

Obnovení provozu na lanové dráze v pražské ZOO

Likvidace následků loňských srpnových povodní, kdy byla zaplavena dolní stanice lanové dráhy až do výše 7,1 m a bylo současně kompletně zničeno zázemí lanové dráhy, si vyžádala velké úsilí zaměstnanců služby technologických zařízení a dodavatelských firem. Obnovení funkce lanové dráhy si vyžádalo nemalé finanční prostředky, které byly vyšší než 4 miliony korun.

Po zpřístupnění dolní části zoologické zahrady, po odstranění nánosů bahna a po desinfekci prostorů a zařízení koncem měsíce září 2002 se zahájily práce na odstranění povodňových škod a obnově funkce lanové dráhy.

Ve spolupráci s dodavatelskými firmami bylo kompletně opraveno poškozené strojní zařízení a provedena kompletní výměna elektrického zařízení včetně nových

rozvaděčů a elektrických rozvodů. Nově instalované elektrické zařízení současně umožňuje plynulejší chod lanové dráhy a snížení rychlosti při nástupu imobilních cestujících. Bylo dále nově instalováno ozvučení celé trati lanové dráhy.

V horní a dolní stanici jsou instalovány nové informační prvky a opravena zařízení na výdej a odbavení jízdenek. V dolní stanici jsou opraveny ocelové dveře v místnosti rozvaděče, v místnosti náčelníka lanovky byl rozebrán a nově postaven strop a osazeny nové bezpečnostní dveře. Byly opraveny omítky, provedeny malířské a natěračské práce a opravy podlah. Zničené zázemí pracovníků lanové dráhy je nahrazeno čtyřmi novými mobilními buňkami. Slouží jako WC, umývárna, šatna, kuchyňka a jedna slouží jako dílna.

V průběhu a po ukončení prací na zařízení lanové dráhy následovaly předepsané revize a zkoušky, tj. zejména statické posouzení, geodetické zaměření, defektoskopie lana, revize a prohlídky strojního a elektrického zařízení a jiné. Nezbytnou podmínkou pro zahájení provozu bylo doplnění předepsané dokumentace a dokladů, které byly povodní zničeny, zejména kompletní výkresová dokumentace, hlavní spis lanové dráhy, revizní zprávy, zápisy z prohlídek, posudky, průkazy řidičů drážních vozidel na lanové dráze a průkazy způsobilosti určeného technického zařízení.

Termín zahájení provozu lanové dráhy (čtvrtek 1. května 2003) se koordinoval s vedením pražské ZOO s přihlédnutím k termínu otevření dolní části zoologické zahrady pro veřejnost. V této části zahrady ještě v polovině dubna probíhala obnova po povodni. Některé pavilony již byly opraveny a zprovozněny. Jízdní řád lanové dráhy zůstává stejný jako v loňském roce, tj. za příznivých povětrnostních podmínek kromě pondělí a pátku od 10.00 do 18.00 hodin. Jízdné je pro cestující starší šesti let i letos 15,- Kč a je platné i pro zaměstnance Dopravního podniku.

Věříme, že obnovení provozu lanové dráhy zpříjemní návštěvníkům prohlídku zoologické zahrady, která je v květnu otevřena od 9 do 18 hodin, v červnu a celé prázdniny od 9 do 19 hodin. Vstupné činí pro dospělé 80 korun, pro děti 50 a rodinnou vstupenku pro dva dospělé a dvě děti pořídíte za 230 korun.

Karel Raba,

služba technologických zařízení o. z. Metro



Foto: Petr Malík



Pamatujete si, jak to vypadalo v Michli?

7



Výluky v síti tramvajových linek

10 až 11



Třídění odpadů v našem podniku

17



Vandalové či chudáci

19 až 20

Z obsahu

Již několikrát jsme na stránkách DP-KONTAKTu přinesli vyobrazení pozemků, když ještě určitá vozovna neexistovala. Máme to štěstí, že takový snímek existuje i z Vokovic. V listopadu 1930 prováděla zkušená a známá firma Ing. Josef Záruba-Pfeffermann na pozemku zakoupeném od velkostatkáře Josefa Hamerníka sondovací práce, během kterých daly Elektrické podniky poříditi i dva snímky. Na jednom je pohled na pozemek od jihozápadu. Jediným orientačním bodem je vlevo vzadu vokovický hřbitov a stromořadí lemující kladenskou silnici. Dnes bychom z těchto míst viděli zadní část vozovny a kotelnu.

Foto: Archiv DP



Ve „Veleslavíně“ oslavují sedmdesátiny



Fotograf Škarda (křestní jméno bohužel neznáme) 26. dubna 1932 pořídil na stavbě, mezi jinými, také tuto fotografii z výstavby kanalizace. Takový pohled na vozovnu od Libockého potoka už také není vzhledem ke vzrostlé zeleni možný.



A opět Škardův snímek, tentokrát ze 6. října 1932, když se pilně pracovalo na stavbě vjezdového kolejiště. Souběžně s ním se stavělo trolejové vedení. Vlastní objekt vozovny, včetně uložení kolejí, byl již poměrně dlouho hotov. Jen pro zajímavost: nejvíce tramvajových kolejí vedle sebe – 30 – můžete vidět jen ve Vokovicích. (A jedenatřicátá vede podél haly.)

Tyto dvě fotografie od sebe dělí 70 let! Pěkné pozadí vozovně tvoří i dnes libocký kostelík sv. Fabiána a Šebestiána a na obzoru renesanční letohrádek Hvězda. Jen ta zelení vyrostla.



Každý den vypravuje 45 denních a 6 nočních vlaků. Má 132 kmenových řidičů a dalších 69 vypomáhá brigádnicky. S jejími vozy se setkáte na linkách č. 1, 2, 8, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26 či v noci na linkách č. 51, 56, 57. Ano, zřejmě tipujete správně, řeč je o vozovně Vokovice. Možná se ptáte, proč v nadpisu našeho příspěvku používáme pojem Veleslavín. Stačí se podívat na libovolný plán Prahy, ve kterém jsou zakresleny katastrální hranice, abychom zjistili, že vozovna opravdu leží v jiném katastrálním území, než je její název. Zpočátku vozovna ve Vokovicích opravdu ležela, ale krátce po druhé světové válce došlo k velké úpravě hranic všech pražských katastrálních území, původně komplikovanější vokovicko-veleslavínská hranice se napřímila a přestěhovala doprostřed dnešní Evropské ulice. Pojmenování vozovny, snad z tradice, zůstalo nezměněno.

Vozovna Vokovice se stavěla poměrně dlouho. Původní představy Elektrických podniků, že bude v provozu do sokolského sletu v roce 1932, se nepodařilo uskutečnit, což v té době nebyvalo obvyklé. Proč se stavba zdržela? To se přesně neví. V poslední fázi byla příčinou nedokončená výpravní budova. Vozovna začala pravidelně vypravovat vlaky až 1. května 1933. Pokud bychom chtěli její historii udělat o několik měsíců starší, mohli bychom uvádět ještě jedno datum – 11. listopad 1932. Také tento den začala vozovna vypravovat tramvaje. Tehdy se ale jednalo jen o provizorní opatření při výstavbě Vítězného náměstí, kdy byla trať do Dejvic a Vokovic dočasně odříznuta od ostatní sítě. V té době ještě nebyla zkolaudována ani vozovna ani nový úsek tramvajové tratě, který k ní byl postaven. V pravidelném provozu zatím tramvaje stále končily kousek za dnešní ulicí Za Trať; připomínáme, že se tehdy jezdilo Kladenskou. Provizorní vypravování z Vokovic skončilo 6. prosince 1932. Od 6. ledna 1933 se už pravidelně jezdilo až k vozovně, ale ta stále zůstávala mimo provoz. Definitivním datem zahájení jejího provozu tedy je 1. květen 1933. Podívejme se společně prostřednictvím několika fotografií do historie vokovické vozovny.

Mgr. Pavel Fojtík



Velký výřez z předchozího snímku dokazuje, že už v říjnu 1932 se tramvajové vozy do Vokovic mohly dostat po vlastní ose, jako například tento starý vlečný vůz č. 703.



V letech 1970 – 1992 byl ve vokovické vozovně depozitář historických muzejních vozů. Čas od času je mohla spatřit i veřejnost. Dnes je sbírka v Muzeu MHD ve střešovické vozovně.

Foto: Vít Kaplický

... nebo nové pracoviště kontrolních prohlídek v páte lodi vozovny, které zahájilo zkušební provoz 28. srpna 2002.

Foto Mgr. Pavel Fojtík



A jaké jsou novinky z vokovické vozovny? Například myčka tramvají Otto Christ, která byla předána do provozu v březnu 2001...



Všechny kolektivní smlouvy podepsány!

Otazník v titulcích předchozích článků nahradil vykřičník. Poslední otevřené otázky byly dohodnuty a v závěru měsíce března se uzavřelo dlouhé vyjednávací martýrium. Desítky hodin mnohdy velmi vypjatých jednání byly nakonec zúročeny v dlouho očekávaných dohodách, které zaručují nárůst mezd ve všech složkách naší společnosti a zachování sociálního míru.

Rád bych využil tuto příležitost a ještě jednou po-

děkoval všem zúčastněným zástupcům, jak ze strany zaměstnavatele, tak i odborových organizací, za úspěšné uzavření těchto jednání a za to, že přes zvýšené emoce a horké hlavy zvítězil nakonec zdravý rozum. Nebylo mnohdy jednoduché hledat kompromisní řešení a dívat se na věc konstruktivně. To, že se to podařilo, je vítězstvím všech.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

Vývoj pracovní úrazovosti v naší společnosti

V průběhu roku 2002 došlo v naší společnosti k mírnému zvýšení počtu pracovních úrazů. Celkem se oproti roku 2001 přihodilo o 15 pracovních úrazů více, což činí nárůst o 3 %. Rovněž počet zameškaných kalendářních dnů pro pracovní úraz vzrostl, a to o 3 315 dnů, tj. o 16 %. Z vyššího nárůstu zameškaných kalendářních dnů oproti zvýšení počtu pracovních úrazů vyplývá, že se jedná o nárůst závažných úrazů.

Jak vyplývá z níže uvedené tabulky, ke zvýšení počtu pracovních úrazů a zameškaných kalendářních dnů došlo

našlápl a zlomil si nohu v kotníku a následkem tohoto zranění došlo k embolii, která způsobila postiženému smrt. Druhý smrtelný úraz se stal řidiči autobusu, který vystoupil z vozidla za účelem zjištění poruchy zadních dveří. Při kontrole dveří se autobus náhle rozjel. Řidič se pokusil naskočit do vozidla a při tomto úkonu spadl pod kola jedoucího autobusu.

Na odškodnění za škody způsobené pracovními úrazy byly v roce 2002 postiženým vyplaceny náhrady ve výši 7 503 364,- Kč.

	o. z. Metro		o. z. El. dráhy		o. z. Autobusy		ředitelství		celkem	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Průměrný počet zaměstnanců	4 138	4 107	3 766	3 766	4 318	4 242	554	557	12 776	12 672
Počet pracovních úrazů	81	82	164	149	191	197	51	44	487	472
Počet zameškaných kalendářních dnů	4 552	4 097	9 173	6 644	7 417	7 287	2 265	2 064	23 407	20 092
Četnost (počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců)	1,96	2,00	4,35	3,96	4,42	4,64	9,21	7,90	3,81	3,72
Závažnost (počet zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz)	56,20	49,96	55,93	44,59	38,80	36,99	44,41	46,91	48,06	42,57

u o. z. Elektrické dráhy a v útvarch ředitelství společnosti. Pracovní úrazy, které vykazuje ředitelství společnosti, se až na jeden přihodily přepravním kontrolorům.

Bohužel, oproti roku 2001 došlo v naší společnosti ke dvěma smrtelným pracovním úrazům. Jednalo se o smrtelný pracovní úraz řidiče motorového vozíku o. z. Elektrické dráhy, který při výstupu z vozíku špatně

Podrobné seznámení zaměstnanců s příčinami a zdroji pracovních úrazů, jakož i opatřeními přijatými ke snížení pracovní úrazovosti na jednotlivých pracovištích, je náplní pravidelných školení o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Jiří Koch,
referát BOZP ředitelství



Foto: Petr Malík

Na počátku dubna 2003 byl náš podnik místem setkání se dvěma významnými skupinami odborníků z oblastí městské a příměstské hromadné dopravy. Ve dnech 3. a 4. dubna probíhalo v novém Konferenčním centru našeho podniku, v hlavním sídle ve Vysočanech, zasedání klubu dopravních podniků CYQUAL a 7. a 8. dubna navštívila náš podnik delegace v rámci **International Transit Studies Program**, kterou tvořili manažeři z podniků veřejné dopravy ze Spojených států amerických.

CYQUAL

Po roční absenci se pražský Dopravní podnik opět zúčastnil zasedání této skupiny dopravních podniků, která se od roku 1999 konají dvakrát do roka za účelem výměny zkušeností z rozvoje programů kvality a diskuzí na aktuální témata managementu kvality.

Praha si vyměnila hostitelskou roli s Paříží, povodně v létě 2002 byly důvodem přesunu původně plánovaného podzimního zasedání v Praze na jaro 2003. Naši hosté tak mohli být svědky plně obnoveného provozu v celé síti metra a návratu k normálu, i toho, že ani krutý zásah živlů nepřerušil pozornost podniku k tématům služby, na které se systémově zaměřuje od roku 1998.

Situace v klubu CYQUAL se v posledním roce vyvinula v řadě směrů. Z nich nejpodstatnější je posun programů kvality partnerů, kteří klub zakládali, do sféry certifikace. Dalším prvkem, jemuž bychom měli věnovat pozornost, je vstup BVG – Dopravního podniku Berlín. Důležitou zprávou o úloze kvality ve veřejné dopravě je pak skutečnost, že UITP svoji stále silnější podporu rozvoji kvality více než symbolicky stvrdil jmenováním pana Bernarda Averouse, obchodního ředitele RATP, zakladatele programu kvality tohoto jednoho z největších světových provozovatelů veřejné dopravy a předsedu klubu CYQUAL, do funkce předsedy generální komise UITP pro management dopravy.

STIB Brusel a jeho program kvality

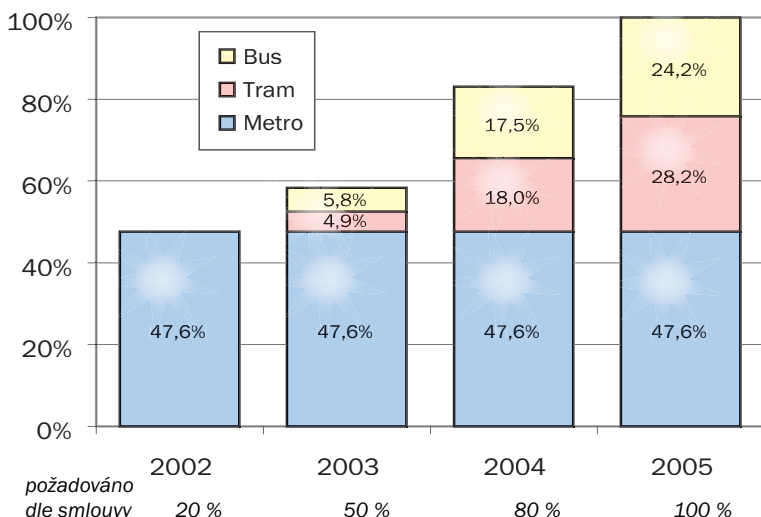
V dopolední dvouhodinové přednášce před zahájením zasedání CYQUAL, ve čtvrtek 3. dubna, představil zástupce bruselského dopravního podniku, pan Jean-Claude Liekendael, současný stav a výhled programu kvality našeho belgického partnera. STIBu byla věnována příloha DP-KONTAKTu lednového vydání 2001. Pro srovnání: 6 tisíc zaměstnanců, 3 linky metra, 16 linek tramvajů a 47 autobusových linek, ke 200 milionům přepravených cestujících za rok.



Jean-Claude Liekendael představuje program kvality STIB...

Zásadním impulzem pro program kvality byla smlouva, kterou STIB uzavřel na léta 2001 až 2005 se svou organizační autoritou, regionem Brusel – hlavní město. **Smlouva vyžaduje, aby mohli všichni klienti používat od konce roku 2005 služby certifikovanou na evropskou normu kvality služby EN 13 816, a to na všech linkách metra, tramvajů a autobusů a v prodejních a informačních střediscích.** Program

Odhad % klientů využívajících služby certifikované na EN 13 816



Dubnové návštěvy

je iniciovaný generálním ředitelstvím, zaváděný po etapách, zapojující všechny spolupracovníky do používání nových technik přizpůsobených podniku, s pomocí vnitřních a vnějších specialistů.



Pod certifikačním auditu (je obnovován každý rok) obdrží bruselské certifikované linky evropskou značku AFNOR Certification.

Podstatných změn v přípravě na plnění tohoto náročného úkolu doznala podniková struktura. Vznikl odbor kvality na generálním ředitelství a příčnou podnikovou vizi naplňující ředitelství strategie ve vztahu ke klientům. Těmi důležitými strategickými podnikovými osami je zaostření na klienta, zavádění harmonických a inovativních partnerství mezi STIB a jeho okolím, a zavádění moderního řízení lidských zdrojů uvnitř STIB.

Program certifikace byl zahájen vypracováním katalogu (seznamu) kritérií (standardů) služby. Existují 3 kategorie těchto kritérií: povinná, specifická a doplňková kritéria. Důležitou etapou je sladění vytyčených kritérií se stavem v terénu a vypracování manuálu jak postupovat při plnění programu kvality služby.

Pro zvládnání procesu, jako záruka pro postupné plnění požadavků smlouvy, probíhá současně certifikace ISO 9000:2000 (příklad: opravní, školicí zařízení, zdravotní středisko...), v současnosti získalo certifikát dvacet provozoven, každá jako celek.

Za rok 2002 byla certifikována celá síť metra a dvě obchodně-informační střediska. Tím se STIBu podařilo výrazně překročit požadavek smlouvy, aby certifikovaných služeb v roce 2002 mohlo využívat 20 % klientů.

Při plnění požadavků předvídá smlouva udělení bonusu ve prospěch STIBu ve výši 3 milionů € ročně.



...posluchačům z našeho podniku a dalším zájemcům.

Panu Liekendaelovi můžeme být vděční, že nám představil dynamiku programu kvality podniku, který může být tou nejlepší inspirací. Cenné je, že si jeho přednášku vyslechla řada zájemců, mezi nimi i někteří ředitelé odborných úseků ředitelství a závodů. Pana Liekendaela si cení nejen jeho mateřský podnik, ale i italský Svaz veřejné dopravy, který jej jako konzultanta zve k pravidelným školením pro dopravní podniky velkých a středních měst jižně od Apenin. O jeho služby stojí i na druhé straně břehů Středozemního moře, programy kvality zde pomáhá zavádět ve třech tuniských podnikcích veřejné dopravy.

Ani v Belgii nespadla orientace na klienta z nebe. Změnu mentality připravovali postupně tzv. školením LOTS, které probíhalo od roku 1990. Tehdy prošlo pěti-denním školením 200 vedoucích pracovníků STIB ve školicím středisku Švédských železnic v Malmö. Z nich vzešli školitelé vedli vnitropodnikové kurzy, ve kterých byli do roku 1996 vyškoleni všichni zaměstnanci podniku.

Certifikace

Vedle RATP (článek o významu certifikace pro RATP a pro Pilsner Urquell v příloze DP-KONTAKTu, číslo 11/2002) nastoupily cestu certifikace i STIB Brusel a Metro Madrid.

RATP měl ke konci roku 2002 certifikováno 93 autobusových linek, 1 linku tramvaje, 4 linky metra a automatickou linku Orlyval. Od té doby přibyla pátá linka metra a v roce 2003 je plánována certifikace 40 dalších autobusových linek a 2 linek expresní železnice RER. Pokud jde o ISO 9000:2000, blíží se certifikace veškerých údržbových činností, které budou zahrnovat více než 5 000 zaměstnanců. Certifikován byl inženýring kolejové dopravy a personální odbor závodu Autobusy.

Metro Madrid zahájilo rovněž práci na certifikaci na základě evropské normy EN 13 816. Certifikována byla linka 8 a procesem přípravy na certifikaci probíhají všechny ostatní linky této jedné z nejdelších sítí metra na světě. Certifikační audit provedl specializovaný útvar Španělské společnosti pro normalizaci.

BVG – Dopravní podnik Berlín

Impulzem vstupu BVG do klubu CYQUAL byla jeho osmiletá smlouva s organizační autoritou na léta 2000 až 2007 s cílem restrukturalizace BVG a jeho přípravy na konkurenci.

v Dopravním podniku

Součástí smlouvy týkající se kvality je požadavek na roční zprávu o výsledcích anket spokojenosti s 9 kritérii. Druhou podmínkou je realizace benchmarkingu – porovnávání s jinými dopravními podniky. Ten probíhal v letech 2000 a 2001 a „aktivními“ partnery BVG byly RATP a STIB, „pasivními“ pak barcelonský TMB a vídeňské „Wiener Linien“. Cíli byla monitorování systémů kvality, srovnávání metod měření a jakým způsobem na jeho základě probíhá zlepšování služby. Výsledně pak přiblížit se managementu kvality podle normy EN 13 816.

Několik základních údajů o BVG:		
rozloha města	891 km ²	
počet obyvatel	3,38 milionu	
Metro	9 denních linek	délka linek 152 km
	2 nočních linky	délka linek 28 km
Tramvaje	28 denních linek	v délce 370,4 km
	5 nočních linek	v délce 60 km
Autobusy	163 denních linek	v délce 1 934 km
	57 nočních linek	v délce 764 km
S-Bahn	14 denních linek	v délce 324 km
	11 nočních linek	

V roce 1999 BVG přepravil v pracovním dnu celkem 3,9 milionu cestujících (metro 1,3 – tramvaje 0,5 – autobusy 1,2 – S-Bahn 0,9). Produktivita podniku postupně narůstá, počet zaměstnanců z 25 546 v roce 1993 klesl na 13 978 v roce 2001. Počet administrativních pracovníků se podle projektu má ze současných 1 200 snížit na méně než polovinu.

Podle smlouvy má BVG ročně podávat zprávu o dosažených výsledcích kvality pro následujících 9 kritérií:

1. Bezpečnost (ochrana před trestnou činností)
2. Přesnost
3. Čistota
4. Spolehlivost provozu
5. Koordinace přestupů
6. Přijetí/management incidentů
7. Přijetí/management stížností
8. Zařízení pro tělesně postižené
9. Rychlost

Setkání koordinační skupiny kvality našeho podniku se členy CYQUAL

Krátkými informacemi o cílech a účinnosti klubu CYQUAL nebo rozsáhlejšími portréty jednotlivých podniků (TP Ženeva, STIB Brusel, RATP Paříž) se autor snaží v DP-KONTAKTu přiblížit, jak obohacující pro náš podnik podobná mezinárodní spolupráce může být. Jak ji dostat na širší a účinnější základnu? Za tím účelem bylo využito příležitosti a bylo dohodnuto krátké páteční vzájemné seznámení členů naší skupiny programu kvality a členů CYQUAL.



Setkání CYQUAL – koordinační skupina kvality služby pražského Dopravního podniku.

Předseda klubu CYQUAL pan Averous v úvodu zhruba jedenapůlhodinového setkání shrnul hlavní body dopolední výměny názorů na téma určené pro pražské setkání, kterým bylo „Jak zapojit zaměstnance do programů kvality“:

- organizovat diskuzi, aby bylo všem jasné, proč se podnik angažuje ve zlepšování kvality;
- „chtěnou kvalitu“ vyjadřovat jasným a přesným způsobem, v termínech výsledku očekávaného klientem, protože to je základ, na kterém stojí zbývající část programu;
- zavádění programu (školení, měření, zlepšování, atd.) je o to snadnější, čím jsou definice chtěné služby přesnější a ne všeobecná;
- uznání/ocenění je jedním z motorů zapojení zaměstnanců (uveřejňování výsledků, přímé, přítomnost představitelů vedení při předávání certifikací, odezvy klientů);
- neoddělitelnou roli má hrát střední management (na příklad ve školení zaměstnanců v terénu, v zajišťování měření a předávání jeho výsledků);
- komunikovat jednoduchým a konkrétním způsobem, vytrvale a příčně podnikem.



Vlevo Bernard Averous, předseda generální komise managementu dopravy UITP a Pierre Weil, generální zmocněnec RATP pro kvalitu.

Následná krátká diskuze naznačila, že mezi některými členy koordinační skupiny je velký zájem o zkušenosti našich kolegů, i o to, jakou cestu volit pro jejich uplatnění v Praze.

Program mezinárodních studií městské veřejné dopravy – návštěva z USA

Potvrzením skutečnosti, že podnikové internetové stránky i články o pražské MHD v zahraničních odborných časopisech jsou vitrinou, do které nahlíží zájemci v různých koutech naší zeměkoule, byla návštěva delegace amerických odborníků ve dnech 7. a 8. dubna tohoto roku.

Na konci ledna obdržel náš podnik e-mailovou zprávu od paní Kathryn Hurlington-Hughes, manažerky Eno Transportation Foundation (ETF), že se chystá na jaře 2003 přivítat do Evropy 13 manažerů z amerických dopravních podniků v rámci tzv. International Transit Studies Program (ITSP) – Programu mezinárodních studií městské veřejné dopravy. Při svém průzkumu se dozvěděla o pozornosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti věnované rozvoji kvality služeb zákazníkům a požádala, zda by se mohlo uskutečnit setkání její delegace se zástupci našeho podniku.

ITSP je sponzorován od roku 1994 Národní akademií věd v rámci jejího Programu výzkumu městské veřejné dopravy (TCRP), a to ve spolupráci s Transit Development Corporation, které je školicím a výzkumným tělesem APTA – Amerického svazu veřejné dopravy a FTA – Federálního úřadu pro městskou veřejnou dopravu.

Účelem programu ITSP je rozšiřovat odborný rozvoj amerických manažerů městské veřejné dopravy tím, že jim umožňuje navštěvovat systémy MHD v zahraničí a získávat zkušenosti užitečné pro jejich organizace, pro odvětví městské veřejné dopravy a jejich vlastní kariéru v tomto oboru.

Navštěvovaná města jsou vybírána na základě jejich kapacity předvést nové myšlenky a specifické přístupy v řešení problémů veřejné dopravy. Skupiny tvoří vždy 14 účastníků: vedoucí skupiny – zkušený generální ředitel podniku MHD, 12 manažerů a zástupce ETF, která na základě smlouvy s Národní akademií věd program ITSP koordinuje a řídí. Vedoucí týmu a účastníci každé studijní cesty jsou vybíráni na základě veřejného výběrového řízení. Pro jarní studijní cestu bylo vybráno ze 60 zájemců.

Jarní cesta roku 2003 byla zaměřena na službu zákazníkům a navštívené podniky byly vybrány na základě dosahovaných velmi dobrých výsledků v tomto směru. Předmětem zájmu byl nábor, školení a motivování zaměstnanců, marketing služeb, komunikační strategie a její technologie, práce s komunitou a jak se podniky ujišťují o plnění jejích potřeb, měření kvality služeb, specializovaná doprava pro tělesně postižené a starší občany, zajišťování bezpečnosti před trestnou činností a další. Byly vybrány dopravní podniky měst Ženevy, Lipska, Prahy a Helsinek.

Skupina byla složena z manažerů středních a menších provozovatelů městské a příměstské dopravy. Vedoucím týmu byl Rodney Ghearing, generální ředitel Tompkins Consolidated Area Transit, který je novým provozovatelem MHD v městě Ithaca ve státě New York. Další účastníci byli ze států Connecticut, South Dakota, Indiana, Vermont, Montana, Tennessee, Oregon, Texas, California, Delaware, Washington a North Carolina.



Program byl náročný, v pondělí 7. dubna začala návštěva o. z. Autobusy v Hostivaři, kde naše hosty přivítal ředitel ing. Špitzer. Vyslechli prezentaci o našem podniku, pražském systému MHD a jeho roli v dopravní politice města a prezentaci zaměřenou na naše služby pro tělesně a zrakově postižené cestující. Po exkurzi v depu a opravných autobusů navštívili nově zřízené školicí středisko o. z. Autobusy, kde je ekonomický náměstek ing. Pařízek seznámil s různými aspekty péče o zaměstnance a jejich odborný růst. Koncepte a výchovný program školicího střediska naše hosty velmi zaujaly, zvláště softwarové zabezpečení pravidelného proškolení řidičů i aspekty jejich výchovy v orientaci na klienta.

Následovaly návštěvy opraven o. z. Elektrické dráhy a depa metra Kačerov, zaměřené na problematiku vozového parku. Členové delegace se živě zajímali o systém jeho ochrany před vandalismem.

Po přivítání dopravním ředitelem ing. Blažkem absolvovali v budově Centrálního dispečinku návštěvy dopravních dispečinků metra, tramvají a autobusů, dispečinku Policie ČR a energetického dispečinku Elektrických drah. Velký zájem projevovali o úlohu těchto kontrolně-řídících útvarů při budování náhradní sítě MHD po povodních ze srpna 2002. Exkurze skončila po 18. hodině po celodenním hektickém tempu.



Po představení programu kvality služby našeho podniku americké delegaci...

Celé úterní dopoledne 8. dubna bylo věnováno setkání americké delegace se členy koordinační skupiny kvality našeho podniku za účasti personálního ředitele ing. Ďuriše. Představení Programu kvality služby věnovali naši hosté velkou pozornost, pochopili jej jako významný prvek podnikového managementu a nástroje v orientaci na klienta, o čemž svědčila následná živá diskuze se zástupci našeho podniku. Zaujaly

Do uzávěrky květnového čísla se šlo představenstvo naší společnosti na jednom jednání, v pondělí 7. dubna. Zahájeno bylo „společným“ jednáním představenstva a dozorčí rady, na kterém byl dohodnut způsob spolupráce a komunikace mezi těmito orgány. Na „tradičním“ jednání představenstva byly na programu následující body:

Informace o aktuálním postupu prací při obnově metra. Představenstvo bylo informováno, že práce na zprovožňování metra byly realizovány v dohodnutém rozsahu a ve stanoveném termínu. Poslední dvě uzavřené stanice (Křižíkova a Invalidovna) byly uvedeny do provozu k 22. březnu 2003.

Majetkoprávní zajištění stavby metra „trasa IV. C1 Nádraží Holešovice – Ládví – návazná doprava“. Členové představenstva schválili výkup pozemku, na kterém budou vybudovány odstavné plochy autobusů zajišťujících návaznou dopravu k metru IV. C1.

Informace o vývoji finančních zdrojů krytí plánu in-

Představenstvo projednalo

vestic na rok 2003. Členové byli seznámeni se současným stavem zajišťování finančních zdrojů, které budou použity ke krytí plánovaných investičních akcí na rok 2003.

Smlouva o zajištění dopravní obslužnosti na území hl. m. Prahy. Představenstvo schválilo návrh smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti na území hlavního města Prahy pro rok 2003.

Informace o vývoji smluvního vztahu s externí advokátní kanceláří Brož & Sokol & Novák. Členové představenstva byli seznámeni s dosavadním vývojem spolupráce s advokátní kanceláří Brož & Sokol & Novák, která pro Dopravní podnik zajišťuje vymáhání pokut.

Návrh podoby personálního útvaru. Byla vzata na vědomí nově navrhovaná podoba personálního útvaru,

která by měla zajistit pokrytí všech personálních oblastí, tj. i těch, které doposud v našem podniku nebyly. Personální úsek by měl být tvořen čtyřmi útvary, a to zaměstnaneckým, sociální péče, řízení lidských zdrojů a organizace a technika řízení. Předložený návrh bude podrobně rozpracován do konkrétní podoby v souladu se strategií celé společnosti.

Informace o revitalizaci haly Hlavní nádraží. Členové představenstva byli informováni, že Dopravní podnik zahájil spolupráci se společností GrandiStazione, která vyhrála soutěž na nájemce haly Hlavního nádraží, na přípravě a vybudování komplexního informačního centra, které by mělo návštěvníkům i obyvatelům Prahy poskytovat nejen informace o provozu městské hromadné dopravy.

je principy měření jednotlivých standardů a jejich využívání pro zlepšování výkonů. Obzvláště pilot standardu Funkčnost jízdenkových automatů byl vystaven dotazům na jeho standard i dlouho po skončení oficiálního programu.



...následovala debata se členy koordinační skupiny.

Celá delegace se vyznačovala opravdovým zájmem o představovanou problematiku a vysokou disciplínou, pro kterou bylo charakteristické přesné dodržování náročného časového programu, cílená diskuze, intenzivní poznámková činnost. Bylo zřejmé, že účast na programu ITSP je prestižní záležitostí. Podmínkou je, aby účastníci těchto studijních cest sdíleli získané zkušenosti se svými kolegy ze společenství městské veřejné dopravy po celých Spojených státech. Za tím účelem každý účastník vypracovává svoji osobní cestovní zprávu na téma předem pro studijní cestu zadané. Tyto individuální zprávy poté slouží k vypracování globální zprávy z cesty, která je publikována Národní akademii věd v rámci programu TCRP a distribuována v rámci sektoru americké městské a příměstské veřejné dopravy.

Američtí kolegové nám svým zájmem byli příkladem a jejich zájem povzbuzením do další práce. Věříme, že pražští dopravci se v konkurenci svých švýcarských, německých a finských kolegů čestně umístili. Děkuji všem kolegům, kteří se na programu návštěvy podíleli, za jejich účinnou spolupráci. I takovéto akce je třeba chápat jako významný podnikový marketingový prvek a učit se je v tomto smyslu co nejlépe zajišťovat.

-zded-

Foto: Petr Malík

ÚSMĚVY S DP-KONTAKTEM



„Proboha, strážmistře, říkal jsem, že už povolila dopravní zácpa...“

...jak to vypadalo v Michli?

Praha se nám neustále mění doslova před očima a někdy to ani nevnímáme. Jsou místa, která se zásadně změní doslova jednorázově, například při výstavbě metra nebo městských magistrál a jejich mimoúrovňových křižovatek. Není to ani tak dávno, kdy zmizela velká část staré Michle. Kdysi bývala ulice U Plynárny klidnou komunikací pražské periferie. Dnes, jako v mnoha jiných místech hlavního města tudy projíždějí nejen tramvaje, ale také autobusy a především automobily. Právě intenzivní automobilová doprava si zde vyžádala nejzásadnější změny.

Michelsko – záběhlická silnice se původně (od roku 1892) jmenovala Havlíčkova a byla vlastně pokračováním stejnojmenné ulice vedoucí z Vinohrad do Nuslí. V roce 1928 dostala pojmenování Tábořská a v roce 1947 Leninova. Toto pojmenování jí vydrželo až do roku 1967, kdy se Leninovo jméno přestěhovalo na Prahu 6 na dnešní Evropskou třídu. Úsek mezi Michelskou a Chodovskou dostal v roce 1967 nynější jméno U Plynárny podle velkého areálu někdejší moderní městské plynárny. Stavba

plynárenského areálu začala 11. března 1925 a 21. prosince 1926 tu byla zahájena zkušební výroba svítiplynu. Slavnostní zahájení definitivního provozu plynárny trvalo dva dny (!), 18. a 19. května 1927. Michelské plynojemy bývaly dominantou této části Prahy. Možná si někteří z nás ještě pamatují velký požár jednoho tzv. suchého plynojemu, který vyzrušil celé město 6. ledna 1961. Výroba svítiplynu byla v Michli definitivně ukončena v roce 1975. Dnes je areál sídlem Pražské plynárenské akciové společnosti.

Ale vraťme se k proměně ulice U Plynárny. Ještě na začátku dvacátých let 20. století měla jinou niveletu. Vozovka byla přibližně o dva metry výše a železniční trať nuselsko-modřanské lokálky ji křižovala úrovně. V souvislosti s výstavbou plynárny a potřebné železniční vlečky a tramvajové tratě k Záběhlicím byla ulice snížena a železniční trať naopak přeložena o něco výše. Železniční koleje od té doby vedou po mostech. (Pamatujete si, že tu bývala i železniční zastávka? Dokonce i tramvajová stanice měla hrdě pojmenování Nádraží Michle.) Tramvaje tudy jezdí od 1. března 1928, tedy 75 let.

V místech, kde stávaly domky pražské periferie, je dnes rozšířená ulice. Velká rekonstrukce tady probíhala od srpna 1985 do června 1986. A že si už nepamätujete, kde přesně ty domky stávaly? Bývalo to mezi ulicí U Hellady a železničními mosty.

-pf-



Při odkopávání terénu mezi domy vedla dnešní ulicí U Plynárny ve dvacátých letech 20. století kolej průmyslové dráhy, po které se odkopaný materiál odvážel.

Foto: Archiv autora



„Třiadvacítka“, která bývala pro tuto část Prahy vedle „devatenáctky“ dlouhá léta typickou linkou, patřila mezi poslední, na které byly vypravovány staré tramvaje. Fotografie byla pořízena 28. dubna 1974. V pozadí konstrukce jednoho z michelských plynojemů.

Foto: Ing. Ivo Mahel

I když byly domky v této části Michle většinou přízemní nebo jednopatrové, vypadalo tu jako v menším městě. Ve třicátých letech 20. století se tu objevily i některé vyšší domy. Především pro severní stranu ulice byly charakteristické zvýšené chodníky v původní niveletě, se schůdky zajišťujícími přístup k domům. Snímek byl pořízen také 28. dubna 1974.

Foto: Ing. Ivo Mahel

Stejně místo o patnáct let později, 6. září 1989. Zmizely už nejstarší domy na jižní straně ulice, tramvajová trať má konstrukci z velkoplošných panelů systému BKV (od roku 1983) a ulicí jezdí „jedenáctka“. Domy na severní straně ještě stojí, ale chodníčky zarostlé plevelm svědčí, že jejich čas se už naplnil také.

Foto: Ing. Ivo Mahel





Foto: Petr Malík

Od září loňského roku, kdy byly zahájeny práce na likvidaci škod a obnově provozu jednotlivých stanic a traťových úseků metra zatopených při srpnové povodni, jsou v současné době všechny stanice metra otevřeny pro cestující. Bezpečný provoz metra je zajištěn provedením nutných stavebních oprav ve stanicích i tunelech spolu s obnovou nezbytného technologického zařízení umožňujícího provoz s cestujícími.

Všechny stanice i mezistaniční úseky byly po několikanásobném omytí vydezinfikovány. Stejně byly vymyty a vydezinfikovány i nepřístupné prostory mezi tzv. zonty a tubinky u ražených stanic (prostory mezi nosnými tubinkami a plášťovou konstrukcí pro odvodnění stanic a přístupových tunelů). Ve všech ražených stanicích byly vyměněny podhledy. Místo původních podhledů z nasáklé Ekrony byly nainstalovány podhledy ze smaltovaných plechů. Zároveň byly vyměněny veškeré elektroinstalace a osvětlení podle současně platných norem a předpisů. Dále byl nainstalován nový informační systém.

Pro obnovení provozu byla provedena kompletní obnova elektrických stanic ve stanicích metra, vedení 22 kV, trakčního zařízení, osvětlení veřejných prostor a osvětlení traťových tunelů. Byly zprovozněny technologické prostory stanic, obnoveny rozvody nízkého napětí pro zajištění chodu nezbytně nutných technologických zařízení – čerpacích stanic, staniční vzduchotechniky pro větrání elektrických stanic, reléových

Zprovoznění pražského metra po loňské srpnové povodni

a sdělovacích místností, staničního hlavního větrání a eskalátorů. Dále byly repasovány výtahy a zprovozněny eskalátory v jednotlivých vstupech do stanic.

Obnova sdělovacího zařízení je z hlediska dosažení kompletního stavu před povodní časově nejnáročnější. Při obnovení provozu byla pro dopravní personál k dispozici jen nezbytná část sdělovacích zařízení stanic – služební a dispečerské telefonní spoje, VKV spojení s vlaky, hodinová zařízení, minimální rozsah průmyslové televize, staniční rozhlas s náhradním způsobem ozvučení veřejných prostor a zařízení elektrické požární signalizace.

Časově a finančně značně náročná je obnova páteřních komunikačních spojení s centrálním dispečinkem MHD Na Bojišti pro zajištění dispečerského provozu. Vzhledem k úplnému zničení metalických sdělovacích kabelů a k již zahájenému přechodu na optické komunikace před povodní se realizuje páteřní síť a rozvody ve stanicích opticky.

Po současném zprovoznění celé sítě pražského metra zbývá ještě dokončit obnovu následujících zařízení, která nebyla nezbytně nutná pro provoz s cestujícími:

- ovládání osvětlení ve stanicích a traťových tunelech, osvětlení služebních místností a technologických prostor, které jsou osvětleny provizorně,
- dokončení silových rozvodů nn,
- zprovoznění zbývajících staničních vzduchotechnik,

- zprovoznění hlavního větrání v mezistaničních objektech a postupná repase hlavního větrání ve stanicích,
- dokončení montáže slaboproudých zařízení – EPS včetně nadstavby, služební telefonní sítě, ozvučení stanic, hodinového zařízení, dálkové přenosy stavu sdělovacího zařízení na centrální dispečink,
- výměna skříní vlakového zabezpečovače PA 135 ve stanicích Florenc/C, Vltavská a Nádraží Holešovice tratě C a rozvodných skříněk v traťových tunelech v úseku těchto stanic,
- dokončení automatického systému dálkového řízení technologie (ASDR-T) v návaznosti na dokončování nn rozvodů a zprovoznění strojních zařízení,
- dokončení likvidace zničených nefunkčních kabelů dopravního systému metra (DSM).

U stavebních prací se jedná o dokončení stavebních úprav místností v technických prostorech po montáži technologie. Jedná se o definitivní úpravy podlah, opravy omítek, malby, nátěry a podobně. Dále dokončení podhledů a obkladů smaltovanými plechy.

V současné době se dokončují na jednotlivých stanicích technické prohlídky a přejímky, zhotovitelé odstraňují případně zjištěné vady a nedodělky. Průběžně pokračují výše uvedené dokončovací práce na obnově metra, které by měly skončit v závěru letošního roku.

Ing. Zdeněk Matoušek,
Inženýring dopravních staveb, a. s.



Foto: Petr Malík



Instalace nových strojů.

Foto: Pražská strojírna

Pražská strojírna po povodni



**PRAŽSKÁ
STROJÍRNA a.s.**

Velká voda, která postihla Prahu v srpnu loňského roku, se výrazným způsobem podepsala i na našem podniku. A tak výsledkem 4 metry vysoké záplavové vlny byly škody na majetku podniku ve výši přesahující 160 milionů Kč. Protože se jednalo zejména o škody na vlastním výrobním zařízení, bylo prvořadým úkolem všech pracovníků podniku zajistit obnovení výroby s cílem pokrýt nejnmutnější požadavky

našich zákazníků. Jednalo se zejména o splnění potřeb o. z. Elektrické dráhy, na kterém ležela úloha nahradit dopravní kapacity metra ve středu města. To se přijetím celého souboru mimořádných opatření podařilo zajistit takovým způsobem, že i v této kritické době byly veškeré požadavky našich zákazníků průběžně plněny.

Zároveň se zajišťováním výroby pokračovaly ostatní rekonstrukční práce, při kterých byly průběžně řešeny i další návazné problémy, spojené s optimalizací logistických vazeb, výběrem nových strojů a dalšího vybavení jednotlivých útvarů. Zásadním problémem, který celý proces normalizace života podniku brzdil, bylo poškození vlastních budov postavených ještě v 19. století za pana Rustona. Oprava staveb proto zahrnovala nejen obvyklé práce jako je vysoušení zdí, otlučení a obnovu omítek, výměnu technologických rozvodů, ale i další časově i finančně náročné práce, jako bylo vybourání plišní zasažených stropů a podlah. Přes uvedené obtíže můžeme konstatovat, že v současné době je činnost podniku plně obnovena. Za to náleží poděkování všem pracovníkům, kteří se na obnově podniku (a to při současném plnění všech svých úkolů a povinností) podíleli.

-be-

Projekt PRISMATICA a jeho výsledky

Tři roky, od března 2000 do března 2003, pracovalo konsorcium složené z následujících subjektů:

Dopravní podniky:

- RATP – Provozovatel integrované dopravy v Paříži (F),
- ML – Metro Lisabon (P),
- STIB – Dopravní společnost Brusel (B),
- PPT – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (CZ),
- LUL – Metro Londýn (GB),
- ATM – Dopravní společnost Milán (I).

Výzkumné ústavy:

- CEA – Komisařát pro atomovou energii (F),
- INRETS – Státní institut pro dopravu a bezpečnost (F),
- KCL – Královská univerzita Londýn (GB),
- UCL – Univerzita Londýn (GB),
- KU – Univerzita Kingston (GB),
- TUS – Thales podpovrchové systémy (F),
- ILA – Výzkum laserových aplikací (D).

Konzultantské firmy:

- FIT – Financování a inovace v dopravě (I),
- TIS – Konzultace v dopravě, inovace systémů (P),
- SODIT – Společnost pro vývoj a inovace v dopravě (F);

na projektu PRISMATICA PRO-active Integrated Systems for Security Management by Technological, Institutional and Communication Assistance (v překladu Pro-aktivní integrované systémy pro bezpečnost s využitím technologických, organizačních a komunikačních prvků). Projekt dále podpořilo 40 subjektů, potenciálních uživatelů.

V úvodu konsorcia projektu stanovilo následující základní body postupu:

1. Řízení, technické zajištění, organizace a koordinace práce konsorcia.
2. Zjištění stavu bezpečnosti MHD v jednotlivých zemích na základě zkušeností, daných ukazatelů a statistik.
3. Postup inovací ve sledované problematice.
4. Stanovení potřebných změn.
5. Ověření procesů a nástrojů užívaných v oblasti bezpečnosti v MHD.
6. Vývoj nových procesů a nástrojů.
7. Ověření výsledků po zkušebním provozu.
8. Rozšiřování získaných informací pro využití v běžném provozu.

Projekt byl zaměřen na obecnou bezpečnost cestujících a personálu v městské podzemní dopravě (metro). Jednotlivé body byly rozpracovány do tzv. pracovních balíčků, které podrobně mapovaly stav a vývoj bezpečnosti v metru na základě zkušeností zúčastněných dopravních podniků.

Zástupci pražského Dopravního podniku vedli část projektu zaměřenou na právní a legislativní otázky bezpečnosti. Byla vytvořena srovnávací studie mapující současný rozdílný stav právních norem jednotlivých zemí. Na jejím základě vyslovilo konsorcium řadu doporučení směřujících ke změnám příslušných směrnic Evropské unie. Další významný úkol pro pražské zástupce

spočíval ve zpracování postupů potřebných pro každodenní spolupráci s policií. V případě pražského metra s Městskou policií i Policií ČR. Tento bod byl rozšířen o předání zkušeností se zajištěním bezpečnosti v metru v době akcí se zvýšeným bezpečnostním rizikem (zasedání Světové banky a Mezinárodního měnového fondu v roce 2000 a Summit NATO v roce 2002).

Na základě výsledků projektu PRISMATICA lze konstatovat následující fakta.

Pocit nebezpečí je u cestujících v metru v jednotlivých zemích rozdílný. Tento pocit lze specifikovat jako obavu z kriminality, nepřiměřeného jednání jednotlivců a psychologického působení prostředí. Potřebné nástroje pro zajištění bezpečnosti jsou specifické pro každého provozovatele metra.

Základem prevence jsou vypracovaný bezpečnostní systém, cílená ochrana a opatření odrazující potenciální pachatele. V současné době se jedná o kombinaci fyzické přítomnosti zaměstnanců dopravy ve stanicích metra a snadné dosažitelnosti policie se současným využitím moderních technologií (průmyslová televize, nouzová tlačítka a podobně). Zároveň je třeba, aby dopravce měl plnou podporu politických, soudních a policejních autorit.

Při výstavbě nových stanic metra, respektive při jejich rekonstrukcích, je třeba se zaměřit na jejich vzhled, architekturu, otevřené prostory a osvětlení. Nejsou žádoucí tmavá zákoutí a nepřehledná místa. Provoz má probíhat plynule za snadného dohledu personálu. Důležitá je možnost snadné komunikace mezi cestujícími a zaměstnanci. Zaměstnanci musí být chráněni z hlediska fyzického, právního i psychologického.

K pocitu bezpečí cestujících také nepřispívá špinavé prostředí a graffiti, které představují problém u všech zainteresovaných provozovatelů dopravních služeb. Graffiti samy o sobě nejsou reálným nebezpečím, ale přesto vyvolávají u cestujících určité obavy. Ze strany společnosti by měl být vytvořen tlak na jejich tvůrce. Ti by si v žádném okamžiku neměli být jisti, že nejsou sledováni, ať pomocí technických prostředků nebo zaměstnanci dopravy. Vždy by měli očekávat možnou přítomnost policie. Legislativa jednotlivých zemí by měla upřednostňovat velmi tvrdé a nekompromisní postihy, což v současné době nečiní.

Projekt PRISMATICA se z větší části věnoval hledání nových technologií umožňujících jejich skutečné „pro-aktivní“ využití v provozu. Tím se rozumí reakce systému dohledu bez zásahu lidského činitele na jakoukoliv změnu běžného stavu. Změna sama uvádí systém do chodu. Využívá se tzv. inteligentních kamer, které samy provádějí záznamy na základě impulsu vyvolaného neobvyklým zvukem, pohybem nebo změnou uspořádání prostoru. Tento

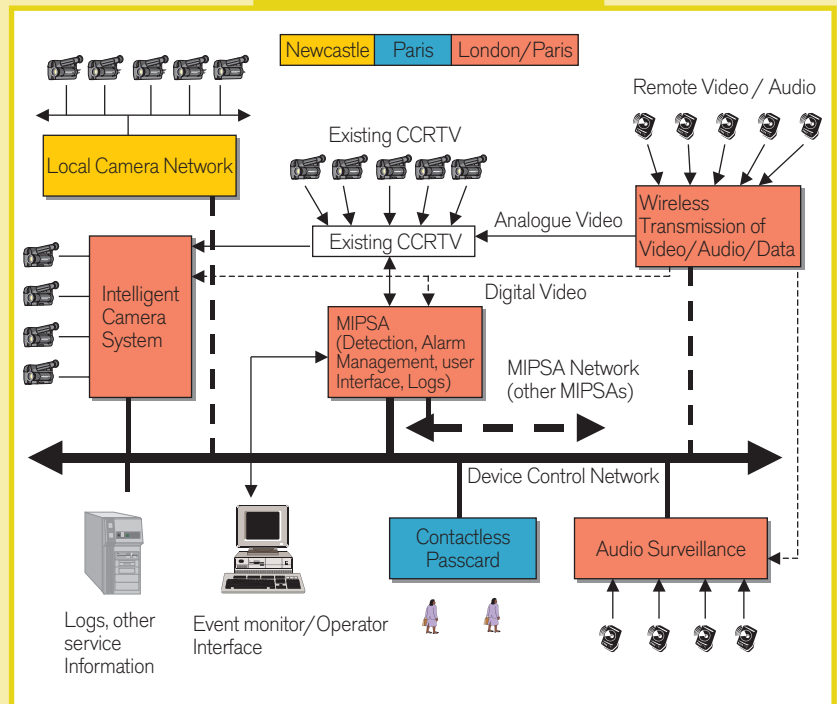
systém lze včlenit do stávajícího způsobu technického dohledu a tím zvýšit jeho účinnost. V době, kdy na straně jedné rostou požadavky na snižování mzdových nákladů a na straně druhé tlak na zvyšování bezpečnosti v hromadné dopravě, představují „pro-aktivní“ systémy možnou cestu dalšího vývoje.

V rámci projektu byly vyvinuty a odzkoušeny následující automatické prvky:

MIPSA (Modular Integrated Passenger Surveillance Architecture) – modulární integrovaná architektura dohledu, která byla vyvinuta Královskou univerzitou v Londýně a Kingstonskou univerzitou. Jedná se o počítačový dohled, který poskytuje vzájemně propojený prostředků komunikace umožňující přenos a záznam potřebných informací. Veškeré obrazové informace je možno kdykoliv i zpětně vyhodnotit pomocí videozáznamu. V současné době se využívá v Liverpool St. station v Londýně a v Gare de Lyon v Paříži.

ICS (Intelligent Camera System) – inteligentní kamerový dohled byl vyvinut institutem INRETS. Pracuje na podobném principu jako MIPSA s tím,

Schéma systému MIPSA



že je schopen současně pracovat až se 4 kamerami s výstupem do jednoho počítače. Dále tento institut ve spolupráci s ILA vyvinul místní kamerovou síť. Tu tvoří síť kamer spojených digitálním přenosovým procesorem s počítačem dohledu. Tento systém je v provozu na letišti v Newcastleu.

Audio dohled vyvinutý firmou THALES zapojuje kamery dohledu, pokud zaznamená jakýkoliv atypický zvuk (například výkřik, zvuk běhu).

Shora uvedené systémy využívají bezdrátový systém od CEA umožňující současný přenos video, audio a počítačových dat na nekomerčních vlnách. Využití je možné i pro záznam informací z vozidel metra.

Bezkontaktní průkazy jsou vyvíjeny pro RATP. Jedná se o předplatní jízdenku MHD ve formě identifikační karty opatřené tzv. „poplachovým knoflíkem“. Pokud cestující stiskne tento knoflík, je okamžitě lokalizován prostor, ve kterém se nachází, včetně identifikace držitele. Lze využít ve spojení se systémem dohledu MIPSA, který začne okamžitě pořizovat záznam z místa poplachu. V současné době je průkaz ve zkušebním provozu.

Výsledky projektu PRISMATICA byly prezentovány v rámci zasedání UITP v Paříži, které se konalo ve dnech 12. a 13. března 2003 za účasti přibližně 250 zástupců dopravců a subjektů zabývajících se problematikou bezpečnosti v dopravě. Veliký zájem o ně projevil nejen zástupci provozovatelů MHD z evropských zemí, ale také dopravci z USA, Kanady, Hongkongu a Singapurou.

Pavel Třeboňák, o. z. Metro



Foto: Petr Malík

Výluky v síti tramvajových linek

Přepavní a provozní situace v síti tramvajů je s nástupem jarního období už pěknou řádku let stále stejná – přestává platit pravidelný provoz. Důvody jsou stejné – nezbytné opravy a rekonstrukce tramvajových tratí, činnost cizích investorů na tramvajových tratích a podobně.

V letošním roce má být realizováno celkem 21 výluk se zásadním dopadem na linkové vedení. Z toho byly již realizovány nebo právě probíhají tyto výluky: Radlická, Průběžná, Hlubočepy, Českomoravská a Poděbradská, Střelnická, křižovatka Těšnov a ulice Na poříčí.

A nyní k jednotlivým akcím, které budou prováděny v termínu květen až prosinec 2003 podrobněji.

1. Radlická

Přerušeni provozu v úseku Ženské domovy – Radlická do konce roku 2003. V závislosti na postupu stavebních prací možnost obnovení provozu v dřívějším termínu.

2. Chotkova

Původně plánovaná dlouhodobá investiční akce při přerušeni provozu v úseku Chotkovy sady – Malostranská se z důvodu nedostatku financí „omezila“ na nezbytnou údržbu od 14. do 18. května. Tramvajové linky budou vedeny odklonem přes Strossmayerovo náměstí.

3. Sokolovská

Jediná trať, která od loňských povodní není v provozu. Důvodem však není stav tratě, ale špatný stav podlaží Sokolovské ulice v Karlíně. V současné době se provádí geologický průzkum, opravuje se vodovod, plyn a kanalizace. Teprve potom bude možno přikročit k vlastní opravě tramvajové tratě a výměně trolejového vedení. Prozatím platí (nenastanou-li nepředvídané okolnosti) termín obnovení tramvajového provozu od září.

4. Českomoravská, Poděbradská, Harfa

Do 28. června bude mimo provoz úsek Balabenka – Harfa – Starý Hloubětín za současných dopravních opatření. Poté až do dubna 2004 bude i nadále vyloučen provoz tramvajů mezi Balabenkou a Harfou, bude však obnoven provoz mezi Harfou a Starým Hloubětínem. Tramvaje ve směru od Lehovce budou obracet na nové tramvajové smyčce Harfa.

5. Palackého náměstí

Výměna kolejového kříže uvnitř vlastní křižovatky. V provozu zůstane jen levý „sedmičkový“ oblouk od Výtoňe k Andělu. Tramvajové linky budou odkloněny přes Výtoň nebo Újezd. Termín akce je 18. až 21. května.

6. Trojská – výstavba metra

Z důvodu obnovení původního stavu dvoukolejné tratě u zastávky Trojská bude od 21. května do 28. června přerušen provoz mezi Nádražím Holešovic a zastávkou Ke Stírce. Náhradní doprava vzhledem k neprůjezdnosti Trojské ulice není a ani nemůže být zavedena.

7. Evropská

V úseku Bořislavka – Divoká Šárka bude prováděna rekonstrukce trolejového vedení. Přerušeni dopravy je ve dvou etapách: od 31. května do 7. června je bez tramvajového provozu celý úsek Vítězné náměstí – Divoká Šárka, od 7. června do 17. června jen mezi Červeným vrchem a Divokou Šárkou. Za tramvajové linky bude zavedena náhradní autobusová doprava kloubovými vozy o. z. Autobusy.

V první etapě je „dvacítká“ zrušena, linky č. 2 a 26 budou končit v Podbabě. Ve druhé etapě budou linky č. 20 a 26 ukončeny na Červeném vrchu.

8. Lazarská – Spálená

Vyloučení dopravy v krátkém, ale pro tramvajovou dopravu velice důležitém úseku Spálené ulice mezi Lazarskou a Myslíkovou. Bude zde od 17. do 28. června probíhat výměna části kolejové křižovatky i oprava tramvajové tratě před Městským soudem. Budou změně-

ny trasy celkem 7 denních i 7 nočních linek a zavedena jedna zvláštní tramvajová linka. I přes relativní krátkost termínu se jedná o velmi komplikovanou akci. Odklony jsou částečně přes Výtoň a Újezd, linky č. 23 a 24 budou v pravoběžné části ukončeny jednosměrným objezdem. Náhradní doprava není zavedena.

9. Klapkova – výstavba metra

Výluka nezbytná pro výstavbu tratě metra IV. C1 z Holešovic do Ládví trvá celé prázdniny, od 28. června do 30. srpna. Bude přerušen provoz v Klapkově ulici mezi Střelnickou a Trojskou, provoz tramvajů v Trojské a Zenklově bude zachován. Zvláštní linka bude jezdit v úseku vozovna Kobylisy – Střelnická – Sídliště Dáblice, ve vyloučeném úseku bude náhradní autobus. Linky č. 12, 17, 24 a 25 budou v Zenklově a Trojské ulici jezdit jednosměrně. Vlastním důvodem výluky je přeložka tramvajové tratě v Klapkově ulici u budoucí stanice metra Kobylisy.

10. Plzeňská

Akce, která má oproti původnímu termínu dvouleté zpoždění. Od 28. června do 30. srpna bude přerušen tramvajový provoz od Anděla do Řep. Důvodem výluky je investiční činnost ze strany městského investora VIS u vyústění tunelu Mrázovka (výstavba druhého mostu) a výkopové práce u zastávky Bertramka. Dopravní podnik je pak investorem komplexní rekonstrukce trolejového vedení mezi Kotlářkou a Sídlištěm Řepy. Na několika místech budou provedeny opravy panelů. Dopravu zajišťují od Knížecí a Anděla dvě autobusové linky, kratší na Kotlářku a dlouhá do Sídliště Řepy. Nedořešeno však zůstává ukončení tramvajů v oblasti Anděla.

Dopravní podnik navrhuje protisměrné ukončení vždy dvou linek v trase Plzeňská – Radlická – Za Ženskými domovy (respektive opačně). Orgány města však z obav o možného zahlcení Radlické ulice individuální dopravou navrhuje ukončení všech linek po vnitřní koleji (t. j. v trase Nádražní, Za Ženskými domovy, Radlická, Plzeňská). Výsledné řešení bude předmětem dalšího řízení.

11. Most Legií, Vítězná

Přerušeni dopravy mezi Národním divadlem a Újezdem od 28. června do 5. srpna. Linky č. 9, 22 a 23 budou odkloněny přes Staroměstskou (linka č. 9 ještě přes Malostranské náměstí). Důvodem pro toto vedení linky č. 9 je zajištění přímého spojení Malé Strany s centrem. Druhou „polovinu“ linky č. 9 zajišťuje zvláštní linka č. 39, která mezi Lazarskou a Andělem je odkloněna přes Palackého náměstí. Náhradní doprava není zajištěna (most Legií i Vítězná ulice jsou neprůjezdné).

12. Palmovka

Rekonstrukce části kolejové křižovatky na „dolní křižovatce“ ve směru od Sokolovské od 12. do 30. srpna.

Tramvajové linky ve směru Palmovka – Žižkov odkloněny ulicí Na Žertvách, U Balabanky a Sokolovskou.

13. Senovážné náměstí

Vůbec nejsložitější akce letošního roku a první komplexní výměna kolejové konstrukce v historii provozu bude probíhat od 5. srpna do 17. října. Mimo vlastní křižovatku na Senovážném náměstí budou rekonstruovány i přiléhající úseky kolejové sítě, konkrétně k zastávkám Hlavní nádraží, Jindřišská a Masarykovo nádraží. Součástí akce je výměna části kolejového trojúhelníku v Havlíčkově ulici, zrušení slepé koleje v Opletalově ulici a vyrušení kolejového průjezdu v Bolzanově ulici. Změny se týkají celkem 10 denních a 6 nočních tramvajových linek. Vzhledem k omezeným manipulačním možnostem v kolejové síti, v souběhu ostatních výluk (Plzeňská, Klapkova) se mění trasy i dalších linek mimo bezprostřední působnost výluky. Důvod je jednoduchý – náhrada zbývající přepravní kapacity tam, kam odkloněné nebo zkrácené linky nedejdu. U zastávky Jindřišská bude zřízen provizorní kolejový přejezd „Californien“, kde bude ukončena linka č. 3 od Modřan. Naopak na stávajícím kolejovém přejezdu v zastávce Hlavní nádraží budou ukončeny linky č. 35 (od Černokostelcké) a 39 (ze Spojovací). Na linkách 3, 35 a 39 budou nasazeny vozy KT8D5. Denní náhradní doprava nebude zavedena, své trasy však změní noční autobusové linky. Závěrem akce (asi 7 až 10 dní) bude výluka rozšířena o úsek Bulhar – Husinecká. Bude demontován kolejový přejezd v zastávce Hlavní nádraží a budou probíhat stavební práce na železničním mostě u Bulhara. Zároveň firma Metrostav provede záruční opravy tramvajové tratě ve Vodičkově ulici. U zastávky Husinecká bude zbudován provizorní kolejový přejezd „Californien“ pro obracení vlaků od Žižkova. Ve vyloučeném úseku, tj. Husinecká – Senovážné náměstí – Václavské náměstí bude vedle nočních linek náhradní doprava zavedena i denní náhradní autobusová doprava.

14. Nádražní

Od 23. září do 17. října bude opravována tramvajová trať v Nádražní ulici mezi Plzeňskou a Bozděchovou. Dopravní opatření je jednoduché – tramvajová doprava je obousměrně odkloněna po Radlické a ulici Za Ženskými domovy. Obousměrné vedení Radlickou ulicí bude mít (obdobně jako u akce Plzeňská) za následek omezení jízdních pruhů v Radlické ulici. V případě ne-





souhlasu městských orgánů nezbude nic jiného, než úsek Anděl – Hlubočepy ponechat bez tramvajového provozu.

15. Bubenské nábřeží, křižovatka Vltavská

Od 17. října do 7. listopadu dojde k úplné výluce na křižovatce u stanice metra Vltavská. Tramvajové linky

odkloněny přes Štefáníkův most a Nádraží Holešovice. Mezi Strossmayerovým náměstím a Maninami bude přes Vltavskou zavedena náhradní autobusová doprava. Po dobu této výluky se podstatně zhorší přestupní vazba u Vltavské, neboť autobusy náhradní dopravy ve směru do Holešovic budou jezdit po Bubenském nábřeží. Od 7. listopadu do 18. prosince bude vyloučen provoz tramvají mezi Vltavskou a Dělnickou. Pro posílení přepravního vztahu Vltavská – Letná dojde ke



Problematiku vytápění tramvají a autobusů při nepříznivých klimatických podmínkách řeší pokyn dopravního ředitele č. 10/2001 v platném znění. Ve smyslu této normy v provozu tramvají bezpodmínečnou povinnost vytápění vyhláší dispečer útvaru 12 120 – odbor provozní dispečink variantami I a II v závislosti na teplotě ovzduší ve 3.00 hodin. Tuto povinnost nařídí dispečer útvaru 12 120 výpravnám dopravních provozoven, které předají služební příkaz o vytápění podle příslušné varianty řídicím tramvají.

Varianta I je vyhlášována při teplotách ovzduší v rozmezí + 10° C až + 5° C, varianta II je vyhlášována při teplotě nižší než 5° C. Je-li teplota vyšší než + 10° C, není vyhlášována žádná varianta.

Řidič tramvaje při nástupu do práce obdrží buď informaci o povinnosti vytápět podle varianty I či II nebo neobdrží žádnou informaci o povinnosti vytápět.

Pokud neobdrží žádnou informaci, pak v závislosti na klimatických podmínkách vytváří řidič tramvaje vytápěním nebo větráním tepelnou pohodu v prostorách pro

cestující ve všech typech tramvajových vlaků (u sřažených souprav v obou vozech) dle vlastního uvážení.

Topení u varianty I lze shrnout tak, že všechny typy tramvajových vlaků musí mít zapnuté topení (u většiny typů však nikoliv na plný výkon). U těch typů tramvají, kde k vytápění prostoru pro cestující jsou využívány i jiné zdroje tepla (odpadní teplo od zrychlovače, z brzdových odporů nebo pulzních měničů), může řidič zapnout či vypnout topení pro cestující dle vlastního uvážení v závislosti na teplotě ve vozech.

Varianta II znamená zapnutí topení na plný výkon s těmito výjimkami: U těch typů tramvají, které využívají k topení i odpadní teplo od zrychlovače nebo z pulzních měničů, může řidič tramvaje v závislosti na teplotě ve vozech podle vlastního uvážení snížit výkon topení o jeden stupeň. Pouze u rekonstruovaných vozů

změněn linkového vedení (při „prostých“ odklonech na Vltavské zůstává jen linka č. 26). Při této výluce se bude opravovat tramvajová trať v úseku od křižovatky Vltavská po křižovatku s Argentinskou, tím vznikají komplikace pro intenzivní nekojevou dopravu na Bubenském nábřeží. Proto IAD včetně nočních autobusů bude při výměně panelů v Argentinské a u vjezdu ke stanici metra Vltavská vedena obousměrně v jižní polovině vozovky. Na Bubenském nábřeží v prostoru před Pražskou tržnicí bude investor OMI (Odbor městského investora) provádět celkovou rekonstrukci tramvajové trati, vozovky a chodníků. Pokud však OMI od této akce z jakýchkoliv důvodů upustí, výluka na Bubenském nábřeží skončí 26. listopadu. A ještě důležitá věc: pokud nebude obnoven provoz v Sokolovské ulici, akce nemůže být realizována.

16. V Olšínách

Od 7. do 19. listopadu bude pro rekonstrukci trojejevého vedení výluka v ulici V Olšínách mezi Kubánským náměstím a Průběžnou. Dopravní opatření stejná jako při minulé výluce, t. j. zkrácení linek na Kubánské náměstí a odklon linek z Průběžné směrem do Hostivaře. Ve vyloučeném úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava, chybějící přepravní kapacitu bude zajišťovat zvláštní tramvajová linka mezi Ústředními dílnami DP a Nádražím Hostivař.

17. Vozovna Pankrác

V listopadu a prosinci bude rekonstruována kolejová harfa ve vozovně Pankrác bez dopadu na pravidelný provoz (obratišť pro linku č. 18 zůstává v provozu), dojde však k omezení kapacity vlaků ve vozovně.

18. Lanová dráha Petřín

Od 13. října do 1. listopadu bude při výluce prováděna periodická revize lanové dráhy.

A ještě závěrem:

Časový sled výluk byl zpracován tak, aby zásahy do pravidelného provozu byly co nejmenší. O to se snažili všichni pracovníci Dopravního podniku, kteří se výlukovou a investiční činností v rámci své pracovní náplně zabývají. Uvedený přehled výluk je již sedmou nebo osmou verzí původního harmonogramu výlukové činnosti – stejně jako v posledních letech. Důvodem jsou dodatečné požadavky na výluku ze strany cizích organizací či změny finančních prostředků. Náhradní dopravu zajišťují přibližně rovným dílem dva dopravci – o. z. Autobusy a firma Hotliner. Náhradní dopravu s vysokými přepravními nároky zajišťuje o. z. Autobusy kloubovými vozy (Plzeňská, Evropská). Všichni pracovníci Dopravního podniku, kteří výluky připravují a zajišťují, si přejí, aby připravované výlukové dopravní opatření bylo cestujícími i jejich zastupitelskými orgány přijato s maximálním pochopením. Vzhledem k rozsahu investiční a rekonstrukční činnosti a rozsahu změn (zejména o prázdninách) bude k tomu potřeba ještě hodně tolerance i dobré vůle.

Ing. Vladimír Plecítý,
dopravní úsek ředitelství
Foto: Petr Malík

Vytápění tramvají

T3R.P nemusí být topení zapnuto na plný výkon, protože prostor je vytápěn topnicemi v bočnicích (nikoliv v sedačkách jako u předchozích typů T3). V těchto typech tramvají musí být topení pro cestující zapnuto na 3. stupeň; řidič však může v závislosti na teplotě ve voze podle vlastního uvážení zvýšit nebo snížit výkon topení o jeden stupeň.

K předchozím ustanovením o případném zapnutí či vypnutí topení nebo o změně stupně topení je nutno podotknout, že u starších typů sřažených souprav je ovládání topení možné pouze na příslušném voze (nelze je tedy centrálně ovládat ze stanoviště řidiče na čele vlaku). Příslušnou změnu tak řidič může provést pouze tehdy, když přejde na stanoviště druhého vozu, tj. na konečných zastávkách.

Zdeněk Štěrba,
dopravní úsek o. z. Elektrické dráhy

Zcela jistě již vešlo ve všeobecnou známost, že odbor obchodně-zásobovací byl na sklonku roku 2002 velmi úspěšně certifikován a získal certifikát ISO 9001:2000 – Systémy managementu jakosti.

Tento odbor by chtěl na stránkách podnikového časopisu pokud možno pravidelně seznamovat čtenáře, z nichž mnozí jsou právě odběratelé tohoto odboru, se svými problémy a úspěchy při plnění a řešení požadavků normy.

Pokud je organizace certifikovaná podle normy ISO 9001:2000, musí bezpodmínečně plnit požadavky této normy. Pokud plní nedostatečně nebo neplní vůbec, je velká pravděpodobnost, že pracně získaný certifikát po externím auditu ztratí.

posuzovat, vyhodnocovat, setřídovat, přemísťovat a dokonce i rozhodovat. Pokud si vytvoříme malý prámek, udělá spoustu věcí za nás. Pro začátek je možné si udělat jakýsi přehled potenciálních dodavatelů. Podle čeho jej vytvoříme? Podle informačních zdrojů, které mohou obsahovat například nabídky v podobě inzertů, katalogů, prospektů, údajů na internetu. Někdy to ale může být i informace o výrobcí nebo dealerovi získaná náhodou, třeba na veletrhu. No a proč ne? Za prvé, záleží pouze na nás, jak tuto informaci použijeme a za druhé, ne každý relativně dobrý dodavatel má na poměrně drahou prezentaci, ať již v podobě katalogů nebo inzerce. Pokud je budoucí dodavatel nebo produkt budoucího dodavatele pro nás nezbytný, zajímavý



Plnění požadavku normy ISO 9001:2000 v o. z. Elektrické dráhy, v odboru obchodně-zásobovacím



Hodnocení a výběr dodavatelů podle požadavku normy ISO 9001:2000

Článek normy 7.4 Nakupování uvádí požadavky nejen na nákup, ale i na výběr a hodnocení dodavatelů.

Doslova požaduje: Organizace musí hodnotit a vybírat dodavatele podle jejich schopnosti dodávat produkt v souladu s požadavky organizace. Musí být stanovena kritéria pro jejich volbu, hodnocení a opakované hodnocení. Musí se udržovat záznamy o výsledcích hodnocení a o všech nezbytných opatřeních vyplývajících z hodnocení.

Norma hodnocení vyžaduje, jak se bude dodavatel hodnotit. Ale má to malý háček. Pokud máme jednoho, dva nebo třeba deset, tak je to zvládnutelné. Ale odběratelský gigant, kterým bezesporu Dopravní podnik je – tam začíná problém. Dodavatelů je přibližně 1 500. A co s tím???

Je nutné si s tím nějak poradit. Jak? Třeba následovně:

Abychom mohli volit dodavatele a následně je hodnotit, musíme si udělat o těchto dodavatelích představu a vytvořit si nějaký přehled, nejlépe v podobě seznamu potenciálních dodavatelů. Seznam, toť velmi užitečná pomůcka. Lidský mozek nemůže obsáhnout a udržet v paměti všechny údaje o možných dodavatelích a předmětech jejich podnikání. Počítač to zvládne hravě a nejen to, dokáže na základě zadaných údajů

a aktuální, zařadíme si jej do seznamu. Nejideálnější je mít v seznamu co možná nejvíce dodavatelů jednoho druhu produktu, protože teprve potom budeme schopni si vybírat. Různí výrobci (dodavatelé) stejného druhu produktu nemusí mít tyto produkty naprosto shodně ve všech parametrech.

Jestliže je ale náš výrobní program rozsáhlý a máme velké množství druhů produktů, byl by rovněž seznam velmi rozsáhlý. Něco jej musí zredukovat a tou redukcí může být kritérium, které si stanovíme.

Tímto kritériem může být například objem nakupovaných produktů nebo význam produktů pro finální produkt. To znamená, že se nám do seznamu přijatelných a tudíž hodnocených dodavatelů dostanou pouze ti pro nás významní. To ale v žádném případě neznamená, že nám na ostatních nebude záležet, a že je nebudeme vůbec sledovat a jejich výkony vyhodnocovat. Budeme, ale jiným způsobem.

Tak, máme konečně seznam, který k nějakému datu uzavřeme a k nějakému dalšímu datu si jej opět otevřeme a zaktualizujeme.

Teď nám zbývá to vlastní hodnocení.

Ale čím a jak hodnotit? Musíme pro to vymyslet nějaký vhodný parametr. Pracně vymýšlet nemá velký význam, téměř vše již bylo vymyšleno.

Pro většinu lidí je prioritní cena a za ní v různých pořadích následují kvalita, významnost dodavatele, reference o produktu, dostupnost nákupu, rychlost nákupu, ochota a chování prodávajících, působnost reklamy, vyřizování případných reklamací a další.

A v organizacích? Téměř totožné – finance (celková cena, platební podmínky), kvalita (systém managementu jakosti, dodávka vztážená dokumentace, atestý nebo protokoly o zkouškách, záruky, plnění technických podmínek), významnost dodavatele (značka, monopol, všeobecně známý dodavatel), termíny dodání (schopnost dodavatele splnit termínované požadavky organizace), způsob dodávky (vlastní dopravou, cizí dopravou, doprava až na místo, doprava v námi určeném způsobu a čase) a podobně.

K těmto parametrům je třeba velmi obezřetně přidělit body takovým způsobem, aby celkové bodové hodnocení nevzniklo ve prospěch nekvalitního dodavatele na úkor třeba způsobu dodávky a můžeme si hodnocení dodavatele několikrát nanečisto vyzkoušet.

Mimochodem, systém hodnocení si každá organizace hlídá jako oko v hlavě, protože jí při sestavování dal zcela jistě pořádně „zabrat“ a stává se jejím know-how.

Takže se nám podařilo sestavit seznam dodavatelů, seznam hodnocených dodavatelů a určit parametry pro hodnocení dodavatelů. Ještě nám zbývá stanovit kategorie dodavatelů, abychom si je mohli zařazovat. To je již poměrně jednoduché. Ten, který nám vyjde v hodnocení nejlépe, bude mít třeba písmeno „A“ a takového budeme upřednostňovat do té doby, dokud se nezhorší. Ten, který nám vyjde nejhůře, bude mít třeba písmeno „C“, ten je špatný (i když jeho zhoršení

může být pouze přechodné, a to je třeba zvážit) a s ním bychom se měli rozloučit, pokud to zrovna není jediný existující exemplář, tzn. monopolní dodavatel. Ještě nám zbývá prostřední s písmenem „B“. S tím si můžeme „pohrávat“ a chvíli jej sledovat. Buď se zlepší a bude pro nás „áčkem“ nebo se zhorší a s „céčkem“ naložíme prostě jako s „céčkem“.

Aby tomu všemu nebylo konce, ještě je třeba vytvořit formuláře pro sběr údajů a pro oznámení dodavatelům, jakým způsobem a proč byli zařazeni tak, jak byli zařazeni.

Jak to vše funguje? Pokud jsme se dostali až sem, tak celkem jednoduše.

Někomu je dána pravomoc a odpovědnost pečovat o seznam nebo seznamy dodavatelů a na základě jejich významnosti a výkonů sestavovat seznam hodnocených dodavatelů. Někdo vždy k nějakému datu (bývá to v pravidelných šesti nebo dvanáctiměsíčních intervalech) zašle určeným útvarům ve vlastní organizaci dotazník k hodnocení spokojenosti s dodavateli. Těmito útvary bývají většinou přímo odběratelé produktů nebo služeb, to znamená provozy, sklady, vstupní kontrola a další. Vyplněné dotazníky soustředí, vyhodnotí a dodavatele podle klíče zařadí. Aby dodavatelé věděli, jak jsou námi hodnoceni a měli tak příležitost se případně zlepšit, je nezbytné jim sdělit výsledky našeho hodnocení. Tak se to ve stanovených termínech stále rok co rok opakuje.

A je to tedy. Rok se opět s rokem sešel a opět přišel čas hodnocení dodavatelů. V odboru obchodně-zásobovacím proběhne hodnocení dodavatelů již po třetí. V současné době již žádný velký problém. Podklady pro hodnocení dodavatelů byly shromážděny v průběhu roku a dotazníky jsou připravené. Pokud by náhodou někdo zapomněl jak to provést, opět žádný problém, odbor má zpracovaný postup, který jej povede.

Takže závěrem – ti dodavatelé, kteří jsou „áčka“ a některá „béčka“ mají „své jistě“. Ale „céčka“ – pokud se budou chtít ucházet o přízeň Dopravního podniku, mají co zlepšovat a pokud se jim to nepovede – mají smůlu.

Lumír Vopálenský a Ing. Josef Dalešický,
obchodně-zásobovací odbor o. z. ED
Foto: o. z. Elektrické dráhy



Sociální zařízení pro řidiče tramvají

Obtížnou a namáhavou službu našich řidičů tramvají zajistí další drobné stavby tolik potřebných sociálních zařízení, jejichž úroveň je často diskutována snad na každém shromáždění.

Odbor staveb ředitelství v souladu se záměry společnosti i nadále pokračuje s jejich rekonstrukcí v dalších lokalitách.

V současné době probíhá rekonstrukce sociálního zařízení ve smyčce tramvají **Spojovací** v Praze 9 – Hrdlořežích. Z hlediska nevyřešených majetkoprávních vztahů a přes veškerou naši snahu nebylo možné je umístit do smyčky nebo blíže k ní. Proto byla zvolena varianta rekonstruovat stávající zařízení sloučené s občerstvením. Vzhledem k oblíbenosti tohoto stánku s levnými nápoji se zde stahovala nežádoucí individua a zamezovala důstojnému vstupu na sociální zařízení. Občerstvení proto bylo zrušeno a nově vzniklý prostor po technických úpravách poskytuje i malé zázemí pro řidiče, kde je v zádveří umístěn pult – vetknutá kamenná deska se zabudovaným zásobníkem na studenou a teplou vodu. Věříme, že zařízení bude nejen praktické a líbivé, ale bude plnit i požadavky účelnosti a snadnosti údržby. Do užívání bude předáno v květnu.

Souběžně s rekonstrukcí sociálního zařízení **Spojovací** však probíhá stavební řízení na smyčce **Červený Vrch**. I zde bylo třeba řešit umístění stavby, neboť stávající sociální zařízení je na kraji lesoparku a svou polohou láká podivná individua a bezdomovce. Vytrvalost našich jednání měla úspěch a odbor územního rozvoje městské části Prahy 6 dal souhlas k umístění této stavby do prostoru smyčky, čímž se podaří výše uvedeným problémům předjet.

Zařízení je navrženo architektem Lalákem a je obdobné jako ve smyčce na Lobkovicově náměstí. Bude zakomponováno do popínavé zeleně, okrasné rostliny *Parthenocissus tricuspidata* (lidově řečeno psí víno), která zde bude plnit funkci ochrany před dalším druhem vandalismu – sprejery.

Letos nás ještě čeká zahájení přestavby sociálního zařízení ve smyčce **Kotlářka** v Praze 5, na které bylo již vydáno stavební povolení.

Dalším sociálním zařízením, kde je nutná rekonstrukce, bude smyčka **Královka** v Praze 6. Pro tuto akci již byla vypracována projektová dokumentace v souladu s požadavky na technické parametry a dispoziční uspořádání požadované zástupci řidičů tram-

vají. Toto zařízení svou dispozicí umožňuje vybudování odpočívárny pro řidiče. I zde bude zabudován přístroj pro studenou a teplou vodu, tak jako je tomu na **Spojovací**. Tato zařízení jsou novinkou při výbavě zázemí pro řidiče a věříme, že zvýší úroveň těchto zázemí při obtížné práci v provozu. Jedná se o zásobníky vody, které kombinují filtraci vody a UV technologii k produkci teplé a studené vody vysoké kvality. I zde však musíme předjet vandalismu a krádežím, proto všechny instalace budou zakryty nebo uzamčeny.

Vstupní dveře budou jako na všech sociálních zařízeních zabezpečeny kódovým zámekem. Ovládání vnějšího světla bude pomocí čidla také proto, aby přístupový prostor byl bezpečný i pro naše řidičky ve večerních službách.

Závěrem se musíme zmínit o prvním případu poškození nově postaveného sociálního zařízení na Lobkovicově náměstí. Na fotografiích je dokumentováno vytržení stropního svítidla v dámské části. Dále došlo k „demontování“ háčků na pověšení kabátů a pryžových dorazů dveří. Toto sociální zařízení je opatřeno kódovým zámekem, a proto tuto škodu musel způsobit náš zaměstnanec...

Věříme, že již nikdy se nebude tento nehorázný vandalismus opakovat, a proto jsme zahájený trend modernizace a zvyšování kulturnosti sociálních zařízení nezastavili.

**Oddělení dopravních cest
technického úseku ředitelství**



Původní svítidlo v kabině pro „dámy“.



„Odborná demontáž“.



Výsledek následné opravy.

Metro na neobvyklých místech



Soupravy metra na nádraží Praha-Zličín 14. prosince 2002.

V souvislosti s loňskými srpnovými povodněmi jsme se mohli koncem loňského roku setkat se soupravami metra na netradičních místech.

Na soupravách typu 81-71 se provádějí opravy vyšších stupňů v Opravářenské základně metra (OZM) v Hostivaři (napojena na depo Hostivař). V pravidelném provozu je umožněn přejezd souprav mezi jednotlivými tratěmi a depy traťovými spojkami. I během provozu v období po povodních vyvstala nutnost přesunu souprav mezi OZM a depem Zličín. Vzhledem ke

značnému poškození tratě B při povodních a následné neprůjezdnosti části této tratě bylo nutné zvolit pro přepravu souprav náhradní řešení.

Po dokončení opravy P5 na dvou soupravách (ev. č. 2183-2189 a 2345-2386) a po provedení ověřovacích jízd na zkušební trati depa Hostivař tyto soupravy odjely vlastní silou tunely metra do depa na Kačerově. V sobotu ráno 26. října 2002 je pak motorové lokomotivy o. z. Metro řady 797 dopravily po zkušební trati na krčské nádraží. Odtud vlak (spřažené soupravy metra a „lokotraktory“ použité jako krycí vozy) v čele s lokomotivou řady 749 pokračoval pražskou nákladní spojkou na nádraží Praha – Radotín. Odtud jeho cesta směřovala do stanice Praha – Smíchov (sever). Ze Smíchova vlak pokračoval přes pražský semmering do stanice Praha – Zličín, kde již byly připraveny další dvě soupravy k odvozu na Kačerov (dále pak do Hostivaře). Vlak se soupravami (ev. č. 2164-2179 a 2371-2376), na které revize teprve čekala, se vracel na Kačerov stejnou cestou.

Celá akce se opakovala ještě jednou, a to v sobotu 14. prosince 2002. Tentokrát ovšem v jiné trase. Vlak se vydal z Krče na opačnou stranu, do stanice Praha – Vršovice. Pokračoval po trati vedoucí pod Nuselským mostem, přes Prahu – Vyšehrad, Železniční most, Prahu – Smíchov (sever) a semmering opět do Zličína. Hnacím vozidlem byla

opět lokomotiva řady 749 a společně s „lokotraktory“ vezla soupravy ev. č. 2137-2188 a 2399-2502. Ze Zličína odvážela soupravy ev. č. 2347-2348 a 2378-2393 čekající na revizi v hostivařské OZM.

Z depa Zličín na nádraží ve Zličíně a zpět byly soupravy dopraveny „lokotraktory“ o. z. Metro přes zkušební trať metra a vlečku firmy Siemens Kolejová vozidla.

Z důvodu odlišných průjezdných profilů v metru a na železnici byly z vozů metra demontovány trámy se sběrači, maximální rychlost přetahu byla 40 km/h (omezena maximální rychlostí motorových lokomotiv řady 797).

Text a foto: Petr Pokorný

Vozy metra na pražském Semmeringu 26. října 2002.





Pohled ze směru od Spálené ulice.

V říjnu 2000 vyhlásilo hlavní město Praha veřejnou ideovou architektonickou soutěž, jejímž předmětem byl nejlepší ideový návrh prostorového a funkčního uspořádání prostoru na stanici metra a optimální objemové a funkční řešení zástavby území vymezeného ulicemi Spálenou, Purkyňovou, Vladislavovou a Charvátovou.

Podle výsledků této soutěže, která byla ukončena v únoru 2001, byly z nejlépe oceněných návrhů a závěrečného doporučení poroty zpracovány v listopadu 2001 Magistrátem hl. m. Prahy, sekci Útvar rozvoje města, Zastavovací podmínky tohoto území. Zastavovací podmínky určovaly prostorové podmínky, půdorysné a výškové regulativy a podmínky funkčního využití a staly se součástí Podmínek soutěže pro zástavbu této lokality, kterou následně vyhlásil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, jako vlastník pozemků. Organizačně soutěž zajistil Inženýring dopravních staveb, a. s.

Předmětem soutěže bylo vyhledání osoby, která bude realizovat svým jménem a na svůj náklad (jako investitor a stavebník) dohodnutou zástavbu pozemků v centru Prahy a pro realizaci záměru odkoupí v této lokalitě od Dopravního podniku jeho nemovitosti zatížené ve prospěch provozu metra.

Soutěž byla rozdělena na tři kroky – kvalifikační část, první a druhé kolo soutěže. O soutěž projevilo zájem celkem 36 zájemců, přihlášku do kvalifikace podalo 13 zájemců, sítím kvalifikace prošli 4 zájemci.

V soutěži zvítězila společnost COPA Leisure, za níž stojí švýcarský podnikatel Sebastian Pawlowski,

Zástavba v okolí stanice metra Národní

s architektonickým návrhem ateliéru Cigler Marani Architects.

Mezi společnostmi COPA Leisure a Dopravním podnikem byla v únoru 2003 podepsána smlouva o inženýrské a projektové přípravě zástavby, její následné realizaci, koupi a prodeji pozemků Dopravního podniku a sjednání práv a povinností ohledně speciálních drah (metra a tramvajové tratě). Za pozemek Dopravního podniku zaplatí firma COPA Leisure přibližně 71 tisíc korun za metr čtvereční (celkem 425 milionů Kč).

Projekt uvedený v nabídce do soutěže s objemem celkové investice kolem 2 miliard Kč, by se měl skládat z pěti samostatných objektů, které budou ve vyšších patrech propojeny. Záměrem je vytvořit na pozemku nejenom budovu, ale také pasáž s alejí stromů a obchody. Teprve nad touto pasáží budou vystavěny byty a kanceláře. Stanice metra se posune o úroveň níže s výstupním eskalátorem do prostoru obchodů. Podzemní podlaží, přízemí a první patro by měly vyplňovat obchodní plochy a restaurace. Administrativní prostory by měly poskytovat nejvyšší standard. V rámci objektu

je navrženo ve smyslu požadavků Zastavovacích podmínek rovnoměrné zastoupení bytových, obchodních a kancelářských ploch.

Počítá se i s rezidenčními podzemními garážemi s kapacitou kolem 250 parkovacích míst, ale nepůjde o garáže veřejné.

V současné době probíhá příprava stavby spojená se zpracováním projektové dokumentace potřebné pro získání všech povolení pro zahájení realizace.

Ing. Josef Tomeček,

Inženýring dopravních staveb, a. s.

Vyobrazení: Inženýring dopravních staveb, a. s.



Pohled od Purkyňovy ulice k OD TESCO.



Pohled ze Spálené ulice.

Nový typ autobusu v pražských ulicích

Pro nově zaváděnou linku č. 291 v oblasti Karlova byly v březnu naší společností zakoupeny tři kusy „speciálních“ nízkopodlažních minibusů. Přívlasek „speciálních“ je dán tím, že trasa linky 291 vede po velmi úzkých komunikacích s požadavkem na časté a velmi ostré odbočení. Splnění tohoto požadavku bylo i jedním z hlavních kritérií veřejné soutěže na dodávku

těchto autobusů, ze které jako vítěz vyšla Karosa a. s. s nabízenými autobusy Ikarus E 91. Tyto autobusy byly vyrobeny v závodě Ikarus Special Coach Factory v Budapešti, který je stejně jako Karosa a. s. součástí skupiny Irisbus. Protože se jedná o první autobus menších rozměrů, tzv. minibus, v našem vozovém parku, připojuji alespoň stručný popis vozidla.

Jedná se o autobus postavený na podvozku Rába, který má karoserii z nerezové oceli a celkovou délku 7 901 mm. Zejména tato délka, ale i rozvor 3 650 mm a celková šířka 2 376 mm předurčují tomuto autobusu velmi dobrou manévrovatelnost, kterou bude na své trase opravdu potřebovat. I při svých malých rozměrech má poměrně velkou celkovou obsaditelnost, a to 41 míst, z toho 19 k sezení. Autobus je vybaven motorem Daimler Chrysler ON 904 LA o výkonu 130 kW, který splňuje emisní normu EURO 3, a automatickou pětistupňovou převodovkou Allison S 2000. Výška podlahy je 360 mm nad úroveň vozovky, což ho řadí mezi nízkopodlažní autobusy, kde cestující při nástupu do vozidla nenalezou žádné schody. Autobus má dvoje dveře: přední o šířce 896 mm a střední o šířce 1 350 mm. V prostoru těchto středních dveří je zároveň osazena výklopná plošina pro umožnění nájezdu vozíků pro invalidy či kočárků. V autobuse nalezneme kompletní informační systém včetně oboustranného bočního transparentu. Pracoviště řidiče je zpracováno přehledně a je doplněno klimatizací stejného typu jako v autobusech dodávaných Karosou a. s. Na pohled působí autobus velmi dobrým estetickým dojmem a též vnitřní interiér je koncipován příjemně a s ohledem na cestující.

Popřejme tedy těmto novým autobusům do provozu na lince č. 291 mnoho ujetých kilometrů bez závad a cestujícím spokojenost při jejich používání.

Ing. Jiří Pilař,

technický náměstek o. z. Autobusy



Foto: Petr Malík

Prodej jízdenek řidiči autobusů

Od roku 1996 prodávají řidiči autobusů o. z. Autobusy veškeré jízdenky na příměstských linkách a od roku 2000 doplňkově jízdenky v nominální hodnotě 9,- Kč a 15,- Kč. Již v minulosti jsme podali základní informace o prodeji jízdenek a dnešním článkem si dovoluujeme podat informace o dalším vývoji prodeje jízdenek.

Od 1. června 1996 prodávají řidiči autobusů jízdenky na příměstských linkách prostřednictvím zařízení MYPOL, které zabezpečuje označení jízdenek veškerými předepsanými údaji. Počet prodaných jízdenek a vybrané tržby v dosavadní historii zatím vždy meziročně stoupal, v prvních letech se jednalo o téměř dvojnásobky, při porovnání posledních meziročních údajů vykazujeme řádově desetiprocentní nárůst. Za rok 2002 bylo prodáno 1 418 615 kusů jízdenek zařízením MYPOL v celkové hodnotě 13 722 608,- Kč. Nejvyšší prodej byl zaznamenán v měsíci květnu 2002. Průměrný denní prodej jízdenek v loňském roce činil 3 888 kusů za každý kalendářní den a průměrná denní tržba byla v hodnotě 37 596,- Kč.

Téměř o čtyři roky později, 1. května 2000, zavedl o. z. Autobusy na základě rozhodnutí vedení Dopravního podniku do praxe doplňkový prodej základních

přestupních zvýhodněných jízdenek a základních přestupních plnocenných jízdenek. Největší odběr jízdenek v nominální hodnotě 9,- Kč a 15,- Kč byl zaznamenán v roce 2002, kdy jsme prodali celkem 887 687 kusů jízdenek v celkové hodnotě 12 821 544,- Kč. Nejvyšší prodej byl zaznamenán v měsíci březnu 2002, kdy celková tržba činila 782 196,- Kč, nejvyšší prodej jízdenek pak byl zaznamenán v měsíci červenci, kdy tržba za jízdenky dosáhla hodnoty 1 346 454,- Kč. V roce 2002 činil prodej uvedených jízdenek v průměru 2 432 kusů za kalendářní den a průměrná denní tržba dosáhla hodnoty 35 128,- Kč.

Celkový přehled prodeje jízdenek je popsán v následující tabulce.

Druh prodeje	Kč	Kusy
PID 1996 – 2002	53 062 955	5 614 571
Doplňkový – pásmo P 2000 – 2002	27 833 490	1 914 294
Celkem	80 896 445	7 528 865

Ing. Jiří Pařízek,
ekonomický náměstek o. z. Autobusy



Foto: Petr Malík

Na naši adresu přichází více stížností

Určitým pohledem na kvalitu naší práce je počet stížností, které za dané období přijdou na naši adresu. Jaký byl z tohoto pohledu uplynulý rok? Spíše horší, neboť klienti si na naše služby stěžovali více než v předchozích letech.

První důvod, proč tomu tak bylo, je zcela jasný, srpnová velká voda a následné několikaměsíční komplikované cestování po Praze. To zcela jistě zavdalo nejednomu Pražanovi důvod k postesknutí si na naši adresu. Druhým, nikoli omluvným argumentem je stále větší prosazování se elektronické pošty do našeho života. Vždyť z celkového počtu 1188 podání přišlo 549 e-mailem. Pokud vás něco našteve, málokdy okamžitě sednete a napíšete klasický dopis, ale pokud jste nebyli spokojeni s cestou do práce, v zaměstnání sednete k počítači a za tři minuty je stížnost na světě.

Klienti jsou tak daleko přísnější než tomu bývalo v minulosti, a tak i naše služby musí být kvalitnější. Stěžovat si je dnes daleko pohodlnější než tomu bylo

ještě před několika lety. Tím se celý Dopravní podnik ocitá v nové roli. Je jen na nás, jak se s novou realitou dokážeme vyrovnat a kolikrát zavdáme příležitost k sepsání stížnosti.

V minulém roce jsme přímo vyřídili 980 stížností a 85 podnětů, ostatní byly předány dalším organizačním působícím mimo Dopravní podnik. Drtivá většina stížností (790 – 80,6 %) se týkala provozu městské hromadné dopravy. Jednalo se především o porušování provozních předpisů ve spojení s odbavováním cestujících, projevy nekázně a neodpovídajícího chování řidičů, nepravdivosti provozu, kultury cestování a dalších nekvalitních služeb.

Podíváme-li se na statistiku podrobněji, zjistíme, že na porušení provozních předpisů přišlo 118 stížností a 60 % bylo oprávněných. Na odbavování si stěžovalo 195 cestujících, ale oprávněnost byla „pouhých“ 36 procent. Polovina oprávněných stížností přišla na chování provozních pracovníků (celkem 110 podání).

Poslední stovkovou kategorií ve stížnostech je nepravdivost, ta byla trnem v oku 121 cestujícím, 26 % bylo oprávněných.

Další kategorie už jsou daleko méně zastoupeny. Prodej jízdenek shledalo jako špatný 29 klientů, kulturu cestování 30, narušování životního prostředí 23, informovanost cestujících 42 a na nekvalitní poskytování služeb si stěžovalo 46 našich zákazníků. Oprávněnost se zde pohybovala od 10 do 49 procent. Ani tato čísla by nás neměla ukolébat, ale spíše inspirovat k dalšímu zlepšování.

Pokud se stížnost ukáže jako oprávněná, má také svůj dopad zpátky do podniku. Ve 174 případech přistoupili nadřízení k finančnímu postihu hříšníků, a tím zaměstnanci přišli o 62 425 korun, ve čtyřech případech došlo dokonce k rozvázání pracovního poměru, ve 114 případech byl prohršek vyřešen výtka a ve 312 organizačním opatřením.

Závěrem ještě slovo o další ostře sledované skupině našich zaměstnanců, přepravních kontrolorech. Jejich počínání je vzhledem k náplni práce sledováno bedlivěji. Zde je dobrým vysvědčením, že v posledních letech došlo ke snížení počtu stížností na 126 případů v loňském roce při oprávněnosti 5,6 procenta.

-bda-



Foto: Petr Malík

Kdy zmizí rekordman?

Dlouhá léta chodím okolo tohoto panelu. Několikrát jsem se na různých místech zmiňoval o jeho výměně, ale stále je na svém místě. Skutečná trvalka. Pokud jdete příjezdovým vestibulem na hlavním nádraží k metru, budete ho mít po levé ruce. Jeho „krása“ a aktuálnost jsou zarážející.

Podle situace na něm zaznamenané pochází z první poloviny roku 1990, a tak v současnosti slaví třinácté výročí od své instalace. Kolegové mu mohou závidět. Jejich životnost končí po týdnech, v lepším případě po měsících, on se však vyhřívá na výsluní již dlouhé roky. I když svým stavem spíše pa-

tří k nechtěným obyvatelům nádraží, kterým se každý vždy raději vyhne.

Skutečnost, že jsme v poslední době vydali několik schémat metra s aktuálním provozem, se rekordmana nedotkla, stejně jako prodloužení tratě B na východním či západním konci města. Kolik jen map mi od té doby prošlo rukama...

Možná namítnete, že zmíněný panel nepatří do správy Dopravního podniku. S největší pravděpodobností budete mít pravdu, ale ten panel informuje jen a jen o městské hromadné dopravě, a tak by mělo být v našem zájmu poskytovat aktuální informace.

Ještě bych pochopil, že se na panel zapomnělo, kdyby byl na místě, kam lidská noha nevkročí, co je týden dlouhý. Příjezdový vestibul na hlavním nádraží rozhodně mezi taková místa nepatří. Panel v něm umístěný navíc znamená první kontakt s městskou hromadnou dopravou v Praze. Dá se totiž předpokládat, že ti, co přijeli vlakem, budou při svých cestách po městě využívat našich služeb.

Připijme panelu na zdraví, když slaví narozeniny, ale další už by slavit nemusel...

-bda-



Foto: Petr Malík

Jméno společnosti Trexima bylo v prvním měsíci letošního roku skloňováno velmi často, neboť zpracovávala studii srovnávající mzdy řidičů tramvají, autobusů a strojvedoucích metra. Po opadnutí emocí jsme si o studii povídali s ředitelem Treximy ing. Jaromírem Pátíkem.

DP-K Pane řediteli, okolo studie vaší firmy se strhla koncem ledna mimořádná diskuse. Jste na takový poprask zvyklí?

Podmínkou řešení studie byla týmová spolupráce mezi externími řešiteli a odbornými pracovníky podniku, říká ředitel Treximy Pátík

Studie nebo analýzy, týkající se mezd zaměstnanců, jsou vždy středem pozornosti zaměstnanců. Jde přece o jejich peníze a často se střetávají jejich zájmy s možnostmi a strategií zaměstnavatele. My poskytujeme klientům objektivní pohled na to, v jaké situaci se nacházejí v úrovni mezd, jejich relacích a účinnosti systému odměňování a doporučujeme nejvhodnější cestu ke zvýšení účinnosti mzdového systému. Vedle sociálních partnerů tak vstupuje do diskuse třetí, nezúčastněný, odborně vybavený partner s návrhy racionálních východisek z problémové nebo konfliktní situace.

Je samozřejmé, že při poradenství tohoto typu, kdy jde o posuzování složitosti práce a výsledky mají obvykle přímou vazbu na mzdu jednotlivců, je vždy obtížné najít konsenzus, potlačit subjektivní pohledy a zájmy těch, kteří se na hodnocení spolupodílejí. Ale právě proto, že hodnocení je týmová práce a také proto, že se dělá podle jasných pravidel a přesně vymezených kritérií, se většinou daří subjektivní zkrleslování potlačit.

My máme erudované odborníky na problematiku odměňování, máme zkušenosti z tvorby a implementace podnikových mzdových systémů po dobu více než 10 let a máme i informační zázemí zejména v neaktuálnějších mzdových statistikách, umožňujících posuzovat mzdové relace jak z hlediska situace na trhu práce podle zaměstnání, odvětví, regionu a dalších hledisek i trendů v odměňování v delším časovém horizontu, tak také z hlediska vnitřních mzdových relací s přihlédnutím ke kritériím rozhodným pro diferenciaci mezd.

Diskuse, která vznikla v průběhu řešení v Dopravním podniku hl. m. Prahy, byla skutečně ojedinělá a nestandardní. Obvykle se celý průběh řešení této jistě citlivé oblasti odehrává v rovině věcné argumentace a kvantifikovaných propočtů a návrhů, zúčastněné strany jednají zanto, aby se dohodly na řešení, přijatelném pro všechny zainteresované.

Tady jsme se setkali s nestandardními přístupy zejména ze strany Federace řidičů tramvají (FŘT), které však podle nás neovlivnily konečné výsledky práce. Rozhodně však nepřispěly k úplně hladkému průběhu prací.

DP-K Můžete ještě jednou zrekapitulovat i pro nezasvěcené, jak jste postupovali při tvorbě studie?

Základní přístup k řešení problémů je v týmové spolupráci mezi externími experty Treximy a odbornými pracovníky podniku, kdy každá strana dává své znalosti a zkušenosti, aby společně navrhly optimální řešení. Tato forma práce – vedení projektu pomocí řídicího týmu a konkrétní posuzování nároků a podmínek práce pomocí pracovních týmů na odštěpných závodech – se i zde velmi osvědčila.

Pro posouzení nároků prací řidičů tramvají, autobusů MHD a strojvedoucích metra jsme využili metodiky analytického hodnocení prací (AHP) Treximy, aplikované v několika desítkách velkých a středních podniků z různých odvětví v ČR i na Slovensku.

Princip AHP Treximy je v podstatě jednoduchý – na pracovní činnost se díváme z pohledu 17 kritérií, která zvažují nároky na kvalifikaci, na obsah práce, na množství zpracovávaných informací a podnětů, složitost pracovních vztahů, zodpovědnost práce, fyzické a duševní zatížení, rizikovitost práce i pracovní podmínky. Na základě promyšleného souboru bodových stupnic a vah kritérií získává posuzovaná pracovní činnost – profese určitou bodovou hodnotu. Poměr výsledných bodů je pak určující pro umístění profese v rámci firemního žebříčku složitosti práce, který má obvykle podobu tarifní stupnice.

Pro hodnocení podmínek práce a zátěže jsme použili metodiky Integrovaného systému typových pozic, který je moderním nástrojem podrobného mapování nároků na vykonavatele práce a je jedním ze základních nástrojů komunikace mezi zaměstnavateli, úřady práce

objektivní návrhy řešení. Tedy pracovat s objektivními informacemi, vyhodnotit je bez emocí a zájmů a interpretovat je při jednáních v podniku tak, aby byly dobrým základem pro objektivní rozhodování managementu. Domnívám se, že zejména díky velmi dobré činnosti pracovních týmů na jednotlivých odštěpných závodech a racionálním závěrům řídicího týmu projektu jsme mohli tuto nezaujatost a objektivitu hodnocení stavu věcí udržet a popsat tak, aby výsledky studie posloužily pro racionální rozhodování.

DP-K Jaká byla spolupráce se zaměstnanci podniku?

Podmínkou řešení byla týmová spolupráce mezi externími řešiteli a odbornými pracovníky podniku. Tato forma spolupráce se osvědčuje a nebylo tomu jinak ani zde. Práce v týmech i požadované informace z odborných útvarů měly vždy odpovídající kvalitu a spolupráci můžeme hodnotit jen pozitivně. Jedním z cílů naší práce bylo, aby se odborní pracovníci podniku podíleli na řešení, viděli do celého průběhu prací a měli informace z první ruky a aby výsledky byly skutečně společným dílem.

DP-K Účastnili se projednávání i zástupci Federace řidičů tramvají, kteří ji v lednu zpochybnili?

Jistě, předseda FŘT byl jedním z členů pracovního týmu v odštěpném závodě Elektrické dráhy a jednání se od počátku pravidelně účastnil. Problém byl v tom, že pravidla týmové práce, kde platí většinový názor, jsou jiná než v kolektivním vyjednávání. Kromě toho není možné vytrhovat ze souvislosti dílčí výsledky a pomítnout ty, které pro určitou skupinu lidí jsou nevhodné, ale pro celkový výsledek jsou podstatné.

a uchazeči o zaměstnání při zprostředkovávání práce.

Nezanedbatelný podíl na objektivitě posuzování měly i průzkumy pracovní zátěže a podmínek, provedené experty VÚBP, odrážející subjektivní hodnocení podmínek práce samotnými řidiči a strojvedoucími.

Mzdová srovnání vycházela zejména z Informačního systému o ceně práce, který statisticky vyhodnocuje mzdovou úroveň i relace podle zaměstnání, odvětví, regionů, případně dalších kritérií a je reprezentativním odrazem reálné situace na trhu práce za každé čtvrtletí. Pro vnitropodniková srovnání byly neocenitelnou oporou analýzy mezd, zpracované vedením akciové společnosti ještě před naším vstupem do podniku, akceptované všemi stranami jako objektivní východisko.

Naším úkolem bylo nejen stanovení vnitřních relací mezd vybraných profesí s přihlédnutím k posuzovaným vlivům, ale i nastavení tržních relací mezd ve vztahu k reálné situaci na trhu práce v hlavním městě Praze. Tyto údaje jsou významné zejména pro vedení společnosti a vlastníky.

Koncentrace pozornosti a polemiky zejména s FŘT kolem aktuálních mzdových relací poněkud odvedly pozornost od systémových řešení, a to jak v oblasti kolektivního vyjednávání, přibližování a sjednocování mzdových systémů mezi vnitřními jednotkami, tak vytváření podmínek pro trvalý růst mezd na bázi zvyšování produktivity práce a v neposlední řadě vytváření příznivějších podmínek práce a zlepšování komunikace a vztahů na pracovištích.

Monitoring klíčových faktorů spokojenosti pracovníků, zvýšená péče o adaptaci nových pracovníků, podmínky na pracovištích včetně uspořádání a vybavení pracovního místa i průběžné analýzy a statistiky personálních charakteristik podle profesí jsou základem stabilizace a loajality personálu k firmě.

Tyto přístupy považujeme za klíč k úspěšnému řízení lidí v podniku v příštích letech.

DP-K Co bylo při tvorbě studie nejnáročnější?

Pro nás je nejnáročnější při rozdílných postojích uvnitř podniku najít kořeny problémů a připravit ob-

DP-K Kolik podobných srovnávacích studií vaše společnost již realizovala?

Naše firma se spoluprací na tvorbě podnikových katalogů prací, které jsou obvykle výsledkem analýzy práce podle našich metod, zabývá již od roku 1991. V této oblasti jsme působili minimálně ve více než 60 firmách a v mnohých z nich jsme museli hledat relace v hodnotě práce i u 400 různých pracovních pozic. A byly to firmy v širokém spektru oborů, velikosti, vlastnických vztahů.

A protože nám bylo vytýkáno, že nevíme nic o problémech dopravních podniků, chtěl bych upozornit na to, že metody hodnocení jsou platné pro všechny typy pracovních činností bez ohledu na obor působnosti, což může potvrdit každý, kdo se tímto zabývá. Znalosti konkrétních podmínek se předpokládají u hodnotitelů, kteří je mohou v týmu uplatnit, ne od metodiků.

DP-K Když se s odstupem podíváte na dobu tvorby studie, udělali byste něco jinak?

Výsledky studie vedení podniku přijalo a využilo a jistě i využije při zlepšování systému řízení a odměňování lidí v podniku. My je považujeme za objektivní a na nich nemáme a nechceme nic měnit.

Věcně nemáme co měnit ani na zvoleném postupu a metodice prací. Opět bychom trvali na týmové spolupráci s jedinou odchylkou – trvali jsme na členství zástupců odborů ve všech týmech s plnými právy členů týmu. Po zkušenostech bychom zvažovali status těchto zástupců úměrně zákonným povinnostem vedení podniku vůči odborovým orgánům.

Odklad termínu podpisu smlouvy o půl roku způsobil časový tlak na poskytování dílčích výsledků řešení v průběhu prací. Myslím, že bychom po zkušenostech trvali na dodržení standardního průběhu řešení i předávání výsledků práce.

Bylo nám vytýkáno ze strany odborů, že v některých případech jdeme nad rámec smlouvy. Byla to pravda, ale to už patří tak trochu ke stylu naší práce. Vždy se snažíme vidět situaci v širších souvislostech a považujeme za svoji povinnost na ně minimálně upozornit.

-bda-

Třídění odpadů v našem podniku

Díky důsledné práci ekologů naší společnosti se zákon o odpadech ujal a dneska už každý zaměstnanec ví, že odpady se třídí hned na místě jejich vzniku. Týká se to jak průmyslových odpadů, tak i odpadů z kanceláří.

Tříděním odpadů a následnou recyklací se šetří životní prostředí. Veškerý papír, PET lahve, plechovky, zátka a dřevo jsou suroviny, které mohou být znovu zpracovány, a tak se ušetří velká část přírodních zdrojů. Je to také povinnost ze zákona o odpadech a vztahuje se na každého, kdo produkuje odpady – jak fyzické, tak i právnické osoby.

Důvody pro třídění jsou jasné:

1. zákonná povinnost,
2. ekonomické důvody – snížení objemu odpadu,
3. celospolečenské důvody – zdroj druhotných surovin a tepelné energie,
4. ochrana životního prostředí – vytříděný odpad nekončí na skládkách, a tím nezatěžuje životní prostředí. Nebezpečný odpad se odevzdává autorizovaným firmám k jeho konečnému odstranění nebo recyklaci. Zkrátka – je to nezbytné pro ochranu životního prostředí.

Po důkladném vytřídění a slisování odpadu z kanceláří by se objem směsného odpadu měl zmenšit až o 80%. Tak vznikne úspora za odvoz, která by měla uhradit zneškodnění vytříděného odpadu. V praxi je situace jiná. Od roku 2000 jsou náklady na odvoz odpadu každoročně na zhruba stejné úrovni. Na jedné straně lze tuto skutečnost považovat za úspěch, neboť proti roku 2000, kdy byla v objektu jen část zaměstnanců ředitelství, je od roku 2001 objekt plně obsazen, což znamená více než dvojnásobek osob. Při kontrole odpadů je však třeba konstatovat, že výsledky by mohly být ještě lepší při důsledném dodržování vydaných pokynů o třídění odpadů. Jeden z faktorů, které způsobují nepříznivý stav, je nerespektování přijatých zásad ze strany firmy Aramark.

Třídění odpadů se nedaří zavést z prostorových důvodů v budově Centrálního dispečinku. Náklady na odvoz a zneškodňování odpadů pro ředitelství společnosti za rok 2002 byly 211 700,- Kč (včetně nákladů na zneškodnění nebezpečných odpadů).

V jednotlivých provozech odštěpných závodů naší společnosti je situace složitější vzhledem k tomu, že zde vzniká velká řada nebezpečných odpadů, které vyžadují, jak zvýšené náklady na zneškodnění, tak i speciální povolení k nakládání s nimi a s tím spojené zabezpečení těchto úseků.

Odpadové hospodářství v o. z. Autobusy

V souvislosti se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. došlo k zabezpečení všech povinností, vyplývajících z tohoto zákona. Byly investovány značné prostředky na zabezpečení třídění odpadů. U vybraných druhů odpadů dochází k jejich zpětnému odběru prodejcem. Odstraňování odpadů je smluvně zajištěno firmami, které mají povolení k nakládání s nebezpečnými odpady. Na těch provozovnách, které svým množstvím

produkováného odpadu přesahují příslušný limit, byli jmenováni odpadoví hospodáři. V garážích Řepy a Vršovice byly vybudovány moderní haly odpadového hospodářství, které jsou vodohospodářsky zabezpečeny, a kde se odděleně shromažďují odpady. V garážích Kačerov a nově v DOZu Hostivař jsou instalovány na čistírny odpadních vod kalolisy, které značně omezí množství produkovaného kalu.

Pro zjednodušení a přesné vedení evidence odpadů byly na garážích instalovány programy EVI 8, které jsou plně kompatibilní s novou legislativou.

Celkové náklady na odvoz a zneškodňování odpadů za rok 2002 činily 2 592 000,- Kč.



Odpadové hospodářství v o. z. Elektrické dráhy

Součástí o. z. Elektrické dráhy je 8 dopravních, 2 technické a 2 výrobní provozovny, ve kterých odpady vznikají, a ve kterých se též provádí jejich prvotní třídění. Hlavní podíl na produkci odpadu mají především výrobní provozovny, ostatní pracoviště se na celkové roční produkci odpadů podílejí relativně malým množstvím.

Aby o. z. ED vyhověl požadavkům příslušných zákonů, určil na jednotlivých provozovnách pracovníky, kteří odpovídají za správné nakládání s odpady – to znamená, že dbají i na jejich třídění. Tito pracovníci jsou pravidelně proškolení a seznamováni s novinkami v oblasti odpadového hospodářství.

Ročně v odštěpném závodě vznikne přibližně 65 druhů odpadů ve váze přibližně 8 000 tun, z čehož do kategorie nebezpečných spadá 38 druhů v množství přibližně 510 tun. Náklady na zneškodnění odpadů po započtení zisku z prodeje druhotných surovin (železo, měď, hliník) činily za rok 2002 přibližně 700 tisíc Kč.

Prvotní třídění odpadů se provádí hned při jejich vzniku přímo na pracovišti. Dále se odpady třídí při ukládání na místo určené pro dočasné skladování. Vytříděné odpady jsou zneškodňovány pomocí smluvně zajištěné firmy nebo jsou odváženy na centrální úložiště odpadů do areálu v Hostivaři. Po naplnění skladovacích kapacit jsou odpady odváženy smluvně zajištěnými externími firmami, které odpovídají za jejich zneškodnění.

Nejvíce druhů odpadů (přibližně 40, zhruba 850 tun) vzniká v opravě tramvají v Hostivaři. Jedná se především o odpady z rekonstrukcí a oprav tramvají a z jejich likvidace. Pro činnost této provozovny jsou charakteristické odpady jako je odpadní laminát z čel tramvají, odpadní dřevo, guma z podlah tramvají a dále pak železo, hliník a kabely. Dalším příkladem odpadu jsou použité sorpční materiály Vapex a odpadní obalový materiál, což jsou vlastně obaly od různých náhradních dílů, ředidel a barev a obaly od různých chemikálií.

Aby bylo možno odpady co nejefektivněji třídít a ukládat, a to jak z hlediska ekonomického tak i ekologického, byla v roce 1994 zahájena výstavba centrálního úložiště tříděných odpadů. Toto úložiště svými technickými parametry (například vodohospodářské zabezpečení ploch, úprava ploch pro snazší úklid) splňuje náročné požadavky, které musí podobná zařízení splňovat, aby byla zajištěna spolehlivá ochrana životního prostředí. Úložiště disponuje některými prostředky pro mechanickou úpravu odpadů (pila, drtič). Náklady na výstavbu centrálního úložiště tříděných odpadů přesáhly 16 milionů Kč.

Pro druhou výrobní provozovnu „Vrchní stavba“, která také produkuje značné množství odpadů, jsou charakteristické odpady jako železo ve formě vytěžených kolejnic a materiál z demolic vozovky a tramva-



ových tratí. Tyto dva druhy odpadů jsou odváženy a ukládány v objektu skladu Pelc-Tyrolka, odkud se vytěžená zemina odváží na skládky a vytěžené kolejnice se prodávají jako vysoce kvalitní železný šrot, za který podnik dostává výhodné výkupní ceny.

Nakládání s odpady v o. z. Metro

Nakládání s odpady v o. z. Metro je v souladu s výše uvedeným zákonem o odpadech, vyhláškami a další platnou legislativou související s odpadovým hospodářstvím.

Veškeré odpady jsou tříděny již při svém vzniku u jednotlivých původců odpadů na jednotlivých službách v metru. Odpad podobný komunálnímu odpadu, který v jednotlivých stanicích metra produkuje cestující veřejnost, není možno dále třídít na jednotlivé složky z důvodů ekonomických, ale hlavně technických. Odštěpný závod Metro nevlastní zařízení na třídění těchto odpadů.

Nebezpečné odpady vznikají hlavně při opravárenské činnosti v o. z. Metro a je možno je rozdělit do několika skupin:

- nebezpečné odpady obsahující ropné látky (RL),
- nebezpečné odpady obsahující zbytky vysokosušinových vodouředitelných nátěrových hmot,
- nebezpečné odpady obsahující nebezpečné chemikálie nebo nebezpečné látky,
- ostatní nebezpečné odpady (například azbest, rtuť).

Celkové náklady na nakládání s odpady a na jejich zneškodnění v roce 2002 činily 3 512 000 Kč, z toho náklady na nebezpečné odpady 352 tisíc Kč a na ostatní odpady 3 160 000 Kč.

Z celkového množství odpadů za rok 2002 je množství druhotných surovin předávaných v průběhu roku oprávněným firmám 787,8 tun. Odštěpný závod Metro utřžil za tyto suroviny částku 3 241 050,84 Kč.

Po povodni v srpnu 2002 bylo firmám v rámci rekonstrukce zatopených stanic metra předáno celkem 1 563,4 tun druhotných surovin a částka za ně utržená byla 5 350 639,30 Kč. Celkem bylo za rok 2002 předáno 2 351,2 tun druhotných surovin a celková částka získaná za ně byla 8 665 887,14 Kč. Odpady se předávají k zneškodnění pouze firmám, které k této činnosti mají oprávnění.

Zpracovala ing. Galina Borovičková ve spolupráci s ekology jednotlivých odštěpných závodů
Foto: Galina Borovičková



V březnu 2003 podepsal generální ředitel Dopravního podniku Milan Houfek **nové znění předpisu O 7/1-2-3 – Předpis o služebních hlášeních**. K 1. květnu 2003 byla ukončena platnost dosavadního znění tohoto předpisu, které platilo 22 let (původní text schválil v únoru 1981 bývalý generální ředitel Mikuláš Lacek; v letech 1985, 1987 a 1993 byly vydány opravné listy). I aktuální znění předpisu je tedy platné již 10 let.

I když problematika služebních hlášení (dále uváděno zkratkou SH) je prakticky dlouhodobě stejná, nebyly v dosavadním znění předpisu již plně zohledněny proměny organizační struktury našeho podniku i ostatní změny, ke kterým v obecné i podnikové legislativě během let došlo.

Nový předpis o služebních hlášeních

pro zaměstnance – WC na konečných) a na požadovanou úroveň reprezentace našeho podniku na veřejnosti. Služební hlášení je vnitřním dokladem; proto je může podat pouze zaměstnanec Dopravního podniku; ostatní podání osob nebo orgánů mimo podnik se za SH ve smyslu předpisu nepovažují, i když jsou tak nadepsána (např. „služební hlášení“ organizace ROPID). To však neznamená, že by se těmito podáními nemusel nikdo zabývat – patří však do oblasti externích kontrolních zpráv nebo stížností.

může podat SH na zjištění, ke kterému došlo mimo profesní výkon).

SH lze podat i na nesprávnou činnost organizací mimo podnik, případně i na obecné jevy (nezajištěný výhled řidiče z důvodu vegetace nebo stavební činnosti, nefunkčnost světelné signalizace a podobně).

Podmínkou podání SH je uvedení jména a příjmení podávajícího zaměstnance (anonymní SH předpis nepřipouští). Dále je nutné uvést alespoň jeden identifikační údaj, podle kterého lze nezaměnitelně určit

SLUŽEBNÍ HLÁŠENÍ

Dependní podání k: m. ředitelství společnosti

vyplněno zaměstnancem útvaru: _____

oslovená osoba SH: _____

vyřizující útvar (ústejně): _____

termín vyřízení: _____

pro útvar: _____

org. číslo vyřizujícího útvaru: _____

vyplněno zaměstnancem: údaje o osobě a vozidle ze vnitřní listiny nebo předpisu DÚ nebo dle rozhodnutí státního úřadu o místě, dle úst. nebo písemného sdělení

Jméno, příjmení (číslo podávajícího zaměstnance): _____ org. číslo útvaru DP: _____ služební číslo: _____ datum podání: _____

Předmět Služebního hlášení: _____

MÍSTO: _____ DATUM: _____ ČAS: _____

ÚDAJE O OSOBE: (jméno příjmení, funkce, číslo DP a. i. vnitřní služební číslo, místo příslušenství, pracovní číslo)

ÚDAJE O VOZIDLE: (druh vozu) číslo: _____ m. z. voz. (van) registrační značka: _____ číslo: _____ příslušenství (č. vnitřní): _____ dopr. (stavba, značka): _____

Popis případu: _____

průměrný podání SH (stavba, podpis, datum): _____

podpis podávajícího zaměstnance: _____

Podání zprávy o výsledku vyřízení: ano / ne Počet dalších listů: _____

vyplněno vyhodnocující útvar: _____

Oběh Služebního hlášení: _____

vyřizující útvar: _____

změna termínu vyřízení: _____

číslo vyřizujícího útvaru (příloha Služebního hlášení): _____

vyplněno zaměstnancem vyřizujícího útvaru: _____

Se zaměstnancem projednáno dle: _____

Projednáno (jméno, příjmení): _____

Podává vyřizující útvar: _____

Vyjádření zaměstnance k předmětu Služebního hlášení: _____

Rozhodnutí nadřízeného zaměstnance (oprávněný ve vztahu k zaměstnanci): _____

Vyjádření zaměstnance k rozhodnutí nadřízeného zaměstnance (vyřizující místo podávajícího): _____

Ve smyslu ustanovení předpisu O 7/1-2-3 jako byl proveden o sobě nebo o sobě: _____

Ve smyslu ustanovení předpisu O 7/1-2-3 jako byl proveden o sobě nebo o sobě: _____

podávající byl – nebyl vyrozuměn o výsledku vyřízení: _____

nové projednání z důvodu: _____

termín vyřízení: _____

výsledek vyřízení: _____

Další údaje, poznámky: _____

Text předpisu byl připomínkován všemi příslušnými útvary odštěpných závodů i ředitelství a výsledná verze (3. návrh) byla účastníky připomínkového řízení odsouhlasena. Svou měrou se podíleli i zástupci odborových organizací.

Následující text je stručným komentářem zpracovatele k jednotlivým částem předpisu:

Základní ustanovení (§ 1)

Definuje účel SH jako prostředku ke sdělování závad v činnosti nebo jednání osob, které mají nebo mohou mít nepříznivý dopad na zajištění bezpečnosti a pravidelnosti provozu vozidel Dopravního podniku, bezpečný a spolehlivý chod příslušných technických zařízení (například i na vybavení a stav zařízení určených

Význam některých pojmů (§ 2)

Jako téměř každý předpis definuje přesně specificky používané pojmy a jejich význam, například: **podávající zaměstnanec, odborný útvar, jinak příslušný útvar, předmětný zaměstnanec** (vhodnější termín se bohužel nepodařilo najít – jde o zaměstnance, jehož činnost nebo jednání je předmětem neboli důvodem podání SH).

Podání Služebního hlášení (§ 3)

Právo podat SH má každý zaměstnanec Dopravního podniku. Toto právo není omezeno ani osobou (SH lze podat na kteréhokoliv zaměstnance včetně nadřízených pracovníků nebo kontrolních orgánů) ani časem výkonu služby (podávající zaměstnanec

osobu (nebo útvar podniku, případně cizí organizaci), jejíž činnost nebo jednání je předmětem SH.

Termín podání SH je stanoven do konce následujícího pracovního dne podávajícího zaměstnance; v případech vyžadujících bezodkladné řešení stanoví předpis tzv. předběžnou formu – ústní, případně jiné sdělení (e-mail, fax).

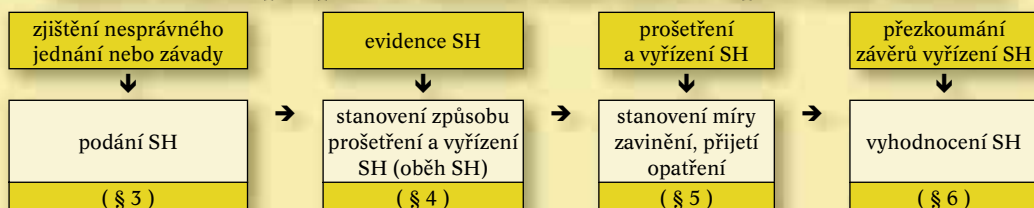
SH lze podat i prostřednictvím služebně nadřízeného zaměstnance (nikoho jiného!); například při jevu, na který by podalo SH více řidičů, postačí jedno SH podané na základě jejich zjištění výpravčím.

Předpis sice výslovně nezakazuje tzv. „pochvalná SH“, avšak vzhledem ke své struktuře a účelu s nimi nepočítá. Pochvalnou zmínku o určitém zaměstnanci lze jeho nadřízenému sdělit jiným způsobem: ústně, vnitřním písemným sdělením. (Jen tak mimochodem: odůvodněná pochvala existuje zřídka; u mnoha „pochval“ se zjistí, že pracovník dělá to, co má, nebo porušuje předpisy.)

Podávající zaměstnanec má právo na informace o průběhu a vyřízení SH (uplatní je zaškrtnutím této možnosti ve formuláři SH).

Tiskopis (formulář) SH se vyplňuje nesmazatelným způsobem nebo jako výstup textového editoru. Podá-

Celková struktura předpisu se vzhledem k jeho určení a náplni téměř nezměnila:



hlášeních

vající zaměstnanec musí vyplnit všechny předepsané údaje, pokud jsou mu známy nebo je lze běžným pracovním postupem získat. Při oběhu vyplněného tiskopisu SH je nutno zabezpečit, aby do něj nemohly nahlížet osoby, které nemají na podání, evidenci, vyřízení a vyhodnocení SH účast.

Evidence Služebního hlášení (§ 4)

Tuto činnost provádí určený útvar, jehož vedoucí nebo pověřený zaměstnanec rozhoduje o způsobu vyřízení SH (zaslání nadřízenému zaměstnanci pracovníka nebo útvaru Dopravního podniku, jehož činnost je předmětem SH), stanovení termínu vyřízení, případně o postupu, kdy je předmětem SH činnost osob nebo organizací mimo Dopravní podnik.

Při zjištění, že předmětem SH není zaviněný nebo zanedbaný stav (například neprovedení spoje z objektivního a řádně nahlášeného důvodu, o kterém podávající zaměstnanec nevěděl), se SH nikam nezasiílá (narůstaly by tak zbytečné administrativní úkony); SH se pouze zaeviduje s příslušnou poznámkou a sdělením podávajícímu zaměstnanci, pokud o to požádal, a tím lze SH považovat za vyřízené.

Vyřizování Služebního hlášení (§ 5)

(V této části předpisu došlo k dosti velkému okruhu změn, jak vyplývá z dalšího textu.)

Každé SH musí být vyřízeno. Kompetentním zaměstnancem k vyřízení SH je přímý nadřízený zaměstnanec nebo útvaru podniku, jehož činnost je předmětem SH. Právo vyřízení SH si může vyhradit i vyšší přímý nadřízený.

Předmětný zaměstnanec je povinen se na vyzvání nadřízeného k projednání SH dostavit. Má právo uvést svůj náhled na předmět SH a všechny okolnosti, které považuje za potřebné. Nadřízený zaměstnanec je povinen vzít vyjádření předmětného zaměstnance a všechny jím uvedené okolnosti v úvahu.

V případě, že SH podává jiný nadřízený nebo kontrolní zaměstnanec, nelze předmět SH zpochybnit pouhou negací; právo předmětného zaměstnance, uvedené v předchozím odstavci, zůstává i v tomto případě nedotčeno. (Zde je nutno zdůraznit, že nejde o narušení principu rovného zacházení se zaměstnanci /§ 1 Zákoníku práce/ ani rovnosti občanů před zákonem; nadřízení a kontrolní zaměstnanci provádějí kontrolní činnost v rámci své pravomoci, dané jim ustanovením § 74 Zákoníku práce a z něho vycházejícími vnitropodnikovými normami. Uvedené ustanovení předpisu se tedy logicky nevztahuje na případy, kdy podává SH zaměstnanec, který tyto pravomoci nemá.)

Je-li k vyřízení SH třeba stanovisko odborného útvaru podniku, je jeho vyjádření směrodatné; to se však vztahuje pouze na vyjádření k věci, která je předmětem činnosti tohoto útvaru.

Pokud je v příslušné kolektivní smlouvě nebo v jiném ujednání stanovena možnost přítomnosti zástupce odborové organizace při projednávání SH, je to

nadřízený zaměstnanec povinen umožnit. Pod pojmem jiné ujednání je zahrnuta možnost přítomnosti zástupců odborů například při vyřizování SH závažnějšího charakteru, při opakovaném SH na stejného zaměstnance, případně při vyřizování všech SH; může být ponecháno i na vůli předmětného zaměstnance, zda tento požadavek vznesne, vždy bude záležet na dohodě v rámci konkrétního pracoviště.

Jako závěr vyřízení SH stanoví nadřízený zaměstnanec míru odpovědnosti (zavinění) předmětného zaměstnance a sdělí mu přijatá opatření, je-li shledána jeho osobní zodpovědnost. Opatření může mít charakter projednání, napomenutí nebo finančního opatření; je samozřejmé, že při rozhodování je nadřízený zaměstnanec vázán vnitřními normami Dopravního podniku včetně kolektivních smluv i obecně závaznými právními předpisy.

Nadřízený, respektive kontrolní zaměstnanec však rozhoduje pouze o porušení pracovní kázně, nikoliv o porušení obecně závazného předpisu. Může však rozhodnout o opatření vůči zaměstnanci, pokud porušil ten obecný právní předpis, jehož dodržování stanoví provozně předpisová soustava, případně organizační



Foto: Petr Malík

a řídicí normy podniku (například porušení ustanovení o dodržování Pravidel provozu na pozemních komunikacích, které obsahují dopravní a návěstní předpisy pro tramvaje i autobusy).

Při rozhodnutí o finančním opatření se do formuláře uvede konkrétní částka; se kterou musí být předmětný zaměstnanec seznámen. K nahlížení do těchto údajů jsou oprávněni (nebo mají právo na informaci) pouze vyšší přímo nadřízení zaměstnanci, pověřeni zaměstnanci vyhodnocujícího útvaru a zaměstnanci odboru vnitřního auditu a kontroly našeho podniku. Podávajícímu zaměstnanci ani dalším případným účastníkům vyřizování SH se tato výše nesděluje.

Předmětný zaměstnanec, pokud nadřízený rozhodne o finančních, popř. i dalších opatřeních, má právo (o kterém musí být výslovně poučen) na přešetření správnosti vyřízení SH vyšším nadřízeným zaměstnancem a v případě opětovného nesouhlasu Odborem vnitřní kontroly a auditu DP, a. s. Opatření přijatá na základě šetření tohoto útvaru jsou v rámci DP, a. s. konečná. Případný nesouhlas s vyřízením SH uvede zaměstnanec do formuláře SH a stvrdí podpisem (v případě odmítnutí podpisu se provede záznam do formuláře SH).

Vyhodnocování

Služebního hlášení (§ 6)

Vedoucí zaměstnanec vyhodnocujícího útvaru, pokud se závěrem vyřízení SH souhlasí, uloží SH v příslušné evidenci.

V případě nesouhlasu (ten může být i na základě údajů předmětného zaměstnance) vrátí SH vyřizujícímu útvaru k došetření nebo novému projednání.

O výsledku vyřízení SH podá vyhodnocující útvar zprávu podávajícímu zaměstnanci, pokud o to požádal; v případě nesouhlasu má podávající zaměstnanec možnost sdělit námitky vyhodnocujícímu útvaru, který může (ale nemusí!) rozhodnout o dalším šetření, nebo Odboru vnitřní kontroly a auditu podniku.

Nové znění předpisu, jak vyplývá z výše uvedeného textu, dosti výrazně posiluje pozici zaměstnance, na kterého bylo podáno SH: musí být vzaty v úvahu jeho argumenty, je zmíněna i možnost přítomnosti zástupce odborové organizace, formulář SH musí být zabezpečen proti nahlížení nezúčastněných osob, při tzv. „finančním postihu“ se výše částky (kromě přesně vymezeného úzkého okruhu zaměstnanců) nikomu nesděluje.

Nelze se však domnívat, že tento – ani žádný jiný – předpis bude navozovat situaci nepostihnutelnosti; pokud se zaměstnanec (na kterémkoli stupni pracovního zařazení) dopustí nesprávného jednání, musí být připraven nést důsledky.

Na závěr nezbyvá než podotknout, že ideální stav, kdy všichni přesně plní své povinnosti a Služební hlášení není na koho podávat, je jistě ještě daleko (pokud k tomu vůbec někdy dojde – jsme jenom lidé). Ale přesto i dnes každý z nás o tom, zda se jej tento předpis bude ve svých represivních ustanoveních dotýkat, rozhoduje pouze a jenom sám.

Mgr. Antonín Ježek,
referát dopravní legislativy ředitelství

Vandalové či chudáci

Slovo vandal dnes pro každého z nás znamená synonymum k ničení, bezdůvodné krutosti, zkáze a popření všeho lidského.

Přitom se ti původní Vandalové, jako součást germánského etnika, zřejmě ve svých krutostech (které nepochybně konali) nijak nelišili od svých současníků, ať už to byli Vizigóti nebo Hunové.

Vandalové měli zkrátka „smůlu“, nikdy si nevytvářili vlastní písemnictví a neznáme ani jediného autora, který by pocházel z vandalského rodu. Veškeré informace, které jsme schopni zjistit, pocházejí z per jejich nepřátel, od římských historiků nebo křesťanských kněží. Musíme bohužel konstatovat, že naše zdroje jsou tedy značně zaujaté a informace o vandalských krutostech zřejmě nesmíme brát za bernou minci.

Tomu, kdo by se chtěl podrobněji seznámit s historií i současností vandalismu, doporučuji hledat na Internetu. Po vložení slovíka „vandal“ slušný vyhledá-

vač nalezne celkem 4 339 stránek (pouze v češtině), které jsou věnovány této tématice. Od historie až po současnost.

S projevy vandalismu se setkáváme téměř všude. Zlomené mladé stromky, jejich kotvení, kmínky stromů poškozené nožem, řetězy, případně stržením kůry, rozbité prvky dětských hřišť, ušlapané keřové výsadby. To jsou asi hlavní projevy vandalismu, s nimiž se potýkají správci městské zeleně. Jiné projevy vandalismu řeší správci veřejného osvětlení a zcela jiné problémy řeší provozovatel MHD.

Existuje jeden starý klasický paradox z ekonomiky ze střední školy. V tomto příběhu vlastní pekař malý obchůdek na hlavní ulici jednoho malého amerického městečka. Jednoho dne jde mladý punk – vandal kolem a prohodí velkou cihlu výlohou, kterou rozbije na malé střípky. Vandal uteče a není již k nalezení. Nicméně zvuk tříštěního se skla přiláká dav lidí. Pekař vyjde z ob-





19

chůdku a stěžuje si místnímu šerifovi: „Rozbil mi moji velkou výlohu. To mě bude stát dvě stě dolarů! A kdo to zaplatí?! Nemůžete chytit toho malého chuligána, aby mi zaplatil škodu?“ Šerif, pohodář a uvolněný člověk, se z toho snaží vycouvat. Nemá rád práci; nejráději sedí ve své židli a nechává si od podřízených donášet chlazené nápoje. Mezitím se ozve nějaký hlásek z davu: „Hej, Pekaři, klídek. Ten mladík udělal dobrý skutek! Teď je o dvě stě dolarů více práce pro sklenáře dole v ulici.“ Dav vybuchne smíchem a šerif se loudá pomalu pryč. Potom je slyšet jiný hlas, „Hele, ten chlápek má pravdu. Pan Sklenář si bude moct dovolit dalšího pomocníka. Opravdu to začíná rozjíždět ekonomiku!“ Ostatní v davu začínají souhlasně brblat. Několik málo statečných duší dokonce začne nazývat vandala hrdinou a doufá, že se ještě vrátí a hodí několik dalších cihel, aby se ekonomika začala opravdu hýbat. Víze pokroku a prosperity zaplňují malé městečko a během několika málo následujících týdnů jsou rozbity výlohy všude ve městě. Brzy si sklenář najme všechny malé hochy z města a začíná je učit sklenářskému řemeslu.

Nepřipadá vám tento příběh aktuální i pro naši současnost? Při pohledu na zastávku Horčičkova v oblasti Jižního Města, kolem které dnes a denně procházím, si vždycky vzpomenu na tento příběh.

Zajímalo mě, kolik musí Dopravní podnik vynaložit finančních prostředků jen na obnovu takto poničených zastávkových přístřešků v obvodu městské části, ve které bydlím, za jediný rok.

Nenechám naše čtenáře dlouho hádat. Jen v roce

1999 tato částka činila 4,479 milionu Kč v celé Praze. Prakticky každý přístřešek zastávky autobusů je předmětem útoků vandalů nejméně jednou měsíčně. Viníky těchto škod se nedaří zjistit a zůstávají v anonymitě.

I kdyby je hlídka České policie zastihla při činu, nedopouštějí se podle současně platné legislativy trestného činu, ale pouze přestupku, který lze vyřešit na místě, respektive předáním příslušné komisi Místního úřadu k projednání přestupku.

Na Jižním Městě, kde je ve správě o. z. Autobusy 44 přístřešků autobusových zastávek, stojí likvidace následných škod těchto vandalů přibližně 4 500 Kč na 1 přístřešek za rok.

Jestliže o. z. Autobusy zaplatí za jedno rozbité sklo přibližně 400 Kč, snadno si spočítáte, kolik jen těchto skel musí ročně vyměnit. Bez pomoci veřejnosti je tento boj proti vandalům marný. Dotazem na městské části v Praze 11 jsem zjistil, že se podařilo pokutovat pouze 9 osob za jediný rok.

Solidní podklady o škodách způsobených vandalismem nejsou k dispozici. Je zde i metodický problém, co všechno do těchto škod způsobených také našimi cestujícími zahrnout.

Přesto jen pro ilustraci uvedu několik příkladů z některých garáží našeho odštěpného závodu. Jak vypadá autobus třeba po fotbalovém utkání na Strahově, je vidět z ilustračních fotografií. Jedná se o autobus evidenční číslo 5690, SPZ AP 46-85, rok výroby 06/90, z garáže Dejvice. Po shlédnutí snímku jistě pochopíte, proč na linky, které obsluhují oblast konání fotbalového utkání, garáž nasazuje autobusy, které již mají svá nejlepší léta za sebou.

Nejen rozřezané sedačky, ale i prokopnutý strop a stěny autobusu nejsou výjimkou. To je příklad z jediné garáže našeho o. z. Mohu zde uvést i další případy, ale nerad bych zde dával návod našim vandalům k rozvoji jejich činnosti.

Daří se nám bojovat s tvůrci graffiti, i když nás to stojí nemalé prostředky. Jen jedna garáž vynaložila na odstranění těchto „uměleckých výtvorů“ přes 47 000 korun za rok.

Krádeže kladívek nejsou ničím neobvyklé. Jen v roce 2002 bylo doplněno 1 639 kladívek, které mají sloužit cestujícím při vyproštění z havarovaného autobusu v případech, že nelze použít dveře.

Výměna poškozených sedaček vandalismem nás stála jen na jedné garáži odhadem 100 000 Kč za rok 2002. Další poškození autobusů nás přišlo zhruba na 72 000 Kč, a to jen díky použití materiálů z již vyřazených autobusů.

Krádeže a poničení vozů hlášené policii za rok 2002 v jiné garáži:

rok 2002	ev.č. vozu	předmět	škoda v Kč
23. 1.	3072	Krádež strojku	10 500
17. 2.	5950	Krádež počítače	17 000
22. 2.	7156	Krádež terminálu	10 000
25. 3.	5444	Krádež strojků + počítače	44 050
8. 6.	3024	Rozbití skl. výplně opilým cest.	14 000
26. 8.	7049	Krádež OIS + poničení vozu	50 000
celkem			145 550

Zde jsou vyčísleny náklady bez odcizených kladívek, poškozených sedaček a pouze vyšší škody hlášené Policii ČR. Těchto garáží má náš o. z. Autobusy celkem šest. Onen šerif, pohodář a uvolněný člověk, by asi řekl: „Máme tady práci za 7 milionů Kč pro naše lidi – nebude tolik nezaměstnaných!“ Zachvátí nás ona víze pokroku a prosperity jako nejmenované městečko?



Ing. Jirí Horký, o. z. Autobusy
Foto: Josef Tůma

Pražská městská doprava poetická

Pod pojmem městská doprava si každý Pražan jistě představí rušné ulice a náměstí s tramvajemi i autobusy, jak se prolétají mezi moderními budovami, starou zástavbou, továrními čtvrtěmi, jak uhanějí po víceproudových tepnách města, po železobetonových mostech či jak zastavují u stanic metra. Ale městská doprava není jen taková, jak ji známe z běžného života, ale zahledíme-li se na ni jinak, může být i poetická. **Text a foto: Jan Dvořák**

„Dobrý den.“ Klidně a tiché historické zákoutí na Malé Straně narušila dvanáctka.



„Třičtvrtě na dvanáct.“ 1. února roku 2003 a je vlezle mrazivo pod svatým Mikulášem.



Rarita – pod dvěma historickými obytnými domy na jedné ulici jezdí tramvaj na pražském Starém Městě.





„Té trojka.“ Bájné místo české minulosti – Vyšehrad.



„Hlavou proti zdi.“ Hladová zeď v mrazivém únorovém dni na Petříně.



„Dobrou noc.“ Malostranský romantický snímek z 28. ledna 2003.

Vybavení a funkce zličínského depa

Depo Zličín je určeno pro zajištění technických potřeb tratě B metra. Stavba byla zahájena na podzim roku 1988. Svému účelu začalo sloužit v listopadu roku 1994 v souvislosti se zprovozněním pátého provozního úseku tratě B. Je umístěno na západním okraji městského obvodu Prahy 5, plocha areálu uvnitř oplocení včetně zkušební trati je 18,3 hektaru. Z východní strany je depo napojeno dvojkolejnou spojkou do konečné stanice tratě B Zličín. Depo je uspořádáno jako koncové s napojením všech hal do kolejiště depa.

Původně bylo depo Zličín projektováno na remizovací kapacitu 200 vozů, kapacitu údržby 250 vozů a další kapacity a provozy pro údržbu. Z důvodu úspory investičních prostředků byl rozsah výstavby redukován a v době zprovoznění depa byly z plánovaných 8 hal do provozu uvedeny čtyři: hala mytí a čištění č. 8, hala oprav č. 7, dílenská hala č. 6 a hala remizovací č. 5. Celková remizovací kapacita tak dosahovala 95 vozů. Dále byly do provozu uvedeny nezbytné objekty a provozní soubory pomocného a obsluhujícího hospodářství, čtyřpodlažní přístavek s dílnami a provozy, administrativním a sociálním zázemím, požární stanice, kotelna, kompresorovna, trafostanice a měnič, regulační stanice plynu, sklad chemikálií, vrátnice, kolejiště v potřebném rozsahu, komunikace a oplocení.

Od roku 1994 do roku 1999 byly práce z finančních důvodů omezeny na minimum a současně bylo rozhodnuto o „minimalizaci rozsahu stavby depa Zličín“. To znamenalo zrušení haly remizovací č. 2, haly MTZ a depa pomocných trakčních prostředků (PTP) č. 1 (později byla stavba depa PTP realizovaná a zmenšení přístavku).

V lednu 1999 byla do provozu uvedena zkušební trať v provozní délce 1,805 km, která je určena pro zkušební jízdy elektrických souprav, hnacích vozidel nezávislé trakce a také jako vlečková kolej mezi odstředným závodem Metro a firmou Siemens Kolejová vozidla, umožňující přesun nových souprav.

Propojení zkušební tratě se zhlavím depa je umožněno přes výtaznou kolej č. 2a a výhybku č. 5 (1:7,5-190). Kolaudační rozhodnutí bylo vydáno 17. dubna 2000.

V květnu 1999 bylo předáno zhotoviteli Metrostavu, a. s. staveniště pro stavbu remizovací haly č. 4 a již 2. srpna 2000 byl odborem dopravy Magistrátu hl. m. Prahy vydán souhlas k zahájení zkušebního provozu. Hala je 230 metrů dlouhá, 25 metrů široká a zabírá plochu téměř 6 000m². Délka kolejí je 222 metry. V první polovině je pod každou kolejí prohlížecí jáma o délce 102 metry, která slouží k provádění provozních ošetření, popřípadě mimořádných oprav. Druhá část kolejí je určena pouze pro odstavení souprav. Hala se oproti čtyřem předchozím odlišuje zejména subtilnější nosnou

konstrukcí, zatepleným sendvičovým pláštěm typu Mecno, elektricky ovládanými zateplenými vjezdovými vraty Butzbach. Těmito vraty byla postupně nahrazena všechna vrata v dříve dokončených halách. Světelníky ve střeše jsou elektricky ovládané, vytápění je ovládané elektricky s možností ručního nebo automatického provozu. Teplovzdušné vytápění a vzduchotechnika jsou konstruovány tak, aby kvalita vzduchu odpovídala požadavkům pro remizování souprav M1, které jsou na vlhkost vzduchu náročnější. Osvětlení haly je regulováno systémem Intelux s možností denního nebo týdenního režimu s automatickým rozsvícením nebo zhasnutím v závislosti na denní době, zvolené intenzitě a momentální intenzitě přirozeného světla. Podlaha je provedena ze speciálního drátkobetonu systému Pambex. Kolejový svršek halového komplexu je vybudován na společné niveletě TK = 387,000 m n.m. a to v přímé. Typ vlastního upevnění je verzí bezpračového upevnění pomocí 2 vlepených kotevnicích šroubů Ø 24/30 mm. Kolejnice tv. S49 je upevněna k žebrové, klínové podkladnici dvěma pružnými svěrkami Hr2. Dne 30. března 2000 byla zahájena stavba haly č. 3, identické s halou č. 4. Zkušební provoz stavby byl povolen 27. června 2001, kolaudační rozhodnutí bylo vydáno 30. října 2001.

Celé kolejiště depa Zličín (kromě výtazné kolejí č. 2a a kolejí spojkových č. 91 a 92) je ve vodorovné s výškou TK = 387,000 m n.m. v systému Jadran. Zhlaví depa je přes kolejovou spojku (1:9-190) napojeno na trať B metra. Rychlost v kolejišti depa je 20 km/h, kolejové rozvětvení před remizovacími halami umožňuje výjezd souprav v 75 sekundových intervalech. Konstrukce kolejového svršku je navržena podle vzorového listu ČSD č. 051.308, doplněného polyetylenovou podložkou pod podkladnicí. Kolejnice i výhybky jsou tvaru S49, uloženy jsou na dřevěných pračcích ve šterkovém loži tloušťky 50 cm od horní hrany pračků. Kolejnice jsou v žebrové podkladnici S4 připevněny pomocí zvonkových svěrek a svěrkových šroubů. Pro kolejové rozvětvení jsou použity výhybky tv. 1:4,3-70, 1:7,5-150, 1:7,5-190, 1:9-190 a 1:5,7-230.

Pohled na haly 3 a 4 z výhledu. Foto: o. z. Metro



Vzhledem k tomu, že určitě nebude realizována hala č. 1 a stavba haly č. 2 se zvažuje v horizontu desítek let, byla na žádost o. z. Metro provedena úprava zhlaví, a to přemístěním výhybky č. 12 z koleje č. 34a na kolej č. 24a. Touto úpravou bylo celé zhlaví upraveno do symetrické polohy, která usnadňuje provozní výluky a řešení případných poruch ve zhlaví.

Současně s výstavbou remizovacích hal byla postavena a uvedena do provozu depa pomocných trakčních prostředků 1 a 2, nahrazující částečně zrušenou halu č. 1, dále sklad a výdej pohonných hmot, přístupový chodník podél zhlaví od ulice Řevnické, přístavba skladu hořlavin, rozšíření zhlaví k remizovacím halám 4 a 3, vnitrozávodní komunikace, položení nových kolejí pro nezávislou trakci, parkoviště, osvětlení areálu, sadové úpravy.

V současné době je v halách 23 kolejí (20 kolejí pro remizování a 3 kolejí v hale mytí), plocha remizovacího komplexu je 2,3 ha, remizovací kapacita halového komplexu je 195 vozů. Z toho je pronajata 1 kolej (10 vozů) výrobcem nových souprav M1 druhé série, který zde provádí nezbytné zkoušky před jejich zprovozněním.

Postupující obnova vozového parku vyvolala potřebu změny organizace údržby vozů. Vzhledem k tomu, že s obnovou vozového parku na trati B se počítá až na závěr, připadly na zličínskou halu na rozdíl od minulých let opravy I. a II. stupně ruských souprav typu 81-71. Tím samozřejmě vznikly vyšší nároky na počet volných kolejí v hale; jejich naplnění je umožněno tím, že byly dostavěny haly 3 a 4 halového komplexu.

Takže v současné době, kdy se již nepočítá s další výstavbou (kromě již zmíněné zvažované dostavby remizovací haly 2 v budoucnu) slouží v depu Zličín pro technické zajištění tratě B tyto objekty:

- dílenská hala,
- hala oprav,
- remizovací haly,
- myčka,
- stavědlo (součást haly oprav),
- kotelna a úpravna vody,
- regulační stanice plynu,
- kompresorovna,
- sklad hořlavin a chemikálií,
- venkovní jeřábová dráha,
- vrátnice (vstupní objekt),
- požární stanice HZÚ o. z. Metro,
- depa pomocných trakčních prostředků (PTP 1, PTP 2),
- přístřešek a kalová pole,
- sklad a výdej pohonných hmot.

V tomto rozsahu svému účelu depo Zličín vyhovuje.
Milan Kaloš, o. z. Metro

Zdravotní péči v o. z. Autobusy, ať už se jedná o běžnou lékařskou péči či závodní preventivní péči, zajišťují praktičtí lékaři, kteří jsou zaměstnanci o. z. Autobusy, a smluvní lékaři, kteří jsou zaměstnanci o. z. Metro. Ti zajišťují závodní preventivní péči pro zaměstnance garáže Kačerov a pro část zaměstnanců DOZ Hostivař. Závodní lékařská péče je v o. z. Autobusy rozdělena do tří oblastí, a to: oblast praktické lékařské péče, oblast stomatologické péče a oblast rehabilitační péče. Odborným zástupcem v oblasti praktické lékařské péče je MUDr. Helena Špíková, v oblasti stomatologické péče MUDr. Helena Machová a v oblasti rehabilitační péče MUDr. Jiří Nedělka.

V rámci závodní preventivní péče jsou zabezpečovány vstupní lékařské prohlídky před nástupem nového zaměstnance, periodické prohlídky vyplývající ze zákona pro určité kategorie zaměstnanců, řadové prohlídky, jejichž cílem je sledování vývoje zdravotního stavu zaměstnanců za účelem opětovného posouzení zdravotní způsobilosti k práci, mimořádné prohlídky u zaměstnanců, kteří vykonávají epidemiologicky závažné činnosti, a u zaměstnanců, kteří podléhají režimu periodických prohlídek, a dále výstupní prohlídky. Výstupní prohlídka má ze všech uvedených prohlídek



Zdravotní péče v o. z. Autobusy

nejmenší preventivní význam pro posuzování zdravotního stavu zaměstnance. Provádí se při ukončení práce v daném pracovním zařazení za účelem zjištění aktuálního zdravotního stavu a posouzení, zda při výkonu práce nedošlo vlivem práce nebo pracovních podmínek k poškození zdraví. Na základě výsledků této prohlídky lze i po letech posuzovat míru pravděpodobnosti, zda onemocnění zjištěné s odstupem let vzniklo v souvislosti s bývalým výkonem práce. Proto má význam zejména právní. Výstupní prohlídky jsou prováděny nejen při ukončení pracovního poměru, ale i při převezení zaměstnance na jinou práci.

U těchto zdravotních prohlídek je vyloučena volba lékaře, to znamená, že je provádí výhradně příslušný závodní lékař.

V o. z. Autobusy to jsou následující závodní lékaři:

■ pro garáž Dejvice a Řepy:

MUDr. Milena Malá
ordinační hodiny: po – čt 7.00 – 13.30, pá 7.00 – 12.00

■ pro garáž Klíčov a DOZ Hostivař:

MUDr. Helena Špíková
ordinační hodiny:
po, čt, pá 7.00 – 12.00, út 7.00 – 14.00, pá 7.00 – 13.00

■ pro garáž Vršovice a správu o. z.:

MUDr. Milan Sekanina
ordinační hodiny:
po 9.00 – 18.00, út, st, čt 7.30 – 14.00, pá 7.30 – 12.00

■ pro garáž Kačerov:

MUDr. Helena Kemmlerová
ordinační hodiny: po – pá 7.00 – 13.30;
MUDr. Milan Hudi

■ pro DOZ Hostivař:

MUDr. Romana Černíková
ordinační hodiny: po – čt 7.00 – 12.00, pá 7.00 – 11.00

Kromě závodní lékařské péče v odbornosti praktického lékařství je v o. z. Autobusy ještě zabezpečována rehabilitační péče v garáži Řepy rehabilitační sestrou

Danou Jeřábkovou každý pracovní den od 7.15 do 14.00 hodin. Rehabilitační lékař MUDr. Jiří Nedělka ordinuje ve čtvrtek od 8.00 do 12.00 hodin.

Stomatologická péče je zabezpečována pro zaměstnance i jejich rodinné příslušníky MUDr. Helenou Machovou, která sídlí v garáži Kačerov a její ordinační hodiny jsou: po, st, čt 7.30 – 11.30 a 12.00 – 14.30; út 7.30 – 11.30 a 12.00 – 15.30; pá 7.30 – 11.30. Dále MUDr. Milenou Živcovou, která má ordinaci v garáži Řepy a její ordinační hodiny jsou: po, st, čt 7.30 – 11.00 a 11.30 – 14.00; út 7.30 – 11.00 a 11.30 – 15.00; pá 7.30 – 11.00 a 11.30 – 15.00.

Stomatologickou péči v garáži Klíčov zabezpečuje MUDr. Hana Petrášová, která má ordinaci v ekonomickém pronájmu.

Jitka Kučerová, vedoucí oddělení personalistiky a sociální péče o. z. Autobusy
Foto: o. z. Autobusy



Zdravotnická zařízení v o. z. Elektrické dráhy

Zdravotní stav zaměstnanců musí být ze zákona odborně posouzen před uzavřením pracovního poměru a následně v určitých, periodicky se opakujících lhůtách. V o. z. Elektrické dráhy má závodní zdravotní péči na starost zaměstnanecký odbor, který ji řídí a koordinuje. Zabezpečuje také prevenci včetně ochrany zdraví před nemocemi z povolání a dbá na účelné vynakládání finančních prostředků na tuto činnost.

Nestátní zdravotnické zařízení o. z. Elektrické dráhy vzniklo v roce 1992 a rozšířeno bylo v roce 1994. V současné době je v něm zajišťována zdravotní péče pro přibližně 3 990 zaměstnanců; ti si z pochopitelných důvodů nemohou pro preventivní péči svobodně zvolit lékaře, ale využívají služeb některého ze „závodních doktorů“, který je schopen odborně posoudit jejich stav.

Statutárním zástupcem nestátního zdravotnického zařízení je ředitel o. z. Elektrické dráhy. Od 1. ledna 2003 toto zařízení patří pod působnost Magistrátu hlavního města Prahy.

■ „Dům zdraví“ v areálu dopravní provozovny Žižkov,

Biskupcova 56, Praha 3
praktický lékař: MUDr. Miloslav Kramný
sestra: Markéta Šubrová
telefon: 296 124 876
ordinační doba: pondělí 7 – 14 hodin,
úterý a čtvrtek 7 – 13.30 hodin,
středa 7 – 12.30 hodin a
pátek 7 – 12 hodin

zubní lékař: MUDr. Lenka Kadlecová
sestra: Daniela Dvořáková
telefon: 296 124 875
ordinační doba: pondělí 8 – 15 hodin,
úterý 8 – 16 hodin,
středa až pátek 8 – 13 hodin

rehabilitační péče (není nutné doporučení od lékaře): Mgr. Simona Sedláková

telefon: 296 124 877
rehabilitační hodiny: pondělí, úterý,
středa a pátek 9 – 14 hodin

Pavel Szélely

telefon: 296 124 877
rehabilitační hodiny: pondělí až pátek 8 – 14 hodin

■ Středisko v areálu Ústředních dílen DP:

U Vozovny 6, Praha 10
praktický lékař: MUDr. Jana Němcová
sestra: Helena Jirsová
telefon: 296 122 406
ordinační doba: pondělí až čtvrtek 7.30 – 14 hodin,
pátek 7.30 – 12 hodin

zubní lékař: MUDr. Jana Srbová
sestra: Jitka Zajícová
telefon: 296 122 407
ordinační doba: pondělí až čtvrtek 7.30 – 13.45 hodin,
pátek 7.30 – 12.30 hodin

■ Středisko v areálu trakčního vedení:

Korunní 110, Praha 10

praktický lékař: MUDr. Mrázová Jana
sestra: Jana Švejdová
telefon: 296 125 076

Poznámka: další informace, zejména termín zahájení provozu, budou upřesněny ve směrnici ředitele o. z. č. 2/2002 „Zdravotní péče“.

Smluvní lékaři:

■ R. M. A. CENTRUM, Dukelských hrdinů 17, Praha 7 (bývalé lázně Letná nad kostelíkem sv. Klimenta)

praktický lékař: MUDr. Barbora Heřmanská
sestra: Miloslava Charvátová
telefon: 233 372 664
ordinační doba: pondělí až čtvrtek 7.30 – 15 hodin,
pátek 7.30 – 12 hodin

■ Budova o. z. Metro, Hostivař (2. patro)

praktický lékař: MUDr. Romana Černíková
telefon: 222 673 190
ordinační doba: pondělí až pátek 7 – 13.30 hodin

■ Rembrandtova 2191/16, Praha 10

MUDr. Jana Richterová
telefon: 274 782 031
ordinační doba: pondělí a středa 13 – 19 hodin,
úterý, čtvrtek a pátek 7 – 13 hodin
Pouze zastupující lékařka v době nemoci a v nutných případech.
Poznámka: ordinační hodiny nejsou totožné s pracovní dobou!
Josef Pačuk a zjs

Spolupráce s učilištěm Dresdner Verkehrsbetriebe A. G. pokračuje

V minulém školním roce (v rámci mezinárodního projektu Leonardo da Vinci) se realizoval pracovní pobyt našich žáků oborů automechanik a elektromechanik v Odborném učilišti Dopravního podniku města Drážďan. V prvních dubnových dnech letošního roku bylo vedení školy, spolu s učiteli a mistry odborného výcviku – obou zmíněných učebních oborů – hosty drážďanského učiliště, respektive Dopravního podniku města Drážďan, protože spojení školy s podnikem je velice úzké. Naši hostitelé nás provedli školou, dílnami i autobusovými garážemi a vozovnou a snažili se nám ukázat vše, co se dalo za ony dva dny stačit. Tamní škola je oproti naší menší – 160 žáků se připravuje v pěti učebních oborech. Do přípravy na budoucí povolání přicházejí – díky desetiletému základnímu školství – žáci starší než u nás a zájem o vyučení se je velký. Podíl odborného výcviku a teoretického vyučování je od našeho odlišný – praxe tvoří 2/3, třetinu pak teorie. Závěrečné učňovské zkoušky mohou provádět pouze certifikovaná pracoviště, certifikáty uděluje Hospodářská komora. Učiliště DP Drážďany mezi taková střediska patří. To, že na každé místo ve škole je až 20 zájemců, přesně koresponduje se situací na trhu práce u našich sousedů. Drážďany se mění a trochu vyliďňují. U sídlitních panelových domů ubývá pater – stávají se dvou-třípodlažními domy- a cesta kolem bloků opuštěných domů je lehce deprimující. 23% nezaměstnanost v Drážďanech je pro mnohé důvodem odchodu za prací na západ.

I Dopravní podnik města Drážďan, které jsou půlmilionovým městem, prošel mnohými změnami. Ze 4 200 pracovníků zůstalo při stejné obslužnosti 1 820. V autobusových garážích se změnil v údržbě

počet pracovníků z 360 na 50. Všechny autobusy, které ve městě jezdí, jsou nízkopodlažní, provádí se u nich jen běžná a střední údržba a po 7 až 10 letech jsou prodávány.

Obdobně je to i ve vozovnách. Filozofie vedení podniku je taková, že přes den mají tramvaje jezdit, tudíž ve vozovnách nemusí být ani pracovníci. A tak denní směnu vykonává 4 až 6 pracovníků, dalších 40 přichází pouze na noční směny, a to také na běžnou údržbu a střední opravy. Na větší opravy a generálky se vozy vrací tam, kde byly vyrobeny. Část tramvají v drážďanských ulicích stále pochází od nás, ale většina vozů je nízkopodlažních, vyráběných v Bautzenu kanadským uskupením firem Siemens, AWG a dalších. Momentálně ve městě probíhá zkušební provoz 45 metrů dlouhé dvanáctinápravové tramvaje – nejdelší tramvaje na



světě. Dopravní podnik vlastní i nákladní tramvaje, které zásobují továrnu Volkswagen ve městě.

Tramvaje i autobusy tam, kde mají stejnou trasu, mají i společné zastávky. Ve městě platí bezvýhradně přednost MHD. Žáci III. ročníků tamního učiliště již plní i některé úkoly přímo pro Dopravní podnik, například žáci oboru mechanik-elektronik mají na starosti údržbu elektronických zařízení zajišťujících přednost v jízdě tramvají a autobusů, žáci ekonomicko-správního oboru vydávají například jízdní řády, starají se o prezentaci podniku, plní pod dohledem i některé administrativní úkoly. Svezli jsme se i jednou ze dvou lanovek ve městě a byli v její strojovně. I tam se nám dostalo odborného výkladu. I na úkoly a perspektivu podniku, tím pádem i školy, došlo. Zlepšit komunikaci, přidat odpovědnost, zvládat stres a frustraci. Nepředpokládat, že do výchovy a výuky během 3 až 5 let přijdou nové prostředky. Urychlovat inovace, zlepšovat služby pro cestující, zvyšovat kvalitu poskytovaných služeb, být konkurenceschopnými – vždyť připojenými státy k EU se rozšíří trh. Není to výzva i pro nás? Pro motivaci žáků chtít vědět, chtít znát...

A závěrem? Vozy, které jsme viděli v garážích, vozovně nebo na trati byly příkladně čisté, v žluto-černé barvě podniku, většinou bez reklam, a když reklama, tak ve spodní části vozu. A umělecké čáranice – neboli graffiti, nebo snad poškrábaná skla? To se zde nenosí, tak světově asi Drážďany nejsou.

Samo město se pomalu chystá na oslavy 800. výročí založení. A chce překvapit. Rekonstruuje se centrum města, aby bylo co nejvíce podobné tomu před bombardováním v roce 1945.

Text a foto: -sou-

Soutěž mladých aranžérů

Pořadatelskou školou dvoudenní celostátní profesní soutěže Aranžér-junior 2003 byla v letošním roce Integrovaná střední škola v Mladé Boleslavi. Soutěže se zúčastnilo 21 škol, tudíž to byla soutěž velmi prestižní. Soutěžilo se v 7 disciplínách a naše škola vyslala žáky do 5 disciplín. Přípravě na účast v soutěži byla věnována velká pozornost, jak ve škole, tak i v odborné praxi. To vše bylo zúročeno v samotné soutěži, protože můžeme bez nadsázky konstatovat, že účast naší školy byla velmi úspěšná.

Dominantní kategorií je výroba obalu na knihu – a naše umístění?

1. místo – žák Kolář, 2. místo – žák Gregor a naše byla i místa 4., 5., 6., 7. a 8. Žáci nástavbového studia

soutěžili v počítačové grafice, a i zde jsme obsadili 1. a 2. místo (Udvardi a Maleček). Žákyně Walterová byla čtvrtá. Nejpočetnější byla obsazena kategorie plakát. 10. místo získala žákyně Sýkorová. Poprvé jsme se účastnili disciplíny špendlení na drátěný program a žákyně Cigánková se umístila jako pátá. Třetí místo u diváků svým pojetím aranžování makety získala žákyně Voráčková. V aranžování výkladní skříně byla Markéta Veselá druhá. Za přípravu žáků patří díky všem učitelům jak teorie, tak i praxe, ale hlavně žákům a žákyním, kteří školu příkladně reprezentovali. V příštím roce bychom celostátní soutěž chtěli pořádat my a tudíž vysokou lafku, kterou jsme si letošní úspěšnou účastí dali, ještě o něco zvednout.

Text a foto: -sou-



Řekni drogám ne!

Drogový problém, ale jak ho poznat, jak mu předejít, co si počít? Jak takovou situaci řešit? Je třeba si uvědomit, že daný problém s vysokou pravděpodobností nevznikl včera, a že jej nevyřešíme během několika dnů. Takže nespěchat. Neukvapovat se, nepodléhat panice. Sehnat si co nejvíce informací, a teprve potom jednat.

Je dobře vědět, že stejně tak, jako pomoci je možné neuváženým jednáním celou situaci i zhoršit.

Dne 2. března 2003 při návštěvě kolegů z RATP (článek v minulém čísle DP-KONTAKTu) přijal pozvání také Bohumír Ježek, předseda ZV ZOOS Elektrických drah. Předsedou Federace řidičů autobusů (FŘA) Jiřím Šmídkem byl seznámen se systémem odborových organizací u RATP a při volné chvíli společně hovořili mimo jiné o vzájemné spolupráci v oblasti sociálního smíru u naší akciové společnosti.

Na mnoha projednávaných bodech se oba pánové shodli a dále zazněla možnost využití jednotlivých rekreačních zařízení i ostatními zaměstnanci jednot-

Doporučujeme vyhledat zařízení, které v dané oblasti profesionálně pracuje a poskytuje konzultace, třeba i po telefonu nebo internetu. Zde je možné získat nezaujaté hodnocení konkrétní situace a postupy, které mohou pozitivně zapůsobit.

Stejně tak je možné (a neméně stejně důležité) se zde dovědět, co nefunguje. Pak je nutná důslednost. Dá se říci, že vždy existuje cesta, která vede ke zlepše-

ní stávající situace, omezení eventuálních zdravotních problémů, sociálních a právních rizik – když už ne k okamžitě nápravě.

O drogách, jejich užívání a závislosti slycháváme často, málokdy se však dozvíme něco o protidrogové prevenci. Právě prevence by měla zafungovat překvapivě dobře, a to ve všech svých podobách. Jak dosáhnout toho, aby mladý člověk drogu prostě nezkusil? Neexistuje žádná jediná, zázračná, stoprocentně účinná metoda. Je ale možné popsat aktivity, které mohou drogové riziko výrazně potlačit. A o tom přistě.

Převzato z publikace Řekni drogám ne

Jednání mezi zástupci Elektrických drah a Federací řidičů autobusů

livých odštěpných závodů. Předseda Federace řidičů autobusů nabídl rekreační zařízení v Kamenickém Šenově pro uspořádání letní dětské rekreace dětem zaměstnanců Elektrických drah.

FŘA poskytne rekreační objekt a Elektrické dráhy

si musí zajistit svůj tým vedoucích, kteří se každoročně podílejí na dětském letním táboře. K dohodě schází pouze projednání radou předsedů odborové organizace Elektrických drah.

Jiří Šmídek, předseda Federace řidičů autobusů

Chceme spokojené cestující

Přečetl jsem si dopis, který napsal Robert Kania na stránce Došlo do redakce. DP-KONTAKT pokaždé čtu se zájmem, protože v pracovních Dopravního podniku vidím jako řidič autobusu své kolegy. Po 20 letech za volantem vím, co ta práce obnáší, a vím taky, že i ostatní řidiči ve firmě se snaží vyhovět cestujícím a dobře jim sloužit. Samozřejmě, že ne všichni řidiči jsou stejní a určitě je možné lechko nachytat při tom, když se nechová, jak se sluší a patří. Určitě však takové úlety nejsou na denním pořádku. Řidič, který dělá ostudu všem ostatním, kazí pověst dopravci a ohrožuje zaměstnaní desítkám svých spolupracovníků.

Mohl bych se s Robertem Kaniou podělit o špatnou zkušenost s řidičem tramvaje z loňského podzimu ve Vodičkově ulici. Na nástupním ostrůvku tam zdržel odjezd tramvaje při vystupování invalidní občan, přestože se mu spolecestující snažili pomáhat. Řidič tramvaje pak rychle zavřel dveře, takže lidé v nich zůstali skřípnutí a s pootvřenými dveřmi se rozjel. Aby ukázal, jak moc je zpožděný, projel zastávkou Václavské náměstí až k Jindřišské věži. Vzpomněl jsem si na tu událost až po přečtení dopisu v DP-KONTAKTU. Asi jsem si měl poznamenat číslo vozu a čas, stejně jako to měl udělat v případě své špatné zkušenosti i pisatel dopisu.

Nikdy by mě nenapadlo, abych tvrdil, že po špatné zkušenosti jsou všichni řidiči stejní. Řidiči autobusů firmy Hotliner byli Pražanům dobří v době povodní, kdy bylo potřeba okamžitě rozjet náhradní dopravu. Neprostovali jsme, když po nás chtěli maximální výkony. Jezdil tehdy každý, kdo měl ruce a nohy. Sehnat zkušeného řidiče autobusu ze dne na den zase není tak jednoduché, jak to možná vypadá.

Taky pisateli dopisu řeknu, že bych radši jezdil s novým autobusem. Většina autobusů v Hotlineru je starších, takže mají něco naježděno, některé prošly generální opravou, ale že by byly nezpůsobivé, to bych si za volant nenesl. Některé také máme nové. Prostě vozový stav je takový, na jaký si firma bez městských dotací vydělá.

Na závěr připomenu, že jezdit na výlukách je mnohem obtížnější, než na pravidelných linkách. Bereme to ale jako svou práci, ať je ráno nebo noc, středa nebo neděle. Řidiči autobusů DP vědí, o čem mluvím. Samozřejmě chceme za svou práci taky nějaký výdělek, nečekáme, že nás bude stále někdo chválit. Stejně tak ale nechceme, aby se špatná zkušenost s některým naším řidičem vztahovala na všechny ostatní.

František Rosička, řidič autobusu Hotliner s.r.o.

Nástup nevidomého

Ve čtvrtek 20. března jsem jel autobusovou linkou č. 119 na Letiště Ruzyně. Cestou z Dejvické jel autobus celkem prázdný. Když jsem se však vracel, ten samý den po 16. hodině, z letiště zpátky na Dejvickou, autobus byl plně obsazen.

Přijžděli jsme vozem 6202 ke stanici, kde na tuto linku čekal i nevidomý pán. Očekával bych, že ve chvíli, kdy nastupuje takový člověk, mu nějaký jiný cestující, který je mu nejbližší, pomůže do vozu. Přestože byl autobus, jak jsem již zmiňoval, plně obsazen, nikdo si ani nevšiml, že chce dotyčný nastoupit. Překvapila mě však reakce řidiče, který hbitě vstal a nevidomému do vozu pomohl. Mrzí mě, že takovýchto všímavých lidí je tak málo.

Michal Krupka

Druhá připomínka

Nějakým zvláštním osudem mě v dubnovém čísle našeho podnikového časopisu zaujal článek „Připomínka“ od pana Srbka. Také já mám bohužel dost nepříjemných zkušeností, hlavně s řidiči autobusů. Smutné na celé věci je to, že se sám za tyto prohřešky ve špatném chování stydím.

V Dopravním podniku jsem totiž od vyučení přes 40 let, i když nikdy v provozu... Tak tedy jen krátce k poslední zkušenosti z 2. března letošního roku. Jel jsem linkou č. 177 ve směru od Kobylis a také já jsem seděl vpředu na sedadle hned u dveří. Musím podotknout, že řidič zvládal situaci na silnici s velkou obratností a citem. O to víc mě překvapilo to, co přišlo. Bez toho, že by linku omezil, zařadil se před nás osobní automobil a následovalo zařvání: „Ty ču...!“ Ticho a takto zasažení cestující, jsme pokračovali až do stanice Limuzská.

Tady se pro změnu rozhodl vystupující muž přejít před autobusem. Poněkud zaváhal, řidič však zařváním tohoto muže označil. „Ty kreténe!“

Tolik z mých životních zkušeností. Nejsem notický stěžovatel a mohl bych samozřejmě poskytnout číslo vozu a další podrobnosti oné události. Ale nechci. Nápravu stížnosti nevyřeší, ale přečet-li si svá vulgární vyjádření řidič, kterého se to týká, snad se přece jen zarazí a dá si příště pozor. V horším případě to přejde bez mrknutí, protože se takhle chová pořad.

Budou-li ale připomínky jako moje přibývat, je to už na jiných takové řidiče nepřijímat.

**Stanislav Ličman,
o. z. Elektrické dráhy**

Do uzávěrky květnového čísla jsme obdrželi následující nabídky podnikové rekreace; pokud i jiná rekreační zařízení našeho podniku mají volnou kapacitu, rádi jejich nabídku zveřejníme začátkem června.

Odštěpný závod Metro nabízí

Pension Nimrod

Pension Nimrod je situován 3 km severně od Mariánských Lázní směrem na obec Prameny, na náhorní rovině v nadmořské výšce 820 m n. m. v klidném prostředí CHKO Slavkovského lesa.

Rekreace je nabízena po celý rok formou polopenze v šestidenních turnusech, které začínají v neděli večer a končí v sobotu snídaní.

Denní poplatek za ubytování a stravování formou polopenze činí:

	zaměstnanci	cizí
dospělé osoby	330,-/den	385,-/den
děti do 10 let	270,-/den	285,-/den

Rekreační zařízení Těně – Smolárna

Středisko se nachází v okrese Rokycany v lesnaté

krajině (houby, borůvky) asi 2 km od obce Strašice. V areálu je možnost koupání v bazénku (5 x 3 m). Další možnosti koupání jsou v rybnících v okolí.

Ubytování je zajištěno ve dvoulůžkovém pokoji, čtyřlůžkovém pokoji, třílůžkových chatách a čtyřlůžkových chatách. Celková kapacita je 24 lůžek.

Na vaření je možno využít společnou kuchyni.

Cena za ubytování za osobu a den:

	zaměstnanci		cizí	
	dospělí	děti	dospělí	děti
pokoje a chaty	82,-	54,-	96,-	62,-

O volných termínech se můžete informovat na telefonu 222 672 934. V případě vyššího zájmu o rekreaci mají přednost zaměstnanci o. z. Metro.

Možnosti letní rekreace

v zařízeních Dopravního podniku

Odštěpný závod Autobusy nabízí

Federace řidičů autobusů, pořádající Letní dětský tábor v Kamenickém Šenově od 5. do 19. července, nabízí zájemcům poslední volná místa. Dítě člena Federace řidičů autobusů platí 2 200,- Kč, ostatní děti 3 200,- Kč.

V ceně pobytu je zahrnuta doprava, ubytování, 5x denně strava, pojištění a kulturní program.

Závazné přihlášky a složenska na zaplacení jsou k vyvednutí nejpozději do 30. května! Storno poplatek od 30. května do 5. července činí 10 % z ceny.

Dále Federace řidičů autobusů nabízí možnost celoroční rekreace v Lužických horách. Rekreační mohou využít cyklistické a turistické stezky, sportovní areál, rybaření a v zimním období sjezdové a běžecké tratě. Více informací u předsedů na garážích. **-bda-**

KULTURNÍ TIPY NA KVĚTEN

KINO

Z připravovaných květnových premiér v našich kinech vybíráme:

Dům naruby

Komedie režiséra Adama Shankmana vypráví o rozvedeném, přehnaně pečlivém a podrážděném advokátovi Peteru Sandersonovi, který se během internetové komunikace bláznivě zamiluje do chytré a atraktivní advokátky. Když ale tato žena přijde na jejich první osobní schůzku, realita je poněkud odlišná – není to holka s vybraným chováním, nemá titul z prestižní univerzity a dokonce ani není právnička. Ve skutečnosti se jedná o uprchlou vězeňkyni Charlene, která je přesvědčena o své nevině a prosí Petera, aby jí pomohl očistit její jméno. Oběma se naskytne vzájemná možnost pozitivně ovlivnit své životy... pokud při tom ale neobrábí naruby celý dům.

V kinech od 8. května 2003.

Nevěrné hry

Nový český film a vlastně i celovečerní hraný

debut režisérky Michaely Pavlátové v hlavní roli se Zuzanou Stivínovou a Peterem Bebjakem vznikl podle scénáře slovenské autorky Tiny Diosi. Vypráví příběh klavíristky Evy, která následovala svého manžela, hudebníka a skladatele Petera do malé vesnice na slovensko-maďarském pomezí. Zatímco Peter má ve zdejším prostředí klid na skládání, Eva jako interpretka marně hledá uplatnění a cítí se odtržená nejen od rodiny, ale také od důvěrně známého pražského prostředí a přátel. Charakterizováno řečí reklamních filmových sloganů jsou Nevěrné hry komorním milostným dramatem o lásce, nevěře, lidských selháních i nacházení sebe sama.

V kinech od 15. května 2003.

DIVADLO

Divadlo ABC

Na sobotu 10. května připravilo Divadlo ABC premiéru groteskní komedie současné francouzské autorky Yasminy Rezy Tříkrát život. Setkáme se tu s dvojicí manželských párů. Jeden z nich přichází na večeri ke

druhému, ale – přichází o den dřív, než bylo domluveno. Ve třech variantách této jediné výchozí situace se pak rozvíjí hra o setkávání a mýjení se, o vůli domluvit se i o snaze bořit zaještě koleje života. Hra o touze po tom, co nikdy nemůžeme mít, ale chceme, hra o životě viděném jakoby pod lupou. V režii Milana Schejbala se představí Simona Stašová, Veronika Gajerová, Oldřich Vízner a Otakar Brousek ml.

HUDBA

Květen je již tradičně ve znamení festivalu Pražské jaro. Již 58. ročník tohoto mezinárodního hudebního festivalu začíná letos 12. května a jeho bohatý program nabízí mnohé zajímavé položky. Jen namátkou... určité lze vybrat koncert k 120. výročí narození Václava Talicha 22. května v Rudolfinu, kde se pod dirigentskou taktovkou sira Charlese Mackerrase představí Česká filharmonie v dílech Leoše Janáčka, Bohuslava Martinů a Josefa Suka nebo vystoupení dvou klavíristů Nikolaje Děmiděnkova a Grigorije Sokolova. Děmiděnko, ruský pianista s britským pasem, od roku 1993 pravidelně účinkuje na sólových recitálech ve známém Wigmore Hall a hostuje jako sólista u předních britských těles London Philharmonic, London Symphony,

Důchodová problematika

Vzhledem k mnoha dotazům, které mi zasláte po zveřejnění věkových hranic pro starobní důchod v dubnovém čísle DP-KONTAKTu, opět uvádím následující přehled:

Pokud bylo důchodového věku dosaženo do 31. prosince 1995, činil důchodový věk **pro muže 60 let**, **pro ženy** podle počtu vychovaných dětí: **53 let** – pokud vychovala alespoň 5 dětí, **54 let** – pokud vychovala 3 nebo 4 děti, **55 let** – pokud vychovala 2 děti, **56 let** – pokud vychovala 1 dítě, **57 let** – žena bezdětná.

Počínaje obdobím od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2006 se důchodový věk stanoví tak, že se ke kalendářnímu měsíci, ve kterém jste dosáhli původního důchodového věku, přičítají u mužů 2 měsíce a u žen 4 měsíce za každý i započatý kalendářní rok z doby po 31. prosince 1995. Toto tedy platí, dosáhnete-li původních věkových hranic do 31. prosince 2006.

Důchodový věk (podle § 32 zákona č. 155/1995 Sb.)

Tabulka pro stanovení důchodového věku

rok narození	muži roky + měsíce	ženy podle počtu vychovaných dětí				
		bezdětná	1 dítě	2 děti	3 - 4 děti	5 a více
před 1936	60	57	56	55	54	53

1936	60 + 2	57	56	55	54	53
1937	60 + 4	57	56	55	54	53
1938	60 + 6	57	56	55	54	53
1939	60 + 8	57 + 4	56	55	54	53
1940	60 + 10	57 + 8	56 + 4	55	54	53
1941	61	58	56 + 8	55 + 4	54	53
1942	61 + 2	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4	53
1943	61 + 4	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8	53 + 4
1944	61 + 6	59	57 + 8	56 + 4	55	53 + 8
1945	61 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4	54
1946	61 + 10	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4
1947	62	60	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8
1948	62	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4	55
1949	62	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4
1950	62	61	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8
1951	62	61	60	58 + 8	57 + 4	56
1952	62	61	60	59	57 + 8	56 + 4
1953	62	61	60	59	58	56 + 8
po 1953	62	61	60	59	58	57

Po 31. prosinci 2006 činí důchodový věk u mužů

62 let a u žen dle počtu vychovaných dětí: **57 let** – pokud vychovala alespoň 5 dětí, **58 let** – pokud vychovala 3 nebo 4 děti, **59 let** – pokud vychovala 2 děti, **60 let** – pokud vychovala 1 dítě, **61 let** – žena bezdětná.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnavatelský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2002 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na svou adresu 1 – 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 priznaným 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 zaměstnavatelský odbor ředitelství. Najdete nás v nové budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61.

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

KULTURNÍ TIPY...

24 Royal Philharmonic, příležitostně se vrací k pohostinským vystoupením s Petrohradskou filharmonií a moskevskými orchestry i do Ruska. U nás se letos představí ve Španělském sále v pondělí 26. května. Jeho kolega, petrohradský rodák Sokolov, zvítězil v roce 1966 v pouhých šestnácti letech v Čajkovského soutěži v Moskvě. Velmi záhy odešel na Západ, kde pokračoval v triumfální kariéře jednoho z nejosobitějších klavírních virtuosů světové scény. Přednostně se soustřeďuje na sólovou interpretaci, jakkoli má na svém kontě řadu společných vystoupení s prvotřídními orchestry typu Newyorské filharmonie nebo Vídeňských symfonií. Vedle ohlášených Beethovových sonát chce v Praze (20. května v Rudolfinu) také dostát své pověsti výjimečného bachovského interpreta a přednět i jeho skladby.

Na závěr s trochou jiného soudu již jen stručná informace o tom, že v rámci svého turné se 29. května v T-Mobile aréně objeví kapela Lucie spolu se soubory Support Lesbiens a Ready Kirken. Kdo se bude chtít přesvědčit o tom, jak hraje Lucie už bez Michala Dvořáka, bude mít právě tady tu správnou šanci.

-mis-

Náhrady a pojistná plnění – osvobozená od daně z příjmů

V praxi vyplácené různé náhrady za škodu a další pojistná plnění mají podle své povahy odlišné daňové dopady. Mohou i nemusí být zdanitelným příjmem občana.

V dnešním článku se budeme zabývat příjmy náležejícími do této kategorie, a sice těmi, které jsou od daně osvobozené.

1. Náhrada za škody

Jedná se o situaci, kdy občanu je způsobena škoda na majetku, a ten za tuto způsobenou škodu obdrží plnění buď od pojišťovny nebo od toho, kdo mu škodu způsobí. Takový příjem je od daně osvobozen.

Příklad: Panu Důchodci narazila na chalupu sousedka autem do plotu a poškodila ho. Pojišťovna vyplatila panu Důchodci 25 000 Kč jako náhradu za vzniklou škodu. Přijátá částka je od daně osvobozena.

2. Náhrada za nemajetkovou újmu

Podle § 11 občanského zákoníku má občan právo na ochranu své osobnosti, zejména života, zdraví, občanské cti a lidské důstojnosti, soukromí, svého jména a projevů osobní povahy. Pokud jsou tato práva porušena, má poškozená osoba za určitých podmínek právo na náhradu nemajetkové újmy.

Příklad: Pan X. prohlásil veřejně o panu Y., že

si pořídil auto nelegální cestou. Pan Y. podal žalobu u soudu a pan X. musel kromě omluvy zaplatit panu Y. 50 000 Kč odškodného. Příjem je od daně osvobozen.

3. Plnění z pojištění občana

Jde o plnění, které vyplatí pojišťovna z pojištění soukromého majetku.

Příklad: Pan Občan si pojistil chalupu proti živelní pohromě. Vichřice, která řádila nad územím celé republiky mu strhla a odnesla střechu. Za vzniklou škodu obdrží pan Občan peněžité plnění ve výši 100 000 Kč. Příjem je od daně osvobozen.

4. Plnění z pojištění odpovědnosti za škodu

Pro osvobození od daně je v tomto případě rozhodující, že nejde o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s podnikatelskou či jinou samostatně výdělečnou činností.

Příklad: Občan má uzavřenu pojistku odpovědnosti za škodu, kterou způsobí on nebo členové rodiny. Jeho dítě rozbilo sousedovi prosklené domovní dveře. Soused dostane z titulu uzavřené pojistky tohoto typu od pojišťovny 15 000 Kč. Tato náhrada je od daně osvobozena.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Putování po zajímavých a pozoruhodných místech nekonečného světa informací vetkaných v digitální pavučině zvané internet – to je již po několik let cílem tohoto seriálu. Nejinak tomu bude i u jeho květnového, v pořadí už čtyřiačtyřicátého pokračování.

Tentokrát zamíříme takřka již na druhý břeh – za naši konkurenci. Určitě vaši pozornosti neunikl seriál článků „Zajišťující systém PID společně s námi“, jenž se v posledních letech objevuje s větší či menší pravidelností na stránkách DP-KONTAKTu. Tato série portrétů představuje jednotlivé dopravce, kteří společně s naší společností působí v rámci systému Pražské integrované dopravy. Pokud máte zájem o aktuální seznam těchto dopravců (zpravidla každý rok v něm dojde k nějaké změně), najdete ho na webových stránkách ROPIDu (www.ropid.cz). My se dnes podíváme, jakými internetovými stránkami se naši konkurenti prezentují.

V pomyslném žebříčku celkové kvality webové prezentace není o vítězi pochyb: stránky firmy Jana Barnatová – SPOJBUS na adrese www.spojbus.cz nemají mezi ostatními dopravci Pražské integrované dopravy konkurenci. Vedle elegantní grafiky a výborně barevné kombinace ladicí s barvou firemních autobusů

(charakteristická žlutá a červená jsou na internetu doplněny o modrou) je hlavní devizou stránek nápaditost. Každá sekce vás příjemně překvapí, ať již nějakým hravým prvkem (autobus na úvodní stránce, který vás pustí pouze předními dveřmi), pohyblivou animací či netradičním zpracováním. Přitom je zachována maximální přehlednost; texty působí přirozeně a žádná podstatná informace zde nechybí (jízdní řady, aktuální údaje o firmě, výborně zpracované odkazy a podobně). Stránky působí vesele, optimisticky a vytvářejí velice přátelský obraz firmy.

Dobrou úroveň mají webové stránky ČSAD Kladno, které naleznete na adrese www.csadkladno.cz. K jejich hlavním přednostem patří přehlednost a účelnost; grafika je pojata poněkud úsporněji, ale rozhodně není špatná. Stránky informují o širokém spektru služeb kladenského ČSAD (od provozování městské hromadné dopravy v Kladně až po zájezdovou a nákladní dopravu), nechybí ani fotografická galerie vozového parku. Zaujala nás rubrika „O nás“, skrývající velmi přehledně a přitažlivě zpracovaný profil firmy.

Internetové prezentace nymburské ČSAP (www.csap.cz) a Probo Trans Beroun (www.probo.cz/trans_beroun.asp) mají už jen

přůměrnou úroveň. Na vině je především strohá grafika ale i chudší obsahová stránka, nabízející jen málokdy něco nad rámec základních informací. Ve srovnání se zbytkem „startovního pole“ jsou to ale stále ještě pohledné a informačně bohaté stránky – zkuste se podívat na adresy www.kolin.cz/oad (Okresní autobusová doprava Kolín) a <http://home.tiscali.cz/cz027795> (ČSAD Praha – Vršovice) a dáte nám určitě za pravdu.

A další dopravci Pražské integrované dopravy? Věřte nebo ne, ale ze zbývajících sedmičky dopravců nemá internetové stránky nikdo. Zejména u větších subjektů s velkým počtem provozovaných linek (např. ČSAD Střední Čechy) je tato skutečnost překvapující.

Snad tedy vezmete zavděk jedním tipem: na stránkách www.citybus.cz (sekte Praha) najdete bohatou galerii fotografií autobusů, které jednotliví dopravci systému PID používají. Tímto se také autorům stránek omlouváme, že vinou technického problému na jedné či druhé straně jsme o nich v březnovém čísle nemohli podrobněji referovat. Již v příštím, červnovém pokračování našeho seriálu vám o tomto zajímavém internetovém místě povíme více.

-mš-

25. část

Radlice

Většine z nás se vybaví při zaslechnutí jména Radlice především součást pluhu, což podporuje i starobylá pověst, podle které zde za vlády kněžny Libuše dva bratři, Domaboj a Haldán, nalezli při zakládání dvora v zemi velkou radlici, která tak místu dala název. Ve skutečnosti nemá jméno se zemědělstvím pranic společného. Znamená „ves lidí Radlových“ a je odvozeno z osobního jména Radla. Nejstarší písemná zmínka o Radlicích je z roku 1283, kdy je král Václav II. daroval své chůvě Alžbětě. Ta ves postoupila klášteru sv. Anny, který ji občas pronajímал dalším hospodářům, později se zde objevovali různí vlastníci. Od první poloviny 17. století byla ves opět v majetku kláštera až do jeho zrušení v roce 1785. Pak se Radlice dostaly do rukou Schwarzenberků, kteří byli známí dobrou správou svých panství. Protože jim patřily i Jinonice, bylo celkem logické, že když vznikaly podle obecního zřízení z roku 1849 moderní obce, staly se Radlice jejich součástí. Teprve na základě zemského zákona č. 23 z 19. března 1873 se Radlice oddělily a staly se samostatnou obcí v rámci okresu Smíchov.

Na počátku 20. století byly Radlice především zemědělskou obcí, ale existovaly zde i menší průmyslové podniky – vápenka, cihelna, porcelánka a známá parostrojní mlékárna, která se později přestěhovala pod původním jménem na Smíchov. Obec prožívala značný rozvoj a žilo tu 3 399 obyvatel, z nich dvě tisícovky přibýly během deseti let!

Po připojení ku Praze v roce 1922 vytvořily Radlice, Hlubočepy a Malá Chuchle společně se Smíchovem novou městskou čtvrť označovanou jako Praha XVI. Novosmíchovská zástavba, vznikající ve směru od Křížové ulice podél Radlické a směrem ke Kesnerce, plynule přešla i do katastrálního území Radlice, ale neměla na historické jádro Radlic žádný vliv. I když se podle regulačního plánu z konce dvacátých let 20. století počítalo s tím, že bytová výstavba postupně zaplní rozlehlé prostory až nad údolí Prokopského potoka, tyto velkorysé představy se nikdy neuskutečnily. V nejspěšnější části Radlic vyrostla mezi válkami kolonie rodinných domků Na Farkáně. Rodinné domky se stavěly i Pod Vysokou. Po druhé světové válce bylo katastrální území části městského obvodu Praha 16, ale na několika místech došlo k úpravě jeho hranic – převážná část činžovních domů městského charakteru mezi radlickou školou, Laurovou a Kesnerkou byla nově připojena do katastrálního území Smíchov a Radlice tak přišly o polovinu obyvatel. V roce 1960 se Radlice staly součástí nového obvodu Praha 5 a v roce 1990 samostatně městské části téhož jména. Z významnějších ucelených bytových souborů postavených v poměrně nedávné době je nutné vzpomenout Dívčí hrady. Dnes v katastrálním území Radlice žije 1 648 obyvatel, méně než v roce 1890. Z jeho celkové plochy 242 ha je zastavěno pouhých 12 ha, zatímco 158 ha, tedy více než polovina, je dále evidováno jako zemědělská půda.

Základní silniční spojení vlastních Radlic s Prahou vedlo přes Smíchov. Původní komunikace vedla před výstavbou rozsáhlého areálu smíchovského (či v historické době lépe řečeno v množném čísle – smíchovských) nádraží kratší cestou přímo k lokalitě Na Knížecí. To se později projevilo i v původním pojmenování dnešní ulice Za Ženskými domovy, která bývala až do roku 1952 součástí Radlické ulice, zatímco úsek Ženské domovy – Plzeňská se jmenoval Divišova.

V roce 1872 začaly přes Radlice jezdit vlaky Bušetěhradské dráhy. V nejzápadnější části katastrálního území bylo dokonce postaveno nádraží, ale jak svědčí i jeho pojmenování – Jinonice – mělo význam především pro „mateřskou“ obec. Protože by při cestě do Prahy Radličtí museli jít do kopce opačným směrem přibližně stejně daleko jako na západní stranu smíchovského nádraží, zůstává otázkou, zda pro ně měla železnice smysl k pravidelnému používání. Na přelomu první a druhé dekady 20. století je doložena poštovní koněspřežná linka s přepravou osob v trase Smíchov – Jinonice.

Velkým přínosem pro obyvatele Radlic byla stavba

tramvajové tratě na Koučku v roce 1913. I když ještě nedosáhla přímo radlického katastru, už sama skutečnost, že měla administrativní pojmenování Plzeňská třída – Radlice svědčí, že byla určena i pro obsluhu této části pražské aglomerace. Cesta na zastávku Křížová ul. byla pro radlické obyvatele jen o pár kroků delší než do kopce na jinonické nádraží. První linkou, která na Koučku jezdila, byla od 23. března 1913 „devítka“, zajišťující v intervalu 4 a půl minuty spojení až do centra Prahy, případně na Žižkov.

První linka městské hromadné dopravy, která se alespoň dotkla katastrálního území Radlice, respektive jela po jeho hranici, byla autobusová s písmenným označením E. Od 1. srpna 1926 zajišťovala spojení jinonické Walterovy továrny (později i vlastních Jinonic) přes Malvazinky se Smíchovem. Tím měla dostatečně zajištěnou dopravu i budoucí kolonie Na Farkáně (její výstavba začala kolem roku 1930). V té době už probíhaly práce na stavbě nové tramvajové tratě od Křížové ulice k radlické škole. Dne 16. června 1927 byl slavnostně zahájen tramvajový provoz k radlické škole. Jako první do Radlic začala jezdit tramvajová linka č. 15, která do té doby jezdila na Koučku. V dopravní špičce na této lince jezdilo 18 vlaků. V Radlicích bylo postaráno

i o tzv. „noční provoz“, který však ve skutečnosti končil brzy po půlnoci. Zajišťovalo sem několik spojů linky č. 6, která v té době přes den jezdila ke smíchovskému nádraží. V poměrně krátké době se tu vystřídalo několik linek a teprve 3. ledna 1932 se tu jako typická linka objevila „osmnáctka“, která tu vydržela bez půl roku 40 roků.

V oblasti Farkáně také docházelo ke změnám v obsluze. Už v roce 1930 zde vystřídala „ččko“ autobusová linka J, kterou bylo od roku 1932 možné dostat se přímo až do zoologické zahrady v Troji. Za cestu z Farkáně k Andělu zaplatil cestující 1,50 Kč, zatímco za jízdu tramvají od radlické školy do téhož místa jen 1,20 Kč. Bylo to tím, že na tramvajích platil jednotný tarif, zatímco na autobusech linky J byla stanicová sazba. Cesta autobusem z Farkáně k Národnímu divadlu stála 2,50, zatímco tramvají stále jen 1,20 Kč.

Doslova revoluční změnu přinesl na Farkáně 1. října 1939, kdy byly autobusy vystřídány trolejbusy linky W. Byl to teprve druhý případ trolejbusové dopravy na území Prahy. V roce 1947 byla tato linka nově označena číslem (52) a po krátkodobé existenci linky č. 56 se tu v roce 1954 druhou trolejbusovou stálíci stala linka č. 60. Obě linky obsluhovaly Farkáně až do zrušení trolejbusové dopravy v této části Prahy v roce 1969, kdy byly nahrazeny autobusy linek č. 128, 137 a 153. „Stosedmatřítka“ představuje základní obsluhu Farkáně dodnes, tedy už 34 let.

Vraťme se nyní k jádru Radlic. Tramvajová trať končila smyčkou před školní budovou. Koncový úsek tratě byl v délce 155 metrů jednokolejný, protože hlavní silnice zde byla velmi úzká – mezi svahem na její severní straně a většinou přízemními domky na jižní straně bylo jen sedm metrů pro vozovku i chodníky. Tramvajovou dopravu řídila světelná signalizace. Když došlo po druhé světové válce k posunutí katastrální hranice Radlic, dostala se jednokolejná část tratě administrativně na Smíchov a v katastrálním území Radlice zůstala jen koncová smyčka. V historickém jádru Radlic se chodilo vždy jen pěšky. Od tramvajové konečné sice jezdila autobusová linka, na jejíž provozování měla koncesi obec Stodůlky a pronajímala ji soukromým zájemcům, neměla však pro obyvatele Radlic z hlediska spojení s Prahou žádný význam, protože v obci neměla žádnou další zastávku. Bylo ji ovšem možné použít pro cestu do jinonických továren.

Jak již bylo řečeno, typickou zdejší linkou byla po čtyři desetiletí „osmnáctka“. Od sklonku roku

1945 jezdila celonočně, takže Radlice měly postaráno o kvalitní spojení. V listopadu 1967 začala do Radlic jezdit také tramvajová linka č. 7, ale uspokojení radlických obyvatel netrvalo příliš dlouho. Od 5. července 1971 probíhala velká rekonstrukce Radlické ulice mezi Plzeňskou a Křížovou, spočívající především v rozšíření komunikace a nové vrchní stavbě tramvajové tratě, kterou bylo nutné přizpůsobit k provozu těžších tramvají řady T. Výluka trvala přes dva roky až do začátku září 1973 a cestování do Radlic bylo velmi složité. Obvykle se jelo ke smíchovskému nádraží a přešlo se pěšky po železné lávce přes nádražní areál k zastávce Křížová, kde se přesedalo na náhradní autobus linky X-18. Během rekonstrukce (17. ledna 1972) došlo k některým trvalým změnám v síti pražských tramvají. Náhradní autobusová linka v Radlicích byla přečíslována na X-14, což signalizovalo, že po skončení rekonstrukce sem bude jezdit jiná linka. Když mohly autobusy jezdit Radlickou ulicí k Andělu, objevila se tu linka X-6. Po skončení prací se do Radlic 3. září 1973 vrátily dvě linky tramvají – č. 6 a 14. Později už do Radlic jezdila jen „čtrnáctka“.

Osmdesátá léta přinesla do Radlic zásadní změny. Poslední říjnový den 1983 přijely tramvaje na smyčku před radlickou školou naposledy. V souvislosti s rekonstrukcí dalšího úseku Radlické, která se měla stát hlavní silnicí do budoucího Jihozápadního Města, musela tramvajová trať a část domů ustoupit nové silnici, brzy poté byly v souvislosti s výstavbou stanice metra zbořeny i Staré Radlice, po kterých zůstala jako památka jen kaple sv. Jana Nepomuckého z roku 1722. Tím Radlice přišly nejen o tramvajovou dopravu. Obyvatelé několika domů, které na radlickém katastru v této oblasti byly, se museli spokojit s pěší docházkou na zastávku Laurová, nezřídka v materiálech Dopravního podniku označovanou chybně Laurova (s krátkým „a“). Po dokončení rekonstrukce začaly Radlickou jezdit autobusy zajišťující dočasně obsluhu Jihozápadního Města, v Radlicích ovšem nezastavovaly. Jednalo se o dočasné řešení, protože od 26. října 1988 začalo pod Radlicemi jezdit metro, čímž se městská doprava vrátila i do nitra Radlic. V místech bývalé obce byla otevřena stanice

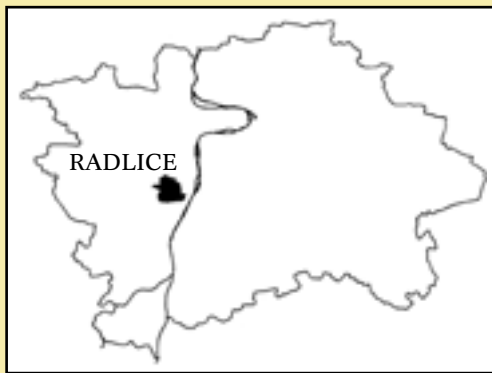


Foto: Petr Malík

Radlická, která měla sloužit obyvatelům připravované sídlištní zástavby v této oblasti. Ke stavbě dodnes nedošlo, a tak Radlická patří mezi nejméně zatížené stanice pražského metra. Několik nových domů, které byly postaveny na Dívčích hradech, bylo obsluhováno autobusovou linkou č. 231, která se však radlického katastru tady vlastně ani nedotýká.

Závěr 20. století přinesl do Radlic další nesnáze. Radlická ulice se stala velmi zatíženou městskou komunikací, kudy denně projíždějí tisíce automobilů z Jihozápadního Města, takže po klidu, který až do počátku 80. let panoval ve starých Radlicích, už není ani stopy. V roce 1999 byla na šest měsíců přerušena tramvajová doprava po přeložce inženýrských sítí i ve zbývajícím úseku na Laurovou a náhradní dopravu obstarávaly autobusy. Od roku 2001 je tramvajová doprava v Radlické ulici opět dlouhodobě přerušena, tentokrát až do konce roku 2003. Důvodem je výstavba tunelu pod Mrázovkou. V poslední době se často hovoří o možném prodloužení tramvajové tratě ke stanici metra Radlická. Zda k tomu opravdu dojde, to ukáže teprve budoucnost.

-pf-, -fp-

Česká rarita

Tuzemskou raritou je jediná dochovaná pojiždná dvounápravová tramvaj na rozchodu 1000 mm přezdívaná „Bovera“.

Světlo světa spatřila v roce 1929 v Ústí nad Labem jako součást osmnáctikusové série vyrobené pro tamní elektrickou malodráhu. Vozy byly vyrobeny ve firmě Ringhoffer v Praze a elektrickou výzbroj montovala až přímo v Ústí firma Brown-Boveri. Tramvaje byly na svoji dobu velice moderní, pojezd vycházel z konstrukce vozidel dodaných v roce 1926 do Jablonce nad Nisou. Oplechovaná dřevěná skříň měla velké uzavřené plošiny s dvojdílnými teleskopicky posuvnými dveřmi. Na oknech v oddíle pro cestující, kteří mohli sedět na kožených sedadlech, byly rolety a pod nimi stolky.

Po roce 1945 bylo na voze provedeno několik větších změn a úprav převážně v elektrickém zařízení. Po roce 1950 byla čalouněná sedadla rekonstruována na dřevěné lavice podél celého oddílu. Vozy tohoto typu byly postupně v Ústí nad Labem v dalším desetiletí vyrážovány z provozu, poslední pak při ukončení provozu tramvají v roce 1970.

Současná rarita byla v roce 1965 přestavěna na kolejový brus a o čtyři roky později předána do Liberce. Ve městě pod Ještědem dostal vůz oranžový nátěr s výstražnými žlutočernými pruhy a svému účelu sloužil do roku 1988, kdy byla zahájena jeho rozsáhlá rekonstrukce. Záměrem obnovy bylo uvést vůz do stavu po roce 1945, a tak se jednalo o velice náročný úkol. Chybějící díly byly buďto nové či starší z nalezených karosérií stejné série. Na rekonstrukci se podíleli členové Boveraclubu, části elektrické výzbroje byly opraveny v pražském Dopravním podniku a spodek vozu v dílnách v Liberci. V září 1999 byl vůz zprovozněn a přechřislován na č. 78

a v současnosti slouží v Liberci ke zvláštním jízdám. Ty se mohou v České republice uskutečnit jen na rozchodu 1000 mm, který najdeme pouze ve městě pod Jizerskými horami a na trati mezi Libercem a Jabloncem.

Nezbývá než věřit, že tato dvounápravová úzkorozchodná tramvaj nezůstane ojedinelou. V současné době je pod vedením Boveraclubu prováděna renovace vozu MT 6, dodaného do Jablonce nad Nisou v roce

1953. Tramvaje MT 6 byly posledním typem dvounápravových vozů na metrovém rozchodu a dosloužily na trati z Liberce do Jablonce první dubnový den roku 1973.

Text a foto: Jan Dvořák

„Bovera“ na historické liberecké lince č. 1 Lidové sady – Viadukt na úzkém rozchodu (třetí kolejnice je pro rozchod 1435 mm) v ulici 5. května. Již v třicátých letech 20. století byl na vůz dosazen pantograf; než se tak stalo, zajišťoval odběr proudu lyrový sběrač.



NAPSALI O NÁS

MF Dnes (19. 4. 2003)
Dopravní podnik
zkazil jízdenky

Nově vytištěné nepřestupní osmikoronové lístky pro pražskou městskou hromadnou dopravu obsahují chybu. Český popis na lístku sice správně říká, že s jízdenkou se během její patnáctiminutové platnosti nesmí přestupovat, anglický ale naopak tvrdí, že přestoupit na jiný spoj lze. V dubnu, kdy Dopravní podnik daleko častěji kontroluje cestující, to může cizincům

způsobit problémy. Ne všichni revizoři totiž umí anglicky a mohli by po nich chtít pokuty.

Večerník Praha (18. 4. 2003)
Tramvaje nejspozději v září

Nejspozději od 1. září budou opět jezdit Sokolovskou ulicí v pražském Karlíně pravidelné tramvajové linky. Podle Jiřího Tomana, který je pověřen řízením magistrátního odboru městského investora, je to nejzazší termín. „Předpokládám ale, že jej zkrátíme,“

řekl. Nyní záleží na datu nabytí právní moci stavebního povolení.

Večerník Praha (17. 4. 2003)
Do metropole se vrací Ikarusy

Novou autobusovou linku 291 budou obsluhovat autobusy Ikarus E 91. Nejsou to legendární kloubové autobusy, které z ulic metropole zmizely v roce 1998, ale nízkopodlažní vozidla. Využívat je budou hlavně pacienti místních nemocnic a matky s kočárky. Nájezdová plošina u dveří umožní i převoz vozíčkářů. Do osmimetrového autobusu se vejde 19 sedících a 22 stojících pasažerů. Cena je bez DPH 4,7 milionu. Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Módní místnost; sešití rány; dobytčí nápoj; mrštný pohyb; pěnivý mok. – B. 1. díl tajenky. – C. Pohodný; dešťový svod; zbabělec; jemenský přístav; spojovací zákop; typ Fordu. – D. Závod v terénu; mongolský rolník; vymřelý kočovník; karetní trumf; říční ryba. – E. Ochoz; cetka (zastarale); rozpouštědlo; modla; indický rejsek. – F. Běžná oprava (zkratka); způsob barvení textilu; svatební květina; mírný běh; výzva; druh gibbona. – G. A sice; Sémův syn; příjmení Vergilia; mužské jméno; Ben málik; značka telluru. – H. Kukačkovitý pták; protiklad; německý filozof; domácky Alexej; ruský přístav. – I. Posila; druh koně; trutnovský podnik; kazit; symbol lásky. – J. SPZ Sokolova; africká antilopa; část svíčky; Ibsenovo drama; hudební dílo; čističí prášek. – K. 2. díl tajenky. – L. Letadla; čajový alkaloid; ženské jméno; šumivé víno; značka počítačů.

SVISLE: 1. Jehličnatý strom; deska sloupu; závodní loď. – 2. Poplach; palivo; pokřik v koridě. – 3. Značka lutecia; paroháči; kryt vojáka; starosumérské město. – 4. Barva na vejce; asijský jelínek; přítok Váhu. – 5. Výklenek ve zdi; tropická rostlina; druh slitiny. – 6. Počátek závodu; látka z lýka; planetka. – 7. Značka thulia; sady; Twainovo jméno; římských 501. – 8. Entita; sportovní družstvo; dělo (hovorově). – 9. Vysoký kopec; nával; vodní hlodavec. – 10. Netvor; lihovina z rýže; číslovka. – 11. SPZ Kolína; karetní výraz; Judův syn; latinská spojka. – 12. Domácky Aida; rolety; část Prahy. – 13. Pouze; nicka; řecký bůh. – 14. Sjezditi; ruská vesnice; SPZ Prahy. – 15. Předložka; pocit dlouhé chvíle; italský herec; realitní kancelář (zkratka). – 16. Česká

strana; buddhistická hrobka; zničený. – 17. Uzenka; asijský veletok; grafit. – 18. Jíst (dětsky); silné provazy; čerpat. – 19. Římská čtyřka; značka benzinových čerpadel; opuštěna; značka voltampéru. – 20. Doba; ugaritská bohyně; právě vyhlhlé rybky. – 21. Chvost; plocha (knižně); říční korýši.

Pomůcka: anon, Ur.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 4/2003: Moudrý neodsoudí a hloupý nerozsoudí. (Ruské přísloví)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					

Artistu v odpoledních hodinách vystřídal písničkář Jiří Schmitzer.



Velikonoce v metru

Metro už opět slouží cestujícím stejně jako před 12. srpnem loňského roku, a tak stojí před námi nelehký úkol. Získat pro cestování páteří městské dopravy co nejvíce Pražanů i návštěvníků města. Otevírání stanic po zatopení provázely vždy malé slavnosti, jejichž seriál vyvrcholil o velikonoční Bílé sobotě, kdy byl připraven program pro děti i dospělé ve stanicích Malostranská a Muzeum. I kulturním programem chceme přilákat naše klienty do metra, ale bohužel 19. dubna bylo počasí proti. Pršelo a paní zima ukazovala, že letos měla vládu dlouho pevně ve svých rukou, a tak Pražané spíše vychutnávali tepla svého domova.

-bda-



O příjemnou atmosféru na Malostranské se staral artista, který své kousky předváděl s různým náčiním někdy i na kole.



Ve stanici Muzeum si přišli na své příznivci rockové scény při vystoupení skupiny November 2nd.

Poslední dny či lépe řečeno týdny byly na zajímavé události okolo pražské městské hromadné dopravy bohaté. O tom, jakou známku bychom dostali na vysvědčení za popsané služby, nebudu polemizovat, to nechtě laskavý čtenář posoudí sám.

Hoďinky ukazují několik málo minut po půl jedné v noci a z autobusových zastávek na Smíchovském nádraží odjíždí jeden vůz za druhým do různých okrajových oblastí Prahy, aby rozvezly poslední cestující v denním provozu. Z posledního autobusu jsou vidět ještě koncová červená světla, když v tramvajové zastávce zastavuje poslední spoj linky č. 12 ve směru do centra. Několik cestujících vystupuje, snaží se přestoupit, ale vše před několika desítkami vteřin odjelo... Pět autobusových linek odjíždí ze Smíchovského nádraží v 0.34 nebo 0.35, zatímco „dvanáctka“ přijíždí 0.36...

Tady jsou asi každá další slova zbytečná. Cestující na Barrandov asi rádi čekají téměř půlhodinu na první noční spoj, a ti co směřují do Zbraslavi, si užívají hodinového čekání. Možná jsou v okolí Smíchovského nádraží příjemné hospůdky, které okolo jedné hodiny v noci nemůžete vynechat. O tom já nic nevím, raději v tuto dobu volím pohodlí domova.

Proto bych navrhl posun příjezdu tramvaje o něko-

ZÁŽITKY VLASTNÍMA OČIMA

lik minut dříve, nebo aby autobusy odjížděly o několik minut později, pokud to provozní situace samozřejmě dovolí.

O tom, že Smíchovské nádraží není jediným problémem, svědčí i předchozí stanice metra. Stejná „dvanáctka“ přijíždí k Andělu v 0.32 a z terminálu Na Knížecí odjíždí poslední linka č. 137 v 0.34 a linka č. 231 v 0.35. Zde máte alespoň naději při rychlých nohách, což v tuto denní dobu nebyvá pravidelně vybavení. Pokud bude mít tramvaj malé zpoždění, ani rychlost světového rekordmana vám nebude nic platná, ale noční turistika je také příjemná zábava.

Bylo by ideální, kdyby tyto dva popsané případy byly v Praze ojedinělé, potom je jejich náprava snadná. Ale i tak nám nedělají dobré jméno a cestující dokáží pořádně otrávit.

Posuňme se nocí o několik minut dále. Když čekáte před třetí ráno na Újezdě na tramvaj a zima je až praštil, tak je logické, že nestojíte na místě a snažíte si čekání zkrátit. Proto vyrazíte do okolí, já se šel podívat k lanovce, která byla tou dobou ve vyluce. Když jsem

přišel na můstek těsně nad dolní stanicí, překvapilo mě, že vůz stojí venku a není uzavřen ve stanici. Tuto zájemavost sdělují i svým souputníkům a najednou vidím, jak z vozu lanovky vykukne hlava osoby. Nevím, zda je to hlídač nebo bezdomovec, nic neříká. Po několika nevěřících pohledech na obou stranách, se vydáme zpět ke stanici tramvaje a hlava se opět schovává. Celé setkání mi připadá, jak z jiného světa... V takovou hodinu bych na lanovce skutečně nikoho nečekal.

Naopak bych čekal, že když tramvaj náhle změní svou pravidelnou trasu, řidič to oznámí cestujícím, aby mohli své plány operativně změnit. Bohužel, při cestě „devítkou“ ze Žižkova do centra, tomu tak nebylo, a tak všichni ve voze byli překvapeni, co se děje, zda se nejedná o únos, když „devítka neodbočila“ do Olšanské ulice. Později jsme se šuškanou dozvěděli, že na trati byla nehoda, a tak se jezdí odklonem.

Snad takových nedorozumění zažijete v měsíci lásky co nejméně a užijte si rozkvetlou přírodu.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Během více než sedmi let existence Společenské kroniky jsme se dopustili několika nepříjemných omylů. Všechny jsou pro nás velmi nepřijemné a snažíme se, aby k nim v budoucnosti nedošlo. Bohužel, v minulém čísle jsme se dopustili chyby, která se dotkla pánů Miroslava Kunického a Jiří Temla z DOZu Hostivař. Při zpracování podkladů jsme je nedopatřením o deset let zpřeslili. Oběma se omlouváme a věříme, že si své dubnové padesátiny pořádně užili.

V květnu 2003 oslavují 60. narozeniny:

Květoslava Beldová – Ř, od. odbytu a tarifů MHD (42), Jiří Bezdiček – ED, výrobní úsek (24), Jan Borka – ED, provoz. opravná tramvaj (42), František Dvořák – A, garáž Klíčov (11), Jaromír Farka – ED, odd. údržby a služby (42), Josef Chmel – M, služba elektrotechnická (27), Emil Kačerovský – M, sl. technolog. zařízení (21), Josef Komárek – ED, oddělení BOZP (21), Josef Krákora – ED, provoz. vrchní stavba (33), Jiří Petřík – M, služba staveb a tratí (17),

Antonín Průša – M, služba technolog. zařízení (24), Zora Symonová – M, dopravní úsek (28), Milan Šimeček – A, garáž Klíčov (11).

V květnu 2003 oslavují 50. narozeniny:

Jan Bahník – Ř, odbor inform. technologie (13), Miroslav Fichtl – A, garáž Řepy (28), Jiří Gojda – M, služba technolog. zařízení (28), Lumír Hrudka – M, služba staveb a tratí (28), Helena Kopková – ED, provozovna Kobylisy (11), Jiří Křišťál – ED, provozovna Pankrác (18), Naděžda Maierová – Ř, odbor strategie (17), Drahoslava Málková – M, ekonomický úsek (23), Dagmar Neprašová – ED, prov. Hloubčetín (17), Bedřich Oborný – A, garáž Klíčov (26), Vladimír Parma – M, služba elektrotechnická (12), Jiří Pítl – M, technický úsek (28), Jiří Rybák – M, služba technolog. zařízení (12), Pavel Slezáček – M, služba staveb a tratí (18), Petr Špaňhel – M, služba elektrotechnická (17), Miloslav Števích – ED, provozovna Střešovice (31),

Zdeněk Švec – A, garáž Klíčov (11),

Karel Vaněk – A, garáž Kačerov (11).

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

Do starobního důchodu odešli:

Eva Ctiborová – ED, provozovna Pankrác (18), Jiří Havel – ED, provozovny Kobylisy (35), Jaroslav Hurých – ED, provozovna Vokovice (32), Jiří Kačena – A, garáž Kačerov (16), Václav Maroušek – ED, provozovna Vokovice (34), Vladislav Mišek – ED, odbor výrobní (10), Jan Pindl – ED, provozovna Vokovice (38), Jiří Tancer – ED, provoz. opravná tramvaj (18), Oldřich Vaněček – ED, prov. opravná tramvaj (45), Ladislav Zelenka – ED, provozovna Pankrác (43)

Do invalidního důchodu odešli:

Miloslav Andres – ED, prov. opravná tramvaj (38), Petr Koukal – ED, provozovna vrchní stavba (33).
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.