březen 2000 • ročník 5 • číslo 3 • zdarma

DP kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Souprava M1 poprvé vezla cestující

Ve čtvrtek 27. ledna 2000 v 9 hodin 42 minut nastal další mezník v historii pražského metra. Ve zkušebním provozu s cestujícími začala jezdit souprava M1. Přibližně 100 dní bude trvat další etapa přibližující nás k podstatné a dlouho očekávané výměně vozového parku pražské podzemní dráhy. Při

zkušebním provozu bude jezdit druhá z dosud vyrobených souprav v době snížených provozních nároků na trati C v pravidelném oběhu č. 55.

Za účasti mnoha hostů vyrazila souprava z kačerovského depa krátce po půl desáté. Nejprve odjela z 21. koleje další souprava M1 na zkušební trať a poté vyjela i premiérová souprava určená cestující veřejnosti. Souhlas k posunu, několik snímků na „vlaštovkách“ u vjezdového návěstidla do stanice Kačerov a rychle na trať. Těsně před příjezdem do první stanice poskytuje strojvedoucí první jízdy Aleš Tichý krátký rozhovor jedné z televizních stanic a zdůrazňuje, jak dobře a příjemně se s novým vlakem jezdí.

Kačerovské nástupiště je doslova obsypáno fotografy. O několik minut později si dozorčí stanice postěžuje, že se bála o jejich bezpečnost. Nastupují první překvapení cestující a vlak odjíždí. Cvakají závěrky, rozsvěcují se světla blesků, vrčí videokamery. Poznáváme i dopravní fanoušky z dalekého Japonska, kteří fotografovali i v sobotu 30. října loňského roku. Každý, s kým se v tento den dáváme do řeči, si ohromně pochvaluje propastný rozdíl mezi starou a novou soupravou.

Bohužel, nejen radostné pocity zbyly po premiéře. Mezi prvními cestujícími se objevil i vandal, ničící novinku. Jakýsi mladík zanechal svou stopu rádoby originality, ale spíše stupidity a bezohlednosti, v blízkosti posledních dveří čtvrtého vozu. Zde snad dalších slov netřeba.

Chcete se novou soupravou také svézt? Musíte tedy znát alespoň orientační časy, kdy se nová souprava objevuje na trati C. V pracovní dny od pondělí do čtvrtka jezdí oběh 55 dopoledne od 9.42 do 13.12 a večer od 19.32 do 0.18 hodin. V sobotu a neděli začíná již ve 4.52 a do depa Kačerov zatahuje v 0.18.

Aleš Karlovský (redakčně upraveno)

Jak jsme pokročili v preferenci MHD v roce 1999

Na základě Projektu preference povrchové MHD v Praze, který je průběžně zpracovávaným materiálem, byla v průběhu uplynulého roku 1999 realizována následující preferenční opatření:

V provozu tramvají

Křižovatka Otakarova – Bělehradská – Křesomyslova

Preferenční opatření spočívá v instalaci betonových dělicích prahů na třech větvích křižovatky v celkové délce 257 metrů a bylo realizováno v srpnu 1999. Po jejich osazení se výrazně zpřehlednila situace na příjezdech do křižovatky, tramvaje mají volnou cestu a na kolejích nestojí neukáznění řidiči, kteří dříve při potřebě na křižovatce odbočit, používali tramvajový pás jako odbočovací pruh.

Křižovnická v úseku Platnéřská – Křižovnické náměstí ve směru k Národnímu divadlu

Osazení betonového dělicího prvku v celkové délce 30 metrů bylo provedeno v termínu 9. až 10. listopadu 1999. Řešení je v zájmu zvýšení přehlednosti a správného usměrňování vozidel doplněno vodorovným značením. Opatření přispívá ke zvýšení plynulosti provozu v tomto úseku.

Bělehradská v úseku Tylovo náměstí – zastávka elektrických drah ve směru k Muzeu

Aplikace betonového dělicího prvku v délce 33 metrů (od křižovatky ke konci nástupního ostrůvku tramvají) byla realizována v termínu 6. až 7. listopadu 1999. Důvodem pro jeho osazení byla složitá

(Pokračování na straně 11)

Jak jsme hospodařili v roce 1999 a výhled do roku 2000 v provozu městské hromadné dopravy

V průběhu roku 1999 se vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, intenzivně věnovalo problematice hospodárného vynakládání finančních zdrojů na provoz městské hromadné dopravy. Situace nebyla lehká, neboť přidělená dotace ze strany hl. m. Prahy ve výši 6 124 500 000 Kč znamenala nárůst pouze o 500 milionů Kč oproti roku 1998. Přínos tržeb z přepravy včetně pokut byl proti roku 1998 nižší přibližně o 12 milionů Kč. V ostatních tržbách došlo k meziročnímu nárůstu přibližně o 253 milionů Kč. Přitom se v roce 1999 ve srovnání s rokem 1998 muselo mimo jiné zajistit celoroční zprovoznění tratě IV. B metra, zajistit provoz nového výpočetního systému SAP R/3 a nárůst mezd. Mzdový vývoj v roce 1999 byl realizován v souladu se mzdovou dohodou uzavřenou mezi hospodářským vedením a zástupci odborových organizací, tj. s meziročním nárůstem 8% s tím, že vícenáklady spojené se zajištěním zcela mimořádných činností, například s opravou Nuselského mostu, s obnovou a rekonstrukcí vozů metra, byly hrazeny z účelově vázaných prostředků. V absolutní hodnotě činil nárůst včetně odvodů přes 300 milionů Kč.

Stanovené roční objemy dopravních výkonů jednotlivých subsystémů městské hromadné dopravy, vycházející ze Smlouvy mezi hl. m. Prahou a Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností, byly splněny. Vyšší dopravní výkony metra v porovnání s rokem 1998 vyplynuly z prodloužení trati B na Černý most (od 9. listopadu 1998). Velká pozornost se průběžně věnuje Programu kvality služeb, kdy v roce 1999 byl ukončen druhý rok od zahájení činnosti. V průběhu roku 1999 byla přijata nová směrnice k nošení stejnokroje a byla provedena příprava standardu **Prodej jízdenek v automatech**, který bude realizován v roce 2000.

V roce 1999 bylo celkem přepraveno 1 040 028 000 osob, je to méně proti roku 1998 o 14 765 000 osob.

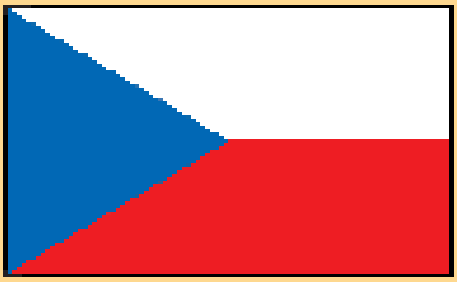
Činnost celého podniku zajišťovalo celkem 12 497 pracovníků (průměrný přepočtený stav).

Výhled do roku 2000 z možných finančních zdrojů, které jsou k dispozici, je i přes předpokládané zvýšení přepravních tržeb, včetně pokut, proti skutečnosti roku 1999 nepříznivý. Nárůst poskytované dotace ze strany města je nulový. I přes zvýšení tarifu (předplatní kupony od 1. ledna 2000) dojde k celkovému poklesu tržeb, a to zejména z důvodů, že nelze provádět dále ve větší míře prodeje hmotného investičního majetku. Tato skutečnost má za následek, že dojde k předpokládanému celkovému poklesu zdrojů přibližně o 51 milionů Kč. Přitom v roce 2000 jen z titulu potřebných zdrojů na vykrytí odpisů a odložené daně chybí přibližně 655 milionů Kč, dále vzrůstá v rámci naší společnosti podniku potřeba na pojistné, na tisk jízdenek, nákup kolků, nelze zajistit v plném rozsahu potřebné opravy a udržování zejména u dopravních cest a podobně.

V roce 2000 zůstává hlavním cílem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, zajistit objem dopravních výkonů v dobré kvalitě. **Ing. Eva Vackeová**

Naší státní vlajce je 80 let!

I když samostatný český stát existuje jen sedm let, jeho státní vlajka je ve skutečnosti stará už osm desetiletí. Naše dnešní historické ohlédnutí tedy nebude věnováno dopravě, ale našemu výsostnému symbolu. Důvody k tomu máme nejméně dva. První je, že si většinou své státní vlajky moc nevážíme, když je nám obtížné ji vyvěsit alespoň při státním svátku. Druhý důvod je o něco veselejší. Dopravní podnik patří tradičně právě alespoň o státních svátcích k tomu málu pečlivých uživatelů státní vlajky, a tak malé praporky zdobí jeho vozidla.



Tak správně vypadá česká státní vlajka.

Vlajka s klínem poprvé

Své důstojné osmdesátiny oslavuje státní vlajka 30. března. Toho dne v roce 1920 schválilo Národní shromáždění Československé republiky zákon, kterým se vydávají ustanovení o státní vlajce, státních znacích a státní pečeti. Předcházela tomu dlouhá a odpovědná debata předních historiků a výtvarníků. V případě státního znaku byla situace zdánlivě jednoduchá, protože šlo „jen“ o zvolení vhodné kompozice znaků historických zemí a také Slovenska a Podkarpatské Rusi, které by symbolizovaly mladý Československý stát a jeho státoprávní uspořádání. V případě státní vlajky byla situace o něco složitější, protože bylo zapotřebí vytvořit zcela nový symbol národní a státní svrchovanosti, který by byl nezaměnitelný s jinými a byl pokud možno jednoduchý a snadno zapamatovatelný.

Než Národní shromáždění ČSR přijalo bílo–červenou vlajku s modrým klínem, vykonávaly funkci státní vlajky tradiční české zemské barvy, bílá a červená, uspořádané do dvou vodorovných pruhů. I při vyhlášení československého státu 28. října 1918 vlály jen bílo–červené vlajky a prapory. Taková vlajka však neodrážela všechny součásti československého státu a navíc byla až na poměr stran na první pohled totožná s národní vlajkou Polska. Především bylo zapotřebí doplnit modrou barvu. Zvolit pouhou trikolóru nebylo snadné, protože stejné barvy v určitém uspořádání používaly například Francie, Nizozemsko, Rusko, Srbsko, Chorvatsko (respektive tehdy vznikající Jugoslávie). S přihlédnutím k potřebám nezaměnitelnosti, jednoduchosti, výtvarnému dojmu, rozlišitelnosti na dálku, ale i k situacím, kdy vlajka nebude za bezvětří vlát, byl zvolen jako možný způsob doplnění modré barvy klín. Vznikl tak mimořádně působivý a nezměnitelný estetický symbol, který zařadil tuto vlajku přes její jednoduchost (nebo snad právě proto) mezi nejkrásnější na světě.

Přijatá vlajka se velmi rychle vžila a málokdo ví, že po okupaci v roce 1939 dokonce přežila až do září 1939, kdy sice byla úředně nahrazena bílo–červeno–modrou protektorátní trikolórou, ale stala se symbolem celého zahraničního odboje i exilové československé vlády a mnoho lidí pod ní za svobodu své vlasti položilo život. Bylo proto samozřejmé, že po osvobození v roce 1945 vlajka dál samozřejmě plnila svůj úkol státního symbolu a nezměnila se (naštěstí) ani po nástupu komunistů k moci, zatímco státní znak byl v roce 1960 zcela neodborným zásahem našich zákonodárců znehodnocen.

Vlajka s klínem podruhé

Rozchod Čechů se Slováky od 1. ledna 1993 znamenal vytvoření dvou zcela nových nezávislých států, samostatných subjektů mezinárodního práva. V průběhu příprav na rozdělení Československa přijalo Federální shromáždění ústavní zákon, který na nátlak Slováků mimo jiné zakazoval, aby si kterýkoliv z nástupnických států ponechal některý z dosavadních symbolů federace. Při České národní radě byla v roce 1992 ustavena komise odborníků, která měla vytvořit podklady pro vytvoření státních symbolů obnoveného českého státu. (Česká státnost má tisíciletou tradici. Ani v rakouské éře nikdy nezanikl například titul *král český*.) Odborníci, bez ohledu na ústavní zákon o rozdělení federace, se správně přiklonili k názoru, že si český stát může zvolit stejnou vlajku jako mělo Československo. Důvod byl zcela jednoduchý. V okamžiku zániku Československa se jeho vlajka stávala volnou a žádný cizí stát (v tomto případě Slovensko) či dokonce už neexistující stát (Československo) nemohly jinému nezávislému státu přikazovat, jaký státní symbol si může přijmout. A tak 17. prosince 1992 Česká národní rada naprosto jednomyslně schválila ústavní zákon o státních symbolech České republiky. Vlajka, kterou čeští občané vždy považovali za svou, tak byla potvrzena jako státní vlajka nového státu. Ano, všichni byli pro – od republikánů přes občanské strany a sociální demokraty až po komunisty. Kolikrát jsme od té doby byli v českém parlamentu svědky jednomyslného přijetí nějakého zákona…

Jak vlastně naše státní vlajka vypadá?

Zdánlivě banální a směšná otázka, ale když bychom si dělali během minulých let statistiku, zjistili bychom neuvěřitelné údaje, svědčící o tom, že máme vlajku v podvědomí jen tak trochu. V praxi se nedodržoval správný poměr stran, klín nezřídka sahal jinam než měl a často jsme mohli (a můžeme vidět) i neuvěřitelné případy, kdy vlajka je vyvěšena „vzhůru nohama“, tedy červeným pruhem nahoru. Jak tedy vypadá? Nechejme stranou dikci zákona a řekněme si, že *státní vlajku tvoří dva vodorovné pruhy, nahoře bílý a dole červený, a modrý žerďový klín s vrcholem ve středu vlajky. Poměr šířky k délce je 2:3*. Jakákoliv jiná délka klínu než do poloviny vlajky je nesprávná. Pokud si někdo není schopen uvědomit, která barva má být nahoře (nezlobte se, ale opravdu to mnoho lidí neví…), pak si možná zapamatujete, že *(bílé) vajíčko na (červenou) cihlu můžete postavit, obráceně to přece nejde.*

Pokud jsme z jakýchkoli důvodů nuceni vyvěsit prapor ve svislé podobě, pamatujme si, že z hlediska pozorovatele musí být bílá barva vlevo. Je to vlastně jako bychom se dívali na rub vlajky! Není to tak pouze proto, že to stanovil zákon. Je to dávná mezinárodní zvyklost, pravidlo. Tak to prostě je a pokud někdy vidíme prapory (vlajka na rozdíl od praporu musí být vždy na lanku) vyvěšené jinak, je to špatně.

Existuje nějaký autor?

Projdete-li se po vyšehradském hřbitově, naleznete s největší pravděpodobností hrob, který svým tvarem připomíná naši státní vlajku. Patří akademickému malíři Jaroslavu Jarešovi, který býval léta označován za autora státní vlajky. Věc je poněkud složitější. Jaroslav Jareš svými návrhy bezesporu přispěl do jednání o podobě státní vlajky. V jeho pozůstalosti se opravdu našly i návrhy, z nichž jeden odpovídá později schválené vlajce. Návrh ale existuje právě jen v Jarešově pozůstalosti a přes veškerou snahu ho nenajdete v bohatých archivních materiálech někdejšího subkomitétu pro vlajku, který se různými předloženými návrhy zabýval. Vysvětlení je prosté. Jareš právě ten svůj nejjednodušší (a nejlepší) návrh nikdy neodevzdal, a proto nemůže být ani autorem státní vlajky. Největší zásluhu na podobě vlajky má především tehdejší archivář a heraldik Jaroslav Kursa, který předložil subkomitétu pro vlajku návrh vlajky s modrým klínem, který však sahal jen do jedné třetiny délky. Při dalších odborných jednáních byl klín prodloužen do poloviny délky vlajky, a tím byly odstraněny některé výtvarné námitky.

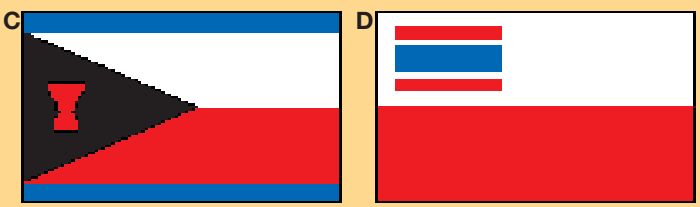
Proč právě bílá, červená a modrá?

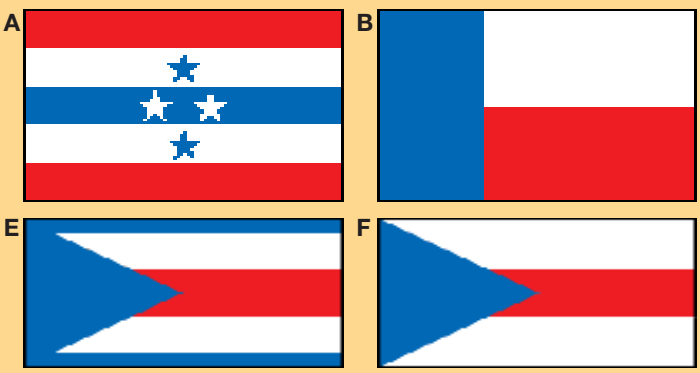
Bílá a červená jsou odvozeny jednoduchým způsobem od historického českého znaku, kterým je stříbrný (tedy bílý) dvouocasý korunovaný lev v červeném poli štítu. Protože je lev bílý, umísťuje se jeho barva nahoru, zatímco červená barva štítu je dole. Odpověď na častou otázku, proč je v českém znaku právě lev, když u nás nežije, je zcela prostá. Ve středověku býval lev, stejně jako například orel, chápán jako symbol odvahy a síly. Proto ho jako svůj symbol používal i český panovník. Nehledejme tedy v bílé a červené žádné legendy jako je tomu u mnoha jiných státních vlajek. Jde „jen“ o barvy znaku. A modrá? Při vzniku vlajky v roce 1920 byl modrý klín oficiálně vykládán jako stylizované vyobrazení tří modrých pahorků ze slovenského znaku. Také dnes, když už nemůže představovat Slovensko, najdeme zcela logický výklad modré barvy. Připomíná barvu štítu moravského znaku.

Závěrečné posteskнutí a přání autora

Před časem jsem byl v malém italském městečku Pietra Ligure. Probíhal tu právě festival amatérských policejních dechovek a na závěr se konal průvod městem. Jako poslední nesla skupina mládeže v policejních uniformách italskou státní vlajku. Diváci, kteří seděli na lavičkách (i ti nejstarší) nebo na kraji chodníku na zemi (ti nejmladší) vstávali, smekali a mimořádně bouřlivě tleskali. Přiznávám se, že mi v té chvíli vhrkly zcela nečekaně slzy do očí, jak jsem zcela podlehl této atmosféře. Později mi bylo líto, že něco takového není samozřejmé u nás. A tak bych naší státní vlajce k jejím osmdesátinám přál, aby se naše úcta a znalost státních symbolů zlepšila. A docela dobře si umím představit před sídlem ředitelství Dopravního podniku tři stožáry, na kterých budou vedle sebe svorně vlát státní vlajka, vlajka Prahy a vlajka Dopravního podniku. I taková zdánlivá drobnost pomáhá prohlubovat národní, regionální i podnikovou identitu. A výhledově by tam mohly být stožáry čtyři, jeden také pro vlajku Evropské unie.

Mgr. Pavel Fojtík





To jsou jen některé návrhy na naši státní vlajku, předložené v letech 1919–1920. Jejich autory jsou: A – V. Preissig, B – J. Benda, C – V. Hofman, D – návrh bez udání autora, E a F – J. Jareš.

Vozový park autobusů – XV. díl

Odštěpný závod Autobusy má ve svém programu především služby pro cestující veřejnost a městská hromadná doprava má svá specifika. Efektivní rozvoj a kvalita za přijatelnou cenu – to je cesta, jak uspokojovat potřeby veřejnosti a současně zajistit prosperitu podniku. Cestující městské hromadné dopravy touží po pohodlné, rychlé a bezpečné dopravě za přijatelnou cenu.

Našimi autobusy necestují jen mladí a zdraví občané, ale využívají je i mladé maminky, které cestují se svými dětmi v kočárcích. Maminka s kočárkem cestující sama, v převážné míře, do autobusu bez cizí pomoci nenastoupí. Starší lidé obtížně zdolávají vysoké schody do běžného autobusu. To se nezmiňujeme o osobách odkázaných na invalidní vozík. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, pro tyto osoby zřídil zvláštní linky a upravil autobusy B732. Do středních dveří byla namontována zdvihací plošina a byl snížen počet sedadel. Průvodčí doprovázející tento autobus zajistí nástup i výstup vozíčkáře. Bohužel jen na těchto zvláštních linkách. Takto postižená osoba neměla šanci využívat městskou hromadnou dopravu na jiných linkách.

V listopadu 1994 nastala významná novinka. Do pražské sítě byl zařazen nízkopodlažní autobus Neoplan N 4014/3 z výroby německé firmy NEOPLAN, Pilsting.

K zajímavostem patří, že první autobus byl vyroben v Německu v říjnu 1994 za účasti zaměstnanců o. z. Autobusy. Vozy uvedené do provozu v roce 1995 byly již koncem roku 1994 montovány vyškolenými zaměstnanci v DOZu Hostivař. Autobusy mají evidenční čísla 3001, 3002 a 3003 a jsou ve správě DOZu Hostivař.

Tento třídveřový nízkopodlažní autobus je určen pro městskou hromadnou dopravu. Nízká podlaha po celé délce autobusu představuje novou kvalitu cestování, neboť autobus nemá schody, což umožňuje snadný a rychlý nástup a výstup cestujících. Do tohoto autobusu snadno nastoupí nejen starší

Foto: Jan Aster

cestující s omezenou pohyblivostí, ale i žena cestující s kočárkem se obejde bez cizí pomoci a je zde možná i přeprava cestujícího na invalidním vozíku.

Motor MAN D 0826 LOH/07 je stojatý řadový přeplňovaný šestiválec a automatická pětistupňová převodovka ZF 5 HP 500 s vestavěným hydrodynamickým retardérem, jsou umístěny v zadní části karoserie.

Samonosná nízkopodlažní karoserie je sestavena z panelů s velkoplošnými čelními i bočními okny. Výška podlahy nad zemí je pouhých 320 mm, a to ve dvou třetinách celkové podlahové plochy. Krytina podlahy je v protiskluzovém provedení. Odpružení je pneumatické. Kabinu řidiče odděluje mezistěna. Troje dvoudílné dveře s dovnitř se otevírajícími křídly jsou ovládány elektricky. Sedadla pro cestující jsou bočně zavěšena a potažena látkovým potahem, který lze po sundání ze sedadel vyprat a dokonale vyčistit. Autobus je vybaven úchyty pro fixaci invalidních vozíků.

Přední náprava Neoplan VN 8–NF je portálové konstrukce, zadní ZF AV 131/800.

Obsah nádrže	230 litrů
Maximální rychlost	80 km/hod.
Průměr otáčení	22,5 m
Rozchod kol: vpředu	2130 mm
vzadu	2130 mm

Parkovací ruční brzda je mechanická na zadní kola. Provozní nožní brzda je vzduchotlaková na všechna kola. Zpomalovací retardér je součástí automatické převodovky.

Lze jen spekulovat, že tato snaha Dopravního podniku byla mocným impulsem pro domácího výrobce a dodavatele autobusů Karosu, který v roce 1995 přišel s nabídkou nízkopodlažního autobusu Karosa – Renault City Bus. O tomto autobusu si však řekneme v posledním článku našeho seriálu o rozvoji autobusové dopravy v Praze. **Ing. Jiří Horký**

Základní technické údaje

	Neoplan N4014/3	Rok výroby	Počty autobusů
Maximální celková délka mm	12000	1994	1
Šířka vozové skříně mm	2500	1995	2
Výška vozové skříně mm	2750		
Maximální přední převis mm	2600	**Celkem k 31.1.2000**	**3**
Výška podlahy mm	320		
Rozvor náprav mm	6020		
Zadní převis mm			
Maximální zadní převis mm	3380		
Pneumatiky	BARUM 275/70R–22,5		
Hmotnost vozu celkem kg	18000		
Počet míst k sezení	28		
Počet míst k stání	65		
Celková obsaditelnost	93		
Motor	MAN D 0826 LOH/07	KHD/DEUTZ BF 6M 1013 EC	
Počet válců	6		
Průměr vrtání mm	108		
Zdvih pístů mm	125		
Zdvihový objem válců cm^3	6870		
Výkon kW/k	169 kW (230 k) /2400ot/min	174 kW /2300ot/min	

Již rok funguje SAP, čeho jsme dosáhli a co nás čeká

Po ročním fungování informačního systému R3 německé firmy SAP lze říci, že splnil hlavní strategické cíle kladené na informační systém pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. V průběhu let 1998 a 1999 byl zaveden komplexní systém, který prostřednictvím modulů finančního účetnictví, controlingu, investičního majetku, materiálového hospodářství, odbytu, distribuce, oprav a údržby umožňuje nejen zpřesnit a zrychlit práci všech uživatelů, ale především umožňuje okamžitý přehled o dodržování rozpočtu – jako základního nástroje řízení našeho podniku. To znamená, že každá informace vstupující do systému se okamžitě objeví na všech místech, kde je pro další činnost požadována. Například výdej materiálu ze skladu je možno ihned po jeho provedení v modulu materiálového hospodářství zkontrolovat na účtech v modulech finančního účetnictví a v controlingu ve stavu nákladů příslušného nákladového střediska.

Významným přínosem je zajištění systémem „přístupových práv“, který automaticky zabraňuje, jak nedovoleným činnostem, tak případnému poškození či zneužití informací. Tento jednotný informační systém také umožnil sjednocení pracovních postupů při zacházení s hodnotami společnosti, včetně jejich postupů účtování a evidence v celé naší společnosti. Jedním z hlavních cílů zavedeného informačního systému je však záměr sjednotit rozsah implementovaných modulů v jednotlivých organizačních jednotkách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, a tím dosáhnout vyšší využívání vybraného programového produktu v jednom integrovaném systému v podobě SAP R/3. Rovněž je zde sledována snaha o automatizované zpřístupnění důležitých výstupních dat managementu společnosti pro potřeby řízení. Nedílnou součástí je rovněž zvýšení výkonnosti a spolehlivosti hlavního řídicího výpočetního systému. Otevřený systém SAP R/3 umožňuje neustálý rozvoj. Po ročním produktivním provozu se ověřila funkčnost a spolehlivost systému a podařilo se podařilo odstranit některé dílčí nedostatky v nastavení.

Úspěšnost postupu nám tak umožňuje zajistit další rozšíření modulů implementovaných z důvodu krátkého času v omezeném rozsahu. Jedná se především o modul materiálové hospodářství, který jednak nebyl zaveden ve všech skladech a jednak nebyla zprovozněna jeho funkcionalita zejména v oblasti plánování materiálu. Toto dopracování přinese vyšší integritu informačního systému a zrušení příslušných rozhraní ze současně provozovaných systémů. V odštěpném závodě Autobusy se připravuje implementace modulu oprav a údržby. Důležitým počinem bude i příprava na budoucí zavedení nového plně integrujícího modulu personalistika. Zprovoznění infosystému, který je součástí celkové architektury umožní kromě dalších funkcí zprovoznění tzv. WEBserveru ze systému SAP R/3, takže bude možné přenášet vybraná data do prostředí Intranetu a jejich jednoduché a operativní zpřístupnění managementu společnosti.

obchodně–ekonomický úsek ředitelství

5. dubna 2000 se uskuteční komplexní přepravní průzkum metra

V souladu s pravidelným sledováním zatížení sítí městské hromadné dopravy a aktualizováním přepravních vztahů v síti metra, bude realizován komplexní přepravní průzkum metra (dále jen KPPM 2000).

Výsledky přepravního průzkumu jsou jedním ze vstupních podkladů pro projektování dopravního systému městské hromadné dopravy v Praze. Umožní posouzení přepravních vztahů v celé síti metra, a tím i možnost navrhování a realizaci optimálního rozsahu provozu na základě skutečných potřeb cestující veřejnosti.

KPPM 2000 se uskuteční ve středu 5. dubna 2000 od 5.00 do 20.00 hodin (výdej štítků) respektive 21.00 hodin (sběr štítků) v celé síti metra, tj. na všech vstupech i výstupech. Cestující obdrží při vstupu do metra sčítací lístek, který odevzdá při výstupu z metra do určených sběrných krabic, kterých bude celkem v síti 315 kusů, nebo pracovníkům určeným pro sběr. Sčítacích lístků je připraveno celkem jeden a půl milionu kusů včetně 120 tisíc kusů rezervy. Pro každý vestibul je připraven počet štítků podle současného obratu stanice. Každá stanice a vestibul má svůj kód, který při zpracování počítačem bude sloužit pro identifikaci stanic a pohybu cestujících v síti metra. Na sčítacích lístcích budou uvedeny informace o průzkumu v češtině, němčině a angličtině. Průzkumu se zúčastní ve dvou směnách přibližně 1100 pracovníků, a to z ředitelství společnosti, odštěpného závodu Metro, ROPID a SOU. Ve stanicích budou průzkum zajišťovat skupiny ve složení: vedoucí stanice, rovnač štítků, rozdávači a sběrači štítků.

Zpracování průzkumu bude zajišťovat firma SPS – Centrum Praha a výsledky budou známy přibližně v polovině května. Právě metoda použití sčítacích lístků umožní sledovat pohyb cestujících od vstupu až po výstup, a to jak směrově, tak i časově.

Poslední KPPM se uskutečnil 1. listopadu 1995 a jeho výsledky sloužily pro upřesnění rozsahu provozu metra, posouzení provozní situace jednotlivých stanic (vstupy, výstupy, obraty) .Výsledky rovněž využívají i různé projektové organizace jako podklad pro výstavbu případně realizaci obchodní sítě v oblasti stanic metra a podobně.

Cestující budou o průzkumu informováni v tisku, informačními tabulemi v metru a hlášením staničním rozhlasem v metru, a to před průzkumem i v den průzkumu.

Věříme, že pracovníci zúčastnění na průzkumu i cestující veřejnost přispějí k hladkému průběhu celé akce.

Ing. Jan Májek

V současné době velmi často slýcháme o jednotné Evropě, ale i přes tuto jednotnost je nutno podporovat zachování a rozvíjení jedinečného kulturního bohatství každého z evropských národů. Každoroční udělování titulu Evropské město kultury Radou ministrů kultury Evropské unie je výrazem péče o toto kulturní dědictví. Prvním městem, které tento titul získalo, byly v roce 1985 Athény. Pro rok 2000 Rada ministrů propůjčila tento titul hned devíti městům najednou, a to Avignonu, Bergenu, Bologni, Bruselu, Helsinkám, Krakovu, Praze, Reykjavíku a Santiagu de Compostela, poprvé v roce 2000 také nečlenům Evropské unie (Bergen, Krakov, Praha, Reykjavík).

Udělením titulu Evropské město kultury 2000 dostala Praha jedinečnou šanci představit se jako město s hlubokou kulturní, společenskou a průmyslovou historií, ale také jako město současného kulturního života.

Praha – Evropské město kultury roku 2000

Jako zastřešující organizace celého projektu byla v roce 1999 hlavním městem Prahou založena obecně prospěšná společnost Praha – Evropské město kultury roku 2000, jejímž ředitelem byl jmenován Michal Prokop. Dramaturgická koncepce projektu vychází z triády základních programových rovin: Příběh města, Město otevřených bran a Město pro život. Tato témata v sobě odrážejí současné tendence kulturního vývoje v Praze.

Programová rovina **Příběh města** vychází z pohledu na minulost a její snahou je definování kulturních tradic a jejích vazeb na dnešní život. Praha je často vnímána jako historická křižovatka kulturních cest a vlivů, což se stalo výchozím bodem pro programovou rovinu **Město otevřených bran**. V rámci této části projektu je připraveno ke zhlédnutí několik významných evropských a světových děl, které tvoří reprezentativní výběr evropské kulturní scény. Cílem programu **Město pro život** je přiblížit kulturu a umění co nejvíce běžnému životu, převést projekty z výstavních sálů a divadel do ulic, náměstí a jiných veřejných prostor a přiblížit je tak široké veřejnosti.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, se stal partnerem společnosti Praha – Evropské město kultury roku 2000, o. p. s. a kromě významné podpory propagace celého projektu (logo Praha – Evropské město kultury roku 2000 je uváděno na všech jednotlivých jízdenkách, informačních materiálech a také v prostorách metra – u názvu stanice) se podílí i na několika konkrétních projektech, které jsou připravovány při příležitosti této významné společenské události.

Jedním z projektů je **Archa 2000 – divadlo v pohybu**, který v sobě spojuje divadlo, hudbu a výtvarné umění a je rámcově inspirován tématy starého zákona. Hlavní objekt – Archa – bude zbudován historickou technikou ručního zpracování, přemístěn na tramvajový podvozek a přepravován na jednotlivá místa představení tak, jak se bude příběh odvíjet (po trase Synagoga na Palmovce, divadlo Archa, smyčka u Výstaviště a holešovický pivovar). Celé představení se skládá z několika dílčích pouličních a divadelních představení. Projekt je pořádán Sdružením Serpens v úzké spolupráci s divadly Archa a Husa na provázku a jeho pět představení se uskuteční začátkem června letošního roku.

Dalším z projektů vznikajících pod naší patronací je projekt **Prostředky dorozumění** fotografky Hany Jarklové – Kirkpatrick. Ve vitrínách ve stanicích a vozech metra na trati A budou vystaveny fotografie, které jsou uspořádány v souborech po devíti a prezentují vždy jedno z devíti měst, kterým byl pro letošní rok udělen titul Evropské město kultury 2000.

–mav–

Předprodejní automaty na výdej jízdenek MHD

Nový odbavovací a informační systém byl zaveden v souvislosti s přechodem na nový přestupní tarif Pražské integrované dopravy od 1. června 1996. V červenci minulého roku se čtenáři DP–KONTAKTu seznámili se vším, co se zavedením nových jízdenkových automatů souviselo, od výběru dodavatele, až po odstranění problémů vyplývajících nejen z technického řešení jízdenkových automatů, ale i z neoprávněných zásahů veřejnosti, od pokusů o použití platebních falzifikátů, přes ucpávání mincovních vstupů s následným zcizením zadržených mincí, až po násilná vniknutí do automatů. Poznatky z provozu automatu typu AVJ 24 E využil výrobce při konstrukci nového typu AVJ 24 G. Tento

Foto: Jan Šurovský

automat s velmi odolnou skříní, účinnou přepouštěcí komorou, odolnějším ořezávačem, dokonalejší tiskárnou a dalšími zlepšeními, je již používán nejen na záchytných parkovištích systému P + R, ale od roku 1999 jsou automaty tohoto typu umísťovány i na ostatních místech sítě.

Tentokrát vás seznámíme s několika čísly, která s provozem jízdenkových automatů, s jejich obsluhou a údržbou souvisejí. Seznámíte se rovněž s předpokládanou modernizací automatů v letošním roce.

Počet automatů v roce 1999

		Leden	Prosinec
Celkový počet automatů		**334**	**341**
V provozu		287	310
Z toho	povrch	86	101
	P + R	15	19
	metro	186	190
Sklad		47	31
Z toho	poškozených v opravě	9	7 typ AVJ24E
	použitých po opravě	7	3 E
	nových nepoužitých	8	2 E
	Malostranská + rekons.	0	5 E
	nových pro P+R	3	5 G
	nové	17	7 G
	náhradní pro P+R	1	1 G
	poškozených v opravě	0	1 G
	přestavba pro P+R	2	0 E

Tržby automatů	**1998**	**1999**
Leden	11 754 364	13 541 752
Únor	10 332 122	11 860 365
Březen	12 792 275	16 214 147
Duben	14 711 589	16 224 266
Květen	13 534 461	16 442 192
Červen	14 296 267	17 352 595
Červenec	17 616 242	18 849 632
Srpen	17 096 181	20 029 677
Září	16 970 408	20 468 494
Říjen	16 104 080	17 477 806
Listopad	15 084 639	17 482 329
Prosinec	16 642 939	18 095 938
Celkem	**177 036 175**	**204 039 193**

Poruchovost

Rok 1998: 12 493 poruch
Rok 1999: 4 309 poruch

Přibližně 85 % poruch souvisí s pokusy vandalů o poškození či ucpání.

Počty poruch v jednotlivých měsících roku 1999:

Leden	639	Červenec	221
Únor	451	Srpen	340
Březen	499	Září	355
Duben	597	Říjen	271
Květen	489	Listopad	273
Červen	356	Prosinec	118

Reklamace

Počet reklamací na chybnou funkci automatů:

Rok 1998: 8 748 kladně vyřízených reklamací v hodnotě 150 329,– Kč, tj. 0,085 % z tržby (průměrně 17,18 Kč na jednu reklamaci).

Rok 1999: 4 202 kladně vyřízených reklamací v hodnotě 74 562,– Kč, tj. 0,037 % z tržby (průměrně 17,74 Kč na jednu reklamaci).

Přehled počtu reklamací v roce 1999:

	Počet	suma v Kč	průměr Kč na reklamaci
Leden	396	6984	17,63
Únor	441	8051	11,25
Březen	529	9180	17,35
Duben	437	7527	17,22
Květen	310	5965	19,24
Červen	319	5800	18,18
Červenec	271	4875	17,98
Srpen	305	5418	17,76
Září	348	5973	17,16
Říjen	263	4426	16,80
Listopad	307	5332	17,36
Prosinec	271	4885	18,02

Pokles reklamací v roce 1999 souvisí v hlavní míře se zavedením tzv. samočisticí komory do automatů AVJ 24 E, která v podstatné míře omezuje ucpávání cizími předměty a následné okrádání zákazníků.

Na počátek **roku 2000** je výrobcem automatů přislíben zkušební provoz (jednoho automatu) systému přenosu dat z automatů na výdej jízdenek pomocí signálu GSM. V případě zavedení tohoto systému alespoň na automaty umístěné mimo metro (informace o poruchách na povrchových automatech se do servisu dostane málokdy dřív, než je servisní četou objevena přímo u automatu), by se zásadně a cíleně urychlily zásahy na automatech. V současné době probíhají rovněž jednání o možnosti konstrukční úpravy automatů na řízený posun kotouče a výdeje jednotlivých očíslovaných jízdenek.

Další úpravy a vývoj automatů na výdej jízdenek závisí na definitivním výběru kompletního moderního odbavovacího systému a uvažovaném znovuzavedení turniketů v metru.

Odbor odbytu a tarifů MHD

Změny v orgánech společností s majetkovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, na svém zasedání 6. prosince 1999 provedlo několik personálních změn ve statutárních orgánech společností s kapitálovou účastí Dopravního podniku s účinností ke dni 1. ledna roku 2000. V Pražské strojírně, a. s., byl do představenstva místo RNDr. Jana Seidla jmenován pan Milan Dratnal, člen Zastupitelstva hl. m. Prahy. V dozorčí radě téže společnosti nahradil ing. Jiřího Brože ing. Ladislav Houdek, ředitel odštěpného závodu Metro. Ve Střední průmyslové škole dopravní, Středním odborném učilišti a Učilišti, a. s., byla v představenstvu na místo Ing. Miroslava Karase jmenována paní Hana Žižková, členka Zastupitelstva HMP, a do dozorčí rady byl jmenován Doc. ing. Zdeněk Trojan, CSc., člen představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., místo ing. Evy Vackeové. Ve společnosti Inženýring dopravních staveb, a. s., byl v představenstvu na místo Karla Procházky nově jmenován ing. Jiří Šulc, obchodně ekonomický ředitel IDS, a. s. V dozorčí radě téže společnosti paní JUDr. Věru Mikulovou a ing. Ladislava Houdka nahradili pánové Radovan Šteiner a Petr Hulinský, zastupitelé HMP a místopředsedové představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.

–red–

Druhá etapa rozvoje systému kvality v Opravně tramvají ukončena

Prvním periodickým a zároveň rozšiřujícím auditem uskutečněným ve výrobní provozovně odštěpného závodu Elektrické dráhy, opravna tramvají, úspěšně ukončila druhá etapa implementace systému kvality podle norem souboru ISO 9000. Akreditovaný certifikační orgán (**Det Norske Veritas**) potvrdil oprávněnost udělení certifikátu provozu 12770 – Elektrické stroje a rozšířil platnost certifikátu i na

Agregáty jsou ve skladu výměnného systému během uložení i při manipulaci dokonale chráněny před nebezpečím poškození.

provoz 12760 – Montážní celky. Rozšíření systému kvality na další útvary provozovny byl velmi obtížný úkol, komplikovaný její přestavbou, zejména pracovišť pro opravy podvozků. V době, kdy měly přípravy na certifikaci vrcholit, probíhalo zprovozňování nových technických zařízení a stěhování do zrekonstruované haly. I to se však podařilo zvládnout.

Úspěšná certifikace je potvrzením, že odštěpný závod Elektrické dráhy zachytil celospolečenský trend ve zvyšování důrazu na jakost a orientaci na zákazníka. Tvrzení, že se jedná skutečně o trend celospolečenský, potvrzuje 1677 certifikátů systému jakosti, udělených v ČR do konce června 1999. V současnosti jich podle odhadů bude již více než 2000.

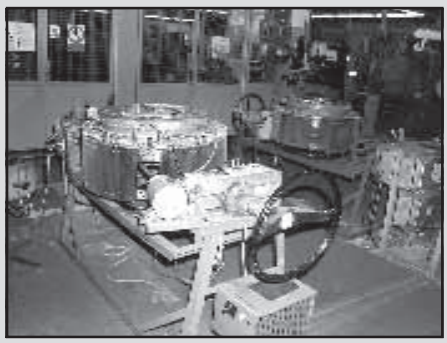
Úspěšné budování systémů jakosti v Elektrických drahách nezůstalo ani stranou pozornosti odborné veřejnosti. V loňském roce dokonce vyšel pochvalný článek v prestižním magazínu Quality World, ve kterém jeho autor Paul Holmes vyzdvihl dosažený pokrok v této oblasti.

Certifikační audit podle očekávání potvrdil, že pouhé nastartování systému pro úspěch nestačí a nespokojil se s konstatováním, že je systém nadefinován. Bylo nutné dokladovat i jeho správný chod. To přineslo nemalé problémy některým pracovníkům, uvyklým pouhému „vyřizování“ úkolů na místo jejich plnění. Rovněž se potvrdilo, že interní audit ruku v ruce se systémem nápravných a preventivních opatření jsou nesporně nejdůležitějšími nástroji, které nám normy ISO 9000 nabízejí a jejich podceňování nebo dokonce zpochybňování nálezů auditorů vede ke zbytečným obtížím. Odložením se problém většinou nevyřeší. Pracovník, který na systém při své práci naráží (místo aby ho využíval), tak připomíná fotbalistu, kterému při hře překáží míč. Většina se však dobře připravila a za odvedenou práci si zaslouží uznání. Zde je třeba vyzdvihnout zejména pracoviště střediska 12762 a sklad výměnného systému 12766, který po neúspěchu v první etapě může nyní směle sloužit jako vzor správného ukládání a ochrany výrobků. V této souvislosti bych ještě rád zmínil, že péče o výrobek někdy bohužel končí za vraty tohoto skladu a zákazník v některých případech s agregáty nezachází tak, jak by měl.

Označené přepravky zajišťují nezaměnitelnost dílů z rozebraných linkových stykačů. Veškeré díly jsou v každé fázi procesu jasně identifikovány.

V současné době probíhá příprava třetí etapy, která do systému plně zařadí zbytek provozovny 12700 i další pracoviště, která s ní úzce spolupracují. K certifikaci budou pak vybrané útvary přistupovat podle míry připravenosti.

Ukončení druhé etapy zavádění ČSN EN ISO 9002 je také dobrou příležitostí k zamyšlení a bilancování. Můžeme si klást otázky, co se nám podařilo, co se nepodařilo a co nás ještě čeká. Přesto, že se podařilo mnohé, pro plnou funkci vytvořeného systému je nutná ještě širší spolupráce všech zúčastněných. Podle zkušeností z dosavadního průběhu implementace systému kvality lze personál (podle míry zapojení do jeho budování) rozdělit do šesti kategorií, které bych stručně charakterizoval takto:



Získaný certifikát se vztahuje i na opravy tak problémového agregátu, jakým je zrychlovač.

1. zanícení entuziasté – jsou velmi vzácní a množí se pomalu. V současné době lze tyto kvalitáře z přesvědčení spočítat na prstech,

2. zlaté jádro – pracovníci, kteří jsou schopni systém používat a využívat. Dobrá zpráva: jejich počet narůstá,

3. vyrovnaní leadeři – většinou dobří pracovníci, kterým je ale celkem jedno, v jakém systému pracují, protože s jejich výkony nikdy nebyly problémy,

4. čekatelé na penzi – jsou vesměs služebně starší pracovníci, kteří tvrdí, že vše nové včetně systému kvality už jde mimo ně, neboť čekají na důchod (někteří od vojny),

5. hobbysté – mají se systémem jakosti nepřekonatelné problémy, neboť jsou zvyklí dělat pouze to, co je baví. Většinou nelibě nesou, když se při své práci musí podřídit danému, jasně definovanému systému. Za svým názorem, že péče o jakost je přívažkem k běžným pracovním povinnostem, pevně stojí,

6. Poeovi havrani – se podle svého literárního vzoru omezují na šíření pesimismu, které doprovází známým krákoráním: „Marno vše, jen marno vše“.

Musíme doufat, že se počty lidí v kategoriích 1 až 3 budou v budoucnu rychle zvyšovat na úkor kategorií 4 až 6.

Ještě bych se chtěl závěrem zmínit o benchmarkingu. Toto, v poslední době právě v souvislosti s kvalitou velmi frekventované slovo, znamená porovnání dosažených pozic. Má-li nám ale benchmarking přinést užitek, musíme se porovnávat s těmi, kteří za srovnání stojí. Velmi častou námitkou proti systémům jakosti je připomínka neúspěchů jiných firem, které také certifikát ISO 9001 (9002) získaly, a přesto zkrachovaly. Zde je namístě se raději přirovnávat k těm organizacím, které se systémy jakosti prosperují. Jistě jsou lepšími vzory Opel nebo Toyota než podniky, které neschopnost obstát před zákazníkem přivedla na pokraj existence. Spíše si je třeba uvědomit, že ti opravdu úspěšní jdou daleko za rámec požadavků norem souboru ISO 9000. Právě mezi světovými výrobci a opraváři automobilů samotné ISO 9000 nestačí a ti, kdo chtějí obstát v opravdu tvrdém konkurenčním prostředí, musí jakost zabezpečovat podle daleko přísnějších pravidel. Není také právě nejšťastnější, když se benchmarkingem zabývají pracovníci, kterým tato činnost nepřísluší, bez detailních znalostí problematiky tam či onde.

A když už jsme u srovnávání, zkusme si srovnat každý sám sebe a svůj náhled na jakost se současným japonským modelem TQM (totální management kvality). Ten sestává z jedenácti bodů:

a. Kvalita na prvním místě,
b. Orientace na zákazníka,
c. Předcházející článek procesu se chová k následujícímu článku jako k zákazníkovi,
d. Zapojení všech pracovníků,
e. Důraz na fakta a údaje,
f. Využití statistických metod,
g. Orientace na priority,
h. Důraz na procesy,
i. Důsledná normalizace,
j. Řízení s ohledem na lidskou přirozenost,
k. Důsledná realizace cyklu PDCA (plánuj – proveď – kontroluj – zaveď – plánuj – atd.).

Pokud vám jako výsledek srovnání vašeho náhledu s modelem TQM většinou vyšlo „TO nejde“ nebo „je TO zbytečné“, ztratili jste čtením tohoto příspěvku zbytečně čas a přijměte za to moji omluvu (nikoliv však obdiv).

Jiří Bečka

Foto: Archiv autora

Nehody v roce 1999, příznivý vývoj pokračuje

Událost, která má být kvalifikována a následně evidována jako dopravní nehoda, musí vykazovat prvky, stanovené v silničním prostředí Pravidly silničního provozu, v drážním prostředí pak ustanovením § 49 Zákona o dráhách. Vždy jde o událost, která má za následek úmrtí, poškození zdraví nebo hmotnou škodu v přímé souvislosti s provozem vozidla (postačuje jeden z těchto kvalifikačních znaků).

Srovnání vývoje dopravní nehodovosti v roce 1999 s rokem 1998 je pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, ve většině ukazatelů příznivé. Vedle snížení absolutního počtu dopravních nehod došlo i k celkovému zmírnění jejich negativních následků, promítajících se do oblasti lidské (usmrcení, zranění) i ekonomické (hmotné škody).

Při porovnání **jednotlivých uvedených ukazatelů** z tabulky vyplývá, že ve srovnání s rokem 1998 došlo k nárůstu pouze u počtu lehce zraněných osob v odštěpném závodě Autobusy. V celkovém součtu jsou ostatní ukazatele nižší; ukazatele jednotlivých odštěpných závodů mají stejnou hodnotu jako v roce 1998 u počtu usmrcených osob v o. z. Metro a v o. z. Autobusy. Stejnou hodnotu jako v roce 1998 vykazuje bohužel i údaj o alkoholu zaměstnance odštěpného závodu Autobusy.

Porovnání **jednotlivých odštěpných závodů** ukazuje podstatné snížení celkového počtu nehod i počtu těžce zraněných osob v o. z. Metro, počtu usmrcených osob a výše hmotné škody v o. z. Elektrické dráhy, počtu těžce zraněných osob a výše hmotné škody ze zaviněných nehod v o. z. Autobusy.

Potěšitelnou skutečností je celkový pokles zaviněných dopravních nehod přibližně o jednu čtvrtinu.

Na území hl. m. Prahy došlo v r. 1999 celkem ke 44 192 dopravním nehodám, z nichž řidiči motorových vozidel zavinili 42 884 nehody. Usmrceno bylo 74 osob, těžce zraněno 540 osob, lehce zraněno 3 558 osob.

Mimo škody, které lze vyčíslit nebo statisticky podchytit, dochází však u nehod prostředků městské hromadné dopravy k dalším – nepřímým škodám, plynoucím ze zdržení dopravy a z něho vyplývající časové a mnohdy i finanční újmě cestujících spolu s dalšími osobními těžkostmi. I tyto, byť těžko podchytitelné škody, bychom měli brát v úvahu jako jednu z motivací dalšího snižování dopravní nehodovosti v našem podniku.

Ing. Jan Kutílek, vedoucí odboru

Statistické porovnání počtu dopravních nehod a dalších vybraných ukazatelů v letech 1999 a 1998

	o. z. Metro				o. z. Elektrické dráhy				o. z. Autobusy				Dopravní podnik celkem.			
	1999	1998	±1999	%1999	1999	1998	±1999	%1999	1999	1998	±1999	%1999	**1999**	**1998**	**± 1999**	**%1999**
počet nehod celkem	5	11	–6	45,5	1 439	1 543	–104	93,3	905	1 047	–142	86,4	**2 349**	**2 601**	**–252**	**90,3**
- z toho zaviněno DP	1	0	1		206	272	–66	75,7	306	400	–94	76,5	**513**	**672**	**–159**	**76,3**
počet usmrcených osob	3	3	0	100,0	3	5	–2	60,0	3	3	0	100,0	**9**	**11**	**–2**	**81,8**
počet těžce zraněných osob	2	5	–3	40,0	20	24	–4	83,3	5	9	–4	55,6	**27**	**38**	**–11**	**71,1**
počet lehce zraněných osob	0	3	–3	0,0	168	205	–37	82,0	205	176	29	116,5	**373**	**384**	**–11**	**97,1**
výše škody celkem (tis. Kč)	0	0	0		29 921	31 039	–1 118	96,4	21 110	22 408	–1 298	94,2	**51 031**	**53 447**	**–2 416**	**95,5**
- z toho škoda DP (tis. Kč)	0	0	0		9 797	13 819	–4 022	70,9	3 855	4 584	–729	84,1	**13 652**	**18 403**	**–4 751**	**74,2**
- z toho zaviněno DP (tis. Kč)	0	0	0		4 601	5 928	–1 327	77,6	1 429	2 510	–1 081	56,9	**6 030**	**8 438**	**–2 408**	**71,5**
alkohol u zaměstnance DP	0	0	0		0	0	0		1	1	0	100,0	**1**	**1**	**0**	**100,0**

Dokončení instalace informačních vitrín AWK ve stanicích metra

Dnem 31. ledna 2000 byla dokončena instalace informačních vitrín AWK ve stanicích metra. První 2 vitríny byly instalovány na nástupišti stanice metra Hůrka, v rámci otevření nové trati V. B. metra,

Foto: Petr Malík

11. listopadu 1994. V současné době zbývá instalovat pouze poslední vitrínu ve vestibulu stanice Anděl po dokončení přestavby vestibulu a jeho okolí. V současné době je instalováno v 50 stanicích metra, v jejich vestibulech, v podchodech a na nástupištích celkem 193 stojanů s 239 informačními vitrínami. Další 2 vitríny jsou v budově CD – v přístupové chodbě k předprodeji jízdenek. 16. února byla dokončena vyměna záhlaví s novým logem ve všech informačních vitrínách. Všechny vitríny instalovala společnost **euroAWK**.

Současně s instalacemi informačních vitrín AWK v jednotlivých stanicích metra byl odstraňován starý, nevyhovující informační systém typu „D“, kde byly umísťovány mapy Prahy. Informační vitríny AWK umožnily rozšířit obsah informací ve stanicích metra umisťováním dalších potřebných informačních materiálů. Jejich instalací přispěla ke zvýšení požadované úrovně standardu kvality informování cestujících ve stanicích metra.

Vnitřní uspořádání vitrín je ve dvojím provedení – jednak pro umísťování textových informací (Pokyny k jízdě MHD, Výňatek z tarifu PID, jízdní řád metra, letáky o změnách a výlukách) a jednak pro umísťování mapy Prahy s MHD, schéma nočního provozu MHD a informace o provádění přepravní kontroly. **–ci–**

Profesionálové

Vážení kolegové, řidičky a řidiči tramvají, obracím se na Vás v souvislosti s vyhodnocením dopravní nehodovosti v roce 1999.

Díky Vašemu přístupu k řešení složitých dopravních situací, předvídavosti, určitému nadhledu nad mnohdy neodpovědným chováním ostatních řidičů a chodců, bylo dosaženo velice příznivých výsledků co do počtu nehod s účastí našich prostředků. V absolutním čísle jsme, oproti roku 1998, „ušetřili“ 104 nehod. Z hlediska přímo zaviněných řidiči tramvají –57, nezaviněných –47, železničních nehod –12.

Tento příznivý výsledek má vliv nejen na ekonomiku našeho odštěpného závodu, ale z pohledu cestujících vynikne moment vyšší pravidelnosti a spolehlivosti provozu. Standard kvality tramvajové dopravy je opět posunován do kategorie služeb, které chce Dopravní podnik v budoucnu poskytovat.

V roce 2000, i když opožděně, Vám přeji mnoho kilometrů bez nehod, mimořádností, větší pochopení ze strany cestujících a motoristické veřejnosti.

Ing. Karel Kebrle,
dopravní náměstek o. z. ED

Opravy veřejných WC v metru

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, současně s budováním sítě pražského metra vybudoval ve vestibulech stanic veřejné toalety, sloužící k uspokojení potřeb nejen cestující veřejnosti. Do dnešní doby bylo uvedeno do provozu 47 stanic metra (včetně tří stanic přestupních), ve kterých bylo vybudováno celkem 47 párů veřejných WC. Tyto toalety jsou v provozu postupně již od roku 1974 v závislosti na uvádění jednotlivých tratí metra do provozu.

V současné době probíhají opravy a rekonstrukce veřejných WC ve stanicích pražského metra, které jsou vzhledem ke svému stáří a mnohdy i devastaci ve špatném stavu. Navíc musíme konstatovat, že naprosto chybí WC pro imobilní občany. Opravy jsou hrazeny z výnosů pronájmu, rekonstrukce jsou prováděny v rámci celkové rekonstrukce stanice (toto platí především pro stanice na prvním provozním úseku tratě A).

Dosud se podařilo opravit následující WC:

Trať A: **Náměstí Míru**, **Staroměstská, Dejvická** (v rámci akce „Bezbariérový přístup do stanice Dejvická“).

Trať B: **Náměstí Republiky** (oba vestibuly).

Trať C: **Florenc, Muzeum, I. P. Pavlova**.

V rámci probíhající rekonstrukce stanice **Malostranská** budou rovněž rekonstruovány veřejné WC, k opravě jsou připraveny toalety ve vestibulu stanice **Můstek** (výstup Václavské náměstí).

S ohledem na stanovisko nájemců veřejných WC a Služby staveb a tratí o. z. Metro je navrženo následující možné pořadí oprav (představa je rekonstruovat dvoje toalety ročně):

Trať A: **Můstek** (výstup Můstek – v rámci rekonstrukce Astra II), dále **Skalka, Želivského, Hradčanská.**

Trať B: **Karlovo náměstí** (výstup Palackého náměstí – oprava v roce 2000), dále **Karlovo náměstí** (výstup Karlovo náměstí), **Smíchovské nádraží**, **Anděl** (výstup Na Knížecí), **Křižíkova, Invalidovna**.

Trať C: **Pankrác** (oprava bude ukončena koncem února letošního roku), **Chodov** (oprava bude probíhat v letošním roce), dále **Vyšehrad, Pražského povstání, Budějovická** a **Kačerov.**

Na výtokové armatury a ostatní zařizovací předměty pro veřejně přístupné WC jsou kladeny vysoké nároky, zejména na provozní spolehlivost, odolnost proti úmyslnému poškození či zcizení, úsporu médií, snadnou údržbu a podobně. Proto je v současné době vypsáno výběrové řízení na dodavatele těchto zařízení, ve kterém budou vybrány nejvhodnější armatury a zařizovací předměty, splňující potřebná kriteria.

Musíme se zmínit, že opravy a rekonstrukce toalet jsou finančně velice náročné, což je patrné ze statistiky již rekonstruovaných WC, kde průměrná cena rekonstrukce či opravy jednoho zařízení se pohybuje v rozmezí 2,8 až 3,5 milionu korun v přímé závislosti na velikosti rekonstruované toalety.

Technický úsek ředitelství

Nehodovost v provozu našich autobusů v roce 1999

Vývoj nehodovosti v provozu autobusů byl zásluhou našich řidičů v roce 1999 velmi příznivý, a to nejen v porovnání s rokem 1998, ale vůbec za celé historicky porovnatelné období. Bylo dosaženo **nejlepších výsledků za posledních 15 let** jak v počtu nehod, tak i v počtu ujetých km na 1 nehodu. Vývoj průměrného počtu ujetých km na 1 nehodu od roku 1985 je znázorněn **v grafu**.

Oproti roku 1998 se snížil celkový počet nehod o 13,6 % a námi zaviněných nehod dokonce o 23,5 %. Tohoto snížení bylo dosaženo i přesto, že na území Prahy stoupla nehodovost o 4,9 %. Snížila se i výše celkové hmotné škody a škody našeho odštěpného závodu. Bohužel došlo k zvýšení počtu lehce zraněných o 29 osob, z toho 11 z viny našich řidičů a k 1 smrtelnému zranění chodce z viny našeho řidiče. K těžkému zranění z viny našich řidičů nedošlo. Zvýšený počet lehkých zranění je důsledkem vyššího počtu zraněných osob v havarovaných osobních vozidlech a vyššího počtu pádů cestujícího v autobusu. Smrtelné zranění chodce zavinil řidič autobusu tím, že neumožnil chodci, přecházejícímu zleva, dokončit přejití vozovky a střetl se s ním přední částí autobusu. Přehled hlavních ukazatelů za rok 1999 v porovnání s minulým rokem 1998 je uveden **v tabulce č. 1**.

Nejvíce, o 94 nehod, se snížil počet nehod s osobními vozidly. U nehod zaviněných našimi řidiči došlo k největšímu snížení nehodovosti z příčiny neodhadnutí průjezdního profilu (o 65 nehod, tj. o více než 40 %).

Příčinou nehod zaviněných „protistranou" byla ve většině případů nesoustředěnost řidičů na jízdu a z toho vyplývající přehlédnutí jiného účastníka provozu nebo pozdní reakce řidiče na provozní podmínky. Nerespektování pravidel silničního provozu, zejména nepřiměřená rychlost jízdy, nesprávné zastavení a stání vozidel nebo i častá nekázeň chodců jsou dalšími příčinami nehod.

Jak se vyvíjela nehodovost v jednotlivých měsících roku 1999, je uvedeno **v tabulce č. 2**. Největší nárůst počtu nehod byl v měsících srpen a září.

Z topografické evidence nehod vyplynulo, že v roce 1999 došlo ke zvýšené nehodovosti v jiných úsecích než v minulých letech. Jedním z hlavních faktorů ovlivňujících nehodovost je zvyšující se hustota provozu i v místech doposud méně frekventovaných. Zvláštní situace se vyskytla v ulici Vysočanské na sídlišti Prosek, kde se zvýšila nehodovost oproti minulému roku o 50 %. Přitom se jedná o naprosto přímý a přehledný úsek čtyřproudé komunikace se středním dělicím pásem a dvěma křižovatkami vedlejších komunikací ve tvaru T. Podrobnější hodnocení nehodovosti v tomto místě bylo publikováno v DP–KONTAKTu v říjnu minulého roku. Místa s největším počtem nehod jsou uvedena **v tabulce č. 3**.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy
připravil Stanislav Tvrdý

Tabulka č. 1 Přehled hlavních ukazatelů nehodovosti v roce 1999

sledovaný ukazatel	leden – prosinec 1999	1998	rozdíl± 99 – 98	index 99/98
nehody celkem	905	1047	–142	0,86
– z toho zaviněné o. z. Autobusy	306	400	–94	0,77
ujeté km na 1 nehodu – celkem	71 734	62 825	8 909	1,14
– zaviněnou o. z. Autobusy	212 155	164 444	47 711	1,29
celkový počet lehce raněných	205	176	29	1,16
– z toho zaviněných o. z. A	40	29	11	1,38
celkový počet těžce raněných	5	9	–4	0,56
– z toho zaviněných o. z. A	0	2	–2	0,00
celkový počet smrtelně raněných	3	3	0	1,00
– z toho zaviněných o. z. A	1	0	1	0,00
celková výše škody	21 159 479	22 408 278	–1 248 799	0,94
z toho škoda o. z. Autobusy	4 479 500	4 583 958	–104 458	0,98
výše škody o. z. u neh. zav. o. z.	1 793 064	2 509 623	–716 559	0,71
– z toho škoda na 1000 km	28	38	–10	0,74
Zavinění nehod o. z.:				
– řidič autobusu	302	394	–92	0,76
– jiný pracovník	1	2	–1	0,50
– technická závada autobusu	3	4	–1	0,75
Nehodovost žen celkem	3	16	–13	0,19
– z toho zaviněné nehody	2	8	–6	0,25
Příčiny zaviněných nehod řidičem o.z.% zavinění				
– nepřiměřená rychlost	2	1	1	0,66
– nesprávné předjíždění	4	5	–1	1,32
– nedání přednosti v jízdě	38	51	–13	12,54
– nesprávný způsob jízdy	49	61	–12	16,17
– neodhadnutý průjezdný profil	96	161	–65	31,69
– nedodrž. bezpeč. vzdálenosti	68	72	–4	22,44
– nezajištěné vozidlo	4	7	–3	1,32
– jiné	14	8	6	4,62
– nehoda při couvání	28	30	–2	9,24
Celkem	**303**	**395**	**–92**	**100,00**

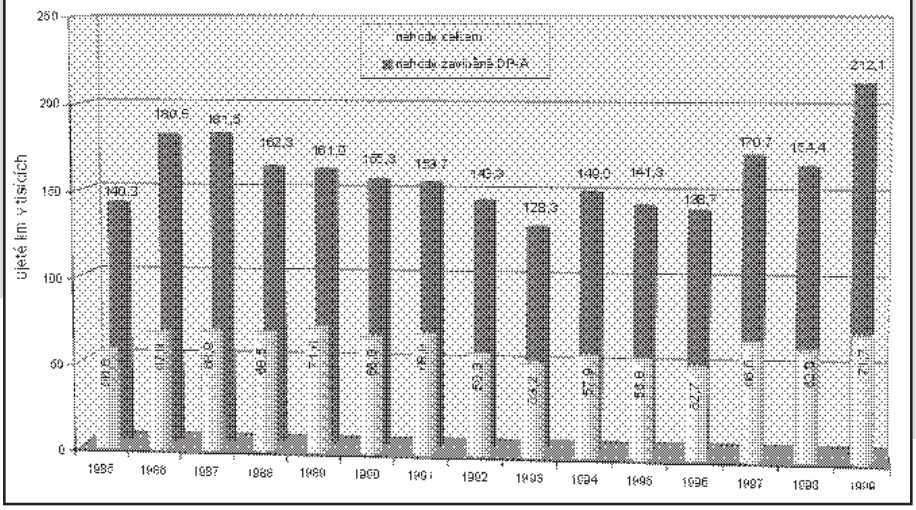
Tabulka č. 2 Nehodovost v měsících roku 1999 v porovnání s rokem 1998

měsíc	sledované období celkem	sledované období zaviněné	srovnatelné období celkem	srovnatelné období zaviněné	rozdíl celkem	rozdíl zaviněné
leden	79	22	75	32	4	–10
únor	62	15	82	20	–20	–5
březen	86	27	86	34	0	–7
duben	69	19	75	29	–6	–10
květen	69	28	92	44	–23	–16
červen	81	24	106	43	–25	–19
červenec	54	21	70	20	–16	1
srpen	68	25	58	21	10	4
září	109	38	88	32	21	6
říjen	72	22	109	39	–37	–17
listopad	78	33	107	45	–29	–12
prosinec	78	32	99	41	–21	–9
celkem	**905**	**306**	**1047**	**400**	**–142**	**–94**

Tabulka č. 3 Místa s největším počtem nehod (se 6 a více nehodami)

místo nehod uzel č. 1	uzel č.2	1999 celkem	1999 zaviněné	1998 celkem	1998 zaviněné	rozdíl celkem	rozdíl zaviněné
9019 Vysočanská – Prosecká	9020 Vysočanská – Teplická	9	2	6	1	3	1
6055 Vítězné náměstí		8	1	12	3	–4	–2
4006Chodovská – U plynárny	4005Nuselská – Michelská	7	1	4	2	–3	–1
8034 Čimická – K Pazderkám	8029 Kobyliské náměstí	7	2	5	1	2	1
8041 Střelničná – Ďáblická		6	2	2	0	4	2
9060 Českobrodská – Mladých Běchovic	9061 Starokolínská – Staroklánovická	6	1	3	1	3	0

Vývoj počtu ujetých km v tisících na 1 nehodu v letech 1985 až 1999



Co závěrem k výsledkům roku 1999 v nehodovosti?

Rádi konstatujeme, že rok 1999 byl z hlediska vývoje nehodovosti velmi příznivý. Naši řidiči autobusů dokázali v tomto ohledu prokázat svoji vysokou profesionalitu, přispět ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a tím také ke zkvalitnění služby veřejnosti. Za dosažené snížení nehodovosti jim všem patří náš vřelý dík. Přejme si, aby i v roce 2000 pokračoval nastoupený příznivý trend vývoje nehodovosti. Přeji upřímně všem řidičům jízdu bez nehod a šťastné návraty do garáží!

Dovoluji si využít této příležitosti také k tomu, abych ze srdce poděkoval všem řidičům, kteří pochopili význam dalších opatření realizovaných v závěru minulého roku. Došlo tím k výraznému zvýšení přesnosti, pravidelnosti a spolehlivosti provozu našich autobusů.

Věřím, že i další významný a vstřícný krok v poskytování našich služeb veřejnosti, kterým je připravované opatření umožňující zakoupení jízdenky cestujícím u řidiče autobusu, přijmete pozitivně a s vědomím toho, že **spokojený klient se rád vrací, a v tom je jistota naší budoucnosti.**

Ing. Ladislav Špitzer,
dopravní náměstek o. z. Autobusy

I přes některé problémy se bezbariérové výtahy osvědčují

Možná že jako běžní cestující o jejich existenci ani pořádně nevíte. Invalidé, maminky s kočárky a občané vyššího věku je ovšem znají více než dobře. O čem je řeč? O bezbariérových výtazích ve stanicích metra, bez nichž by si výše zmíněné skupiny spoluobčanů ani nedovedly představit cestování po hlavním městě, a jejichž stavba se u všech nových stanic stala naprostou samozřejmostí. Jako každý dobrý počin však i tento na sebe nabaluje některé negativní společenské jevy.

Výtah ve stanici Muzeum přiblížil centrum osobám se sníženou schopností pohybu.

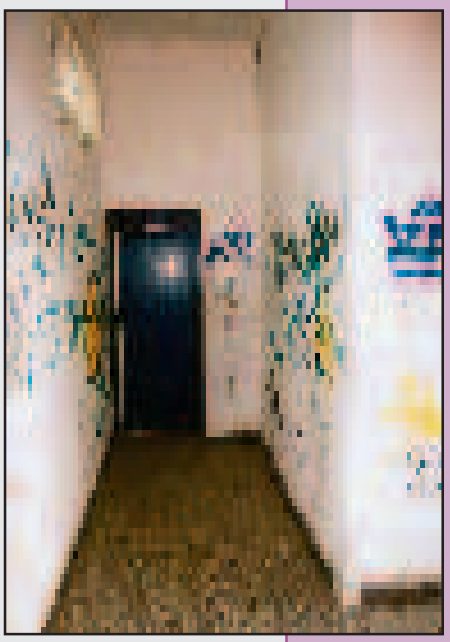
Často se stává, že jsou osobní výtahy poškozovány vandaly. Nemusí však jít pouze o bezhlavé ničení cizího majetku, ale i o rafinovaný způsob sebeobohacování. *„Ve stropě obou osobních výtahů máme bodové osvětlení, které nám neustále někdo krade,“* uvádí příklad tohoto svébytného druhu „podnikání“ dozorčí ze stanice Dejvická na lince A pražského metra. *„Několikrát se nám dokonce stalo, že po instalaci nových světel to trvalo pouhých pár hodin a světla tam už zase nebyla. Zřejmě si je někdo vyhlédl a chodí na ně pravidelně. Nejedná se vůbec o levnou záležitost, výměna jednoho světla přijde na několik tisíc korun,“* dodává dozorčí.

Výtah ve stanici Hlavní nádraží, jeden z prvních, které byly vybudovány ve starších stanicích metra.

Vandalové ovšem nad ziskuchtivými jedinci zatím převládají. Své by o tom mohli vyprávět například ve Stodůlkách, kde vrchní vestibul výtahu stojí osamocen v poli, několik desítek metrů od vlastního vestibulu stanice. *„Je pravda, že vnitřek výtahu se dnes už tolik neničí jako dříve. Avšak není dne, kdy by vandalové něco neprovedli s venkovní částí výtahu,“* říká dozorčí této stanice Jiří Blažek. Oblíbené je zejména všemožné čmárání a sprejování po zdech vstupní chodby směřující ke kabině výtahu. Jiné problémy mají zase ve stanici Hlavní nádraží na lince C metra. Zde vystřídali sídlištní omladinu bezdomovci, kteří výtahy znečišťují výkaly.

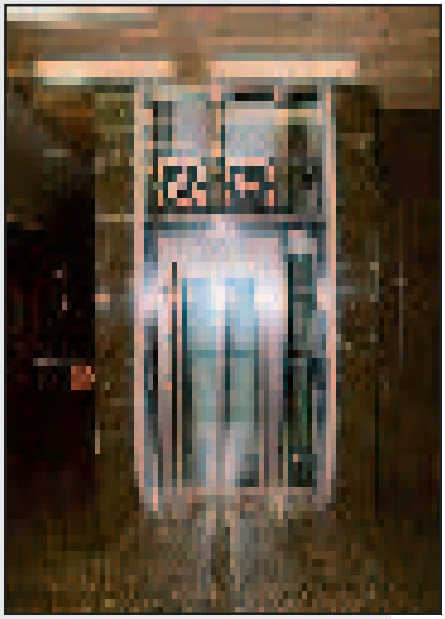
Spíše morálním problémem je skutečnost, že mnohde výtahu užívají zdraví cestující, kteří si tak zkracují či usnadňují cestu. *„Zejména v ranních hodinách je výtah v neustálé permanenci, neboť úředníci míří do práce,“* dozvídáme se od staničního personálu na Muzeu. *„Jednou takhle ráno se výtah zaseknul a my jsme šli otevřít dveře. Uvnitř bylo osm osob a hádejte, kolik jich patřilo mezi tzv. imobilní? – Ani jedna!,“* dodávají. Na Hlavním nádraží vidí i jinou rovinu tohoto problému. *„To, že obou našich výtahů užívají více bezdomovci a lidé bez zdravotních problémů, je dáno podle mne i tím, že maminky s kočárky o možnosti přepravy výtahem leckdy vůbec nevědí,“* říká zdejší dozorčí Olga Příšovská. Podle slov staničního personálu v jednotlivých stanicích jsou však výtahy všude využívány i těmi, jimž jsou primárně určeny, a ve své základní funkci se tak osvědčují.

Co však činit proti vandalismu? Příslušný lék nikdo nezná. Ve všech stanicích, kde jsou výtahy v provozu, sledují jejich činnost kamery, avšak vnitřek výtahu monitorován není, takže není možné zjistit – kromě spojení v případě poruchy výtahu –, co se v kabině děje. Ani monitorování kabiny by k řešení zřejmě nevedlo; zkušenost ze stanice Stodůlky říká, že vandalové se dokáží takového nepohodlného svědka, jako je kamera, bez skrupulí zbavit – stačí jen trošku větší kámen. Rovněž názor, že by výtahy měly být během dne zamčeny a obsluha stanice by je odemkla vždy jen na požádání, nelze dosti dobře převést do praxe. *„Při tak velkém provozu, jaký na obou výtazích máme, bychom osobní dozor nemohli stíhat. To už by na to musel být samostatný pracovník,“* uvádí hlavní námitku dozorčí ze stanice Hlavní nádraží Olga Příšovská. Ve Stodůlkách zamykají horní stanici výtahu alespoň v pozdních večerních hodinách, kdy bývají vandalské rejdy nejintenzivnější. *„Těžko říci, zda to pomohlo. Ti kluci, co tam denně řádí, se přizpůsobili a dneska chodí kolem páté hodiny odpoledne,“* komentuje toto opatření dozorčí Jiří Blažek.



Sprejery „vyzdobený“ příchod k výtahu ve stanici Stodůlky.

I přes veškeré problémy spojené s jejich provozem je existence bezbariérových výtahů ve stanicích metra rozhodně přínosem. Mělo by být cílem celé společnosti, aby se lidé s omezenou možností pohybu necítili méněcennými a byli minimálně po stránce technického zázemí zrovnoprávněni s ostatními občany. Je proto naprosto oprávněná snaha Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, vycházet potřebám osob s omezenou pohyblivostí maximálně vstříc, a to jak v podpovrchové dopravě (bezbariérové výtahy), tak samozřejmě také v dopravě povrchové (zavádění nízkopodlažních spojů a speciálních linek pro tělesně postižené).



Výtah ve stanici Dejvická, jediný svého druhu na lince A.

Text a foto: Marek Šebeš

Bezbariérové výtahy ve stanicích metra

Od začátku devadesátých let se bezbariérové výtahy stávají nedílnou součástí nových stanic pražského metra – na lince B na úsecích V. B a IV. B jsou jimi vybaveny všechny nově vzniklé stanice (Rajská zahrada má místo výtahu příjezdovou rampu). Podobně je bezbariérové spojení nástupiště s uliční úrovní projektováno i pro stanice na nově připravovaném úseku IV.C. Na starších linkách A a C se na potřeby cestujících s omezenou pohyblivostí v tehdejších projektech nepamatovalo a bezbariérové výtahy jsou zde zřizovány až zpětně. Na lince A byly zatím vybudovány výtahy ve stanici Dejvická, na lince C jsou těmito výtahy zpřístupněny stanice Nádraží Holešovice, Hlavní nádraží a Muzeum (do stanice Vyšehrad je přístup pomocí příjezdové rampy).

V dalších letech se předpokládá vybudování bezbariérových výtahů ve všech mělce založených stanicích metra. Na lince A jsou možné zatím jenom stanice Strašnická a Skalka. Na lince B jde o stanice Smíchovské nádraží, Radlická, Nové Butovice a Palmovka. Na lince C jsou to stanice Háje, Opatov, Chodov, Roztyly, Kačerov, Budějovická, Pankrác, Pražského Povstání, I.P. Pavlova, Florenc nástupiště C a Vltavská.

–mš–

Linka č. 91 na prahu desáté sezony svého provozu

V letošním létě bude již desátým rokem jezdit historická tramvajová linka č. 91. Zahájení jejího provozu je sice samozřejmě spjato s Všeobecnou československou výstavou v roce 1991 (odtud má i číslo), myšlenka na obnovení alespoň rekreačních jízd dvounápravových tramvají je však data staršího a lze říci, že se nepravidelně, čas od času, objevovaly v ulicích celá sedmdesátá a osmdesátá léta. Pokaždé však jakákoliv snaha o zavedení pravidelnosti v této oblasti narážela (až překvapivě) na kategorická odmítnutí.

Normálně se v provozu setkat nemohly, ale na lince č. 91 v minulém roce se to podařilo. Díky velkému zájmu o smluvní jízdy vyrazila na trať netradiční souprava ve složení „ponorka“ a „vamberák“.

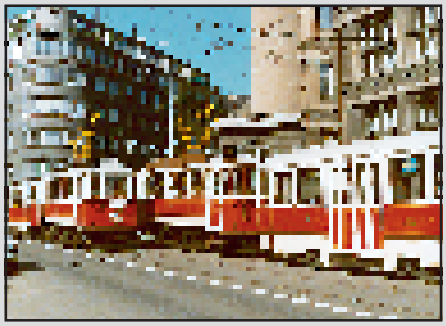
Ale devět úspěšných sezón, ve kterých linka č. 91 jezdila, vyvrátilo všechny důvody, kvůli kterým nesměly být historické vozy (až na výjimky) dříve vypravovány na trať. Zkušenosti rovněž prokázaly, že pro spolehlivost provozu je optimem ponechat staré tramvajové vozy v původním provedení, tedy bez dodatečných modernizačních zásahů, a pouze je pečlivě v této podobě udržovat.

Rozsah provozu se postupně (podle poptávky) stabilizoval a počínaje rokem 1993 jezdí historické vozy v sobotu a neděli od začátku dubna (letos poprvé vyrazí v sobotu 1. dubna) do konce října mezi 13. a 19. hodinou s odjezdem v každou „celou“ z konečné zastávky Výstaviště. Linka se postupem času „vžila“, veřejnost ji vzala na vědomí a každým rokem přibývá těch zahraničních návštěvníků města, kteří jsou o ní již předem poměrně dobře informováni díky některým průvodcům Prahou, vydaným v zahraničí. Zajímavé je zjištění, jak pozitivně je cestující veřejností přijímáno odstranění anonymity ze strany dopravce, kterého zde reprezentuje především vlakvedoucí, řidič a průvodčí; ti nejsou od cestujících vlastně nijak odděleni a díky jejich přítomnosti ztrácejí lidé obavy o svoje věci či zavazadla a plně se věnují během jízdy prohlídce města.

Srovnáme-li reakce zahraničních návštěvníků Prahy, pak lze říci, že provoz linky č. 91 je nejlépe hodnocen lidmi z velkých měst, kde byla tramvajová doprava před desítkami let zcela zrušena nebo vytlačena z centra města. Pro ně je jízda historickou tramvají často emotivním zážitkem a návratem do dětských let, z nichž si většinou mlhavě vybavují, že něco zhruba podobného bylo realitou i v jejich městě. Americká a japonská klientela, zejména pokud má alespoň trochu technického vzdělání, se na staré pražské tramvaje dívá doslova s otevřenou pusou a například ruční sypač písku nebo rovněž ruční obsluha stěrače předního skla u řidiče v nich vyvolává nepředstírané projevy úžasu. Z tuzemských cestujících tvoří nejvděčnější skupinu děti, neboť pro většinu z nich je dopravní realitou především osobní automobil a nedělní jízda tramvají po Praze již není zdaleka takovou samozřejmostí, jako pro generaci dnešních čtyřicátníků.

Pozorný cestující linky č. 91 může vidět způsob obsluhy starých tramvajových vozů, který se od přelomu 19. a 20. století nezměnil. Organizačně je provoz dvounápravových tramvají řešen služebním předpisem D2/2 (dopravní a návěstní předpis pro dvounápravové tramvaje), ten však v zásadních momentech vychází ze srovnatelného předpisu, platného v meziválečném období; ten opět, celkem pochopitelně, měl za vzor služební předpisy z doby před 1. světovou válkou. Rovněž výkon dopravní služby vlakvedoucím a průvodčími má takto dávné historické kořeny. Změna je vlastně jediná – díky pantografovým sběračům a smyčce na Výstavišti již odpadlo obíhání motorového vozu s tyčovým sběračem proudu a „kuplování“ vlečného vozu v konečné zastávce. Používané uniformy jsou co do střihu, látky, knoflíků a dalších doplňků věrohodnými replikami těch, které nosili naši předchůdci v období první republiky.

Provoz linky v uplynulých devíti letech nevyvolával pochopitelně jen příznivé reakce. Zejména zjištění, že po letech jezdí v Praze tramvaj, v níž průvodčí vyžaduje zaplacení jízdného, navíc o něco vyššího, než je běžně zvykem podle základního tarifu, zapříčiňuje v některých potencionálních cestujících projevy naprostého překvapení: Proč by měli



Tato fotografie nás vrací do začátků linky č. 91, kdy byla vypravována dokonce dvě pořadí.

za přepravu zaplatit? Tento moment je zajímavý především v tom smyslu, jak hluboce je ve vědomí některých lidí zakořeněná představa, že veřejná doprava nestojí vlastně téměř nic a „černá jízda“ je samozřejmostí běžného života. O těchto postojích lidí dokáží průvodčí z linky č. 91 dlouze a zajímavě vyprávět.

Staré pražské tramvaje se dočkaly roku 2000 a jsme přesvědčeni, že v lednu 2001 vyjedou spolu s novějšími typy do nového tisíciletí.

Petr Čtvrtník (redakčně upraveno)
Foto: Archiv autora

Regionální autobusové linky slouží cestujícím již více než osm let

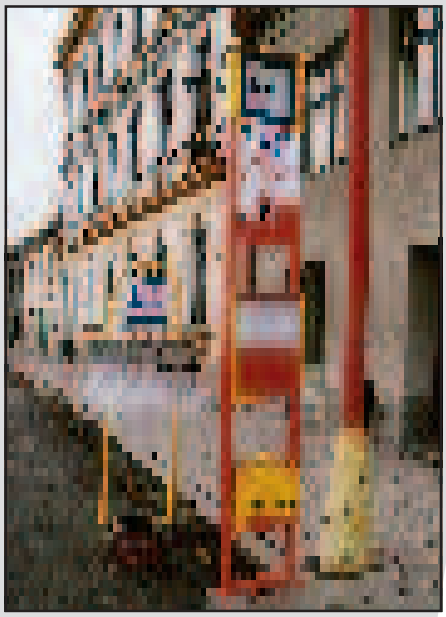
Pamětní deska nejvýznamnější rodačky z Kostelce nad Labem. Její jméno nese dnes i základní škola.

Víte, kdy se začala psát nová kapitola ve vývoji pražské hromadné dopravy? Jistě, našlo by se hned několik důležitých dat, ale tím nejdůležitějším pro rozvoj dopravy v obcích v okolí hlavního města je 11. leden 1992. Tohoto dne totiž poprvé vyjely na svou trasu příměstské autobusové linky č. 351 a č. 352 do obcí Hovorčovice a Ořech. Byl to historický krok, který předznamenal vznik celého systému Pražské integrované dopravy (PID).

Dnes je PID již uceleným systémem, v jehož rámci tvoří linky řady 300 důležitý prvek. K 1. únoru 2000 obsluhuje desítky obcí v blízkém i dalekém okolí hlavního města 58 „třístovkových“ linek, které při svých cestách operují na území šesti okresů: Praha–východ, Praha–západ, Beroun, Mělník, Příbram a Kladno. Více než třetinu z celkového počtu – 20 linek – provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Nejmladší z linek zajišťovaných Dopravním podnikem jsou linky č. 365 a č. 366 z Českomoravské do Kostelce nad Labem, které fungují od 1. října 1999. Pro třítisícové město to znamenalo velký přínos. *„Příměstské linky znamenají průlom do spojení mezi Kostelcem a Prahou,“* říká kostelecký starosta Jiří Králík. *„Hodně našich obyvatel pracuje v Praze a časté pravidelné spojení jim cestování výrazně ulehčuje,“* dodává. Obyvatelé jsou podle starosty se službami Dopravního podniku spokojeni a dokonce vznikla petice obyvatel obce Jiřice, kteří rovněž žádají pravidelné autobusové spojení. *„Snad od května by už mohlo fungovat,“* říká Jiří Králík. Jak jsme se na lince č. 365 mohli přesvědčit na vlastní oči, cestující ji hojně využívají a nejde jen o obyvatele Kostelce nad Labem, ale i obyvatele všech obcí, jimiž linka projíždí. Navíc jsme mohli s potěšením konstatovat, že zastávky příměstských linek mají nesrovnatelně lepší vzhled než prorezlé staré sloupky ČSAD, na nichž mnohdy chybí i jízdní řád.

Rozvoj v oblasti příměstské autobusové dopravy by měl pokračovat i v roce 2000. Zájem o služby regionálních linek projevuje zejména město Kostelec



„Náš“ sloupek a stejné zařízení následníků ČSAD. Na první pohled cestující ví, s kým má tu čest.

nad Černými lesy s přilehlými obcemi, připravuje se i zavedení linky do oblasti Štěchovic. Počítá se rovněž s prodloužením linek PID z Rudné směrem na Beroun a rozvoj v oblasti Říčan, Kamenice, Popovic, Jílového u Prahy, Mníšku pod Brdy, Českého Brodu a Dobřichovic.

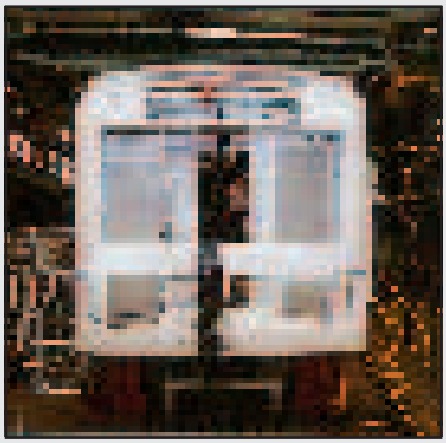
–mš–
Foto: Petr Malík

Staré vozy metra zažívají omlazovací kúru v Plzni

Pražské metro má nedostatek vozů, proto jsou prodlužovány intervaly a snižuje se komfort cestování. Toto tvrzení je obecně známá pravda. Dělá se

Jeden z deseti vozů pražského metra, který právě prochází „ozdravnou kúrou“ v plzeňské Škodovce. Tento vůz je v nejpokročilejším stavu rekonstrukce, začíná montáž sedaček a jako jediný se během naší návštěvy mohl pochlubit novým, slušivým lakem, totožným s tím, jaký známe z prototypově rekonstruované soupravy.

něco proto, aby se situace zlepšila, mohou se oprávněně ptát nejen Pražané, ale i zaměstnanci našeho podniku? V polovině února jsme vyrazili do západočeské metropole, abychom zjistili, jak pokračuje modernizace vozů 81–71 sovětské výroby. O zkušebním provozu s cestujícími nové soupravy M 1 píšeme na jiném místě tohoto čísla.



Jeden z čelních vozů je právě vybavován kabely.

Potíže ČKD Dopravní systémy se splněním kontraktu na 22 nových souprav M 1 jsou rovněž dostatečně známé, proto vedení naší společnosti rozhodlo, že se rozběhne modernizace stávajících vozů 81–71.

Loni v létě úspěšně dokončila všechny potřebné zkoušky prototypová souprava 81–71M. Zástupci odštěpného závodu Metro a plzeňské Škodovky se sešli, dosažené výsledky vyhodnotili a dohodli se na úpravách, které budou zapracovány v sériové výrobě rekonstrukcí. Na cestu do Plzně se zatím vydaly první dvě soupravy.

V tomto voze probíhají přípravy na instalaci sedaček.

Vozy z obou souprav jsme viděli ve výrobní hale Škody Dopravní technika. Na všech se pracuje tak, aby byly schopné plného provozu od 1. září letošního roku. Další podrobnosti připojil ing. Petr Lang, náš průvodce zázemím strojírenského gigantu.

„První souprava bude hotova do 31. března a vydá se na cestu zpět do Prahy. Potom ještě firma Fleck CS bude montovat část zabezpečovacího zařízení Matra a budou se ověřovat všechny parametry. Tato testovací etapa by neměla přesáhnout 15 týdnů. Druhá souprava by měla být hotova do poloviny července, aby stihla začátek poprázdninového provozu.“

Prototypová souprava vznikla ještě jako společné dílo Škody Plzeň a ČKD Dopravní systémy. Sériová výroba už zůstala jen v Plzni. Většinu prací provádí zaměstnanci Dopravní techniky, pouze za rekonstrukci motorů převzal zodpovědnost další ze závodů Škody, Trakční motory.

Rekonstruovaný podvozek.

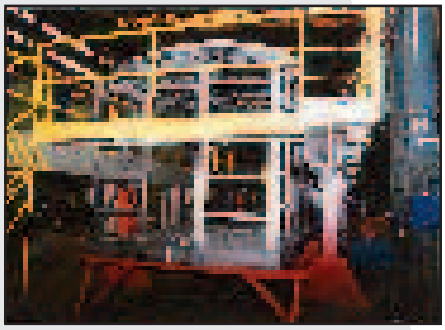
Všech deset vozů toho času pobývajících v Plzni bylo v době naší návštěvy v různé fázi rozpracovanosti. Jeden se může pochlubit už novým lakem, jeho interiér se připravoval na nové sedačky. V nejbližších dnech by měly být osazeny nové dveře, dokončen bude interiér a přijdou na řadu podvozky. Do dalších vozů je instalována kabeláž, můžete spatřit i nové osvětlení. Podle slov našeho průvodce je postup prací takový, aby se na začátku dubna mohla první ze sériových rekonstrukcí vrátit do Prahy.

Před dokončením jsou rovněž nová řídicí pracoviště pro strojvedoucí.

Odstrojený vůz, připravený na další práce.

Nezbývá než věřit, že tomu skutečně tak bude. Pražské metro nové nebo rekonstruované vozy potřebuje jako sůl.

Dvojice souprav už prochází omlazovací kúrou a další se na ni chystají. „Třetí souprava by měla dorazit v nejbližších dnech,“ prozradil ing. Lang. Podepsané smlouvy hovoří o tom, že by třetí souprava měla být hotova ke konci září letošního roku, o dva-



Plzeňská novinka, nerezový vůz metra. Pracovníci Škody Plzeň vyvíjejí vlastní typ vozu metra, který není z hliníku jako souprava M1, ale z nerezu. Sami můžete posoudit jeho současný stav.

cet dní později by ji měla následovat čtvrtá a koncem listopadu pátá v pořadí. Ale ani to není konečný stav. Představenstvo naší společnosti rozhodlo na svém jednání 14. února, že do Plzně odjede na rekonstrukci i šestá a sedmá souprava, ale jejich dokončení nepřichází v úvahu dříve než v první polovině roku 2001.

Několikrát jsme vás na stránkách DP–KONTAK-Tu informovali o prototypové soupravě. Ta je podle informací z odštěpného závodu Metro v současnosti v depu Hostivař, kde jezdí na zkušební trati. Cílem hostivařského pobytu je instalace a zkoušky zabezpečovacího zařízení Matra PA 135. Podle sdělení zodpovědných pracovníků se dokončení testů předpokládá ve druhém čtvrtletí letošního roku a poté vzhůru na trať do pravidelného provozu.

Škoda Plzeň – Dopravní technika, to nejsou jen rekonstruované vozy metra, tramvaje Astra, ale také vlakové lokomotivy. Ta na snímku je určena pro Rusko. Vyrobena byla před olympiádou v roce 1980 pro dopravu mezi Moskvou a Leningradem. Dnes je rekonstruována na rychlost 200 km/h.

Rekonstrukci souprav metra sledovali v Plzni Viktor Baier, Marek Kopřiva a Petr Malík

Jak jsme pokročili v preferenci MHD v roce 1999

(Pokračování ze strany 1)

situace v prostoru křižovatky spojená s nekázní řidičů, kteří zcela běžně parkovali ve dvou řadách podél chodníku, což způsobovalo vytlačování tranzitující automobilové dopravy na koleje. Uvedený způsob parkování byl osazením betonového prvku odstraněn.

Podolské nábřeží

Podolské nábřeží mezi zastávkou „Podolská vodárna“ a ulicí U podolského sanatoria ve směru do centra

Opatření spočívá v osazení betonového oddělovacího prvku v délce 175 metrů a bylo provedeno v termínu 20. až 21. listopadu 1999. Je prvním krokem při realizaci preference v oblasti Vyšehradského tunelu. Druhým krokem bude následné osazení signalizace před křižovatkou Podolské nábřeží – U podolského sanatoria. Kombinace obou opatření by ve svém důsledku měla umožnit bezproblémový průjezd tramvají Vyšehradským tunelem, což by oproti dnešnímu stavu znamenalo výrazný přínos. Důležitá je rovněž vazba na již preferované úseky tramvajové trati na Rašínově nábřeží, čímž se vytváří souvislý preferovaný tah v celkové délce přibližně 1 900 metrů.

Rašínovo nábřeží v úseku Palackého náměstí – Jiráskovo náměstí

Betonové dělicí prvky podél kolejí byly osazeny ve směru do centra v délce 225 metrů v termínu 27. až 28. listopadu 1999 a ve směru z centra v délce 223 metrů v termínu 4. až 5.prosince 1999. Uvedený úsek navazuje na úsek mezi Výtoní a Palackého náměstím a vytváří spolu s ním ucelený souvislý úsek bez negativního ovlivňování provozem automobilové dopravy. V tomto úseku rovněž došlo k nejvýraznějším úsporám reálných jízdních dob. Dřívější pravidelné zpožďování o 7 až 10 minut (ojediněle až o 25 minut) bylo nejen odstraněno, ale umožnilo i úpravu jízdního řádu zkrácením oběžné doby.

Revoluční v úseku Dlouhá – Náměstí Republiky ve směru do centra

Aplikace betonového dělicího prvku v délce 180 metrů se uskutečnila v termínu 14. až 15. prosince 1999. Důvodem byla opět nekázeň řidičů při parkování podél chodníku v blízkosti obchodního domu Kotva, kde se zcela běžně parkovalo ve dvou, někdy i ve třech řadách. Tento závažný nedostatek byl osazením dělicího prvku zcela eliminován a tramvaje projíždějí tímto úsekem zcela plynule.

Francouzská před křižovatkou s ulicí Moskevskou směr z centra

Opatření spočívá v osazení betonového dělicího prvku v délce 80 metrů a bylo provedeno v termínu 16. až 17. prosince 1999. Důvodem realizace bylo využívání tramvajového pásu vozidly individuální dopravy v rámci odbočovacích pohybů na křižovatce. Vzhledem k nedávnému termínu realizace nejsou k disposici oficiální výsledky, ale z namátkového sledování je zřejmé, že opatření pozitivně ovlivňuje průjezdnost tramvají v dotčeném úseku.

Efekty preference tramvají

Kromě konkrétních pozitivních dopadů, které jsou zmíněny u jednotlivých úseků (lokalit) s preferencí tramvajové dopravy lze všeobecně shrnout přínosy preference takto:

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

Jízda i v ostatních traťových úsecích je tak nejenom pravidelnější, ale hlavně bezpečnější, neboť řidiči nejsou nuceni riskantní jízdou vyrovnávat ztracený čas a nepřicházejí o přestávky na obratištích. Analýzou výsledků dispečerského řídícího systému lze jednoznačně i prokázat zvýšení přesnosti provozu v souladu s jízdními řády.

Nezanedbatelná je i úspora elektrické energie, neboť plynulé projíždění těmito úseky bez zbytečných nášlapů je mnohem efektivnější.

Vzhledem k relativně krátkým preferovaným úsekům dochází postupně k dílčímu zkracování jízdních dob. K výraznější úspoře však bude moci dojít

Ulice Revoluční

až v situaci, kdy více preferovaných úseků na jedné lince umožní zkrátit oběžnou dobu o 8 minut, což představuje úsporu 1 vlaku. Postupná realizace souvislých preferovaných tahů je cílem zpracovávaného Projektu preference.

V provozu autobusů

Vrchlického

Časově omezené preferenční opatření, spočívající ve vyhrazení pravého jízdního pruhu od křižovatky s ulicí Práchnerovou ke křižovatce s ulicí U Trojice v délce 1100 metrů (pracovní dny mezi 6. a 9. hodinou a mezi 14. a 18. hodinou) vstoupilo v platnost 1. července 1999. Opatření přispělo k výraznému zlepšení průjezdnosti autobusových linek v tomto vysoce zatíženém úseku a umožnilo dodržování jízdních řádů. V uvedeném úseku docházelo před realizací vyhrazeného jízdního pruhu k nepravidelnostem a zdržení oproti jízdnímu řádu dosahovalo průměrně 8 minut. Vyhrazením samostatného jízdního pruhu bylo ve vymezených časových obdobích odstraněno trvalé zdržování spojů a došlo tak k reálnému zkrácení časové dostupnosti stanice metra Anděl.

Kontroly kázně prováděné Policií ČR prokázaly, že naprostá většina řidičů individuální automobilové dopravy respektuje vyhrazený jízdní pruh, který je ve vyhrazených dobách až na výjimky volný, a tedy plně k dispozici autobusům městské hromadné dopravy.

Na základě dobrých výsledků, které vzhledem k časovému vymezení platnosti opatření lze vztáhnout pouze na tato období, doporučuje Dopravní podnik rozšíření časové platnosti opatření na dobu od 6 do 18 hodin v pracovní dny.

Nájezd z Modřanské na Barrandovský most ve směru na Prahu 5

Vyhrazení jízdního pruhu pro autobusy v délce 250 metrů vstoupilo v platnost 17. května 1999. Jeho pozitivní přínosy se však nemohly dosud projevit zejména z toho důvodu, že po realizaci tohoto preferenčního opatření byly na Barrandovském mostě prováděny souvislé opravy povrchů vozovek, což mimo jiné zcela paralyzovalo dopravu na této komunikaci a tato situace do značné míry určila chování řidičů individuální automobilové dopravy, kteří stále využívají průběžný jízdní pruh vyhrazený pro autobusy.

Preferenční opatření bude na základě výše uvedených nedostatků znovu podrobně prověřeno a ve spolupráci s projektantem a Policií ČR bude navrženo účinnější řešení.

Předpokládaná opatření v roce 2000 podle Projektu preference MHD

Na základě návrhu „Projektu preference městské hromadné dopravy v Praze“ na rok 2000 se předpokládá realizace níže uvedených preferenčních opatření. Podrobnosti jednotlivých akcí budou obsahem příslušných prováděcích projektů a předpoklady pro vlastní realizaci budou záviset na objemu uvolněných finančních prostředků.

V provozu tramvají

Francouzská (úsek Náměstí Míru – Blanická)

Osazení betonového dělicího prvku v uvedeném úseku v obou směrech s případným prodloužením betonového dělicího prvku k zastávce Jana Masaryka.

Seifertova (úsek Havelkova – Příběnická)

Instalace betonového dělicího prvku ve směru do centra od křižovatky s ulicí Havelkovou ke křižovatce s ulicí Příběnickou a ve směru z centra od ulice Příběnické k ulici Italské. Současně je uvažováno v úseku Italská – Příběnická ve směru do centra se zřízením vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy MHD na kolejích elektrických drah.

Nuselská (úsek Náměstí bratří Synků – Táborská)

Osazení betonového dělicího prvku před křižovatkou s ulicí Táborskou ve směru z centra, instalace dopravních „knoflíků“ ve zbývajícím části úseku v uvedeném směru.

Bělehradská (úsek Rumunská – Bruselská)

Úpravy zastávek Bruselská v obou směrech na tzv. „zastávkové mysy“.

Sokolovská (úsek Švábky – Zenklova)

Akce je již připravena (měla být původně realizována v roce 1999 – čeká se na rozhodnutí odboru dopravy MHMP). Jedná se o osazení betonového dělicího prvku ve směru z centra.

Ulice U Santošky

V provozu autobusů

Soběslavská (úsek Šrobárova – Kouřimská)

Vyhrazení pravého jízdního pruhu ve směru Želivského pro autobusy MHD.

U Santošky – Ostrovského (úsek Bieblova – Kováků)

Vyhrazení pravého jízdního pruhu ve směru do centra s přerušením v oblasti křižovatky ulic U Santošky – Ostrovského. **Jindřich Malý, 90 114**

Foto: Jan Šurovský

Den s dispečery tramvají

Po příjezdu k nehodě je nejdůležitější zajistit všechny stopy a co nejdříve obnovit provoz.

O provozním dispečinku tramvají a jeho moderním technickém vybavení bylo na stránkách DP–KONTAKTu napsáno již mnoho. My jsme se tentokrát rozhodli, že vám ho představíme trochu jinak. Tvoří ho totiž nejenom moderní vybavení, ale hlavně lidé, jeho zaměstnanci, dispečeři. Jsou to ti, kteří dvacet čtyři hodin denně bdí nad pravidelností a plynulostí provozu tramvají. S některými z nich se mnozí z vás občas potkáváte, ale řada jich sedí utajena v budově Centrálního dispečinku (CD) Na Bojišti, odkud k vám promlouvá pouze prostřednictvím radiostanice. Jak vypadá takový běžný den dispečera tramvají se vám pokusíme přiblížit v následujících řádcích.

6:30 hodin V budově CD Na Bojišti nás vítá vedoucí oddělení Příprava a řízení provozu pan Jiří Sedláček a seznamuje nás se základními povinnostmi. „Hlavně mít bundu stále zapnutou alespoň do poloviny a nezapomínat na to, že zaměstnanci s hodnostním označením musí nosit pořád čepici!“ Pak už přicházejí provozní dispečeři Luboš Vacek a Filip Rašín, se kterými budeme až do večera tvořit posádku pohotovostního vozu KGX 28. Ten má svoji oblast v centru Prahy, na levém břehu Vltavy, kde se budeme především pohybovat.

7:15 hodin V hlídaných garážích pod dispečinkem probíhá montáž stěračů, kompletace rádia a radiostanice. Před budovou už na nás čeká vedoucí směny, kterého vezeme do dispečerského stanoviště na Královku, kde proběhne ranní rozkaz.

7:30 hodin Na Královce už nás netrpělivě čeká dalších pět posádek. „Tak honem dovnitř a už klid“. Vedoucí směny Pavel Terš seznamuje všech sedmnáct dispečerů s dnešními úkoly a výlukami. Připomíná jim, aby si vybrali zbytek dovolené z minulého roku a rozebírá s nimi včerejší situaci, kdy čeští vojáci „rozorali“ Tatrou 815 travnatý kolejový svršek u Pražského hradu. Na čerstvém vzduchu následuje poslední společná cigareta, a pak už se všichni rozjíždíme za svými povinnostmi. Naši průvodci již řeší první konflikt s pracovníky firmy DAP, kteří při opravě silnice znemožňují lince č. 23 vjezd do smyčky Královka.

Ranní „porada“ dispečerů na Královce, při které vedoucí směny rozdal nová čísla DP–KONTAKTu.

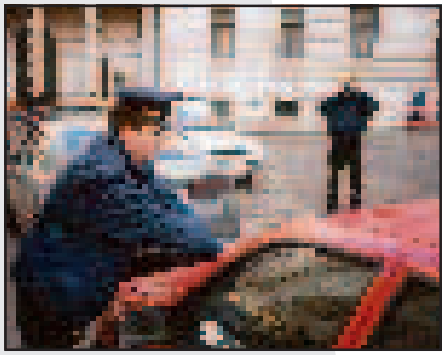
8:24 hodin Zástupce vedoucího směny provozního dispečinku tramvají, který s námi celý den udržuje spojení prostřednictvím radiostanice, nás posílá z Hládkova na Zlíchov. Došlo tam ke střetu dvou osobních vozidel, která nyní stojí na kolejích. Jejich řidiči odmítají umožnit obnovení provozu městské hromadné dopravy. Při jízdě ze Strahova poprvé využíváme práva přednosti v jízdě a zapínáme modrý maják a houkačku. Na Zlíchově jsme za deset minut. Právě byla cesta uvolněna. Opisujeme si „espézetky“ a zjišťujeme, proč řidiči odmítali odstavit svá auta z kolejí. Prý jim to zakázali na lince 158. Náš zástupce vedoucího směny se mezitím spojil s operačním důstojníkem Policie ČR a vše se vysvětlilo.

Na tramvaji je často jenom škrábanec a na autě škoda za několik desítek tisíc…

8:45 hodin Právě přijíždíme do smyčky Na Knížecí a volá nám vlakový dispečer z KGX 5. Prosí o pomoc v Modřanech, kde má technické problémy „té šestka“ na lince číslo tři. Dojíždíme ji ve smyčce Sídliště Modřany. S poruchou si řidič mezitím poradil sám, přesto ji pro jistotu doprovázíme až do Podolí. Pak pokračujeme na Náměstí Míru, kde máme nařízenou kontrolu vypnutého elektromagnetického přestavníku. Sledujeme, zda se řidiči po ručním přestavení výhybky přesvědčují, jestli je výhybka uzamčena. Disciplína je stoprocentní.

10:39 hodin Z hovoru nás vytrhuje zaklíčování radiostanice: „KáGéiX 28, 28 já dva; jeďte mezi zastávky Olšanské náměstí, Lipanská do centra; nehoda jedenáctá dvacet šest plus dvakrát osobní bez zranění; z Blanické použij světlo signál.“ Vyrážíme. Na místě jsme i přes hustý provoz za tři minuty. Zajišťujeme stopy, vedoucí zásahu Filip Rašín nehodu fotografuje a už v 10:45 tramvaj pokračuje s cestujícími dále po své trase, řízená druhým dispečerem Lubošem Vackem. My zůstáváme i s řidičem na místě nehody, opisujeme si iniciály účastníků nehody a jejích svědků. Pomáháme odtlačit nepojízdné auto a čekáme na Policii. Dopravní inspektorát Prahy 3 přijíždí ani ne za čtyřicet minut. Brzy jsme s likvidací nehody hotovi. Řidič tramvaje je schopen dalšího výkonu služby, proto odjíždíme směr Strossmayerovo náměstí, kde řidič opět přebírá svou soupravu a naše vozidlo je v 11:55 hodin opět kompletní.

Luboše Vacka během výkonu řidičského řemesla zaujala „devátá šestadvacítka“, jejíž řidič měl při jízdě v kabině dámskou návštěvu. Vydáváme se tedy za ní a štěstí máme v zastávce Želivského. Řidič je stále v příjemné konverzaci. Jeho omluva je naprosto originální, dává nám dost práce zachovat kamennou tvář. Prý potřebuje celou cestu strašně na záchod a bavením si ulevuje.



Zajistit průjezdnost Myslíkovou ulicí je každodenním úkolem.

Ze Želivského se vracíme na základnu na Královku. Bez majáku to jde dost pomalu. Dispečer Vacek sepisuje protokol o nehodě a zbylá část posádky má čas na oběd.

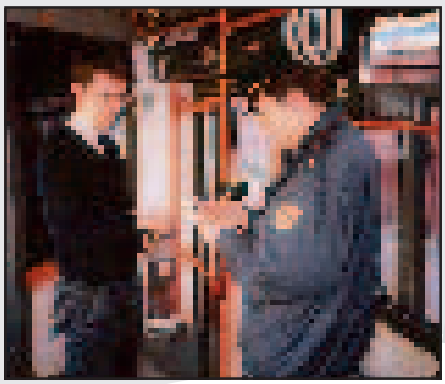
14:40 hodin Stojíme u Národního divadla a sledujeme provoz. Řidiči linky 21 se nedaří přestavit výhybku z nábřeží směrem vpravo na Národní třídu. Pomáháme mu. Výhybka je zanesená a suchá. Zajišťujeme tedy „špičkaře“, aby ji namazali a objednáváme na zítřek její proplach.

15:30 hodin Projíždíme Myslíkovou ulicí, která je opět pro tramvaje neprůjezdná. Auta parkují na kolejích. Jeden z dispečerů je fotí a druhý jim vypisuje Oznámení o podezření ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jedna kopie se posílá na Policii ČR, ta pak řidiče „po zásluze odmění pokutou“.

15:48 hodin Přijíždíme na konečnou Smíchovské nádraží a provádíme kontroly řidičů. Zajímá nás, jestli u sebe mají všechny předepsané služební náležitosti a nejsou-li pod vlivem alkoholu.

Další kontroly a revize provádíme průběžně celý den. Dispečeři se předhánějí, kdo uvidí dřív chybějící jízdní řád, poškozenou zastávku, nesvítící segment návěsti elektricky ovládané výhybky nebo jiný nedostatek.

18:40 hodin Den končí. Zajíždíme do garáže CD, odstrojujeme auto a vyjíždíme do šestého patra, kde vracíme vysílačky, odevzdáváme výkazy a garážmistrovi předáváme doklady od vozidla. Za celý den jsme po Praze najezdili 109 km.



Každý řidič tramvaje u sebe musí mít občanský průkaz, průkaz řidiče kolejových vozidel, oprávnění k řízení tramvaje, průkaz radiostanice, služební průkaz, píšťalku a univerzální kličku.

Naše poděkování patří panu Jaroslavu Stůjovi za přípravu reportáže a provozním dispečerům Filipu Rašínovi a Luboši Vackovi za skvělou spolupráci.

Text a foto: Radan Kukal

100 let MHD v Jablonci nad Nisou

4. února letošního roku dovršil sté výročí jeden z nejslavnějších systémů městské hromadné dopravy v bývalém Československu. Dnes do Jablonce nad Nisou sice přijíždějí tramvaje pouze z Liberce, městskou hromadnou dopravu neprovozuje ani městský dopravní podnik, ale před sto lety bylo všechno jinak.

Mohutný rozvoj lehkého průmyslu, představovaného sklářstvím, bižuterií a textilním průmyslem, umožnil rozvoj infrastruktury v jablonecké oblasti. Ve dvanáct kilometrů vzdáleném Liberci začala o téměř tři roky dříve jezdit úzkorozchodná elektrická pouliční dráha, a ani jablonečtí nechtěli zůstat stranou. V Liberci bylo kvalitní dopravní spojení města a železnice otázkou prestiže, v Jablonci, který kvalitní železniční spojení postrádal, se stalo nevyhnutelností. První trať vedla k důležitému nádraží v Rychnově.

Hned v prvním desetiletí provozu se objevil projekt meziměstské dráhy, který se realizoval až za dlouhých čtyřicet let za změněné hospodářské situace. V roce 1906, z něhož plán pochází, se proti stavbě postavila Společnost tanvaldsko – liberecké dráhy a mocným lobbováním jej smetla ze stolu.

Prvním ředitelem jabloneckého podniku se stal ing. Oskar Hausmann. Mladý, ambiciózní podnikatel se stal ukázkou toho, jak lze skloubit obchodní zájmy s potřebami široké veřejnosti. Podnik vedl tak, že prosperoval a jeho technická základna byla na

tak vysoké úrovni, že se jablonecký představitel stal členem výboru pro elektrické dráhy ve svazu UITP.

Dříve bylo obvyklé, že dopravní společnost vyráběla i elektrickou energii a provozovala i nákladní dopravu, a to nejen režijní, ale i komerční pro stálé zákazníky. Mimořádným počinem byla i doprava poštovních zásilek vlastními motorovými vozy. Podobnou službu veřejnosti poskytovaly i dráhy v Jihlavě a Opavě, kde ale tomuto účelu sloužily vlečné vozy. Dalším, a dá se říci následováníhodným počinem bylo, že v předprodejní kanceláři si bylo možné zakoupit jízdenky do velkých evropských měst, a to bez použití jakékoli výpočetní techniky!

Služba byla náročná, povětrnostní podmínky ještě více, ale ti, kdo u G. E. B. (Gablonzer Elektrische Bahnen) sloužili, si svého zaměstnání vážili a byli na něj patřičně hrdí. Dochovaná personální kniha uvádí prvních asi 1500 zaměstnanců včetně těch úplně nejprvnějších, a přestože je psána poněkud nečitelným kurentem, dokazuje, co pro naše předky znamenala služba u státní či městské správy.

Podobně, jako se vyvíjí lidská společnost, vyvíjí se i městská hromadná doprava. V roce 1930 začínaly ve městě jezdit autobusy, a jezdí tam dodnes. Jablonečtí kromě několika Ikarusů a válečných německých vozů používali jen české výrobky. A to platilo i pro tramvaje, kde s výjimkou prvních let provozu si obstarávali vozy ze Smíchova a z České Lípy. Slibný rozvoj MHD, v němž bylo pamatováno i na myšlenku spojení obou sousedních měst elektrickou dráhou, přerušila hospodářská krize na přelomu dvacátých a třicátých let.

Druhá světová válka poznamenala i jabloneckou MHD. Úsporná opatření německé správy znamenala omezování provozu, propouštění z národnostních a rasových důvodů a zaměstnávání válečných zajatců. Poprvé se projevila i fluktuace.

Poválečný rozvoj a znárodnění společnosti znamenalo uskutečnění nejsmělejšího plánu – spojení severočeských měst tramvají. 26. prosince 1953 vyjely první tramvaje na tuto mimořádně zajímavou trať. V té době již existoval spojený dopravní podnik měst Liberce a Jablonce a začal druhý zlatý věk elektrické trakce v regionu, který ale neměl dlouhého trvání.

Konec padesátých let znamenal zrušení úzkorozchodných sítí v severních Čechách. Do Jablonce se stahovaly provozuschopné tramvaje z Teplic a Mostu, pro meziměstskou linku se počítalo i s provozem vozů řady T. V roce 1963 proběhla rozsáhlá rekonstrukce páteřní trati, ale to již byla obě města znovu samostatná a v Jablonci se potichu připravovala likvidace celého systému. Přišla tuhá zima roku 1964 a na konci března 1965 vyjely jablonecké tramvaje naposledy. To, že se vyhodilo několik milionů za stavební práce, nikoho nezajímalo. Zařízení a zbylé provozuschopné vozy se přepravily do Liberce, do roku 1970 se pro lehkou údržbu použí-

vala i část dílen v objektu původní vozovny. Toto období skončilo roku 1969 a od té doby se Dopravní podnik města Jablonce zabýval pouze autobusovou dopravou. Přišly první vozy ŠM 11, po městě jezdily i „erťáky“, ale přišel rok 1981 a s ním delimitace Dopravního podniku do ČSAD Ústí nad Labem. ČSAD a jeho nástupce je výrazem provozní reality dnešních dní.

Zhoršující se ekologická situace v severních Čechách oprášila plány na obnovení elektrické trakce, mluví se o horské tramvaji v souvislosti s kandidaturou Liberce na konání mistrovství světa v klasickém lyžování, ale v současné ekonomické situaci vše vypadá spíše jako zbožné přání.

Pan inženýr Hausmann, tvůrce originálního systému, by svůj podnik dnes už asi nepoznal. Na dvanácti autobusových tratích dnes potkáváme moderní české vozy typů B 731, B 732 a B 931 E. Na šejdry linky 10 je nasazován jediný článkový vůz C744 a jako poslední dodávka přišel i první nízkopodlažní Citybus Karosa – Renault.

Letošní oslavy se nesly ve znamení starých autobusů. Do Jablonce se sjely vozy z Technického muzea v Brně, spolek pro záchranu starých autobusů a trolejbusů přijel s Ikarusem 280.08, za jeho volantem seděl řidič odštěpného závodu Autobusy Milan Jiroš, kterého střídal Josef Bohuňovský.

S novinkou přijel velký fanda městských autobusů pan Jiří Šauer z Kolína. Pochlubil se autobusem Praga RND, známým například ze Svěrákova filmu Obecná škola. Tento minibus patřil k nejvytíženějším a pořadatelé museli upravit trasu okružní linky tak, aby uspokojili alespoň větší část dětského obecenstva. Jedinou připomínkou kolejové dopravy byla přítomnost dvou historických tramvají z Liberce. Prvním z nich byl vůz 88 a druhým trolejová věž, která svůj dopravní život začala právě v Jablonci nad Nisou. Jedná se o jedno z nejstarších zachovaných speciálních vozidel v Čechách. Vyrobena byla v roce 1899 v Ringhofferově vagónce a jako doprovodné vozidlo sloužila moderní tramvaj T2R.

Text a foto: Aleš Karlovský

Dopravní podnik hl. m. Prahy se stal nositelem titulu Investor roku 1999 na území hlavního města Prahy

Podporovat investory v oblasti výstavby na území Prahy se rozhodla Hospodářská komora hl. m. Prahy a vyhlásila v roce 1999 první ročník soutěže „Investor roku na území hl. m. Prahy“. Účastnit se mohou všichni investoři, kteří se v daném roce podíleli na investování stavebního díla nebo předali stavební dílo do užívání.

Soutěž probíhá ve dvou kategoriích, a to:

Kategorie I – investor, který proinvestoval v daném roce největší objem finančních prostředků pro realizaci stavebních děl na území hl.m.Prahy.

Kategorie II – investor, který předal v daném roce do užívání stavební dílo, které nejvýznamněji přispělo k rozvoji podnikatelských aktivit na území hl. m. Prahy.

Titul za rok 1999 v kategorii druhé získal Do-

Foto: Jan Šurovský

pravní podnik hl. m. Prahy, akciové společnosti za stavbu *stanice metra Hloubětín* na trase B.

Slavnostní předávání cen proběhlo v lapidáriu Výstaviště v Holešovicích 17. prosince 1999. Ceny předávali členové rady Zastupitelstva hl. m. Prahy Filip Dvořák a Zdeněk Kovařík, protože soutěž probíhala pod záštitou pražské radnice a primátora hl. m. Prahy. Předseda představenstva pražské hospodářské komory Petr Kužel ocenil při předávání unikátní řešení oceněné stanice i v rámci pražského metra a prokazatelný vliv této stanice na rozvoj celého okolí.

Vítězem v první kategorii se stala společnost Makro za stavbu svých pražských velkoprodejen na Černém Mostě a ve Stodůlkách.

–red–

Nová hala denního ošetření s mycí linkou v Motole

Údržba tramvajových vozů nepředstavuje jen opravy vadných součástí či ověřování jejich funkčnosti; v prvé řadě se jedná o pravidelnou denní práci, která má jediný cíl – připravit pro následující výjezd provozuschopný a čistý vůz. Požadavky na kulturu cestování se stále zvyšují a zejména na vozech z poslední dodávky, které si ještě pamatujeme tak, jak vyjely z výrobního závodu, je každá špína vidět dvojnásob. I to byl jeden z důvodů, proč bylo již 10. července 1997 rozhodnuto o výstavbě objektu denního ošetření s mycí linkou v provozovně Motol, která až na několik výjimek, vypravuje jenom vozy T6.

Schválení nějakého záměru je jistě dobrá věc; práce tím však nekončí, ale naopak začíná. V motolské provozovně bylo vše navíc ještě komplikováno tím, že nový objekt měl stát v místech, kde dosud byly dílny učiliště a část objízdné koleje, užívané k zatahování vlaků. Převzetí dílen bylo provedeno již 14. července 1997, protože tato akce byla dlouhodobě předjednána. Díky tomu bylo možno 11. srpna 1997 předat staveniště a. s. Metrostav (ta vyhrála výběrové řízení); tomu ovšem předcházela organizační úprava v zatahování vlaků, která mohla být realizována až po zprovoznění světelné signalizace na Plzeňské ulici a vyškolení všech řidičů tramvají, kteří museli být seznámeni nejen s jejím ovládáním, ale s novým systémem zatahování vůbec. I to se podařilo a velká stavební akce v provozovně mohla být zahájena.

Nejprve se přistoupilo k demolici objektu učňovských dílen, v kterých se několik generací pracovníků našeho podniku vyučilo svému řemeslu. Dnes již pouze videozáznam ukazuje nostalgii těchto míst. Celý objekt „padl“ během soboty a neděle. V pondělí již byly prostory pro výstavbu k dispozici a silné stavební stroje hloubily základy nové haly. Současně došlo k ubourání opěrné zdi a vykácení zeleně, která musela ustoupit novému kolejišti. Ke konci roku 1997 byly dokončeny zemní práce, přeložky sítí a přistoupilo se k betonáži základů. Také byla vybourána část 1. koleje v hale depa. Výstavba pokračovala vcelku podle harmonogramu až do jara 1998, kdy deštivé dny ukázaly, jak vysoko může stoupnout spodní voda. Vznikla potřeba změnit záměr založení základů stavby a poté i objízdné koleje, znovu zprovoznit drenáže, které naši dědové při výstavbě vozovny realizovali a o nichž se již nevědělo, takže se neudržovaly, proto byly v žalostném stavu. Dále bylo nutno zmapovat celou kanalizaci v areálu, pročistit ji a provést nejnutnější opravy pro odvod všech vod do Motolského potoka. Tyto práce nejen prodloužily dobu výstavby, ale i vyčerpaly více peněz, určených k realizaci celé investice. Tím přibyly k technickým problémům i problémy finanční. Jak to již na všech stavbách bývá, peníze nezbývají na to poslední; v našem případě na technologii. Hrozilo, že stavba sice bude provedena, ale bude nefunkční. Došlo však ke kompromisům: technologie se uskrovnila a bylo přislíbeno navýšení finančních prostředků. To všechno však nestačilo na nákup uvažované mycí linky Kärcher, která umožňuje i mytí střech vozů. Proto jsme se rozhodli pro poptávkové řízení, abychom získali levnější mycí rám, který však bude rovněž schopen umýt tramvajový vůz i na střeše. Po posouzení a zvážení všech zaslaných nabídek jsme se rozhodli pro mycí linku **Otto Christ**, v branži kolejové dopravy firmu u nás neznámou, ale v automobilovém průmyslu zavedenou. Nabídli nám požadovanou technologii mytí za 2/3 ceny linky od firmy Kärcher a servis do 24 hodin při dvouleté záruce, předložili reference z mytí tramvají v dopravních podnicích takových měst, jakými jsou Štrasburk, Dublin, Porto, Lisabon nebo Manchester a doložili instalaci svých mycích linek automobilů na 70 místech České republiky. Linka byla instalována v srpnu 1999 a od září se započalo s jejím dolaďováním. Protože jsme stále trvali na požadavku možnosti umytí všech současných typů tramvají, trvaly práce na konečných programech až do 20. prosince 1999, kdy plně zprovozněnou linku předala firma Christ do užívání.

Mycí rám má 7 typů programů – 6 jich slouží pro velké mytí dle typu tramvaje a soupravy a 7. pro-

gram zajišťuje malé, rychlé umytí všech typů a souprav. Vše probíhá obdobně, jako v každé automobilové myčce: nanese se aktivní pěna, poté dojde k rozmytí pomocí kartáčů a nakonec k nánosu studeného vosku. Protože tramvaje nejsou od výrobce přizpůsobeny strojnímu mytí, je nutné některé části mýt dvakrát při různém tlaku kartáčů, natočení úhlu mycích ramen a podobně. Rovněž velké množství nekapotované výzbroje na střeše přineslo řadu problémů s doladěním mytí střechy. Z tohoto pohledu se nejlépe myje nejméně provozovaná RT6N1. Nejhůře mycí rám překonává „budník“ s orientací na střeše KT8.

Mycí linku se tedy podařilo dotáhnout do podoby podle našich představ. Věřím, že bude dobře sloužit po celou dobu své dvacetileté životnosti a že výrobcem vyřčené heslo – „Jedná se o Mercedes mezi mycími stroji“ bude naplněno.

Na závěr bych chtěl touto cestou poděkovat všem, kteří pomohli k realizaci tohoto díla.

Jiří Barnet
Foto: Jan Šurovský

Holiday World 2000, středoevropský veletrh cestovního ruchu, a odštěpný závod Autobusy

Obdobně jako v minulých letech se odštěpný závod Autobusy, prostřednictvím DOZu (Dopravně opravárenské základny) Hostivař zúčastnil významné akce „turistického průmyslu“, veletrhu cestovního ruchu Holiday World 2000. Návštěvníci této akce se tak mohli seznámit nejen s nabídkami cestovních kanceláří, ale i s dopravci, kteří je na dovolenou povezou. Aktivní účast dopravců, zejména ve dnech určených pro odbornou veřejnost, je příležitostí k vyplnění dosud nekontrahovaných termínů.

Ve stánku DOZu Hostivař byli návštěvníci seznámeni s kapacitními, technickými a obchodními podmínkami, které svým klientům nabízí. Přestože využití nevelké „flotily“ zájezdových autobusů odštěpného závodu Autobusy pro sezónu 2000 bylo již před veletrhem téměř zajištěno, podařilo se navázat kontakty pro případ storna a případné vyplnění dosud volných termínů. K přínosům účasti DOZu patří mimo jiné i zjištění, že se poptávka pomalu přesouvá do oblasti „luxusní“ techniky a zájem o autobusy Mercedes, Neoplan a Karosy v plné výbavě roste. Mimo zájezdovou dopravu se návštěvníci expozice DOZu také zajímali o nabídku opravárenské a servisní činnosti, kterou DOZ prezentoval řadou propagačních materiálů. S velkým ohlasem se setkala nabídka rekonstrukcí autobusů Karosa s přestavbou na úroveň, která odpovídá požadavkům států Evropské unie pro mezinárodní autobusovou dopravu.

Většina návštěvníků stánku našeho odštěpného závodu byla překvapena tím, že tým našich zájezdových řidičů zvládne nejen přepravní systém transferů a incomingu, ale že pro DOZ Hostivař není problémem i doprava do států, pro nás ještě v nedávných dobách příliš vzdálených, jakým je například Izrael. Mimo tento profesní zájem našich obchodních partnerů, byla z jejich strany velmi pozitivně hodnocena snaha o co největší uspokojení zá-

kazníka ze všech pohledů, tedy korektní jednání vedená k dosažení oboustranné spokojenosti.

Účast Dopravního podniku hl. m. Prahy, akcio-

vé společnosti na této prestižní události lze hodnotit pozitivně, jak po stránce obchodní, tak propagační. Na tomto místě je třeba poděkovat organizátorům, Vendulce Dostálové, Radce Reiterové, Marušce Žákové, Zdeňku Šebestovi, Milanu Bednářovi a Jaroslavu Budilovi.

Co dodat? Snad jen přání, aby se odštěpnému závodu Autobusy, respektive DOZu Hostivař podařilo zvýšit ekonomickou efektivnost nepravidelné dopravy, která je nezbytným předpokladem pro rozvoj této činnosti.

–red–
Foto: Petr Malík

V říjnovém a lednovém DP–KONTAKTu jsme se zabývali výsledky prvních dvou částí průzkumu společnosti SOFRES–FACTUM, zabývajícího se sledováním vnímání různých aspektů městské hromadné dopravy obyvateli Prahy.

Jako třetí a poslední část projektu šetření názorů obyvatel Prahy na otázky, týkající se městské hromadné dopravy, provedla v prosinci loňského roku společnost SOFRES–FACTUM kvalitativní výzkum, který byl zaměřen především na otázky týkající se jízdného – jeho výše, dostupnosti jízdenek atd.

Zkoumanou populací byli obyvatelé Prahy starší 15 let. Výzkum byl proveden tzv. kvótním výběrem, tzn. že výběr dotázaných v jednotlivých oblastech (Praha 1 – Praha 10) byl proveden na základě proporcionálního zastoupení podle sociodemografických kvótních znaků. Získán byl výběrový soubor 1022 dotázaných.

Okruhy dotazování lze shrnout do následujících 5 skupin: Obecné dopravní chování a postoje, Hodnocení dostupnosti prodeje a předprodeje jízdenek, Názory na cenu jízdného, Názory na výši pokuty a činnost přepravní kontroly, Mínění o výši nákladů DP a hodnocení kvality jeho služeb. Podívejme se nyní podrobněji na některé zajímavé výsledky tohoto průzkumu.

Obecné dopravní chování a postoje

Přibližně polovina dotázaných Pražanů (52,8%) využívá MHD denně nebo téměř denně, tj. 5–7 dní v týdnu. Předplatní časovou jízdenku má více než polovina Pražanů starších 15 let (18,6% roční, 25,1% čtvrtletní a 9,9% měsíční). Zajímavý je fakt, že mezi těmi, kteří používají MHD denně, je 10,8% těch, kteří platí každou jízdu zvlášť.

Hodnocení dostupnosti prodeje a předprodeje jízdenek

S dostupností předprodeje je pražská veřejnost převážně spokojena, bezmála 60% ji považuje za velmi nebo spíše dobrou (naproti tomu si přibližně čtvrtina myslí, že je velmi nebo spíše špatná). Při podrobnějším pohledu lze zjistit, že nejspokojenější jsou obyvatelé vnitřních obvodů Praha 1, 2 a 3, naopak nejméně spokojenosti vykazují lidé z obvodů na levém břehu Vltavy – Prahy 5 a 6.

Předprodejní automaty na jízdenky alespoň občas používá bezmála polovina (42,7%) Pražanů starších 15 let. Při dotazu na srozumitelnost návodů na předprodejních automatech lze shrnout, že šest z deseti uživatelů ji považuje za dobrou a čtyři z deseti za špatnou.

V této části průzkumu jsme chtěli zjistit názor cestujících i na některé připravované projekty v oblasti prodeje jízdenek.

Většina Pražanů (70,1%) považuje možnost zakoupit si jízdenku u řidiče tramvaje nebo autobusu za užitečnou. V kategorii těch, kteří používají jízdenky na jednotlivou jízdu, je tento názor ještě častější (78,4%). V otázce ceny jízdenky prodávané řidičem si přibližně tři čtvrtiny Pražanů myslí, že by měla být stejná jako cena jízdenky v předprodeji.

Pražané a MHD

Možnost zavedení klouzavého předplatného vidí značná část respondentů jako faktor zvýšení počtu cestujících, kteří by si zakoupili roční předplatné. 42,1% respondentů uvedlo, že by si koupilo roční předplatné více cestujících. Ještě častěji (54,4%) se k myšlence zavedení klouzavého předplatného kloní ti, kteří si kupují čtvrtletní jízdenku.

Názory na cenu jízdného

Cenu jízdného považuje podle očekávání převážná část Pražanů (71,2%) za vysokou, téměř 25% si však myslí, že cena je přiměřená.

Více než polovina Pražanů (62,9%) považuje stávající rozsah slev za vyhovující. Veřejnost by nebyla příznivě nakloněna omezení žádné ze stávajících slev. Nesouhlasila by ani se zrušením bezplatné přepravy u žádné ze skupin s výjimkou jediné – poslanců a senátorů Parlamentu ČR.

Názory na výši pokuty a činnost přepravní kontroly

Největší část Pražanů považuje výši pokuty (200 Kč) vzhledem k ceně jízdného za přiměřenou – jde o dvě pětiny obyvatel. Podíl těch, kteří si myslí, že výše pokut je vzhledem k ceně jízdného nízká, je však pouze nepatrně nižší (39,6%).

Velká část účastníků šetření si myslí, že přepravní kontroloři kontrolují cestující přiměřeně (jde o necelou polovinu), ale o moc méně není ani těch, kteří si myslí, že kontrolují málo (38,3%). Mezi Pražany panuje přesvědčení, že přepravní kontroloři jsou nezbytní – to je názor o málo více než poloviny respondentů. Přibližně třetina dotázaných si myslí, že nejsou nezbytní, ale toleruje je. Při podrobnějším pohledu je patrné, že přesvědčení o nezbytnosti revizorů výrazně stoupá s věkem a vzděláním respondentů.

Mínění o výši nákladů DP a hodnocení kvality jeho služeb

Výzkum zjistil, že pražská veřejnost nemá o výši krytí nákladů DP tržbami z jízdného jasnou představu. Správnou odpověď (přibližně 25%) vybral každý pátý respondent.

Drtivá většina Pražanů má za to, že kvalita služeb, poskytovaných DP, je vyšší nebo stejná jako před 10 lety – oba tyto názory jsou přitom v rovnováze (ca. 40%). Lidé, kteří si myslí, že se kvalita služeb zlepšila, argumentují především zlepšením kvality a technického stavu vozového parku, zvýšením kultury cestování, čistoty a pohodlí a prodloužením tras metra. Ti, kteří se domnívají, že se kvalita služeb DP za poslední desetiletí zhoršila, svůj názor dokládají nejčastěji dlouhými intervaly, rušením některých spojů a přeplněností dopravních prostředků.

Rozsáhlý průzkum názorů obyvatel Prahy na systém MHD a jeho fungování poskytl jistě zajímavé výsledky. Někteří z nás mohou namítnout, že výsledky podobných průzkumů vlastně nic nového, o čem nevíme, nepřinášejí, a to nové jsou jen utopické představy a přání „neodborné“ veřejnosti. Věřím však tomu, že i v našem podniku již většina pracovníků pochopila, že rozhodující pro výkon služby je to, jak je vnímána jejím uživatelem, v našem případě cestujícím. Proto musí být naším mottem naslouchání potřebám a přáním klientů. Za pomoci těchto podnětů pak můžeme nabídnout takové služby, které jsou pro cestující přijatelné a které od nás očekávají. Jen tak lze udržet našeho stávajícího „zákazníka“ a pokusit se získat nového. Podle zkušeností západoevropských dopravních podniků, ve kterých již na rozdíl od nás plně pochopili význam marketingu a každodenního „boje“ o zákazníka, přichází v této komunikaci po počátečních obecných kritických připomínkách prostor pro naprosto konkrétní a konstruktivní připomínky a myšlenky.

Naším záměrem v nastávajícím období je uskutečňovat průzkumy mínění cestujících menšího rozsahu, věnované konkrétní problematice, které se díky tomuto užšímu zaměření mohou uvedenou oblastí zabývat hlouběji.

Vedle těchto „operativních“ průzkumů by mělo docházet k periodickému opakování průzkumů, zaměřených na globální otázky spojené s fungováním městské hromadné dopravy. Výsledky těchto opakovaných šetření pak zobrazují věrně nejen vývoj názorů veřejnosti na kvalitu dopravy v čase, ale poskytují také cenný obraz o změnách v „dopravním“ chování obyvatel města.

Ing. Karel Vavroušek, 90 010

Strašničtí se opět chystají zaútočit na rekord

Říjnové rozladění z předčasného ukončení pokusu o rekord v country tancích už je pryč. Více informací poskytl listopadový DP–KONTAKT. Skupina tanečníků s hlavičkou strašnické vozovny pod vedením Antonína Vondráka, vedoucího zmíněné provozovny, se připravuje na další pokus o zapsání Guinnessovy knihy rekordů.

Od prvního pokusu neuplynul ani týden a vedoucí skupiny začal komunikovat s šéfem pelhřimovské agentury Dobrý den Miroslavem Markem, aby při opětovném pokusu nedošlo k podobným nedorozuměním jako v neděli 17. října ve 2 hodiny ráno, kdy z úst rozhodčího zaznělo nekompromisní: „Málo pijete, a proto musím váš pokus ukončit.“ Dnes už jsou na světě Pravidla pro pokusy o rekordní výkony v kategorii skupinové vytrvalostní country tance. Ty budou bedlivě hlídat agenturou delegovaní rozhodčí, ale i soutěžící přesně vědí, co si mohou během pokusu dovolit a za co hrozí penalizace.

První prosincový den vystavila agentura Dobrý den Certifikát o vytvoření českého rekordu pro dvanáctku tanečníků jako slabou náplast na předčasný konec.

S příchodem nového roku začala příprava na nový pokus o světový rekord. „Většina účastníků prvního pokusu se opět přihlásila,“ sděloval Antonín Vondrák potěšen zájmem kolegů o zdolání nelehké mety. V rámci přípravy skupina absolvovala dva osmnáctihodinové pokusy v kulturní místnosti strašnické vozovny a všichni věří, že poslední březnový víkend se útok na padesátihodinovou hranici zdaří.

„Máme několik změn oproti minulému pokusu,“ začal mluvit o novinkách Antonín Vondrák a dodával: „Soutěžit bude pouze pět párů oproti šesti na podzim minulého roku, ale doprovázet nás budou ještě tři doplňkové páry. Dvojice je připravena tančit minimálně 8 hodin, poslední záložní pár bude tančit 3 až 5 hodin pro lepší vyznění pokusu, například při čtverylkových formacích.“

Zázemí je připraveno stejně jako na podzim na co nejlepší úrovni. Od sobotní 22 hodiny nebude chybět lékařka, o několik hodin dříve budou k dispozici maséři, důležitý doplněk každého pokusu o vytrvalostní rekord.

Chcete být osobně přítomni pokusu vytvořit světový rekord a zapsat se Guinnessovy knihy rekordů, neváhejte a od pátku 24. března od 10.00 hodin jste vítanými hosty v kulturním sále Opravny tramvají alias „domečku“ v blízkosti konečné tramvajové linky č. 7 Ústřední dílny Dopravního podniku. Taková možnost není každý den. Vzhledem k tomu, že v neděli 26. března ve 2.00 ráno začne na našem území platit letní čas, hodinky si posuneme dopředu, je konec pokusu plánován na 13 hodinu v neděli 26. března. „Když vydržíme padesát hodin tancovat a bude náš zdravotní stav dobrý, možná si ještě přidáme hodinu navíc. Podle slov naší lékařky však po padesáté hodině se možnost úrazu rapidně zvyšuje,“ dodal vedoucí skupiny Antonín Vondrák.

Na improvizovaném tanečním parketu (na podzim se tančilo na linoleu) hostivařského domečku se představí Jindra Zíbarová s Antonínem Vondrákem, Kamila Kubáčová a Jan Beran, v přihlášce jsou pod číslem tři uvedeni Jana Štěpánová a Miloslav Richter, čtyřku mají Jorga Rudolfová a Ivan Stočes, pětku Dáša Dvořáková a Josef Crhan. Všechno čeští rekordmané z října loňského roku. Pomáhat jim budou Vlasta Štěpánová, Stanislav Tvrdý, Jiřina Svobodová, Jan Staněk, Jindřiška Švehlová a Lubor Schwarz.

Hodně štěstí, ať druhý pokus skončí radostněji než ten první.

–bda–

Jak Rendovi „pijou“ krev

Přiznám se, že název příspěvku jsem volil záměrně, aniž bych zlehčoval jeho podstatu. Výjimečnost mě však nutí k tomu, abych se vyhnul takovým klišé, jakými jsou například „žijí mezi námi“ nebo „daruj krev, daruješ život.“

René Schneider je dlouholetým pracovníkem podniku (dříve Libeň, nyní DOZ Hostivař), ale také dlouholetým dárcem krve. Jen málokdo z jeho kolegů ví, že Renda od 6. března 1963 až do dneška absolvoval 123 odběrů krve, což představuje úctyhodnou dávku drahocenné tekutiny – 61,5 litru lidské krve (při jednom odběru se odebírá 0,5 litru)! Samozřejmostí u Rendy je jeho perfektní zdravotní stav z hlediska medicínského, ale také vědomí, že dárcovstvím krve pomáhá jiným. Držiteli Stříbrné medaile Prof. MUDr. Jana Janského, René Schneiderovi právem náleží naše poděkování za to, co pro naši společnost udělal, dělá a jistě bude dělat!

Zdeněk Šebesta, DOZ Hostivař

Školní střípky

Soutěžíme ve sportu i v učení. Střední odborná škola a Střední odborné učiliště v Praze 10 bylo pověřeno uspořádáním regionální části celostátní soutěže žáků připravujících se v učebním oboru mechanik opravář pro silniční motorová vozidla – **Automechanik 2000**. Finále soutěže bude i s mezinárodní účastí a naší snahou je, aby se do finále dostala i dvojice našich reprezentantů.

3. a 4. května 2000 je termín semifinálové části soutěže, a to jak praktické, tak i teoretické části. Do tohoto termínu probíhají školní kola, a to na 9 pražských učilištích.

Středoškolská florbalová liga je v poločase. Obě naše mužstva postoupila do nadstavbové části soutěže. Semifinále i finále bude sehráno ve druhé polovině dubna v hale Děkanka a našim týmům přejeme, aby závěrečná utkání byla i s jejich účastí.

Zájemci o nástavbové studium, pozor! I v příštím školním roce SPŠ, SOU a U, a. s., otevře pro absolventy tříletých učebních oborů denní nástavbové studium ukončené maturitou. Studovat lze následující obory:

– provozní elektrotechnika,
– dopravní provoz,
– propagace.

Výuka probíhá ve škole Moravská 3, Praha 2, podle osnov schválených MŠMT. Studující má po celou dobu postavení žáka. Školné je 1 200,– Kč za měsíc, splatné pololetně předem. Podle dosaženého prospěchu se poskytuje na školném úleva.

Studijní obory **provozní elektrotechnika** a **dopravní provoz** lze studovat také dálkově. Je to šance na zvýšení kvalifikace pro ty, kteří mají za sebou alespoň 3 roky praxe. Studium tohoto typu je tříleté, školné je 500,– Kč měsíčně.

Kritériem pro zařazení ke studiu je mimo délky praxe i dosažený prospěch v ukončeném výučním oboru.

Přihlášky a eventuální další informace můžeme získat telefonicky na číslech 22 51 24 69, 22 51 37 23, 22 51 13 60 nebo osobně na adrese SOU Moravská 3, Praha 2. **–sou–**

Problematika Y2K v odštěpném závodě Metro

Útvar informatiky o. z. Metro má ve své správě více než 600 osobních počítačů připojených k interní síti, 14 serverů a 100 dalších lokálních počítačů.

Problematika Y2K se začala řešit v polovině roku 1999 vytvořením pracovní skupiny, která měla za úkol zajistit veškerá možná preventivní opatření. Do konce loňského roku překontrolovala všechny počítače o. z. Metro a provedla následující úpravy:

- U počítačů s operačním systémem MS–DOS byla nainstalována sharewarová utilita y2000.com, která se zavádí při startu počítače pomocí příkazu v souboru autoexec.bat a kontroluje velikost data, které je v BIOSu. Pokud je toto datum menší než 1980, opraví utilita rok v datu na 2000.
- U počítačů se systémem Windows 95 verze A byl použit opravný soubor win95y2k.exe, stažený z internetových stránek společnosti Microsoft. Po instalaci nahradil rizikové soubory.
- Všechny ostatní verze Windows 95, Windows 98, Windows NT a Office 97 byly ošetřeny opravným souborem z CD Milenium Service Pack 2.

Softwarové systémy dodané a podporované externími subjekty (například SAP R/3, PMSV2) byly připraveny v průběhu roku 1999 dodavatelskými firmami.

V prvních dnech roku 2000 se neobjevily žádné mimořádné události v provozu PC a serverů, všechny úlohy provozované v o. z. Metro pracovaly stejným způsobem jako před změnou letopočtu.

Jiří Pytelka, 11 003

Lunární kalendář na období březen - duben

Lunární vlivy

Každého z nás Měsíc ovlivňuje svými impulzy, které jsou dány konstelací hvězdných těles, aniž si to uvědomujeme. Celá živá i neživá příroda podléhá měsíčním periodám. Jedna perioda je 28 dní trvající oběh Měsíce okolo Země, která je ještě dále členěná podle zvířetníku. Na putování Měsíce je závislý příliv a odliv. Ptáci provádějí sběr materiálu na hnízdo vždy tak, aby po dešti rychle vyschlo. Při úplňku Měsíce dochází k většímu počtu násilných činů, je více překotných porodů atd. Takto bych mohla pokračovat hodiny. Kdo chceš věřit, věř, kdo nechceš, nevěř. Měsíc je správcem našich biohodin.

Novoluní

Vidíme takzvaný mrtvý měsíc, který ze Země není možné rozeznat (je to rubová strana měsíce) a důležité je, že stojí nejblíže Slunci (2–3 dny). V těchto dnech má naše tělo největší možnost zbavovat se odpadních látek a jedů z těla. Chceme-li se zbavit zlozvyků, je to vhodný den pro začátek. Impulzy novoluní jsou slabší, než za úplňku.

Přibývající Měsíc

Tato fáze nastupuje okamžitě po novoluní. Již za několik hodin v tomto stadiu můžeme pozorovat úzký srpeček. V tomto období bychom měli relaxovat a odpočívat, obzvlášť rizikově těhotné maminky. Hůře se hojí zranění a déle může trvat pooperační léčba.

Úplněk

Měsíc je v polovině své cesty. Nachází se z pohledu Slunce za Zemí a je vidět celý osvětlený odrazem. Je to doba zhoršeného spánku (náměsíčnost není vyloučená). Zhoršuje se stav psychicky nemocných, kdy hlavním příznakem je agresivita. Je páchano více násilí. Všechny rány krvácejí více.

Ubývající Měsíc

Měsíc vstoupil do IV. a poslední fáze. Období příhodné pro jedlíky, protože ani větší množství jídla se nijak vážně neodrazí na hmotnosti. Veškeré operace se jen málokdy komplikují. Veškeré domácí práce děláme lépe a s větší chutí, proto je vhodné generální úklid stanovit na období, kdy bude Měsíc ubývat.

Lunární kalendář na období březen/duben

Blíženci
12. – 13. března, 8. – 10. dubna

Neutrální den na jednání – nejasné výsledky.

Chránit by se měli především ti, kteří mají potíže s revmatismem. I zdravé jedince, kteří v těchto dnech prochladnou, čekají bolesti ramen a paží. Je vhodné se pohybovat na čerstvém vzduchu Jednoduchá dýchací cvičení u astmatiků by neměla být opomenuta.

Rak
14. – 15. března, 11. a 12. dubna

Tento den vylučte ze stravy především tučná a kořeněná jídla, protože je lehce oslabený zažívací systém. Není příliš vhodný ani alkohol, protože „kocovina“ z těchto dnů, Vám vydrží minimálně 48 hodin. Neubráníte se vypětí nebo stresu.

Lev
16. – 18. března, 13. a 14. duben,

Není vhodný náročný ani stresový program. Nebudete znát hranice únavy, proto pozor, nepřepínejte se. Větší slabost v těchto dnech budou pociťovat kardiaci. Naprosto nevhodná je turistika, vzhledem k možným oběhovým potížím u slabších jedinců a osob léčících se se všemi typy chorob spojených s krevním tlakem.

Panna
19. a 20. března, 15. a 16. dubna.

Ve dnech Panny máte záchvaty velkého uklízení, kontrol a revizí. Udělejte si dietně odlehčovací den. Vhodná je očistná kúra, která by měla začít již 18. února. Pít byste měli čaj z mladých kopřiv.

Váhy
21. a 22. březen

3dcl teplého piva mohou vypudit ledvinové a močové kaménky do velikosti 0,4 cm. Nemáte-li je, pivo Vám v žádném případě neublíží. Vždy dbejte na zvýšený příjem tekutin!

Bolesti v oblasti pánve nejsou vyloučené, protože tyto dny jsou nejvíce ovlivňovány kyčle, ledviny a močový měchýř.

Štír
23. a 24. březen

Nastávající matky by se měly vyhnout zbytečné námaze a stresům, protože v těchto dnech se zvyšují negativní vlivy Měsíce na těhotenství. Vlhké boty a oděv snižují natolik odolnost organizmu, že není vyloučen zánět v oblasti malé pánve. Pozor, nechráněný pohlavní styk u lidí s infekcí nebo pohlavní nemocí vede ve zvýšené míře, než-li v jiné dny, k přenosu.

Střelec
25. – 27. březen

Nejvhodnější den pro návštěvu maséra. Masáž by měla být zaměřena především na stažené svalstvo a kondičně na křečové žíly. Zvyšte příjem vápníku v potravinách nebo alespoň si rozpusťte „šumivou“ tabletu a v průběhu dopoledne vypijte.

Nejsou vhodné pochody a dlouhá stání, protože se budeme potýkat s velkou bolestí zad a stehen.

Kozoroh
28 a 29. březen

Blahodárně působí odborná kosmetická péče ve všech formách (celého těla). Především bychom se měli soustředit na očistnou a čisticí kosmetiku. Měli bychom si nechat provést preventivní masáž nebo zábal kolen. Tyto konkrétní dny může dojít k velice snadnému zranění menisku. Máte-li potíže s kolenními vazy, není od věci mít zabandážovaná kolena. Není vhodné provádět kloubní operace, jen ty nezbytné, jako je náhlý úraz.

Vodnář
30. a 31. březen , 1.duben

Měli bychom především šetřit nohy, nikde dlouho nestát, protože velice snadno a rychle se nám mohou vytvořit křečové žíly. Není vhodné začínat novou léčbu bércových vředů. Dny vodnáře jsou vhodné pro držení krátkodobé redukční diety, především v únoru, březnu a prosinci.

Ryby
2.a 3. duben

Ošetřete kuří oka, ale nepodstupujte žádné operace na prstech u nohou. Nenechte si v těchto dnech odstraňovat bradavice. Proveďte koupel nohou v příjemné přesličkové bylinkové lázni.

Nebezpečné je v těchto dnech popíjení většího množství alkoholu a kávy v kombinaci s nikotinem.

Beran
4. a 5. duben

Po oba tyto dny nás může vážně obtěžovat migréna, obzvlášť pokud jsme předchozí dny více popíjeli alkohol. Stále bychom měli omezovat kofein a vynechat bychom měli i čokoládu a rafinovaný cukr. Preventivně bychom měli pečovat o oči. Vhodné jsou obklady z plátků okurky nebo polštářků čaje. Vypijte minimálně o 1l tekutin více, než-li v jiných dnech. Procházky na čerstvém vzduchu jsou obzvlášť prospěšné.

Býk
6. a 7. duben

Osudný den řečníků – ochraptění nebo úplná ztráta hlasu. Je vhodný preventivní zábal krku i šíje. Ve večerních hodinách obzvlášť prospěšný je olejový zábal (postačí i stolní). Nepohybujte se v průvanu. Neošetřené zuby mohou více bolet a donutit nás navštívit lékaře. **Lenka Žáčková**

Vy se ptáte, my odpovídáme...

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

1. Zajímalo by mě, co je to redukovaný výdělek pro výpočet důchodu. Je rozdíl mezi redukovaným výdělkem pro důchody v roce 1999 a v roce 2000?

Podle současně platného důchodového zákona č. 155/1995 Sb.v platném znění se nyní užívá termín výpočtový základ, což je skutečně dříve používaný redukovaný výdělek. Výpočtový základ pro rok 1999 se stanoví redukcí osobního vyměřovacího základu, což je měsíční průměr za období 1986 – 1998 (tedy průměr včetně koeficientů za 13 let).

Výpočtový základ pro rok 2000 se stanoví redukcí měsíčního průměru za období 1986 – 1999 (tedy průměr včetně koeficientů za 14 let).

Kdo půjde do důchodu například v průběhu roku 2006, bude mít stanoven měsíční průměr za období 1986–2005, tedy za 20 let a podobně, pokud bude v platnosti současný důchodový zákon.

Redukce měsíčního průměrného výdělku(osobního vyměřovacího základu) pro důchody přiznané v roce 1999:

do 6 100 Kč se započítává plně, tedy 100%,
od 6 100 Kč do 13 000 Kč 30%,
nad 13 000 Kč 10%.

Redukce měsíčního průměrného výdělku (osobního vyměřovacího základu) pro důchody přiznané v roce 2000:

do 6 300 Kč se započítává plně, tedy 100%,
od 6 300 Kč do 14 200 Kč 30%,
nad 14 200 Kč 10%.

Podrobněji byla tato problematika popsána již v DP–KONTAKTu č. 11/99 a 12/99.

Chcete-li mít přehled o redukcích od roku 1996, tedy od účinnosti zákona č. 155/1995 Sb., uvádím v tabulce:

pro důchody přiznané v roce	dolní hranice, tedy plný započet 100% do částky	horní hranice, nad kterou činí započet pouze 10%
1996	5 000 Kč	10 000 Kč
1997	5 600 Kč	11 200 Kč
1998	5 900 Kč	11 800 Kč
1999	6 100 Kč	13 000 Kč
2000	6 300 Kč	14 200 Kč

2. Změnila se již částka rozhodná pro výplatu starobního důchodu, když ještě nemám 2 roky po vzniku nároku a současně pracuji s nižším výdělkem?

Máte na mysli částku ve výši dvojnásobku životního minima, kterou nesmíte překročit při výdělečné činnosti při současném pobírání starobního důchodu, pokud ještě neuplynuly 2 roky od vzniku vašeho nároku na starobní důchod.

Podle současných předpisů činí částka dvojnásobku životního minima 6 860 Kč, to znamená že pokud ještě neuplynuly 2 roky od vzniku vašeho nároku na starobní důchod a jste výdělečně činný při současném pobírání starobního důchodu, nesmí váš hrubý měsíční výdělek přesáhnout částku 6 860 Kč. Překročíte-li tuto částku, nemáte za tento měsíc nárok na výplatu starobního důchodu. Při překročení této částky vyplývá ohlašovací povinnost jak pro organizaci, tak i pro poživatele důchodu.

Přehled částek rozhodných pro výplatu starobního důchodu při výdělečné činnosti (dvojnásobek příslušné částky životního minima):

částka	*platná od:*
5 320 Kč	*1. 1. 1996*
5 780 Kč	*1. 10. 1996*
6 080 Kč	*1. 7. 1997*
6 860 Kč	*1. 4. 1998*

3. Je náhradní dobou pojištění doba pobírání plného nebo částečného invalidního důchodu?

Doba pobírání plného invalidního důchodu je náhradní dobou pojištění, a to pouze do dosažení věku potřebného pro vznik nároku na starobní důchod – hodnotí se 80 %.

Doba pobírání částečného invalidního důchodu není náhradní dobou pojištění, neboť u poživatele tohoto důchodu se předpokládá vedle pobírání důchodu další pracovní činnost.

Chcete-li znát odpovědi na některé další otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s. – ředitelství. Adresa je Bubenská 1, 170 26 Praha 7, ☎ 96 19 33 61

Helena Bajerová,
zaměstnanecký odbor ředitelství

Co zajímavého najdete na internetu

Internet je dnes již příliš veliký na to, aby měl o něm někdo alespoň přibližný celkový přehled. Odhaduje se, že v současné době je v internetové síti lapeno, respektive ji vytváří, více než 600 milionů webových stránek. Není v silách jedince, byť jen letmo sledovat, takové množství informací a jakkoli se v nich orientovat. Zároveň je pro uživatele čím dál obtížnější nalézt v záplavě dat přesně ta, o něž má zájem. Spásou se tak stávají vyhledávací služby, které představují universální vstupní bránu do světa internetu. Dnešní díl našeho seriálu věnujeme právě jim: nejen, že díky nim můžeme nalézt to, co považujeme za zajímavé, ale tyto vyhledávací služby jsou zajímavé i samy o sobě.

Principiálně lze rozdělit vyhledávací služby do dvou kategorií. První z nich jsou tzv. Directories (adresářového, katalogového typu), pro něž česká internetovská terminologie užívá termínu **odkazovače**. Jde o lidmi vytvářené seznamy stránek dostupných na internetu, které jsou roztříděny do kategorií, podkategorií atd. Druhý druh vyhledávacích služeb tvoří tzv. Search engines (vyhledávací stroje), pro něž se užívá termínu **vyhledávače**. Jedná se o počítači generované databáze odkazů na velké množství webových stránek, kdy speciální programy (tzv. roboti či pavouci) nepřetržitě procházejí web a mechanicky mapují nejrůznější místa.

Největším a nejstarším internetovým odkazovačem je Yahoo!, sídlící na adrese *www.yahoo.com*. Mezi další giganty patří LookSmart (*www.looksmart.com*), Infoseek (*www.infoseek.com*) a OpenDirectory (*http://dmoz.org/*). Každý z těchto odkazovačů obsahuje kolem jednoho milionu často komentovaných odkazů na jednotlivá místa na internetu, rozdělených do několika desítek tisíc kategorií. Odkazovače pokrývají výrazně menší část internetu než vyhledávače, ale poskytují lepší služby u obecněji formulovaných vyhledávacích dotazů. Většina z nich je také schopna předat dotaz některému vyhledávači, pokud je výsledek hledání v jeho vlastní hierarchii adresářů negativní.

Mezi vyhledávači si dominantní postavení udržuje server AltaVista na adrese *www.altavista.com*, považovaný za jeden z nejlepších vyhledávačů vůbec. Má ve svém indexu zhruba čtvrtinu současného internetu, tedy minimálně 150 milionů webových stránek a provozuje i specializovaný vyhledávač pouze na fotografie a obrázky. Na paty mu šlape v květnu roku 1999 vzniklý server Fast, nacházející se na *www.alltheweb.com*. Údajně – podle vyjádření lidí spravujících tento server – dnes Fast pokrývá na 300 milionů webových stránek (tj. polovinu celé sítě) a byl by tak dvojnásobně větší než AltaVista. Mezi nejlepší vyhledávače patří servery Northern Light (*www.nlsearch.com* nebo *www.northernlight.com*), Excite (*www.excite.com*), a propojené Lycos (*www.lycoc.com*) a HotBot (*www.hotbot.com*). Každý z vyhledávačů má své přednosti a nedostatky a na určité druhy dotazů odpovídá lépe než na jiné. Vyhledávače pokrývají mnohem větší část sítě než odkazovače, což ale znamená, že na nepříliš konkrétní dotaz vás zavalí desítkami tisíc nalezených odkazů. Proto lze vyhledávače doporučit spíše pro přesně specifikované konkrétní dotazy. Pro jednoduché vyhledávání stačí Excite či Lycos, složitější dotazy (v nichž se používá logických operátorů) zvládá lépe AltaVista nebo Northern Light. Nikdy to však neplatí absolutně. Pro lepší vyhledávání a komplexnější služby vůbec má většina vyhledávačů přiřazen jeden z odkazovačů; např. AltaVista užívá LookSmart, Lycos a HotBot zase OpenDirectory.

Kromě vyhledávacích služeb sledujících celou internetovou síť existuje i bezpočet regionálních serverů specializujících se na menší celky. V České republice je takovým serverem Seznam – *www.seznam.cz* –, který je nejnavštěvovanější českou stránkou. Odkazovač Seznam má rovněž vlastní vyhledávač Kompas. Asi nejlepším vyhledávačem v českém internetovém prostředí je však server Atlas, nabízející své služby na adrese *www.atlas.cz*. Konkurenci v oblasti odkazovačů dělají Seznamu servery Internetové centrum (*www.centrum.cz*) a U Zdroje (*www.uzdroje.cz*).

Chcete-li se ve světě vyhledávacích centrál orientovat lépe, jistě se vám hodí následující dvojice adres. Naleznete na nich tipy na jednotlivé vyhledávací služby, rady, jak těchto služeb co nejefektivněji využívat (na jaký typ dotazu použít jaký vyhledávač) a spoustu různých fíglů a doplňujících informací. Pro anglicky rozumějící lze doporučit adresu *www.searchenginewatch.com*, pro méně jazykově vybavené pak český server Detektiv na adrese *www.detektiv.cz*.

–mš–

Čištění odpadních vod v o. z. Metro

Provoz a kultura cestování v dopravních prostředcích Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, úzce souvisí s čistotou vozidel.

V odštěpném závodě Metro je kladen velký důraz na to, aby cestující veřejnost byla se službami spokojena. O čistotu prostor přístupných veřejnosti i o čistotu vozových souprav se starají zaměstnanci metra a smluvní firmy, které tyto činnosti zajišťují. Vozové soupravy se myjí v myčkách vozů na jednotlivých depech. Každá trať metra má své depo, trať A – depo Hostivař, trať B – depo Zličín a trať C – depo Kačerov.

V myčkách vozů se nejprve speciálním přípravkem naruší „graffiti“ na jednotlivých vozech a pak se celá souprava umyje v rámové myčce. Myje se zpravidla ekologickými přípravky v uzavřeném recirkulačním systému. Použité vodní roztoky mycích přípravků se vypouštějí do deemulgačních čistíren odpadních vod (ČOV).

V ČOV se tyto vody čistí v technologickém zařízení a za přídavku chemických látek a přípravků tak, aby při vypouštění vyčištěných odpadních vod do veřejné kanalizace odpovídala jejich kvalita hodnotám v Kanalizačním řádu pro hl. m. Prahu.

Odpadní vody vznikající v Opravárenské základně metra (OZM) na depu Hostivař se svým složením a obsahem znečišťujících látek velmi liší od odpadních vod z myček vozů.

Tyto zaolejované odpadní vody vznikají při opravárenské činnosti, z tlakového mytí podvozků a z jejich odmašťování v komorovém odmašťovacím stroji, z mycích odmašťovacích van součástí, z tlakového mytí skříní vozů metra, odpadní vody z lakovny a ze zařízení Dynacleanu.

Vzhledem k různému složení a velké koncentraci znečišťujících látek v těchto odpadních vodách je jejich čištění velmi obtížné. Přestože byl původní projekt pozměněn na základě zkušeností ze zkušebního provozu, stávající stav není vyhovující a je nutné provézt rekonstrukci ČOV, aby vypouštěné odpadní vody do veřejné kanalizace odpovídaly hodnotám „Kanalizačního řádu pro hl. m. Prahu“.

Přes tyto problémy je možno říci, že ostatní zařízení splňují požadavky pro vypouštění vod do kanalizace. Nebezpečné odpady, které vznikají čistírenskými procesy na jednotlivých ČOV jsou průběžně během roku odváženy ke zneškodnění firmami vlastnícími oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady.

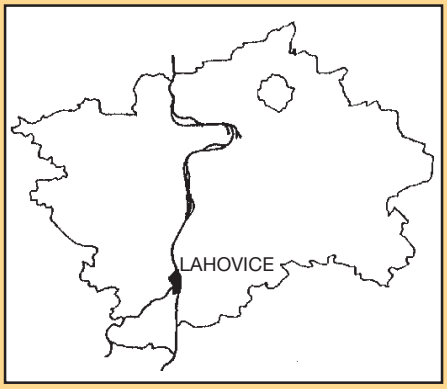
Jaromír Pavelka, ekolog o. z. Metro

Pražský dopravní zeměpis II

11. část

Lahovice

Lahovice, které dnes leží podél jedné z nejfrekventovanějších pražských „výpadovek“, Strakonické, mají svoji historii velmi starou, ale současně vlastně poměrně stručnou. Před sto lety se udávalo, že *je to ves 10 kilometrů jižně od Smíchova, 1,2 km severně od Zbraslavi v rovině u vtoku Berounky do Vltavy.* Pojmenování obce pochází z osobního jména Láh či Lahoda. Nejstarší zpráva, která se k obci vztahuje, má celých tisíc let! V roce 999 (podle některých údajů 1000) daroval kníže Boleslav III. ze svých statků klášteru na Ostrově *rybáře v Lahovicích*. Když byl založen v roce 1115 klášter v Kladrubech, také jemu přířkl panovník (Vladislav I.) tři lahovické rybáře a také řeku Mži od jejího vltavského ústí k Chotečskému potoku. Český král Přemysl Otakar II. vyměnil v roce 1270 tyto pozemky s oběma kláštery za jiné a jeho nástupce Václav II. připojil Lahovice v roce 1304 k nově založenému klášteru zbraslavskému. Od té doby byly osudy Zbraslavi a Lahovic úzce spojeny. Po zrušení zbraslavského kláštera zůstaly Lahovice součástí zbraslavského panství a teprve po vzniku moderních politických obcí v roce 1849 získaly samostatnost. Dne 1. ledna 1968 byla k hlavnímu městu připojena část Lahovic na levém břehu Berounky, Lahovičky. Teprve dodatečně, s účinností od 1. října 1968 byly ku Praze připojeny i vlastní Lahovice. Nějaký čas tady zůstal v činnosti i zdejší místní národní výbor, později byl zrušen a správa Lahovic přešla přímo na ONV Prahy 5. V roce 1990 byly Lahovice připojeny k městské části Praha–Zbraslav, což jen připomnělo jejich historický vývoj.



Lahovice byly vždy zemědělskou a díky blízkosti dvou velkých řek také rybářskou obcí. Někdy před rokem 1870 tu byla založena malá továrna na hliněné zboží a v minulém století se v obci uváděla také velká cihelna. Na počátku 20. století bylo v Lahovicích celkem 44 domů se čtyřmi stovkami obyvatel, z toho v Lahovičkách žilo 148 lidí v 18 domech. Výrazněji počet obyvatel vzrostl mezi roky 1921 a 1930, kdy dosáhl 628. V posledních desetiletích 20. století opět klesal a v roce 1997 dosahoval jen 365.

Jak už poloha naznačuje, život Lahovic byl vždy úzce spjat se dvěma řekami, Vltavou a Berounkou. Neposkytovaly však jen obživu, ale byly také závažnou komunikační překážkou. Ačkoliv to tak dnes nevypadá, po několik staletí se Lahovicím hlavní silnice vyhýbaly. Hlavní obchodní cesta do Bavor vedla z Prahy oklikou přes Slivenec a radotínský přívoz do Zbraslavi. Důvodem byly hlubočepské (barrandovské) skály, které dosahovaly až k řece. Lahovice byly se světem spojeny cestou přes Radotín (dnešní ulicí Výpadovou). Teprve v roce 1742 vylámala francouzská vojska novou, mnohem pohodlnější pobřežní cestu ze Smíchova přímo přes Chuchli a Lahovice. Součástí nové silnice byly také dva dřevěné mosty, z nichž jeden byl postaven právě v Lahovicích přes Berounku. Mějme na paměti, že v té době vedlo hlavní koryto Berounky přes Zbraslav a v Lahovicích bylo jen méně významné rameno. Teprve v roce 1829 si řeka při velké povodni zvolila svoji dnešní cestu za hlavní a z původního koryta se stalo jen mrtvé rameno, známé dnes pod jménem Krňov. Most vybudovaný Francouzi sloužil až do 20. století. V březnu 1913 byla povolena stavba nového železobetonového mostu, jehož kolaudace se uskutečnila 19. února 1920, ale mohl být v provozu dřív. K původnímu mostu byl přistavěn kolem roku 1963 nový, určený pro směr do Prahy. Stalo se tak v rámci rekonstrukce Strakonické silnice, přizpůsobované velmi silnému, zprvu zejména rekreačnímu provozu. Lahovice (a zejména Lahovičky), které vyrostly podél cesty, tak v ní paradoxně získaly další komunikační překážku, kterou bylo nutné překonávat podchody a podjezdy.

Překážku pro spojení se světem tvořila pochopitelně i Vltava, kterou museli Lahovičtí překonávat pomocí přívozů. První vedl z Lahovic do Komořan a když byl v roce 1861 uveden do provozu modřanský cukrovar, byl vedle dosavadního osobního přívozu zřízen další, určený k přepravě povozů s řepou. Po druhé světové válce přívoz provozoval lahovický národní výbor, v roce 1978 je doložen ve správě MNV Zbraslav a jezdilo se po něm tou dobou zdarma! Tento osobní přívoz se spodním vodičem je vykazován v plavebních mapách ještě v roce 1985. Druhý přívoz vznikl v Lahovičkách, přibližně proti ulici K řece. Existoval ještě v roce 1970 a za jeho použití se platilo 50 haléřů. Zanikl zřejmě v souvislosti s výstavbou modřanského zdymadla. Oba přívozy poskytovaly dlouho dobré spojení do průmyslových závodů v Modřanech, v případě potřeby také na železnici, která v Modřanech jezdila od 1. března 1882. Zajímavé je, že se Vltava nestala prostředkem spojení Lahovic s Prahou, jako tomu bylo v případě sousední Zbraslavi nebo Velké Chuchle. Pokud někdo chtěl k cestě parník použít, musel nejdříve cestovat k nejbližším přístavištím. Přímo v Lahovicích je přístaviště vykazováno jen krátkou dobu na počátku 20. století, naposledy spolehlivě jen jízdním řádem z roku 1905.

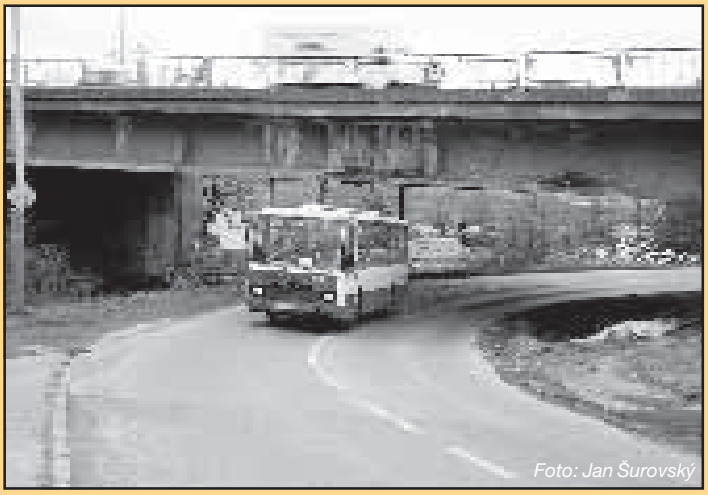


Foto: Jan Šurovský

V Lahovicích tedy převažovala především veřejná silniční doprava. V letech 1892 – 1912 je doložena koněspřežná linka ze Zbraslavi do Malé Chuchle k železniční stanici. V období nástupu autobusové dopravy jsou dopravní osudy Lahovic velmi podobné dopravní historii Zbraslavi. Postupně zde vzniklo několik autobusových linek, které si nezřídka vzájemně konkurovaly. Od roku 1927 je doložena soukromá autobusová linka K. Nedomy z pražského Jungmannova náměstí na Zbraslav, později přibyly spoje Fr. Růžičky, J. Zitty a dalších. Vždy šlo o linky jezdící na Zbraslav a do dalších vzdálenějších obcí. Celkem si tedy Lahovice na dopravní spojení nemohly stěžovat. Od 30. května 1929 jezdila na Zbraslav také významná státní autobusová linka ČSD, jejíž provozování převzaly od 1. června 1936 pražské Elektrické podniky svou linkou Z. V Lahovicích existovaly tři zastávky: Lahovičky, Walterova zahrada (v severní části obce), Lahovičky, U Lebedů (u mostu přes Berounku, dodnes tu existuje místní název Lebedov) a konečně vlastní Lahovice. V roce 1939 vzala v důsledku válečného omezení autobusové dopravy linka Z zasvé a Lahovičtí byli opět odkázáni především jen na soukromé přepravce, kteří ale provoz omezovali také. V roce 1943 tehdejší Českomoravské dráhy zavedly autobusovou linku Praha – Zbraslav – Lipany, ale už 16. října 1944 ji opět zrušily, a proto alespoň posílily dopravu na pravobřežní železniční trati v úseku Vrané – Zbraslav. V té době opět na čas vzrostl význam zdejších přívozů. Po válce byla doprava autobusových linek přes Lahovice opět postupně rozšiřována, po roce 1950 už v režii ČSAD. V roce 1961 trvala cesta na smíchovské autobusové nádraží 16 minut a stála z vlastních Lahovic 2,60 Kč, z Lahoviček o 40 haléřů méně. Od roku 1959 byla v provozu také autobusová linka ČSAD z Radotína do Modřan, která zajišťovala Lahovickým důležité spojení s průmyslovými podniky.

První linkou Dopravního podniku, která se v Lahovicích objevila, byla rekreační linka F, zřízená pro obsluhu závodiště ve Velké Chuchli. Do Lahovic jezdila ale jen o víkendech v létě 1965 za jízdné 2 Kč. Definitivní linky se Lahovičtí dočkali od 1. července 1968, kdy byly do obce prodlouženy některé spoje (přibližně každý třetí) linky č. 129. Autobusy obracely pojezdem v Lahovicích, druhou konečnou měly u tramvajové smyčky Lihovar. Od roku 1970 jezdily do Lahovic všechny spoje, protože v Chuchli bylo zakázáno vzhledem k silné víkendové dopravě levé odbočení z ulice Dostihové do centra. Ze stejného důvodu byla vedena přes Lahovičky ve směru do centra i rekreační linka F, která využívala podjezd ulice Výpadové. Stejnou trasu měla o víkendech také pravidelná chuchelská linka č. 172 zřízená v roce 1971, přičemž asi od roku 1974 tak jezdila celodenně a celotýdenně.

Zásadnějším zásahem do lahovické dopravy bylo zahájení provozu na autobusových linkách DP číslo 241, 243, 244 a 245 koncem roku 1979, které nahrazovaly některé dosavadní linky ČSAD. V roce 1985 získaly Lahovice propojení na novou linku metra B u stanice Smíchovské nádraží a z dalších změn uveďme ještě zavedení několika linek integrované dopravy, které významně zlepšily dopravní obsluhu. Díky návaznosti na metro je spojení s centrem Prahy dnes velmi rychlé a kvalitní.

Připomeňme ještě, že Lahovicemi mohla jezdit tramvaj i trolejbus. Jde však o neuskutečněné projekty, o kterých jsme se zmínili již v části věnované Zbraslavi. **–pf–, –fp–**

Informace Ústřední technické knihovny

V březnu bude probíhat druhá část likvidace zastaralých, poškozených a duplicitních knižních jednotek. Vyřazené knihy budou opět nabídnuty zaměstnancům našeho podniku k odprodeji za symbolickou cenu. O době prodeje vyřazených knih budete včas informováni služební cestou nebo na telefonu 96 19 23 05. **–Stg–**

Pamatujete si?

Jedním z míst, které se radikálně změnilo a přesto si ponechalo stále něco ze své původní podoby, je křižovatka Vychovatelna. Dodnes tady najdeme původní charakteristické rysy tzv. Heydrichovy zatáčky, i dnes se nad křižovatkou tyčí novobarokní zámeček Vychovatelna postavený podle návrhu architekta J. Kříženeckého v letech 1906–1907. Tramvajová trať je ale jinde. Vzpomínáte si ještě na její původní polohu? Vždyť to není vlastně tak dávno. Poslední tramvaje po staré trati projely 2. července 1980, aby se po dvouměsíční výluce 29. srpna rozjely po nových kolejích. Výraznou přeložku komunikace vyvolala stavba rozlehlé mimoúrovňové křižovatky a celý nový uzel byl dokončen v roce 1982. Stavba severojižní magistrály a tzv. prosecké radiály však pozvolna proměňovala křižovatku už od poloviny šedesátých let. Vždyť ulice Liberecká

Křižovatka Vychovatelna 6. listopadu 1977, tedy v podobě, ve které ji mnozí z nás ještě pamatují. V pozadí ústí Liberecká ulice, patrné jsou ještě koleje odbočující do ulice V Holešovičkách . Vlevo vila Marie, po dlouhá léta typická stavba zdejší křižovatky.
Foto J. Čermák

se do těchto míst napojila už v roce 1968. Tehdy to bylo ještě v provizorní úrovňové podobě, protože bylo zapotřebí urychlit dopravu ze vznikajícího sídliště Prosek. Stále tady existovala tramvajová trať v ulici V Holešovičkách, dokončená na počátku roku 1936. Od 6. prosince 1953 tady byla i důležitá tramvajová smyčka. Před jejím vybudováním obracely tramvaje (tehdy linky č. 13) ve stanici Bulovka, kde bývala kolejová odbočka do ulice Na stráži. Ještě nedávno (a možná dodnes?) byly na zdejších domech vidět stopy po závěsech trolejového vedení.

Tramvajová trať v Holešovičkách musela ustoupit stavbě magistrály v lednu 1976. Tehdy se ještě počítalo s tím, že bude obnovena uprostřed rekonstruované komunikace a proplete se mimoúrovňovou křižovatkou. Dokonce se zpočátku uvažovalo se zachováním, či lépe se zřízením nové tramvajové smyčky. Měla se vtěsnat do prostoru vyme-

Idyla na tramvajové smyčce Vychovatelna 15. ledna 1972.
Foto Ing. I. Mahel

zeného sjezdovou rampou z Proseka do Libně v místech, kde je dnes nová tramvajová měnírna. V době zastavení provozu na tramvajové trati do Holešovic stále ještě sloužila původní smyčka. Jen koleje vedoucí ke staré trati byly při běžné údržbě postupně odpojovány. Nakonec byla od 1. března 1978 zrušena i smyčka a od té doby tu zbyla jen průběžná trať. Někdo si možná ještě vybavuje kolej u staré měnírny, která byla součástí velké rozvodné a transformační stanice Rokoska. Elektrické podniky ji položily hned při stavbě rozvodny v roce 1938. Na kolejovou síť ale bývala napojována jen v případě přepravy transformátorů pomocí povrchové koleje. Odstraněna byla až někdy koncem 70. let, to se však už dávno nepoužívala.

Vraťme se ještě dál do minulosti. Na konci roku 1935 se připravovalo zprovoznění tratě přes Holešovičky. Zcela vlevo je vidět i montážní vůz trolejového vedení. Ještě nikdo netušil, že toto místo o šest let později vstoupí natrvalo do povědomí lidí jako „Heydrichova zatáčka“. V té době byla hlavní cesta do Kobylis mnohem užší a místo smyčky jsou na snímku patrné skleníky zahradnictví . A pochopitelně opět vila Marie.
Foto: Sbírka Mgr. P. Fojtíka

Až někdy náhodou pojedete přes Vychovatelnu, zkuste přimhouřit oči a vybavit si, jak to tu ještě před nedávnem (promiňte, vlastně před čtvrt stoletím) vypadalo.

–pf–

Napsali o nás

Slovo (11. 2. 2000)

Opozice obviňuje radní, že zadlužují metropoli

Smlouva o několikamiliardovém úvěru od Evropské investiční banky, kterou počátkem tohoto týdne schválila rada hlavního města, vadí některým opozičním členům zastupitelstva. Ti radním vyčítají, že zadlužováním města žijí na úkor budoucnosti. Radní se hájí tvrzením, že vzhledem k nízké dotaci od vlády neměli jinou možnost. Magistrát potřebuje peníze na výstavbu trasy metra IV. C, která povede z nynější konečné stanice Nádraží Holešovice přes Ládví a Prosek do Letňan. Úvěrem by město získalo 75 milionů euro, což je přibližně 2,7 miliardy korun.

●●●

Slovo (12. 2. 2000)

Dopravce má novou službu na internetu

Pražský Dopravní podnik zavedl na své internetové stránce novou informační službu *www.dp-praha.cz*, která lidem usnadní cestování městskou hromadnou dopravou ve všech pásmech integrovaného systému. Její testovací provoz, zahájený ve čtvrtek ráno, se zatím potýká s problémy. Po spuštění internetové stránky totiž nelze vždy tuto službu nalézt. Přednosti nového způsobu vyhledávání jsou především v tom, že po zadání výchozí a cílové stanice se zobrazí seznam spojení, včetně přestupů, jízdní doby, vzdálenosti v kilometrech a výše jízdného. „Systém chceme aktualizovat každých sedm dní, takže bude reagovat i na momentální dopravní výluky,“ řekla Marie Vrančíková z pražského Dopravního podniku.

●●●

Dnes (14. 2. 2000)

Černý pasažér nevěří revizorovi

Do zvláštního sporu s Dopravním podnikem se dostal dvaatřicetiletý Libor Skružný z Ďáblic. Před dvěma lety jel tramvají bez jízdenky a přistihl ho při tom revizor. Skružný sice uznal, že jel načerno, ale pokutu revizorovi zaplatit odmítl, protože se kontrolor prokázal podle něj neplatným odznakem. Totožný odznak přitom používají všichni revizoři Dopravního podniku. „Revizor ke mně přistoupil a prokázal se odznakem s logem a nápisem Dopravní podniky. V této firmě jsem kdysi pracoval, a proto vím, že se dopravce už od roku 1991 jmenuje jinak. A sice Dopravní podnik,“ popsal začátek problému Libor Skružný, který kontrolora naříkl z toho, že je falešný revizor, a žádné peníze mu nedal.

Vybral ing. Jan Urban

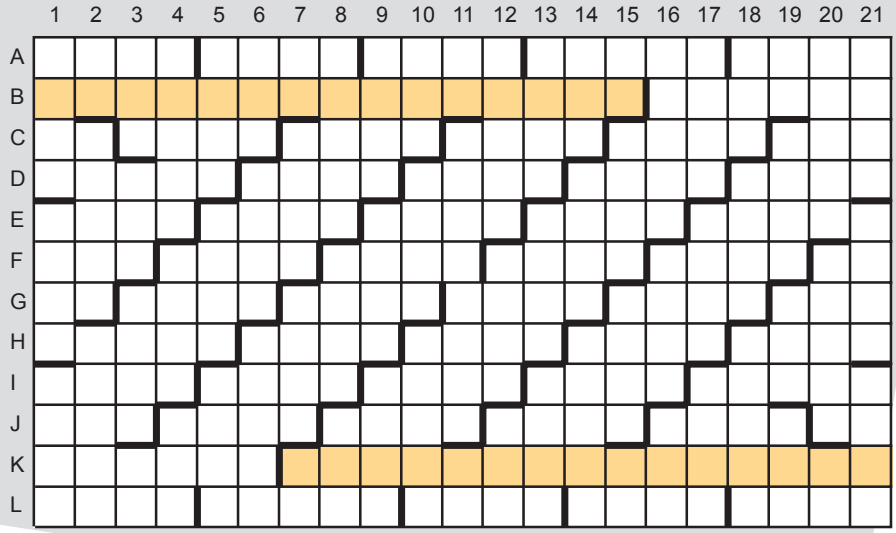
PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: A. Proti (řecky); pcháč; starší značka vaty; poloopice; vzruch. – **B. 1. díl tajenky;** bývalý pražský klášter. – **C.** Jméno Mc Baina; Twainovo jméno; řecké písmeno; parková květina; riskování; chňap. – **D.** Ženské jméno; období; druh hlodavce; léčivá rostlina; útvar druhohor. – **E.** Žací nástroj; ruské vesnice; sportovní odvětví; ženské jméno; jinoch. – **F.** Běloveská kyselka; listnatý strom; skupenství vody; psací potřeba; vysoký kopec; SPZ Karlových Varů. – **G.** Předložka; otec; obilní sklad; druh bavlny; druh potravy; domácky Olga. – **H.** Slezské město; druh hvězdy; usušená tráva; německý filozof; pražský herec. – **I.** Asijský jelen; vymřelý pták; bojiště; koupací nádoba; zeď nad římsou. – **J.** Spojka; část nohy; žena Chaplina; lavice (nářečně); sešití rány; značka americia. – **K.** Sportovní odvětví; **2. díl tajenky.** – **L.** Obilnina; rosol; trojice; lupen; korálový ostrov.

SVISLE: 1. Výzva; bio; krátký kabát. – **2.** SPZ Nitry; druh elektronky; balkánský pokrm. – **3.** Na toto místo; judský král; filmový záběr; solmizační slabika. – **4.** Ženské jméno; vyvřelina; cestovní doklad. – **5.** Moravská řeka; řešeta; dílčí údaje. – **6.** Pytel na ryby; výtopny; zápisník. – **7.** Iniciály zpěvačky Pilarové; zbraň indiánů; prací potřeba; zkrátka airplane. – **8.** Možná; oblíbený nápoj; části hlavy. – **9.** Druh splátky; součást oblečení; dílenský stůl. – **10.** Značka čistidla; španělská řeka; zněl-ka. – **11.** Nikoli; druh bonbonu; citoslovce vrčení. – **12.** Poplach; panečku; nepravdy. – **13.** Sibiřská řeka; deset gramů; kaz. – **14.** Ženské jméno; příjmení Vergilia; stepní tráva. – **15.** Moje; jitro; lahodný pokrm; značka niklu. – **16.** Skořápka měkkýšů; potupa; Starogermán. – **17.** Ranní vláha; místo; karetní trumf. – **18.** Část těla; roční období; ženské jméno. – **19.** Předložka; měsíc; tropičtí savci; moderní píseň. – **20.** Značka počítačů; placený potlesk; pádová otázka. – **21.** Spojovací zákop; běh koně; Zeyerův hrdina.

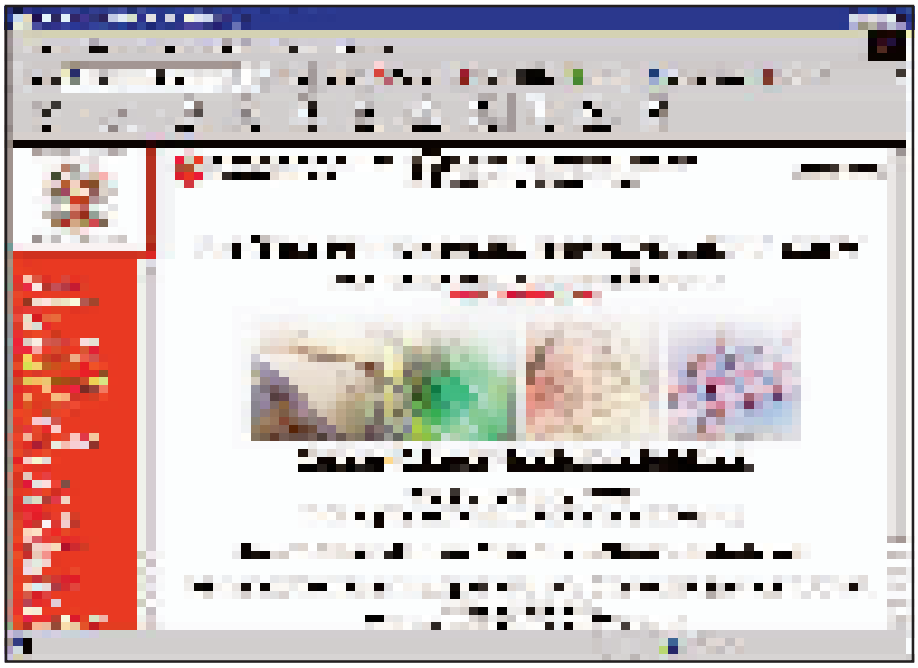
Pomůcka: Mero.

Tajenka z čísla 2: Láska je náladová jako jarní počasí. (J. Dutourd)



PaedDr. Josef Šach

Program na vyhledávání spojení už funguje i na internetu



Zcela novou službu pražským cestujícím začaly nabízet internetové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, na adrese *http://www.dp-praha.cz/*. Od 10. února tohoto roku zde našim klientům slouží komplexní program vyhledávání spojení, se kterým jsme se již měli možnost seznámit během testovacího provozu na podnikové síti intranetu.

Doposud měli cestující možnost využívat na našich stránkách pouze program vyhledávající zastávkové jízdní řády. Společný produkt Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, ROPIDu a firmy CHAPS však přináší radikální změnu. Nový vyhledávací program totiž umožňuje vyhledávat spojení mezi jednotlivými zastávkami či stanicemi v celém systému pražské integrované dopravy (zatím bez vlakových stanic a zastávek). A nejen to. Umí také vyhledávat odjezdy a příjezdy všech spojů z respektive do jednotlivých stanic, informuje o době trvání jízdy, o vzdálenosti, kterou během ní cestující urazí, i o ceně a druhu jízdenky. Vedle toho je samozřejmě nadále možné nechat si zobrazit zastávkové jízdní řády jednotlivých linek, jak tomu bylo doposud.

Práce s programem je velmi jednoduchá. Na úvodní stránce si lze vybrat ze základní nabídky *spojení – odjezdy – zastávkové jízdní řády*. Pokud se rozhodnete pro *spojení*, stačí si pak zvolit výchozí a cílovou stanici či zastávku (pokud neznáte přesné názvy, pomůže vám jejich seznam), datum a čas, kdy si přejete cestovat a následně zadat pokyn „vyhledat“. Program během několika vteřin nabídne možné varianty spojení s informacemi o jednotlivých linkách a přestupních místech. Pak už jen zbývá vybrat si tu nejvýhodnější. Vyhledávací program také reaguje na rozličné požadavky cestujících – lze volit spojení s přestupy nebo bez přestupů a vybírat si dopravní prostředky, jichž chceme použít.

Program je aktualizovaný každý týden a výhledově se počítá s rozšířením jeho záběru i na železniční spojení, fungující v rámci systému pražské integrované dopravy. V další fázi vývoje programu se pak uvažuje o rozšíření databáze o pražské ulice a některé městské instituce. To bude důležitý krok, neboť současná podoba programu umožňuje vyhledávání pouze v případě, že alespoň přibližně znáte jména jednotlivých zastávek (stanic). V blízké budoucnosti tak již nebude třeba při vyhledávání spojení zadávat výchozí a cílové zastávky, ale pouze názvy ulic a institucí (úřady, pošty, banky a podobně).

Na internetových stránkách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, je nadále možné získat veškeré důležité informace o fungování městské hromadné dopravy v naší metropoli i o všech aktuálních změnách. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, provozuje vlastní internetové stránky od 1. července 1997. Od listopadu 1998 zde bylo možné vyhledávání zastávkových jízdních řádů a od dubna 1999 fungují stránky také v anglické a německé verzi. Měsíčně navštíví stránky více než pět tisíc lidí a počet přístupů se neustále zvyšuje – jen zavedení nového vyhledávacího programu přilákalo v následujících 24 hodinách více než 700 zvědavých uživatelů internetu.

Marek Šebeš

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V březnu 2000 oslavuje 70. narozeniny:
Ludvík Vaněček – ED, provozovna Kobylisy (31).

V březnu 2000 oslavují 65. narozeniny:
Emil Kliment – A, garáž Vršovice (44),
Lubomír Koczka – A, garáž Kačerov (11).

V březnu 2000 oslavují 60. narozeniny:
Jaroslav Belada – M, služba staveb a tratí (32),
Jaroslav Kaska – ED, odd. údržba a služby (32),
Jiří Koutecký – A, úsek technický (28),
Pavel Petržílek – M, služba staveb a tratí (29),
Jiří Skála – A, odbor správní (35),
Jaroslav Smrž – ED, provozovna Žižkov (10),
Oldřich Vaněček – ED, prov. opravna tramvají (42),
Petr Voltr – A, garáž Kačerov (38).

V březnu 2000 oslavují 50. narozeniny:
Miloslav Dudek – A, garáž Kačerov (10),
Josef Dujíček – M, služba ochran. systému (10),
Josef Grundza – ED, odbor výrobní (12),
Pavel Holý – ED, provozovna Strašnice (31),
Pavla Horníková – ED, odbor zaměstnanecký (29),
Miroslava Hroudová – Ř, od. přeprav. kontroly (19),
Jaroslav Hrůnek – ED, provozovna Kobylisy (20),
Jaroslava Ježková – ED, provozovna Kobylisy (13),
Libuše Klausnerová – ED, prov. měnírny (12),
Jiří Korec – A, garáž Klíčov (18),
Václav Korecký – M, sl. technolog. zařízení (29),
Jaroslav Krása – M, sl. technolog. zařízení (31),
Marie Krotilová – M, úsek dopravní (14),
Václav Macek – M, služba staveb a tratí (18),
Josef Otradovec – ED, odbor prov. dispečink (27),
Jindřich Pařízek – M, úsek dopravní (25),
Zdeněk Rezek – M, úsek technický (25),
Petr Sláma – A, garáž Dejvice (30),
Václav Sobota – M, služba elektrotechnická (30),
Josef Steinbach – M, úsek technický (13),
Josef Steiner – M, úsek technický (26),
Květoslav Štráchal – M, úsek dopravní (25),
Jaroslav Tesař – A, garáž Klíčov (15).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:
Václav Fridrich – M, služba staveb a tratí (17),
Vratislav Churáček – A, úsek technický (29),
Jiří Jandera – A, referát kvality (34),
Ladislav Kohout – M, úsek dopravní (26),
Petr Kosiner – ED, provozovna vrchní stavba (33),
Miroslav Pich – A, garáž Klíčov (30),
Jana Roubíčková – Ř, odbor právní (11),
Milada Říhová – M, sl. sděl. a zabezpečovací (20),
Jiří Šedý – A, DOZ Hostivař (29),
Josef Vítovský – ED, provozovna měnírny (40),
Petr Vogel – M, služba ochran. systému (17).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:
9. ledna 2000 nás ve věku 59 let opustil pan Miloslav Malát – A, garáž Dejvice, který u DP pracoval 25 let.
28. ledna 2000 nás ve věku nedožitých 58 let opustila paní Marie Musilová – ED, odbor obch. zásobovací, která u DP pracovala 19 let.
10. února 2000 nás ve věku 59 let opustil pan Luděk Novák – M, úsek dopravní, který u DP pracoval 25 let.

Vlastníma očima — O bezmoci

Pocit obrovské bezmoci se mnou lomcuje vždy, když vidím nějakou nepravost, a ten kdo ji páchá, nemůže být potrestán, i když trest by mu příslušel zcela po právu.

Jedu poloprázdným autobusem zahloubán do četby ranního tisku, když mě vyruší rázně pronesené: „Dobrý den, vaši jízdenku prosím!“ Okamžitě začnu hledat legitimaci, po chvíli ji revizorovi ukazuji, a ten odchází kontrolovat další cestující.

Kousek přede mnou sedí mladší pár, možná jsou to jen pracovní kolegové zabrání do hovoru. Ona několik okamžiků po výzvě vytahuje jízdní doklad, zatímco mladík sedí v klidu.

„A kde máte jízdenku vy?“

„Nemám.“

„Zaplatíte pokutu ve výši 200 korun?“ V tu chvíli vytahuje revizor blok, aby ho mohl vypsat, ale mladík není vyveden z rovnováhy.

„Nezaplatím, nemám peníze.“ Revizor stále bojuje: „Tak předložte alespoň občanský průkaz.“

Odpověď mladíka se dala předpokládat: „Nic nemám, nic vám nemůžu ukázat.“

Chvíli spolu ještě oba diskutují, ale přesvědčování revizora nikam nevede, a tak odchází. Za několik okamžiků autobus zastavuje, mladík s úsměvem na rtu vystupuje společně se svým doprovodem. Uspokojen zřejmě faktem, že ranní lup byl dobrý.

Já nemám slov, krev pění a vzpomínám na článek z prvního ročníku DP–KONTAKTu, kde jsou popisovány praktiky revizorů v New Yorku. V námi obdivovaných Spojených státech by mladík skončil ve vězení, byl by odsouzen a zaplatil by pokutu. Kradl, a tak by ho stihl přiměřený trest. Toho rána by zřejmě nepřišel do práce nebo hodně pozdě, a jen velmi těžko by svému nadřízenému vysvětloval, proč se nedostavil v době, jak káže dobrý mrav.

Pokud se budete dívat pozorně kolem sebe, zcela jistě podobnou historku zažijete na vlastní kůži. Myslím, že popsaný případ není v naší každodenní realitě ojedinělý.

Při přemýšlení o tom, čeho jsem byl před několika minutami svědkem, mi nějak splývají slova demokracie a anarchie, i když už dlouho dobře vím, že to totéž není. Kde je jen ten zakopaný pes?

Jednoho rána jsem nastoupil do tramvaje, v jedné její části bylo podezřele prázdno a vozem se linul velice silný zápach.

Ale to už je zase jiná kapitola a o té snad někdy příště. I když teplejší měsíce se blíží, a tak možná nastane zlepšení situace.

Bohužel, v prvním popsaném případě asi těžko.

Pěkně oslavte příchod jara! **–bda–**

DP-KONTAKT ● List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti ● Sídlo redakce: Praha 9, Drahobejlova 48, č. dveří 406, telefon: 96 19 20 25, e-mail: malikp@dp-praha.cz ● Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jiří Cimrhakl, Ing. Jan Urban, Ing. Marie Lásková, Ing. Viktor Baier, Zdeněk Ježek a Zdeněk Šebesta ● Šéfredaktor: Ing. Petr Malík ● Grafická úprava: Hynek Pech ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● MK ČR 8307, ISSN: 1212-6349 ● Uzávěrka tohoto čísla: 24. února 2000