

Druhá etapa rekonstrukce Karmelitské ulice finišuje



Za křižovatkou s Hellichovou ulicí jsou již smontovaná kolejová pole. Dřevěné pražce jsou použity v místech malé tloušťky štěrkové vrstvy a také v místech nedosta-
tečné šířky (snadněji se zkracují).



Detail svěrky, navržené firmou Ortec pro upevnění kolejnic přes patní pryžový profil téže firmy.

Po zimní přestávce pokračuje druhou etapou rekonstrukce Karmelitské ulice na Malé Straně. Pro místní obyvatele je tato etapa o trochu méně nepříjemná, protože se stavební práce omezují na úsek Hellichova - Malostranské náměstí, zatímco úsek k Újezdu je již v definitivní podobě. I když je v oblasti Újezda dopravní obsluha zachována, tramvajové linky č. 6 a 9 se musí velmi snažit, aby zvládly přepravní poptávku. V tomto směru byl kritický víkend 9. až 10. března, kdy měla linka 9 patnáctiminutový, tedy dvojnásobný interval oproti obvyklému sedmapůlminutovému. Ale nyní zpět k vlastní rekonstrukci.

Tento článek čtou patrně převážně ti, kteří četli i minulé povídky, a tak průběh stavebních prací můžeme zjednodušit na následující posloupnost:

- odtěžení původního svršku, vozovky a chodníků,
- archeologický výzkum,
- rekonstrukce inženýrských sítí,
- nový tramvajový svrsek,
- nové vozovky a chodníky s povrchem,
- sadové úpravy.

V průběhu výluky se vymění opotřeбенé kolejnice u výjezdu ze splítky směrem ke Klárovu a provedou se některé další potřebné opravy. Kolejová spojka na Malostranském náměstí je již v době psaní tohoto článku minulostí, stejně jako zkušební velkoplošný panel s povrchem z drobné dlažby a další zkušební velkoplošný panel s povrchem, napodobujícím velké dlažební kostky (ten má ale svoje následovníky na náměstí Jana Palacha).

Ale přece nebude všechno stejné, jako v etapě první. Pro letos rekonstruovaný úsek byl vybrán jiný typ tramvajového svršku - příčné železobetonové pražce budou upevněny tuhou svěrkou, která je přichycena ke kolejnici přes speciální patní pryžový profil firmy Ortec, který zajišťuje potřebnou pružnost v uložení kolejnice. Současně je tento patní profil prvkem, který (s pomocí pryžových bokovnic a podštěrkových rohoží) působí proti šíření hluku a vibrací z tramvajové dopravy. Také je součástí systému, který zabezpečuje elektrickou izolaci, brání šíření bludných proudů, které mohou poškozovat v zemi uložená vedení inženýrských sítí.

Fotografie, pořízené na stavbě 11. dubna, dokumentují stav stavebních prací. Plný tramvajový provoz se má na Malou Stranu vrátit podle harmonogramu 29. června.

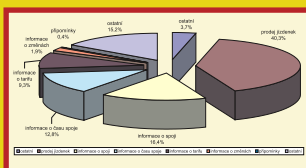
Text a foto: Miroslav Penc



Zatímco se v blízkosti komplexu ministerstva školství ukládají betonové prefabrikáty pro uložení svislých antivibračních rohoží...



...dohlíží kostel sv. Mikuláše na probíhající zapojování nových domovních přípojek v okolí křižovatky ulic Tržiště a Karmelitská



**Informační střediska -
důležitý pomocník
při cestách Prahou**

4



**Most X663- estakáda
Prosek**

5



**Další útvar
o. z. Elektrické dráhy
usiluje o získání
certifikátu ISO 9001**

10



**Konstrukce
tramvajových tratí**

14

OHLÉDNUTÍ

Dnešní díl našeho historického seriálu bude tak trochu atypický. Ohlédneme se ještě jednou za dvěma historickými články uplynulého ročníku DP-KONTAKTu, protože vyvolaly o něco větší ohlasy u čtenářů. Jeden z nich patřil do rubriky Pamatujete si?, druhý byl soutěžní otázkou v seriálu Poznáváte místo na fotografii?

Ohlédnutí první

Jen těžko se vybírají fotografie k historickým článkům. Někdy proto, že je jich velmi málo (či dokonce o nich nevíme), jindy proto, že jich existuje poměrně hodně a zveřejnit je možné jen některé, případně se další, neméně zajímavé fotografie, objeví až dodatečně. Do té druhé skupiny patří snímky z výstavby podchodu „uprostřed“ Václavského náměstí.



Takový pohled se naskýtal cestujícím na zastávce v Jindřišské ulici. Dvě tabule odkazující na obchůzku přilehlými pasážemi a zastávkový sloupek, snad provizorní. Fotografie byla pořízena těsně před zahájením výstavby podchodu. Foto: Archiv DP



To není historický snímek z počátku 20. století. Když

„dráteníci“ Dopravního podniku v červenci 1967 instalovali trolej na mostní provizorium, nezbylo jim údajně, než vzít za vědek opravdu historickou „šibenici“.



Fotografie z 1. července 1968. Tramvaje ještě jezdí po provizoriu, ale výstupy z nového podchodu se už rýsují. Foto: J. Kovář

Ohlédnutí druhé

Šlikův palác. Tak se nazýval dům postavený v roce 1848 na nároží Ferdinandovy (dnešní Národní) třídy a Spálené ulice. Pamatuje si ho opravdu jen starší generace, protože byl zbořen v roce 1937. Jistě není bez zajímavosti, že byl majetkem Elektrických podniků a tato lokalita také byla ve hře, když se uvažovalo o nové ústřední budově. Na uveřejněnou fotografii zareagoval jeden ze čtenářů. Pan Antonín Dvořák redakci zapůjčil snímek, který už opravdu patří do rubriky Pamatujete si?, i když už ani nejmladší generaci pochopitelně nic neříká. A protože jsme mezi dokumenty objevili ještě i téměř dnešní snímek, vracíme se tak k nároží „Spálenky“ podruhé.



Nějaký čas byl pozemek po zboření Šlikova paláce pustý, nakonec na něm ve čtyřicátých letech vznikl dřevěný

provizorní pavilon. Pokud se vám pozemek zdá podivně úzký ve srovnání s monumentální budovou paláce, je to tím, že původní budova výrazně zasahovala do profilu ulice a mimo jiné nedovolovala položit kolejové oblouky ze Spálené směrem k Jungmannovu náměstí. Ty byly položeny až v roce 1955, tedy v době dřevěného pavilonu. Foto: Antonín Dvořák



A to je přibližně rok 1970. Dřevěný pavilon byl zbořen v roce 1969 a pozemek se skryl za ohradou. Pamatujete si ještě to prázdno na Perštýně? V letech 1973 až 1975 zde byl postaven nový obchodní dům, tehdy pojmenovaný Máj. Veřejnosti byl předán do užívání 21. dubna 1975. Foto: J. Hussarová



Na tomto snímku je už vlastně současný stav. Téměř. Obchodní dům se nyní jmenuje Tesco a především, tramvaj jedoucí tímto směrem je už minulostí. Od 4. července 1985 tudy nejezdí. Věřili byste, že je to už přes skoro 17 let? Foto D. Molnárová

-př

Historické zajímavosti



Kuriozní nehoda

Přelomená tyč kladkového sběrače trčí vzhůru k nebi a zbývající kus s kladkou pronikl stropem plošiny až do prostoru pro cestující u vozu č. 167. Datum ani následky nehody nejsou známy.



T3 ve Střešovicích

Střešovice byly poslední vozovnou, která dostala vozy T3. Před jejich přidělením bylo nutno - jako ostatně u všech vozoven předtím - ověřit, zda vozy T3 projedou vraty bezpečně na všechny koleje v lodích. Ve Střešovicích se ověření konalo 9. dubna 1964, jak o tom svědčí obě fotografie. -pař, Foto: Archiv autora



Jarní reminiscence

Tímto článkem bychom chtěli navázat na příspěvek z únorového DP-KONTAKTu o historii vytápění tramvajových vozů, i když spíše opačně – co všechno museli kdysi snášet naši cestující.

Jako důkaz mám nedávno získaný snímek z televizního pořadu pana Čáslavského, kde počátkem dvacátých let na lince 5 motorák 379 má za sebou připojeny hned dva letní vlečné vozy - ofeňáky; přední s pěti a zadní vyšší se sedmi lavicemi (shodný s dochovaným č. 526). Oba vlečné vozy jsou s vysokými podlahami, po rekonstrukci pojezdu. Dvojice dobře větraných vleků je docela slušně obsazena. A to nejkrásnější, lidé jdoucí po chodníku jsou navlečení v kabátech, tedy rozhodně neprobíhá letní období.

Kdy byly vlastně vypravovány ofeňáky? Několik dochovaných fotografií a filmových záběrů navozuje pěkné slunečné počasí. Leč pamětníci, zpovídání v šedesátých a sedmdesátých letech, soudí jinak. Po 1. světové válce z důvodu velkého rozvoje tratí a nedostatku provozních vozů byly ofeňáky zařazovány do provozu již od konce března do konce října, což tento snímek potvrzuje.

Berte toto malé ohlédnutí jako pozvánku do Muzea MHD, které bylo otevřeno v sobotu 30. března, tam si usedněte do letního vozu 526 a představte si, jak s vámi uhání s ledovým březnovým větrem o závod pražskými ulicemi.

Jiří Nováček, technický úsek o. z. ED



Někdy se to prostě může stát. Na poslední chvíli naskočíte do tramvaje nebo autobusu a teprve uvnitř vozu se začnete zajímat o to, kudy daná linka jede a kde bude nejlepší vystoupit, abyste se dostali tam, kam potřebujete.

Podstatným pomocníkem se v takových situacích stávají vnitřní orientace ve voze. Jejich podoba se postupem času měnila a my se pokusíme předložit takový malý náhled do současné situace a zmínit se o tom, s jakými typy vnitřních orientací se můžete setkat ve vozích povrchové dopravy dnes.



Foto: Petr Malík

Není to ještě tak dávno, co jednoznačně převládaly tzv. „plastové“ nebo „papírové“ orientace. Jednalo se o cedule, stejně po obou stranách (tedy zevnitř i zvenku vozu) s průběhem linky zázorněným pomocí vypsání důležitých zastávek. Tyto orientace se objevovaly jak v tramvajích, tak i v autobusech a vidět je můžete dodnes. Pak se na některých linkách začaly objevovat tzv. „teploměry“, tedy plochy, kde je znázorněna celá trasa dané linky úsečkou a jednotlivé zastávky jsou zobrazeny jako body na této úsečce. Samozřejmě, že u každé z nich je název a případná specifika (zastávka na znamení či pouze v jednom směru nebo přestupy na metro).

Vnitřní orientace ve vozidlech povrchové dopravy

Už jenom porovnání těchto dvou typů vnitřních orientací ukazuje, že na některé části problematiky musí být při tvorbě takovýchto druhů informací kladen důraz. Na jedné straně je to vypovídací schopnost a úplnost informace, na druhé straně čitelnost z co neširšího úhlu pohledu v dopravním prostředku. U vybraných zastávek by nebyl problém, ale u celé trasy (zvláště pak některých linek s velkým počtem zastávek) to problémem může být. Dalším faktem braným do úvahy je i to, že při použití „teploměrů“ se zase může v celé trase linky lépe orientovat i člověk, který není s linkovým vedením pražské MHD příliš obeznámen.

S modernizací vozového parku autobusů a tramvají přišly ke slovu i vnitřní orientace elektronické. Zkvalitnění informace přinesly informační panely s běžícím textem, umístěné rovnoběžně s čelem vozu, kde se kromě čísla linky objevuje i název konečné zastávky, nejbližší příští zastávky (v návaznosti na akustické hlášení), případně jména několika vybraných nácestných zastávek na trase linky.

U bočních orientací byla zpočátku situace trochu jiná. Elektronický panel měl informační plochu pouze směrem ven z vozu a uvnitř byla pouze prázdná černá zadní stěna panelu. V současné době jsou na těchto volných plochách umístovány informace o trase linky v podobě „teploměru“ na magnetické fólii. Cílem je dosažení stavu, kdy jsou vnitřní bočními orientacemi vybaveny všechny tramvajové linky a noční linky autobusové.

Zatím nejnovějším typem elektronické boční orien-

tace jsou vybaveny tramvaje typu T3R.P a nízkopodlažní autobusy dodané v roce 2001. Jedná se o oboustranné elektronické informační panely, které poskytují dynamickou dopravní informaci cestujícímu na zastávce a v dopravním prostředku. Vnitřní plocha zobrazuje kromě čísla linky, označení pásma a reálného času též název výchozí a konečné zastávky, název příští a několika dalších (nácestných) zastávek.

Vnější plocha zobrazuje číslo linky, název konečné zastávky a řádek pod názvem konečné zastávky zobrazuje název příští zastávky a v podobě rotující informace i názvy příštích (nácestných) zastávek při přjezdu dopravního prostředku do zastávky. V podstatě lze říci, že se jedná o určitou obdobu funkce informačního panelu s běžícím informačním textem za kabinou řidiče.

Závěrem je třeba dodat, že technický rozvoj je proces, který nekončí a spěje stále kupředu. Neustále bude přinášet něco nového a to se pochopitelně bude týkat i oblasti poskytování dopravních informací cestujícím, potažmo jedné z částí této oblasti, již jsou vnitřní orientace ve vozích povrchové dopravy.

Ve spolupráci s 90 222 zpracoval -mis-

Zemřela Hana Barochovská

50 let života je velké jubileum. Je to důvod nejen k oslavě, ale i k bilancování dosavadního úsilí o hezký život v klidu, pohodě, zdraví... Je to důvod pro určení další cesty. Je to začátek té druhé, bohužel obvykle kratší půlky života, kdy očekáváme bohatou sklizeň toho, co jsme dosavadní prací zaseli.



A najednou se dozvíme, že jedna z nás takové jubileum už neoslaví. Že nebude bilancovat, určovat další cestu, že pro ni už žádná, byť sebekratší, druhá polovina není. A tím ani to, co od ní očekávála.

Zůstala však po ní nesmazatelná stopa. U Dopravního podniku pracovala od roku 1993, nejprve v Ústředních dílnách a potom v Sazečské ulici, odkud přešla do obchodně-zásobovacího odboru o. z. Elektrické dráhy. Mnozí z nás si ji pamatují z ekonomicko-provozního oddělení tohoto útvaru. Ale už ji budeme všichni postrádat, zejména pak její spolupracovníci, kteří na ni budou dlouho vzpomínat.

Paní Hana Barochovská zůstala před branou symbolické padesátky. Zemřela náhle ve věku 49 let. Čest její památce.

-zjs-

Představenstvo projednalo

Čas na přelomu března a dubna přinesl jedno zasedání vrcholného orgánu naší společnosti, a to v pondělí 8. dubna. Na programu byly následující body:

Návrh smlouvy o prodeji části akciové společnosti Inženýring dopravních staveb a návrh ovládací smlouvy mezi IDS, a. s., Kvatris, s. r. o. a Dopravním podnikem. Představenstvo schválilo odprodej dalších 32 % akcií společnosti IDS, a. s. společností Kvatris, s. r. o. s tím, že bude uzavřena ovládací smlouva mezi společnostmi IDS, a. s., Kvatris, s. r. o. a Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností.

Majetkoprávní vypořádání stavby Depo Zličín. V souvislosti s vypořádáním stavby depa Zličín představenstvo schválilo výkup dalších pozemků.

Plán investic na rok 2002. Vrcholný orgán naší společnosti schválil dopracovaný plán investic na rok 2002 za podmínky, že Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválí vyšší účelové investiční dotace pro naši společnost. Dále si členové představenstva vyžádali samostatný materiál týkající se rekonstrukce tramvajové tratě Palmovka – Na Žertvách.

Informace o Programu kvality služby v naší společnosti. Představenstvo bylo informováno o vývoji Programu kvality a zejména pak o výsledcích měření za rok 2001. Členové představenstva vyzdvihli přínos tohoto programu a požádali o pravidelný předklad výsledků měření, včetně výsledků za předchozí roky.

Analýza útvarů dopravní cesty a analýza vozového parku o. z. Elektrické dráhy. Byla projednána analýza dopravní cesty a analýza vozového parku o. z. Elektrické dráhy, kterou pro odštěpný závod zpracovala firma CS-Projekt. Představenstvo schválilo závěry uvedené analýzy a uložilo řediteli o. z. ED zajistit realizaci daných závěrů.

Přehled mimořádných událostí při provozování dráhy a drážní dopravy. Členům představenstva byl v souladu se Zákonem č. 361/2001 Sb. předložen přehled mimořádných událostí v drážní dopravě Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za první čtvrtletí letošního roku.

-red-

Není to zase až tak dávno (konkrétně vloni začátkem července), kdy jsme uváděli do provozu nové informační středisko v příletové hale letiště Praha - Ruzyně. U příležitosti jeho otevření jsme se o střediscích zmiňovali naposledy také na stránkách DP-KONTAKTU. Zkusme se ale nyní podívat na jejich činnost trochu z pohledu statistiky.

Od doby svého vzniku v roce 1980, kdy byla zavedena první telefonická služba informující o změnách MHD, prošla informační střediska mnoha podstatnými změnami. Postupně se zvyšoval jejich počet a navíc vývoj, spolu s rostoucími nároky na poskytované služby, přinesl i změny ve formě a sortimentu nabízených informací.

Dnes provozuje naše společnost celkem 6 informačních středisek, která jsou umístěna v objektech stanic metra Muzeum, Můstek, Anděl, Nádraží Holešovice, Černý Most a v příletové hale letiště Ruzyně.

Ve střediscích Muzeum a Můstek jsou informace podávány prakticky nepřetržitě, denně včetně sobot a nedělí, v době od 7.00 do 21.00 hodin, Muzeum je navíc v provozu i o státem uznaných svátcích. Ostatní střediska jsou otevřena v pracovní dny v době od 7.00 do 18.00 hodin a Letiště Ruzyně je v provozu denně od 7.00 do 22.00 hodin včetně sobot, nedělí a svátků.

V současné době se připravuje nové informační středisko v hale železniční stanice Praha hlavní nádraží.

V jednotlivých střediscích jsou informace podávány buďto přímo nebo po telefonu. Prodávají se zde jízdní řády, informační materiály, mapy, publikace, výsledky průzkumů, jízdenky pro jednotlivou jízdu i časové krátkodobé jízdenky (tzv. „turistické“). Pro cestující jsou tu zdarma distribuovány i další informační materiály, které vydává naše společnost. Střediska Muzeum, Můstek, Anděl a Nádraží Holešovice zajišťují také odpovědi na telefonické dotazy z informačních sloupů systému SWIFT v metru (jsou umístěny ve stanicích metra Muzeum, Florenc a Můstek).

Pracovníci středisek podávají informace i v angličtině a němčině, někteří navíc hovoří francouzsky, italsky a většina i rusky.

Pro bližší zjištění zájmu veřejnosti o informace

Informační střediska - důležitý pomocník při cestách Prahou

poskytované naší společností je činnost informačních středisek statisticky sledována. Z výsledků vyplývá, že nejfrekventovanějšími středisky jsou Muzeum a Můstek. Muzeum denně v průměru navštíví 373 cestujících a navíc je zde zodpovězeno průměrně 112 telefonických dotazů za den. Můstek navštíví denně v průměru 385 zákazníků, telefonem odbaví pracovníci v průměru 92 tazatelů za den. Třetí středisko z hlediska vytiženosti je Letiště Ruzyně s 362 návštěvníky a 24 telefonátů denně. Následuje Anděl, osobně navštíví středisko 217 cestujících denně, telefonních dotazů je 53 za den. Pátým střediskem je Nádraží Holešovice, denně navštíví středisko v průměru 207 klientů, po telefonu zodpoví jeho pracovníci 43 dotazů cestujících. „Nejméně vytižené“ je středisko Černý Most, osobních návštěv je v průměru 203 denně, telefonátů 42 denně. Značná část (přibližně 24%) návštěvníků střediska požaduje informace z oblasti meziměstské autobusové dopravy.

Ze statistického sledování zájmu veřejnosti o informace podávané v informačních střediscích lze předložit některé ze zajímavých výsledků za rok 2001:

- celkový počet dotazů:	505 250
- při osobní návštěvě	404 720
- telefonicky:	100 530
- druhy požadovaných služeb:	
- prodej informačních materiálů:	12 %
- prodej jízdenek:	36 %
- dotaz na dopravní spojení:	15 %
- dotaz na čas spoje:	12 %
- dotaz na tarifní podmínky:	9 %
- dotaz na změny linkového vedení:	2 %
- ostatní dotazy, jako odjezdy vlaků ČD, ČSAD, adresy institucí a podobně:	14 %
- dotazy v jednotlivých jazycích:	
- česky	61 %
- anglicky	22 %
- německy	10 %
- francouzsky	3 %
- ostatní	4 %

Jednotlivé poznatky ze zmiňovaného statistického vyhodnocování zájmu cestujících o informace v jednotlivých střediscích jsou rovněž cenným vodítkem nejen pro tvorbu nových informačních materiálů, ale i pro požadavky na personální obsazení středisek či požadované jazykové znalosti jejich pracovníků.

Informační střediska jsou rovněž začleněna do Programu kvality, jehož naplňování napomáhá postupnému zlepšování služeb nabízených naší společností veřejnosti, a dosahují v kontrolních měřeních velmi dobrých výsledků. Při porovnání výsledků měření je zřejmé, že se kvalita nabízených služeb stále zlepšuje. V roce 1999 byla dosažena úroveň náročnosti 92,5%, v roce 2000 94,45% a v roce 2001 už 98,6%.

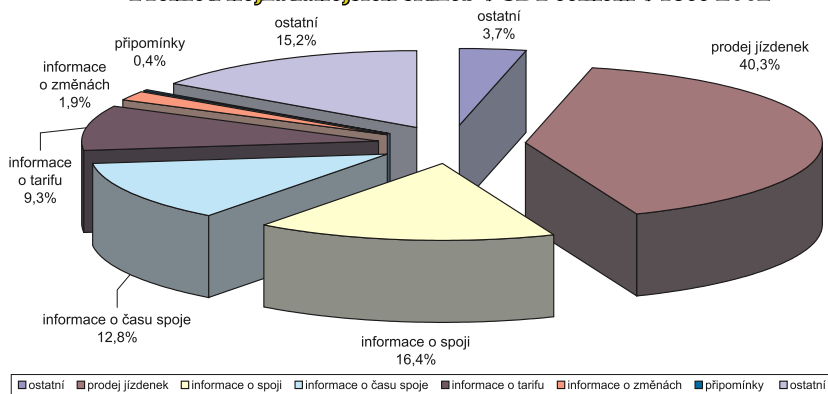
Závěrem lze konstatovat, že informační střediska jsou důležitým pomocníkem při cestách Prahou a významným místem styku Dopravního podniku s veřejností a prezentace jím poskytovaných služeb. V mnoha případech jsou jedním z prvních míst, kde se potenciální zákazník s námi nabízenými službami setkává, a seshravají tak velmi důležitou roli v utváření image podniku v očích veřejnosti. Stále rostoucí zájem o nabízené služby je ze statistických údajů jasně patrný. Zprovozněním připravovaného nového střediska v hale železniční stanice Praha hlavní nádraží dojde k dalšímu posunu v kvalitě služeb naší společnosti zejména se zaměřením na zahraniční klientelu, která tak bude mít možnost seznámit se s provozem a systémem MHD, tarifem a podobně již při svých prvních krocích na území Prahy.

Závěrem lze konstatovat, že informační střediska jsou důležitým pomocníkem při cestách Prahou a významným místem styku Dopravního podniku s veřejností a prezentace jím poskytovaných služeb.

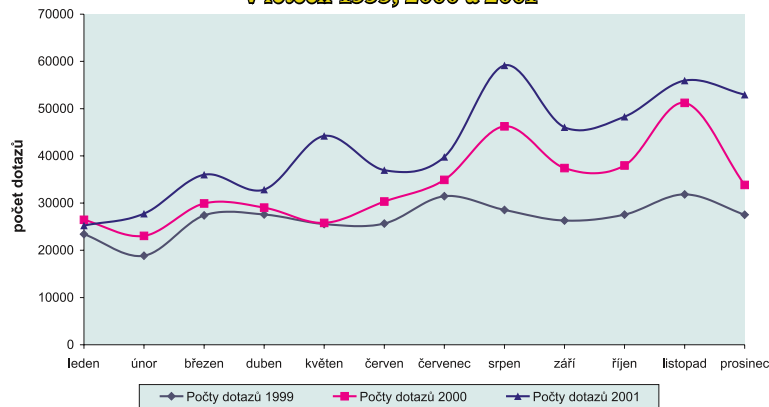
V mnoha případech jsou jedním z prvních míst, kde se potenciální zákazník s námi nabízenými službami setkává, a seshravají tak velmi důležitou roli v utváření image podniku v očích veřejnosti. Stále rostoucí zájem o nabízené služby je ze statistických údajů jasně patrný. Zprovozněním připravovaného nového střediska v hale železniční stanice Praha hlavní nádraží dojde k dalšímu posunu v kvalitě služeb naší společnosti zejména se zaměřením na zahraniční klientelu, která tak bude mít možnost seznámit se s provozem a systémem MHD, tarifem a podobně již při svých prvních krocích na území Prahy.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Přehled nejžádanějších služeb v SDI celkem v roce 2001



Celkové počty osobních a telefonických dotazů na SDI v letech 1999, 2000 a 2001



Logo musíme používat podle manuálu

V roce 1999 jsme v DP-KONTAKTU představili nové logo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Logo tedy bylo po pětiletých komplikovaných jednáních konečně na světě. Začaly se však objevovat snahy zaměstnanců naší společnosti vytvořit z vlastní iniciativy různé podoby logo a jeho použití. Otázkou tedy zůstala jednotnost jeho užívání. Jednání se proto obrátila směrem ke zpracování a vydání grafického manuálu.

Co si máme představit pod pojmem grafický manuál? Manuál je závazný předpis, návod pro ztvárnění a používání obchodního označení, obchodního jména a grafického zpracování obchodního jména společnosti. Velice přesně a striktně hovoří o tom, jak má být logo zobrazováno. Je to základní dokument o znázornění logo na veřejnosti i uvnitř společnosti.

Proč je tolik důležité snažit se o jednotnou prezentaci podniku na veřejnosti a vyžadovat ji? Užívání logo zvyšuje obecnou povědomost o společnosti, odlišuje produkt společnosti od konkurence. Pomáhá její identifikaci, a tak poskytuje jistotu, že ji potenciální zákazník najde a rozpozná. Příslušná značka, logo, je i zárukou kvality. Obchodní značka sděluje zákazníkovi

vi, jaká je image společnosti a co od produktu může očekávat. Hlavním cílem firemní značky je podpora identity firmy, její jedinečnosti a nezaměnitelnosti.

Jak jste jistě zaznamenali, logo se již zdařile zavádí, používá a objevuje na veřejnosti i uvnitř společnosti, nicméně manuál se ani ke konci loňského roku nepodařilo vydat. Vzhledem k velikosti naší společnosti se jedná o složitou a rozsáhlou práci s cílem postihnout všechny oblasti její činnosti, kterých není málo, a zajistit jejich kompaktnost. Rok 2002 však přinese dlouho očekávanou změnu této situace. Na začátku května byste se již měli setkat s manuálem tvářící v tvář v tištěné podobě i v úpravě na CD. A co se v něm dozvíte? Naleznete zde povolené barevné provedení, velikost a tvar základního logo společnosti, ochranné pole logo, tzn. jeho minimální vzdálenost od textu, obrázku nebo okraje formátu, informace o logotypu (logo + obchodní název společnosti) a jeho různých variantách. Seznámíte se také se zakázanými úpravami logo, se vzhledem tiskovin (vizitky, osobní dopisní papír, hlavičkový dopisní papír, firemní dopisní papír, interní sdělení,

faxový papír, dopisní průvodka, osobní obálka, obálka společnosti). Rozsáhlá kapitola o správném označení vozidel Dopravního podniku vás bude informovat o možnostech uvedení logo nebo logotypu na karoseriích vozidel metra, autobusů a tramvají, služebních vozidel a pohotovostních vozů, o povolené barevnosti. Poslední část grafického manuálu upravuje použití osobních průkazek pracovníka společnosti, textilních nášivek na služební oděv, pracovního oděvu a najdete zde také doporučené formy odznaků pro označení zaměstnanců nebo reklamní účely.

Věříme, že logo společnosti se zcela přirozeně stane nedílnou součástí Dopravního podniku, a že vám grafický manuál napomůže ke správnému zacházení s ním.

-dar-

Foto: Petr Malík



Už více než rok se vydávají cestujícím nové typy průkazek

Jak jsme vás již před rokem informovali, zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů zavedl přísné podmínky pro shromažďování osobních údajů a nakládání s nimi a stanovil roční lhůtu pro uvedení dosavadní praxe do souladu se zákonem. Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost to znamenalo, že musel zabezpečit, aby jízdní doklady a údaje nutné pro jejich vydávání byly v souladu s uvedeným zákonem.

Od 26. února 2001 zahájila naše společnost výrobu průkazek nového typu a postupnou výměnu dosavadních kmenových listů všech druhů časových jízdenek městské hromadné dopravy za tyto průkazky, kde jako identifikátor již není rodné číslo cestujícího. Rozsah požadovaných osobních údajů uvedených na žádance je Úřadem pro ochranu osobních údajů registrován a odsouhlasen. Osobní údaje cestujících jsou poskytovány v souladu s tarifem Pražské integrované dopravy a cestující, kteří uplatňují nárok na slevy, jsou povinni je poskytnout. Cestující, kteří neuplatňují nárok na slevu, mohou volit typ jízdního dokladu, který není vázán na poskytnutí osobních údajů.

Počet distribučních míst, kde jsou vydávány nové typy průkazek, se v průběhu roku rozšiřoval. V současné době jsou vydávány ve stanicích metra Dejvická, Hradčanská, Skalka, Zličín, Karlovo náměstí, Palmovka, Vysočanská, Hloubětín, Kačerov, Vyšehrad, I. P. Pavlova, Nádraží Holešovice, Roztyly a v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti.

Ke všem typům průkazek je možné zakoupit 30 a 90denní jízdenky s volitelnou dobou platnosti.

Tyto jízdenky je možné zakoupit ve všech předprodejních místech ve stanicích metra a v budově Centrálního dispečinku. Ke všem typům průkazek je rovněž možno zakoupit klasické – standardní kupony.

Dosavadní průběh prodeje průkazek nejlépe znázorňují uvedená čísla. V době od 23. února 2001 do 10. dubna 2002 bylo vyrobeno a prodáno celkem 266 491 kusů průkazek, z toho:

- 106 182 občanských s evidencí osobních údajů,
- 23 582 pro důchodce,
- 21 636 pro žáky (děti ve věku 6 až 15 let),
- 52 168 pro studenty středních škol,
- 43 141 pro studenty vysokých škol,
- 19 782 občanských bez evidence osobních údajů.

Z dosavadního prodeje je zřejmý převládající zájem o občanské průkazky s evidencí osobních údajů.

K uvedenému počtu průkazek bylo prodáno celkem 171 530 kusů jízdenek s volitelnou dobou platnosti, z toho 30denních 105 721 kusů (65 964 kusů občanské, 3 136 kusů důchodci, 32 850 kusů studenti středních a vysokých škol a 3 771 kusů žákovské) a 65 809 kusů jízdenek s volitelnou dobou platnosti 90denních (14 423 kusů občanské, 3 460 kusů důchodci, 44 958 kusů studenti středních a vysokých škol a 2 968 kusů žákovské).

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

S ohledem na minimalizaci front při nakupech jízdních dokladů v předprodejní síti metra se od září



Foto: Petr Malík

2001 úspěšně prodávají jízdenky s volitelnou dobou platnosti přímo ve výdejně studentských legitimací ve Výpočetním a informačním centru ČVUT v Praze 6. Tyto jízdenky se prodávají přímo na průkaz studenta ČVUT, tj. odpadá vystavování průkazky MHD. Z celkového počtu takto prodaných jízdenek tvoří přes 90% jízdenky s 90denní dobou platnosti.

Do budoucna se předpokládá rozšíření distribučních míst i na ostatních vysokých školách.

V průběhu měsíce dubna 2002 se postupně na jednotlivých předprodejních místech uvádí do provozu nový software na prodej jízdních dokladů. Tento systém zpracoval vývojový tým firmy Logica a Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Odbor odbytu a tarifů MHD

Most X663- estakáda Prosek

Číselné označení asi čtenářům moc neřekne; když použijeme druhého označení, už bude vědět více osob, o jaké stavbě budeme mluvit, ale raději vysvětlíme. Jedná se o most, který je součástí Vysočanské ulice v Praze 9. Tato ulice je hlavní spojovací komunikací mezi sídlištěm Prosek a Vysočany. Téměř všechny au-



tobusové linky jedoucí na Prosek ji využívaly, nyní už několik měsíců musejí jezdit po objížďce. Pojďme tedy za důvody tohoto citelného omezení.

Původní konstrukce mostu byla postavena v roce 1967. Nosná konstrukce o 12 polích se skládala z předpjatých prefa nosníků KA-61 pro světlost 18 metrů. V každém poli bylo osazeno v příčném směru 11 nosníků na tangenciálních ložiskách. Spodní stavbu tvořilo 12 pilířů, dvě opěry, vše plošně založeno. Celý most měl stálý sklon v podélném směru 7 %. Celá konstrukce mostu začala v devadesátých letech jevit značné poruchy, proto byl v roce 2000 objednán u firmy POMTEX podrobný diagnostický průzkum. Podle této studie bylo nutno stavební stav mostu hodnotit jako velmi špatný až havarijní s tím, že vyskytující se závady na konstrukci je nutné okamžitě řešit.

Byl vypracován návrh stavebních úprav, které počítaly se snesením nosné konstrukce z prefabrikovaných nosníků včetně stativ pilířů. Dále bylo upozorněno na skutečnost, že při navrhování nové nosné konstrukce je nutno věnovat mimořádnou pozornost odvodňovacímu systému a dilatacím, protože nepřilíhší vhodné původní řešení se ukázalo jako jedna z hlavních příčin zatékání do nosné konstrukce a její postupná devastace až do současného stavu.

Spodní stavbu bylo, v případě, že bude vyhovovat každému projekčnímu řešení, možno ponechat.

Na základě všech těchto ne příliš povzbudivých faktů byla okamžitě zahájena příprava rekonstrukce mostu. Byla vypsaná veřejná obchodní soutěž na projektanta, kterou vyhrála firma VPÚ DECO Praha.

Projektant vypracoval projekt celé rekonstrukce mostu s tím, že novou konstrukci vyřešil pomocí strunových prefabrikovaných nosníků VSTI – 2000 spřažených s železobetonovou deskou. Odbouraná původní stativa nahradil stativy prefabrikovanými. Spodní část mostu zachoval původní s tím, že dojde pouze k její sanaci.

Na základě této dokumentace bylo požádáno o stavební povolení, které bylo v říjnu loňského roku vydáno. Následně byla vypsaná veřejná obchodní soutěž na dodavatele stavby.

V rámci této veřejné obchodní soutěže zvítězilo sdružení firem Stavby silnic a železnic a Stavby mostů Praha, které ve své vítězné nabídce navrhlo variantní řešení rekonstrukce mostu. Toto variantní řešení spočívá ve změně nosných podélných prvků z původně navržených VSTI 2000 na T 93. Dále se v této variantě počítá s celkovou destrukcí původních pilířů až na základovou spáru a s následným vybetonováním pilířů nových, monolitických s monolitickými stativy.

Po vydání dopravně inženýrského rozhodnutí na uzávěru Vysočanské ulice byla stavba zahájena 8. ledna 2002 a zároveň bylo souběžně požádáno o změnu stavby před dokončením - na variantní řešení. Tato změna byla povolena 25. února letošního roku. V současné době je celá původní konstrukce zbourána a odstraněna. Už bylo vybetonováno sedm nových pilířů a dvě stativa. Celá rekonstrukce má být dokončena do 28. září 2002.

**Ing. Michal Pietsch,
Technická správa komunikací hl. m. Prahy
Foto: Marie Jílková**



Sociální zařízení pro řidiče o. z. Autobusy



Nové typové sociální zařízení o rozměrech 6x3 metry na obratišti Koleděje.

V síti městské hromadné dopravy a linek systému Pražské integrované dopravy existuje v současnosti 142 sociálních zařízení. 47 z nich je vybaveno odpočinkovou místností pro řidiče. Z celkového počtu 142 zařízení je v majetku o. z. Autobusy 61. 81 zařízení je zasmluvněno – 19 u o. z. Metro, 8 u o. z. Elektrické dráhy a zbylých 54 u jiných, často i soukromých subjektů.

Z 61 kusů zařízení v majetku o. z. Autobusy je 31 kusů sociálních zařízení chemických – výrobce Eko Delta, Česká Skalice. Výhodou těchto zařízení je jejich vysoká mobilita (rezervní

2 kusy jsou nasazovány v terénu při různých výlukách, haváriích, případně mimořádných akcích). Velkou nevýhodou je pak problematická očista rukou (řešena zvláštní emulzí v dávkovači), která se po zavedení prodeje jízdenek řidiči stává čím dál více ožehavější. Odděpný závod Autobusy řeší tento problém ve vybraných zařízeních instalací nádrže na vodu do interiéru sociálního zařízení, ale vzhledem ke skutečnosti, že toto není zatepleno, což představuje druhou nevýhodu, je použití vody sezónní záležitostí.

Zbylých 30 kusů zařízení tvořily zčásti montované objekty, které jsou již několik let nahrazovány objekty zděnými. Montované objekty – buňky Herda a Monta byly řešeny jako provizorní a dnes se již v síti městské hromadné dopravy až na výjimky nevyskytují.

Náhradou za výše uvedené dožilé montované buňky jsou v současnosti stavěna sociální zařízení podle typového projektu dvou velikostí. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o nové objekty, je možné minimalizovat zcizování zařizovacích předmětů, a to při zachování veškerého komfortu (například vytápění objektu je podlahové, ohříváče vody, splachovadla, vodoměry jsou uzamčeny v technologické místnosti, objekt je zabezpečen již při realizaci mřížemi, vstupní dveře jsou masivní).

Dalším krokem náhrady a velmi zajímavým řešením v této oblasti je možnost prefabrikace sociálního zařízení. Řešení spočívá v použití železobetonové skořepinové buňky, kdy se na místě výstavby provede pouze



Nové typové sociální zařízení o rozměrech 8x4 metry na obratišti Sídliště Libuš.

spodní stavba včetně přípojek inženýrských sítí. Vlastní zařízení je pak toliko usazeno na připravený základ a napojeno na síť. Toto řešení představuje dvě velké výhody – urychlení výstavby na místě samém a budoucí mobilitu sociálního zařízení – a bude realizováno v prů-



Chemické WC (typ 06) na obratišti v Lichocevsí.

běhu roku 2002 v lokalitách Vavřenova a Chodov. Uvedené řešení pak dále nabízí možnost postupné náhrady chemických WC za zateplenu buňku osazenou technologií chemického WC s nádrží na vodu. Tímto řešením by došlo k odstranění nedostatků chemických WC uvedených v předcházející části. V měsíci dubnu letošního roku budou takto provedeny výměny chemických WC v lokalitách Královice a Doubek, následně pak na konečných autobusů Dvorce a Otakarova.

Kromě uvedených nových typů sociálních zařízení je v síti 21 objektů zděných v majetku a správě o. z. Autobusy, a to počínaje samostatnými objekty až po prostory, které jsou zakomponovány do provozních budov Metra.

Potřeba sociálních zařízení pro řidiče městské hromadné dopravy je dále doplněna o zařízení, která jsou pronajata, a to jednak v rámci naší společnosti a dále pak od jiných subjektů – počínaje místními úřady a konče soukromými osobami. V 28 takovýchto objektech vykonává o. z. Autobusy základní péči.

**Za o. z. Autobusy připravili
ing. Milan Lacina a Richard Kukla
Foto: o. z. Autobusy**

Nový záchod na náměstí Jiřího z Lobkovic

Ve čtvrtek 11. dubna se konala kolaudace nově postaveného a netrpělivě očekávaného záchodu na náměstí Jiřího z Lobkovic v Praze 3.

Toaleta s prvky zahradní architektury, oválného tvaru, z neomítnutého zdiva, je zakomponována do



popínavé a opadavé zeleně při vnitřní části výjezdu z tramvajové smyčky. Stěny a podlahy jsou plně obloženy keramickou dlažbou. Umyvadla a záchodové mísy jsou z nerez v antivandalském provedení (přípevnění ke zdi speciálními šrouby).

Záchod je vybaven zásobníky na toaletní papír, tekuté mýdlo, odpadkovými koši a zrcadly. Baterie jsou tlačítkové s možností nastavení teploty vody. Ohřev vody na nápoje je umožněn na pevně zabudované poličce. Topení je v podlaze. Veškeré ovládací prvky, včetně zásobníku teplé vody, jsou umístěny mimo běžně přístupná místa. Vchodové dveře společné pro muže i ženy jsou vybaveny klávesnicí na elektrické otevírání dveří.

Věříme, že vynaložené úsilí na překonání všech administrativních a legislativních překážek přináší výsledný užitek v podobě moderní, esteticky zdařilé toalety jednadvacátého století.

Tramvajákům, jak jsme zjistili již při výstavbě, se bude jistě líbit.

V současné době je na řadě další záchod ve smyčce Ďáblice, na kterém práce již probíhají.

**Oddělení dopravních cest 90 231
Foto: Petr Malík**



Vývoj pracovní úrazovosti v naší společnosti

V průběhu roku 2001 došlo ve všech odštěpných závodech i útvarech ředitelství ke zvýšení počtu pracovních úrazů. Celkem se oproti roku 2000 přihodilo o 55 pracovních úrazů více, což činí nárůst o 13,2 %. Rovněž počet zameškaných kalendářních dnů pro pracovní úraz vzrostl o 178 dnů, tj. o 0,9 %. Z poměrně nízkého nárůstu zameškaných kalendářních dnů proti značnému zvýšení počtu pracovních úrazů vyplývá, že se jedná o méně závažné úrazy.

Jak vyplývá z níže uvedené tabulky, ke zvýšení počtu pracovních úrazů došlo zejména v o. z. Elektrické dráhy. K největšímu snížení počtu zameškaných kalendářních dnů pro pracovní úraz došlo v útvarech ředitelství. Rovněž jako v roce 2000 všechny pracovní úrazy, které vykazuje ředitelství, se přihodily přepravním kontrolorům. Dále z přehledu vyplývá, že došlo ke snížení závažnosti pracovních úrazů, a to celkem o 5,1 dne na jeden úraz. (Viz tabulka)

Potěšitelné je, že v roce 2001 nedošlo k žádnému smrtelnému ani hromadnému úrazu. K těžkému pracovnímu úrazu došlo v jednom případě, a to v odštěpném závodě Autobusy (u manipulačního řidiče

při opravě autobusu na trati - při zvedání autobusu zvedákem a při zasouvání druhého zvedáku došlo ke sklouznutí autobusu ze zvedáku a přiřazení ruky k druhému zasouvání zvedáku).

Jak vyplývá z grafu, je rovněž pozitivní vývoj počtu pracovních úrazů ovlivněných druhou osobou.

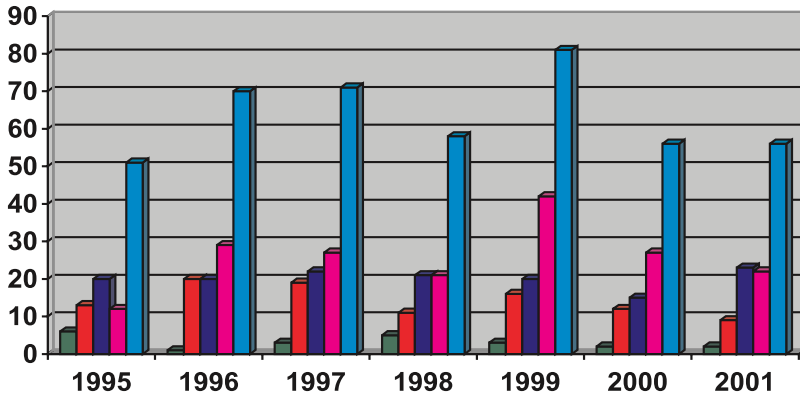
Na odškodnění za škody způsobené pracovními úrazy byly v roce 2001 postiženým vyplaceny náhrady ve výši 5 744 167,- Kč.

V porovnání s dopravními podniky největších měst České republiky, Brna a Ostravy, si Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nevede špatně, jak ukazují následující grafy.

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

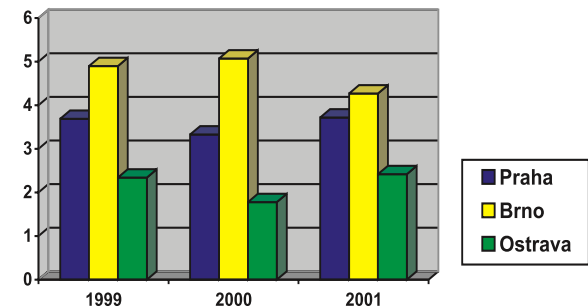


Jiří Koch, 90 013

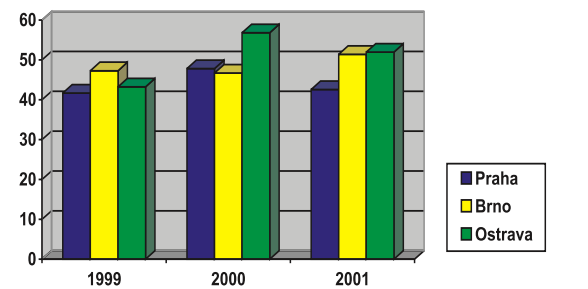


	o. z. Metro		o. z. El. dráhy		o. z. Autobusy		ředitelství		celkem	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
Průměrný počet zaměstnanců	4 107	4 116	3 766	3 687	4 242	4 136	557	568	12 672	12 507
Počet pracovních úrazů	82	79	149	103	197	192	44	43	472	417
Počet zameškaných kalendářních dnů	4 097	4 160	6 644	5 689	7 287	7 294	2 064	2 804	20 092	19 947
Četnost (počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců)	2,00	1,92	3,96	2,79	4,64	4,64	7,90	7,57	3,72	3,33
Závažnost (počet zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz)	49,96	52,66	44,59	55,23	36,99	37,99	46,91	65,21	42,57	47,83

Úrazová četnost
(počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců):



Úrazová závažnost
(počet zameškaných kalendářních dnů na jeden pracovní úraz):



Porada vedení o. z. Elektrické dráhy projednala při svém březnovém zasedání Rozbor dopravní nehodovosti v provozu tramvají za rok 2001 a schválila opatření, která mají přispět k zlepšení vývoje v této oblasti.

Zlepšení? Jistě, stále je co zlepšovat, ovšem hned v úvodu je třeba říci, že se pražští tramvajáci nemají za co stydět. Pravda, celkový počet dopravních nehod s účastí tramvaje vloni poněkud stoupl (o necelých 13 %), ovšem již při hodnocení roku 2000 jsme konstatovali, že celkový počet nehod je extrémně nízký – zhruba na úrovni přelomu let 1992/3. Srovnáme-li tehdejší provoz s dnešním... Ale škarohlíd už má zvednutý prst a hrozí jím: celkový počet nehod na území ČR a hl. m. Prahy klesl! A bude mít pravdu. Ovšem takhle se ovlivňuje mínění čtenářů běžně: řekne se A, ale neřekne se B. Ano, počet dopravních nehod z pohledu celostátního i městského skutečně poklesl, ale jaké nehody se dříve musely ohlašovat a jaké se ohlašují dnes? Nechci být rozvláčný; rozdíl mezi škodou nepřevyšující 1 000,- Kč a 20 000,- Kč je do očí bijící. A navíc: hlásit se musí každá nehoda, při které vznikne škoda třetí osobě. A žádný řidič, který jede s tramvají, ji nevládní.

Tím, že se nemáme za co stydět, ovšem nechci říci, že v oblasti dopravních nehod jsme se nechali ukolébát příznivým vývojem a nic jsme pro snížení jejich počtu neudělali. Naopak. Kromě pravidelných (o poučování, omezených rychlostech a elektricky ovládaných výhybkách) bylo vydáno dalších dvanáct vnitřních norem, které sledují zvýšení bezpečnosti pro-

Nehody tramvají v roce 2001

vozu. A to nepočítám ty zcela základní od operačního plánu zimní služby až po vnitropodnikové předpisy. Další zlepšení jistě přinese i splnění úkolů, uložených pro tento rok.

Počet nehod s účastí tramvaje dosáhl vloni hodnoty 1 444. Zaměřme se nyní na pozitivní a negativní vývoj:

Zcela jistě pozitivně lze hodnotit snížení:

- počtu vykolejení z 20 na 11,
- technických závad koleje ze 17 na 9,
- nespécifikovaných závad na straně Dopravního podniku z 12 na 10,
- počtu nehod vystupujících či nastupujících cestujících při pohybu tramvaje z 5 na 2,
- nezjištění alkoholu u řidiče tramvaje při účasti na dopravní nehodě.

Bohužel je tu i negativní vývoj, z něž vybírám několik důležitějších bodů:

- zvýšení počtu usmrčených osob (o 2),
- zvýšení počtu zraněných osob (o 69),
- zvýšení počtu železničních nehod (o 6),
- zvýšení škod,
- zvýšení počtu zaviněných nehod (o 18).

A příčiny? U zaviněných nehod to bylo opět neodhadnutí průjezdního profilu (134), nesprávný způsob

jízdy (40), nepřiměřená rychlost (35), nedání přednosti v jízdě (13) a přehlédnutí postavení výhybky (11).

V rozboru nehodovosti je uveden odstavec, který nemohu neocitovat: „Výsledky dopravní nehodovosti v provozu tramvají v hl. m. Praze ovlivnila celá řada faktorů, jakými jsou například zvyšující se počet motorových vozidel, komunikace, které nestačí svými parametry zvládnout hustotu provozu a v neposlední řadě nekázeň, zejména řidičů motorových vozidel. Ti při dopravních nehodách s tramvají z celkového počtu 1 444 zavinili 987 dopravních nehod, což je 68,55 %. Velice důležitým prvkem, vedoucím ke zkvalitnění tramvajové dopravy, je prevence dopravní nehodovosti a preference MHD v Praze, kterou Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost dlouhodobě prosazuje a při její realizaci úzce spolupracuje především s Magistrátem hl. m. Prahy a dalšími institucemi.“ Nezbývá než si přát, aby příští zhodnocení nehodovosti, tedy to za rok 2002, ukázalo, že přijatá opatření byla na místě a správná.

P. S. Statistika, která je v o. z. Elektrické dráhy k dispozici, říká, že nejnebezpečnější jízda je se strašnickým vlakem linky č. 6 některé listopadové pondělí mezi 14. a 16. hodinou, pokud ji řídí muž s praxí do 1 roku, kterému je mezi 26 a 30 lety.

-zjs-

Od 1. ledna 2002 a v dalších letech se realizuje na území České republiky otevření trhu s elektřinou na základě regulovaného přístupu k přenosové soustavě a k distribučním soustavám v souladu se Zákonem 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích.

Otvírání trhu je regulováno postupně a s rozlišením dvou základních typů konečných zákazníků. **Oprávněným** zákazníkem, který si může vybírat dodavatele, se stává od 1. ledna 2002 konečný zákazník, jehož roční spotřeba elektrické energie na jednom odběrném místě překračuje 40 GWh.

Odběrné místo je definováno v Energetickém zákoně a dalších předpisech jako elektrické zařízení odběratele v samostatném, prostorově uzavřeném a trvale elektricky propojeném celku, nacházející se na souvislém pozemku.

V naší společnosti se od 1. ledna 2002 stal oprávněným zákazníkem odštěpný závod Metro.

Oprávněným zákazníkem se od 1. ledna 2003 stane konečný zákazník, jehož spotřeba vztahovaná na jedno odběrné místo překročí roční hodnotu 9 GWh. V dalších letech se bude trh postupně rozšiřovat a od 1. ledna 2006 se stanou oprávněnými zákazníky všichni koneční zákazníci, tedy i domácnosti.

Odběr oprávněného zákazníka obecně bude zajištěn dvěma hlavními smlouvami, a to jednak na distribuci, uzavřenou s organizací, které distribuční síť patří a z jejichž sítě je napájen. Smlouva na dodávku elektřiny se uzavírá s výrobcem nebo obchodníkem s elektřinou.

Cena za distribuci je regulována Energetickým regulačním úřadem (ERÚ) a odvíjí se od napěťové hladiny a rezervované kapacity, tj. technického maxima výkonu. Cena za elektřinu je tržní.

Z definice odběrného místa a znění §21 Zákona 458/2000 Sb. jednoznačně vyplývá, že odštěpný závod Elektrické dráhy nespĺňuje stanovená kritéria a patří tedy do skupiny **chráněných** zákazníků, pro které platí Cenové rozhodnutí ERÚ č. 2/2002 pro zákazníky Pražské energetiky, a. s.

S ohledem na způsob připojení k rozvodné síti Pražské energetiky využívá o. z. Elektrické dráhy různé sazby, které vycházejí z platné legislativy.

Odběratelé, kteří odebírají elektřinu za ceny stanovené ERÚ, se z tarifního hlediska dělí to těchto kategorií:

1. Odběratel kategorie A, jehož odběrné zařízení je připojeno na přenosovou nebo distribuční soustavu dodavatele o napětí mezi fázemi 52 kV (VVN).
2. Odběratel kategorie B, jehož odběrné zařízení je připojeno na rozvodné zařízení dodavatele o napětí mezi fázemi od 1 kV do 52 kV (VN).
3. Odběratel kategorie C, jehož odběrné zařízení je připojeno na distribuční soustavu o napětí mezi fázemi do 1 kV (NN).

Pro zařazení do kategorie A nespĺňuje podmínky žádný odběr. Odštěpný závod Elektrické dráhy dále disponuje přibližně 100 maloodběry v kategorii C, které vzhledem k velikosti spotřeby představují zhruba 2 % celkových nákladů na elektrickou energii.

V kategorii B, jejíž tarifní sazby se dále dělí, a které představují 98 % spotřeby a nákladů, má o. z. Elektrické dráhy zařazený následující odběr:

Otevření trhu s elektřinou

B1c/ed - 38 samostatných trakčních velkoodběrů měření,

B2b - 1 velkoodběr Opravný Hostivař,

B4b - 1 velkoodběr vozovna Pankrác,

B5a - 4 velkoodběry - Lanová dráha, Muzeum MHD, vozovna Žižkov, dílna Octárna.

Stávající počet 38 trakčních měření rozmístěných po celé Praze je dán historickým vývojem, postupným zaváděním a rozšiřováním tramvajové dopravy v hlavních městě. Každá z měření je napájena samostatným měřeným privodem elektrické energie z rozvodné sítě vysokého napětí 22 kV v příslušné oblasti Pražské energetiky. Jedná se o samostatná odběrná místa.

Cena za trakční elektrickou energii v sazbě B1c je rozdílná v období zimy a léta a je složena z ceny za 1 kW technického maxima stanovené dlouhodobě kupní smlouvou s ohledem na možnosti přenosu, dále z ceny za odebraný nejvyšší čtvrt hodinový výkon na jednotlivých velkoodběrech v kW z ceny za odebranou elektrickou práci v kWh ve špičkovém, vysokém a nízkém tarifu, z ceny za překročení sjednaného čtvrt hodinového měsíčního maxima a z cenových přírůžek za nedodržení předepsaného účinníku.

Elektrický výkon, tj. čtvrt hodinové měsíční maximum v kW, se sjednává měsíčně pro každý velkoodběr samostatně před začátkem měsíce a se stanovenou tolerancí je upřesňován na konci fakturačního období.

Elektrická práce v kWh se sjednává pro trakční velkoodběry samostatně, čtvrtletně pro levý a pravý břeh Vltavy před začátkem sledovaného období. Tento fond smí být čerpán v toleranci 95 až 103 procent. Při překročení respektive nedočerpaní uvedených tolerancí, které jsou stanoveny prováděcími pokyny dodavatele na jednotlivá čtvrtletí, jsou uplatňovány cenové přírůžky.

Pro potřeby plánování a vyhodnocování statistických údajů se používá „průměrná cena“ za kWh, která zahrnuje výše uvedené ceníkové položky, a je to podíl celkových nákladů na množství odebraných kWh. Dlouhodobý vývoj průměrné ceny elektrické trakční energie od roku 1997 do roku 2001 je uveden bez DPH v následující tabulce:

Rok	1997	1998	1999	2000	2001
Kč/kWh	1,89	1,89	1,83	1,77	1,65

Všechny nepravdivosti tramvajové dopravy, objíždky tramvajových tras v rekonstrukci, případně havárie vody, plynu nebo dopravní nehody i cizí, při nichž je zdržena či zastavena tramvajová doprava, nepříznivě ovlivňují nejvyšší odebraný čtvrt hodinový výkon bez možnosti o. z. ED výrazně ovlivnit následky pro trakční velkoodběry, které se projeví nárůstem průměrné ceny. Pokud se týká nedodání elektrické energie ze strany dodavatele, jako je ztráta napětí, havárie rozvodného zařízení a další, které po obnovení dodávky nepříznivě ovlivňují odebraný výkon při rozjezdu tramvají, je tento nárůst dodavatelem elektrické energie tolerován v souvislosti s jejím účtováním. Na základě požadavku o. z. ED a předložení prokazatelných dokladů je účtováno druhé nejvyšší čtvrt hodinové maximum. Veškeré objektivní podklady potřebné pro optimální spolupráci

mezi dodavatelem a odběratelem jsou získány z měřicího systému elektrické práce od firmy Landis - Gyr, nyní Siemens, vybaveného vysílacími elektroměry s pamětí a ústřednou DataGyr 300 s příslušným softwarem. Pro dálkový přenos dat se využívá vnitropodniková telefonní síť Ericsson, která je přístupná i dodavateli.

Každý řidič tramvaje může správnou technikou jízdy ovlivnit spotřebu elektrické trakční energie, a tím i přispět ke snížení finančních nákladů.

V roce 2001 proběhly předběžné konzultace s některými potenciálními dodavateli energie, jako jsou PRE, STE, ČEZ, VČE, SME, o cenových a odběrových podmínkách. V lednu 2002 je předčasné hodnotit kvalitu dodavatelů a obchodníků na trhu s elektrickou energií vzhledem k tomu, že trh je otevřen krátce. Více informací včetně výskytu možných rizik bude známo v průběhu několika smluvních období.

V roce 2001 byly v o. z. ED zpracovány energetické audity, a to pro areál OZT, areál vozovny Motol a Vokovice v souladu se zákonem č. 406/2000 Sb. a prováděcími vyhláškami. Cílem těchto energetických auditů je navržení takových opatření, která vedou ke snížení spotřeby energií a snížení energetických ztrát. Náklady na tato opatření by měly být částečně pokryty z předpokládaných úspor, neboť jejich návratnost je dlouhodobá.

Audit vypracovaný pro OZT kladně hodnotil probíhající rekonstrukci opravárenské haly tramvají a doporučuje její dokončení. Dále doporučuje dokončit probíhající plynofikaci v tomto areálu.

Audit vypracovaný pro vozovnu Motol doporučil přebudování plynové kotelny a vylepšení regulace jejího provozu s ohledem na končící životnost zařízení. Doporučuje provedení celkové rekonstrukce objektu výpravní se zbudováním samostatné plynové kotelny. Dále audit doporučuje výměnu vjezdových vrat depa včetně jejich zateplení.

Audit vypracovaný pro vozovnu Vokovice doporučuje zaizolování armatur rozvodu vytápění v prostoru kotelny a výměnu vodních oběhových čerpadel.

Realizace popsaných opatření je závislá na finančních možnostech o. z. ED v následujících letech. V letošním roce se předpokládá vypracování auditu pro areál vozovny Hloubětín.

Závěrem lze říci, že pro rok 2002 zůstává v souladu s Energetickým zákonem dodavatelem elektrické energie Pražská energetika, a. s. Spolehlivost tohoto partnera a obchodní podmínky odběru a dodávky zajišťují současné požadavky o. z. Elektrické dráhy.

V průběhu roku 2002 bude o. z. ED sledovat v souladu s harmonogramem otvírání trhu s elektřinou ceny a podmínky distribuce tak, aby mohl předejít rizikům spojených s nedostatkem zkušeností s fungováním otevřeného trhu. Cílem je vybrat pro budoucí období nejvhodnějšího partnera pro zajištění spolehlivých dodávek elektřiny při minimálních nákladech.

Ing. Jaroslav Mičan, o. z. Elektrické dráhy

Roztrhávání dveří u tramvají T3 ještě jednou

V březnovém DP-KONTAKTU na straně 7 je popisován stále se rozšiřující jev roztrhávání dveří neukázněnými cestujícími. Nejde však o jev nijak výjimečný - docházelo k němu již před padesáti lety u vozů T 1, snad jen v poněkud menší míře.

I tehdy se údržbáři potýkali ve vozovných s naprosto nedokonalou konstrukcí dveřních mechanismů, i tehdy se řidičům dveře samy otevíraly větrem například na Palackého mostě, přesně tak, jak je popsáno v článku na mostě z Palmovky na Ohradu. Tlak na výrobce se míjel účinkem, zlepšovací náměty problém nevyřešily. U vozů typu T 3 došlo sice k jistému zdokonalení, ale stále existovala možnost nedovření dveří,

sevržení cestujícího do dveří a jeho tažení po ulici při odjezdu ze zastávky. Dveře vždy byly velmi nedokonalou a vysoce nebezpečnou částí vozu. Každé roztržení dveří znamenalo, že pečlivě seřízené dveře se „rozštělovaly“ a cestující byli ohrožováni.

Při povinném hodnocení tramvají Státní zkušebnou kolejových vozidel a Státní hodnotitelskou komisí byly závady dveří vždy výrobcí vytýkány, ovšem ten neměl vůbec zájem se věcí zabývat. Na začátku osmdesátých let bylo ČKD-Tatře pohroženo, že jejich vozy budou hodnoceny jako podprůměrné. Důvodem byla jednak energeticky nehospodárná regulace jízdy (již tehdy přežitými odporovými stupni) a právě ona

nebezpečná konstrukce dveří.

A jak továrna zareagovala? Zcela typicky, - slíbila ukončit výrobu a dodat vozy zdokonalené konstrukce. Vozy v provedení pro Československo se skutečně přestaly vyrábět a dopravní podniky začaly mít nedostatek vozidel. Situace se řešila opět typicky pro tehdejší dobu: musely se odebírat vozy v provedení pro tehdejší Sovětský svaz, který žádné nároky na zlepšení nekladal. Proto tedy vozy T 3 SU a později T 3 SUCS. Dveře a jejich mechanismus zůstaly.

Teprve po roce 1989 bylo možné pokusit se získat lepší řešení u zahraničních firem. Tak se do Prahy dostaly dveře rakouské firmy IFE, zkusila se i jiná řešení a také česká Bahoza se podílela na zdokonalení. I když dochází k postupné rekonstrukci starých vozů T 3 a k odstraňování nevyhovujícího stavu dveří, bude to ještě dlouho trvat a stále agresivnější cestující budou mít dostatek možností projevit svou neurvalost. Jednou cestou zůstává vysvětlovací kampaň a zavedení tvrdých postihů. **-paf-**

Preference tramvají světelnou signalizací na křižovatce nábřeží kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů

V roce 1994 byla rekonstruována světelná signalizace (SSZ) na křižovatce nábřeží kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů v Holešovicích.

Při rekonstrukci byla světelná signalizace vybavena potřebnými detektory (pro automobily indukční smyčky položené ve vozovce, pro chodce tlačítka a pro tramvaje trolejové kontakty), starý elektromechanický řadič (ovládací přístroj světelné signalizace) byl nahrazen mikropočítačovým řadičem s volně programovatelnou řídicí logikou (typ MTC od firmy Signalbau Huber) a původní řízení pevnými signálními programy bylo nahrazeno dynamickým řízením s preferencí tramvají. SSZ je připojeno na oblastní dopravní řídicí ústřednu Holešovice a funguje v koordinaci s dalšími křižovatkami na Bubenském nábřeží a Argentinské tak, aby byl automobilům v celé koordinované skupině zajištěn v obou směrech pokud možno plynulý průjezd bez zastavování před světelnou signalizací, tzv. zelené vlny.

Preference tramvají na křižovatce je založena na následujících modifikacích průběhu řízení při nárocích tramvají:

- Prodloužení fáze: pokud v okamžiku nároku tramvaje právě probíhá vlastní fáze (s volnem pro tramvaje), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se tato fáze prodlouží o čas potřebný k jízdě tramvaje od přihlašovacího detektoru ke stopčáře. Lapidárně řečeno: signál volno na příjezd tramvají „počká“.

- Zkracování fáze: pokud v okamžiku nároku tramvaje právě probíhá jiná fáze (kolizní s tramvajovou fází), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se tato fáze zkrátí (nebo se ukončí její prodloužení) tak, aby vlastní fáze nastala co nejdříve. Signál volno se pro příjezd tramvají „předvybere“.

Řídicí logika je zároveň navržena tak, aby byly minimalizovány případné negativní dopady na ostatní účastníky provozu a preferenční zásahy do světelného řízení jsou následně kompenzovány prodloužením zelených signálů podle potřeb automobilové dopavy. Nejsou-li nároky tramvají, průběh řízení je řídicí logikou optimalizován podle okamžitých nároků automobilové dopavy a chodců.

V současné době je zde naprogramována již třetí verze řídicí logiky, neboť původní řídicí logika zadaná do řadiče v roce 1994 současně s jeho instalací byla v roce 1997 nahrazena vylepšenou verzí. V roce 2001 byla i tato druhá verze nahrazena ještě dokonalejší verzí, zpracovanou s využitím již víceletých zkušeností z projektování dynamického řízení. Všechny verze řídicí logiky navrhl Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy.

Měření vlivu světelné signalizace na provoz tramvají

Pro zjištění vlivu dynamického řízení na provoz tramvají provedl Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy v únoru 1995 (při řízení podle 1. verze řídicí

logiky) a opětovně v listopadu 2001 (při řízení podle 3. verze řídicí logiky) dopravní měření na křižovatce. Při měření byly zjišťovány dva základní dopravně inženýrské parametry, charakterizující kvalitu řízení světelnou signalizací:

- Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ,

- Podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ.

Výsledky byly porovnány s obdobným měřením provedeným na jaře 1994 před zavedením dynamického řízení. Všechna měření byla prováděna v pracovní dny v období 16 až 17 hodin odpolední dopravní špičky, kdy jsou dopravní poměry nejsložitější, neboť jezdí nejvíce vozidel i tramvají a chodí i nejméně chodců. (Viz tabulka)

Z vyhodnocení měření a ze sledování situace při měření vyplývají následující skutečnosti:

Dynamickým řízením se docílilo velmi výrazné preference tramvají, jak ukazuje porovnání dvou základních parametrů charakterizujících kvalitu světelného řízení:

- průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ se zkrátilo na 0,4 sekundy

- podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ činil jen 0,04

- Ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference – se snížily:

- průměrné zdržení tramvají před SSZ o 98 %,
- podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ o 94 %.

- Porovnání měření z roku 1995 a 2001 zároveň ukazuje, že velmi vysokou míru preference, dosaženou po uvedení rekonstruovaného SSZ do provozu (měření 2/1995), se po dokončení řídicí logiky podařilo dále významně zvýšit (měření 11/2001).

- Výsledkem je, že rozhodující většina tramvají nyní projede křižovatkou bez zastavení a zdržení. Tohoto zlepšení se dosáhlo i při vysokém zatížení tramvajovou dopravou (5 linek: 5, 8, 12, 14 a 17), neboť ve špičkových obdobích zde projíždí v jednom směru 37,5 tramvají za hodinu, tj. obousměrně celkem 75 tramvají za hodinu.

- Dynamickým řízením se radikálně snížil i rozptyl jednotlivých zdržení (neboť téměř všechny tramvaje projíždějí bez zdržení) a zároveň byla eliminována především delší zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu. Maximální naměřené zdržení dosáhlo jen 12 sekund.

- Minimalizací zastavování před signálem stůj se pro-

voz tramvají stal plynulejší, a tím pro řidiče i cestující příjemnější.

- Vysoká míra preference je v daných dopravních poměrech akceptovatelná i pro automobilovou dopravu. Vzhledem k tomu, že preferenční zásahy do řízení ve prospěch tramvají jsou řídicí logikou následně kompenzovány podle potřeb automobilové dopavy (prodloužením jejich signálů volno v zadaných mezích), i při maximální preferenci tramvají řízení kapacitně vyhovuje pro automobilovou dopravu ve všech směrech, a to i při značně vysokém celkovém zatížení křižovatky automobilovou dopravou: 42 300 vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne v roce 2001.

- Současně s měřením tramvají byla posuzována i kapacita vjezdu do křižovatky pro automobily z nábřeží kpt. Jaroše ve směru od Hlávkova mostu, neboť tento směr je kolizní s tramvajemi, a proto může být volno pro automobily při nárocích tramvají v určitých případech kráceno. Pro posouzení byl využit registr sčítání instalovaný v řadiči (do registru jsou průběžně zaznamenávány počty projíždějících vozidel na všech detektorech). Posouzení prokázalo, že i při maximální preferenci tramvají je tento směr pro automobily dostatečně kapacitní vzhledem k jeho dopravním nárokům. Navíc je třeba vzít v úvahu, že kapacitu směru po nábřeží kpt. Jaroše v úseku Hlávkův most – Dukelských hrdinů – Štefáníkův most nelimituje křižovatka s ulicí Dukelských hrdinů ani preference

Základní výsledky měření

Stav	Jaro 1994	2/1995	11/2001	Rozdíl 2001/1994
Pracovní den, 16 až 17 hodin	Bez preference	S preferencí	S preferencí	
Průměrné zdržení 1 tramvaje připadající na jeden příjezd k SSZ (s)	16	2,6	0,4	- 98 %
Podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ	0,63	0,17	0,04	- 94 %

tramvají na ní, nýbrž následující klíčová křižovatka nábřeží kpt. Jaroše – Štefáníkův most, protože na křižovatce u Štefáníkova mostu je kapacita tohoto směru výrazně nižší než kapacita tohoto směru na křižovatce s ulicí Dukelských hrdinů.

Křižovatka nábřeží kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů Vjezd z nábřeží kpt. Jaroše ve směru od Hlávkova mostu

Pracovní den listopad 2001, 16 až 17 hodin

Zjištěný průměrný podíl zelené z cyklu řízení preferencí tramvají 0,56

Kapacita vjezdu pro automobily při tomto podílu zelené z cyklu 2 130 vozidel/h

Maximální intenzita automobilové dopavy na vjezdu 1 555 vozidel/h

(dle výpisu z registru sčítání z řadiče SSZ)

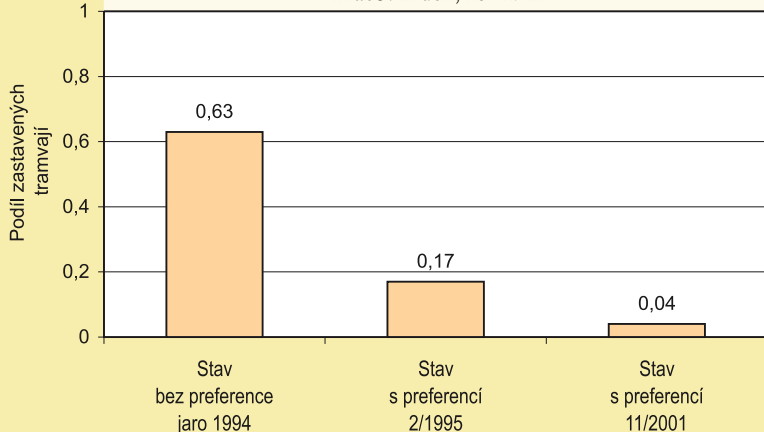
Rezerva kapacity 27 %

Při průjezdu přibližně 1 000 tramvajových spojů v obou směrech celkem za období 6 až 22 hodin pracovního dne lze podle výsledků měření orientačně odhadnout snížení počtu zastavení tramvají signálem stůj na této křižovatce o 580 až 600 zastavení za pracovní den a o 180 000 – 190 000 zastavení za rok. Při uvažování energetické náročnosti přibližně 1,4 kWh na jeden rozjezd tramvajového vlaku to představuje úsporu trakčního proudu ve výši 252 000 – 266 000 kWh za rok.

Ing. Jan Adámek

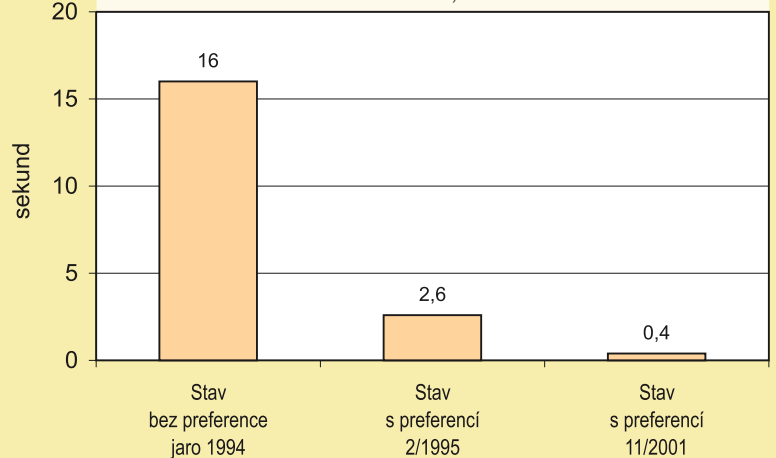
Křižovatka nábřeží kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů

Podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ Pracovní den, 16 - 17 h



Křižovatka nábřeží kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů

Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ Pracovní den, 16 - 17 h



Rozhodnutí o zavedení systému managementu jakosti (SMJ) podle normy ČSN EN ISO 9001 má být strategickým rozhodnutím vrcholového vedení organizace. Rozhodnutím, nikoli nařízením. Žádný systém není možné jednoduše nařídit nebo nadiktovat a očekávat, že tím pádem se úspěch dostaví jaksi sám od sebe. Pro systém musí být vytvořeny podmínky a hlavně – systém se musí chtít. Všichni musí být přesvědčeni, že jej chtějí. Čím víc jej chtějí, tím větší může mít šanci na skutečné uplatnění a fungování.

Když se před několika lety rozhodlo vedení odštěpného závodu Elektrické dráhy o zavedení systému v Opravně tramvají, bylo to strategické rozhodnutí. Pro systém bylo mnoho doslova „zapálených“ lidí. Systém se chtěl. Výsledky uplatněného systému na certifikovaných pracovištích vedení zhodnotilo jako pozitivní a rozhodlo, že se požadavky normy ČSN EN ISO 9001 budou postupně implementovat na všech pracovištích odštěpného závodu. V závěru roku 2001 své rozhodnutí formulovalo v Politice jakosti o. z., která je v systému managementu jakosti základním dokumentem.



Dlouho, předlouho trvalo konečné a nezlomné rozhodnutí vedoucího odboru obchodně-zásobovacího ing. Dalešického, zda se má pustit u „svého“ útvaru do zabezpečování jakosti dle normy ISO 9002. Při pravidelných jednáních, vedených k ISO, jejichž byl také pravidelným účastníkem, vnímal problémy zúčastněných velmi intenzivně. Vždyť některé z nich se přímo dotýkaly „jeho“ odboru, a proto je musel řešit. Většinou se při řešení nějakého velkého problému odkrývají další menší, které byly původně tím velkým zastíněny. Ne vše je vždy ideální, ne vše se vždy daří a podaří.

Proč jít do něčeho tak problematického a náročného? Vždyť norma také mimo jiné upozorňuje na nezbytnost zajištění a poskytnutí všech zdrojů potřebných pro systém. To vlastně znamená mít pro systém příznivé podmínky. Proč se pouštět do něčeho hlava nehlava a za každou cenu, když to s těmi zdroji a podmínkami není zrovna nejpříznivější? Rozhodnutí musí uzrát a musí být definitivní, potom se již nedá couvnout. Kdyby bylo pouze na něm, ale pokusit se přesvědčit ostatní o něčem, o čem jsou „nepředsvědčitelní“? Problém. Chtělo by to argumenty! Ale kde je vzít? Vždyť ani u certifikovaných organizací to není procházka růžovou zahradou. Změny se totiž neprojeví ihned. Jakékoli začátky čehokoli jsou zpravidla velice těžké a nejinak je tomu i u budování systému. Vzhledem k tomu, že někteří lidé jsou velice netrpěliví a pokud to nejde okamžitě podle jejich představ nebo to někde trošku „zaskřípe“, systém pomluví a zavrhnou. Ani si neuvědomují, že jsou do tohoto systému zapojeni, že jsou jeho součástí a že se na něm musí podílet. Funkční systém – to je obrovské množství pomalých, často až velmi pomalých, krůčků, rozvržených na dlouhé období.

Měsíce ubíhaly, přišel rok 2001 a s ním i technická revize normy ISO 9002. Ne pouhá změna názvu normy, ale požadavek na procesní a systémový přístup, osobní

Odbor obchodně-zásobovací – další útvar o. z. Elektrické dráhy usiluje o získání certifikátu ISO 9001

příklad vedoucích, zapojení všech zaměstnanců, rozhodování na základě analýzy, zaměření na zákazníka a na neustálé zlepšování systému.

V mírném předstihu před vydáním této revidované normy v ČR se vedoucí odboru obchodně-zásobovacího ing. Dalešický definitivně rozhodl pro systém managementu jakosti. Hlavní důvod – svým příkladem „strhnout“ ostatní a ukázat jim, že když se chce, tak to jde.

Rozhodnutí bylo konzultováno s managementem o. z. a protože jeho záměr byl ve shodě s tímto rozhodnutím, byla realizace systému plně podpořena. Vždyť tento odbor je jedním z klíčových útvarů odštěpného závodu o. z. Elektrické dráhy. U útvaru, který zajišťuje nákup produktů, to vlastně vše začíná. Shromáždění požadavků, dohody, smlouvy s dodavateli, vstupní kontrola, skladování, expedice.

Rozhodnutí je jedna věc a realizace věc druhá. Kdo pomůže s tím vším? Kdo poradí? Jak na to? Čím a jak vlastně začít? Bez konzultanta nebo poradce se snad ještě nikomu nepodařilo úspěšně certifikovat. Třeba někdo vně organizace. Stále se nabízí spousta konzultantských firem, které ve svých informačních materiálech slibují i pro laika na první pohled nemožné a nesplnitelné. Ale proč vlastně cizí, vůbec to tady neznají, za konzultace chtějí značné finanční částky a jejich výsledky jsou někdy dosti pochybné.

Vždyť v odštěpném závodu Elektrické dráhy jsou odborníci, kteří již mají značné zkušenosti se zaváděním systému v Opravně tramvají. No jistě - oddělení 12411 - oddělení výroby a kvality.

Ty také dobře zná již ze zmíněných jednání o ISO. Jak to udělat? Požádat představitele managementu ing. Bezdříčka, aby uvolnil pro zavádění systému v odboru obchodně-zásobovacím alespoň jednoho pracovníka z tohoto oddělení. Kterého? Může si vůbec vybírat? Požádal o toho, který jej již před časem „úporně“ přesvědčoval o ISO a úspěšně spolupracoval s vedoucím vstupní kontroly panem Šebkem na stanovení a zdokumentování pravidel pro ověřování nakupovaného produktu.

Vše bylo vyřešeno dle předpokladů a tak v průběhu roku 2001 začala spolupráce pracovníka oddělení 12411 a odboru 12350.

Systém bývá obvykle vykládán jako systém o pořádku. V podstatě je to skutečně o tom, ale... V systému musí všechny články pomyslného řetězce na sebe navazovat a musí být pevně spojeny. Pokud nebude tato zásada dodržena, nemůže být systém plně funkční. Na nelehké cestě za získáním certifikátu ISO 9001 je třeba uskutečnit obrovské množství postupných činností, do kterých je třeba zapojit celý odbor - a nejen odbor -, je třeba doslova „rozhýbat všechny“.

Pro přehled o vynaloženém úsilí všech zúčastněných jsou následně uvedeny nejdůležitější postupné a klíčové činnosti při budování systému v odboru obchodně-zásobovacím, bez kterých by systém nemohl fungovat.

Rozhodnutí o systému

- souhlas vrcholového vedení odštěpného závodu se zapojením odboru obchodně-zásobovacího do budování systému.

Harmonogram

- rozplánování postupných kroků: jak, kde a v jakých termínech se bude systém zavádět,
- jak, jaké, v jakém rozsahu a v jakých termínech musí být vytvořeny dokumenty systému managementu jakosti,
- rozhodnutí a určení pracovních skupin, které budou spolupracovat na tvorbě dokumentů,
- stanovení odpovědností za určité oblasti,
- stanovení termínů a rozsahu seznamování a školení zaměstnanců se systémem,
- zdokumentování harmonogramu.

Školení zaměstnanců

- zpracování plánu školení zaměstnanců o systému,
- zpracování náplně školení o systému,
- vytvoření bloků školení,
- vytvoření školicího materiálu,
- realizování školení.

Struktura systému managementu

- identifikování procesů potřebných pro SMJ,
- stanovení struktury dokumentace SMJ,
- rozhodnutí o dokumentech, které vyžaduje norma a které jsou potřebné pro fungování systému v odboru obchodně-zásobovacím,
- rozhodnutí, které dokumenty a jakým způsobem budou řízeny,
- rozhodnutí o podobě všech v budoucnu vytvářených dokumentů.

Řízení dokumentů

- rozhodnutí o knihovných řízených dokumentů a způsobu ukládání dokumentů,
- rozhodnutí o správě a řízení dokumentů,
- realizování všech rozhodnutí.

Řízení záznamů

- rozhodnutí o záznamech, které vyžaduje norma, a které jsou potřebné pro fungování systému v odboru obchodně-zásobovacím,
- rozhodnutí o podobě nových formulářů a záznamových knih, stávající upravit,
- rozhodnutí o správě a řízení záznamů,
- realizování všech rozhodnutí,
- postupné vytvoření formulářů a záznamových knih ke všem procesům SMJ.

Politika jakosti

- formulování Politiky jakosti odboru obchodně-zásobovacího,
- zdokumentování, schválení a vyhlášení Politiky jakosti,
- seznámení zaměstnanců s Politikou jakosti.

Cíle jakosti

- formulování Cílů jakosti,
- stanovení úkolů a odpovědností k naplnění Cílů jakosti,
- zdokumentování, schválení a vyhlášení Cílů jakosti.

Odpovědnost a pravomoc

- nové rozhodnutí o náplni pracovních funkcí a popisů prací se zaměřením na konkrétní odpovědnosti a pravomoci v systému jakosti,
- dokumentování popisů funkcí a popisů prací.

Představitel managementu

- jmenování představitele managementu pro odbor obchodně-zásobovací,
- definování odpovědností a pravomocí.

Interní komunikace

- stanovení způsobů komunikace uvnitř odboru obchodně-zásobovacího a mezi funkcemi a ostatními útvary o. z.

Přezkoumání systému managementu

- stanovení vstupů pro přezkoumání SMJ,
- stanovení výstupů z přezkoumání SMJ,
- stanovení způsobů získávání a shromažďování informací pro zprávu k přezkoumání SMJ.

Poskytování zdrojů

- stanovení způsobů zajišťování a poskytování technických a lidských zdrojů.

Infrastruktura

- konkretizování infrastruktury v odboru obchodně-zásobovacím,
- rozhodnutí o zařízeních a způsobech jeho udržování se zaměřením na DO, PPÚ, revize, opravy po poruše,
- vytvoření údržbového plánu.

Nakupování

- vzhledem k tomu, že nakupování je jednou z hlavních náplní odboru obchodně-zásobovacího, bylo nutné některé procesy přehodnotit, vyprecizovat, upravit

nebo nově zpracovat a aplikovat dle požadavků normy ISO 9001.

Manipulace, skladování, balení, ochrana a dodávání
 > vzhledem k tomu, že manipulace, skladování, balení, ochrana a dodávání je jednou z hlavních náplní odboru obchodně-zásobovacího, bylo nutné některé procesy přehodnotit, vyprecizovat, upravit nebo nově zpracovat a aplikovat dle požadavků normy ISO 9001.

Ověřování nakupovaného produktu

> vzhledem k tomu, že ověřování nakupovaného produktu je jednou z hlavních náplní odboru obchodně-zásobovacího, bylo nutné některé procesy přehodnotit, vyprecizovat, upravit nebo nově zpracovat a aplikovat dle požadavků normy ISO 9001.

Řízení monitorovacích a měřících zařízení

> rozhodnutí o způsobech zařazování a řízení MMZ,
 > rozhodnutí o způsobech označování sledovaných, orientačních a uložených MMZ,
 > realizování značení MMZ.

Spokojenost zákazníka

> rozhodnutí o způsobech zjišťování a shrmažďování údajů o spokojenosti nebo nespokojenosti zákazníka,
 > rozhodnutí o způsobech realizace opatření při zjištění nespokojenosti zákazníka.

Interní audit

> aplikování požadavků norem ISO 9001, ISO 10011 - 1,2,3 do podmínek odboru obchodně-zásobovacího,
 > rozhodnutí o auditorech - auditory nechat externě vyškolit,

> zpracování programu auditů,
 > realizování interních auditů na pracovištích odboru obchodně-zásobovacího,
 > uplatňování opatření při zjištěných neshodách.
Monitorování a měření procesů a produktů
 > rozhodnutí o způsobech monitorování a měření procesů a produktů.

Řízení neshodného produktu

> aplikování požadavků normy ISO 9001 pro řízení neshodného produktu u celého odboru obchodně-zásobovacího,
 > stanovení pravidel a zásad řízení a vypořádání neshod.

Opatření k nápravě a preventivní opatření

> rozhodnutí o způsobech řízení opatření k nápravě jako následné činnosti po zjištění neshody,
 > rozhodnutí o způsobech řízení preventivních opatření jako činnosti zaměřené na identifikaci vzniku potenciálních neshod.

Jedním ze základních požadavků normy je zdokumentování systému, a protože systém vyžaduje procesní přístup, musely být všechny stanovené procesy zdokumentovány, většinou jako samostatné dokumenty.

To, že je něco napsané, ale vůbec neznamená, že se to začne okamžitě provádět. Nyní nastává fáze vlastní implementace systému. K tomu velmi účinně pomáhá interní audit, který je jedním z efektivních, ne-li nejefektivnějších nástrojů řízení. Ten celý systém pravidelně prověřuje a následnými opatřeními po zjištěné neshodě tento systém stabilizuje a vylepšuje.

Ovšem odbor obchodně-zásobovací nemá v žádném

případě „hotovo“, pouze učinil první krůček k získání certifikátu, a tím potvrzení, že je nejen schopen plnit požadavky zákazníka a příslušné požadavky předpisů, ale že má v úmyslu trvale zvyšovat spokojenost zákazníka, a tím i naplňovat svoje poslání.

Lumír Vopálský,
 oddělení výroby a kvality o. z. ED,
Ing. Josef Dalešický,
 vedoucí obchodně-zásobovacího odboru o. z. ED
 Foto: Josef Dalešický



Požár měnirny Pivovar

Dne 6. února 2002 ve 13.06 hodin došlo k požáru technologického zařízení stabilní měnirny Pivovar. Tato měnirna byla vybavena tyristorovou výzbou z roku 1992. Při požáru byla zničena napájecí a zpětný rozvaděč, který sloužil zároveň jako usměrňovač střídavého proudu. Při této poruše nedošlo k žádnému úrazu osob, které se zdržovaly v prostoru měnirny a jejím okolí.

Šetřením pracovníků o. z. Elektrické dráhy a nezávislých orgánů bylo zjištěno, že nejpravděpodobnější příčinou poruchy byla napěťová špička v síti PRE, a. s.

Toto přepětí způsobilo poškození přírodních kabelů 22 kV, kdy zkratem mezi fázemi L1 a L2 a pláštěm kabelů se dostalo napětí na chráněné části napájecího a zpětného rozvaděče. Došlo k přeskočení mezi těmito chráněnými a živými částmi rozvaděče a elektrickým obloukem došlo k požáru. Přivolaný hasičský sbor provedl likvidaci požáru a oddýmení prostoru měnirny.

Kontrolou údajů telemechanik a řídicího systému bylo prokázáno, že veškeré ochrany měnirny působily včas včetně zapůsobení zemní ochrany, která zajišťuje vypnutí všech zdrojů možného napájení ze střídavé strany.

Ve 13.42 hodin byla obnovena omezená tramvajová doprava napájením ze sousedních měření pospojování sekcí bez zpětného vedení v kabelech. Pro nejbližší dny byl po dohodě s provozním dispečinkem tramvajů stanoven omezený grafikon a odklony. Současně bylo pracovníky odboru energetiky zahájeno měření úbytků napětí ve zpětné síti. Měření prokázalo překročení dovolených bezpečných hodnot (většina zpětného proudu by procházela zemí po kovových konstrukcích - plynovodech, vodovodech a podobně, které by tím narušila).

Z toho důvodu bylo rozhodnuto zastavit provoz tramvajů v napájecí oblasti měnirny Pivovar (Palmovka - Dělnická - Vltavská respektive nádraží Holešovice) počínaje 12. únorem letošního roku a zajistit provizorní napájení pomocí dvou kompletů převozných měření.

Bylo okamžitě zahájeno jednání s majitelem pozemku, na kterém leží stabilní měnirna, o umístění převozných měření a byl jím vysloven předběžný souhlas.

Oprava a vyčištění veškerého zařízení nutného pro obnovení provozu byla znesnadněna tím, že pojišťovna za spoluúčasti soudního znalce zakázala

jakýkoliv zásah do zařízení před ukončením šetření o vzniku požáru.

Souhlas se zahájením prací získala provozovna měnirny a kabelová síť teprve 20. února letošního roku.

Další překážkou při zajištění opravy byl zájem majitele pozemku, aby měnirna v dalším období vyklidila současný prostor (majitel - Arena Real State Development se chystá provést velké stavební úpravy celého areálu), protože umístění měnirny překáží jeho záměrům.

Rozhodnutí o dalším umístění stabilní měnirny padlo po jednání majitele pozemku s ředitelstvem naší společnosti až dne 22. února 2002. Bylo rozhodnuto, že měnirna bude provedena jako podzemní. Z toho důvodu byly z měnirny okamžitě demontovány 2 kusy trakčních transformátorů a bylo započato s budováním stanoviště pro převozná měření.

Požadavek na zprovoznění měnirny byl určen na 5. března 2002 pro ranní výjezd tramvajů. Tento v podstatě „šibeniční“ termín byl zvládnut díky maximálnímu nasazení všech pracovníků provozovny za přispění pracovníků odboru energetiky.

Splnění úkolu bylo též podmíněno dobrou spoluprací s Rozvodnými závody Praha a Drážními úřadem.

Vladimír Farář,
 vedoucí provozovny Měnirny a kabelová síť

Nedílnou součástí vozového parku pražské městské hromadné dopravy tvoří tramvaje. Jejich podíl na dopravních výkonech se pohybuje kolem 30 % a jsou též důležitým prvkem návazné dopravy na síť metra. Vozový park v akčním nasazení tvoří tramvaje typu T3 všech verzí, obousměrné tramvaje typu KT8D5 a služebně nejmladší typ T6A5, který byl zakoupen v letech 1995 až 1997 v počtu 150 kusů.

Vliv stárnutí na průměrné stáří tramvajů je však neúprosný. V současné době je průměrné stáří tramvajů 18,6 roku a počet tramvajů starších 20 roku je 390, což je více než třetina vozového parku. V rozpětí technické životnosti je prostředkem k udržení provozuschopnosti tramvajů systém údržby, včetně technického zhodnocení, tj. rekonstrukce a modernizace. Z hlediska dlouhodobého lze provozuschopnost vozového parku udržet pouze obnovou, tj. nákupem nových tramvajů. V plánu investic se počítá s nákupem 20 tramvajů v roce 2004 a s opakovaným nákupem až 10 tramvajů v jednotlivých letech 2005 až 2008.

Dne 19. prosince 2001 byla ředitelstvem společnosti v Obchodním věstníku a na centrální adrese vyhlášena

Výběrové řízení na nákup nových tramvajů

obchodní veřejná soutěž k získání nabídek na koupi nových tramvajů. Obálky s nabídkami byly otevřeny 18. dubna letošního roku a výběrové řízení bude ukončeno do 17. července 2002. Cílem výběrového řízení je získání nabídky ke koupi tramvaje vhodné pro provoz v podmínkách hlavního města Prahy.

Technicko-provozní požadavky na novou tramvaj byly promítnuty do zadávací dokumentace k obchodní veřejné soutěži. Tato dokumentace byla vytvořena ve spolupráci odstředivého závodu Elektrické dráhy a ředitelství společnosti.

Nová tramvaj bude vícečlánková, nízkopodlažní, schopná zajistit přepravu 200 až 250 osob sedících/stojících v poměru 1:2. Bude vybavena elektronickým informačním systémem, který zajistí informaci cestujícím ve voze i na zastávce před nástupem

a oboustrannou komunikaci z těchto míst s řidičem. Informační systém bude v provedení vhodném pro osoby se sníženou pohyblivostí, pro osoby neslyšící a nevidomé. Ve výbavě tramvaje bude sklopná rampa, která umožní nástup a výstup osob s vozíky pro invalidy. Délka tramvaje se bude pohybovat v rozmezí 31 až 33 metrů.

Elektrovýběr tramvaje bude na bázi polovodičové techniky IGBT s rekuperací a zajistí požadovanou dynamiku a ekonomiku provozu v podmínkách Prahy.

S novými článkovými nízkopodlažními tramvajemi bychom se měli setkat v průběhu roku 2004 na nově otevřené trati Hlubočepy – Barrandov, kde budou jistě očekávanou posilou.

Ing. Jaroslav Ditrych,
 technický úsek ředitelství, oddělení 90 222

Moji milí, děkuji za vaše připomínky, které mě utvrzují v tom, že musím seriál dokončit, i když někdy není moc času a hlavně jsou pořád jiné starosti. Ale beru, že za druhé světové války jich bylo podstatně víc, jak mi napsal jeden z čtenářů. Jak už jsem uvedl minule, nechám si ony „hromadné“ připomínky na poslední díl, ve kterém se rozlozíme. Určitě budou obohacem již publikovaných článků. Rovněž „soutěž“, kterou jsem vyhlásil v čísle 11 minulého ročníku DP-KONTAKTU, je časově omezena právě až oním posledním dílem; zatím došli pouze dvě odpovědi, obě správné. A když už zmiňuji poslední díl, dovolte, abych uvedl, že v příštím čísle naleznete článek o lince č. 24, přes prázdniny (čísla 7 a 8) bych si dovolil s požeňáním redakční rady pauzu, v 9. čísle se pak objeví linka č. 25, v 10. 26, v 11. 13 a 15, které dnes nejezdí a v prosincovém DP-KONTAKTU by byl právě onen zmiňovaný závěrečný článek, kterým celý seriál uzavřeme. Připomínky přímo k „dvaadvacítce“ nedošly, snad tedy bylo vše v pořádku. Můžeme se proto vypravit na stejnou trasu, kterou ovšem budeme projíždět s linkou č. 23.

Trocha historie

Opět vynecháme krátká období, kdy „třidvacítka“ jezdila jako účelová linka a zastavíme se až u data 15. prosince 1929, kdy tato linka vyjela jako pravidelná v trase z Dejvic přes křižovatku Špejchar na Klárov (dnes Malostranská), odtud přes Mánesův most k tehdejšímu Parlamentu (Staroměstská), k Národnímu divadlu, na Můstek, po Václavském náměstí k Muzeu, odtud vpravo Sokolskou na dnešní náměstí I. P. Pavlova, Tylovo náměstí a po trase dnešní linky č. 11 do Michle. Za necelý rok byla prodloužena do Vokovic, počátkem roku 1933 až k vozovně. Za dva roky se byla zkrácena, ale 24. ledna 1938 došlo k jejímu prodloužení na Bořislavku, která se pak stala „její“ konečnou až do zániku obratiště při budování tehdejší Leninovy, dnes Evropské ulice v roce 1967. Abych nezapomněl: až do 1. července 1959 zde na ni navazovala trolejbusová linka na Hanspaulku a ke kostelíku sv. Matěje (naposled označovaná jako 51), která byla až po dvou měsících od zrušení trolejbusu nahrazena novou autobusovou linkou č. 125; ta ovšem od Sv. Matěje pokračovala až do Revoluční. Ale vraťme se do roku 1938: linka č. 23 byla ke stejnému datu prodloužena i na opačném konci na křižovatku Chodovská. V témež roce ji čekala ještě jedna změna – od Muzea na Tylovo náměstí byla vedena Škrétovou ulicí.

Pak byl klid až do posledního dne roku 1955, kdy začala jezdit na smyčce Chodovská, kterou bychom dnes už také marně hledali. V roce 1958 se v centru vrátila do trasy přes náměstí I. P. Pavlova, ovšem výrazná změna ve vedení ji čekala až od „velkého třesku“ 13. března 1961, kdy opustila Václavské náměstí a mezi Národním divadlem a „Pavlákem“ jezdila přes Jiráskovo náměstí. Určitá zajímavost ji potkala od 16. ledna 1967, kdy ve

od Vypichu, odbočila na Brusnici vlevo, úspěšně minula zastávku Vozovna Střešovice a přes Hradčanskou dojela na Špejchar, kde byla ukončena. Od 3. listopadu 1985 začala jezdit jen ve špičkách všedních dnů, v roce 1991 byla zrušena úplně.

Ale zase se nedala: linka č. 22, v koncových úsecích jezdící v pohodě, měla v hustě osídlených Vršovcích a hlavně v centru města kapacitní problémy. Proto byla v roce 1998 „třidvacítka“ znovu zavedena v trase, kterou známe dnes. Na závěr dvě podotknutí: pokud hovoří o smyčkách v Záběhlicích a na Spořilově, uvědomují si, že i ta spořilovská je v Záběhlicích, používám pouze tehdejší názvy. A pro ty mladší: ke smyčce Záběhlice jely vlaky linky č. 23 (s čelní orientací Záběhlice Chodovská) z místa, kde dnes na křižovatce Chodovská odbočuje tramvaj vpravo, rovně a po samostatném tělese v ose dnešní Záběhlické ulice ujely 505 metrů. Silnice byla tehdy vedena severně od tratě a do osy dnešní Záběhlické ulice se dostala až za tramvajovou smyčkou.

Současná pravidelná trasa

Malovanka – Pohořelec – Brusnice – Pražský hrad – Královský letohrádek – Malostranská – Malostranské náměstí – Hellichova – Újezd – Národní divadlo – Národní třída – Karlovo náměstí – Štěpánská – I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Jana Masaryka – Krymská (T) – Ruská – Vršovické náměstí – Čechovo náměstí (T) – Koh-i-noor – Slavia – Kubánské náměstí

Malovanka je výstupní i nástupní zastávka, vlastní obrat vlaků se provádí ve smyčce, která nese jméno Královka. Ta byla dána do provozu 1. června 1948 s ohledem na konání Vsesokolského sletu (to ještě nikdo nevěděl, že ten bude nadlouho posledním) pro vlaky, které zajišťovaly přepravu cestujících ke stadionu na Strahově. Název, který není ani v odborné literatuře blíž vysvětlen, převzala od zastávek, které v té době byly u vjezdu do smyčky. Velký hotel pod smyčkou stavěly odbory jako rekreační zařízení, dnes její provozuje nástupnická organizace Orea. Vedle něj, o něco níž, je vyústění Strahovského tunelu; dříve zde stála zahrádkářská kolonie Malovanka, kde jsem si v mládí často udělal mozoly od ryče. Název dostala opět od místního pojmenování, tentokrát již blíže vysvětleného – jednalo se o hospodářskou usedlost, později hostinec (střešovické čp. 34). Přejedeme křižovatku, na které nás opustí linka č. 8 a jsme hned u dvou pamětihodností – nejprve ta dopravní: smyčka Dlabáčov vznikla ze stejného důvodu a ve stejném čase jako smyčka Královka (sletová doprava za první republiky využívala soustavu jednokolejných tratí, které se pak, s výjimkou Hládkova, postupně rušily). A teď ta druhá – trochu osobní: proti obratišti stojí velký kasárenský komplex, vystavěný na konci předminulého století, který se táhne až na Pohořelec. V první budově v našem směru jízdy jsem nuceně strávil dva roky, ve druhé pak bylo od roku 1969 do roku 1990 Vrchní velitelství sovětských

23

nám je přes park (bývalý vojenský hřbitov) vidět vyústění petřinské tratě. Pokračujeme po samostatném tělese (proto i dávání přednosti za zastávkou Brusnice, jejíž název je odvozen od potoka, který protéká Jelením příkopem) k Pražskému hradu. Vjedeme na nádherný traťový úsek a dojedeme do zastávky Královský letohrádek; ten máme po pravé straně. Byl postaven na přelomu 30. a 40. let 16. století a je dodnes považován za nejkrásnější renesanční stavbu na sever od Alp, přestože její ráz porušily necitlivé úpravy v 19. století. Vyjedeme z aleje (pozor na souběžně jedoucí silniční vozidla!), proklikatíme se k Chotkově silnici, v jejíž horní části můžeme na okamžik mrknout vlevo na panorama města nebo odtud obdivovat empírový dům v protější stráni; opatrně projedeme zatáčku u vyústění Jeleního příkopu a sjedeme k Malostranské, kde musíme dávat obzvlášť velký pozor na automobily, zejména ty, které odbočují vlevo. V zastávce Malostranská si můžeme všichni vydechnout: vy proto, že jste do ní bez úhony dojeli a já proto, že odtud už jsem další trasu popsal v minulém článku.



Foto: Petr Malík

Z ještě nezmiňovaných částí trasy linky č. 23 nám zbývá už jen kousek mezi Národním divadlem a Karlovým náměstím. Národní divadlo je notoricky známé, nebudeme tedy popisovat ani je, ani jeho neurážející provozní budovu, natož pak ošklivou a věčně špinavou budovu Nové scény. Ze zastávky můžeme vidět, že Národní třída (to je slang, oficiálně se jedná o ulici) je zastavěna staršími či novějšími paláci, jejichž popis přesahuje možnosti našeho seriálu. Povšimněme si tedy alespoň vpravo před námi stojícího kláštera sv. Voršily s kostelem. I když se jedná o velký a jistě krásný komplex, nejsou jeho stavby umělecky nijak náročné s výjimkou interiéru kostela, dostavěného v roce 1722. U křížce, který vedle něj stojí, byly ponechány jediné dva stromy na celé Národní, dnes tam živoří už jen jeden, pokud jej od mojí poslední návštěvy těchto míst už někdo nepokácel. Rozjedeme se ze zastávky a už se neocháme architekturou, protože projíždíme jedním z nejnepochovějších úseků celé trasy i tramvajové sítě, i když jsou zde zvýšené podélné prahy podél kolejí. Aníž bychom spustili oči z tratě, můžeme vzpomínout na křižovatce s Mikulandskou ulicí u klasicistního domu s podloubím (zvaného U Voglerů) událostí 17. listopadu 1989, které tak významně ovlivnily náš život. A dáváme stále pozor, protože křižovatka Perštýn je dalším smutně proslulým nehodovým místem. Ze zastávky Národní třída pak můžeme přehlédnout skoro celou Spálenou ulici (název po požáru roku 1506, kdy zde shořelo 20 domů), ve které z tohoto místa zaujme secesní palác pojišťovny z roku 1907. Na stejné straně o kus dál neunikne pozornosti fara a kostel Nejsvětější Trojice z roku 1713 ani rohový kubistický dům Diamant z roku 1912, který do sebe pojal i původní sochu sv. Jana Nepomuckého z roku 1717. Za křižovatkou s Lazarskou je na této straně už jen rozlehlá soudní budova z roku 1909. Protější strana Spálené ulice je historicky zajímavá jen na opačném konci, kde se dochovaly gotické domy, byt s barokními či klasicistními přestavbami. A dál už to známe z dřívějšíka.

Provozní parametry

linka č. 22	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	13	10	13	7	7	7	7	
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							41,5	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							11 240	
sestava vlaků							2 x T	

špičkách pracovních dnů nejezdila do Záběhlic, ale na Spořilov; v ostatním období se nic nezměnilo. Dva měsíce nato byla na dejvické straně ukončena u tehdejšího hotelu International. Zajímavé je, že v špičkách pracovních dnů se sice osvědčilo, cestující však systém nikdy nepochopili a tak byly „spořilovské“ vlaky označeny od 6. května 1968 jako linka č. 31. Ovšem i to bylo zřejmě náročné, takže k 1. červenci 1971 začíná linka č. 23 jezdit na Spořilov trvale a linka č. 31, která měla jinak naprosto shodnou trasu, byla pochopitelně zrušena (milým žertíkem by bylo poslat ji na Chodovskou, to však již nešlo, neboť trať byla zrušena). Ale to už se nad osudem „třidvacítky“ stahovaly mraky. Po zrušení provozu v Resselově ulici jezdila přes Malou Stranu, ovšem zahájení provozu na „áčku“ už nepřežila a 13. srpna 1978 byla v celé svojí trase zrušena.

Ale nedala se. Metro přece potřebuje napaječe! A tak ve stejný den vyjela v trochu krkolomné trase z Vokovic na Hradčanskou, odtud k Chotkovým sadům, kde ovšem úspěšně míjela zastávky a kolem Pražského hradu na Pohořelec, Malovanku a Vypich. Po půl roce zvolila kratší, ale také trochu krkolomnou trasu: vezmeme-li to

vojsk a v té pohořecké, jejíž průčelí je obráceno k Pražskému hradu, byl umístěn Armádní umělecký soubor.

Vraťme se však k dopravě: co dalo název Dlabáčovu? Tentokrát se nejedná o staré pomístní pojmenování. Ulice (a podle ní i smyčka) se tak nazývají podle Jana Bohumíra Dlabáce, který žil v letech 1758 – 1820 a byl knihovníkem v premonstrátském klášteře na Strahově (z toho vidíme jen vstupní bránu vpravo nahoře); sepsal a v roce 1815 vydal Lexikon umělců. Na Pohořelci nebudeme řešit podivuhodnou místní úpravu přednosti v jízdě (ale pozor na ni!) a povíme si, že zde byla nejprve tržní osada, která shořela roku 1090; na jejím místě byla roku 1375 založena nová, protože Hradčany byly v té době přelidněné (uvědomme si, že to bylo za vlády Otce vlasti Karla IV. a Praha v té době byla evropskou metropolí a čeština diplomatickou řečí). Čest všemu názvu ovšem tato část Prahy dělala i nadále – další požáry zde byly roku 1420 (to ji podpálili husité), 1541 (to shořely celé Hradčany a Malá Strana) a 1742 (to ji podpálili Francouzi). My jsme zvládli dávání přednosti a sjíždíme do pravého oblouku, smutně proslulého vandalstvím nezletilých – pozor na cizí předměty v koleji! – a přímo proti

Nehodová místa

Už jsme o nich (těch hlavních) mluvili, jen je třeba úsek od Národního divadla protáhnout až k zastávce I. P. Pavlova. Mimo něj se pak musíme zaměřit na křižovátku Koh-i-noor (v roce 2001 2 železniční nehody), na Malostranskou, náměstí Míru, Čechovo náměstí a opět Koh-i-noor, kde došlo ke střetům s chodci a oblou Keplerova – Jelení, trať u Královského letohrádku, křižovátku u Národního divadla a do třetice Koh-i-noor, protože zde dochází k vykolejením a vjetím do nesprávného směru. Pokud se vám zdá, že toho zase tolik není, uvědomte si, že jsem vynechal celý nebezpečný úsek od Národního divadla po I. P. Pavlova, ve kterém dochází

k největšímu počtu nehod (jen například 7 střetů s chodci a 3 železniční, mám-li zmínit ty nejzávažnější). A těch „běžných“ se silničními vozidly zde bylo přes 50. Ještě se to zdá málo?

Linka č. 23 ujela v minulém roce 843 004,5 vlakokilometrů a došlo na ní k 68 nehodám, což ji řadí na neličotivé 21. místo (za ní už jsou jen linky č. 8, 12 a 6 – ta je úplně poslední). Jedná se o zhoršení, protože v roce 2000 byla na 19. místě. V tomto čísle DP-KONTAKTU píšeme o dopravních nehodách v roce 2001 více, a tak si můžete přečíst, že se nám ten loňský rok moc nevyvedl, i když se nemáme za co stydět. Přesto je velká škoda, že se pozitivní trend zastavil. A linka 23 byla jednou z těch,

kteří k tomu napomohly. Takže „vypínejte pozornost“ jen na Královce a na „Kubání“, ne v Ječné, Spálené a na Národní!

Závěr

Linka č. 23 je jediná, která má celou svoji trasu souběžnou s jinou linkou. Zdálo by se tedy, že je zbytečná. Ale není to pravda. Jedná se naopak o velmi moudré a ekonomické řešení v nabízení dostatečné přepravní kapacity tam, kde je to skutečně potřeba. Nakonec 4 roky provozu to potvrdily. A tak se nedívejme na „třiadvačítka“ jako na linku výpomocnou, ale jako na pevnou a potřebnou součást pražské integrované dopravy.

-zjs-

Federace řidičů tramvají oslavila své první narozeniny

7. dubna tomu byl přesně rok, kdy oficiálně zahájila činnost nová odborová organizace. Řidiči tramvají se tehdy konečně dočkali své profesní organizace. Začátek rozhodně nebyl jednoduchý. Před námi byla cesta do neznáma a nikdo tehdy netušil, co nás na této cestě čeká a jakým směrem se bude dále ubírat. To, že federace bude za rok sdružovat čtvrtinu pražských řidičů tramvají, jsme rozhodně nečekali. Velká část řidičů přivítala vznik nových odborů s nadšením, mnoho řidičů si snaží zachovat neutralitu nebo je odborová činnost nezajímá, ale bohužel našlo se i několik kolegů, kteří se do dnešního dne se vznikem nových odborů nesmířili.

Poprvé dala federace o sobě vědět uprostřed letních prázdnin loňského roku. Tehdy proběhla podpisová akce stížnosti směřující na úřad práce, což vzbudilo nebyvalý zájem médií. Následovala schůzka, na které byly ustaveny pracovní skupiny pro řešení problémů předložených vedením federace (o tom jsme Vás informovali v listopadovém DP-KONTAKTU). Pracovní skupina „Přestávky“ přispěla k tomu, že byly nejkratší přestávky v délce 7 až 8 minut prodlouženy o 2 až 3 minuty. Původní cíl pracovní skupiny „Služební hlášení a stížnosti cestujících“ byl naplněn pouze částečně. K inovaci formuláře služebního hlášení nakonec nedošlo, ale v některých vozovkách se zavedlo, že ve sporných případech byl k projednávání přizván i zástupce Federace řidičů tramvají. Skupina řešící pracovní podmínky uzavřela svoji činnost pouze s tím, že při teplotách v kabině řidiče přesahujících 22 °C může mít řidič otevřené dveře od kabiny. Montáž klimatizace a rolet do vozů T3 není možná z důvodu vysokých nákladů a nedostatku finančních prostředků. Pracovní skupina „Jízdní doby“ skončila po zhodnocení s časovým odstupem neúspěšně. Připomínky Federace řidičů tramvají se ztratily a navíc s novými jízdními řády došlo ke změnám, z nichž některé vedly dokonce ke zhoršení už tak nevyhovujícího stavu. Za zmínku stojí úprava jízdních dob v úseku Divoká Šárka – Strossmayerovo

náměstí na lince č. 26, kde průměrná rychlost tramvají přesahuje v časové sféře „B“ 25 km/h. Navíc úsek Hradčanská – Strossmayerovo náměstí nelze za 5 minut nikdy zvládnout při dodržování předpisů a rychlostí. Na druhou stranu v úseku téměř třikrát kratším Anděl – Palackého náměstí je ve stejné časové sféře také 5 minut. Řidič nemá možnost daný úsek „ucourat“, neboť jediná zastávka Zborovská je v souběhu s individuální automobilovou dopravou. Řidič odjíždějící ze zastávky Anděl včas musí odstát v zastávce Palackého náměstí někdy i 2 a půl minuty. Mezi tím se chodí cestující dívat na řidiče, zda neomdlel. Pracovní skupina „Tolerance měření rychlosti a tolerance OIS“ ukončila svou činnost konstatováním nových rychlostních tolerancí. Tolerance OIS 4 vteřiny je nedostačující, neboť občasná nespolehlivost tohoto zařízení vyhodnotí v toleranci jedoucí spoj jako předjetý. Činnost pracovní skupiny „Prémiový řád“ se přesunula do kolektivního vyjednávání a s novou kolektivní smlouvou byl prémiový řád úplně zrušen. Vedoucí pracovník si může nyní s kolektivem pracovníků sestavit řád pro vyplácení výkonnostních odměn. Pracovní skupina „Smlouva o vzájemné spolupráci FRT a podniku“ skončila s tím, že přibudou k loňské kolektivní smlouvě dodatky, které zohlední vznik FRT. Dodatky nakonec podepsány nebyly. Původní termín zřízení kanceláře byl o několik měsíců posunut.

Největší pozornost však na sebe federace upoutala vyhlášením stávkové pohotovosti dne 5. února letošního roku. Vyhlášení stávkové pohotovosti však předcházelo mnoho jednání. První jednání o mzdové dohodě se uskutečnilo už 28. listopadu loňského roku. Zde federace upozornila, že pokud se nebudou řešit relace mezd mezi řidiči tramvají a autobusů, nepodepíše mzdovou dohodu. Jak postupoval čas, bylo stále zřetelnější, že problém rozdílných mezd se netýká jen řidičů, ale všech profesí mezi jednotlivými odštěpnými závody. A s každým rokem se rozdíl více a více prohlubuje. Jenže rozdíl mezi řidičskými profesemi je nejmarkantnější. Pro porovnání

si můžeme uvést průměrný hodinový výdělek u jednotlivých řidičských profesí v loňském roce:

řidič tramvaje	106,36,- Kč/hod.
řidič autobusu	119,25,- Kč/hod.
strojvedoucí metra	144,73,- Kč/hod.

Dne 4. února byla podepsána mzdová dohoda bez Federace řidičů tramvají, neboť náš požadavek nebyl akceptován. Přestože mzdová dohoda byla neplatná, všichni účastníci ji považovali za platnou. Federace měla na výběr pouze dvě možnosti. Buď dojít na Ministerstvo vnitra ČR a požádat o rozpuštění nebo si vynutit respekt. Mediální kampaň, která byla spuštěna následující den po vyhlášení stávkové pohotovosti, znamenala obnovení jednání. Jako jediná odborová organizace jsme v této souvislosti poukázali na to, že kolektivní vyjednávání u Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti není úplně regulérní a některé pracovní právní vztahy jsou v rozporu se zákoníkem práce řešeny směrnicí a nikoliv kolektivní smlouvou. Dále jsme požádali o odvolání dopravního náměstka Elektrických drah, k čemuž nás vedly důvody, které přesahují rámec tohoto článku. Dne 11. února byl podepsán dodatek, který zaručuje, že se provede studie porovnání všech profesí u celé akciové společnosti se zvláštním zřetelem na řidičské profese a podle této studie se upraví mzdy. Dále bylo dohodnuto, že způsob kolektivního vyjednávání pro rok 2003 se začne řešit nejpозději do konce března letošního roku. Na základě tohoto dodatku připojila FRT svůj podpis ke mzdové dohodě a odvolala stávkovou pohotovost.

Zatímco na ostatních odštěpných závodech se doladovaly poslední detaily kolektivních smluv, vedení Elektrických drah předložilo odborům návrh teprve až 5. února. Přestože se všichni účastníci snažili jednání zbytečně neprotahovat, podařilo se podepsat kolektivní smlouvu až 22. března 2002. Kolektivní vyjednávání přispělo k tomu, že došlo k lepšímu pochopení mezi odborovými organizacemi o z. Elektrické dráhy.

Věříme, že právě připravovaná studie náročnosti jednotlivých povolání prokáže, že práce všech řidičů je stejně náročná a důležitá bez ohledu na to, jestli se jedná o řidiče tramvaje, autobusu nebo strojvedoucího metra. V některých městech si to už uvědomili a například Brno je v tomto směru městem hodným následování.

**Za Federaci řidičů tramvají
Ing. Antonín Dub, předseda**

Z pohledu personalisty, který se zúčastňuje kolektivního vyjednávání - řešení pracovní právních vztahů a mezd mezi vedením akciové společnosti a všemi odborovými organizacemi naší společnosti, reagují na názory v článku pana ing. Duba, které se týkají oblasti kolektivního vyjednávání:

1. Z článku vyplývá, že FRT sdružuje čtvrtinu pražských řidičů tramvají, což představuje přibližně 290 řidičů tramvají z celkového počtu 1 150 řidičů tramvají. Protože z celkového počtu 3 830 zaměstnanců odštěpného závodu Elektrické dráhy představují řidiči tramvají necelých 30 %, znamená to, že FRT zastupuje přibližně 8 % řidičů tramvají z celkového počtu všech zaměstnanců o z. Elektrické dráhy. V této číselné souvislosti je třeba uvést, že řidičů autobusů MHD je 2 300, tzn. 54 % z celkového počtu 4 220 všech zaměstnanců o z. Autobusy. Strojvedoucí metra je přibližně 450, tzn. 11 % z celkového počtu 4 130 všech zaměstnanců o z. Metro. Tyto údaje uvádím proto, že všechny tyto zaměstnance zastupují příslušné odborové organizace v jednotlivých odštěpných závodech.

2. Názor, že u nás existuje problém rozdílných mezd nejen u řidičů, ale i u všech profesí mezi jednotlivými odštěpnými závody, není správný. Profesní struktura není totiž na všech odštěpných závodech stejná ani srovnatelná a rovněž tak pracovní podmínky. Vezmeme-li dvě rozdílné oblasti dopravy a práce

Pohled personalisty

v rámci naší společnosti - povrchovou dopravu v odštěpných závodech Elektrické dráhy a Autobusy a podpovrchovou dopravu v o. z. Metro, každá má, podle mého názoru, svoje specifické posouzení pracovních podmínek zaměstnanců. Již od roku 1997, tedy před pěti lety, byly mzdové relace jednotlivých profesí v celé akciové společnosti nastaveny z hlediska jejich sjednocování. Mezi vedením společnosti a všemi odborovými organizacemi naší společnosti bylo dohodnuto, že budou vzájemně neustále hodnotit mzdový vývoj jednotlivých kategorií zaměstnanců a tyto své závěry budou vzájemně uplatňovat v rámci vlastního kolektivního vyjednávání. Tyto své vzájemné názory uplatňovaly obě strany každoročně při uzavírání mzdových dohod z hlediska vývoje objemu mezd a tuto vzájemnou dohodu vždy regulérně obě strany podepsaly. Zároveň na základě této mzdové dohody bylo na každém odštěpném závodech, jak tyto dohodnuté závěry uplatní v rámci svého kolektivního vyjednávání. Je třeba zdůraznit, že tyto závěry byly trvale všemi stranami pravidelně vyhodnocovány a vzájemně pro příslušný rok potvrzeny. Zaměstnavatel (Dopravní podnik) musel vycházet při těchto jednáních ze svých

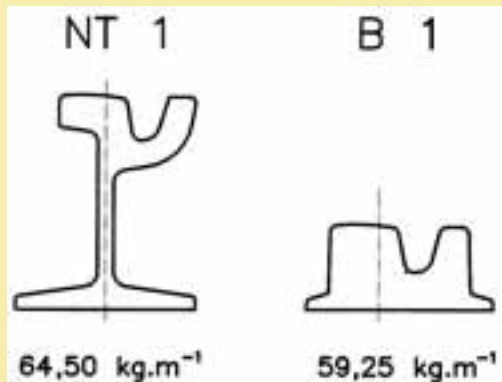
možných finančních zdrojů a odborové organizace při těchto jednáních uplatňovaly zájmy zaměstnanců. Z uvedeného vyplývá, že přijaté závěry byly vždy kompromisem mezi „chtít a mít“.

3. Není možné se ztotožnit s názorem, že kolektivní vyjednávání u naší společnosti není úplně regulérní a některé pracovní právní vztahy jsou v rozporu se zákoníkem práce řešeny směrnicí a nikoliv kolektivní smlouvou. Od roku 1997, tedy již před pěti lety, se vedení akciové společnosti dohodlo společně se všemi odborovými organizacemi na krocích v rámci kolektivního vyjednávání v oblasti pracovní právních vztahů a mzdových relací, které obě strany vzájemně vždy respektovaly jako legislativně možné řešení. V roce 2001 přišla FRT s výzvou, která to zpochybnila. Proto byly vedením společnosti předloženy všem odborovým organizacím možné varianty kolektivního vyjednávání pro rok 2003. Na výběru z těchto variant kolektivního vyjednávání pro rok 2003 se musí obě vyjednávací strany vzájemně dohodnout tak, aby byl zaručen sociální smír v naší společnosti.

**Ing. Pavel Pitra,
vedoucí zaměstnaneckého odboru ředitelství**

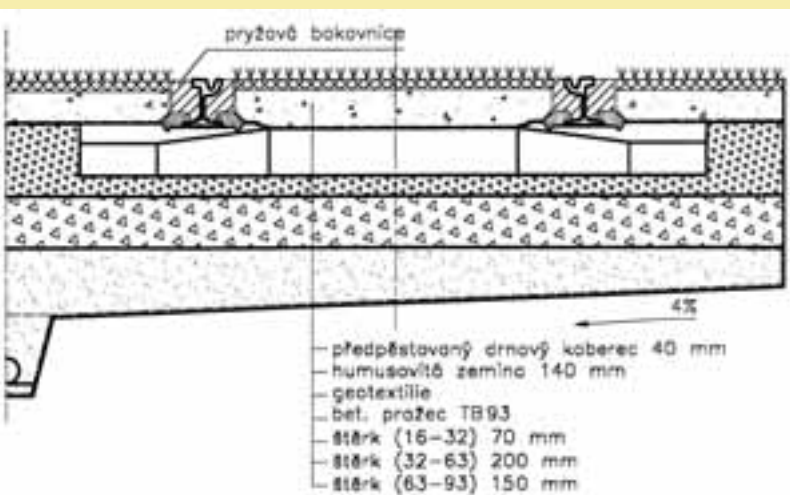


Listopadový DP-KONTAKT přinesl článek ing. Hrazdírky o konstrukci kolejového svršku v pražském metru. Aby měl čtenář možnost srovnání, bude se tento článek zabývat stejnou tematikou u tratí tramvajových. Oproti metru má tramvajová doprava celou řadu odlišností, a tak, i když jde také o systém kolejové osobní dopravy, mají tramvajové tratě zcela odlišné parametry. Shodný je pouze rozchod koleje, který činí „běžných“ 1435 mm. V ostatních parametrech se u tramvajové dopravy musí vycházet z jejího původního určení coby pouliční dráhy. Minimální poloměr oblouku na nové tramvajové trati proto smí být 50 metrů, v obloucích

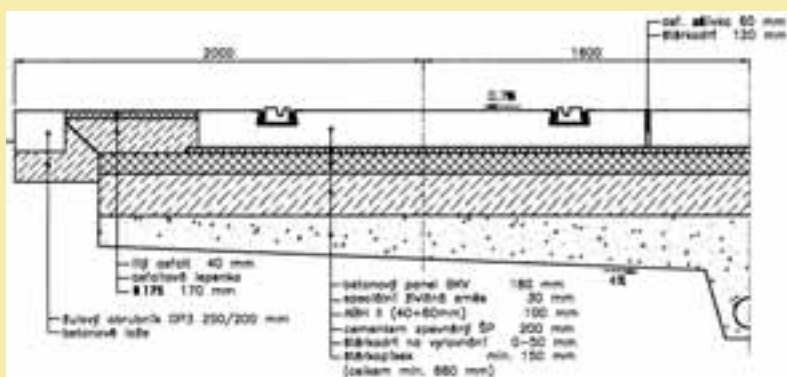


Porovnání profilů kolejnic NT 1 a B 1

kolejových křížení a ve stávající zástavbě 25 metrů (ale najdeme i oblouky s poloměrem menším než 20 metrů), maximální podélný sklon smí být 70 ‰ (na stávajících tratích smí být větší - v Trojské ulici činí 80,2 ‰). Napájecí napětí je 600 V (stejnoseměrné).



Příčný řez zatravněnou tramvajovou tratí na příčných pražcích ve šterkovém loži



Příčný řez tramvajovou tratí na panelech BKV

Maximální dovolená rychlost tramvají je v Praze 60 km/h, ale řidiči musejí s ohledem na velikost poloměru oblouků, kolejová křížení a rozvětvení či s ohledem na zákon o pozemních komunikacích a ostatní účastníky silničního provozu jet často rychlostí nižší.

Kolejový svršek

Konstrukce tramvajového svršku používá dva základní typy kolejnic. Jednak stojinovou žlábkovou kolejnici NT 1 o výšce 180 mm a šířce paty 150 mm, a pak blokovou žlábkovou kolejnici typu B 1 o výšce 72 mm a šířce paty 156 mm. Bloková žlábková kolejnice se užívá pro konstrukci tramvajové tratě na panelech

Konstrukce tramvajových tratí

BKV, v ostatních případech se užívá kolejnice stojinová. Kolej se nyní zřizuje zásadně jako bezстыková, s výjimkou výhybkových výměn, které jsou s navazujícími kolejnicemi spojeny montovanými styky. Tramvajový svršek je konstruován na zatížení 100 kN (zhruba 10 tun) na jednu nápravu, mosty s provozem tramvají jsou konstruovány na nápravový tlak 120 kN.

V Praze jsou nejvíce rozšířeny tyto tři typy kolejového svršku:

- tramvajová trať na příčných pražcích ve šterkovém loži,
- tramvajová trať na panelech BKV,
- tramvajová trať na panelech VUIS.

Tramvajová trať

na příčných pražcích ve šterkovém loži

Pokud se použijí pražce dřevěné, jsou k nim kolejnice uchyceny pomocí žebrových podkladnic R4 pl. a pružných svršek Skl 12. Mezi kolejnicí a podkladnicí se vkládá pryžová podložka a mezi podkladnicí a pražcem polyetylenová podložka. Prostor mezi pražci se vyplňuje porézním (propustným) betonem. Tato konstrukce se užívá v místech kolejových rozvětvení.

Na širé trati se užívají pražce železobetonové (typu TB 93), ke kterým se kolejnice upevňují bez podkladnic pomocí pružných svršek Skl 14 a plastových vymezačích vložek Wfp. Mezi kolejnicí a pražcem se vkládá pryžová podložka.

Pražce jsou uloženy na vrstvu ztuhlého šterku, který spočívá na urovnané nebo stabilizované

zemní pláni. V případě zvýšených požadavků na útlum hluku a vibrací z tramvajové dopravy se celé šterkové lože odděluje od okolního prostoru pryžovými matracemi. Také kolejnice se obalují pryžovými bokovnicemi.

Tyto konstrukce tramvajové tratě se mohou budovat s tzv. otevřeným kolejovým svrškem nebo se může prostor mezi kolejnicemi vyplnit zákrtem, a pak se mluví o tzv. zakrytém svršku. Zákrty může být tvořeny kamennou nebo betonovou dlažbou, zádlažbovými panely, asfaltovým betonem nebo litým asfaltem, případně travnatým koberecem. Druh zákrty závisí na poloze tramvajové tratě vzhledem k ostatním komunikacím (zvýšený tramvajový pás, trať v úrovni vozovky nebo vlastní těleso), typu zástavby nebo na podmínkách, které určují orgány státní správy (příslušné obvodní úřady, odbory památkové péče nebo obvodní hygienické stanice).

Tramvajová trať na panelech BKV

Tato konstrukce svršku je v Praze nejrozšířenější; z celkových 332 km kompletní tramvajové sítě je na panelech BKV zřízeno 188 km koleje. Velkoplošné železobetonové, případně předpřáté železobetonové panely se vyrábějí ve skladebných délkách 6000, 2920, 1425, 680 a 580 mm. Mají jednotnou šířku 2200 mm a výšku 180 mm. Panely se ukládají na vrstvu asfaltového betonu, porézního betonu nebo na vrstvu šterkodrti. Jde o konstrukci, vyvinutou v roce 1970 v Maďarsku. V Praze se objevila poprvé v roce 1977. Dvě vrstvy asfaltového betonu, z nichž horní má speciální složení, aby bylo možné po jejím položení vytyčit přesnou polohu panelů a položit je do ještě plastické vrstvy, umožňují vyrovnání případných stavebních tolerancí. Kolejnice profilu B 1 se ukládají do tvarovaného žlabu v panelu na podélně rýhovaný pryžový pás a následně se mechanicky upevní zatlačením bočních pryžových pásů.

Tramvajová trať na panelech VUIS

I přesto, že jde v Praze o třetí nejrozšířenější konstrukci tramvajové tratě, nedosáhla nikdy příliš velkého rozšíření. Na rozdíl od Brna, kde je tato konstrukce nyní velmi „populární“, v Praze zůstalo po zkušebním

položení části kolejového rozvětvení na trojúhelníku Spálená/Myslíkova v roce 1983 jen u rekonstrukcí kolejových křížovatek, kde tyto robustní panely odolávají i při větších poruchách kolejového svršku. Panely se používají pod klasické stojinové žlábkové kolejnice. Jsou vysoké 200 mm a široké 2200 mm. Délka se pohybuje v rozmezí od 1270 mm po 3960 mm. V horní ploše mají zabetonovány vždy dvojice kolejnic (kolejnice vysoké 80 mm, určené pro polní drážky). Vzniklý prostor mezi hlavami těchto kolejnic je určen pro zasunutí šroubu, ke kterému se uchytí kolejnice pomocí svěrky T5, známé z rozponových podkladnic. Rozmístění drážek



Upevnění kolejnice na železobetonový pražec pomocí svěrky Skl 14 (Černokostecká ulice) (foto vlevo)

Upevnění kolejnice na betonovou desku pomocí podkladnice R4 pl a svěrky Skl 12 (Strossmayerovo náměstí)

z kolejnic v horní ploše panelu umožňuje libovolný tvar kolejové konstrukce. Mezi kolejnicí a panel se vkládá pryžový pás, který musí vyrovnávat stavební tolerance, vzniklé pokládkou panelů, a také zaoblení kolejnic ve výškovém či údolnicovém zakružovacím oblouku. Panely se ukládají na vrstvu šterkodrti.

Další konstrukce tramvajových tratí

Kromě tří výše uvedených typů se lze v Praze setkat s dalšími typy konstrukcí tramvajového svršku. Jedná se buď o zbytky dřívě rozšířených způsobů konstrukce tramvajové tratě, nebo o speciální konstrukce tramvajových tratí. Za speciální konstrukci lze především považovat konstrukce tramvajových tratí v halách dep, kde jsou kolejnice upevněny pomocí svěrky a svrčkového šroubu, který prochází otvorem v patě kolejnice a je upevněn přímo k ocelové konstrukci, vybudované mezi prohlížecími jámami. Krajní kolejnice v lodích jsou uloženy na podélné betonové nebo žďené prahy. Upevňovačla jsou uložena na ocelovou roznášecí desku, která je kotvena do zesílené části prahu. Místo prahu se lze také v halách dep setkat s jednotlivými betonovými sloupky.

Z konstrukcí, které byly po zavedení velkoplošných panelů BKV opuštěny, lze uvést například způsob, použitý v Radlické ulici. Kolejnice se zde položí na pražce, vzdálené od sebe 3 metry. Mezi pražci byly přibližně po 0,75 m rozmístěny podkladnice, upevněné ke kolejnicím. Na podkladnicích byly osazeny kotevny šrouby. Po vyrovnání kolejových polí se prostor mezi pražci vybetonoval. Ojedinelý je také úsek v Jičínské ulici, který byl v roce 1992 opraven při zachování původní betonové desky vybudování plastbetonových polštářů pod žebrové podkladnice a kolejnice jsou zde upnuty pružnými svrčkami Skl 12, tedy obdobným způsobem, jaký se používá v pražském metru.

Jiným typem konstrukce je tramvajová trať, uchycená přímo na ocelové konstrukci. Jedna z variant byla popsána v DP-KONTAKTu č. 10/2001 v článku o rekonstrukci Čechova mostu.

Také není možné zapomenout na archaický způsob stavby tramvajové tratě, kdy jsou kolejnice položeny na tenkou vrstvu podbitého šterku. Jeden z posledních úseků, nacházející se v Karmelitské ulici, právě odpočítal své poslední dny.

Závěr

V pražské tramvajové síti se lze setkat s velkým množstvím odlišných konstrukcí tramvajových tratí, což je způsobeno odlišnou dobou vzniku nebo poslední rekonstrukcí tratě, účelem tratě (depa vozoven s prohlížecími jámami), omezenou stavební výškou tratě (Čechův most) nebo umístěním tratě v území (zatravněný svršek, otevřený kolejový svršek), případně hygienickými limity (protihlukové a antivibrační prvky). Cílem o. z. Elektrické dráhy je minimalizace typů použitých komponent (kolejnice, upevňovačla, pražce a další), a výběr minimálního množství typů konstrukcí tramvajových tratí, ovšem s ohledem na rozdílné technické požadavky a prostorové možnosti.

Miroslav Penc, technický úsek ředitelství

Účast v projektu „Občanské sítě Benchmarkingové iniciativy“

V úterý 26. března letošního roku se uskutečnilo pod patronátem Okresního úřadu Liberec setkání českých účastníků projektu Občanské sítě Benchmarkingové iniciativy. Jednotliví účastníci hodnotili přínos a zkušenosti z dosavadní práce v projektu Evropské komise pro energii a dopravu, jehož cílem je porovnání dopravních, informačních a technologických systémů a služeb pro občany. V současné době je do projektu zapojeno více než 40 měst a regionů z celé Evropy. V Li-

berci se setkali zástupci tématických skupin „Integrované dopravní systémy a služby občanům“, (Liberec a Jablonec nad Nisou) „Terminály a vícedruhová (intermodální) doprava“ (Most a Litvínov, Kostelec nad Černými lesy) a tématická skupina „Organizace a náklady na veřejnou dopravu“ (České Budějovice). jednání mělo za

Podíl veřejné dopravy vůči individuální je v regionu Liberec/Jablonec nad Nisou v úrovni 38,3 %. V Bukurešti je tento poměr na hodnotě 67,8 %, což je dáno především omezenou možností populace používat automobil. V západních zemích je též podíl vyšší než u nás (Mnichov 46,5 %, Helsinky 42,3 %) i přes vysoký stupeň motorizace, a to především právě díky podpoře veřejné dopravy ze strany státních správ.

V návaznosti na Pilotní projekt benchmarkingu místních systémů osobní dopravy, kterého se v letech 1998 až 1999 zúčastnilo město Praha, se do nového evropského kola projektu, tentokrát pod názvem Občanská síť Benchmarkingové iniciativy, přihlásilo několik dalších českých měst.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost jako koordinátor pražské skupiny pilotního projektu byl pozván na setkání těchto měst do Liberce, kde se mohl seznámit s jejich prvními zkušenostmi, které potvrdily užitečnost benchmarkingové výměny informací.

Doufáme, že v návaznosti na článek našich libereckých kolegů vás budeme moci seznámit i se zkušenostmi dalších uvedených měst.

-zded-



Tramvaje v Bruselu.

úkolem prezentovat účast na projektu před pozvanými zástupci státní správy a veřejnosti.

Součástí jednotlivých tématických skupin jsou i zahraniční partneři. Ve skupině s regionem z Liberce a Jablonce nad Nisou pracují i zástupci měst Oulu (Finsko), Bukurešť (Rumunsko) a San Sebastian (Španělsko). Pracovní skupinu řídí experti zmíněné Evropské komise pro energii a dopravu. Z české strany se projektu v regionu účastní zástupci statutárního města Liberec, města Jablonec nad Nisou, obou Okresních úřadů a místních dopravců (Dopravní podnik města Liberce, a. s., ČSAD Liberec, a. s., ČSAD Jablonec nad Nisou, a. s. a České dráhy, s. o.). Před konečným hodnocením projektu na libereckém setkání se zapojil i zástupce nově formovaného Libereckého kraje.

Účastníci se aktivně podíleli na tvorbě porovnávacích ukazatelů, které jsou nyní k dispozici všem jednotlivým účastníkům celého projektu. Díky těmto ukazatelům je možné porovnat stav veřejné dopravy v jednotlivých regionech Evropy, její možnosti i důsledky podcenění problematiky.

Zejména v roce 2000 v rámci celého projektu se také zpracovávaly údaje o dopravě obecně, od každého účastníka, z celé Evropy. Například (údaje za rok 2000):

Průměrná cestovní rychlost u autobusů je například v Helsinkách 25 km/h, v Liberci/Jablonci nad Nisou 17 km/h a u tramvají pak o 1 km/h méně než v Ženevě (24 km/hod).

Cena jednotlivé jízdenky: nejdražší je v Oulu - 2,2 euro, Ile-de-France (region s 12 miliony obyvatel) - 1,22 euro, Liberec a Jablonec n.N. - 0,22 euro (v cenách roku 2000).

Preference hromadné dopravy osob - samostatný jízdní pruh pro autobusovou dopravu: Nottingham - 11 % oproti Liberci

a Jablonci nad Nisou - 0,04 %.

Vozový park s nízkopodlažními vozy: Mnichov - 96 %, Drážďany - 40 %, Liberec a Jablonec - 8 %.

V rámci místní pracovní skupiny se po úvodním jednání nad projektem v dubnu 2001 v Bruselu zúčastnili jednotliví pracovníci tematických návštěv. První takovéto pracovní jednání bylo připraveno v Liberci a Jablonci nad Nisou, následovala návštěva finského Oulu a švédského Göteborgu; zajímavé byly poznatky zejména u finského partnera.

Oulu je město se 117 tisíci obyvateli, univerzitou s 13 tisíci studenty a komplexu HiTech, kde pracuje 12 tisíc zaměstnanců, do kterého patří například i firmy Buscom či Nokia. V tomto městě a v regionu

již od roku 1992 používají bezkontaktní čipové karty pro odbavování cestujících v dopravě (možnost platby i v hotovosti), ale hledají další uplatnění technologie do informačních systémů pro cestující. Základní jízdenka v loňském roce stála 13 finských marek (FIM; 1 marka byla přibližně 5 Kč), 30denní pak 250 FIM, roční 2 500 FIM. Městský dopravce „Koskilinjat Oy“ má vozový

park o 90 autobusech, z toho 25 nízkopodlažních. Na regionální jízdenku je možno svést se s devíti dopravci ve 12 městech. Motivující je jistě i rozsáhlá síť cyklostezek, kterou obyvatelé Oulu mohutně využívají, zejména v letním období.

Díky historickému vývoji je možné zaznamenat v České republice stále ještě poměrně vysoké procento podílu přepravních výkonů veřejné dopravy v poměru k individuální. Tento poměr se však u nás neustále nepříznivě mění ve prospěch automobilismu. Nezbytnost preferencí pro veřejnou dopravu ze strany státu je doplňována přístupem k cestující veřejnosti jako ke klientovi a zpřístupněním dopravy pro občany se sníženou pohyblivostí (spočívá v integraci postižených, ale i starších občanů a matek s dětmi do komunity běžných cestujících). Velmi vysoká důležitost je přikládána informatice - cestující musí mít k dispozici informace o veřejné dopravě ještě před tím, než se začne rozhodovat, čím vůbec pojedou. Nezanedbatelný je i vliv informovaného cestujícího na politického zástupce, který rozhoduje o podpoře veřejné dopravy.

Kromě získaných osobních kontaktů jsou neméně důležité získané informace o zajištění veřejné dopravní služby v podmínkách Evropské unie, které se neustále vyvíjejí. V souvislosti s připravovaným vstupem České republiky do struktur EU není možné tuto přípravu zanedbat. Jinak by mohly na konkurenční trh vstoupit a významně jej ovlivnit i jiní dopravci, kteří se v tomto regionu zatím neuplatnili.

Ing. Tomáš Krebs,
Dopravní podnik města Liberce

Jednání v Liberci.



Jubileum se blíží - SOU a U - 50 let, SPŠ - 10 let

V září 2002 čeká Střední průmyslovou školu, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s. ohlednutí zpět k začátkům školy. Není to ohlednutí ledajaké, jde o celých 50 let, chcete-li půl století, od doby, kdy první žáci se začali učit pro pražský Dopravní podnik.

Již před 50 lety realizoval Dopravní podnik svůj záměr vychovávat si výhradně pro městskou hromadnou dopravu své pracovníky. Od skromných začátků v malých prostorech ve vozovně Motol, ve dvou oborech s 38 žáky prošla škola pochopitelně mnohými velkými změnami.



Lavicemi školy prošlo desetitisíce absolventů. Mnozí již asi nejsou mezi námi, mnohým skončila doba jejich aktivní práce a jsou v důchodu, pro mnohé byl výuční list z naší školy startem k dalšímu studiu a zdaleka ne všichni zůstali Dopravnímu podniku věrni. Mnozí v sobě objevili jiné schopnosti a jejich životní cesty nabraly úplně jiný směr.

Obrácíme se na Vás, bývalé žáky, učitele, mistry odborné výchovy – pomozte nám „zmapovat“ prošlých 50 let. Máte-li z doby svého působení v naší škole foto – prosíme o zapůjčení – bude vám vráceno. Podělte se s námi o vzpomínku na dobu, kdy jste školou procházeli. Napište nám o tom! Budeme vám vděční.

Fota a příspěvky označené „50 let“ zašlete na adresu:

SPŠ, SOU a U, a.s., Moravská 3, Praha 2, 120 00.

Projekt Leonardo da Vinci II - realizován

Osmdesát automechaniků a stejný počet elektromechaniků se zúčastnilo třítýdenní stáže v DV BAG Drážďany, v rámci projektu Leonardo da Vinci II. Cílem stáže bylo poznat odlišné metody výuky v zemi EU, poznat důležitost naučení se cizím jazykům.

Základem práce byla následující témata:

1. Pro obě skupiny:

- moderní odborná výuka na příkladech vzdělávání v drážďanských a saských dopravních podnicích;
- duální systém v Německu,
- evropské normy pro sektor dopravy a elektrotechniky,
- seznámení s moderní zkušební a měřicí technikou pro mechaniku a elektrotechniku,
- město Drážďany a zvládnutí dopravních problémů a rozvoj města,
- MHD - dopravní tepny v Drážďanech a jeho okolí,
- počítačem podporovaný systém řízení provozu,
- seznámení s PC jako řídicím zařízením a jeho využití v praxi při autobusové a tramvajové dopravě a v dopravních zařízeních.

2. Speciálně pro obor automechaniků:

- zkoušení a funkce provozu dopravního prostředku;
- opravy, péče a obsluha součástí motorových vozidel,
- řídicí technika (uspořádání, zkoušení, nastavení a spojení všech mechanických, hydraulických a elektronických součástí a zařízení).

3. Speciálně pro obor elektrotechnický:

- silnoproudá elektrotechnika,
- stavby elektroinstalačních vedení,
- spojovací systémy,
- řídicí technika (pneumatika a elektropneumatika),
- měření a zkoušení v praxi,
- elektronika,
- základní elektrická zapojení,
- práce s PC jako řídicím činitelem použitým v autobusech a tramvajích,

- stavba SPS zařízení (řízení pneumatického zařízení pomocí naprogramování počítačem).

Německá strana, drážďanský dopravní podnik, připravila pro každého účastníka obsáhlou dokumentaci, praktická cvičení a úlohy, jejichž plněním získali žáci potřebné znalosti a dovednosti. Praxi naši žáci vykonávali týmově ve spolupráci s kolegy z Drážďan, což bylo ku prospěchu oběma stranám i k vzájemnému sblížení žáků, které bylo utužováno i během společných kulturních a sportovních akcí.

Vzhledem k odbornému zaměření naší školy splnil tento projekt své poslání. Náš partner Dopravní podnik hlavního města Saska, Drážďan, ideálně naplnil naše očekávání i obohatil výukový a výchovný proces pro naši školu.

Žáci dostali touto zkušeností velký impuls k učení se světovým jazykům, bez nichž již nyní, ale především v blízké budoucnosti, nebude možné uspět ve většině profesních působností. Bohatý program, který byl hostitelskou stranou přichystán na volný čas, hodně napomohl k poznání nejen geografického významu města a okolí, ale i k poznání kulturních a společenských zvyklostí našich sousedů.

Účastníci projektu se seznámili s celou strukturou provozu, řízení a technickým zařízením všech dopravních prostředků drážďanského dopravního podniku. Zaujala také problematika trhu práce.

Byli jsme přijati primátorem Drážďan na místní radnici, což jasně dokladuje, jaký význam v tomto projektu naši němečtí partneři vidí.

Co se týče odborné stránky, rozhodně naši žáci nezklamali, všichni získali závěrečné ocenění - Certifikát o splnění všech úkolů a prací, které na projektu vykonali. Bylo konstatováno, že cíl studijního pobytu byl splněn.

Poděkování patří všem, kteří se na podarěném projektu účastnili. Náš velký dík patří ing. Pavlu Flajšhansovi, který velmi časově náročnou akci zaštiťoval jako tlumočnick. Žáci - nakonec i pedagogové - se musí činit, aby přišel měl ing. Flajšhans práce o poznání města. **-sou-**

Kulturní tipy na květen

KINO

Z květnových premiér v našich kinech vybíráme:

Gosfordský park

Britsko-americká krimi komedie režiséra Roberta Altmana slibuje velice zajímavou podívanou. Film sbíral nespočet ocenění sedmi nominacemi na Oscara (nakonec na něj zbyla „soška“ pouze za scénář) počínaje a Zlatým Globem za režii konče. A ož že v něm zhruba jde? William a Sylvie McCordleovi pořádají na svém honosném venkovském sídle sjezd aristokracie různého vlivu a postavení. Každý z přítomných má přiděleného sluhu, který krouží kolem jako žralok ujišťuje se, že „velkomožnému páňovi“ nic nechybí. Režisér nám detailně představuje každý takový pár a odhaluje jejich před okolním světem ukrývaná tajemství. Dějem pak radikálně zamíchá tajemná vražda, od které příběh nabírá na rychlosti a spěje k originálnímu a nepředvídatelnému finiši. Podle distributora filmu jde o filmařsky profesionální a kultivované dílo - mozaikovitě vyprávění o jednom víkendů na venkovském šlechtickém sídle, jež je ironicky přesnou studií doby a mravů.

V kinech od 9. května 2002.

DIVADLO

Divadlo ABC

Divadlo ABC připravilo na 11. května premiéru hry

dvojice amerických dramatiků Bena Hechta a Charlese MacArthura nazvanou Na titulní straně, satirickou komedii, která nahlíží bez zbytečných iluzí do kuchyně současné žurnalistiky v době vrcholící předvolební kampaně. Místem děje je tiskové středisko v budově soudního paláce.

Za záhadných okolností se zde ocitá také vrah. Nevíme, zda byl souzen spravedlivě, ale víme, že uprchnul a nešetřil přitom střelbou. Do strhujícího děje vstupují ostřílení „lovci lidí“, armáda policistů, ale rovněž novináři předních listů... Ti všichni se proplétají, míjejí a srážejí v dramatických situacích, bohatých na řízný, trochu černý humor, a chtě nechtě spleť rukou společnou a nerozdílnou zápletku hry.

V režii uměleckého šéfa divadla Milana Schejbala hrají J. Hrušínský, O. Vízner, K. Lojďová, V. Jeníková a další.

HUDBA

Pražské jaro 2002

Koncertním provedením díla Bedřicha Smetany Má vlast v podání České filharmonie pod vedením dirigenta Ken-Ichiro Kobayashiho bude v neděli 12. května ve 20.00 hodin v Obecním domě zahájen letošní festival Pražské jaro. Festival potrvá až do prvního červnového týdne a nabídne mnoho zajímavého. Hlavní dramaturgickou dominantu Pražského jara by měly tvořit oslavy 120. výročí narození skladatele Igora Stravinského. Za

zmínku však určitě také stojí návštěva v současnosti jednoho z nejuznávanějších světových houslistů Maxima Vengerova. Jarní turné sólových recitálů, v jehož rámci se uskuteční také vystoupení tohoto sedmadvacetiletého rodáka z Novosibirsku ve čtvrtek 16. května v Rudolfinu, má v repertoáru například i dílo J. S. Bacha v úpravě pro sólové housle. Návštěvníci koncertu uslyší nejenom proslulé Vengerovy stradiváry, které kdysi patřily legendárnímu francouzskému virtuosovi Rodolphe Kreutzerovi, ale také – v Bachově díle – původní barokní nástroj.

Ozzfest 2002

Z poněkud jiného hudebního soudku je náš další tip. Milovníci tvrdé hudby už určitě vědí, že ve čtvrtek 30. května dorazí na Strahov legendární Ozzy Osbourne s jednou z koncertních zastávek svého Ozzfestu. Pravda, pražská zastávka se složením vystupujících kapel od programu Ozzfestu za mořem celkem dost liší, ale přesto je jistě pozitivní, že se vůbec do plánu turné vešla (poprvé v historii těchto monstrokonzertů). Podle zatím posledních zpráv pořadatelské agentury Interkoncerts je už jasný výčet účinkujících. Začátek se plánuje na 16.00 a obstarají ho reprezentanti domácí scény, pražská kapela Škwor. Hlavními hvězdami večera by pak měli být americká thrash metalová legenda brázdící světová pódia už od roku 1982, skupina Slayer, rovněž zámořští Tool s frontmanem Maynardem Jamesem Keenanem, kteří bývají zpravidla řazeni k alternativnímu metalu devadesátých let, a samozřejmě Ozzy Osbourne. **-mis-**

Poděkování

Vážený pane řediteli, dne 14. března 2002 jsem od vás dostal dopis, ve kterém mě plně informujete o zřízení příštířesku v zastávce Řepínská, za který vám spolu s obyvateli Domova důchodců a penzionů v Praze 8 Bohnicích velmi děkuji. A zároveň bych vám chtěl poděkovat za ochotu, kterou vynakládáte při plnění požadavků na nízkopodlažní autobusy linky č. 202.

S pozdravem

Josef Nosek, starosta městské části Praha 8

Ústřední technická knihovna informuje

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme uveřejnili změnu otvírací doby v naší knihovně. Vzhledem k časovým dotazům informaci doplňujeme:

Pracovnice knihovny je čtenářům k dispozici od 7 do 14 hodin. Nejlépe je však telefonicky se předem domluvit, pak je možnost navštívit knihovnu až do 16 hodin. Své dotazy volejte na telefonní číslo 96 19 23 05 PhDr. Marcela Stegurová nebo na telefon 96 19 23 12

ing. Jan Urban. Pokud navštívíte novou budovu ve Vysočanech, hlase se v kanceláři knihovny, která je v šestém patře, číslo dveří 629. Zde můžete získat také další informace o periodikách, která jsou v knihovně k dispozici, a o překladech a rešerších, které oddělení VTEI zpracovává, případně jaké jsou možnosti objednat si překlad či rešerši.

PhDr. Marcela Stegurová

Nemocenské pojištění v roce 2002

Výše nemocenských dávek se odvíjí od tzv. denního vyměřovacího základu. Za první tři kalendářní dny pracovní neschopnosti činí nemocenské 50 %, za další dny činí 69 % denního vyměřovacího základu.

Výpočet denního vyměřovacího základu se provede tak, že zjištěný prostý vyměřovací základ (což je zjednodušeně řečeno součet příjmů dělený počtem odpovídajících kalendářních dnů) se redukuje a započítává pomocí stanovených hranic, které jsou v letošním roce následující:

Vyměřovací základ (VZ)	Započítatelná část VZ Plně	Započítatelná část VZ Částečně	Denní VZ
480 Kč a méně	celá částka	-	celá částka
481 Kč až 690 Kč	480 Kč nad 480 Kč	60 % nad 480 Kč	480 Kč + 60 % částky
691 Kč a více	480 Kč	126 Kč	606 Kč

Z tabulky vyplývá, že pro rok 2002 činí maximální výše nemocenského za první tři kalendářní dny pracovní neschopnosti 303 Kč na den (tj. 50 % z 606 Kč = 303 Kč) a od čtvrtého kalendářního dne 419 Kč na den (tj. 69 % z 606 Kč = 419 Kč).

Příklady výše nemocenského (v Kč) při různých vyměřovacích základech:

Vyměřovací základ (VZ)	Denní VZ 2002	Nemocenské 2002 50 % denního VZ	Nemocenské 2002 69 % denního VZ
400	400	200	276
480	480	240	332
530	510	255	352
590	546	273	377
690	606	303	419
900	606	303	419
1500	606	303	419

Ing. Alena Vaňková, 90 310 odbor financování, telefon 96 19 23 59, e-mail: vankovaa@dp-praha.cz

Důchodová problematika

V minulém čísle DP-KONTAKTu došlo v uvedeném příkladu o invalidním důchodu v posledním odstavci k chybnému uvedení nároku bezdětné ženy na důchod – 62 let, má být 61 let. Čtenářům se tímto omlouváme.

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti:

Jak se započítává pro důchod základní vojenská služba?

Doba výkonu základní vojenské služby se započítává do pojištěné doby pro důchod (starobní, invalidní či částečně invalidní) plně, tedy 100 %. Doba výkonu civilní služby se však započítává pouze 80%.

Příklad: zaměstnanec byl na civilní službě od 1. července 2000 do 31. prosince 2001, t. j. celkem 549 dnů. 80% z 549 = 439,2. Pro pojištění bude tedy započteno pouze 440 dnů.

Vzhledem ke stále se opakujícím dotazům čtenářů k důchodovému věku opět uvádím následující přehled:

Pokud bylo důchodového věku dosaženo do 31. prosince 1995, činil důchodový věk pro muže 60 let, pro ženy podle počtu vychovaných dětí:

- 53 let – pokud vychovala alespoň 5 dětí,
- 54 let – pokud vychovala 3 nebo 4 děti,
- 55 let – pokud vychovala 2 děti,
- 56 let – pokud vychovala 1 dítě,
- 57 let – žena bezdětná.

Počínaje 1. lednem 1996 do 31. prosince 2006 se důchodový věk stanoví tak, že se ke kalendářnímu měsíci, ve kterém jste dosáhli původního důchodového věku, přičítají u mužů 2 měsíce a u žen 4 měsíce za každý i započatý kalendářní rok z doby po 31. prosinci

1995. Toto tedy platí, dosáhnete-li původních věkových hranic do 31. prosince 2006.

Po 31. prosinci 2006 činí důchodový věk u mužů 62 let a u žen dle počtu vychovaných dětí:

- 57 let – pokud vychovala alespoň 5 dětí,
- 58 let – pokud vychovala 3 nebo 4 děti,
- 59 let – pokud vychovala 2 děti,
- 60 let – pokud vychovala 1 dítě,
- 61 let – žena bezdětná.

Viz tabulka.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2002 a dále, případně i o přepočítání již vymeřené částky důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2001 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, máte-li jej. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před osmnáctým rokem věku, do data žádosti o důchod), lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé dal-

ší odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti - ředitelství. Najdete nás v nové budově Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon 96 19 33 61.

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

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

Tabulka pro stanovení důchodového věku

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

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Očekáváte-li, že dnešní díl výprav za dobrodružstvím do říše internetu věnujeme stejně jako minule některému z aktuálních témat, budete asi zklamáni. V květnu sice rozhodně nebude o významné akce a okamžiky nouze, o připomínání důležitých historických výročí ani nemluví, my se však tentokrát vydáme úplně jiným směrem. Kam? Do kdysi zcela exotického světa prostoupeného nezaměnitelnou vůní a chutí, do světa, v němž čas jakoby se na chvíli zastavil, aby vám umožnil vychutnat si kouzlo okamžiku. Zkrátka a dobře, dnešním tématem bude šálek čaje a kávy. A začneme prvně jmenovaným nápojem.

Snadno zapamatovatelná adresa www.caj.cz není vůbec špatným startem. Zelené stránky s grafickým podkladem v podobě čajových lístků nabízejí rychlý a bezbolestný úvod do čajové problematiky: zajímavá fakta z historie pěstování čajovníku, něco o klasifikaci a druzích čaje, přehled české literatury o čaji a odkazy na webové stránky s obdobnou tematikou – zkrátka dobrý start pro začínající studenty. Pro ty pokročilejší jsou zde stránky www.cajovnik.cz. V graficky nenáročném leč příjemném prostředí se například dozvíte informace o degustaci čaje, o jeho účincích, vedle knih o čaji vám bude též doporučeno čtivo hodící se k popíjení tohoto

nápoje. Samozřejmostí jsou internetové odkazy, které jsou navíc stručně komentovány, takže nebudete muset brouzdat úplně naslepo.

Ze zahraničních stránek lze naprosto jednoznačně doporučit www.darjeeling.com. Jsou upraveny jako velký čajový portál se zaměřením na jednotlivé druhy a odrůdy. Věřte, že množství čajů zde prezentované je naprosto neuvěřitelné. Máte-li zájem o co nejlevnější žlutozelený ázerbájdžánský čaj s meruňkovou příchutí střední jakosti, jednoduše zadáte tato výběrová kritéria a hned se dozvíte, zda takový čaj existuje, jak se případně jmenuje a podobně. Dobře jsou rovněž stránky na adrese www.stashtea.com, kde mimo jiné najdete rubriku věnující se odpovědím na nejčastěji kladené otázky ohledně čaje.

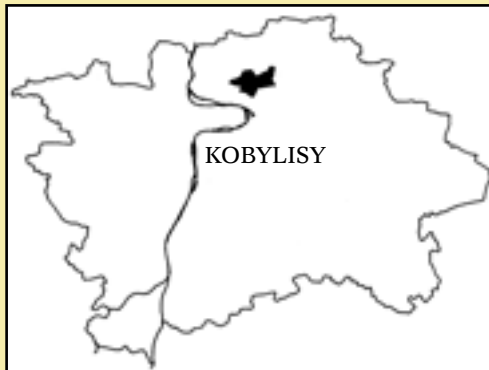
Holdujete-li spíše nápoji připravenému ze zrnek kávovníku, pak je nejlepší začít internetové putování za kávovou vůní na adrese www.svetkavy.cz. Jde o velice pěkný, decentní, kávově hnědý web s pestrým obsahem: od dávných kávových legend až po vědecké údaje o kofeinu. Škoda jen, že mnohé rubriky se zatím teprve připravují. Chcete-li nějaké zajímavé recepty, lze doporučit adresu www.kavarny.cz. Naleznete tu několik desítek receptů káv, kávových dezertů,

ba i kávových minutek. A pokud toužíte mít o kávových internetových stránkách přehled ko možná největší, věnujte svou pozornost portálu <http://kava.startpage.cz>. Je to taková malá tržnice odkazů s množstvím rozličných stánků (rubriky o kávě u nás, o kávě v zahraničí, obchody s kávou, kávovary, italské pražírny).

Švédský král Gustav III, vládnoucí v letech 1746 až 1792, prý kdysi ve snaze vyřešit spor mezi milovníky čaje a milovníky kávy o to, který z obou nápojů je zdravý škodlivý a který neškodný, učinil zajímavý „pokus“ se dvěma zločinci odsouzenými k trestu smrti. Jeden musel denně vypít třicet šálků kávy a druhý stejný počet šálků čaje, přičemž jejich zdravotní stav neustále kontrolovali dva zkušební lékaři. Jak toto podivné klání dopadlo? Nejdříve zemřel jeden z lékařů, posléze druhý a nakonec byl na dvorním plese zavražděn sám král. Oba odsouzení „pokus“ přežili bez jakékoli újmy na zdraví. Pokud jste k historickým příběhům nedůvěřiví, můžete si o často diskutovaném problému škodlivosti či neškodlivosti kávy přečíst na stránkách www.stripky.cz/nemoci/vyziva/kava.html, které se zabývají zdravotními riziky dlouhodobé konzumace kávy a hodnocením účinků pití kávy na organismus.

Původ jména této pražské čtvrtě má až nezvykle mnoho výkladů. Jedna z variant praví, že se zde kdysi pěstovalo víno a *lisovalo* ve zvláštních chatkách - *kobách* (kobkách). Podle druhé verze zde kdysi stávala šibenice, ke které se slétali krkavci, kteří se *lísali* k oběšením. K tomu je ovšem nutné vědět, že staročesky se krkavec řeklo *koba* a také to, že až do 16. století se zdejší ves jmenovala poněkud odlišně od dnešní podoby - Kobilisy. Existuje také názor, že není třeba takových složitých rozborů, protože jméno prý pochází od pěstování koní (tedy *kobyl*) zdejšími sedláky po jejich panstvo.

Ves Kobilisy je doložena písemně poprvé v roce 1297, ale archeologické nálezy prokázaly, že v této lokalitě žili lidé už před čtyřmi tisíci lety! V roce 1305 patřily Kobilisy (Kobilisy) kanovníkům Svatovítské kapituly a na počátku husitské revoluce je zabrali Pražané. Později byly zdejší pozemky rozprodány mezi různé vlastníky a v polovině 16. století je koupil Albrecht Bryknar z Brukštejna, který je



připojil ke svému libeňskému panství. Jeho součástí Kobilisy zůstaly až do ustavení moderních politických obcí podle obecního zákona z roku 1849. Od té doby byly samostatnou obcí až do svého připojení ku Praze k 1. lednu 1922. Od té doby jsou součástí Prahy 8, i když mnoho let se někdejší správní obvod označoval římskou číslicí.

Historické jádro někdejší obce hledejme přibližně v prostoru podél tramvajové tratě u zastávky Ke Stírce, od Trojské ke Střelničné. Jednalo se o typicky zemědělskou obec. Ještě na začátku 20. století z 211 hektarů její rozlohy tvořila 185 hektarů pole a byly zde čtyři velkostatky. Průmysl zde nikdy neexistoval, nepočítáme-li jednu cihelnu, která bývala jižně od dnešního kulturního domu Severka, a lom v místech, kde je dnes gymnázium a obchodní akademie.

V meziválečném období se na kobyliském katastru intenzivně stavěly předešlé vily a kobyliská zastávka začala v některých místech splývat s okolními katastry - především s libeňským a na severu s dáblíckým, kde vznikala kolonie rodinných domků Nové Dáblice. Část patřící Dáblicím byla vymezena dnešními ulicemi Veltěžskou a Žernoseckou. V roce 1951 byly Nové Dáblice připojeny ku Praze a staly se součástí Kobylis, stejně jako tzv. Seidlova kolonie proti Dáblickému hřbitovu, která také původně patřila k Dáblicím. Stejným výnosem bylo rozhodnuto o připojení Dáblického hřbitova a zásobní zahrady ke katastrálnímu území Střížkov. Pozdější plány Prahy ale toto území vyznačovaly jako součást Kobylis. Drobné územní změny se uskutečnily po roce 1960, kdy byla ke kobyliskému katastru přičleněna další malá část Dáblíc severně od bývalé pískovny a nevýznamný díl Dolních Chaber před vozovnou.

Zásadní změnu v charakteru Kobylis přinesla výstavba dvou sídlišť. Obě se začala stavět v roce 1968. Sídliště Kobylisy bylo určeno pro 7 350 obyvatel. Druhé, ačkoliv v naprosté většině leželo na kobyliském katastru, dostalo matoucí pojmenování Dáblice. Stavba sídliště Kobylisy probíhala do roku 1976, sídliště Dáblice se stavělo až do roku 1983 a nalezlo v něm domov 28 500 obyvatel. Už během jeho výstavby byla v roce 1973 provedena další změna kobyliského území. Od „skutečných“ Dáblíc byla oddělena část pod Dáblickým hájem a připojena ke Kobylisům, podobně byla upravena hranice se Střížkovem, kterou do té doby tvořila severní a výstavbou sídlišť zanikající část Davídkovy ulice a součástí Kobylis se staly pozemky vymezené Střelničnou a Dáblicovou ulicí. Malá část Kobylis blíž Slovanky se stala součástí Libně a od roku 1973 se už Dáblický hřbitov a zásobní zahrada vykazují jako součást Střížkova.

Na začátku 20. století měly Kobylisy 2 125 obyvatel a na konci téhož století zde bydlelo téměř 33 tisíc lidí.

V Kobylisích nikdy nebyl ani kostel a zdejší obyvatelé náleželi k libeňské fáře. Zřejmě jediná sakrální památka v této části Prahy je součástí komplexu, patřícího salesiánům sv. Jana Boska. Je to kaple sv. Terezičky, postavená ve druhé polovině třicátých let 20. století. Součástí areálu je i Salesiánské divadlo, dokončené v roce 1949, které si z nedávné doby většinou pamatujeme pod názvem Klicperovo. Komplex byl salesiánům vrácen v letech 1991 a 1992. Významnou národní kulturní památkou je pietně upravený areál části někdejší kobyliské střelnice, který je spojen s tragickou kapitolou moderní české historie, protože zde nacisté za druhé světové války zřídili popravisti. Sama střelnice vznikla už v roce 1890. V této souvislosti není možná bez zají-

mosti, že už v roce 1515 se v Kobylisích zkoušela děla, která měla sloužit k obraně pražských měst.

Dopravní spojení Kobylis s Prahou tvořila mnoho let jen erární rumburská silnice (Klapkova, Zenklova a v Libni původně Primátorská ulice). Protože na Vltavě dlouho chyběly vhodné mosty, jezdilo se přes závozy na Palmovce a přes Karlín. Až na Palmovku museli Kobylisťáci i v případě, že chtěli jet vlakem. To pak nastupovali na nádraží Severozápadní dráhy (později Libeň dolní nádraží). Od roku 1903 existovalo také silniční spojení z Libně do Holešovic prostřednictvím provizorního dřevěného mostu. Cesta z Kobylis na Palmovku byla dlouhá asi 3 kilometry. Na počátku 20. století existovalo i kratší pěší spojení, které tvořilo schodiště v ulici Pod Vlachovkou, cesta přes Holešovičky k usedlostem Pelc a Tyrolka a některý z přívozů přes Vltavu na holešovický břeh.

Po zřízení Křižkovy elektrické dráhy do Libně v roce 1896 se chodávalo na konečnou k Libušáku (dnešní zastávka U Kříže) a v roce 1910, to už tato dráha patřila Elektrickým podnikům, byla tramvajová trať prodloužena až na Vychovatelnu, což už představovalo přijatelnější docházkovou vzdálenost - 1,3 km.

V roce 1912 vystala tramvajím určitá konkurence v podobě jedné z nejstarších autobusových linek na území Prahy, kterou v trase Mělník - Praha zřídil mělnický podnikatel František Černý. Jízda autobusem z Kobylis na Josefské náměstí (náměstí Republiky) se dvěma zastávkami trvala asi 20 minut. V pracovní dny Černý vypravoval čtyři páry spojů. Po vypuknutí první světové války linka zanikla.

V roce 1922 se v Kobylisích objevila autobusová linka Československé pošty, jezdící z Libně do Bohnic, ale vzhledem k nepatrnému počtu spojů neměla pro obec žádný praktický význam. V té době už ovšem bylo rozhodnuto o tom, že dopravní obsluhu Kobylis zajistí přímo tramvaje.

První tramvaj (tehdy linky č. 14) přivezla do Kobylis cestující 14. září 1924 a její konečná byla v prostoru dnešní zastávky Ke Stírce. Toto místo se brzy stalo důležitým přestupním uzlem na městské autobusy do Bohnic a krátce také do Dáblíc. Aby tramvaje nebránily silničnímu provozu na důležité výpadovce, byla v roce 1928 postavena nová konečná v Čimické ulici (západní část dnešní ulice Ke Stírce). V roce 1935 byly zdejší koleje prodlouženy a dosahovaly téměř na dnešní Kobyliské náměstí. Důvodem byla potřeba ukončit zde od počátku roku 1936 další linku, trojku. Ta zároveň zajistila nové a mnohem rychlejší spojení po nové trati přes Holešovičky a Trojský most. Na lince č. 3 jezdilo ve špičce 31 vlaků v intervalu 3 a půl minuty, na linku č. 14 se vypravovalo 39 vlaků v intervalu 3,4 minuty.

Od 24. ledna 1937 byla linka č. 14 prodloužena po nové trati na kraj Nových Dáblíc do Veltěžské ulice. I v této ulici byly postaveny odbočné koleje, aby tramvaje nepřekážely provozu na státní silnici. Už 30. dubna 1939 byla tramvajová trať opět prodloužena, tentokrát k nové vozovně na severním okraji kobyliského katastru, kde na dlouho vznikla konečná „trojky“, zatímco linka č. 14 končila v Čimické a od roku 1947 na nové smyčce v zastávce Střelničná.

Z válečného období stojí jistě za připomenutí nerealizovaný projekt tratě Kobylisy - Letňany podél Střelničné ulice, o kterém jsme se již zmínili ve druhé řadě našeho seriálu.

Mnoho dalších let bylo tramvajové spojení Kobylis s centrem Prahy mimořádně stabilní. Nový prvek ovšem od počátku sedesátých let představovala autobusová doprava. Od 4. dubna 1961 byla zavedena třetí autobusová linka vznikající tzv. překryvné sítě, s odlišným tarifem. Měla číslo 128 a vedla z Kobyliského náměstí přes Vychovatelnu a Prosek do Vysočany k Moravině (dnešní Poliklinika Vysočany). V roce 1965 zahájila provoz diametrální autobusová linka č. 136 od kobyliské vozovny do Hostivaře, která zajistila dopravní obsluhu oblasti Hornátecké ulice a tedy i vznikajícího sídliště Kobylisy.

Nové sídliště Dáblice bylo koncepčně od počátku předurčeno k obsluze tramvajemi. Nová trať byla předána do provozu 3. ledna 1971 a jako první se na ní objevila linka č. 17. Východní okraj dáblického sídliště brzy získal zajímavé spojení přes Prosek s Vysočany, Žižkovem a Vršovicemi v podobě prodloužené autobusové linky č. 126. V dalších letech docházelo k častějším změnám v dopravě a v Kobylisích se objevovaly různé linky jak tramvajové tak autobusové. Z významných dat si uveďme alespoň, že od konce roku 1974 jezdí městské autobusy také Žernoseckou ulicí, která vznikla až při výstavbě sídliště. (Některé silnice také zanikly - například východní polovina Střelničné do Letňan.). V roce 1975 začaly autobusy jezdit také krátkou, ale velmi důležitou komunikační spojkou mezi Kobyliským náměstím a Střelničnou (ulice Pod sídlištěm), čímž se vytvořilo přímé spojení všech sídlišť Severního města.

Nepříjemné období pro obyvatele Kobylis znamenala přestavba mostu Barikádníků a ulice V Ho-



Foto: Petr Malík

lešovických v novou městskou magistrálu, započatá v lednu 1975. Přerušování tramvajového provozu v této ulici výrazně prodloužilo cestování tímto dopravním prostředkem, protože se objíždělo přes Libeň a cestující v mnohem větší míře začali využívat autobusovou dopravu, vedenou však prakticky stavenišťem a především přes úzký provizorní most. Kritická situace měla za následek urychlenou výstavbu nové tramvajové tratě v Trojské ulici, a to i přes tamní poměrně nepříznivé sklonové podmínky. Do provozu byla uvedena 5. května 1977. Nový most Barikádníků byl dán do provozu 28. listopadu 1980 a dnes patří mezi velmi zatížené pražské komunikace. Prodloužení metra do stanice Nádraží Holešovice (původně pojmenované Fučíkova) v roce 1984 přineslo jen částečné zlepšení dopravy v této části města.

Od roku 2000 probíhá výstavba prodloužení metra se stanicemi Kobylisy a Ládví, a ta bude pro obyvatele Kobylis a jeho sídliště znamenat zřejmě nejpřevratnější dopravní změnu od roku 1924, kdy do této části Prahy přijela první tramvaj.

-pf, -fp-

Informační systém v metru od firmy SWIFT

Již déle než jeden rok se ověřuje ve třech stanicích metra (Muzeum/C, Florenc/C, Můstek/A) pilotní projekt firmy SWIFT Holding, a. s. Nosným a také nejmarkantnějším prvkem jsou projekční plochy, které jsou vždy po dvou umístěny na stěnách za kolejemi výše jmenovaných stanic. Na projekční plochy jsou v mezidobí odjezdu a příjezdu vlaků promítány obrazové a textové informace týkající se jednak problematiky pražské městské hromadné dopravy, jednak jsou promítány všeobecné informace a reklamní spoty. Dále je ve spodní části plochy promítán řádek s informací o konečné stanici a čas do příjezdu následného vlaku. Dalším prvkem projektu jsou informační sloupce, umístěné na nástupišti těchto stanic. Ty umožňují cestujícím získat informace o pražské hromadné dopravě pomocí telefonického spojení s propojeným Střediskem dopravních informací (SDI).

Obě tyto části informačního systému byly v průběhu ověřovacího provozu postupně vylepšovány a zkušenosti získané ročním provozem byly zúročeny v nově navrženém technickém řešení projekčního systému i informačních sloupců. Ke konci roku 2001 (na základě prodloužené smlouvy o spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností), požádal SWIFT

odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy o prodloužení ověřovacího provozu do 30. června 2002. Žádosti bylo vyhověno s tím, že v této době budou odzkoušeny inovované prvky informačního systému a bude požádáno o kolaudační rozhodnutí.

V současné době se postupně nahrazují stávající projektory novými projekčními skříněmi s výkonnějšími projektory. Ty zajišťují mnohem kvalitnější obraz na projekčních plochách. V nejbližší době bude instalován nový informační sloupec, nově vybavený dotykovou obrazovkou, která ve spojení s počítačem umožní vyhledávání různých informací a služeb.

Dále bude prostor sloupce snímán kamerou průmyslové televize. To umožní kontrolovat situaci v prostoru informačního sloupce a v případě poskytování telefonické informace ze středisek dopravních informací být ve vizuálním kontaktu s volajícími.

Po realizaci popsaných vylepšení bude informační systém poskytovat služby v kvalitativně vyšší úrovni.

Zdeněk Krist, technický úsek ředitelství



Foto: Petr Malík

NAPSALI O NÁS

Právo (5. 4. 2002)

Dopraváci preventivně zbavovali vesnické děti stresu z tramvají

Abý nebyly vyplašené, až se tváří v tvář setkají v rušné metropoli s tramvají, vyrazili tři zaměstnanci Dopravního podniku do ZŠ v Horoměřicích a s místními dětmi si povídali na toto téma. „Moc se mi to líbilo,“ svěřil Právu svoje dojmy na konci tříčtvrtěhodinové besedy blondatý klučina. Devítiletá spolužačka sedící vedle něj souhlasně pokyvovala hlavou. „Vychováváme si budoucí klienty, abychom s nimi měli co nejméně problémů a oni s námi,“ konstatoval dopravní náměstek DP Karel Kebrle. Malým cestujícím, kteří se s tramvají nesetkávají každý den, se dopravce snažil vysvětlit, jak se cho-

vat, aby se domů vraceli zdraví, co to je tramvajová doprava, aby věděli, že tramvaj nezastavuje jako auto, co dělat, když se ztratí...

MF Dnes (12. 4. 2002)

Jsou opravy nutné?

Desítky milionů korun již utratil Dopravní podnik za pravidelné rekonstrukce poměrně nové tramvajové tratě z Braníku do Modřan. Téměř každý rok musí cestující, kteří jezdí do modřanského sídliště, přesezat na několik týdnů u branického nádraží z tramvají do náhradních autobusů. Dopravní podnik tak opravuje tramvajovou trať, která je přitom relativně nová. První soupravy vyjely do modřanského sídliště v květnu roku

Právo (12. 4. 2002)

Metro v Hostivaři až za dva roky

Pravděpodobně až od listopadu 2004 budou moci lidé využívat novou zastávku metra, která vznikne v depu Hostivař. Podle původních předpokladů měla přitom začít sloužit už v tuto dobu. Zpoždění mají na svědomí investice, které se ze začátku nepředpokládaly.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Hromadný výstřel; podnebí; usrkávat. – B. 2. díl tajenky. – C. Asijské území; pán (v Asii); plocha; uharitská bohyně; předložka. – D. Orientální tržiště; sady; hádka; přelom; potom. – E. Bůh Germánů; peruánský keř; poloha těla; střešní vazba; zápisník. – F. Pohyb vzduchem; dveřní závěs; čistidlo na okna; naklíčené zrno; vyvěřelina; značka hliníku. – G. Latinská spojka; koupací nádoba; odnímat; souprava vagonů; Zolův román; zlato (španělsky). – H. Počátek závodu; značka hodinek; fétus; ostrovní stát; bulharský bojar. – I. Indický rejsek; český literát; značka vína; kloudně; stavební kámen. – J. Značka hektaru; značně; český zpěvák; kobka (zastarale); opadávání (knižně). – K. 1. díl tajenky. – L. Žactvo třídy; rozkazovat; cizí směnka.

SVISLE: 1. Svízel. – 2. Skok na ledě; losování. – 3. Převážovat autem; těžký kovový prvek. – 4. Sulfát; juviové ořechy; opravná loď. – 5. Javor (botanicky); německý filozof; náš klavírista. – 6. SPZ Loun; tropický strom; polotuhá hmota. – 7. Předložka; slušnost; Angličan; značka osmia. – 8. Druh výšivky; kosatec; zábavná činnost. – 9. Zvuk žab; obchod; jméno norských králů. – 10. Říční ryba; část křídla letadla; krmník. – 11. Římských 499; svislá jeskyně; chlup na hlavě; název písmene. – 12. Krocán; africký savec; na kterém místě. – 13. Akr (slovensky); plus; střelná zbraň. – 14. Stovky; orgán vidění; součást oblečení. – 15. SPZ Rokycan; svobodný statek; zero; značka kryptonu. – 16. Moravské město; česká řeka; SPZ Ostravy. – 17. Německý malíř; chůva (dětsky); zase.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 4: Není zamilovaný ten, kdo nemiluje trvale.

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

– 18. Rozmrzat; druh hvězdy; staroperský palác. – 19. Bájný český kníže; urna. – 20. Planetka; štíhlé palmy. – 21. Záře (zastarale).

Pomůcka: Acer, Asam, Ate.

PaedDr. Josef Šach



Na Žižkově se slavilo jubileum

mohou žižkovským v ostatních vozovnách závidět. A co je cílem do budoucna? „Žižkovská vozovna by měla hrát i v budoucnosti významnou úlohu, stejně jako tomu bylo v minulosti,“ uvedl ve svém krátkém proslovu generální ředitel Milan Houfek.

Pro většinu zaměstnanců je také hodnotným dárkem začátkem dubna vydaná publikace autorů Pavla Fojtíka a Josefa Hrubého, podrobně mapující devadesát let vozovny. Přímou na místě bohatou minulost dokreslovala ještě třípanelová výstava. Nemohla chybět ani soupřava historických vozů, označená pro Žižkov tolik typickou devítkou, vždyť ta začala psát

Čtvrtá loď žižkovské vozovny se v pátek 12. dubna změnila ve společenský sál, aby si zaměstnanci důstojně připomněli významné jubileum. Neboť od doby, kdy

z vozovny vyjela první tramvaj, už uplynulo devadesát let. V lidském životě ten, kdo slaví devadesátku, už je zasloužilý kmet a může se ohlížet za bohatým životem, ale vozovna ne, to je stále dáma v nejlepších letech, všemi muži (v tomto případě vedením) řádně opečovávaná tak, aby mohla plnit všechny své úkoly, které jsou na ni kladeny.

V první části programu se trochu bilancovalo, co se podařilo, například nová výpravna, tu



bohatou historií vozovny.

Poté byli odměněni zasloužilí zaměstnanci vozovny, kteří z rukou generálního ředitele, ředitele odstěpného závodu Elektrické dráhy a vedoucího provozovny obdrželi dárkové publikace, které budou jistě milou vzpomínkou na dny strávené ve službách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, ale vlastně ve službě všem Pražanům a návštěvníkům města.

Následně si skupina OSLO vzala hudební nástroje a do večerních hodin se starala o zábavu všech přítomných. Mnozí dlouho nevydrželi na svých židlích, vydali se na parket zatančit si a výročí pořádně oslavit.

P. S. Ze židlí se na Žižkově nejen vstávalo, ale i padalo. Během dvou hodin oficiálního programu tři plastové židličky nevydržely a uživatelé se ocitli na zemi za hromového potlesku kolegů.

-bda-

Foto: Petr Malík

NÁVAZNOST VLASTNÍMA OČIMA

Titulek použitý minulý měsíc by mohl článku vévodit i tentokrát, ale pro lepší přehlednost jsem raději zvolil jiný, snad výstižnější.

Opět se chci zamyslet nad návazností jednotlivých prostředků městské hromadné dopravy, tématu často zmiňovanému. Podle mého je to oblast, kde nepotřebujeme mnoho financí, abychom nabízelí atraktivní služby našim klientům. Navíc bychom získali příznivé renomé skoro zadarmo. Já bych řekl, že se stačí trochu zamyslet a jednotlivé spoje na sebe navázat tak, aby byl přestup možný. Klient by byl spokojen a navíc by ušetřil drahocenný čas.

Co si však myslím o situaci, kterou jsem osobně zažíval na Smíchovském nádraží jednoho pátečního mrazivého večera. Při cestě z jednoho bývalého jižního pražského předměstí mě překvapilo, že v rozestupu jedné minuty jedou dva autobusy. Ale potom jsem se zamyslel, že je to velkou logické, oba jedou z jiného směru, a tak se sjíždějí, aby dojevy na Smíchovské nádraží

téměř stejně a cestující mohl pohodlně přestoupit na poslední metro, případně tramvaj.

Jaké bylo moje překvapení, když jsem zjistil, že realita je zcela odlišná. Autobusům přijíždějícím sedmáct či osmáct minut po půlnoci na konečnou ujíždí poslední metro do centra o dvě či tři minuty a první noční tramvaj odjíždí v čas příjezdu druhého spoje.

A tak v hlavní roli vystupují především červená světla.

Já jsem jel prvním spojem s příjezdem v 0.17 hodin, v tu dobu už „čtyřiapadesátka“ stála ve stanici. Někteří cestující se v bláhové naději vydali na stíhací běh, ale jejich úsilí bylo marné. Tramvaj se záhy vydala na svou další pouť městem a okolo zastávky právě projížděl druhý autobus přijíždějící z okrajových oblastí města.

Nevíím, kam další cestující z obou autobusů směřovali, ale zcela jistě všichni neměli cíl v oblasti nádraží, neboť nočních chodců byla Nádražní ulice plná.

Je záslužné, že dbáme o zdravý pohyb našich klientů,

těch co se vydali pěšky, nebo o příjmy řidičů taxiů. Jen to naše renomé povážlivě klesá. Metro o několik desítek vteřin pryč, tramvaj „fjrnkla“ před nosem, s takovým dopravcem budu ještě cestovat. To si asi řekne většina cestujících, kteří podobnou situaci mohou zažívat pravidelně.

A zřejmě nejsou na území Prahy jediní. Stačí se jen vydat z budovy v Sokolovské do Hostivaře do areálu dílen. Na Vysočanské nasednete do autobusů č. 177 a 195, jezdících po deseti minutách, vystoupíte v zastávce Limuzská a vydáváte se na tramvaj č. 7. Když jste v polovině cesty, sedmička přijede do stanice a hurá na konečnou, vám nezbyvá než deset minut si počkat na další. Můžete jet i autobusem, ale na ten si také počkáte a než dojdete, tak zjistíte, že následující sedmička právě přijíždí.

Myslím, že další místa se stejnou návazností bychom v síti také našli. Ovšem k naší škodě.

Nebo máte jiný názor?

Příjemný lásky čas a dobrou návaznost.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V květnu 2002 slaví 65. narozeniny:

Slavomír Vlk – A, DOZ Hostivař (11).

V květnu 2002 slaví 60. narozeniny:

Karel Hrbek – M, služba ochran. systému (19),

Zdeněk Kořínek – A, garáž Řepy (38),

František Pánek – M, služba ochran. systému (20),

Vítězslav Pěnkava – M, dopravní úsek (28),

Jiří Potměšil – ED, prov. opravna tramvaj (42),

Jan Šimák – A, garáž Řepy (37),

Libor Štyndl – A, garáž Řepy (21),

Jaroslava Zouplňová – ED, odb. kontrola provozu (15).

V květnu 2002 slaví 50. narozeniny:

Hana Aubrechtová – Ř, odd. organizace řízení (23),

Emanuel Brabec – ED, odbor kontrola provozu (31),

František Daněk – ED, prov. vrchní stavba (25),

Jiří Ekstein – M, technický úsek (31),

Stanislav Hrubant – A, garáž Vršovice (11),

Jiří Knobloch – M, dopravní úsek (21),

Hana Kolářová – A, garáž Řepy (11),

Stanislava Králová – M, technický úsek (24),

Bohumil Kuna – M, služba ochran. systému (20),

Jaroslava Merková – ED, odbor prov. dispečink (31),

Zdeněk Mokriš – M, technický úsek (10),

Vítězslav Moravec – ED, prov. opravna tramvaj (31),

Ladislav Písecký – ED, provozovna Motol (11),

Ladislav Piskalík – M, dopravní úsek (23),

Otakar Pětross – ED, provozovna Vokovice (28),

Ladislav Rašner – M, služba staveb a tratí (19),

Miroslav Schovanec – M, služba staveb a tratí (10),

Jan Smolaga – M, služba ochran. systému (18),

Arnold Staněk – M, služba elektrotechnická (27),

Stanislav Štverák – M, dopravní úsek (26),

Jarmila Turynová – M, dopravní úsek (16),

Oldřich Uher – M, služba staveb a tratí (12),

Jana Vítková – M, služba sděl. a zabezpečovací (22),

Stanislav Zábrodský – A, dopravní úsek (28).

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

Do starobního důchody odešli:

Václav Holý – ED, technický odbor (43),

Karel Srb – ED, provozovna vrchní stavba (27),

Jaroslav Šafář – ED, provozovna Pankrác (12),

Bohumil Šimůnek – ED, provozovna měřírny (33),

Pavel Štoncner – M, služba ochran. systému (20),

Petr Tymeš – A, garáž Kačerov (36),

Václav Vild – A, garáž Kačerov (46).

Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

Dne 8. března 2002 nás ve věku 52 let opustil pan Karel Škopec – ED, provozovna Pankrác, který u DP pracoval 26 let.

Dne 9. března nás opustil ve věku 51 let pan František Mendl – ED, provozovna Strašnice, který u DP pracoval 30 let.

Dne 11. března nás ve věku 53 let opustil pan Štefan Zajac – ED, provozovna vrchní stavba, který u DP pracoval 21 let.

Dne 15. března 2002 nás ve věku 59 let opustil pan Zdeněk Šulc – A, garáž Řepy, který u DP pracoval 27 let.