futile* a po zastávce v Londýně, kde **Monkey Business** vystou-

pili 28. srpna v klubu Electric Ball Room, pokřtí tuto svou novinkovou kolekci právě v Lucerně. Pár dní na to (18. října) zavítá do Lucerny jedna z legend – dřívější pilíř hard rockových **Deep Purple** – kytarový mág Ritchie Blackmore. Se svou současnou formací **Blackmore's Night** v čele se zpěvačkou Candice Night provozuje ale už trochu jiný žánr. Kombinuje v něm prvky folku, world music a středověké hudby s bigbitem. Jeho novinkové album *Ghost Of A Rose* se u nás prodává velice dobře, takže i koncert by mohl být pro mnohé zajímavou událostí.

Nesmíme také zapomenout na to, že 23. října by se v T-Mobile Aréně měla objevit jedna z legend, rockový písničkář **Bob Dylan**.

DIVADLO

Divadlo Bez zábradlí

Ve dnech 14. a 15. října se v Divadle Bez zábradlí premiérově objeví hra Ireny Douskové Hrdý Budžes. Inscenace je exkursem do naší nedávné historie a přibližuje tragikomiku prvních roků husákovské normalizace – v podání zvědavé žákyně druhé třídy ZDŠ v Ničíně, Helenky Součkové, kterou hraje Barbora Hrzánová. Pod režijním vedením Jiřího Schmiedta uvidíte v dalších rolích Jarmilu Vlčkovou a Libora Jeníka. -mis-

Důchodová problematika

Dostáváme stále mnoho dotazů, které se týkají jediného – Jak bude vypadat nový důchodový zákon a od kdy bude v platnosti?

K tomu můžeme uvést následující. Dosud žádné změny schváleny nebyly, i když vládní návrh změny důchodového zákona je již připraven, ale může ještě doznat určitých změn. Možná, až budete číst toto číslo DP-KONTAKTu, bude vše již schválené, včetně data účinnosti. Pro vaši informaci se změny týkají zejména:

- **zvýšení věkové hranice pro vznik nároku na starobní důchod.** Navrhuje se zvyšovat věkovou hranici i po roce 2006, a to stejným způsobem jako dosud, t. j. o 2 měsíce u mužů a o 4 měsíce u žen, a to až do dosažení stejného důchodového věku pro muže i ženy – 63 let. Při tomto tempu pokračování ve zvyšování důchodového věku bude uveřejněná věková hranice dosažena postupně, například stejný důchodový věk 63 let u mužů a bezdětných žen bude dosažen v roce 2013 a stejný důchodový věk pro muže a ženy (bez zřetele na počet vychovaných dětí) bude dosažen v roce 2025.

- **omezení možnosti odchodu do předčasného starobního důchodu.** Navrhuje se zrušit možnost odejít do tzv. dočasně kráceného předčasného starobního důchodu až o 2 roky dříve z důvodu částečné invalidity, nebo až o 5 let dříve z důvodu plné invalidity, nebo z důvodu evidence nejméně 180 dnů na Úřadu práce. Možnost odchodu do trvale kráceného předčasného starobního důchodu až o 3 roky dříve by měla zůstat zachována.

- **omezení zápočtu doby studia do 18 let věku a i po 18. roce věku.** Doba studia po ukončení povinné (základní) školní docházky by se hodnotila v 1. roce účinnosti zákona nejvýše v rozsahu 3 let, ve 2. roce účinnosti zákona nejvýše v rozsahu 2 let a ve 3. roce účinnosti nejvýše v rozsahu jednoho roku. Po 18. roce věku by se mělo započítávat maximálně 6 let studia.

- **nové podmínky účasti osob samostatně výdělečně činných na důchodovém pojištění.** Navrhuje se, aby OSVČ, které samostatnou výdělečnou činnost vykonávají jako svou hlavní činnost, byly vždy (bez zřetele na výši dosahovaného příjmu) účastny důchodového pojištění a platily pojistné na důchodové pojištění alespoň z minimálního vyměřovacího základu. OSVČ, jejichž samostatná výdělečná činnost má povahu vedlejší činnosti vzhledem k dosahovaným příjmům ze zaměstnání nebo při pobírání starobního či plného invalidního důchodu, při studiu a podobně, by byly nadále účastny důchodového pojištění v závislosti na dosahovaném příjmu.

Z výše uvedeného vyplývá, že nemusíte mít obavy z razantních změn v roce 2004 a z toho vyplývajících dotazů, zda odejít do důchodu ještě v roce 2003 nebo až v roce 2004. Žádné velké finanční rozdíly by vzhledem k připravované novele asi nehrozily. Co se týká valorizace všech dosud vyplácených důchodů (starobních, plně i částečně invalidních, vdovských, vdoveckých a sirotčích) přiznaných do 31. prosince 2003, bylo schváleno navýšení ve výši 2%, počínaje lednovou splátkou těchto důchodů. Kdo bude žádat o důchod

až od 1. ledna 2004 a kdykoliv později, bude mít tuto valorizaci započtenou v nových koeficientech pro rok 2004. Tyto nové koeficienty pro výpočet důchodů pro rok 2004 budou známy nejdříve koncem měsíce října 2003, až budou uveřejněny ve Sbírce zákonů.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a 2004, případně i o přepočtení 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 2002 + leden až září 2003, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete ve „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. 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. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor ředitelství Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42 (přímo u stanice metra B – Vysocká), 5. patro, číslo dveří 553. Telefon 296 19 33 61.

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

Zdaňuje se výhra ve Sportce?

Sportka je sázková hra. Loterie, sázky a podobné hry jsou provozovány v souladu se zákonem č. 202/1990 Sb., o loteriích. Zákon ukládá povinnost provozovat tyto hry pouze na základě povolení. Vydání povolení je podmíněno odvodem části zisku provozovatele hry na veřejně prospěšné účely, konkrétně v případě Sportky na sport a tělovýchovu v ČR.

Výhry ze zmíněných her jsou od daně z příjmů fyzických osob osvobozeny podle §10 odst. 3 daňového zákona. Osvobození je absolutní, není podmíněno výší výhry. Výherce obdrženou částku neuvádí ve svém daňovém přiznání, nemá povinnost ji hlásit žádnému státnímu orgánu ani svému zaměstnavateli, neboť nemá žádný vliv na možnost požádat o roční zúčtování daně.

Patří hmotné zabezpečení uchazečů o zaměstnání do daňového přiznání?

Příjem poskytovaný úřadem práce, tzv. hmotné zabezpečení uchazečů o zaměstnání, je podle § 4 odst. 1 písm. h) daňového zákona od daně osvobozen a neuvádí se do daňového přiznání. Zaměstnavatel může zaměstnanci, který pobíral část roku hmotné zabezpečení uchazečů o zaměstnání, provést roční zúčtování.

Výše hmotného zabezpečení je důležitá pouze pro uplatnění nezdanitelné částky na vyživovanou manželku (manžela). Tyto příjmy se započítávají do ročního limitu (38 040 Kč) vlastního příjmu manželky (manžela). Je-li součet započítatelných příjmů vyšší než uvedený limit, nelze tuto nezdanitelnou částku uplatnit.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Stejně jako v minulém dílu, i dnes si na své přijdou především příznivci kolejové dopravy. Tentokrát však v našem redakčním hledáčku neuvízly pouze soupravy metra, ale rovněž tramvajové vozy, rozličná městská a příměstská kolejová vozidla, vysokorychlostní rychlovlaky, těžké lokomotivy – zkrátka veškeré dopravní prostředky, které se po kolejích již pohybují či snad v blízké budoucnosti budou pohybovat. Prostřednictvím internetových stránek jsme nahlédli takřka do kuchyně předních světových výrobců těchto vozidel. A viděli jsme věci zajímavé.

Světovému trhu v oblasti kolejové dopravy dominuje v současné době trojice výrobců. Jedním z tohoto tria je francouzský podnik Alstom, strojírenský kolos s paletou výrobků sahající od energetických turbín a přenosových zařízení až po obří námorní plavidla, který se dnes nachází ve značných finančních problémech. Jeho internetový „Alstom Portal“ naleznete na adrese www.alstom.com a nutno konstatovat, že názvu stránek dáte ihned za pravdu – jde opravdu o velký a bohatě členitý rozcestník, z něhož se lze vydat mnohými směry. Nás samozřejmě zajímala sekce Rail transport, větvící se dále do třinácti dílčích kategorií. V nich můžete sledovat veškerou produkci Alstomu; od tramvajů CITADIS až po rychlovlaky TGV, od motorů až po dozorčí systémy plně automatického metra. Návštěvníci stránek jistě ocení náležitou „prezentaci“

jednotlivých výrobků – k dispozici zde jsou informace o všech městech či regionech, kde jsou vozidla Alstom v provozu, včetně základních technických údajů a fotografií z jednotlivých míst.

Rovněž firma Siemens je průmyslovým gigantem, který nemá co do činění pouze s kolejovou dopravou, ale také například s telefonními a komunikačními systémy či mobilními telefony. Na adrese www.siemens.com ale sekci kolejové dopravy samozřejmě naleznete, i když je cesta k ní poněkud složitější. Tato sekce je strukturována podobně jako u Alstomu; rozdíl tkví v tom, že Siemens se na svých stránkách snaží poskytovat spíše stručnější informace v graficky atraktivnějším balení, přičemž podrobnosti si každý návštěvník stránek může stáhnout v podobě datového souboru do svého počítače (například ve formátu pdf). Také na portálu Siemensu nechybí prezentace vozidel a zařízení vyrobených pro jednotlivá města a regiony (pochopitelně zde naleznete i zmínku o vozech pražského metra).

„Velkou trojku“ světových výrobců kolejových vozidel a zařízení pro kolejovou dopravu uzavírá Bombardier Transportation, jehož internetové stránky najdete na adrese www.transportation.com. Z tohoto webu jako by bylo patrné, že firma nehýří přehřelých aktivit a maximálně se soustředí na odvětví dopravy. Stránky mají velmi zdařilou grafiku i kombinace barev

a díky důmyslnému technickému provedení nemá návštěvník při jejich prohlížení prázdňové problémy s orientací. Rovněž obsah stránek je velmi propracovaný a u jednotlivých typů vozidel v jednotlivých městech a zemích nechybí technická data, nákresy a galerie fotografií.

Obrátíme-li pozornost k firmám menší velikosti, najdeme i zde pěkné webové prezentace. Jednu z nich má např. firma Knorr-Bremse na adrese www.knorr-bremse.com. Výrobce komponentů pro kolejová vozidla představuje na stránkách předmět své činnosti vsuktku velmi názorně: když přejedete myší po nakresleném vozu vlakové soupravy, objevují se náhle i s popiskami jednotlivé části vlaku, které Knorr-Bremse vyrábí a dodává (brzdové systémy, klimatizace, dveřní systémy, toalety, stěrače a další). Takto nápaditě zpracované sdělení ihned upoutá vaši pozornost a nenásilnou formou vás přiměje k tomu, abyste si na stránkách vyhledali i informace podrobnější.

Na závěr přijměte ještě dva tipy. Vcelku nápadité a zajímavě zpracované jsou stránky firmy Talgo, španělského výrobce kolejových vozidel, které naleznete na adrese www.talgo.com. Za pozornost stojí také stránky italského výrobce Ansaldo Breda na adrese www.ansaldobreda.it – doporučení si zaslouží i přesto, že v době naší návštěvy nefungovaly všechny jejich části tak, jak mají.

-mš-

„... apud villam Tressowitz“ – u vsi Třešovice. Tak zní nejstarší zmínka o Střešovicích, pocházející z listiny, která se váže k roku 993. Jméno Třešovice se používalo ještě na počátku 20. století. Jazykoví odborníci se přiklánějí k výkladu, že název vsi patrně vznikl tzv. čelední příponou –ovice od osobního jména Střeš nebo Střeša, což by měla být zkrácená domácká podoba jména Střešimír nebo Střešivoj. Jisté to ale zcela není. Tvar Střešovice se objevuje poprvé až v roce 1845! Možná v této souvislosti není bez zajímavosti, že Sládkův Slovník Čech v roce 1869 uvádí tvar „Třebešice, Střešovice, chyběně též Třešovice“. Naopak dr. Bělohav ve svém díle Podrobné mapy zemí Koruny české a průvodce statisticko-historický v roce 1900 uvádí tvary „Střešovice, Třešovice, Střešovice, chyběně Třebešice“. Úředně byly Třešovice přejmenovány na Střešovice až výnosem ministerstva vnitř z 26. října 1920!

Výše uvedená listina z roku 993 je falzem z pozdějších dob. Zdejší pozemky bývaly majetkem českých knížat a v roce 1143 je Vladislav II. přenechal strahovskému klášteru premonstrátů. Některé části Střešovic se v průběhu let staly na čas soukromým majetkem, ale vždy se nakonec vrátily ke klášteru. Od roku 1696 byly Střešovice součástí statku Horoměřice. V roce 1849 se staly samostatnou obcí a v té době jim patřilo i celé rozsáhlé území strahovských lomů, na kterém se dnes nacházejí tři stadiony. Na počátku roku 1922 byly Střešovice připojeny ku Praze a společně s Břevnovem a Libocí vytvořily Prahu XVIII. Po druhé světové válce byla v rámci úprav katastrálních hranic od Střešovic oddělena oblast strahovských stadionů a území tak od té doby dosahuje nejjižněji k Bělohorské třídě mezi ulicemi Myslbekovou a Na Malovance. V roce 1949 byla při reorganizaci členění města část katastrálního území Střešovice začleněna do obvodu Praha 5 a část do Prahy 6. V roce 1960 bylo střešovické území opět sjednoceno a od té doby se nachází v obvodu (a od roku 1990 v městské části) Praha 6.

Podívejme se ještě na některé místní názvy na střešovickém katastru. Historické jádro Střešovic musíme hledat v okolí ulice Nad hradním vodojemem. Nacházely se tu také četné vinice a zemědělské usedlosti. V roce 1710 postavil v severní části střešovických pozemků Jan Kryštof Bořek barokní zámeček se zahradou, která po něm později získala jméno Bořekovka. To bylo časem zkomoleno na Vořechovka, ze kterého až po roce 1945 definitivně vzniklo „spisovné“ Orechovka. V roce 1747 se Bořekovka výměnou za jiné pozemky dostala do majetku státu a vzniklo v ní vojenské skladiště a tzv. dělostřelecká laboratoř. I dnes v těchto místech severně od ulice Dělostřelecké existují vojenské objekty. Jméno Vořechovka (Orechovka) převzala rozlehlá vilová čtvrť vystavěná na přelomu 20. a 30. let 20. století. V roce 1756 vznikl důležitý dvůr Andělka, pojmenovaný podle kaple Panny Marie, patronky andělů. V roce 1784 byl u vinice Na Kocovce postaven první domek nové osady pojmenované Třešovičky (Střešovičky) v jihozápadní části katastru. V roce 1838 byl pro ni zaveden úřední název Malé Střešovice. Mezi světovými válkami začala vznikat také vilová zástavba Na Bateriích na rozhraní Střešovic a Břevnova. Původně pomístní název vznikl na připomínku toho, že zde byly v roce 1757 umístěny pruské dělostřelecké baterie ostřelující Prahu.

Na rozdíl od mnoha jiných připojených obcí mají Střešovice specifický charakter a s výjimkou činžovních domů mezi Strahovským tunelem a Myslbekovou ulicí jsou dnes převážně vilovou čtvrtí bez klasické velkoměstské zástavby. Střešovice v minulosti bývaly zemědělskou obcí a prakticky jediný průmysl zde představovala svého času octárna. Název jedné z hlavních střešovických ulic, Cukrovarnické, připomíná, že zde býval (v čp. 112) Výzkumný ústav cukrovarnického průmyslu. Starých stavebních památek najdeme ve

Střešovicích málo. Známy kostel sv. Norberta byl předán veřejnosti až v roce 1891 a modlitebna Česko-bratrské církve evangelické je z roku 1939. Z četných hospodářských usedlostí toho také mnoho nezbylo, ale zato se mohou Střešovice pochlubit několika architektonicky cennými vilami, mezi které patří především známá Loosova vila.

Ve Střešovicích ležela do jisté míry stranou hlavních cest. Nejbližší byla erární silnice do Německa, dnešní Bělohorská. Pokud se chtěli obyvatelé Střešovic dostat do Prahy, museli použít Strahovskou bránu, díky které mohli překonat mohutné opevnění města. V letech 1805 – 1806 byla zřízena silnice spojující Strahov s Bubny, vně pražských hradeb. To zjednodušilo druhou možnost vstupu do Prahy, kterou byla Písecká brána. (O Strahovské bráně jsme se podrobněji zmínili v kapitole Břevnov, o Písecké v kapitole Bubeneč.) Když byla zrušena pevnost Praha a přikročilo se k postupnému bourání hradeb, které bránily komunikačnímu i stavebnímu rozvoji města, shodou okolností právě na pomezí Střešovic se bouralo nejméně. I dnes tak oddělují Střešovice od Hradčan podstatné části barokní fortifikace.

V místech, kde byly hradby zbořeny, byly postaveny jiné vojenské objekty, jen někde pak byly na počátku 20. století hradby prolomeny z důvodu výstavby nových komunikací. Vznikla tak například severní část ulice U Brusnice a ulice U Prašného mostu. Nejen u bývalých bran, ale i na těchto nových cestách museli obyvatelé Střešovic při cestě do Prahy až do 1. května 1920 platit potravní daň.

Železnice, ačkoliv se dotýkala severního okraje katastrálního území, neměla pro Střešovice žádný praktický význam. Nejbližší nádraží bylo v Brusce (dnešní Praha-Dejvice). O Buštěhradské dráze jsme v minulosti už také psali.

Přes uvedené nesnáze s hradbami nakonec Střešovice těžily ze skutečnosti, že byly vůči Praze sousední obcí. Jejich spojení s Prahou poměrně brzy zajistila alespoň částečně elektrická pouliční dráha. Trasa první střešovické linky vedla od 24. října 1909 přes Letnou. Byla to linka č. 11 a její konečná byla ve Střešovicích u nové vozovny. Zbývající úsek do vlastní obce museli Střešovičtí chodit pěšky. V těch dobách ovšem byli zcela určitě zvyklí víc chodit než dnešní Pražané. V roce 1914 jezdila „jedenáctka“ k vozovně v intervalu 4,3 minuty. Trať přes Letnou byla zpočátku jednokolejná a teprve v roce 1920 byla dostavěna po etapách druhá kolej až k vozovně. Na počátku roku 1917 do Střešovic začala jezdit i linka č. 10. Ke konci roku 1917 byl ovšem tramvajový provoz z úsporných důvodů omezen a Střešovice se rázem ocitly bez dopravy – obě linky končily v Brusce. Teprve v roce 1919 byla pravidelná přeprava cestujících obnovena linkou č. 10, ale brzy byla opět na několik měsíců přerušena pro nedostatek vozů. Teprve v roce 1924 jezdily ke střešovické vozovně opět obě linky č. 10 i 11.

Část střešovického území na Malovance byla od 16. srpna 1923 obsluhována břevnovskou traťovou větví a tamní linkou č. 1.

V roce 1926 byly pro dopravní obsluhu strahovského stadionu postaveny tři tzv. sletové tratě. Jedna z nich vedla po střešovickém území dnešní Myslbekovou ulicí. Zpočátku byla částečně jednokolejná a jednosměrná a nedovolovala tedy normální provoz mimo sportovní akce. Sletové tratě prošly několika zásadními přestavbami v závislosti na organizaci sletové dopravy. Teprve na počátku roku 1933 tudy byla poprvé vedena obousměrně pravidelná linka č. 22. Nepočítáme v to jednosměrnou jízdu linky č. 7 od Malovanky přes Hládkov do Jelení od roku 1927, protože v zásadě nabízel původní směr kolem Hradu.

Největší význam pro „staré“ Střešovice i pro vznikající vilovou zástavbu měla stavba tratě ve Střešovické ulici. Jméno konečné „Střešovice“ se tak 23. října 1932 přestěhovalo do dnešní zastávky Orechovka. Jako

první v tomto úseku začala jezdit linka č. 20 a stala se opravdu klasickou střešovickou linkou – jezdila sem 54 let, až do roku 1986! V roce 1938 byla prodloužena přes Baterie k vojenské nemocnici, která (jak jsme již uvedli v kapitole Břevnov), je sice všeobecně známá jako „střešovická“, ale ve skutečnosti leží v Břevnově. Při tomto prodloužení byla v původní konečné zřízena třetí kolej, na které se do roku 1946 odpojovaly vlečné vozy a k nemocnici jezdily mimo špičku jen motorové vozy.

V roce 1936 se Střešovice významným způsobem zapsaly do historie nejen pražské, ale také československé městské hromadné dopravy. Dne 28. srpna 1936 zde začaly jezdit naše první moderní trolejbusy. Linka K měla konečnou pod vozovnou a jezdila ulicí Na Orechovce na Bořislavku a přes Hanspaulku ke kostelu sv. Matěje. Za války, 15. dubna 1942, byla linka zkrácena jen do trasy Bořislavka – sv. Matěj a střešovický úsek přes Orechovku byl jen manipulační. Cestující se tudy trolejbusem už nikdy nesvezli.

Během let se na katastrálním území Střešovice objevila celá řada tramvajových linek. Například potřeba obsluhovat vojenské úřady v oblasti Dlabáčova si v roce 1941 vyžádala opatření v podobě zavedení tramvajové linky č. 8, přeložení okružní linky č. 2 a převedení linky č. 22 do Jelení ulice kolem Hradu. Zatímco „dvojka“ se o rok později vrátila do své původní trasy a Střešovice opustila, zbývající linky zde zůstaly.

V roce 1961 proběhlo další „zeměřesení“ v linkovém vedení. Ve Střešovické ulici se například objevila linka č. 1 a změny poznamenaly i další linky (například na Malovance se opět objevila „dvojka“.)

Zásadní novinky do střešovické dopravy přinesl rok 1964, kdy byly poprvé ve střešovické historii zavedeny městské autobusové linky. Nejdříve od 10. února 1964 zahájila provoz linka č. 132 v trase Bořislavka – Malovanka – Anděl/Motorlet, která po více než dvaceti letech zajistila opět nejen dopravní obsluhu Orechovky, ale také poskytla zcela nové atraktivní spojení přes Strahov na Smíchov či do Jinonic. Od 5. října téhož roku začala jezdit autobusová linka č. 134 z Petřín do Krče. Obě linky stály na počátku zřizování tzv. překryvné autobusové sítě, která se vyznačovala diametrálními linkami s malým počtem zastávek. Také v autobusové dopravě ve Střešovicích proběhlo mnoho změn.



Foto: Petr Malík

Radikální zásah do linkového vedení i celé koncepce dopravní obsluhy oblasti přineslo v srpnu 1978 zahájení provozu na prvním úseku linky A metra z Dejvic na vnohradské náměstí Míru. V té souvislosti připomeňme, že byla zavedena například tzv. napájecí linka č. 32 z Petřín k hotelu International, která byla přibližně po půl roce své existence zase zrušena (protože ve skutečnosti neměla přímou vazbu na stanici metra). Ze všech linek, které Střešovicemi jezdily, existovala nejkratší doba.

Dnes mají na katastrálním území Střešovice zastávky tramvajové linky č. 1, 2, 15, 18, 22, 23 a 25, noční 56 a 57 a autobusové linky č. 108, 143, 149, 174, 180, 216 a 217. Ve střešovické vozovně, která v roce 1909 stála u počátku zdejší městské dopravy, je dnes známé Muzeum městské hromadné dopravy v Praze. Vozovna je chráněnou památkou a nepochybně tak patří mezi historicky významné objekty této části Prahy.

-pf, -fp-





Ojjoj, příliš těžké... Odpověď na soutěžní otázku v srpnovém čísle DP-KONTAKTu neuhodl nikdo! Poprvé v historii naší rubriky jsme nelosovali a nerozdávali odměny. Došli nám jen tři odpovědi a – všechny špatné. To se ještě nestalo. Abychom nenapínali: Místo, jehož snímek jsme přinesli, by mělo být správně označeno za křižovatku ulic Myslbekovy, Bělohorské a Dlábačova.

Fotografie byla pořízena při sokolském sletu v roce 1926. Dům, který je na ní vidět, byl v roce 1948 zbořen a ustoupil nové tramvajové smyčce Dlábačov. Uznáváme, že to bylo asi příliš těžké, ale přece jen nás trochu překvapilo, přestože dům na snímku neexistuje více než půl století, že ani nejskalnější fandové místo nepoznali. Je totiž zachyceno i ve velmi známém dokumentárním

filmu o sletové dopravě v roce 1926. Navíc srpnové počasí moc do archivů či k bádání v historických análech nelákalo. Snad přícházející říjnový podzim bude z tohoto pohledu lepší.

Přesto trojici účastníků děkujeme za zaslání jejich názoru.

Takže tentokrát raději něco lehkého, s čím si snad poradíte a opět nás zahrnete odpověďmi. Pro ty, co s námi nesoutěží tak často, připomínáme, že na jejich názory čekáme do konce října. Pokud se sejde dost správných odpovědí, budeme v polovině listopadu losovat tři šťastné úspěšné řešitele. Přípravu pro ně máme knihu Stanislava Linerta Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy a dvojici kalendářů, reprezentativní a stolní na rok 2004 z produkce našeho podniku.

Věříme, že srpnové zaváhání je již zapomenuto a ti co s námi pravidelně soutěží, už vědí nebo alespoň tuší, kde byla fotografie pořízena. Neotálejte a pošlete nám svůj názor! Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na dobře známou adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Dále existuje možnost využít vnitropodnikové pošty, v tom případě můžete jen napsat: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. K dispozici je i schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Dvě čtyřky moc úspěšné nebyly, a tak doufejme, že poloviční výročí budeme moci důstojně oslavit. Vždyť už popětačtyřicáté se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii? **-pf, -bda-**

NAPSALI O NÁS

Hospodářské noviny (19. 9. 2003)

Nejpomalejší prostředek ve městě? Automobil

Ochránci životního prostředí získali v boji proti automobilové dopravě silný argument. Z pražského třídního „závodu“ mezi autem, kolem, mopedem a městskou hromadnou dopravou vyšel v hustém městském provozu jako nejpomalejší a nejdražší právě automobil. „Automobily utrpěly drtivou porážku,“ řekl Petr Štěpánek z občanského sdružení Oživení, které už roky požaduje, aby v Praze získala větší podporu ekologicky šetrnější doprava. Netradiční zkoušku individuální a hromadné dopravy zorganizoval pražský magistrát spolu s Dopravním podnikem a Českým rozhlasem. Po tři dny vyrazily v ranní špičce na dvou trasách dva týmy – jeden autem, druhý autobusem

a metrem. Další „závodníci“ jeli na kole a na mopedu. V souboji mezi autem a MHD vyšla vítězně hromadná doprava, auto bylo v cíli dříve jen jednou.

Právo (18. 9. 2003)

Na Barrandov jela poprvé tramvaj

Po kolejích, které vedou z Hlubočep na Barrandov, se ve středu poprvé šplhala tramvajová linka číslo 12. Jízdu začaly zkoušky, které mají prokázat, zda je trať v pořádku. První cestující novou trať vyzkouší až závěrem listopadu. Obyvatelé Barrandova se na tramvaje, za něž město zaplatilo 2,5 miliardy korun, už těší. „Já pořad nemůžu uvěřit, že se jim to podařilo tak rychle. Nedávno klepali na základní kámen,“ kroutil hlavou

starší muž, který bydlí poblíž polikliniky. Je rád, že se k Andělu dostane za pouhých 16 minut a nebude muset trávit nekonečné minuty v autobusu, když uvízne v koloně.

MF Dnes (22. 9. 2003)

Prohlídka depa přilákala přes dvacet tisíc lidí

Až dvacet tisíc lidí přilákala v sobotu do dílen v Hostivaři Den otevřených dveří Dopravního podniku. Jen během prvních dvou hodin si zákulisí pražské dopravy prohlédlo kolem 2000 návštěvníků. Návštěvníci měli možnost nahlédnout do garáží autobusů, dílen, kde se vozy opravují, a také do zázemí metra. Ze stanice Skalka vozila do Hostivaře návštěvníky speciální autobusová linka. Zejména děti nejvíce ocenily, že měly možnost téměř všude vlézt a všechno si vyzkoušet.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Zpěvný hlas; jméno herce Fialy; roční období; SPZ Pelhřimova. – B. 1. díl **tajenky**. – C. SPZ Pardubic; pěnivý mok; minulý rok; ostrý přízvuk; obruba obrazu. – D. Otázka na místo; domácky Inka; součást oblečení; mzda; pokrývka hlavy. – E. Jedlý plod; nelétavý pták; salamandr; buddhistická hrobka; druh tabáku. – F. Forma genu; italské město; opevněné sídlo; výklenek ve zdi; lahodný pokrm. – G. Ženské jméno; balík; vyhrůžuj; úder; klobouk (z maďarštiny). – H. Japonská hora; stolní nádoba; ozdobná spona; kalaba; zíněnka pro judo. – I. Ruský přístav; africký savec; setnina; pryč; osobní zájmeno. – J. Druh papouška; rovněž (knižně); český hrad; italská dáma; korejská dynastie. – K. 2. díl **tajenky**. – L. Značka statampéru; sady; značka lyží; oddělení nemocnic.

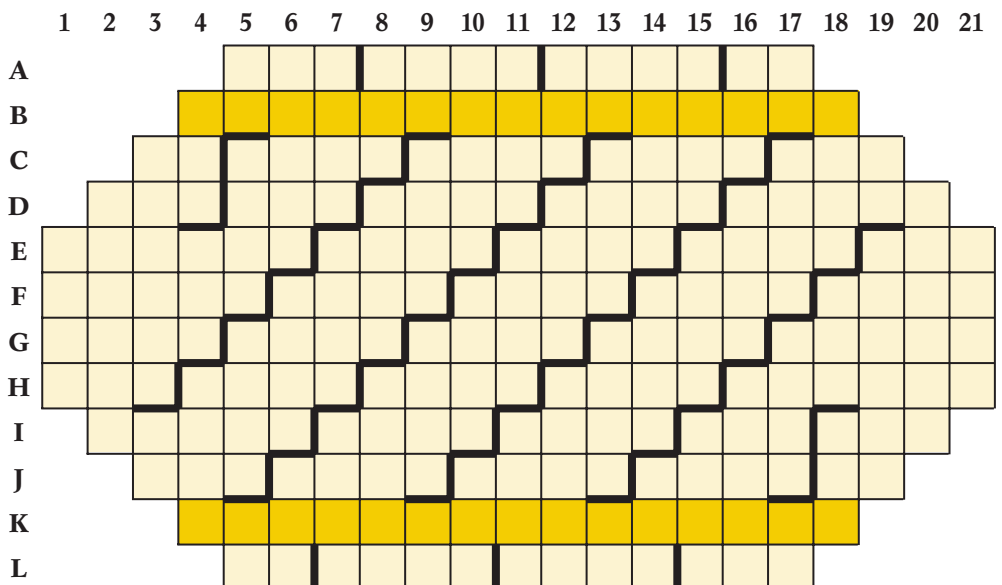
SVISLE: 1. Vyrobena. – 2. Zahradní keř. – 3. Potřeba malíře; předložka. – 4. Lihovina; domácky Ilo-na; stepní hlodavec. – 5. Přitakání; druh borovice; součást výčepu; SPZ Vsetína. – 6. Jméno herečky Mandlové; plemeno; jméno skladatele Krejčího. – 7. Noční pták; peruánský keř; druh tance. – 8. Vysoká karta; bělouš; drobný hmyz. – 9. SPZ Martina; vyvělina; průvodce blesku; SPZ Nitry. – 10. Ještěř; přítok Dunaje; kulovitý mikrob. – 11. Zolův román; velký mořský savec; prvky v ragby. – 12. Stěny; ještěř; kurýr. – 13. Evropan; svobodný statek; otec Karoliny Světlé; značka radia. – 14. Africká opice; chůva (dětsky); učitel juda. – 15. Karetní trumf; časopis pro ženy; čirá tekutina. – 16. Znoj; ústí řeky; zpěvný hlas. – 17. Název sykavky; přírodní voda; parková květi-

na; SPZ Sokolova. – 18. Hmotnost obalu; šachová prohra; důlní předek. – 19. SPZ Mělníka; mořské vydry. – 20. Americká koroptev. – 21. Vraníci.

Pomůcka: Ena, Ri.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 9/2003: Historická malba je především současná.



PaedDr. Josef Šach





Atlas Pražské integrované dopravy sbírá ocenění i v zahraničí

Když jsme v loňském roce připravovali Atlas Pražské integrované dopravy jako zcela nový titul v nabídce našich informačních materiálů, snažili jsme se u něj zohlednit několik aspektů. Chtěli jsme cestujícím přiblížit co možná nejnázorněji a nejpodrobněji rozsáhlou síť linek Pražské integrované dopravy, která, jak už sám název napovídá, už čím dál zřetelněji přesahuje hranice hlavního města. Dále bylo potřeba vzít v úvahu skutečnost, že by při zakreslení tras Pražské integrované dopravy měla také zůstat zachována vypovídající informační hodnota mapového podkladu včetně čitelnosti názvů ulic. Nakonec tak vznikl ojedinělý způsob vyjádření dopravních sítí, kdy je linkové vedení znázorněno formou nadstavby nad základním mapovým podkladem na průsvitném papíře. Dosáhli jsme tak zřejmě optimálního možného efektu z hlediska uživatele. Nejsou potlačeny ani názvy ulic ani linkové vedení. To vše umožňuje snazší orientaci a vyhledávání potřebného spojení.

Zájem o Atlas Pražské integrované dopravy byl ze strany veřejnosti značný. Potěšila nás i odezva ze strany odborné kartografické veřejnosti. O titulu Mapa roku v kategorii samostatná grafická díla, jež byl atlasu udělen letos v dubnu na pátém ročníku ankety pořádané Kartografickou společností České republiky, jsme už na stránkách DP-KONTAKTu psali. V srpnu

se ale náš atlas dočkal dalšího ocenění, a to již na mezinárodním poli.

Na 21. Mezinárodní kartografické konferenci konané v srpnu v jihoafrickém Durbanu, se ATLAS PRAHA 1:20000 – Pražská integrovaná doprava, vydávaný Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a kartograficky zpracovaný nakladatelstvím Geodézie ČS, a. s. umístil v rámci soutěže o nejlepší kartografický produkt v kategorii kartografických atlasů, na prvním místě. Výjimečnost a váhu tohoto ocenění dokládá fakt, že do soutěže bylo zařazeno přibližně 200 atlasů z celého světa.

Rád bych na tomto místě ještě jednou poděkoval za přípravu prvního vydání atlasu pracovníkům dopravního úseku ředitelství, odboru informačních systémů, kteří dokázali dát dohromady publikaci, jež se setkává prakticky všude s velice příznivou odezvou.

Pro ty, kteří již Atlas Pražské integrované dopravy mají nebo o jeho koupi uvažují, přidávám na závěr informaci, že se aktualizovaná verze atlasu připravuje i v letošním roce. S využitím zkušeností z přípravy prvního vydání bychom rádi uvedli na trh znovu titul, o který bude opět velký zájem mezi odbornou i laickou veřejností.

Ing. Petr Blažek,
dopravní ředitel

Zářijové dny byly bohaté na různé události. K pozitivním zcela jistě patří první tramvaj na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov. Už jen necelé dva měsíce nás dělí od zahájení provozu s cestujícími. Tempo vskutku závatné.

Pokud nejezdíte na kopec s proslavenými filmovými ateliéry často, budete překvapeni, jak rychle vyrostla trať evropských parametrů. U jejich předchůdkyň jsme museli mít hodně dobrou paměť, abychom si dva měsíce před zahájením provozu pamatovali na den, kdy byl poklepán základní kámen. V případě Barrandova si mnozí zcela jistě vzpomenu na podzimní den před dvěma roky, kdy se slavnostně začínalo.

Mnozí po předchozích zkušenostech nevěřili v tak rychlé zprovoznění, ale optimisté mají v tomto případě jednoznačně navrch. Druhé Modřany se neopakovaly. České stavební firmy si vzaly příklad ze svých zahraničních kolegů a pokud se staví, tak na plný plyn. A uživatel je zcela jistě spokojen. Když člověk srovná pracovní nasazení na stavbě trati na Barrandov s některými našimi výlukami...

Raději přejdu k dalšímu příkladu, neboť bych se zase opakoval s některými z předchozích dílů.

O dva dny později, co se první tramvaj několikrát vyšplhala na kopec v jihozápadní části města, přednesl

PŘÍKLADY VLASTNÍMA OČIMA

v našem kongresovém sále zajímavou přednášku pan Olivier Colla z bruselského Dopravního podniku. Navíc bylo den po skončení testu městské hromadné dopravy versus osobní automobily. Městská hromadná doprava těsně zvítězila, což okamžitě začala určitá média zpochybňovat. Mají na to právo..., pozor jen na mediální realitu.

Pan Colla referoval o zajímavých zkušenostech ze své domoviny. Aby byla městská hromadná atraktivnější, jsou každoročně v centru města omezoována parkovací místa. „Pokud řidiči nezaparkuje, přistě si svou cestu do centra rozmyslí,“ zněla jeho slova.

Výsledek, lidé více cestují metrem, tramvají nebo autobusem. Podle mého zajímavý příklad také pro nás. Pokud budou mít řidiči stále kde zaparkovat a ještě zadarmo, těžko své miláčky nechají doma. Pokud nebude kde parkovat nebo hodina stání bude velice drahá, každý si cestování autem rozmyslí.

U nás si naopak může rozmyslet cestování městskou hromadnou dopravou. Ptáte se proč? Zkuste se skupinou cizinců přijít do stanice metra. Na okénku dozorcího bude viset povedená cedulka (díky za to, že časy

lidové tvořivosti jsou již minulostí) informující o tom, že jízdenky zde nejsou v prodeji. A tak si stoupnete k jízdenkovému automatu a ten bude v pravidelném rytmu vydávat jeden lístek za druhým. Pokud skupina cizinců bude čítat do pěti osob, za chvíli se vydáte na cestu. Pokud však bude početnější, strávíte u automatu hezkou řádku chvil.

Někdo může namítnout: „Když přijde do stanice na okraji města, tak ať se nedívá, tam není prodej jízdenek pravidelně zajišťován.“ Jsem si vědom toho, že na okrajích není prodej pravidlem, ale minimálně v centru by měl být zajišťován. Popisované zkušenosti pochází ze stanice Anděl. Nevím, jestli patří do centra nebo na periferii.

Podle mého by bylo jednodušší, kdyby v metru obecně platilo, že se u vstupů do stanic jízdenky prodávají, možná by zájem o cestování městskou hromadnou dopravou stoupl.

Co vy na to?

Nepodléhejte podzimmím splínům v městské dopravě!
-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V říjnu 2003 oslavuje 66. narozeniny:

František Sláma – Ř, odb. odbytu a tarifů MHD (38).

V říjnu 2003 oslavují 60. narozeniny:

Jaroslav Benda – ED, prov. opravná tramvají (37),
Bedřich Čaban – A, DOZ Hostivař (31),
Miroslav Dočkal – ED, provozovna měřírny (20),
Miroslav Holovský – A, garáž Dejvice (43),
Tonju Karanešev – ED, provozovna Hloubětín (16),
Karel Kupka – A, DOZ Hostivař (34),
Miroslav Kusebauch – M, služba staveb a tratí (30),
Vladimír Potočník – ED, provozovna měřírny (42),
František Rabiňák – M, služba staveb a tratí (28),
Josef Zátka – ED, prov. vrchní stavba (17).

V říjnu 2003 oslavují 50. narozeniny:

Luboš Bret – ED, provozovna Žižkov (14),
Pavel Bureš – ED, provozovna měřírny (11),

Josef Cikán – ED, odb. kontrola provozu (21),
Bohuslav Daňhel – ED, odb. kontrola provozu (14),
Jiří Firman – M, služba ochran. systému (20),
Jiří Hladovec – ED, provozovna Vokovice (12),
Karel Holík – M, technický úsek (27),
Jan Jelínek – A, DOZ Hostivař (31),
Vladimír Kamenář – A, garáž Vršovice (20),
Deno Klos – ED, provozovna Motol (17),
Jaroslav Kopřiva – A, DOZ Hostivař (31),
Vlastimil Malina – M, sl. elektrotechnická (30),
Pavel Novák – A, garáž Řepy (23),
Jiří Pikrt – M, služba ochran. systému (20),
Jiří Raim – M, technický úsek (21),
Miroslav Sedláček – M, sl. technolog. zařízení (20),
Josef Semorád – ED, prov. trakční vedení (31),
Petr Skala – M, služba staveb a tratí (12),
Jana Sládečková – M, ekonomický úsek (14),
František Sládek – A, garáž Řepy (31),

Ladislav Šácha – ED, provozovna měřírny (27),
Jiří Sídlo – ED, provozovna Pankrác (15),
Milan Šmíd – M, služba ochran. systému (22),
Jan Šternér – M, sl. elektrotechnická (18),
Václav Vokálek – M, sl. sdělov. a zabezpečovací (28),
Pavel Weigl – M, sl. elektrotechnická (12),
Václav Weis – M, služba ochran. systému (26).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtějí být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešel:

Pavel Rohlík – ED, prov. opravná tramvají (42).
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

11. srpna 2003 nás ve věku 56 let opustil pan Jindřich Hájek – ED, provozovna Vokovice, který pracoval u DP 39 let.