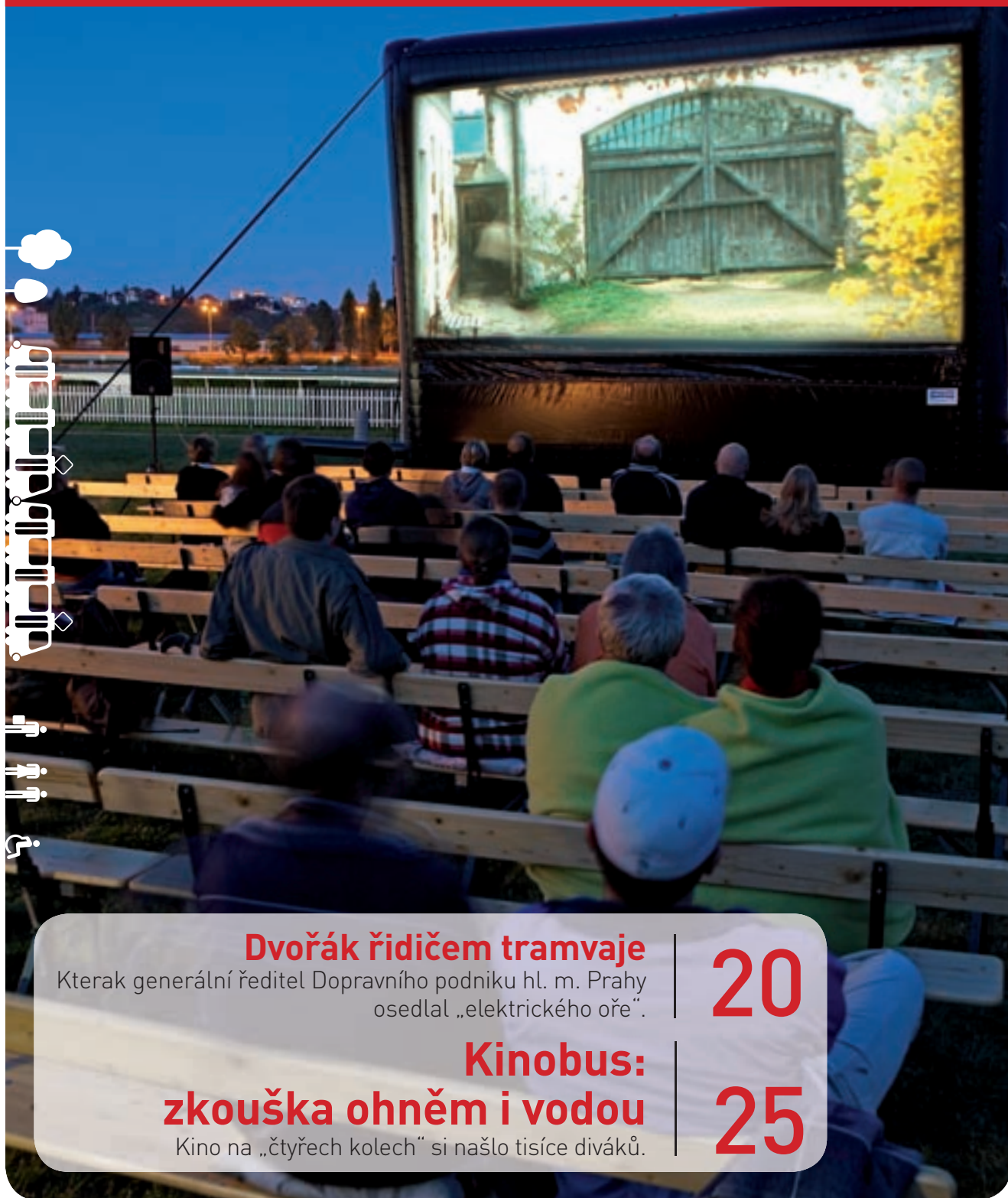


DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



Dvořák řidičem tramvaje

Kterak generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy osedlal „elektrického oře“.

20

Kinobus: zkouška ohněm i vodou

Kino na „čtyřech kolech“ si našlo tisíce diváků.

25



- 3 Aktuálně**
- 7 Metro**
- 9 Tramvaje**
- 13 Autobusy**
- 14 Ze světa**
- 16 Z podniku**
- 29 Historie**
- 31 Zajímavosti**



DP KONT@KT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

Redakční rada: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 2. září 2008

Milí čtenáři DP KONT@KTu,

vítám vás opět v převážně pracovní části roku a doufám, že jste si své dovolené vychutnali plnými doušky.

Pokud se nechcete ještě rozloučit s prázdninovým časem, připomeňte si jej v letním kině na „čtyřech kolech“. Za romantikou filmových večerů pod širým nebem vás doveze Kinobus. Ale musíte si pospíšet – poslední promítání je 14. září. A taky si nezapomeňte přibalit svetr – přece jen teplým letním nocím už odzvonilo. Program Kinobusu jsme představili v minulém čísle, dnes se dozvíte, jak samotné promítání probíhá a s jakou návštěvností se setkává. Vzdáleným příbuzným Kinobusu je zahraniční projekt CinéRail – mezinárodní filmový festival věnovaný filmům o vlacích a metru, jehož příštího ročníku by se mohl zúčastnit i Dopravní podnik. Při pročítání tohoto čísla narazíte na článek „Dvořák řidičem tramvaje“. Nelekejte se, generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Martin Dvořák nezměnil zaměstnání. Jen si na chvíli vyzkoušel, jaké to je ovládat takový kolos, kterým tramvaj bezesporu je. A jak svou roli řidiče tramvaje zvládl, prozradí článek Pavla Ďurana na straně 20.

Každý, kdo chce dosáhnout nějakého cíle, musí mít předem připravenou strategii. Platí to i pro Dopravní podnik. O jakou strategii se opírá, se dočtete v rozhovoru s ředitelem transformace Ing. Radkem Novotným.

Pověst Dopravního podniku se v očích veřejnosti stále zlepšuje. Ukazuje to studie společnosti Westminster, která od května do června vyslala dvě desítky pozorovatelů na všechny linky a do všech infocenter, kde tiito auditoři zkoumali chování našich pracovníků.

S výsledky tohoto průzkumu se můžete seznámit na straně 26. Moskevské stanice metra se pyšní velkolepou architekturou. Většina Moskvanů si prý tuto nádheru při každodenních cestách už ani neuvědomuje, ale pro autory článku „Moskevské metro“ to byly mimořádné pohledy, o které se s námi podělili.

Kolik z nás by dokázalo pohotově reagovat a zachránit lidský život? O jednom takovém člověku vím, a pokud nalistujete stranu 21, bude znám i vám. V pondělí 4. srpna zachránil život svému kolegovi pan Petr Vítek, řidič autobusu z provozovny Vršovice. Příběh tohoto osudového dne, který nám odvyprávěl, bude doufám inspirací pro všechny, kteří nechtějí být lhostejní ke svému okolí.

Také máte často bolavá záda z věčného sezení na židli? Bolí vás celé tělo z nedostatku pohybu? Máme tip, jak těmto neduhům předcházet či se jich zbavit. Stačí navštívit rehabilitační středisko Dopravního podniku u konečné stanice metra Depo Hostivař a svěřit se do rukou zdejších fyzioterapeutů či si zacvičit v posilovně. O historii rehabilitačního střediska i o službách, které poskytuje (pro zaměstnance Dopravního podniku navíc s výraznými slevami), se dočtete v článku na straně 22. Své zdraví můžete utužit i procházkou. Projděte se místy, kde už tramvaje nepotkáte. Ve druhém díle našeho nepravdivého seriálu tentokrát zavítáme do údolí kolem Nového Světa. V září mohli všichni příznivci železničního modelářství navštívit unikátní výstavu v pražských Vysočanech, kam zajely „Vlaky dětských snů“. Ti, kteří se nestihli zajít na výstavu podívat, si ji budou moci prohlédnout alespoň v našem článku. Pokud chcete zjistit, jak vypadá, když se spojí sci-fi a doprava, navštivte další výstavu – „Vivat mobility“. Čas máte až do 10. října. A pokud chcete proniknout do nitra Dopravního podniku, udělejte si čas v sobotu 20. září – dveře jsou vám otevřené.

Určitě si všimnete nového jména mezi autory článků. Do naší redakce přibyla posila v podobě nového redaktora – Jakuba Ryšky, a tak vám budeme moci přinášet ještě více zajímavých reportáží než doposud. Tímto Jakubovi přeji čtivé články a spokojené čtenáře. Slunečními paprsky protkané babí léto přeje

Dana Reinišová

P.S. Od tohoto čísla DP KONT@KTu se mění doba jeho vydání.

Každým novým číslem si budete moci listovat již v druhém týdnu příslušného měsíce.



Opencard vtrhla do městské hromadné dopravy

Více než rok žije svým životem Opencard, elektronická karta nejen pro Pražany. Poprvé byla představena v polovině dubna 2007 a více než rok procházela testovacím provozem, kdy sloužila jako průkaz v Městské knihovně a také jste díky ní mohli platit parkovné na Praze 1. Několik tisícovek Pražanů si kartu pořídilo, ale velkému zájmu se zatím červená karta netěšila. Velký třesk měl přinést až její start v městské hromadné dopravě plánovaný na začátek srpna.

Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing

Stalo se. V úterý 5. srpna bylo na tiskové konferenci představeno zapojení celého systému Pražské integrované dopravy do systému Opencard a zavedení elektronického jízdného. O den dříve už byly na devíti místech v Praze přijímány žádosti o vydání karty. Od 6. srpna začali Pražané ve velkém podávat žádosti o moderní jízdní doklad, který v následujících dvou letech nahradí dosavadní kmenové listy i papírové „kupony“.

Jen na Opencard si nyní můžete nahrát jakékoli elektronické jízdné, které vstoupilo v platnost se změnou tarifního systému od 1. srpna letošního roku. Všechny typy časových jízdenek na 30 a více dní jsou nyní také v elektronické podobě s výjimkou přenosných, ty budou v moderní podobě později, až bude prodávána anonymní Opencard. S tím se počítá od listopadu letošního roku.

Ti, co již mají vydanou Opencard, si na ni mohou nahrát elektronické jízdné, ale to zatím neplatí. V platnost vstoupí od 1. října. Prodlení mezi vydáváním a platností časových jízdenek je způsobeno dovybavením pokladen v autobusech příměstské dopravy o čtečky. Na linkách řady 300 nebo 400 nastupují cestující pouze předními dveřmi a při nástupu se musí prokázat platným jízdním dokladem. Kdo v současné době využíval k cestování měsíční (30denní) nebo čtvrtletní (90denní), může i nadále cestovat na klasické papírové kupony, ty budou i na počátku roku stále vydávány. Ukončení termínu jejich vydávání zatím nebylo stanoveno. Jako první budou muset využít elektronického jízdného ti, kteří budou chtít využívat v roce 2009 roční jízdenku. Ty už v papírové podobě vydávány nebudou, v platnosti budou pouze elektronické nahrazené na Opencard. V letošním roce využívá roční jízdenky

přibližně 150 tisíc Pražanů a na ty jsme se od prvních srpnových dní zaměřili s kampaní o tom, ať si pořídí kartu co nejdříve, aby si i roční jízdné nahráli co nejdříve, neboť na přelomu roku můžeme čekat dlouhé fronty. Ty se tvořily v minulých letech i při prostém nákupu jízdenek na další rok, s takto významnou změnou by fronty byly ještě mnohem delší.

Pražané však v srpnu vzali Opencard za svou a týden před koncem srpna bylo podáno více než 50 tisíc žádostí o kartu a jízdenku na rok 2009 si koupilo více než tisíc našich zákazníků. K velmi rychlému přechodu na moderní jízdní doklad zcela jistě také pomohl výjimečný bonus 475 korun pro každého, kdo si roční jízdenku koupí do 30. září.

Aktuální informace o Opencard, která je vydávána do konce letošního roku zdarma, najdete na internetové adrese **opencard.praha.eu**, zde naleznete také přehled míst, kde o kartu požádat a kde si můžete nahrát elektronické jízdné. Opencard by měli využívat v příštím roce i zaměstnanci DP. „Bude záležet na tom, jak se systém osvědčí v běžném provozu,“ říká Mgr. Oldřich Hanuš z oddělení Jízdní doklady a tržby a dodává: „Původně byla Opencard plánovaná jako univerzální zaměstnanecká karta se všemi myslitelnými funkcemi: jízdní doklad, přístupová a čerpací karta a podobně. Zda se tyto plány uskuteční, bude jasné až v příštím roce.“

Pošlete Metro do dalšího kola

V pondělí 16. června si cestující pražského metra mohli poprvé všimnout ve stanicích světle zeleného recyklačního stojanu deníku Metro, do kterého mohou svůj přečtený deník odložit a poskytnout ho tak k přečtení i dalším čtenářům. Zároveň byla zahájena společná propagační kampaň pražského deníku Metro a Dopravního podniku hlavního města Prahy pod sloganem: „Pošlete Metro do dalšího kola“.

Bc. Jan Štojdl, oddělení Marketing

Kromě těchto světle zelených stojanů jsou v deseti nejfrekventovanějších stanicích instalovány tzv. recyklační koše, které kameloti deníku Metro po

skončení distribuce deníku vybírají a vkládají zpět do recyklačních stojanů k další distribuci. V rozhovoru nám Aleš Pýcha, marketingový ředitel společnosti METRO Česká republika sdělil: „Denně se do oběhu přes recyklační boxy a stojany vrací až pět tisíc výtisků Metra. Naším cílem je recyklovat v průměru 10 % nákladu distribuovaného v pražském metru, což odpovídá osmi tisícům výtisků. Jsme rádi, že Dopravní podnik aktivně spolupracuje na propagaci tohoto projektu prostřednictvím poskytnutých reklamních ploch ve vozech metra. I díky jejich přispění se nám snad podaří masivně změnit návyky čtenářů našich novin a přispějeme tak nejen k čistější podzemní dráze, ale i k vyšší dostupnosti našeho deníku.“ „Dopravní podnik klade velký důraz na ekologii, ochranu životního prostředí, ale i na zvyšování komfortu cestování



městskou hromadnou dopravou, k němuž již dnes neodmyslitelně patří. Recyklač-

ním programem se hlásíme k našemu konceptu Chováme se odpovědně. Slibujeme si od něho, že přečtený deník nebude končit v odpadkových koších, ve stanicích nebo v soupravách metra, ale umožní jeho přečtení i dalším cestujícím v průběhu celého dne, což se začíná potvrzovat, a domnívám se, že reakce cestujících je ve valné většině pozitivní,“ řekl Jan Svoboda, ředitel Marketingu a komunikace Dopravního podniku hlavního města Prahy.





Trvalé změny Pražské integrované dopravy od 30. 8. 2008

Od zahájení nového školního roku je v síti Pražské integrované dopravy provedena řada významných úprav, které se týkají tramvajové i autobusové dopravy. Sloučením linek 22 a 23 vzniká další páteřní tramvajová linka, pozitivních úprav linkového vedení autobusů se dočkali obyvatelé Prahy 9 a 10, významné zlepšení pocítili také noční cestující díky posílení nočních autobusových linek.

Ing. Filip Drápal, ROPID

V síti pražských tramvají od začátku září ubyla jedna linka. Navzdory předpokladům se ale jedná o pozitivní změnu. Na souběžné lince 22 je totiž zkrácen interval na polovinu, takže dochází k posílení koncových úseků linky 22, kam již triadvacítka nejezdila. V této souvislosti jsou také mírně upraveny trasy linek 19 a 24 v oblasti Prahy 10. Autobusové linky se nejvíce mění v oblasti Prahy 9, kde jsme reagovali na vyhodnocení provozu od května letošního roku, kdy došlo k prodloužení metra C do stanice Letňany. V této oblasti se i nadále posiluje význam páteřních autobusových linek s krátkým intervalem a atraktivní trasou – linka 195 je prodloužena do Čakovic, na lince 186 jsou zkráceny intervaly a linka 183 změnila trasu pro možnost lepších přestupů. Významným krokem je posílení přepravního vztahu mezi stanicí metra B Vysočanská a celou Severní terasou. Za pozornost také stojí kvalitnější obsluha Přezletic posílenou linkou 302. Základními nositeli zlepšení autobusové dopravy na Praze 10 je linka 133 nově provozovaná v kloubových vozech a nová linka 175, nabízející zcela nové spojení oblastí Florence a Žižkova se Strašnicemi a sídlištěm Skalka. Také obyvatelé sídliště Košík se dočkali zlepšení díky nově trasované a posílené lince 277. Strahov, sídliště Košík, sídliště Skalka, Nové Vysočany či Hrdlořezy. Všechny tyto oblasti dosud nebyly obslouženy noční dopravou. Díky prodloužení či úpravě tras většiny nočních autobusových linek je v noci nově obslouženo přes 50 zastávek v Praze. Zkrácením intervalu na některých linkách také reagujeme na zvyšující se poptávku po nočním cestování. Díky nové trase linky 510 je letiště Ruzyně spojeno s centrem Prahy přímo bez nutnosti přestupovat.

Tramvajové linky:

- 7** zkrácení intervalů v neděli dopoledne z 15 na 7,5–10 minut
- 11** zkrácení intervalů v neděli dopoledne z 15 na 7,5–10 minut
- 19** ze zastávky Strašnická je linka odkloněna do zastávky Nádraží Strašnice
- 22** zkrácení intervalů na polovinu ve všech provozních obdobích
- 23** zrušení linky a nahrazení posílenou linkou 22
- 24** zkrácení linky o úsek Kubánské náměstí – Nádraží Strašnice (nahrazeno posílenou linkou 22)

Autobusové denní linky:

- 101** linka jede nově přes zastávky U Lípy a Záběhlická škola, ruší se zastávky Jesenická až Topolová
- 110** ruší se vložené spoje ve špičkách pracovního dne v trase Letňany – Avia Letňany (nahrazeno linkou 134)
- 114** zkrácení intervalů v pracovní dny dopoledne a o víkendech z 20 na 15 minut
- 133** na linku jsou celotýdenně nasazeny kloubové vozy, zkrácení intervalů v pracovní dny dopoledne, v neděli ráno a celotýdenně večer
- 134** ze zastávky Garáže Klíčov je linka odkloněna přes zastávky Letňany, Avia Letňany, Obchodní centrum Čakovice, Ke Stadionu do zastávky Miškovice, v úseku Českomoravská – Miškovice linka nově jede i o víkendech a celotýdenně večer
- 135** zkrácení intervalů v pracovní dny dopoledne, večer o víkendech po celý den
- 151** prodloužení linky o úsek Poliklinika Prosek – Letňany – Tupolevova – Obchodní centrum Čakovice – Ke Stadionu – Čakovice (o víkendech a celotýdenně večer je prodloužena pouze polovina spojů)
- 155** spoje, které jsou vedeny do zastávky Rektorská, prodlouženy přes novou zastávku Malešická stráž do zastávky Habrová
- 166** spoje vedené v trase Palmovka – Obchodní centrum Čakovice jsou zkráceny do zastávky Avia Letňany (nahrazeno linkou 134)
- 175** nová linka v trase Florenc – Tachovské náměstí – Olšanské náměstí – Flora – Bělocerkevská – Strašnická – Skalka (v provozu celodenně, celotýdenně)
- 176** zrušeny noční spoje (nahrazeno linkou 510)
- 180** linka je nově v provozu i o víkendech a celotýdenně večer
- 183** linka je nově vedena přes zastávky Vysočanská, Nádraží Libeň, Spojovací a Kolonie, ruší se trasa přes zastávky Kolbenova, Nový Hloubětín, Kbelská, v úseku Kobylisy – Nádraží Hostivař jsou zkráceny intervaly v pracovní dny dopoledne z 30 na 15 minut a večer z 30 na 15–20 minut
- 186** celotýdenní zkrácení intervalů v celé trase (Nádraží Holešovice – Černý Most)
- 195** linka je ze zastávky Fryčovická odkloněna do zastávky Sídliště Čakovice, ruší se zastávky Krausova a Avia Letňany (nahrazeno posílením linky 186)
- 202** spoje vedené do Vínové zkráceny do zastávky Jilemnická (nahrazeno linkou 302)
- 207** linka je zrušena (nahrazena posílenou linkou 133 a novou linkou 175)
- 210** linka je zrušena (nahrazena posílenou linkou 186 a linkami 134 a 151)
- 220** linka nově zajíždí do průmyslové zóny Horní Počernice a obsluhuje zastávky Do Čertous, Sezemická, Františka Veselého a Paceřická, posílení provozu zejména o víkendech
- 224** polovina spojů ve všech obdobích je prodloužena o úsek Skalka – Sídliště Skalka
- 233** linka je zrušena (nahrazena prodloužením linky 195)
- 234** linka je zkrácena do trasy Habrová – Želivského (zrušený úsek nahrazen linkami 175 a 224), pro-

- dloužení intervalů ve špičkách pracovního dne (částečně nahrazeno linkou 155)
- 240** výrazné posílení provozu – zkrácení intervalů na polovinu a prodloužení provozu do 24:00 celotýdenně, linka jede nově přes zastávku Obchodní centrum Černý Most
- 250** linka jede nově přes zastávku Obchodní centrum Černý Most
- 277** linka je prodloužena do trasy Skalka – Na Košíku – Opatov a nově jede obousměrně v ranní i odpolední špičce pracovního dne
- 280** linka je zrušena (nahrazena změněnou a posílenou linkou 302)
- 301** nový pár spojů v ranní špičce pracovního dne
- 302** výrazné zkrácení intervalů a nově provoz i o víkendech, linka jede nově přes Ctěnice a novým dopravcem je Jaroslav Štěpánek
- 305** ve směru Hovorčovice jede linka nově přes zastávku Čakovický zámek
- 323** zrušeno zajíždění linky do průmyslové zóny Horní Počernice (nahrazeno linkou 220)
- 327** zkrácení intervalů ve špičkách pracovních dnů
- 332** poslední večerní spoj jede nově již z Budějovické
- 335** nový poslední spoj v pracovní dny v trase Budějovická – Kamenice, Kult. dům
- 347** nový spoj v pracovní dny ráno v trase Chýně, Háje – Zličín
- 386** linka je zrušena a částečně nahrazena posílením linky 302 a školní linkou 554
- 404** nový spoj v pracovní dny odpoledne v trase Stříbrná Skalice, žel. st. – Kostelec n. Č. L., nám.
- 410** nový spoj v pracovní dny večer z Českého Brodu, žel. st.
- 416** linka nově zajíždí do zastávky Líbeznice, zdravotní středisko
- 435** posílení linky několika novými nebo prodlouženými spoji v pracovní dny
- 492** nový spoj v pracovní dny odpoledne v trase Černé Voděrady – Kostelec n. Č. L.
- 554** nová školní linka v trase Vinoř – Satalice – Vinoř
- 556** na školní lince se ruší zastávky Městský archiv a Blažimská a zřizují se zastávky Benkova a Donovalská
- 581** nová školní linka v trase Jitřní – Korandova – Klánova – Frýbortova

Autobusové noční linky:

- 501** prodloužení o úsek Anděl – Na Knížecí – Přístaviště – Novodvorská – Sídliště Lhotka (interval 60 minut)
- 502** prodloužení o úsek Vítězné náměstí – Vozovna Střešovice – Vypich – Nemocnice Motol – Sídliště Stodůlky (interval 60 minut)
- 503** linka je nově vedena v trase Palmovka – Spojovací – Kyjský hřbitov a dále po své původní trase do zastávky Sídliště Rohožník
- 504** zkrácení o úsek Hlavní nádraží – Ohrada (nahrazeno linkou 509) a ukončení v zastávce Florenc
- 505** v úseku Na Pahorku – Šperlova je linka zrychlena a vedena přes zastávky Chodovec, Chodovská čtvrť a Mokrá
- 506** zřízena zastávka Limuzská
- 509** zcela nová trasa: Florenc – Basilejské náměstí – Sídliště Malešice – Skalka – Centrum Zahradní Město – Na Košíku – Brodského – Chodov (interval 60 minut), původní trasa nahrazena linkami 510 a 511
- 510** linka je nově vedena ze zastávky Vypich přes zastávky Stadion Strahov, Jiráskovo náměstí, I. P. Pavlova, Budějovická, Novodvorská, Poliklinika Modřany do zastávky Na Beránku, zrušený úsek Vypich – Sídliště Stodůlky nahrazen linkou 502

- 511** prodloužení o úsek Masarykovo nádraží – Bulovka – Prosek – Tupolevova – Čakovice
- 512** zkrácení intervalu z 60 na 30 minut
- 513** zcela nová trasa: Palmovka – Prosek – Rychnovská – Kbely – Satalice – Vinoř (souhrnný interval se souběžnou linkou 603 je 60 minut)
- 603** linka je nově ukončena v zastávce Palmovka, v úseku Palmovka – Vinoř je vedena shodně s linkou 513

Zastávky:

Čakovický zámek

nová zastávka pro linku 305 ve směru Hovorčovice

Líbeznice,

zdravotní středisko

nová zastávka pro linku 416

Limuzská

nová zastávka pro linku 506

Lipovická

zastávka je nově v pracovní dny od 4:00 do 20:00 stálá (původně na znamení)

Malešická stráž

nová zastávka pro linku 155

Obchodní centrum

Černý Most

nová zastávka pro linky 240 a 250

Jesenice, Zdiměřice,

bytovky

nová zastávka pro linku 327

Vinoř

nově zřízená zastávka pro linku 375 ve směru do Prahy (pouze pro spoje v trase Podolanka – Českomoravská)
ruší se pro linku 133

Židovské pece

Rozšíření nástupu všemi dveřmi na dalších příměstských linkách

Na základě vyhodnocení zkušebního provozu na lince 375 dochází od 30. 8. 2008 k rozšíření nástupu všemi dveřmi na další příměstské autobusové linky. **Nástup všemi dveřmi je povolen pouze na území Prahy a pouze ve směru do centra.** Nově je možné takto nastupovat do autobusů na příměstských linkách, které přivážejí cestující ke stanicím metra Letňany a Ládví, tedy na linkách 302, 345, 348, 351, 365, 368, 375, 376, 377 a také na školní lince 305.

Změny linkového vedení tramvají v souvislosti s otevřením tramvajové tratě do Radlic

Ing. Filip Drápal, ROPID

Od termínu otevření nové tramvajové trati ke stanicím metra Radlická (předpoklad začátek října 2008) budou provedeny úpravy linkového vedení vybraných tramvajových linek. Do nové konečné zastávky Radlická bude celotýdenně vedena linka 7, která již nepojede na Kotlářku ani na Sídliště Řepy. Místo toho pojede linka 6 ve směru od Anděla do obratiště Kotlářka. Linka 6 bude nově v provozu pouze v pracovní dny cca od 6.00 do 20.00 hodin. Jako náhrada za odkloněnou linku 7 bude linka 4 v ranní přepravní špičce pracovních dnů prodloužena z Kotlářky do zastávky Sídliště Řepy.





Den otevřených dveří Dopravního podniku

I letos připravil Dopravní podnik den zábavy a zajímavých informací pro širokou veřejnost. V sobotu 20. 9. 2008 od 10 do 16 hodin budou vystaveny tramvaje, autobusy a soupravy metra – nejnovější typy i vysloužilé veterány si lidé mohou prohlédnout do posledního šroubku. Pobaví se při promítání grotesek, děti budou soutěžit, sledovat pohádky a hudební čísla. Pro ty větší jsou připraveny dokumenty. Představí se i hasiči se speciální technikou.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Program celého dne:

Muzeum MHD ve vozovně Střešovice:

Výstava starých i současných typů tramvají. Vstup zdarma.

Garáž Kačerov

Výstava většiny typů současných autobusů včetně speciálního vozu Volvo. Exkurze do útrob garáží (výpravna). Návštěva infocentra – možnost tisku jízdních řádů zdarma. Prezentace s názvem Životní prostředí, během níž se dozvíte, jak Dopravní podnik třídí odpad. Promítání Kinobusu (pohádky a grotesky). Zábavná čísla na pódiu pro děti – pohádky, hudební vystoupení. Nejruznější dětské soutěže.

Doprava: od stanice metra Kačerov budou jezdit zvláštní autobusy každých 5 minut

Depo Kačerov

V hale výstava nejnovější soupravy metra M1 od společnosti Siemens a zmodernizované 8171M. Na ploše bude k vidění původní 8171 sovětské výroby a dnes již vysloužilá EČS s odkrytou technickou částí. Ukázka umístění soupravy na koleje (tzv. nakolejování). Vystoupení Hasičů Metro. Výstava pomocné techniky. Prezentace firmy Siemens. V zasedací místnosti promítání dokumentárních filmů o metru. Soutěže pro děti. V kantýně bude připraveno občerstvení.

Doprava: od stanice metra Kačerov budou jezdit zvláštní autobusy každých 5 minut



„Čistý vzduch všem!“ Program Evropského týdne mobility



Městská ulice není jen korytem pro kolony aut. Patří i chodcům, cyklistům a tramvajím. Je místem zábavy, aktivního pohybu, odpočinku obyvatel i návštěvníků města. Připomene nám to Evropský týden mobility podporující dopravu šetrnou k přírodě.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

16. 9. 2008 (úterý) – Den Eska

Eska je projektem městské železnice, která se má stát páteří Pražské integrované dopravy. Na nástupištích Masarykova nádraží se dozvíme vše o současnosti i budoucnosti pražské železnice. Budeme se moci projet i nově otevřenými tunely Nového spojení pod Vítkovem.

17. 9. 2008 (středa) – Den chodců a cyklistů

Slavnostně bude otevřena cyklostez-

ka mezi Malou Chuchlí a Lahovicemi. Její vybudování stálo 8 milionů korun (většinu zaplatila Evropská unie). Díky ní bude ekologické cestování do práce či do školy mnohem bezpečnější a pohodlnější než v minulosti.

18. 9. 2008 (čtvrtek) – Den městské policie

Na Slovanském ostrově vyroste dětské dopravní hřiště. Provoz na něm budou od 10 do 16 hodin řídit policisté, kteří poradí dětem a rodičům, jak předejít nehodám a zraněním. Po absolvování dopravních testů získá malý uchazeč dětský řidičský průkaz.

19. 9. 2008 (pátek) – Den informací o dopravě

Nově otevřené informační středisko tunelu Blanka na Letné zve k návštěvě od 9 do 14 hodin. Na programu je promítání, přednášky, prezentace a infostánek DP.

20. 9. 2008 (sobota) – Den otevřených dveří Dopravního podniku

Vozovna Střešovice, depo Kačerov a garáž Kačerov nabídnou ukázky

tramvají, autobusů a souprav metra od nejmodernějších typů až po vysloužilé veterány

21. 9. 2008 (neděle) – Evropský den bez aut

Smetanovo nábřeží a náměstí Jana Palacha, jindy celodenně křižované auty, bude patřit chodcům. Místa, odkud je nejkrásnější pohled na Pražský hrad a Karlův most, se změní na promenádu pro rodiče s dětmi. Nebudou chybět stánky s uměleckými předměty, občerstvením a informačními materiály. Vyrostou sportoviště pro dětské závody. Davem budou proplouvat hudebníci, k nim se připojí klauni na chůdách a loutkové divadlo. Na závěr zahraje Divokej Bill a Čechomor.

22. 9. 2008 (pondělí) – Den dopravní výchovy

Na vybraném hřišti budou děti soutěžit v dopravně bezpečnostních disciplínách. Dopoledne a odpoledne jim zpestří interaktivní divadelní představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty.“



Výměna dřevěných pražců na trasách metra

Kolejový svršek je jednou ze základních částí dopravní cesty. Tvoří jízdní dráhu, která nese a vede kolejová vozidla. Základními součástmi železničního svršku jsou kolejnice, kolejnicové podpory, drobné kolejivo, upevňovací a kolejové lože. Z těchto součástí se sestavují jednotlivé konkrétní typy kolejového svršku.

odbor Provoz (jednotka Dopravní cesta Metro)

V pražském metru jsou použity tři základní typy kolejového svršku:

- **na pražcích ve štěrkovém loži** (v depech, na zkušebních tratích, na mostě V.B mezi stanicemi Hůrka a Lužiny, na mostě IV.B mezi stanicemi Rajska Zahrada a Černý Most, ve výhybkách a výhybkových komplexech v tunelech do roku 1984),
- **na pražcích v betonovém kolejovém loži** (na trasách I.A Dejvická – Náměstí Míru a I.C Florenc – Kačerov),
- **bezpražcové pružné upevnění na plastbetonových podporách** (budované od roku 1980, jedná se o nejčastější typ kolejového svršku v tunelech metra).

Nejstarší trasy metra jsou v provozu již déle než 30 let. Trasa I.C je v provozu od roku 1974 a trasa I.A od roku 1978. Za tuto dobu došlo u velké části uvedených dřevěných pražců ke značnému mechanickému opotřebení. Zejména vlivem dynamických účinků dochází k častému prosedávání úložné plochy v místech upevnění kolejnice pod podkladnicemi a tím dochází ke značným odchylkám od správné geometrické polohy kolejnic, které je prakticky nemožné dorovnat. Díky působení nepříznivých vlivů dochází k postupnému snižování kvality a únosnosti dřevěných pražců a k neustálému zhoršování jejich původních vlastností a celkového fyzického stavu. Pražce sesychají, podléhají hnilobě, vznikají na nich četné podélné a příčné trhliny a další defekty. Životnost dřevěných pražců byla na základě odborné literatury a zkušeností z provozu odhadována na 30 let. Na základě výše uvedených skutečností byla s předstihem navázána spolupráce s Vědeckovýzkumným centrem a Fakultou stavební ČVUT, která měla za úkol stanovit řešení opravy stávajícího pražcového upevnění. Jednou ze základních podmínek požadovaného řešení bylo, aby práce probíhaly v nočních přepravních výlukách bez zásadního vlivu na provoz s cestujícími.

Technické řešení opravy upevnění na pražcích v betonovém loži – bezpražcové upevnění na plastbetonových podporách
Původní řešení navržené koncem roku 2002 spočívalo v nahrazení pražcového upevnění za osvědčené bezpražcové upevnění kolejového svršku s využitím stávajících základových betonů. V první fázi bylo provedeno ověření

pevnosti těchto betonů, která byla projektem stanovena na 20 MPa. Výsledky měření potvrdily dobrou kvalitu betonů na obou trasách. S ohledem na tuto skutečnost byl zpracován návrh technologie opravy kolejového svršku mezi pražci a v místech stávajících dřevěných pražců. Oprava spočívala ve zhotovení plastbetonových podpor ukotvených v mezipražcových prostorech a následném vyplnění otvorů po vyjmutí původních pražců železobetonem.



Před zahájením prací byl uvedený návrh ověřen v laboratorních podmínkách. Ze závěrů experimentálního měření vyplynulo, že nedošlo k porušení spojitosti mezi úložnou plochou ocelové podkladní desky a plastbetonovým ložem pod ní a základový beton je i za podmínek dynamického namáhání velmi stabilní.

Na základě příznivých laboratorních výsledků byly vybudovány na trati A mezi stanicemi Dejvická a Hradčanská dva zkušební úseky, ve kterých bylo nahrazeno pražcové upevnění bezpražcovým s plastbetonovými podporami, oba úseky jsou v obloucích o poloměru 350 m. Oba zhotovené zkušební úseky byly za provozu podrobeny kontrolnímu měření z hlediska pevnosti a dynamické stability železobetonových bloků zhotovených v místech po původních dřevěných pražcích. Výsledky měření vykazovaly velmi příznivé hodnoty.

Technické řešení opravy upevnění na pražcích v betonovém loži – upevnění na nových betonových pražcích

S ohledem na technický vývoj bylo navrženo v roce 2005 druhé variantní řešení, které spočívalo v náhradě stávajících dřevěných pražců novými stabilními železobetonovými →



vými pražci zalitými speciální zálivkou „ICOSIT“ v kapesích po původních dřevěných pražcích. Železobetonové pražce byly vyrobeny pro potřebu pražského metra výrobcem ŽPSV Uherský Ostroh. Tato technologie opět počítá s dobrou kvalitou základového betonu a byla obdobně jako u první varianty ověřena v laboratorních podmínkách. Záliv-

ka ICOSIT zaručuje velmi stabilní a především pružné upevnění kolejového svršku jako celku. Jejím použitím dojde ke snížení hluku a přenosu vibrací do konstrukcí kolejového spodku resp. podkladových betonů. Pružnost a odhlučnění je ještě umocněno použitím pružného upevnění se základovou deskou.

Na základě příznivých výsledků měření v laboratoři byl vybudován první souvislý zkušební úsek v 1. koleji mezi stanicemi Hradčanská a Malostranská, který mj. zahrnuje přímý úsek v 1. staniční koleji stanice Hradčanská a oblouk o poloměru 350 m na širé trati mezi oběma stanicemi. V 1. staniční koleji metra Hradčanská byly na rozdíl od ostatních úseků na širé trati použity zkrácené pražce typu M 05, neboť ve stanicích je nutno z bezpečnostních důvodů ve staničních kolejích ponechat volný odvodňovací žlab.

Zmíněný zkušební úsek byl opět prověřen Vědeckovýzkumným centrem ČVUT z hlediska pevnosti a dynamické stability upevnění s kladnými výsledky. Výměna pražců na základě výše uvedených příznivých výsledků měření probíhá tímto způsobem postupně i v dalších úsecích trasy I.A a I.C.

Dosud realizované úseky:

trať C:	BD – KC	1 TK (traťová kolej)	oblouk R 33
trať A:	HR	1 SK (staniční kolej)	
	HR – MA	1 TK	oblouk R 10
	MA – ST	1 TK	oblouk R 14
	MA – ST	1 TK	oblouk R 16
	MA – ST	2 TK	oblouk R 13

V současné době se připravuje výměna pražců v traťovém úseku MA–ST, 2 TK, oblouk R 15.

Podmínky a technologický postup výměny dřevěných pražců za betonové

Veškeré práce se provádějí v nočních přepravních výlukách provozu metra při snížené traťové rychlosti $v = 40 \text{ km/h}$. Před zahájením vlastních prací se zkontroluje geometrická poloha stávajícího kolejového svršku včetně geometrické polohy přívodní kolejnice. Změří se rozchod pat kolejnic. Na montážní základně (mimo prostory metra) se předem provede na betonových pražcích montáž podpor (resp. upevnění se základovou deskou) pro kolejnice, které se upevní pomocí kotevních šroubů. Vzdálenost a rozmístění upevnění včetně rozmístění kotevních šroubů vychází z naměřených hodnot rozchodu pat kolejnic stávajícího kolejového svršku.

Úsek koleje určený k výměně pražců je nutno oddělit řezy na kolejnicích a zřídit montované styky na obou kolejnicových pasech s elektricky vodivými propojkami. Potom lze provést provizorní demontáže dílčích kolejnicových pasů a jejich odsunutí mimo osu koleje.

Na takto připraveném úseku se započne s odstraňováním původních dřevěných pražců (každý druhý pražec) – nutno povolit pražcové kotevní šrouby, elektrickou pilou se oboustranně odřízne a vyjme část pražce nad odvodňovacím žlabem, zbytky pražců pod kolejnicemi se odstraní pomocí hydraulického zařízení a provede se očištění uvolněných otvorů (kapes) v betonovém loži od nečistot. Takto připravené kapsy se napenetrují směsí ICOSIT kc 330 a uloží se do nich betonové pražce typu M 04 (popř. M 05 ve staničních kolejích), na kterých je již namontováno upevnění se základovou deskou. Provede se zpětná montáž kolejnicových pasů a zkontroluje se jejich geometrická poloha. Betonové pražce se zalijí dvousložkovou směsí ICOSIT kc 340/35, která se mísí na místě. Pro zachování a provizorní zajištění správné geometrické polohy kolejnic se provizorně osadí z obou stran pod kolejnice geodetické podložky a namontují se rozchodnice mezi oba kolejnicové pásy. Po dokončení výměny zbývajících dřevěných pražců výše popsaným způsobem v daném dílčím souvislém úseku je možno vyjmout geodetické podložky a odmontovat rozchodnice (sájma). Po předání hotového díla dodavatelem se zruší v daném úseku snížená traťová rychlost.

Během zkušebního provozu na zkušebních a již realizovaných úsecích nebyly shledány žádné provozní závady. Tímto se potvrdily výsledky laboratorních a provozních měření a je tedy možné pokračovat touto technologií na dalších úsecích trati A a C pražského metra. S ohledem na velké finanční nároky však není možné v současné době provádět kontinuálně souvislou výměnu všech dřevěných pražců na obou trasách, ale je nutné jednotlivě další úseky vybírat na základě posouzení jejich technického stavu. Upřednostňovány jsou úseky v obloucích, kde dochází ve srovnání s přímými úseky vlivem zejména odstředivých sil k většímu dynamickému namáhání sestavy kolejnice – upevnění – pražec – podkladové betony.

Na trase I.C je ještě navíc nutné při výměně pražců dočasně demontovat příslušný úsek stacionární části vlakového zabezpečovače PA – 135 MATRA, který je umístěn mezi oběma kolejnicovými pásy v podobě souvislého souběžného pásu. Na základě této skutečnosti je nutno řídicí stanoviště soupravy metra dle příslušných dopravních předpisů obsadit dvoučlennou vlakovou četou strojvedoucích a je potřeba počítat s dočasnou provozní komplikací ohledně zajištění dostatečného počtu strojvedoucích pro vlakové soupravy.

Detail upevnění typu deska.





Broušení kolejnic na tramvajových tratích

Broušení kolejnic je jedním z účinných prostředků ke snižování negativních účinků tramvajové dopravy na okolí, zejména hluku. Kromě svého hlavního efektu pomáhá též ke zvýšení jízdního komfortu a k menšímu namáhání kolejnic i vozidel. Efektu je dosaženo v místech, kde došlo k vytvoření tzv. vlnkovitosti kolejnic, tedy tam, kde se pojížděná plocha kolejnic postupně přetvořila v nerovnou plochu.

Miroslav Penc, odbor Správa a technické zajištění DCT
Literatura: Heinz Funke, Broušení kolejnic. ELKA Press 1992.

Přesný mechanismus vzniku vlnkovitosti není znám, ke vzniku přispívá jak použitý materiál (chemické složení) a způsob výroby kolejnic, tak i jejich uložení a také charakteristiky vozidel, homogenost jízdního režimu vozidel a velikost brzdových a rozjezdových sil. Protože kolejnice mají z výroby drobné nerovnosti, zkorodovaný povrch a jiné nehomogeneity, je pro oddálení vzniku vlnkovitosti praktické provést též přebroušení nově vložených kolejnic před zahájením provozu.

Dopravní podnik řešil odstraňování vlnkovitosti kolejnic v minulosti speciální broušící tramvají, v posledních letech pak menšími bruskami s elektrickým pohonem. V roce 1997 bylo pro broušení kolejnic na tramvajové trati Braník – Modřany zkušebně použito dvoucestného vozu SPENO. Vzhledem k vyšší efektivitě bylo užito dvoucestného vozidla na stejné trati během výluky i v roce 2007. Naměřené hodnoty snížení hluku vlivem broušení kolejnic dosáhly v roce 1997 výrazných 6 dB, v roce 2007 pak neuvěřitelných 16 dB. Broušení kolejnic je prokazatelně nejúčinnějším způsobem snižování hluku



Broušící vozidlo Unimog.

z tramvajové dopravy. Zvláště pikantně působí výsledky měření v porovnání s útlumem hluku při užití nákladnějších řešení, např. užití protihlukových bokovnic, podštekových rohoží nebo protihlukových stěn. Administrativní snížení rychlosti tramvají v nočních hodinách se na snížení hlukové zátěže také neprojevovalo, zato se projevilo nárůstem nákladů na provozování tramvajové dopravy.

Jednotka Dopravní cesta Tramvaje získala po předchozích výsledcích broušení kolejnic pro letošní rok účelové prostředky na provedení broušení kolejnic v dosud nebývalém rozsahu. K broušení bylo logicky vybráno letní období, kdy je dopad na cestující veřejnost nejmenší. Kampaň proběhla v období mezi 25. červnem a 17. srpnem. Celkem bylo přebroušeno více než 65 km traťových kolejí, tj. cca čtvrtina délky průběžných tratí. Broušení kolejnic prováděly v letošním roce stroje Unimog a VM 8000. Kromě broušení na úsecích, vyloučených z důvodu stavebních prací, byly ve spolupráci s dopravním úsekem zabezpečovány krátkodobé výluky tramvajového provozu. Broušící stroje byly v takřka nepřetržitě nasazení v denní i noční době, a to mělo bohužel vliv na jejich spolehlivost.

Kromě odstranění vlnkovitosti kolejnic jsou broušením eliminovány i další povrchové nerovnosti, např. v okolí svarů, míst poškozených skluzem apod. Účinnost broušení není trvalá, s ohledem na odlišnosti v zatížení jednotlivých traťových úseků očekávám, že na broušených kolejích bude akustický efekt významný v rozmezí 2–6 let



Broušící vozidlo VM 8000.



Kolejnice před odstraněním vlnkovitosti.



Kolejnice bezprostředně po reprofilaci.

s tím, že v období několika měsíců po přebroušení se bude výsledek nejprve dále zlepšovat. Proto je nezbytné v broušení ve stejné míře pokračovat i v příštích letech.

Na závěr bych rád poděkoval zúčastněným, kteří museli operativně řešit komplikace spojené s nebývalým množstvím krátkodobých výluk, které byly plně servisně zajištěny (jízdni řády, výlukové kódy, informace pro cestující), jako by se jednalo o výluky dlouhodobé.



Olšanskou ulici už zase tramvají. A v předstihu!

Ten, kdo pravidelně sleduje v DP KONTAKTu články s informacemi jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT), byl již několikrát informován o celé historii této tramvajové tratě, a to od samého zahájení provozu, postupně použitých různých materiálů a kolejnic, vývoje trolejového vedení až do letošního roku, kdy do Diagnostického listu tohoto úseku tratě můžeme zapsat zcela nové technické údaje.

Ing. Ladislav Sarnovský, vedoucí provozovny Vrchní stavba
Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje



První den provozu: 8. 8. 2008.

Každé realizaci údržby tramvajové tratě předchází příprava, která začíná jejím technickým záměrem, dále začleněním do výlukových plánů, zpracováním dokumentace a především posouzením její finanční náročnosti. U tak významné akce, která je určitě, co do jejího rozsahu, stěžejním úkolem ze seznamu letošních prací JDCT, je právě pečlivá příprava o to důležitější a muselo se s ní začít již v průběhu minulého roku. Do takto rozsáhlého projektu jsme se pustili v momentě, kdy bylo zřejmé, že investiční plán Dopravního podniku potřebnou rekonstrukci tratě v Olšanské ulici za 70 milionů korun v roce 2008 pokrýt nedokáže a zbývaly již jen dvě možnosti: trať uzavřít nebo se pokusit o velkou opravu v režii JDCT. Z prvních čísel finančního plánu JDCT jsme však věděli, že musíme hledat takové řešení, které přinese maximální úsporu, a to i při zachování všech předepsaných technických parametrů. A tak již koncem loňského roku začali

pracovníci Vrchní stavby s tříděním vytěžených materiálů, které jsou deponovány ve skladu provozovny za NC skladem v Hostivaři. Prověřoval se stav betonových pražců typu TB-92/93 a neporušenost hmoždinek pro montáž vrtulí. Dále se demontovaly ze všech pražců pružné svěrky Skl 14 a vymezovací vložky Wfp systému Vossloh. Výsledek přinesl patřičný efekt. Celá tisícovka z celkové potřeby 2300 ks pražců šla znovu použít, a to už jsme věděli, že tato úspora nám umožní realizovat akci v celém jejím rozsahu. V přepočtu na nové pražce s vystrojenými upevňovacími prvky se jedná o snížení nákladů o více než 1,66 milionu korun. Celkově jsme akci v Olšanské kalkulovali na 35 mil. Kč, tj. na poloviční cenu klasické rekonstrukce. A nyní trochu předběhneme: realita byla 28,3 mil. Kč, čili ještě o několik milionů méně. Dále bylo nutno vyřešit koordinaci a postup prací tak, abychom se vešli do stanovených termínů tramvajových

výluk. V tomto případě bylo jediné řešení připravit si trať i materiál pro rychlou montáž. Rozhodli jsme se proto, že si celá kolejová pole dopředu předmontujeme a následně je budeme vkládat přímo do tratě. Tento systém montáže koleje je sice na železnici běžný, ale je podmíněn speciálním strojním vybavením. My jsme museli vycházet z podmínek vybavení mechanizačními prostředky jednotky Vnitropodniková doprava. Že však toto odvážné rozhodnutí, které se ještě v síti tramvajových tratí v Praze nevyzkoušelo, bylo správné, se prokázalo už v průběhu stavby a především v podstatném zkrácení doby potřebné pro vlastní montáž koleje. A protože nám bylo nakloněno i počasí, mohli jsme hned začátkem nového roku od 7. ledna 2008 začít s montáží těchto polí přímo v areálu ÚD Hostivař. Celkem jich bylo potřeba připravit 126 ks po 12,5 metrech. O měsíc později, 4. února 2008 jsme za tramvajového provozu sejmuli živičný zákryt a odstra-



I takto havarované kolejnice byly k vidění v Olšanské ulici.

nili štěrk pro plánovanou demontáž. Z hlediska bezpečnosti provozu a stavu totálně zrezivělých kolejnic jsme si ani v některých úsecích tratě nemohli dovolit obnažit kolejnice, aby vlivem teplotních změn nedošlo k jejich vybočení. O tom, že stav trati byl alarmující, svědčí i fotografie nahoře, která více než jasně ukazuje nutnost zásadní opravy. Veškeré přípravné práce byly dokončeny a tak 14. června 2008 mohl utichnout tramvajový provoz v této části Žižkova. Ještě ale než se pracovníci Vrchní stavby vrhli na Olšanskou ulici, vyměnili v termínu 14. června až 7. července 2008 velkoplošné panely v Seifertově ulici v 660 metrů dlouhém úseku Příbyslavská – Kubelíkova, společně s výměnou kolejové konstrukce na Olšanském náměstí (20.–27. června 2008). V tom čase už pracovníci Vrchního vedení odsunuli na Olšanské trolej a sklopili výložníky tak, aby byl umožněn přístup těžké techniky do prostoru staveniště. Tím už se mohli zahájit, zatím bez omezení automobilového provozu, některé demoliční práce – pálení kolejnic, demontáž zábradlí a první zkoušky trhání ómetrových polí včetně pražců. Tady jsme si potřebovali ověřit, zda zdevastované kolejnice a upevňovací tento způsob těžení vydrží.

Od 30. června 2008 se již práce rozeběhly v celém 770 metrů dlouhém úseku Olšanské ulice naplno. Po vytrhání první části koleje od Nákladového nádraží Žižkov nastoupila firma SSŽ a.s. na vybourání konstrukčních podkladních vrstev, úpravu a sanaci zemní pláně. Jen pro představu se jednalo o odvoz 3500 m³ vybagrovaného zbahnělého štěrku. Po zhutnění zemní pláně se již liniově válcovalo štěrkové lože. Na první takto připravený 210 metrů dlouhý úsek trati položili pracovníci Vrchní stavby společně s jeřábíky Vnitropodnikové dopravy první kusy kolejových polí. Od tohoto okamžiku jsme věděli, že volba byla správná a celá zimní příprava se nám zúročí.



Poslední kousek starých kolejnic.



Pokládání předmontovaných kolejových polí.

Termín obnovení provozu 8. srpna ve směru do centra a 25. srpna z centra nemůže být ohrožen. Díky vstřícnému jednání MČ Prahy 3 jsme mohli přizpůsobit termíny úplných uzavírek automobilových přejezdů dané situaci na stavbě. Na svařování kolejnic nasadilo středisko veškeré kapacity a vytvořilo tak možnost dřívějšího zahájení nejpracnějšího a pro traťové dělníky nejméně oblíbeného štěrkování kolejového tělesa. I když za pomoci nakladačů, ale především ručně bylo potřeba do tělesa zapracovat téměř 3200 tun štěrku. Součástí stavby byla i obnova celého systému odvodnění a bahníků. Rozhodující pro konečný termín stavby byla také možnost nasazení strojní podbíječky Plasser od firmy Hans Wendel. Firma vyšla Dopravnímu podniku vstříc, upravila si vlastní termíny prací v Německu a do Prahy se tak převezla podbíječka o týden dříve.

Konečně nasazení i snaha všech pracovníků JDCT, a to nejen z Vrchní stavby, Vrchního vedení, Kabelové sítě, ale i zkrácení termínů zábradlí od firmy Rassostav, montáže 576 metrů bezpečnostního zábradlí od firmy Režný a trvalého dohledu i zajištění stavby geodetickými pracemi firmou Ing. Kru-pičky, umožnilo obnovit tramvajový provoz v obou směrech již v magický pátek 8. 8. 2008.

A tak je konečně po mnoha letech odkladů Olšanská ulice zase v novém, rychlejším a bezpečném. Štafetu nejstarších tratí v Praze přebírají tratě: ve Škrétově ulici (krátký úsek mezi Anglickou a Římskou ulicí pochází z listopadu 1966), na Zvonařku (z roku 1967, trať je ale pouze s manipulačním provozem) a trať do Podbavy (z roku 1969). Realita však je, že celá řada daleko novějších tratí v Praze je v havarijním stavu...



Havárie trati na křižovatce Dukelských hrdinů - Kostelní

V prázdninovém dvojčísle DP KONTAKTu jsme rozebírali spolehlivost odklonové trasy za uzavřenou spojnici přes Letnou, včetně komentáře nejkritičtějšího místa v prostoru křižovatky ulic Dukelských hrdinů a Kostelní. V úseku Strossmayerovo náměstí – Nábřeží kpt. Jaroše byl od 18. června omezen počet projíždějících linek a zakázán provoz vozů 14T. Přesto v neděli 22. června došlo k havárii trati, nicméně po náročném provizorní opravě se omezený provoz podařilo zase obnovit. Bylo však zjevné, že toto kritické místo je nutné nějakým způsobem řešit.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje

Správným řešením je rekonstrukce celého úseku Strossmayerovo náměstí – Nábřeží kpt. Jaroše do jiné technologie, nejlépe do provedení, kde budou kolejnice upevněné na betonové desce, protože pod BKV panely stará deska je. Vzhledem k tomu, že rekonstrukce v nejminimálnějším smysluplném rozsahu by trvala cca týden, jsme museli tuto variantu odložit na dobu po znovuzprovoznění trati přes Letnou.

Hledali jsme nejvhodnější variantu, jak kritickou situaci zlepšit a zároveň nevynakládat zbytečné finanční prostředky. Minimální variantu s výměnou pár metrů kolejnic v oblasti nejvíce lomů jsme záhy zavrhlí, protože stav krátkých panelů z let 1995 a 2001 absolutně neumožňoval zatlačení nových kolejnic. Zabývali jsme se tedy pouze variantami s obnovou celého oblouku, tj. s novými kolejnicemi, které jsme preventivně nechali v Pražské strojárně naohýbat do požadovaných poloměrů. Rozhodování, zda použít nové či „secondhandové“ panely, za nás rozhodla vyšší moc. Po prudkých změnách teploty a deštích v týdnu od 11. srpna 2008 konstatoval v pátek 15. srpna 2008 v ranních hodinách správce, že trať je nadále sjízdna pouze pod dozorem. Tady už nebyl prostor k diskuzím, bylo třeba okamžitě konat. Rovněž zástupcům Prahy 7 došla trpělivost a opakovaně požadovali urychlenou opravu tohoto úseku, který se shodou okolností nalézá přímo před Úřadem městské části Praha 7. Z výše uvedeného tedy plyne, že byly do tratě osazeny zachovalé vyzískané BKV panely, kterých však v požadovaných krátkých délkách máme minimum.

V pátek 15. srpna 2008 ve 22.00 hodin „přeskákala“ poslední tramvaj kritické místo a úsek byl uzavřen. Záhy se na místě začaly objevovat stroje Vnitropodnikové dopravy a pracovníci Vrchní stavby, kteří započali s demontáží kolejnic. Bohužel prakticky celá sobota propršela, ale přesto se podařilo vyvézt starou trať, položit „nové“ panely a rozmístit nové kolejnice. Noc ze soboty na neděli byla ve znamení sváření. V neděli ráno se počasí umoudřilo a došlo na zatlačování kolejnic. A pak ještě betonovat, provést zálivky, zkušební jízdu, uklidit a obnovit provoz. K tomu došlo v neděli 17. srpna 2008 ve 20.00 hodin.

Celá tato havarijní oprava samozřejmě nebude mít (a ani tuto ambici neměla) velkou životnost. Jde pouze o udržení



První havárie dne 22. června 2008 na křižovatce Dukelských hrdinů – Kostelní. Foto: Petr Mašek



V deštivém sobotním dopolední (16. srpna 2008) probíhá osazování prvních panelů.



Neděle 17. srpna 2008 ráno. Probíhá osazování posledních kolejnic...



... a přípravy na zatlačování gumy do kolejnic. Foto: Tomáš Šilhan

provozu po dobu uzavření Letné. Byl odvolán zákaz vjezdu po vozy 14T a na trať se vrátila linka číslo 14. Oprava tohoto úseku nám umožní (pravděpodobně ještě letos) věnovat se dalšímu strašidelnému místu pražské kolejové sítě, a to podjezdu Těšnov. Opravdovou rekonstrukci samozřejmě připravujeme dále a věříme, že do dvou let bude skutečně provedena. A ještě pro představu, že opravy havárií nejsou nic levného: akce nás stála 1,4 mil. Kč.



Náhradní doprava za vlakové spoje Českých drah

Pokud sledujete výluky Českých drah především v pražském železničním uzlu (anebo patříte mezi pravidelné „čtenáře“ v aplikaci NORMY), jistě jste zaznamenali velký počet výluk Českých drah, kde Dopravní podnik hl. m. Prahy zajišťuje náhradní autobusovou dopravu (NAD).

Ing. Jan Cibulka, vedoucí oddělení Řízení provozu

Foto: Petr Herman, Roman Bareš



Přestože každá taková akce znamená nárůst přesčasové práce řidičů autobusů, snažíme se vždy vyjít vstříc požadavkům Českých drah. Jsme totiž nejen vázáni obchodní smlouvou mezi Dopravním podnikem a Českými drahami, ale zavazuje nás i určitá kvalita námi poskytovaných služeb. Proč vlastně České dráhy upřednostňují právě nás, i když nepatříme k nejlevnějším dopravcům? Zde jsou nejdůležitější důvody, které nás preferují před ostatními:

- vozový park (můžeme nabídnout vyšší počet autobusů, včetně kapacitních kloubových nebo nízkopodlažních – rychlejší odbavení cestujících),
- informační systém našich autobusů (OIS) umožňuje nadstandardní označení BUS pro rychlou orientaci cestujících,

Rozsah tratí, na kterých je zajišťována NAD dle smlouvy DP-ČD:

- 011 – Praha Libeň – Pečky
- 060 – Poříčany – Sadská
- 070 – Praha Vysočany/Praha Horní Počernice – Neratovice
- 091 – Praha Holešovice zastávka – Kralupy nad Vltavou
- 120 – Praha Veleslavín – Kladno
- 122 – Praha Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy
- 171 – Praha Smíchov – Beroun
- 173 – Praha Smíchov – Nučice
- 210 – Praha Braník – Měchenice/Davle
- 221 – Praha Vršovice – Čerčany
- 231 – Praha Vysočany – Stratov
- 232 – Lysá nad Labem – Milovice

(na ostatních tratích nejsme vázáni smlouvou, ale záleží na možnostech Dopravního podniku)

- kvalitní příprava a dispečerské řízení jako součást našich služeb.

Mezi letošní „největší“ výluky patří víkendová NAD v úseku Čerčany – Benešov u Prahy (19. 4.–20. 4. 2008)

I dubnová výluka Českých drah na trati Čerčany – Benešov u Prahy byla zajištěna náhradní autobusovou dopravou Dopravního podniku.



v počtu cca 10 autobusů, červencová výluka Kolín – Velim nebo připravovaná výluka Senohraby – Strančice. Mimochodem, abychom nemluvili jen o autobusech: Všimli jste si prázdninového posílení tramvajové dopravy mezi Smíchovem a centrem města? Probíhá totiž rozsáhlá výluka mezi železničními stanicemi Praha – Smíchov a Praha – hl. nádraží. Kromě těchto plánovaných výluk zajišťujeme rovněž operativní výluky při nehodových událostech na tratích Českých drah (střety na železničních přejezdech, poruchy zabezpečovacích zařízení, povětrnostní situace, stržené trolejové vedení atd.).

Naše poděkování (a věřte, že i poděkování ze strany Českých drah) patří tedy pracovníkům dispečerských a provozních útvarů, výpravčím, ale především řidičům autobusů.



Moskevské metro

Výstavba moskevské podzemní dráhy byla započata v roce 1931 po třiceti letech plánování (první návrh vznikl v roce 1901). O čtyři roky později, v roce 1935 byla otevřena první trasa a moskevské metro začalo psát svou bohatou historii. Kromě svého základního účelu sloužilo metro například jako kryt pro civilisty během druhé světové války a v roce 1941 se stanice „Majakovskaja“ stala místem zasedání schůze Nejvyššího sovětu.

Antonín Ježek, Lukáš Herfurth

Systém metra se postupně rozrůstal. V dnešní době se skládá z jedenácti linek klasického metra (linky č. 1–11, kromě čísla má každá linka i svůj název), jedné linky lehkého metra (L1) a jedné linky monorailu (M1). Počet stanic je v současnosti 176 (metro) a 6 (monorail). Každá z linek klasického metra jezdí po své autonomní trase, kolejový systém je však vzájemně propojen spojkami. Trasy se setkávají v přestupních stanicích. Těch je v systému moskevského metra 61. Přestupních uzlů mezi dvěma linkami je 17, mezi třemi 7 a 1 uzel dokonce mezi čtyřmi linkami. Tento největší přestupní uzel se skládá ze stanic (ač se jedná o přestup, tak každá ze stanic je pojmenována pro přehlednost jinak) „Arbatskaja“ (linka č. 3), „Bibliotěka Im. Lenina“ (1), „Borovickaja“ (9)



Stanice „Majakovskaja“. Foto: Antonín Ježek

a „Alexandrovsij sad“ (4). Všechny linky, vyjma linky č. 11, v centru města spojuje okružní trasa č. 5. Tento stav sítě metra rozhodně není cílový a do stavby metra Moskva stále masivně investuje. Rozestavěné nejsou jen nové úseky na stávajících linkách, ale i trasy nové. Moskevské metro je po světě známo architekturou některých, především starších, stanic. Nejzajímavější linkou, co se architektury týče, je zřejmě okružní linka „Kolcevaja“, kde každá ze stanic je doslova podzemním chrámem. Většina Moskvanů si tuto nádheru při každodenních cestách už ani neuvědomuje, ale pro nás to byly mimořádné pohledy. Nicméně i ostatní linky nejsou žádné chudé příbuzné okružní linky. Patrně nejznámější jsou stanice „Kro-

potinskaja“, která získala ocenění na Mezinárodní výstavě v Paříži v roce 1937 a „Majakovskaja“, oceněná v roce 1938 na Světové průmyslové výstavě v New Yorku. Další architektonickou zvláštností je stanice „Vorobjovy gory“. Ta byla vestavěna do konstrukce mostu přes řeku Moskvu. Nám by mohla připomínat naši stanici Vyšehrad, ale jen zdánlivě. Stanice má široké ostrovní nástupiště a je umístěna přímo nad korytem řeky. Vstup do této stanice je také zvláštní. Jižní vestibul je umístěn nad stanicí, tzn. že na nástupiště vás dovezou eskalátory směrem dolů, tak jak je typické pro podzemní dráhu, ale severní vestibul je umístěn pod mostem, takže cesta eskalátorem na peron je vzhůru. Otevřena byla roku 1957. V roce 1983 však



Stanice „Vorobjovy gory“ je umístěna v mostní konstrukci nad korytem řeky Moskvy. Foto: Lukáš Herfurth



Stanice „Kropotkinskaja“. Foto: Antonín Ježek

byla pro havarijní stav mostu uzavřena pro cestující a vlaky stanicí projížděly. Celková oprava mostu si dokonce vynutila i zkonstruování přeložky tratě. Znovu otevřena byla v roce 2002. Zbytek podzemních stanic se však dá rozdělit na tři typy – hloubená, ražená trojlodní, ražená jednolodní. Tyto stanice se liší od sebe převážně vyzdobou, umístěním a typem sloupů. Samostatným druhem jsou stanice na povrchových úsecích. Ty jsou až na výjimky architektonicky zcela nezajímavé. Zajímavou stanicí pro nás je jistě stanice „Pražskaja“. Ta byla v rámci Československo-sovětského přátelství vyprojektována českými architekty. Tato stanice obsahuje prvky, které jsou typické pro stanice pražského metra. Název stanice je na obložení napsán typem písma Metron, u hrany nástupiště je bezpečnostní pás a strop stanice je obložen typicky pražskými obklady FeAl. V jednom z vestibulů je i mozaika Pražského hradu, jež je však částečně zakryta fotoautomatem. Obdobně byla vyprojektována v Praze stanice Moskevská (dnes Anděl), která má naopak typické prvky moskevských stanic. Podobnost naší stanice Anděl najdeme ve stanici „Rimskaja“, která nepopře rukopis projektanta, na jehož prkne obě stanice vznikly. Posuďte sami z přiložených obrázků.

Vozový park moskevského metra je velice pestrý, i když na první pohled to tak nevypadá. Nejrozšířenějším typem jsou nám dobře známé soupravy typu 81-71. Ty brázdí moskevské tunely ve velkém množství modifikací a modernizací. Kromě těchto vozů lze potkat i dosluhující vozy typu E (opět v několika modifikacích), z nichž nejstarší byly vyrobeny v roce 1969! Několika kusy jsou zastoupeny i soupravy typu 81-72 „Yauza“ a nejnovější vozy 81-74 „Rusič“, tyto vozy zajišťují provoz na lince lehkého metra L1, ale i na linkách klasického metra. Souprava je sestavena z několika dvoučlenných jednotek, spojených kloubem.

Soupravy metra jsou napájeny přírodní kolejnič o napětí 825 V. Rozchod kolejnic je 1520 mm. Vozy a trasy, kromě tras 3 a 4, jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem ARS. Na trasách 3 a 4 se jezdí bez vlakového zabezpečovače, vlaková četa je složena ze strojvedoucího a pomocníka strojvedoucího. Kromě toho jsou na těchto trasách pro zvýšení bezpečnosti nainstalovány elektromotorické sklopné skoby, které by při hrozícím projetí návěsti „stůj“ soupravu zášahem do autostopu zastavily. V minulosti musela Moskva čelit několika teroristickým útokům, které se nevyhnuly ani metru. Po těchto útocích došlo k masivnímu posílení bezpečnosti. Byly zvýšeny počty staničního personálu na jednotlivých stanicích, nainstalováno množství průmyslových kamer, do všech stanic byly umístěny informační sloupy, které umožňují komunikaci s dispečerem. Dále byly na nástupiště nainstalovány bezpečnostní nádoby na uschování podezřelých předmětů. Kromě toho všeho se na stanicích ve velkém počtu vyskytují i policisté. Podobně probíhá i zabezpečení vozů metra. Do vozů jsou instalovány kamery s on-line přenosem na dispečink, byly taktéž nainstalovány komunikátory umožňující přímo z vozu hlasové spojení se strojvedoucím nebo dispečerem. Informační systém v moskevském metru je přehledný, vždy vás informační cedule nasměrují tam, kam potřebujete. Má to jen jeden háček – znalost azbuky je nutností. Pouze velice přehledné schéma linek umístěné ve vagonu a schéma linky, na které dané vozy jezdí, jsou přepsány i do latinky. V každé stanici na stěně proti nástupišti je schéma celé linky v dané barvě se zvýrazněním přestupních stanic a výčtem stanic na křižující trase. Zvláštností je opět okružní linka, kde je výčet stanic poloviční. Proč? Zcela logicky jen do té stanice, do které se dostanete nejrychleji. Do těch zbylých se dostanete rychleji z nástu-



Stanice „Pražskaja“. Foto: Antonín Ježek

piště pro opačný směr. Hlášení stanic je pouze v ruském jazyce, obdobně jako v našem metru. Akorát s tím rozdílem, že ve směru do centra hlásí mužský hlas a směrem z centra ženský, vyjma okružní linky. Zde hlášení určují hodinové ručičky, ve směru mužský hlas, v opačném ženský. Kromě vyhlášení stanic a upozornění na zavírající se dveře, jsou velice často ke slyšení i nahrávky, které nabádají cestující k vzájemné ohleduplnosti a varují před zapomenutím zavazadel.

Časový rozsah provozu je od 5:30 do 1:30 a za tuto dobu přepraví metro téměř 9 milionů cestujících (ročně je to okolo 3,2 miliard cestujících). Provoz na linkách denně zajišťuje přes 3200 vozů, které vyrážejí na trasy v šesti- až osmi-vozových soupravách. Interval mezi jednotlivými soupravami je velmi krátký. V přepravních špičkách, nazývaných „časy pik“, dosahuje hodnoty 90 vteřin, vyjma okružní linky. Charakter okružní jízdy bez konečné stanice neumožňuje interval kratší, než je 150 vteřin. Z tohoto důvodu již kapacitně tato linka nestačí, a proto je v plánu výstavba druhé okružní linky. V ostatních obdobích se interval pohybuje mezi 120–200 vteřinami, a to včetně pozdně nočního období, sobot a nedělí. I přes velice krátký interval systém metra funguje velmi spolehlivě. Svým dílem k tomu jistě přispívá i velká ukáznenost cestujících. Například v Praze velmi rozšířené držení dveří se v Moskvě prakticky nevidí.



Stanice „Aleksandrovsij sad“ a setkání staré s novou generací vozového parku. Foto: David Prosícký



Stanice „Rimskaja“. Foto: Antonín Ježek





Strategie a strategické cíle DP

Část první: BNV CONSULTING, VIZE, STRATEGIE, UDRŽITELNÁ DOPRAVA V PRAZE A OUTSOURCING

Říká se, že přesnost je vlastností králů. Pak říkám, že ředitel transformace ing. Radek Novotný (BNV Consulting) tím králem je – to už jsem totiž bublal vzteky a hrozil explozí před jeho zamčenou kanceláří (zbývaly tři minuty do domluvené schůzky...), aby se vynořil z výtahu sedmatřicetiletý muž v košili tak běloskvoucí, že by vedle ní závisť zbledly všechny reklamy na prací prášky, které kdy televize odvysílala, a v kravatě sice s velmi decentními proužky, nicméně tak křiklavých barev, že mi to sebralo dech. Podal mi ruku, uvedl mne do svého království (překvapivě bez sekretářky), kávu objednal telefonicky u nějaké kolegyně z vedlejšku a pak už nebránilo nic tomu, abychom si začali povídat – o jeho firmě, o dopravně podnikovém týmu Strategie, o vizích a strategických cílech Dopravního podniku.

Text a foto: Pavel Ďuran



BNV Consulting: můžete čtenářům ten název rozklíčovat? Consulting je jasný, jde o jakési poradenství, ale co ta zkratka BNV?

Jde za jedno o Business in the Name of Value („Podnikání ve jménu hodnoty“), což je takový slogan, a v podstatě se jedná o to, že pomáháme zvyšovat managementu hodnotu firmy nebo organizace a samozřejmě to má i svůj prozaičtější původ: jde o počáteční písmena jmen – Barešová, Novotný a pak je tam ještě iniciála jména někoho, kdo v naší firmě už vůbec nefiguruje.

V tomto okamžiku máte kancelář na půdě Dopravního podniku – kdo vás platí? Dopravní podnik, nebo BNV?

Mě osobně BNV Consulting. Dá se vlastně říci, že angažmá BNV v Dopravním podniku je také jistá forma outsourcované služby. Od Dopravního podniku nic nedostávám, dá se říci, že DP najal BNV Consulting na mandátní poradenskou smlouvu, která je uzavřena na dobu určitou. Moje práce tady, která je zaměřena na projekty, snižování nákladů a na optimalizaci,

je tedy časově limitovanou záležitostí – původním časovým horizontem byl jeden rok, nicméně jsme se s generálním ředitelem Martinem Dvořákem dohodli, že naši spolupráci ještě o jeden rok prodloužíme, protože implementace námi navržených projektů si vyžaduje delší dobu. Pokud tedy nebude objektivní potřeba pokračovat, BNV Consulting svou činnost v rámci Dopravního podniku ukončí někdy v dubnu příštího roku.

Pokud se jedná o to, kolik Dopravní podnik moje angažmá stojí konkrétně, pak jistě víte, že je to otázka obchodního tajemství. Nicméně nebude asi proti ničemu, když prozradím, že jde o částku v hodnotě ekvivalentu manažerského platu.

Kolik lidí z BNV se dnes na práci pro DP podílí?

V současnosti pracujeme na implementaci outsourcingových projektů – takže vyjma mě na tom od nás spolupracují ještě čtyři další lidé.

Pojďme k tomu, proč jsem tady – ke strategii. Tu prezentujete jako nastavení základních společných

cílů Dopravního podniku v návaznosti na projednanou vizi. Pokud jsou cíle společné, potom čí, kdo zmíněnou vizi projednal a jak vůbec vypadá?

Když jsme, mám na mysli BNV Consulting, přišli na jaře minulého roku do Dopravního podniku, zjistili jsme, že neexistuje vrcholový, formálně akceptovaný dokument hovořící o tom, kam by se vaše firma měla ubírat, což je otázka právě zmíněné vize, strategie. A tak jsme dali dohromady skupinu lidí, kteří Dopravní podnik dobře znají, kteří byli nebo jsou vybráni Dopravním podnikem průřezově, to znamená, že má každý z nich co říci k určité oblasti vaší společnosti – jsou tu tedy lidé, kteří jsou schopni za dopravu, za techniku, personalistiku nebo ekonomiku, zkrátka za ty podstatné oblasti firmy, své názory a názory svých kolegů reprezentovat, vyjádřit a zformulovat. Tahle pracovní skupina se jmenuje Vize a strategie a pracovat začala už vloni v červnu.

Začali jsme od toho, že jsme si v první řadě řekli, co je pro Dopravní podnik důležité a co pro něj důležité bude do budoucna. To jsme zformulovali do nějakých obecných hesel – a to je ona vize. Je to úplný základ, střeška toho, co by Dopravní podnik chtěl být. Na podzim minulého roku jsme tyto body představili představenstvu, které je schválilo, a seznámena s nimi byla dozorčí rada i odbory.

Tyhle obecné body nebo hesla bylo ale nutno nějakým způsobem ještě rozpracovat. Jak už jsem řekl, podílela se na tom celá řada lidí průřezově z celého Dopravního podniku – byli to a jsou to lidé v pozicích vedoucích jednotek, jejich zástupci, vedoucí oddělení... z těch lidí, které možná znáte, bych jmenoval třeba Radka Zamrazilu, současného technického ředitele, Josefa Němečka nebo i kolegu Špitzera, který se historicky kolem těchto věcí točil, pana Barchánka, paní Veselou, pana Choutku, pana Priora, za personální Danu Pětníkovou, která teď už ale na personálním není – a určitě jsem na některé zapomněl. Vize a strategie je prostě skupina asi padesáti lidí a já opakuji znovu, že jde o lidi, kteří mají nadhled, jsou schopni se k věcem vyjadřovat a následně své názory i formulovat, kteří ze zmíněných vizí vytvořili dokument Strategie a strategické cíle DP, o kterém si povídáme a který jsme alespoň částečně už také prezentovali jak představenstvu a dozorčí radě DP, tak i zaměstnancům společnosti.

Já jsem si Strategii a strategické cíle DP přečetl – velmi pečlivě – ale přiznám se, že je to materiál, v němž spouště věcí ne zcela rozumím. Například poměrně často se tu objevuje termín „udržitelná doprava“. Co to znamená?

To tam někde je...? Můžete mi to ukázat? (*Oba se smějeme...*) Ne, to není o tom, že bych vytvořil nějaký dokument a nevěděl, co v něm je. Potřebuji ten termín jen v nějakém širším kontextu.

Pišete o tom v části Strategie městské dopravy v evropském kontextu. V řešení problému rozšiřování měst, kde má jít o zodpovědné plánování UDRŽITELNÉ městské dopravy a přeměrování zdrojů z fondů EU do UDRŽITELNÉ, zvláště pak městské dopravy. Na mě to působí tím dojmem, jako by něco viselo už jen na vlásku a mělo se to každou

chvilí utrhnout – tedy jsme na hranici, kdy to ještě nějak jde – to mi ale nepřipadá jako zrovna ušlechtilý cíl?

Musíme si uvědomit, že Dopravní podnik není ve vzduchoprázdnu. Když se bavíme o Strategii, vycházíme ze zmíněného evropského kontextu – tedy z toho, co je běžné, standardní kolem nás. Žijeme v rámci Evropy, takže jsme vycházeli z toho, co je důležité pro městskou hromadnou dopravu potažmo dopravní podniky v rámci našeho kontinentu. Udržitelná městská doprava znamená v těchto souvislostech asi tolik, že se jí město nezadusí a že doprava v něm bude fungovat. Takže se jí budete schopni dostat ještě třeba do práce. Takže s udržitelností jde o to, abychom hranici fungující dopravy nepřekročili, protože když ji překročíme, ocitneme se v zácpě.

Takže Strategie Dopravního podniku není o tom, že bychom tu chtěli vytvářet nějakou fascinující MHD?

Ne. Protože neudržitelná MHD znamená také totéž, co neufinancovatelná. Musíme vycházet z reálných možností – my sice můžeme chtít stavět vzdušné zámky, jenomže ty nám nikdo nezaplátí. A stavět vzdušné zámky v dokumentu, jakým Strategie DP je, by nebylo myslím odpovědné.

Poměrně dost se v tomto dokumentu mluví i o omezování individuální automobilové dopravy, dokonce o jistých restrikcích – především v centru města. Jde o mýto nebo zóny placených stání, atd., atd. Taková nebo podobná omezení Praha už ale zažila – po povodních v roce 2002.

Ačkoli byli představitelé města tehdy vyzýváni, aby IAD do centra zpátky nepouštěli, vrátilo se vše do starých kolejí. Myslíte si, že to pražská radnice s omezováním individuální dopravy v centru metropole myslí skutečně vážně? Není to utopie?

Vycházeli jsme samozřejmě z toho, že omezení dopravy v centru Prahy je skutečně cílem zastupitelů města. Je pravda, že je zkušenost někdy taková, že i když je něco deklarovaným cílem, směřuje se k němu často tím způsobem, že uděláme jeden krok vpřed a dva dozadu. Realita nejsou proklamace, je komplikovanější, i politika je střet různých zájmů a často je to o tom nenaštvat lidi. A nedá se nic dělat, lidi automobily používají a bylo by určitě dost bolestivé automobilový provoz nějak natvrdo omezit. My jsme to zohledňovali i v dokumentu Strategie – chtěli bychom cestující do prostředků MHD spíš lákat, než jim

jen něco nařizovat, nějak je omezit nebo jim nedat jinou možnost. Je ale fakt, a ty zkušenosti například z Londýna nebo ze Stockholmu jsou, že určité restrikce, určitá omezení nebo řekněme znepříjemnění situace IAD být musí, protože bez nich to dost dobře nejde.

Vy jste zmiňovaná restriktivní opatření před chvilkou nazval utopií. Já si naopak myslím, že se je daří v Praze implementovat poměrně s úspěchem. Vezměte si například zóny placeného stání, které se rozmáhají až bolestivě. Nakonec mně například včera odtáhli auto a za posledního půl roku se mi to stalo už asi třikrát.

Já tomu rozumím, jen to na mě působí tím dojmem, že jsou tato opatření v zájmu pražské radnice především z toho titulu, že to přinese nějaké peníze do městské kasy. Že tedy nejde ani tak o zklidnění dopravy a podporu MHD, ale hlavně o vylepšení stavu magistralní pokladny...

To si nemyslím. Jsou jednodušší cesty, jak sáhnout lidem do peněženek než zavádět něco tak drastického, jako je mýtné nebo například zóny placeného stání. Dají se třeba plošně zvednout daně – musíte si uvědomit, že například zavedení systému mýtného znamená poměrně hodně práce: je potřeba vymyslet, kde se mýto platit bude, pak je nutné zavést infrastrukturu, pokud se to má udělat pořádně, pak také navýšit kapacitu MHD, takže otázka mýtného na mne osobně působí spíš tím dojmem (ale je to můj názor, já do hlavy našim politikům nevidím...), že je to spíš o zlepšení životního prostředí než jen o nějakém zkvalitnění městských financí.

Zakládám pražské radnice je v souvislosti se zkvalitněním dopravy městský silniční okruh. Ten se pomalíčku staví, otevírají se jeho nové úseky, nicméně pražská doprava se nelepší, spíš bych řekl, že naopak. Řekněme ale, že se s dostavbou okruhu výrazně zlepší. Dokument „Strategie a strategické cíle DP“ je rozpracován do roku 2015 – to se ale dostavba okruhu nestihne...

To máte pravdu, to se skutečně asi nestihne. Rok 2015 jsme uvedli z toho důvodu, že detailní rozpracování strategie DP bylo potřeba, aby to nebylo rozbreďlé, nějakým časovým horizontem zastřešit – prostě jsme si potřebovali říci, co chceme a dokdy to chceme. Takže ano, je možné, že se mnoho věcí z toho, co jsme si řekli, i z objektivních příčin (a mluvím právě o nedokončeném okruhu) nestihne. →





Je ale fakt, že se v současnosti velmi intenzivně buduje jak okruh vnější, tak vnitřní, což jsme pocítili i na letošním investičním rozpočtu, kdy většina peněz z rozpočtu šla na budování okruhu. Hovořím o tom vnitřním, který si platí město samo. Takže nás tahle prioritizace radnice do jisté míry bolí, nicméně je to politické rozhodnutí a politická rozhodnutí nejsme schopni ovlivnit.

Počkejte – mluvíte o prioritách radnice, nicméně ta už tisíckrát deklarovala, že pro ni je prioritní hromadná doprava?

Já bych nepodezíral Magistrát hlavního města Prahy z toho, že hromadná doprava není jeho prioritou. Už jsem to jednou řekl, nežijeme ve vzduchoprázdnu a kvalitní hromadná doprava a dobudování městského okruhu spolu nepochybně úzce souvisí, třebaže vy si myslíte, že to tak úplně není. Budování silničního okruhu nazvěme třeba jakousi „meziroční“ prioritou. A když se podíváme pár měsíců zpátky, otevřeli jsme trasu metra IV.C2, staví se nová tramvajová trať v Radlické, takže ty výsledky jsou nějaké i v městské hromadné dopravě. Nakonec v dokumentu Strategie a strategické cíle DP máme naplánovány i další akce – myslím teď nové tramvajové trati, prodloužení metra na letiště, stavbu děčka atd. MHD je tedy myslím si prioritou zastupitelů našeho města a i na základě tohoto faktu byla Strategie DP koncipována a zformulována tak, jak byla.

Magistrátu se nelíbí, kolik peněz z jeho rozpočtu směřuje do Dopravního podniku. Vy to ve Strategických cílech zmiňujete a chcete tu částku snižovat – vaším cílem je například zvýšit podíl z tržeb na financování DP z dnešních 30 % na budoucích 45 %. Jak?

Právě k tomu by mělo vést i to, co v rámci Dopravního podniku dělám já. Ale vezměme to globálně: takže se jedná v první řadě o ono nepopulární zdražení jízdného – to poslední na zvýšení tržeb (já přesná čísla ale nemám...) zvedlo krytí potřeb DP určitě o dvě, tři procenta. Nekruťte hlavou, to není nevýznamné! Ale nemusí jít samozřejmě pouze o nějaké razantní zvyšování cen jízdného – jde například i o to, že se sníží podíl černých pasažérů nebo můžeme zvýšit distribuci naší služby a nalákat do systému městské hromadné dopravy další lidi. Dá se přeci také udělat určitá revize výkonů, což jsme dělali, to znamená

ubrat někde nějakou kapacitu, kde vytižená nebyla. To sice dělá ROPID, nicméně do tohoto procesu zasahujeme i my: jsme s touto organizací v nějakém partnerství, takže ROPID to sice „píská“, ale s nějakou iniciativou musí přijít Dopravní podnik. Skutečnost je taková, že jsme v poslední době navýšili výkony asi o 4 %, ale plán byl o 6 %. Takže i o tomhle to je. Někde jsme kapacitu navýšili, jinde, kde vytiženost nebyla taková nebo kde se některé spoje historicky přežily, jsme ji snížili. Chci tím vším říci, že snaha zvýšit podíl tržeb na financování Dopravního podniku je taková mozaika. K dalším úsporám vede i – a zase nepopulární věc – redukce pracovních míst, ke které docházelo v minulém roce a k úsporám by měly vést i outsourcingové projekty.

Ty mě zajímají... na základě materiálů, které jste předložili odborovým organizacím, došlo doslova ke vzpouře – odbory poslaly primátorovi otevřený dopis, v němž se dožadují odchodu vaší společnosti z Dopravního podniku...je to podle vás řešení?

Můžeme dělat jenom dvě věci – buď zvyšovat příjmy, nebo snižovat náklady. Jsem toho názoru, že nejde dělat jen jedno, nebo jen druhé. Jsou to spojené nádoby. Nemůžeme chtít jen po cestujících, aby chod Dopravního podniku zaplatili, máme-li vnitřní rezervy. A možnosti, jak ho zefektivnit a zlevnit. Pokud se tedy týká outsourcingových projektů, pak otevřený dopis panu primátorovi osobně považuji za nehoráznost. Byl odeslán dříve, než jsme se s odboráři sešli a řekli si, o co vůbec jde. Proč kolegové nepočkali na vysvětlení a komentář k navrhovaným projektům, tomu prostě nerozumím. Mám-li se vyjádřit k odchodu BNV Consulting z Dopravního podniku, pak se bojím, že to řešení skutečně není. Outsourcing je jednou z běžných a standardních možností, jak zlevňovat provoz každého podniku. Úspory s pomocí outsourcingu jsou součástí schválené strategie firmy. Společnost BNV Consulting je samozřejmě zastupitelná, i když má ze svého více než ročního působení v Dopravním podniku s touto společností zkušenosti. Outsourcingové projekty jsou naší firmou metodicky řízeny a koordinovány, a jelikož je příprava prováděna rozsáhle a zodpovědně, nelze ji provádět bez zapojení pracovníků Dopravního podniku a dalších spolupracujících firem

(právníci Šachta & partners, auditor Delloitte apod.). Každá nová firma ve vaší společnosti by potřebovala čas na seznámení se s Dopravním podnikem, což vzhledem k jeho velikosti i množství činností, které produkuje, je během na dlouhou trať a samozřejmě to není ani zadarmo.

V souvislosti s vašimi návrhy se objevil názor, že nejde o outsourcing, ale výprodej. Co vy na to?

Outsourcing je nákup podpůrných činností, jako například údržby u firem, které k tomu mají lepší předpoklady. V úvahu připadají výrobci nebo jiné specializované firmy, které jsou schopné takové činnosti provádět lépe a levněji. Vlastní majetek, který slouží dopravě (tj. například vozy metra), zůstane vlastnictvím DP. O žádný výprodej se nejedná.

Proč se vámi navrhované změny dotkly jen servisu na tramvajích a v metru, přičemž se autobusům obloukem vyhnuly?

V Dopravním podniku běží tender na rámcovou smlouvu pro nákup nových autobusů, který by měl umožnit obnovu cca padesáti procent autobusové flotily během čtyř let. Rozhodli jsme se počkat na výsledek tendru, protože znalost struktury vozového parku je nezbytná pro správné zadání outsourcingového projektu v oblasti údržby autobusů.

Nezlobte se na mě, ale u tramvajích to nevidí? V příštích letech do Prahy přijde 250 kusů nových tramvajů typu 15T, o kterých v tuhle chvíli v podstatě nic nevíme, přesto navrhujete jednotku Správa vozidel Tramvaje outsourcovat?

Co přijde, víme jenom z části, proto musíme budoucnost modelovat podle našich současných znalostí. S potenciálním partnerem si odsouhlasíme předpoklady, výsledek modelu a způsob, kterým budeme při aktualizaci postupovat.

A poslední otázku, kterou k outsourcingu v tuto chvíli mám: proč návrh outsourcované činnosti mluví o jednotce Dopravní cesta Metro, když je jednotka Dopravní cesta Tramvaje této záležitosti ušetřena?

V jednotce nastala razantní a úspěšná změna na úrovni managementu i uvnitř jednotky. Řekněme, že jsme příležitostí spojenou s outsourcingem v Dopravní cestě Tramvaje označili dvojkou.



Prázdninové vypravení v provozu tramvají

Prázdninový provoz každoročně provází prodloužení intervalů tramvajových linek.

V roce 2008 ovšem tato letitá pravda neplatí a díky menšímu zkrácení intervalů je naopak potřeba do služby denně o desítky řidičů více.

Pavel Čeněk, vedoucí odboru Jízdní služba (jednotka Provoz Tramvaje)

Letošní zajištění prázdninového vypravení bylo výrazně náročnější než v letech předchozích. Plán provozu MHD o letních prázdninách 2008 vycházel z podkladů, jež Dopravní podnik hl. m. Prahy obdržel od organizace ROPID a z dlouhodobých výluk v tramvajové dopravě, které významným způsobem zasahují do pravidelného provozu. Intervaly tramvajových linek byly o prázdninách oproti mimoprázdninovému provozu prodlouženy pouze ve špičkách pracovních dnů z 8 na 10 minut a oproti minulým letům nebyl přerušen provoz na linkách 13 a 21. Toto omezení představovalo ve špičkách pracovních dnů snížení nabízené přepravní kapacity pouze o 20 procent v porovnání s celoročním provozem. V ostatních obdobích, to znamená ve všední den mimo špičku, o sobotách a nedělích, se parametry tramvajových linek nezměnily vůbec. Letošní prázdninové výkony v provozu tramvají tedy narostly oproti loňským téměř o 9 procent. Číslo může zdánlivě vytvářet dojem malého nárůstu, vyjádřeno v absolutní hodnotě se však jedná o 490 hodin denně, což je povinná pracovní doba pro více než 61 kmenových řidičů.

Tento celkově vyšší počet přidělených hodin výkonů byl způsoben i minimální výlukovou činností. V minulých letech byly prázdninové měsíce vždy obdobím, které bylo v maximální možné míře využíváno k rekonstrukcím tramvajových tratí. V letošním roce se tyto výluky téměř nekonaly, mimo několika krátkodobějších a dlouhodobé uzavírky Radlické ulice a Letné. Největší prázdninovou výlukou byla rekonstrukce trati v Olšanské ulici, která prodloužila interval na lince 9, a proto šetřila i počet vypravovaných vlaků. Na druhou stranu byl rozšířen rozsah provozu linky 16.



Protože jsme se snažili v maximální možné míře vyhovět všem žádostem řidičů tramvají na čerpání řádné dovolené v jimi požadovaném termínu, bylo letošní personální zajištění výkonů daleko náročnější než v předchozích letech. To se projevilo nárůstem přesčasové práce a zvýšeným počtem našich žádostí na kmenové řidiče tramvají o změny jejich služeb. Žádosti se nejčastěji týkaly výměny služby za jiný typ směny v daný den nebo mezi různými dny. Důvodem k těmto žádostem byla i skutečnost, že jsme stanovili maximální počet řidičů tramvají (i s ohledem na celoroční objem dovolené), kteří mohou v jeden kalendářní den čerpat řádnou dovolenou. Technicky již ale nešel celkový počet čerpané dovolené rozvrhnout rovnoměrně tak, aby se v jeden den přesně rozdělily směny i podle plánovaného typu (ranní, odpolední, dělená). Pokud bychom chtěli dodržet i tuto druhou podmínku, dostávali bychom se do paradoxní situace, kdy z hlediska celkového počtu plánovaných dnů by bylo možno dovolenou přidělit, ale z hlediska typu směny nikoliv. Řidiči by pak nemohli čerpat dovolenou v delším souvislém časovém úseku. Pro zajištění všech výkonů jsme při plánování služeb v prázdninových měsících v maximální možné míře využili i nepravdělné výpomoci řidičů brigádníků. Chtěl bych poděkovat všem řidičům tramvají, kteří nám vyšli vstříc, za jejich ochotu a výbornou spolupráci, dále děkuji všem výpravčím a plánovačům služeb za jejich příkladnou spolupráci při plnění všech náročných úkolů.





Dvořák řidičem tramvaje

S úctou hledím na ty ze svých nadřízených, které zajímá práce těch, které řídí. A mají chuť, zájem a snahu vyzkoušet si ji na vlastní kůži. Byť je záležitostí natolik specifickou, jíž je – v našem případě – řízení prostředků MHD. Tady tramvaje...

Pavel Ďuran

Foto: Ing. Antonín Dub

Praha, čtvrtek 21. srpna 2008

Na jaře roku 2003 jsem byl osobně přítomen jízdě cvičné tramvaje, kdy za její ovládací panel usedl primátor Prahy Pavel Bém. O dva roky později jsem psal na internetové stránky OSPEA příspěvek, jak si řízení tramvaje vyzkoušel i tehdejší personální ředitel Jaroslav Ďuriš a dnes bych rád čtenáře DP KONTAKTu seznámil s tím, že tentokrát si „elektrického oře“ osedlal i generální ředitel DP, a. s. Martin Dvořák – a podělil se s námi o to, jak se mu v jeho „nové“ funkci, byť jakkoli dočasné, dařilo.

Špatně si prý nevedl... povyprávěl mi o tom vedoucí oddělení Vzdělávání – Tramvaje ing. Vladimír Pušman, který vedle Dvořáka na místě řidiče usedl do instruktorského křesla: „Generální ředitel byl jako každý druhý, kdo poprvé řídí tramvaj. Je to prostě něco jiného než řídit silniční vozidlo.“ Navíc byl Martin Dvořák do jisté míry i šetřen... „S generálním ředitelem jsme nejeli nijak dlouho (cca hodinu) a nijak daleko – ze Starého Hloubětína přes Vysočany na Libeňský most, na Vltavskou a přes Hlávkův most na Těšnov. Pak po Sokolovské zpátky do Vysočan. Martinu Dvořákovi jsem navíc dal tramvaj s ručním ovládním – zvolil jsem tuhle variantu, protože je to jednodušší – a hlídal jsem samozřejmě takové základní věci, jako jsou výhybky, protože neměl tolik času, abych mu před jízdou dokázal vysvětlit všechny věci, které se řízení tramvaje týkají.“ Aby pan generální nebyl o „šestí“ zacvičit si s výhybkami ochuzen, zkusil si ve Starém Hloubětíně přehodit alespoň jednu ručně. Během své pouti po pražských kolejích



byl pak generální ředitel seznámen i s tím, že se tramvaj netýká jen pravidla silničního provozu, ale že podléhá i paragrafům Drážního zákona – tedy že máme návěsti, které mu jako řidiči automobilu zatím unikaly. „To jsou ty, které jsou pověšeny na příčných drátech trolejí,“ doplnil ing. Pušman, „a on je jako řidič tramvaje musí sledovat, vnímat, respektovat, prostě řídit se jimi. Kromě toho jsem panu řediteli vysvětlil, jakou rychlostí smí jet tramvaj přes kolejové křížení, kolik do výhybek – a jak postavených – atd.“



A co na svou jízdu tramvaj sám generální ředitel? „Vypadalo to, že se mu líbila,“ míní šéf oddělení Vzdělávání – Tramvaje ing. Vladimír Pušman. Ale co sám „generál“? Nedalo mi to – zvedl jsem telefon a generálnímu řediteli Dopravního podniku hl. m. Prahy zavolal.

„V životě jsem nic většího a mohutnějšího, než je tramvaj, neřídil,“ řekl mi Martin Dvořák. „A můj první pocit? Obrovský respekt... obrovský respekt, protože jsem si měl možnost osahat něco, co váží mnoho desítek tun, a jaksi automaticky se díváte nějak jinak na to, jak se rozjedete, jak brzdíte, abyste nikomu a ničemu s touhle velikánskou hmotou neublížili...“

Zeptal jsem se pana inženýra, jestli ho něco překvapilo. Ano, překvapilo: „Setrvačnost – jak velkou setrvačnost tramvaj má. Čím jsem byl ale překvapen nejvíc, primárně, tak to jednoznačně neukázněností řidičů individuální dopravy. To mě, přiznám se, mimořádně zaskočilo, jak neopatrní a neukáznění ve vztahu k tramvajím jsou. To bylo nepříjemné překvapení – ale mám i příjemné: jak se řidiči tramvaj v průběhu jízdy mezi sebou zdraví, což mi přišlo nesmírně férové a příjemné kolegiální gesto...“ K tomu, neumím si to odpustit, patří úsměv... ten se od řidičů MHD v rámci Desatera slušného řidiče doslova vyžaduje. Usmíval se ale i Martin Dvořák? „Je to špatně, neusmíval... přiznám se, že jsem byl ve strašném stresu a napětí... není to v tomhle případě o tom, že jsem od přírody „kyselej ksicht“, jako spíš o tom, že když prvně v životě řídíte takový kolos, jakým je tramvaj, myslíte na

miliardu jiných věcí, než je úsměv. Takže předpokládám, že kdybych byl profesionálním řidičem a měl už v krvi veškeré rutinní kroky a činnosti související s řízením tramvaje, že bych se pokusil usmívat alespoň na ty, kteří se na mě usmívají. Určitě bych se ale neusmíval na ty, kteří mi vjedou do cesty.”

Když jsem se pak na závěr Martina Dvořáka zeptal na to, jestli by se – v případě, že by totálně selhal jako manažer – dokázal žít jako řidič tramvaje, jestli by do toho šel, pak mi odpověděl, že ano: „V konečném důsledku jde u řízení tramvaje o úplně jiný typ stresu, než na jaký jsem zvyklý z manažerské práce. A teď se možná budou někteří z řidičů tramvají rozčilovat, ale musím říci, že vzhledem k tomu, že Praha je jako město

nádherná a navíc, že z oken tramvaje vidí spoustu, spoustu krásných žen, tak si myslím, že řídit tramvaj je docela zajímavá a příjemná práce.” A Dvořák ty krásné ženy uměl při své první jízdě vnímat a registrovat? Potvrdil mi, že ano – řekl, že jsou věci, jež se přehlednout nedají – pak já říkám, že před ním – a v tomto směru – klobouk dolů.

Z cvičné tramvaje vystupoval do jisté míry (a v rozporu se svým závěrečným vyjádřením) poněkud „ušle“ – ale hrdinně a po svých. Navíc hýřil entuziasmem a hned se chystal i na to, že jako generální ředitel Dopravního podniku usedne také za volant autobusu. Možná by nebylo od věci, kdyby si víc manažerů DP zkusilo, oč s řízením prostředků městské hromadné dopravy vůbec jde. Možná by pak někteří



dokázali být umírněnější ve svých soudcích, které navenek prezentují. Možná by si potom jen „neuplivil“ před řidiči jako před někým, kdo dosáhl základního vzdělání a bere za to tučnou, neřku-li nehoráznou mzdu!

„Zachránil jste mu život, víte o tom?“

Kterak Petr Vítek, řidič DP3-Autobusů pomohl kolegovi



Správné a rychlé rozhodnutí a odvaha jednat. Toto vše nedávno prokázal jeden z našich řidičů a stal se tak hrdinou teoreticky i prakticky – zachránil život člověka. Podařilo se nám „donutit“ tohoto skromného muže, aby celou příhodu odvyprávěl.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Bylo pondělí, čtvrtého srpna. Skončila šichta a já jako vždycky nastoupil do autobusu 170, aby mě odvezl domů. Zdravím se s řidičem a sedám rovnou za něj. Není špatné být cestující. Dívám se po krajině a nechávám myšlenky ubíhat stejně volně jako chodce a auta za sklem. Najednou mě vytrhne podezřelě nezdravé zachropnutí z kabiny řidiče. „Není mu něco?“ ptám se paní, která sedí na protějším sedadle a má lepší výhled. „Ne, jenom smrká.“ Přijíždíme na zastávku Novodvorská, lidé vystoupili, další nastoupili, ale dveře se stále nezavírají, ani výstražný signál ještě nezazněl. A v tom slyším opět chroptění, paní vedle mě se jen netečně dívá. Vyskakují ze sedadla, za sklem kabiny vidím, jak se řidič hroutí v sedačce. Chci prostrčit ruku otvorem ve skle. Normálně mi mohutná postava až tak

nevadí, ale teď nemůžu dostat ruku až ke klíče. „Kdo máte úzkou ruku? Pojdte rychle sem!“ křičím na ztuhlé osazenstvo autobusu. Nejrychleji reaguje jeden mladík. Hbitě protáhne paži a otevře dveře. Společně vytahujeme bezvládné tělo z kabiny. Venku začíná pršet, necháváme ho tedy raději na podlážce s nohama visícími ze schodů. „Podívej se, jestli mu nezapadl jazyk,“ říkám mladíkovi a volám na dispečink. V tu samou chvíli sahám po mobilu a vytáčím 155. Můj parták si vede dobře. Zatímco mluvim s operátorkou, zachraňuje řidiče od zdušení. Odněkud z podvědomí se mi vybavují znalosti, které se mi teď náramně hodí. „Náš pacient“ leží ve stabilizované poloze, přemýšlím, čím ho přikryji, ale slabý dech se již úplně ztrácí. Zkouším nahmatat tep na zápěstí, říkám partákovi, ať to zkusí i on na krční

tepně. „Zkuste mu nahmatat tep,“ říká operátorka v mobilu, úplně jako by mi stála za zády. „Je nehmatný!“ Před nedávnem jsem kdesi četl, že umělé dýchání není prvních pět až osm minut vůbec potřeba, tělo si vystačí s kyslíkem, který už má. Ani operátorka nic o dýchání neříká. Proto rychle na záda, zklonit hlavu a soustředíme se na intenzivní pumpování řidičova hrudníku. Operátorka nám na dálku ve správném rytmu pomáhá: „Raz-dva, raz-dva...“ Do příjezdu sanitky se víc nedá dělat. Loučím se s „příteknyní na telefonu“ a pumpujeme dál. Uběhly čtyři minuty, slyším houkačku. Konečně, říkám si. Jenže záchranka najednou zabočí na druhou stranu. Sakra, tahle nebyla naše. Kde jenom je? Nezbyvá než pokračovat. Nahoru dolů. Uplynou další tři minuty. Znovu houkání. Konečně, tahle je pro nás. Z vozu vyskakují záchranáři. Doktorka přikládá řidičovi na hrud' defibrilátor. První výboj. Sláva, řidičovo srdce naskakuje už při prvním šoku, vypadá to, že jsme s mladíkem odvedli dobrou práci. Zdravotníci rychle nakládají oživeného do sanitky. „Zachránili jste mu život, víte o tom?“ říká nám na rozloučenou doktorka. Sanitka odjíždí, dívám se za ní a hrozně mě těší vědomí, že uvnitř je živý člověk. Pláceme si s partákem a vyměníme čísla – třeba by mu firma mohla poskytnout roční jízdenku zadarmo.





Řidiči a úředníci, donuťte se k pohybu!

Sedavé zaměstnání je známou příčinou zdravotních problémů. Bolesti hlavy, páteře a roztřesené ruce jsou „morem“ zvláště těch, kteří si na židli vypěstovali závislost a odmítají se pohnout, ačkoli k tomu mívají příležitost. Snad nejvíce se nasedí řidiči a úředníci. Nikoli náhodou Dopravní podnik zřídil už před lety středisko pro zaměstnance i veřejnost, kde „lidé s cejchem na zadní tváři“ mohou léčit své neduhy.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace Foto: Luboš Wisniewski

Stačí obětovat trochu času, dojet na konečnou „zelené“ Depo Hostivař, ujít asi 150 metrů po chodníku kolem autobusového nádraží a vstoupit do budovy A. Ty pohodlnější jistě potěší, že rehabilitační středisko je hned v přízemí za vrátnicí. Ve vkusném a moderním prostředí tu mohou lidé hledat pomoc od dvou zkušených fyzioterapeutů. Vedoucí střediska, PhDr. Simona Sedláková Ph.D. nám ochotně povyprávěla o jeho historii a poskytovaných službách. Pokud si ale přečtete náš rozhovor až do konce, dozvíte se i pár návrhů, jak u lékařky na lůžku vůbec neskončit.

Paní doktorko, kdy a jak začalo toto středisko fungovat?

Teď už je to dlouhá historie. Středisko vzniklo v roce 1992 na Žižkově speciálně pro řidiče tramvají. Od roku 1994 ho

převzal Dopravní podnik a rozšířil služby pro všechny zaměstnance. Poté, co začaly fungovat zdravotní pojišťovny, poskytujeme léčbu i široké veřejnosti. Já jsem tu od samého začátku fungování střediska.

Mají zaměstnanci Dopravního podniku nějaké výhody oproti ostatním?

Naším zaměstnancům poskytujeme výrazné slevy na služby, které uvádíme na intranetových stránkách DP. Všichni pracovníci Dopravního podniku mají stejné podmínky při poskytování služeb.

Kolik denně přijímáte pacientů?

V minulosti jich bylo o hodně víc. Lidé chodili hlavně na elektroléčbu. Měli to blízko, teď už jsme trochu z ruky. Přesto si ale na nedostatek zájemců nemůžeme stěžovat.



Ruce doktorky Simony Sedlákové napravily už spoustu zad. „Je to radost, když pacient spolupracuje a vidíte výsledky,“ říká lékařka.

Já i kolega přijmeme denně na lůžko kolem osmi pacientů, to jsou ti, kteří vyžadují delší a individuální péči. Kromě toho umístíme zhruba dalších osm do elektroléčby a vodoléčby. Také přicházejí lidé do posilovny.

Posilovny jsem si zvláště všiml. Je opravdu dobře vybavená.

Rozhodně doporučujeme pacientům cvičit. Bohužel posilovnu využívají jen málo. Ti aktivnější by měli první jedno nebo dvě cvičení absolvovat pod dozorem. Nepoučený člověk totiž dělá na posilovacích strojích mnoho chyb.

Jaké tedy vlastně poskytujete služby? Které neduhy a jakými procedurami léčíte?

Máme tu interferenční proudy na bolestivé stavy zad. Na bolavé úpony používáme ultrazvuk. Magnet je dobrý na poúrazové stavy, používá se na hojení, bolesti kloubů a podobně. Máme také laser, který ale není hrazený pojišťovnou. Je to taková účinnější obdoba ultrazvuku. Pacienti si mohou dopřát i vodoléčbu ve vířivých vanách s podvodní masáží. Díky nedávné dohodě s pojišťovnou je vodoléčba plně hrazená. Naopak zaplatit si musí pacienti za lymfodrenáže, na které používáme speciální nafukovací kalhoty.

Liší se nějak vaše pracoviště od jiných rehabilitačních středisek?

V mnoha střediscích pacient přijde, ulehne, nechá se projet proudem, na-

Lidé si mohou zacvičit v pěkném a klidném prostředí. Bohužel je posilovna využívána jen málo.



masírovat a po deseti minutách odchází. Takové středisko obslouží třeba 60 lidí denně, ale bez nějakého delšího účinku. U nás se snažíme jednat s každým pacientem individuálně. Hodina je pro nás úplné minimum, alespoň při první návštěvě. Snažíme se totiž hlavně zjistit příčinu pacientova stavu. Když někdo přijde s bolavým krkem, nevrhnu se hned na něj a nezačnu ho masírovat, ale snažím se zjistit důvody té bolesti.

A jaké důvody bolesti nacházíte?

Zajímavé je, že většinou je příčina v úplně jiném místě, než které bolí. Když cítíte bolest za krkem, tak to může být od bederní páteře nebo močového měchýře. Důležité ale není jen zjistit, odkud to člověk má, ale i jestli je ochotný s tím něco dělat. Přístup mnohých lidí je: „Já si tady lehnu, počkám a vy mě hleďte nějakým zázračným zákrokem zbavit té odporné bolesti.“ Jenže takhle to nefunguje.

Jak se tedy snažíte pracovat s oběma typy? Lenochy i snaživými?

Vždycky říkáme pacientovi, co můžeme udělat z naší strany, například který sval uvolnit. Snažíme se ho ale také poučit o tom, co musí udělat sám. Když vidíme, že má zájem, pak je to dobrá práce, protože vidíme výsledek, který nás těší. Když je to ale někdo, kdo jenom pokývá hlavou, pak je to z naší strany jen zbytečné snažení.

Kdo a s jakými problémy sem nejčastěji chodí?

Jedná se hlavně o řidiče, ale chodí sem lidé různých povolání. Trpí bolestmi hlavy, krční páteře, brněním rukou, bolestí dolní části zad. Dřív jsem se hodně věnovala řidičům tramvají. Ti dlouhou dobu prosedí v kabinách, ale málokdy jsou ochotni pro sebe něco udělat, byť by to mělo být jen vystoupit na konečné a protáhnout se. To je problém nejen řidičů tramvají, autobusů, trolejbusů a metra, ale i zaměstnanců v kanceláři. Když pracujete s počítačem a myší, přetěžuje se vám krční páteř, namáhají se oči a léčení následků je pak na hodně dlouho.

Které neduhy jsou typické pro která zaměstnání?

Například řidiči trpí často bolestmi hlavy, krku a úplně nejvíc bederní páteře. Bolest hlavy je způsobená dlouhým soustředěním. Když se nadměrně soustředíte, stahují se vám šíjové svaly, což může vést k blokadě krční páteře a následné bolesti hlavy. Velkou roli hraje i stres. Je-li člověk

Zatímco se fyzioterapeuti věnují pacientům na lůžku, ostatní si užívají vodní masáž ve vířivé vaně.



Tady si poleží člověk, jehož stav vyžaduje intenzivnější péči. Fyzioterapeut s ním pracuje hodinu i déle.



delší dobu ve stresových situacích, opět se šíje dostane do velkého napětí.

A liší se nějak postižení řidičů tramvají, autobusů a metra?

Ze zkušenosti se mi zdá, že řidiči autobusů a metra jsou na tom lépe. Rozhodně řidičů autobusů jsem neměla tolik a co se týče řidičů metra, na ty jsem za svou praxi nenarazila nikdy.

Můžete něco poradit řidičům a úředníkům, aby tyhle problémy vůbec nenastaly nebo alespoň, aby byly co nejmenší?

Existují nejrůznější cvičení vsedě. Je třeba protahovat krční páteř. Úplně nejdůležitější je ale donutit se vstát ze židle, mnoho lidí totiž sedí, i když nemusí. Třeba během telefonování, když si nic nezapisují, mohou pocházet po kanceláři nebo si alespoň stoupnout. Abyste se přinutili k pohybu, je dobré dát si nějaký šuplík nebo kopírku na druhý konec místnosti. I malé množství pohybu znamená pro vaše tělo obrovský rozdíl.

Tedy stačí i obyčejná chůze? Kolik bychom toho měli nachodit?

Přesně tak, stačí po cestě z práce vystoupit o jednu zastávku dřív a zbytek dojít pěšky. Já jsem se hodně zabývala pohybovými programy pro řidiče a z našich výzkumů vyplývá, že op-

timální je chodit 90 minut týdně svižným tempem. Člověk by se u toho měl trochu zapotit, jeho tělo musí vydat nějakou energii. Přitom je nutné, aby žádná vycházka nebyla kratší než 15 minut. To tedy znamená udělat si čtyřikrát až pětkrát týdně dvacetiminutovou procházku nebo dvakrát týdně delší výlet na tři čtvrtě hodiny.

Ještě pár praktických otázek. Jak dlouho dopředu je třeba se objednat? Na kterém čísle? Kde můžeme zjistit víc informací o vašem pracovišti?

Čekací doba se různí. Pokud někdo potřebuje individuální terapii na lůžku, měl by se objednat 14 dní dopředu. Pokud jde na elektroléčbu, bereme ho třeba i ten samý den. Naše telefonní číslo je 222 673 112(181). Další informace o pracovišti, ordinační doba, procedury a podobně jsou popsány na intranetu Dopravního podniku (Informace personálního úseku). Lidé by také měli vědět, že pro výkony hrazené zdravotní pojišťovnou si musí přinést poukaz od lékaře s plným názvem „Poukaz na ošetření ST“.

A úplně na závěr: Napadá vás něco opravdu důležitého, co byste chtěli vzkázat našim čtenářům?

Udělejte něco pro své tělo. Věnujte mu čas, hýbejte se a cvičte!



Řidiči, hrdinové

Ocenili jsme slušné řidiče. Stalo se tak 25. června 2008 ve středočeské vozovně, o čemž nás podnikový časopis informoval ve svém prázdninovém dvojčísle. Personální ředitel ing. Tomáš Petana byl podle vlastních slov ohlasem na tuto soutěž nadšený. To je dobře. Jen se obávám, že být nadšen v jistých případech nestačí.

Pavel Ďuran


Nemám oceněné řidiče v úmyslu v nejmenším snižovat, neboť jsou těmi, kdo si dlouhodobě dokáží ve svých pracovních výkonech udržovat vysoký nadstandard, musím však říci, že nad nimi stojí ještě jiní, kteří svými skutky jejich zásluhy ne snad zastíní, ale rozhodně předčí – a na ty se tentokrát jaksi pozapomnělo. Nebo přesněji na jednoho z nich. I o něm se DP KONTAKT zmínil, a to ve svém květnovém čísle v příspěvku „Řidič tramvaje“. V něm jsem popsal příběh jednoho brzkého

nedělního rána z polovičky března tohoto roku, kdy řidič vozovny Kobylisy Miloslav Šíma zabránil násilně-ní mladé ženy. „Konec příběhu?“ ptal jsem se v závěru tohoto článku. „Byť skončil v podstatě happy endem, chybí mi myslím epilog. Ten by mělo napsat vedení jednotky Provoz Tramvaje nebo Dopravního podniku.“ Epilog napsán byl – ku cti vedení jednotky Provoz Tramvaje nutno říci, že závěr této story sešel z jejího pera. JPT zareagovala v rámci svých možností a Miloslav Šíma byl za svůj čin, který bych se nebál nazvat když ne přímo hrdinským, pak určitě neobyčejně lidským, odměněn částkou jednoho tisíce korun.

V souvislosti s tím bych si dovolil dvě malá srovnání: „Slušní řidiči“ Dopravního podniku byli oceněni za 3. místo mimořádnou odměnou ve výši 2000 Kč a knihami z produkce DP, za 2. místo mimořádnou odměnou ve výši 4000 Kč, knihami z produkce DP a USB datovým klíčem s kapacitou 500 MB a za 1. místo mimořádnou odměnou ve výši 6000 Kč, mobilním telefonem NOKIA 6300 a knihou Praha a metro...“ A já se ptám: není to tak trochu nepoměrné? Za nezpochybnitelně výjimečný, hrdinský čin, a já se za ten expresivní výraz čtenářům omlouvám, „usraná“ tisícovka, přičemž („jen“) za dobře odváděnou práci telefon, solidní publikace a šest tisíc?

Druhý příklad: podobný čin tomu, jímž se prezentoval kolega Šíma z kobylské vozovny. Byl rovněž zmíněn podnikovým periodikem, a to v únoru 2006. „V červnu loňského roku se dva řidiči postavili násilníkovi a zamezili tím incidentu v autobuse plném lidí,“ napsala v perexu článku „Řidiči, hrdinové“ Daniela Tůmová (Kočí), tehdejší redaktorka DP KONTAKTU. A vyprávěla příběh dvou autobusáků, kteří se postavili muži ozbrojenému pistolí, zneškodnili jej a následně předali do rukou policie: „Řidiči z Kačerova Jiří Zeman a Michael Tománek byli za svůj hrdinský čin počátkem nového roku slavnostně oceněni.

Protože podobná událost rozhodně nepatří k obvyklým zážitkům cestujících a řidičů na lince č. 253 ani žádné jiné, je hrdinský čin našich řidičů opravdu obdivuhodný. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost jim vyjádřil upřímný obdiv a poděkování. Na důkaz vděčnosti jim byla předána z rukou tehdejšího personálního ředitele Jaroslava Ďuriše věcná cena v hodnotě deseti tisíc korun [jednalo se o poukázku FlexiPASS – pozn. aut.] a kniha s věnováním na památku.“


Co dodat závěrem? Snad jen tolik, že si dnes málo vážíme těch, kdo jsou – bez diskuse – hodni úcty a obdivu. 

Reakce personálního ředitele Ing. Tomáše Petany na článek Řidiči, hrdinové

Dříve než lidé začnou argumentovat, měli by si ujasnit, o čem se vlastně baví, a jestli vůbec nějaký spor mezi nimi existuje. Dopravní podnik spustil akci Slušný řidič za účelem neustálého zlepšování služeb zákazníkům i atmosféry uvnitř společnosti. Pokud se podíváme na kritéria, která rozhodují o získání titulu Slušného řidiče, zjistíme, že jde o velmi komplexní záležitost: jízda bez nehod, slušné chování vůči zákazníkům i spolupracovníkům, nízká absence, správná technika

jízdy, upravenost a pak také ona diskutovaná schopnost pomoci někomu při nebezpečné situaci. Vedoucí každé jednotky sleduje, do jaké míry jeho zaměstnanci zmiňované vlastnosti mají, a ty nejlepší pak navrhuje k ocenění. Letos získalo třetí místo patnáct řidičů, stejný počet se umístil i na druhém a devět na prvním. Dopravní podnik hodlá tuto soutěž rozšířit i na další pracovníky, například revizory, jejichž pověst mezi zákazníky je pro naši společnost také velmi důležitá.

Snaha zvýšit kvalitu služeb pomocí této motivační soutěže však samozřejmě neznamená, že bychom pomíjeli výjimečné činy kteréhokoli z našich pracovníků. Každý zaměstnanec, který lidsky či pracovně zazáří, může být navržen svým nadřízeným k odměně.

Činy pánů Šímy, Zemana či Tománka jsou příkladem lidského hrdinství, nikoli celé škály profesních dovedností vedoucích k titulu Slušný řidič, proto se na ně vztahuje také jiný systém odměňování. 

Kinobus: zkouška ohněm i vodou

Kino na „čtyřech kolech“ si za deset dní promítání našlo už dva tisíce diváků. Společný projekt Dopravního podniku a firmy Metronome s.r.o. baví publikum pod širým nebem v parcích, na loukách a hřištích, a dává tak Praze ochutnat venkovskou letní pohodu – ovšem s mnohem větším komfortem. Nikdy nechybí stánek s občerstvením, kde si diváci dopřávají od limonády po tvrdý alkohol, drobné věci k zakousnutí, steaky nebo krkovičky. Na pořádek zpravidla dohlíží městská policie.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski



Sérii představení zahájily ve vysočanském parku Podviní Vratné Láhve Zdeňka Svěráka. Bylo znát, že film se trefil do vkusu publika složeného ze všech věkových skupin. Díky anglickým titulům se rozesmáli i zahraniční hosté. Dalším velmi oblíbeným filmem pro každou generaci je Václav, v repertoáru Kinobusu však nechybí ani představení zaměřená na určité skupiny. Mládež se nejvíce houfuje na film Gympl. Dovolenu s Andělem zase vyhledávají spíše starší diváci. Návštěvnost se také různí podle místa promítání. „Lokality jsme vybírali tak, aby v jejich okolí nebyla žádná další kina a měli jsme místním divákům co přinést,“ říká Jan Štojdl z Dopravního podniku, který je autorem myšlenky a organizátorem Kinobusu.

Dát dohromady takový projekt, je složitá práce. To může potvrdit i spoluorganizátor Jakub Krčmář z firmy Metronome, která teď Kinobus provozuje a vlastní. Oba nadšenci nejenže zajistili a vyjednali vše potřebné, ale ještě k tomu se střídají jako promítači na každém představení.

Denně tak okouší nesnáze polních podmínek, v nichž si musí poradit s výpadky elektřiny a nejrůznějšími závadami na promítací technice. Zkoušku ohněm prodělal Jan Štojdl hned při prvním představení, kdy

byl kvůli závadě film třikrát krátce přerušen. To však divákům náladu nijak nezakazilo a na závěr poděkovali potleskem.

„Ještě veselejší to bylo při druhé akci,“ říká Štojdl. „Promítáme na obří nafukovací plátno o rozměru devět krát sedm metrů. Vyfouknu-té váží sto kilo. V jednu chvíli nám vypadla elektřina, zabýval jsem se tehdy promítačkou a neuvědomil si, že bez elektřiny nefunguje ani kompresor, který nahání vzduch do plátna. Navíc byla všude tma a já neviděl, že se to devítimetrové plátno začíná naklánět a bortit na diváky. Samozřejmě je ukotvené na lanech, takže se nemůže nic stát, ale v prvním momentě to vypadá, jakoby na vás celá ta stěna padala.“

To trochu vyděsilo diváky v prvních řadách.“

Být „potulným“ promítačem neznamená pustit film a usnout s nohama na stole. Každý snímek je „roztažen“ na pěti či šesti kotoučích, které je třeba během představení měnit a přesně načasovat, aby diváky nerušily proluky. Organizátoři tak musí pracovat se dvěma promítačkami, na nichž se občas něco ulomí nebo ohne. „Stejně to je ale legrace,“ nestěžuje si Jan Štojdl. Večerní pohoda letního kina si kromě technických problémů vybírá ještě jednu daň a tou je závislost na počasí. Srpen promítání zatím přál, pouze dvakrát byl program přerušen kvůli dešti. Doufejme, že i zářijová příroda bude přátelská k filmu a jeho poslu Kinobusu.





Pověst Dopravního podniku se stále zlepšuje

Dvě desítky auditorů tajně „nakouklo do každé díry“

Navzdory letnímu vedru, zácpám na silnicích a návalům turistů si naši zaměstnanci vybudovali u veřejnosti pověst slušných a vstřícných lidí – tedy alespoň většina.

Obraz Dopravního podniku se oproti konci minulého roku výrazně zlepšil. Ukazuje to studie společnosti Westminster, která od května do června vyslala dvě desítky svých „agentů“ po všech linkách a do všech infocenter, kde tito „auditoři z lidu“ zkoumali chování našich pracovníků. Pokud vám tedy na okénko kabiny zaťukal člověk s dotazem: „Kam tahle tramvaj jede,“ nemuselo jít o zmateného turistu, nýbrž pozorovatele zkoumajícího vaši ochotu a trpělivost. Skončil vám málem pod koly přioopilý motorkář a vy jste na celý autobus pronesl(a) nějaký „šťavnatý“ komentář? Pak vězte, že se možná donesl i k uším nějakého auditora.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Řidiči: kdo se neurvale chová, i neurvale řídí

„Agenti“ najezdili v tramvajích a autobusech celkem 300 hodin, během nichž se třicetkrát obrátili na řidiče s nějakým požadavkem. Nejvíce návštěv si vysloužila linka číslo 26 (celkem deset), oblíbená byla i jednička, sedmička, osmička a osmnáctka (každá po sedmi kontrolách). Auditor pokaždé strávil ve voze 20 až 30 minut a alespoň jednou požádal řidiče o nějakou informaci nebo jízdenku.

První dojem, který řidiči vyvolávají, je veskrze pozitivní. Oproti minulému roku jich například mnohem více působí upraveně. „Autobusáci“ o sebe přitom začali dbát více než „tramvajáci.“ Zatímco v prosinci měly obě skupiny stejné skóre v upravenosti (86 procent), letos se řidiči autobusů „vyšvihli“ na 93 procent, čísla u řidičů tramvajů však zůstala beze změny. Důvodem může být hor-

ké letní počasí, které se dá „s plnou parádou“ přečkat v kabině autobusu o něco snadněji.

Zdá se, že i se slušností jsou na tom řidiči autobusů lépe. V tramvaji se dostane odpovědi na pozdrav pouze 46 procentům cestujících, v autobuse ji uslyší 61 procent. Přesto se jedná o zlepšení oproti předchozímu roku, v případě „autobusáků“ dokonce o deset procent.

Ačkoli „tramvajáci“ dodržují formální slušnost oproti svým kolegům méně, jsou i oni schopni podat cestujícím jasnou a užitečnou informaci. Měli by si však uvědomit, že spokojenost zákazníka nezávisí jen na tom, zda se dočká pomoci, ale i na celkovém dojmu, který si ze setkání s řidičem odnese. Jedna třetina cestujících má stále pocit, že řidiče tramvaje obtěžuje, u cestujících v autobuse je to pouze jedna pětina (oproti loňsku se jedná o významné zlepšení).

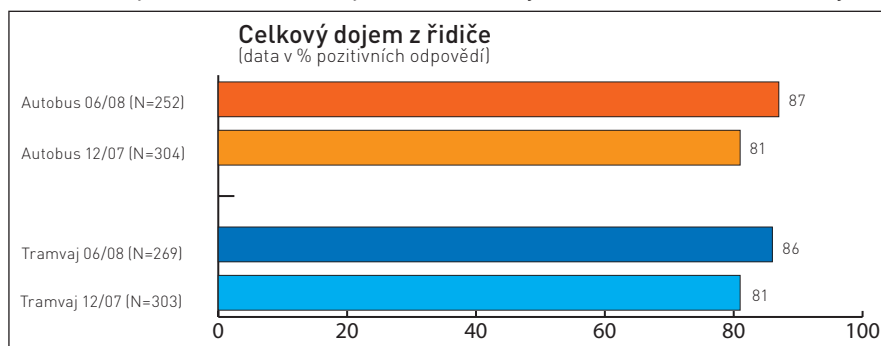
Společnost Westminster však upozorňuje, že takto kritické hodnocení je

způsobeno i lidskou povahou auditorů. Člověk vždy posuzuje jednání vůči sobě mnohem citlivěji než k ostatním. Když totiž měli „agenti“ hodnotit chování řidičů vůči jiným cestujícím, zdálo se jim v 95 procentech případů, že řidič jedná velmi slušně.

Statisticky pohořeli „tramvajáci“ ve zdravení, mezi „autobusáky“ je však rozšířenější li když celkově nijak významný) nešvar poslouchání hudby během jízdy. Celkem čtyřikrát nachtali auditori řidiče autobusů se sluchátky na uších, zatímco se jim takto podařilo odhalit jenom jednoho řidiče tramvaje. V desetině případů si také řidiči rádi popovídají během jízdy se svými kolegy, někdy také s cestujícími.

Obecně se naši řidiči chovají profesionálně i ve vypjatých a stresových situacích. Hrubost, neurvalost, neochota či agresivní styl řízení nejsou vlastnostmi, které se u každého někdy projeví. Spíše se kumulují v některých jednotlivcích. Například řidič, který je neurvalý na cestující, mívá i neurvalý styl jízdy.

Jaký je tedy celkový dojem, jímž řidiči na zákazníky Dopravního podniku působí? Pozitivní hodnocení si vysloužilo 87 procent „autobusáků“ a 86 procent „tramvajáků.“ V obou případech jde o zlepšení 5–6 procent. Významně přitom narostl počet „vyložené pozitivních dojmů“ – 53 procenta řidičů autobusů a 50 procent řidičů tramvajů, což je zlepšení o 12 až 14 procent. V případě „autobusáků“ pak úplně vymizel „vyložené negativní pocit“.



Revizoři: rádi se zaměřují na mladé a cizince

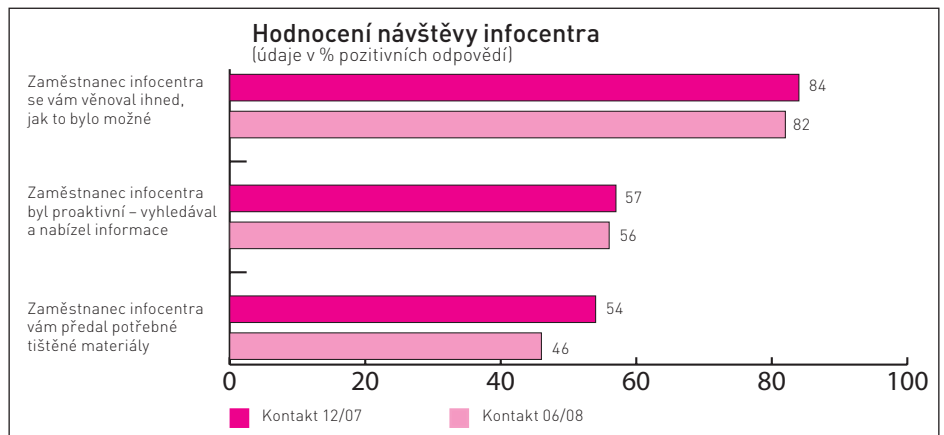
Další skupinu tvoří pracovníci, jejichž pověst je zvláště křehká. I poctivý cestující mnohdy znervózní, když vidí revizora. Schopnost hájit nároky přepravce, a přitom si udržet slušnost a klid vůči jakémukoli cestujícímu je nutnou dovedností a právě na ni se zaměřili „agenti“ Westminsteru.

Auditoři byli osloveni revizorem v 64 případech. Šestnáctkrát si zahráli na cizince. Všichni přitom sledovali jednotný scénář – nějakou dobu předstírali, že nemohou najít jízdenku a během toho si všimli, jak revizor reaguje. Až po uplynutí několika minut se vykárali platným jízdním dokladem. Sledovali přitom nejen revizorovo jednání vůči sobě, ale i ostatním cestujícím.

Stejně jako řidiči, i revizoři působí na první pohled upraveně. Škoda ovšem je, že se od řidičů neliší ani ve druhé oblasti. Ne vždy totiž pozdraví, zvláště jedná-li se o cizince (pozdrav zazní v 88 a 63 procentech případů). Přesto došlo k výraznému zlepšení – u cizojazyčných kontaktů o celých dvacet procent oproti loňsku.

Jazyková bariéra má však i pozitivní účinek. Zatímco českým cestujícím se revizoři vykáží služebním průkazem v 88 procentech případů, u cizinců mnohdy používají průkaz jako pomůcku v komunikaci a uvidí ho tak 94 procenta cestujících. V obou případech to je zlepšení o 8–11 procent.

Auditoři vypověděli, že v 98 procentech se revizoři chovali k nim i ostatním lidem slušně. Pověstinou klidně čekali, zatímco „agent“ dlouze prohledával svoji tašku. „Lístek jsem hledala asi tři minuty, trpělivě čekal a uklidňoval mě, když jsem začala zmatkovat,“ říká paní, která se ujala své role na Národní třídě. Společnost Westminster zaznamenala letos jedinou praktickou výtku vůči chování revizora. „Nic mi sice neřekl, ale bylo mi nepříjemné, jak mi kouká do věcí, když jsem hledala legitku,“ stěžuje si jedna z „agentek“ v tramvaji číslo 9. Auditoři si také všimli, že se revizoři při kontrolách mimo soupravy zaměřují na



mladé lidi a cizince, u nichž předpokládají větší procento černých pasažérů. Tyto skupiny pak mají podle Westminsteru dojem nerovného přístupu. Od loňského roku došlo k obrovskému skoku ve „výrazně pozitivním dojmu“, kterého nabylo 54 procent česky mluvících a 56 procent cizojazyčných „agentů“ vůči revizorům. V případě druhé skupiny to je nárůst o 32 procenta. Co se týče „zcela negativního pocitu“, nenašel se letos mezi cizojazyčnými ani jeden případ, mezi česky mluvícími stoupla jeho četnost z nuly na dvě procenta. Dlužno ovšem dodat, že letos se vůbec neobjevilo hodnocení „spíše negativní pocit“, který mělo loni 13 procent auditorů.

Infocentra: Co tady chtějí Češi?

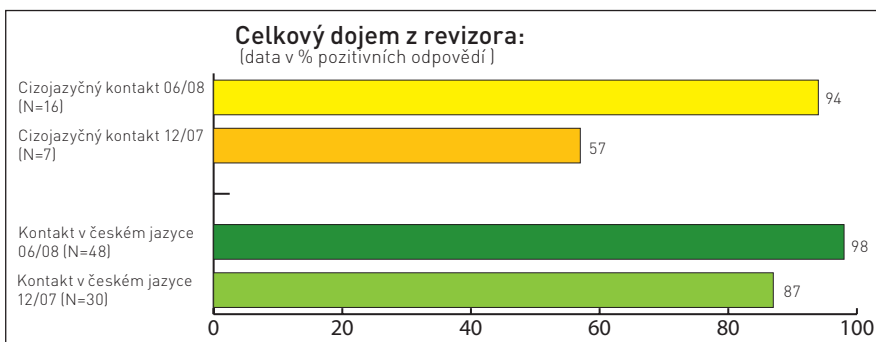
Na Bojišti, Anděl, Holešovice, Muzeum, Můstek, Magistrát, Letiště Terminál 1 a 2. Všude tam se vypravili auditoři s nejrůznějšími otázkami, aby zkoumali ochotu a připravenost zaměstnanců infocenter. Celkem oslovili pracovníky sto jedenáctkrát, 26 rozhovorů proběhlo v cizím jazyce (angličtina, němčina, francouzština, ruština). Příjemné a reprezentativní vystupování a informovanost, které tvoří u řidičů a revizorů jen část jejich práce, je pro pracovníky infocenter základem. To se také odráží ve statistice. Upravené oblečení hlásili auditoři v 98 procentech případů. Jak cizojazyčně, tak česky hovořící

„agenty“ pozdravilo 87 procent pracovníků. V ostatních případech byli většinou při vstupu auditora příliš zaměstnání jiným klientem. Přesto existují výrazné rozdíly mezi pracovišti. Zatímco na Magistrátu a v Holešovicích odpověděli zaměstnanci na pozdrav pokaždé, na Andělu už to bylo pouze 75 procent případů, na Terminálu 1 pak ještě o dvě procenta méně.

Nejpříjemnější dojem si odnesli auditoři z Terminálu 2. Jeho zaměstnanci ochotně zodpověděli všechny dotazy. Naproti tomu nejhůře zapůsobil Můstek, kde měla pětina lidí dojem, že pracovníky obtěžuje. Westminster ale upozorňuje, že vzhledem k počtu návštěv (14 na každém pracovišti), není tento rozdíl statisticky významný.

Pětina všech auditorů měla dojem, že je nechávají pracovníci infocenter zbytečně dlouho čekat. Nejpomalejší se v tomto ohledu ukázaly Holešovice (31 procent časově nespokojených „agentů“), nejlépe Anděl (12 procent). Rychleji jsou přitom obsluhováni cizojazyční – 96 bylo naprosto spokojeno oproti 77 procentům česky hovořících.

Rozdíl v přístupu k Čechům a cizincům komentuje studie Westminsteru takto: „Zejména v infocentrech na letišti měli někteří auditoři několikrát pocit, že zaměstnanec se tak trochu tváří, že „jednoduché“ dotazy v češtině jej zdržují od „té pravé a důležitější“ práce s cizinci.“ Dojem, který zaměstnanci infocenter vyvolávají, se oproti předchozímu roku zlepšil ve všech bodech: rychlost obsluhy, samostatnost, aktivita, schopnost vyhledat potřebné informace. Největší posun nastal v ochotě nabídnout zákazníkovi tištěné materiály (o 8 procent). Z výzkumu jasně plyne, že všichni pracovníci, kteří v očích zákazníků reprezentují Dopravní podnik, či spíše, kteří „jsou Dopravním podnikem“, mají ve všech ohledech vyšší prestiž. Ani na tomto místě si však nemůžeme odpustit ono klíse, že je stále prostor ke zlepšování.





Autobusový terminál není skládka

Jízdní řády ztrácející se pod nelegálním výlepem, posprejované stěny, zápach pomočených zákoutí a odpadky na chodnících a schodištích. „Takhle to bylo vždycky,“ pokrčí rameny ne jeden cestující na velkých autobusových terminálech, jako je Černý Most nebo Nádraží Holešovice.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Foto: oddělení Provozně technická kontrola

Vždy ale existovala skupina lidí z řad zákazníků i zaměstnanců Dopravního podniku, kteří na kvalitu svého prostředí nehodlají rezignovat. Miroslav Marek z oddělení 600320 Provozně technické kontroly a jeho spolupracovníci se rozhodli přispět ke zlepšení situace.

„Kdyby měli lidé dojem, že se svými připomínkami a stížnostmi nemají úspěch, u nás ho určitě mít budou,“ říká Marek, jehož oddělení řeší stále více podnětů od cestujících. Kritická situace panovala hlavně na Nádraží Holešovice. Nevábná scenerie se tam naskytovala nejen místním, ale i turistům mířícím do pražské ZOO. Za to si Dopravní podnik vysloužil kritiku v novinách přímo od ředitele ZOO Petra Fejka.

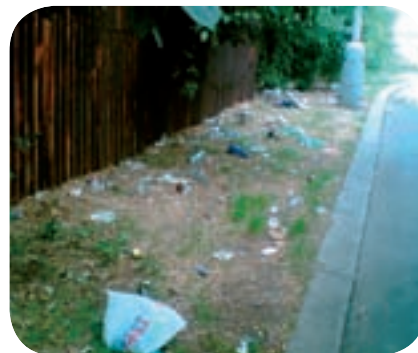
Trvalé znečištění však není způsobené jen nedbalostí úklidových služeb. Častokrát je terminál rozdělen na několik zón, z nichž každá připadá jinému subjektu. Například část Černého Mostu spadá pod pravomoc Metra a část pod Zastávkovou službu. Existuje tu však i „mrtvá zóna,“ která nepatří nikomu

– v tomto případě schodiště. „Území nikoho“ existuje i na Nádraží Holešovice. „S celou situací nám velice pomohl pan Roček z oddělení 340470 Ostatních objektů, který zajistil nápravu a ujal se také mrtvých zón,“ říká Marek. Pracovníci Ostatních objektů, mezi nimi i lidé odsouzení k veřejně prospěšným pracím, vyčistili schodiště a okolí zastávek. Dokonce vysbírali odpadky ze soukromého pozemku, který se táhne podél silnice, a posekali na něm trávu. Uklizená jsou už také nástupiště a schodiště na Černém Mostě, v blízké budoucnosti dojde i na „mrtvé zóny.“

V Praze je zhruba deset autobusových terminálů s kapacitou podobnou Holešovicím nebo Černému Mostu, a proto doufejme, že spolupráce obou pracovišť bude pokračovat stejně hladce i nadále. „Naši pracovníci chtějí svou činností přispívat k dobrému jménu a rozvoji naší společnosti i v budoucnu, a to nejenom na poli vnitropodnikových kontrol, ale i ve vztahu k cestujícím,“ zavazuje se Miroslav Marek.



Černý Most.



Nádraží Holešovice.

Ovšem bez pomoci řidičů a dalších provozních pracovníků svého cíle těžko dosáhne. Právě na Nádraží Holešovice pocházela velká část znečištění od řidičů autobusů, kteří házejí odpadky rovnou na silnici nebo trávník (je však třeba dodat, že v tomto místě nemají k dispozici koš). „Apelujeme na naše kolegy, aby nebyli k této problematice lhostejní a svým osobním přístupem přispěli k zvyšování úrovně služeb DP pro cestující veřejnost,“ vyzývá Marek.

Došlo do Dopravního podniku

Vážený pane řediteli, ráda bych touto cestou ještě jednou, a to i Vaším jménem, chtěla moc a moc poděkovat panu řidiči, se kterým jsem v pondělí 4. 8. jela autobusem linka 124 od Polikliniky Budějovická v Praze 4, kolem 16.00 hodiny. Když jsem vystoupila, zapamatovala jsem si ještě č. autobusu – 7346 a pan řidič byl mladý s delšími tmavými vlasy. A proč bych mu chtěla poděkovat?

Cestovala jsem ten den s kočárkem a na autobus jsem dobíhala. On na mě nejenom počkal, ale i jeho způsob jízdy byl velice ohleduplný, nelítala jsem s kočárkem sem a tam jako jiný, a i jeho chování bylo velice vstřícné a milé. Kdyžby u Vás takových zaměstnanců pracovalo víc, nebyly by moje zkušenosti s cestováním s MHD tak hororové. Moc Vám děkuji. Jitka Weberová, Praha 5





Procházky místy, kde už tramvaje nepotkáte (2)

Naše dnešní procházka po pražských zaniklých tramvajových tratích bude opět v hradčanské oblasti. Tentokrát se podíváme například do nejužší pražské ulice, kterou jezdily tramvaje a připomeneme si problémovou dopravní obsluhu této starobylé části hlavního města.

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv Historické foto: Archiv DP

Z Brusnice na Pohořelec

Úsek Brusnice – Pohořelec jsme si sice prošli v prvním dílu našeho seriálu, přesto se tramvaje kdysi mohly vydat ještě jednou cestou, údolím kolem Nového Světa. Je to možné, že by i v tak provozně dodnes nepříznivém místě jezdily tramvaje? Důvod byl docela prostý. Hradčany bylo zapotřebí také obsloužit městskou hromadnou dopravou. Projekty tramvajových tratí v Nerudově ulici nebylo možné realizovat pro nepříznivý sklon ulice, a tak se hledala nějaká náhradní cesta. Už v roce 1907 byl předložen a nakonec i schválen projekt tramvajové tratě, která by do blízkosti Hradu dorazila oklikou přes Chotkovu silnici a Mariánské hradby. Od zastávky Královský hrad se nabízely pro pokračování postupně dvě základní varianty. Obě znamenaly poměrně velké komunikační úpravy. Základní varianta spočívala v položení kolejí Jelení ulicí a kolem Lumbeho (či Lumbeovy) zahrady nově regulovanou ulicí k Novému Světu, pak ulicí U Kasáren do Loretánské ulice a na Pohořelec. Tato varianta nezajišťovala obsluhu Hradčanského náměstí. Druhá možnost, kterou se začaly Elektrické podniky později zabývat, se označovala jako „varianta Prašným mostem“. Nezaměňujeme to ale s vžitým

Ulice U Kasáren. Zde byla tramvajová trať z pochopitelných důvodů jednokolejná. Její horní část byla nejužší ulicí, kterou v Praze projížděly tramvaje. Její šířka je v rozmezí 3,25–3,75 m.

označením křižovatky dnešních ulic Svatovítské a Milady Horákové. Tramvajová trať měla opravdu vést po náspu, který je dodnes na místě historického Prašného mostu, pak měla pokračovat po nově vybudované úzké komunikaci přes zahradu Na baště a mezi vlastním Hradem a Arcibiskupským palácem na Hradčanské náměstí. Odtud kolem Toskánského paláce do Loretánské ulice na Pohořelec.

Je všeobecně známo, že v roce 1908 začaly Nerudovou ulicí zkušebně jezdit první pražské autobusy, které ale svůj úkol přestaly plnit po nehodě v listopadu 1909. Snad to byl i jejich nespolehlivý provoz, co uspíšilo stavbu tramvajové tratě v Chotkově silnici. Do zastávky Královský hrad první tramvaje přijely 30. ledna 1910. V té době stále ještě nebylo definitivně rozhodnuto, kterým směrem bude pokračovat. Ještě v září 1910 městská rada podporovala variantu kolem Arcibiskupského paláce, přestože byla odmítána některými institucemi, chránícími starobylý ráz Prahy, v jejichž čele stál Klub za starou



Prahu. Proti nové komunikaci se postavila i vídeňská C. k. ústřední komise pro umělecké a historické památky. Ani na informativní schůzce, konané 25. dubna 1911 za účasti všech zainteresovaných institucí, se nerozhodlo. Elektrické podniky konstatovaly, že proti navrhované komunikaci mluví jen jedině důvody estetické a citové, a proto spolu s městskou radou dál trvaly na variantě přes Prašný most kolem Arcibiskupského paláce (ačkoliv proti se stavěli i sami zástupci arcibiskupství). Přestože nebylo o vedení tratě definitivně rozhodnuto, začalo se 4. července 1911 s kladením kolejí alespoň v úseku od Pohořelce k Loretánské ulici.

Nakonec v zájmu zajištění potřebné obsluhy Hradčan se Elektrické podniky rozhodly uskutečnit první navrhovanou variantu kolem Lumbeho zahrady. Celá, bezmála jeden a půl kilometru dlouhá trať byla hotova během necelého půl roku. Už 21. prosince 1911 se konala technicko-policejní zkouška a následující den se mohli cestující poprvé svést tramvají až na Pohořelec. Odbočme nyní od historického vývoje tramvajové tratě a vydejme se na vlastní procházku. Úsekem Hrad – Brusnice se nebudeme zabývat. Tramvaje tudy jezdí dodnes. Jen si uvedme, že původně tu koleje byly v místech, kde dnes jezdí automobily a celý terén byl na křižovatce Brusnice asi o metr výš. Tramvajová zastávka, která v těchto místech bývala, se jmenovala Lumbeho zahrada. Tímto jménem se označovaly →



Ve sbírkách Klubu za starou Prahu se dochovala unikátní fotografie vlaku linky č. 1 u stanice Nový Svět, pořízená někdy mezi roky 1915–1918.





rozsáhlé pozemky jižně od Jelení ulice, které od roku 1852 vlastnil lékař Karel Lumbe (1807–1885). Od Lumbeových dědiců město část pozemků odkoupilo a zřídilo tu novou cestu k Novému Světu (dnešní ulice U Brusnice, jižní část). Právě do této ulice odbočovala dvoukolejná tramvajová trať. Vydáme se ulicí U Brusnice s kopce a představíme si, že zde vedly dvě tramvajové koleje. Trať zde měla klesání 55,16 ‰. Vlevo je známější část Lumbeho zahrady. V roce 1910 se předparcelovalo a zastavěn činžovními a tzv. sdruženými rodinnými domy. K tomu ale naštěstí nedošlo. Od roku 1925 tyto pozemky vlastní Správa pražského hradu a v bývalé Lumbeho vile dnes bydlí prezident republiky Václav Klaus. Pod kopcem k nám vpravo ústí ulička Nový Svět. V těchto místech se trať stala jednokolejnou, protože ulice tu bývala mnohem užší. Nad výhybkou byla stanice Nový Svět. Tramvaje tu vjížděly do kratší, asi 25 metrů dlouhé soutěsky mezi domy, kde byla ulice široká jen 5 metrů včetně chodníků. Na jejím konci bylo malé nepojmenované náměstíčko, fakticky křižovatka s ulicí Kanovnickou, která přichází zleva. Vpravo je barokní kostel sv. Jana Nepomuckého z let 1720–1729, který byl součástí komplexu kláštera voršilek a špitálu sv. Antonína. Postavil ho vynikající architekt Kilián Ignác Dienzenhofer. Už v době, kdy tudy začaly jezdit tramvaje, byl celý komplex (vyjma kostela) majetkem armády, která tu zřídila kasárny. Na zmíněné náměstíčko se přesto podařilo vměstnat výhybnu se stanicí Kanovnická. Místo bylo velmi nepřehledné, a tak už po necelém roce provozu, 18. října 1912, byly protioblouky před tehdejší uličkou upraveny a jednokolejný úsek byl částečným doplněním druhé koleje zkrácen z 53 m na 23 m. Přes tuto úpravu právě tady v prosinci 1913 došlo k těžké nehodě tří tramvaj.

Dům na snímku kdysi býval posádkovou nemocnicí. V těchto místech nám odlišná dlažba i po sedmdesáti letech připomíná, kudy vedly tramvajové koleje.



Nehodě, která se odehrála v roce 1913 u první, dnes už neexistující soutěsky mezi ulicemi Nový Svět a Kanovnickou, věnoval denní tisk velkou pozornost. Jsou známy čtyři fotografie této události.

Teprve v roce 1918 byla odkoupena malá část pozemku po levé straně, což dovolilo posunout zeď zahrady, odstranit soutěsku a rozšířit ulici o 2 a půl metru právě tak, aby tu bylo možné zřídit dvoukolejnou trať až před kostel, kde byla zrušena výhybna. Při té příležitosti byla zrušena zastávka Nový Svět. Po upravené trati se začalo jezdit 12. října 1918.

Nyní se podíváme před sebe a spatříme onu slibovanou nejužší ulici s tramvajovým provozem v Praze, která měří 3,75 m, v místech, kde pilíře podepírají zeď kasáren je šířka jen 3,25 m! Jednokolejný úsek v ulici U Kasáren měřil 115 m a byl krytý návestidlem. Úzká a nepřehledná komunikace nebyla jediným problémem. Kromě toho zde bylo i prudké stoupání – až 89,3 ‰! Upřímně řečeno, jen těžko si tady dnes tramvaj představíme. Z bezpečnostních důvodů zde byla vyloučena veškerá další doprava a nesměli sem ani chodci! Na konci uličky byla vložena výhybka a trať se opět stala dvoukolejnou. Když vystoupáme uličkou směrem k Hrzánskému paláci, nesmíme přehlédnout na zemi charakteristickou žlutou dlažbu, odlišnou od okolní šedé, která nám dodnes krásně vymezuje místo, kudy vedly tramvajové koleje! Je to nevěstní památka na tramvajovou dopravu. Dál tramvajové koleje pokračovaly Loretánskou ulicí až na Pohořelec. V těsném sledu za sebou byly zastávky Loretánská ulice, Loretánské náměstí, Úvoz a Pohořelec. Na konci byl přejezd,

Zřejmě nejstarší snímek ze zaniklé tratě přes Hradčany. Tramvaj linky č. 5 na něm vjíždí právě z té nejužší „tramvajové“ ulice do Loretánské.



na kterém tramvaje obracely. Na konci první světové války už tato úprava nevyhovovala. Kromě toho sem jezdily i nákladní tramvajové vlaky s potravinami, což zde komplikovalo situaci. Proto byla na konci trati, před ústím Keplerovy ulice, navržena kolejová smyčka s jednou předjízdou kolejí. K její realizaci došlo ale až po válce a byla uvedena do provozu 22. září 1919. Původní přejezd tu zůstal zachován. Smyčka se používala i po té, co byla trať prodloužena do Břevnova. Jako první přes ulici U Kasáren na Pohořelec jezdila linka číslo 5, kterou už v roce 1914 vystřídala linka č. 1, která tu pak byla natrvalo. Přestože šlo o dopravně nevhodnou trať, objevila se tu v roce 1924 ještě druhá linka, č. 10, kterou o rok později vystřídala linka č. 7. Ta se pak v roce 1927 přestěhovala na novou trať v Keplerově ulici, kterou jsme procházeli minule. Velmi živo tu bylo o sokolských sletech v letech 1926 a 1932, kdy zde projíždělo velké množství tramvajových vlaků. Před sletem v roce 1926 byla zrušena smyčka na Pohořelci, která v té době sloužila jen manipulačním účelům a překážela by napojení nové trati v Keplerově ulici. Před dalším sletem byl na Pohořelci zřízen kolejový oblouk od Loretánské ulice do Keplerovy, pomocí kterého se sletové vlaky vracely zpět do centra. Jízda tramvajemi ulic U Kasáren nebyla příliš bezpečná, a proto Elektrické podniky rozhodly, že zde od 1. ledna 1933 dopravu zastaví. Protože ale koncem roku začala dlouhodobá přestavba Keplerovy a Jelení ulice, vrátily se sem tramvaje ještě jednou od 6. prosince 1933. Definitivně tu byl tramvajový provoz zastaven až od 1. dubna 1938. V rámci poslední fáze rekonstrukce Jelení a Keplerovy pak byl starý úsek přes Hradčany na obou koncích, tj. u Lumbeho zahrady i na Pohořelci, odpojen a po čase i snesen. Tím Praha přišla o jednu ze svých tramvajových zajímavostí. Letos tomu bylo přesně sedmdesát let, co tramvaje přes starobylé Hradčany a „svoji“ nejužší ulic jely naposledy.



Mezinárodní festival CinéRail

Autobus a film, to je Kinobus, autobus přivážející filmy do různých koutů Prahy, o tom je v tomto DP KONTAKTu uveřejněný článek Jakuba Ryšky. „Vlak života“ je článek pana Mohameda Mezghaniho, bývalého ředitele programu a studií UITP, dnes v roli poradce této instituce a vedoucího kanceláře UITP – MENA, pobočky UITP pro země Středního východu a Severní Afriky.

Ing. Zdeněk Došek,
vedoucí oddělení Oborové vztahy

O tom, jak tato kancelář a Mohamed osobně dokáží pohnout s městskou veřejnou dopravou v této oblasti Středomoří, ovlivněné antickou kulturou, stejně jako horkým duchem Sahary, i podzemím plným nafty a plynu, napovědla březnová konference, organizovaná UITP v Tunisu pod názvem „Jakou veřejnou dopravu pro města jižního Středomoří a Středního východu?“ První linka metra před otevřením v Alžírě, rozestavěné či plánované tramvajové systémy počínaje Casablankou, Rabatem, přes Oran, Alžír, Constantine a Tunis se šíří dále směrem na východ, do Egypta, Jordánska, Izraele, Sýrie, Iránu, kde Teherán intenzivně rozšiřuje síť metra a pokračují směrem na Arabský poloostrov. O vztahu pana Mezghaniho k veřejné dopravě nejlépe vypovídá jeho poutavá esej na okraj mezinárodního festivalu CinéRail, jehož již 16. ročník se konal od 20. do 26. února 2008 v Paříži, uveřejněná v čísle 3/2008 Public Transport International. Projíme s ním filmovou cestu vlakem a doufejme, že v příštím ročníku CinéRail to bude Dopravní podnik hl. m. Prahy, který si odnese jednu z cen.

Vlak života

Mohamed Mezghani, vedoucí kanceláře UITP MENA, poradce UITP (přeloženo z francouzského originálu)

Začnete tím, že se postavíte do fronty u pokladny, koupíte si svoji vstupenku, uděláte několik kroků, posouváte se dopředu v naději, že naleznete volné sedadlo, a pak jste připraven na cestu. Ne, nejste ve vlaku nebo v autobuse. Jsme přece tady, na místě, kde někteří lidé sedí a jiní stojí a všichni čekají na zahájení. Stojící lidé? To je poněkud zvláštní. Skutečně to nemůžete v kině dělat? Většinou ne, ale dnes je to výjimka: jsme na festivalu navštíveném velkým počtem diváků. Cinérail, festival věnovaný filmům majícím spojitost s vlaky: krátké filmy, fiktivní příběhy, dokumentární snímky, firemní filmy, a dokonce celovečerní filmy oprášené speciálně pro tuto příležitost.

Dorazili jste s dostatečným časovým předstihem, sedíte pohodlně na svém sedadle a rychle listujete denním programem, který nabízí okolo 20 krátkých filmů z celého světa: ze Spojených států, Německa, Iránu, Francie, Itálie, Austrálie, Španělska, Slovinska, Polska, Jižní Koreje, Spojeného království, Švýcarska, Belgie, Indie, Nizozemí, Japonska, Slovenska atd. Krátce řečeno, cesta světem zastávkovým vlakem za méně než pět hodin. Světla pomalu zhasínají, je čas vyrazit. Jedeme! Film začíná zvukem spěchu, hlukem vlaku pohybujícího se kupředu stálým, pravidelným tempem. Vlak, jehož trať se

klikatí městem a který má na střeše upevněnou kameru použitou pro snímání budov z nízkého úhlu: městské architektury z pohledu „okem vlaku“. Vlak pak pokračuje ve své cestě, ale kromě toho, že představuje druh dopravy, je to nyní také místo nabízející možnost čtení, práce, relaxace, popovídání, setkání s lidmi, telefonování atd., čímž demonstruje jakýmkoliv zbývajícím pochybovačům, že ve veřejné dopravě se nemaří čas. Naopak, čas je optimálně využit.

A tady přijíždí jiný vlak. Tentokrát méně vítaný. Děje se cosi nekalého. Kdosi je přepaden. Zločin je v okamžiku překážen zásahem společníků. Solidarita v dopravě. Bravo! Ale pohněme, protože na příští stanici musíme přestoupit, jinak přijdeme pozdě do práce. To je každodenní utkvělá představa každého, kdo pravidelně dojíždí do práce: přijít včas, ale ne příliš brzy, na 7:17, a především ne příliš pozdě, neboť příští vlak, v 7:28, zastavuje v každé stanici. Takže přestože přijede jako první, dáte přednost čekání na poslední pravidelný spoj v 7:37. Jízdní řády, které jsou sladěné s rytmem vašeho dne. Děláte stejné cesty, den za dnem. Ale dnes se, jen pro změnu, rozhodnete jet dál a podívat se, co je k vidění ve stanici následující za tou vaší. K vašemu překvapení objevíte hezké místo, vzdálené pouhých několik kilometrů, které jste si netroufili navštívit nikdy dříve, z jednoduchého důvodu, že vaše měsíční sezonní jízdenka už tady neplatí. Tolik nevyužitých příležitostí k úniku z každodenní rutiny!

Nová technologie pronikla do světa vlaků. Někteří shledávají zábavným chopit se jejich aplikací. Cestující se producírují před kamerami CCTV (tzv. průmyslová televize), každý den ve stejnou dobu, a nabízejí dozorčímu personálu na jeho kontrolních obrazovkách každodenní „soap operu“. Pracovnice prodeje jízdenek odmítá být nahrazena jízdenkovým automatem: skrývá se ve výdejně jízdenek a každému prodejci poskytuje osobní dotek, jdoucí až tak daleko, jako je otisk rtěnky na jízdence při svádění jednoho konkrétního cestujícího. To je cesta, jak dostat do technologie trochu srdce a duše. A funguje to!

Vlak je skutečně hlavní veřejné fórum pro flirtování. Kolik zamilovaných se poprvé setkala a kolik dvojic se vytvořilo na půdě veřejné dopravy. Množství krátkých inzerátů následujících po výměně pohledů nebo moment souznění ve vlaku metra znamená, že můžeme pouze hádat počet jiných příležitostí využitých, aniž by bylo třeba uchýlit se k rubrikám „osamělých srdcí“. Vlak se stává místem, kde se lidé vzájemně setkávají, stejným způsobem jako někde v baru nebo na diskotéce. Takže si zkuste představit u vchodu do stanice vrátného s pamětí na tváře, rozhodujícího o tom, které cestující pustí dovnitř. Veřejná doprava se naštěstí nedostala do této fáze. Zůstává především místem pro mísení společenských vrstev a tavicím kotlíkem společnosti, místem nabízejícím vidět každý den něco odlišného, místem, kde se denně setkáváte s lidmi poprvé a naposledy. Ale je to také dějiště litostivé účasti; kdo z nás nebyl součástí nebo svědkem srdceryvného loučení na nástupišti stanice? Je to místo plné aktivity a života!

Tato cesta vlakem, s jejím sledem filmů, je zřejmě emocionální jízda na toboganu. Cesta ilustrující, jakým způsobem vlak poskytuje bohaté, různé, mnohotvárné, vzrušující a živé prostředí. Město ve městě. Cesta se nyní blíží ke svému konci a hluk vlaku dosahuje crescenda, když přejíždí výhybky a blíží se do stanice. Nikoliv však pro mladou hluchoněmou cestující, která ve svém mlčenlivém světě nadále hledí na film promítaný na palubě vlaku.



Vlaky dětských snů zajely do Vysočan



Malá budova divadla Gong na Sokolovské ulici číslo 191 praskala od 28. srpna do 7. září ve švech modelářským nadšením. Nenápadná vstupní místnost s kasou, logy partnerů a pár vitrínami ukrývala za svou zadní stěnou nevidané skvosty pro oči dětí i dospělých. „Já si to pučim!“ „Ne, nepůjčís si to.“ „Já si to pučim,“ byl úplně první rozhovor návštěvníků, který jsem slyšel při vstupu na výstavní plochu. Dítě se urputně sápallo z matčiny náruče, aby si alespoň sáhlo na model vlaku propracovaný do nejmenšího detailu.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Jak člověk prochází po obvodu místnosti, vyvstávají před ním epochy železničního modelářství v různých měřítcích a z různých zemí. Může tak prozkoumat rozdíly a charakteristická kouzla jednotlivých údobí i oblastí: V jedné vitríně modýlek, jako by ho právě vypravil Josef Somr z Ostře sledovaných vlaků, v jiné zase těžkotonážní lokomotiva, která na začátku minulého století křižovala Spojené státy z východního na západní pobřeží. Největší atrakcí je však dvanáctimetrová dráha uprostřed místnosti. K ní



se vrhají dětské návštěvníky a zakrátko je následují i ti rozvážnější, kteří mají trpělivost projít všechny vitríny model po modelu.

Holky a kluci v doprovodu rodičů a starší lidé, především muži, mezi diváky výrazně převažují. Právě dětství – jedněmi prožívané a druhými prožité – obě skupiny spojuje. Miniaturní železnice může nechat chladným snad jen někoho, kdo dítětem nikdy nebyl.

Dispečer a strojvůdce v jedné osobě ovládá na kontrolním pultu různé výhybky, přehazuje světla na miniaturních návěstích a střídavě vyjíždí s různými soupravami ze seřadiště.


Vláček jede přes mosty, stromořadím a zastavuje, světe div se, na Vysočanském nádraží – tedy jeho přesné kopii. „Bylo to přání radnice Prahy 9, která nám tyhle prostory pronajala,“ vysvětluje jeden z organizátorů Pavel Pfeffer a dodává: „Dráha bude stále bohatší, brzy přibudou kolem trati další auta, chodci, ale třeba i zahrádkářská kolonie.

Pětadvaceti členům sdružení Prag0club se skutečně podařilo vybudovat celostátní raritu, o níž se uchází i jiné městské části, Ministerstvo dopravy a Technické muzeum. Bez nadšení a obětování by ale projekt za 1,4 milionu korun nikdy nevznikl.

„Organizaci, které nás podpořily je hodně, například Dopravní podnik nám poskytl reklamní plochu ve svých vozech, ale odhaduji, že 95 procent nákladů na samotnou akci šlo z našich vlastních kapes,“ říká Otta Vopička, nejstarší člen sdružení.

Prag0club vznikl před dvěma roky, když probíhala modelářská výstava v Horních Počernicích. Dali se dohromady lidé nejrůznějších profesí, které pojila láska k železnici. „Nikdo z nás nepracuje u drah,“ směje se na můj dotaz pan Vopička. „Já jsem například vystavovatel, což se nám pro tuhle příležitost výborně hodí.“ Výstava má opravdu punc profesionality. Vše je hezky nasvíceno, každý model má popisku, vitríny uvádějí informační tabule. Plocha je rozdělena do čtyř částí, na nichž jsou k vidění kromě stovek statických modelů i tři miniaturní, avšak plně funkční železnice.

„Všechny modely pochází ze sbírek našich členů, něco je koupené, něco ručně postavené, zároveň jsme se také všichni podíleli na vybudování této výstavy,“ říká pan Pfeffer. Ovšem společného úsilí je i hlavní atrakce: dvanáctimetrová železnice. Normálně se takový kolos buduje tři roky, Prag0clubu se povedl za tři měsíce. Není náhoda, že výstavu hostí Vysočany. Právě v této čtvrti kdysi stála jedna z největších továren na lokomotivy ve střední Evropě. „Za dobu své existence vyrobila 16 tisíc strojů. Nemohli jsme jí nevěnovat alespoň kousek výstavní plochy,“ říká Otta Vopička.

A jak se líbí akce návštěvníkům? „Toto je po stránce technické, výtvarné i společenské nejlepší prezentace svého druhu, jaká kdy byla v Čechách k vidění,“ píše jeden z účastníků do návštěvní knihy. Rozzářené oči dětí pobíhajících od jednoho modelu ke druhému jsou také srozumitelnou odpovědí. 

Výtvarná výstava Vivat mobility v metru

V loňském roce 2007 Městská knihovna v Praze uspořádala v říjnu týdenní mejdan sci-fi a fantasy, jehož vyvrcholením byla akce CONiáš – událost, která svým názvem odkazuje na nejlepší tradice tzv. CONů, setkání milovníků žánru, které se v ČR konají už desetiletí.

Městská knihovna v Praze



Vivat mobility – Václav Šlajch

Jménem CONiáš chtěla MKP připomenout, že tento CON se koná na fantastické knihovnické půdě, která umožní v téže minutě si povídat s uznávanými autory i sáhnout po regálu s jejich knihami. Zapálené i sotva doutnajícím příznivce fantastických žánrů čekala velká porce diskusí, přednášek, her a dílen. Setkali se s autory světa zpitých trpaslíků i depresivních démonů **Martinem D. Antonínem**, vydavatelem i autorem žánrové literatury **Michaelem Broncem**, malířem a ilustrátorem **Jakubem D. Kočím**, jehož písničky si získaly srdce mnoha milovníků pana Tolkiena, a dalšími esy české SF a F scény. **Janou Šloufovou**, výtvarnicí, která stvořila mnoho draků a trpaslíků, a která navíc zpestřila odpoledne hrou na irskou harfu. Vystoupili zde také **Vlado Ríša** a **Tomáš Němec**, kteří si s účastníky vyprávěli o časopisech Ikarie a Pevnost. **Michal Bronec**, **Martin D. Antonín** a **Pavel Renčín** vedli víc než tříhodinový program nazvaný Dítka Drakobijců. Den uzavřela báječná

beseda s **Janem Kantůrkem**, překladatelem Zeměplochy a Amberu. Závěr pak patřil šermířské skupině **Dačičtí**.

Kromě nabitého programu v sále byla v prostorách Ústřední knihovny otevřena herna deskových her (Magic, Doom, Warcraft) a dílna pro tvořivé ruce. Součástí projektu byly i dvě soutěže – kreslířská soutěž o nejlepší komiksový strip na téma Koniáš a test znalostí SF a F žánru. Jak o sou-

těže, tak o program ve znamení fantastiky byl ze strany veřejnosti velký zájem, a proto se Městská knihovna v Praze rozhodla Festival CONiáš pořádat pravidelně a nabídnout zájemcům každý rok správnou dávku besed, akcí, soutěží, kvízů a zábavy.

Letošní, druhý ročník festivalu CONiáš bude probíhat **v pátek 26. a v sobotu 27. září**. Místem pátečního setkání bude od 15.00 do 19.00 hodin pobočka Smíchov (Náměstí 14. října, Praha 5), kde se sejdou báječní hosté zvukných jmen – **Františka Vrbenská**, **Jan Kantůrek**, **Leonard Medek**. Hovořit se bude o literatuře a kráse češtiny na poli fantastiky, ale budete si tu moci vyzkoušet i řadu her.

V sobotu se program CONiáše přesune do Ústřední knihovny na Mariánském náměstí. Tam od 12.00 do 20.00 hodin potkáte Vladimíra Šlechtu, Tomáše „Hibi“ Matějčka, Leonida Křížka a další zajímavé osobnosti české fantastiky. Chybět nebude ani doprovodný program v podobě výtvarné dílny, ukázek

bojového umění, zombíků, hraní karetní hry Magic: The Gathering a závěrečného koncertu.

Knihovna se těší na všechny příznivce literatury sci-fi, fantasy a hororu – malé, velké, mladé, staré, znalé i ty, kteří do žánru teprve nakukují.

Zajímavé pro veřejnost je i to, že za málo peněz mohou dostat hodně muziky, neboť vstup na páteční část programu je zadarmo. Vstupné na sobotní část programu je 80 Kč. Pokud jste však čtenářem MKP, stačí se prokázat vaším čtenářským průkazem. Ten si můžete zařídit i přímo na místě (roční poplatek pro starší 15 let činí 60 Kč) – a kromě vstupného na CONiáše využít i další možnosti knihovny – knihy, CD, DVD, internet a další!

Speciální akcí, která celý fantastický festival uvede, je pak výtvarná výstava **Vivat mobility** ve dnech **11. 9. – 10. 10. 2008**, jejímž spolupředatelem je Dopravní podnik hlavního města Prahy. Jedná se o výstavu fantastických dopravních prostředků ve **vestibulu stanice metra Muzeum** výtvarně pojedených od současných českých malířů a ilustrátorů zabývajících se hlavně žánrem sci-fi a fantasy. Jména **Václav Šlajch**, **Jana Šouflová**, **Jakub D. Kočí**, **Tomáš Kučerovský**, **Karel Zeman** a **Martin Zhouf** určitě potěší nejen zapálené příznivce fantastiky, ale jistě se u nich se zájmem zastaví i mnozí spěchající cestující MHD.

Více informací o festivalu CONiáš se dozvíte a on-line soutěž o hodnotné ceny najdete na www.mlp.cz.



Tématem říjnové konference **Forum 2000** bude „**Otevřenost a fundamentalismus v 21. století**“



Jedním z téměř pravidelných účastníků konference je i Jeho Svatost dalajlama.

Ve dnech 12. až 14. října 2008 proběhne v Praze již tradičně pod záštitou Václava Havla dvanáctá výroční konference Forum 2000. Jejím hlavním tématem bude: „Otevřenost a fundamentalismus v 21. století“ s podtitulem „Svár mezi tradicemi a modernitou“. Jedním z partnerů akce je i Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Filip Šebek, tiskové oddělení
Nadace Forum 2000

Zahajovací ceremoniál se uskuteční večer 12. října již tradičně v prostorách „Pražské křížovky“, odsvěceného kostela sv. Anny na Starém Městě. Pracovní jednání konference 13. a 14. října budou rozdělena do tematických panelů, kulatých stolů a řady doprovodných diskusí. Tato část konference se uskuteční v prostorách Paláce Žofín, Laterny Magiky, Goethe Institutu a na dalších místech Prahy. Tematické okruhy panelů budou letos tyto: **Víra a různé druhy fanatismu, Mocní a bezmocní, Modernita bez demokracie a Pluralita kultur a demokracie: Nekonfliktní/konfliktní vztahy.** Ekonomická část konference se bude věnovat tématům: „Přerod rozvojových zemí v ekonomické mocnosti prvního světa“, „Když jsme ještě vyráběli věci ... : Zamyšlení nad ekonomickou budoucností Evropy a Severní Ameriky“, či „Internacionalizace českých firem“.

Konference se letos opět zúčastní dalajlama

V úterý 14. října se bude na Žofíně konat diskuse mezi významnými filozofy a představiteli různých náboženství v rámci každoročního projektu Fora 2000 **Mezináboženský dialog.** Stejně jako v minulých letech, naposledy předloni, se Mezináboženského dialogu zúčastní i Jeho Svatost dalajlama. Po skončení diskuse bude v kostele sv. Salvátora následovat **mezináboženská meditace.**

V rámci konference budou probíhat též kulaté stoly, panelové diskuse, semináře a workshopy na témata od demokracie a lidských práv v různých částech světa (Barma, Bělorusko, Rusko, Kuba, Venezuela) až po budoucnost evropské integrace či hospodářství a obchodu. Konference se zúčastní několik desítek významných delegátů z celého světa. Především to budou bývalé i současné hlavy států, vůdčí náboženské, duchovní a kulturní osobnosti, ředitelé mezinárodních

institucí, významní spisovatelé a myslitelé, zástupci médií, představitelé nadnárodních společností, analytici a diplomaté. Vedle delegátů očekávají organizátoři konference kolem **3000 pozorovatelů** z řad vědců, studentů, vládních úředníků, zástupců českého a středoevropského ekonomického prostředí, politiků, médií a zainteresované veřejnosti.

Spisovatelé, bývalé hlavy států i zahraniční disidenti

Mezi delegáty, kteří dosud potvrdili účast na konferenci, jsou např. známý brazilský spisovatel **Paulo Coelho**; francouzský filozof **André Glucksmann**; bývalý prezident Brazílie **Fernando Henrique Cardoso**; bývalý mexický prezident **Vicente Fox**; ředitelka bělehradského Centra pro humanitární právo **Nataša Kandić**; ruský opoziční politik a bývalý premiér **Mikhail Kasjanov**; vůdčí postava běloruské demokratické opozice **Alexandr Milinkevič**; bývalý ministerský předseda Nového Zélandu a bývalý generální ředitel Světové obchodní organizace **Mike Moore**; malajsijský komentátor a akademik **Farish Noor**; bývalý bolivijský prezident **Jorge Quiroga Ramirez**; íránská výtvarnice žijící ve Francii **Marjane Satrapi**; člen indického parlamentu **Karan Singh**; jedna z vůdčích postav zimbabwské opozice **Trudy Stevenson**; česko-americký ekonom a profesor ekonomie na Michiganské univerzitě **Jan Švejnar** či bývalý polský ministr zahraničí **Władysław Bartoszewski**. „V Evropě vlastně ani neznám žádnou jinou podobnou konferenci, která by po dobu tří dnů bezplatně otevřela své dveře tak velkému počtu pozorovatelů. Zvláště mě těší zájem mladých lidí, kterých rok od roku přibývá,“ říká ředitel Nadace Forum 2000 Oldřich Černý ohledně skutečnosti, že po jednoduché registraci je **vstup na konferenci otevřen veřejnosti a zdarma.** Více informací získáte na www.forum2000.cz.

Kulturní tipy

Dovolené jsou víceméně za námi a školní rok v plném proudu. Ano, je září. I tento měsíc nám však nabídne nespočet zajímavých kulturních akcí, z nichž se pokusíme některé představit trochu blíže. Do kin jdou dva české filmy, o kterých se relativně dost mluví již před premiérou, Národní divadlo chystá nové nastudování tradiční látky a samozřejmě se podíváme i na několik připravovaných koncertů.

kino

Tobruk

Válečné drama režiséra Václava Marhoula nás zavede do roku 1941, kdy do Němci a Italy obleženého libyjského Tobruku jsou odveleni vojáci 11. východního československého praporu, aby po boku Angličanů, Australanů, Poláků a Jihoafričanů bránili poslední spojenci ovládaný strategický přístav na severu Libye. Mezi nimi i mladý voják Jiří Pospíchal. Jeho naivní a idealistické představy o hrdinství a válce jsou syrově konfrontovány s nesnesitelným peklem africké pouště, každodenním ohrožením života a všudypřítomnou smrtí. To vše si u něj vybírá svoji krutou daň – postupnou ztrátu vlastní sebeúcty a odvahy. Hrají Jan Meduna, Robert Nebřenský, Kryštof Rímský, Michal Novotný, Matěj Hádek a další. V kinech od 11. září.



Děti noci

Za role ve filmu režisérky Michaely Pavlátové získali na Mezinárodním filmovém festivalu v Karlových Varech Martha Issová a Jiří Mádl cenu za nejlepší herecký výkon – to už by mohlo být docela zajímavým lákadlem k návštěvě kina. Režisérka vsadila na autentičnost a na zajímavé prostředí pražského Karlína. Film Děti noci se natáčel zejména v okolí Holešovic, Floren-



ce a Karlína, kde hlavní hrdinka Ofka pracuje jako prodavačka v nonstopu. Ofka přežívá ve světě, který se jí zdá nevlídný a plný nenaplněných vztahů – sama ztratila kluka, kterého jí přebrala její nejlepší kamarádka. Žije tak ve zvláštním spiklenectví s lidmi, kteří jsou stejně jako ona vzhůru, když ostatní spí. Jediný, kdo na ni zbyl, je její věrný kamarád Ubr. Jen probuzení z letargie může pomoci hlavní hrdince vrátit odvalu vykročit konečně za svým snem. V kinech od 25. září.

divadlo

Opera Národního divadla připravila na 25. září uvedení naprosté klasiky – komické opery Bedřicha Smetany **Prodaná nevěsta**. Jak už to tak bývá, zase v trochu odlišném provedení v porovnání s minulou verzí. Pod režijním vedením Magdaleny Švecové a dirigentskou taktovkou Ondreje Lenárda účinkují orchestr a sbor opery Národního divadla, tanečníci, Divadlo Continuo pod vedením uměleckého vedoucího Pavla Šťourače a členové Kühnova dětského sboru.



hudba

V sobotu 20. září se v hokejové hale Sparty na Výstavišti představí legenda amerického garážového rocku či tzv. detroitského punku, zpěvák **Iggy Pop**. Ačkoliv v loňském roce oslavil již 60. narozeniny, budeme se jistě moci přesvědčit, že je stále ve výtečné fyzické i hlasové kondici.



Předpokládá se, že se svou kapelou The Stooges předvede tradiční strhující podívanou. Hned dva dny na to, 22. září, tentokrát v O2 Aréně, by měli prezentovat materiál ze svého velmi povedeného aktuálního alba Viva La Vida londýnští **Coldplay**. Kromě novinek by samozřejmě neměly být zapomenuty ani hity jako In My Place nebo Hardest Part. V sobotu 27. září se dočkají i příznivci



Leonarda Cohena. Legendární kanadský písničkář se v rámci svého světového turné objeví v hokejové hale Sparty na Výstavišti. Koncert naskytne



divákům jedinečnou příležitost poslechnout si písně montrealského rodáka, o němž se čas od času mluví jako o kanadském Bobu Dylanovi, a který své desky vydává již cca čtyřicet let.

-mis-



