

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



➤ **Praha má novou tramvajovou trať**

/strana 11 až 13/

➤➤ **Souprava Ečs si zahrála v seriálu Vyprávěj**

/strana 22 a 23/

➤➤➤ **I na výlukové lince
se dá zažít vše**

/strana 20 a 21/

- 4-5 >> **Aktuálně z DPP**
POSLEDNÍ METRY TONDY NA PETŘINY
WINTONOVY DĚTI ZAVÍTALY KE KINOBUSU
BEZBARIÉROVÝ ANDĚL JE V PLÁNU
- 7 >> **Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 >> **Rozhovor**
PRACUJEME SPOLEČNĚ NA DALŠÍM
ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK ZAMĚSTNANCŮ
- 10 >> **Z podniku**
TICHOU JÍZDOU DO PODBABY
11-13 PRAHA MÁ NOVOU TRAMVAJOVOU TRÁŤ
14 TRAMVAJE SE VRÁTILY NA SMETANOVO
A PODOLSKÉ NÁBŘEŽÍ
15 RTUŤ Z ÚSPORNÝCH ZÁŘIVEK NÁS
NEOHROŽUJE
16 PROJEKT CENTRALIZACE TISKU SPUŠTĚN
17 SHÁNÍ SE UNIFORMY. ZN.: RŮZNÉ VELIKOSTI
18-19 NA ZÁCHRANÁŘE ČEKALA SRÁŽKA TRAMVAJE
A AUTOBUSU
- 20-21 >> **Den s...**
I NA VÝLUKOVÉ LINCE SE DÁ ZAŽÍT VŠE
- 22-23 >> **Fotoreportáž**
SOUPRAVA EČS SI ZAHRÁLA V SERIÁLU
VYPRAVĚJ
- 24-25 >> **Historie**
JAK SE JEZDIL TRAMVAJÍ DO PODBABY
- 26-27 >> **Ze světa**
ZAJÍMAVOSTI Z LONDÝNA
- 28 >> **Zajímavosti**
29 BABI, NAPIŠ TO!
ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICCE
- 30 >> **Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 31 >> **Zábava**
FOTOSOUTĚŽ, KŘÍŽOVKA

Foto na obálce: Petr Ludvíček

**DP
kontakt**

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

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

Šéfredaktorka: Hana Pohanová

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),
Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,
Miluše Macháčková, Milan Slezák a Ilona Vysoudilová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. srpna 2011

NEPRODEJNÉ

Dopravní podnik
hlavního města Prahy**Vážené kolegyně a kolegové,**

i v letošním roce byly hlavním prázdninovým tématem Dopravního podniku hl. m. Prahy rekonstrukce tramvajových tratí. Díky vylidněné metropoli nabízejí letní měsíce ideální podmínky pro nutné opravy a modernizaci tratí. Letos jsme navíc mohli navázat na úspěšný loňský rok, kdy modernizace tramvajových tratí dosáhla nejvyšší intenzity za uplynulých 20 let.

Prvního září byla otevřena prodloužená tramvajová trať do Podbab, která nově vede ze stávající smyčky Podbaba k místu plánované železniční stanice Praha-Podbaba, zrekonstruovaná trať na Podolském nábreží, trať na Smetanově nábreží a v ulici Křížovnická. Již standardem se na nově zrekonstruovaných stanicích staly označnický s informačním systémem. Nechybí ani na trati do Podbab, kde navíc budou poprvé v historii pražské městské hromadné dopravy zobrazovat on-line informace o odjezdech tramvajů i autobusů. Prodloužení trati Podbaba je první etapou výhledového prodloužení tramvajové trati do Suchdola.

Významnou rekonstrukcí, která svým ukončením plánovaným na druhou polovinu října překračuje letní měsíce, prochází i tramvajová trať do Modřan. Cílem opravy je zajištění stability estakády u modřanského nádraží, ale i zlepšení trati, která je v provozu již 16 let. Kromě opravy tratí dojde také k bezbariérovému zpřístupnění některých zastávek.

Letošní rekonstrukce proběhly bez jakýchkoli průtahů a komplikací. Rád bych vám všem poděkoval za pomoc při náročných opravách, ale i za trpělivost, kterou se musíte během oprav obrnit. Za komfortnější cestování pražskou MHD to ale jistě stojí.

Děkuji a přeji Vám pěkný podzim!

Martin Dvořák,
generální ředitel**Ochotný řidič je připraven pomoci a poradit**

Cestující mohou získat stručnou dopravní informaci od řidiče pouze v zastávce, nikdy za jízdy. Složitější dotazy vám rádi zodpovíme na naší infolince.

Dopravní podnik
hlavního města PrahyPRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA



»» Poslední metry Tondy na Petřiny



Do prostoru budoucí stanice metra V.A Petřiny dorazil razicí štít Tonda před zraky přítomných hostů 11. srpna 2011. Razicí štít TBM o průměru 6,1 metru urazil od 14. dubna 2011 směrem od Vypichu 495 metrů. Čtyřadvacetihodinový rekord má prozatím 19,5 metru. V září již z Petřin pokračoval směrem na Veveřín, kam by měl dorazit na přelomu listopadu a prosince 2011.

Úsek trasy metra V.A měří 6 134 metrů, má celkem čtyři stanice – Červený Vrch, Veveřín, Petřiny a Motol. První práce byly zahájeny v dubnu 2010 a stavba bude uvedena do provozu v roce 2014. Jméno stroje Tonda vybrali již dříve malí pacienti z Kliniky dětské chirurgie Fakultní nemocnice Motol. Metrostav pro ražbu traťových tunelů využívá dva razicí stroje (druhý dostal jméno Adéla), jejich délka přesahuje 100 metrů a váha každého z nich je téměř 900 tun.

Úspěšní dálkaři na SPŠD



Velmi potěšily výsledky studentů nástavbového studia Střední průmyslové školy dopravní v Praze (SPŠD), tedy těch, kteří jsou převážně z řad zaměstnanců DPP a svoje vzdělání si doplňují při zaměstnání. Jejich skvělé výsledky mohou motivovat další uchazeče o studium např. v oborech Dopravní provoz nebo Podnikání či v jiných vzdělávacích programech, které škola poskytuje. I při jarních maturitních zkouškách byli žáci školy nad očekávání úspěšní a procentem úspěšnosti se umístili nad celorepublikovým průměrem. Letošní září je velmi hektické – vedle začátku

nového školního roku je také ve znamení maturit. SPŠD byla vybrána jako jedna z 19 spádových škol v Praze, kde se budou konat písemné části maturitních zkoušek z českého jazyka, matematiky, anglického jazyka. Žáci středních škol, kteří neuspěli při jarní části maturitní zkoušky nebo nebyli k řádnému termínu připuštěni, nebudou již konat písemnou část maturitní zkoušky ve své škole, ale jsou sloučeni do tzv. spádových škol. Spádové školy tak čeká po jarní maturitě druhé kolo administrativní zátěže spojené se zadáváním a hodnocením písemné části maturitní zkoušky.

PRAHA DĚTEM S RADAMI

Také trnete hrůzou, když se vaše ratolest chystá na školní výlet, na koupaliště nebo na cyklistickou projížďku? Na Staroměstském náměstí se proto 30. srpna uskutečnila sportovně-kulturní a charitativní akce Praha dětem. Cílem bylo oslovit širokou veřejnost a upozornit na značná rizika spojená se všemi druhy činností dětí a mládeže. Děti se dozvěděly, jak poskytnout první pomoc v případě úrazu, jak se správně chovat na silnici nebo jakým způsobem provést umělé dýchání. Za mikrofonem moderátorky akce Gábiny Partyšové představila prvky bezpečnosti při cestování dopravními prostředky také tisková mluvčí DPP.



Wintonovy děti zavítaly ke Kinobusu



Ve čtvrtek 1. září náměstí Jana Palacha patřilo benefiční akci s názvem Vzpomínka na vlak, který už neodjel. Tématem večera, který uspořádal DPP na podporu celonárodního projektu Pomozte dětem, byl osud tzv. Wintonových dětí za druhé světové války. Dobu 30. a 40. let minulého století připomněla přímo na náměstí výstava unikátních dokumentů a také vzpomínky Zuzany Marešové a Jiřího Kafky, účastníků transportů. Programem přispěl i Pěvecký sbor DPP a kapela

Trombenik Prague Klezmer Band, která představila písně židovských hudebníků z východní Evropy a Ameriky. Večer, kterým provázela Alena Zárybnická, byl zakončen promítáním Kinobusu DPP, a to filmem Nickyho rodina, příběhem Nicholase Wintona, který za okupace zachránil šest set českých židovských dětí. Výstava, složená z materiálů Židovského muzea v Praze a archivu DPP, je do 25. září přístupná ve stanici metra Florenc.

»» Bezbariérový Anděl je v plánu

Hlavní město Praha společně s DPP a společnostmi sídlícími v okolí stanice umožní do čtyř let bezbariérový přístup stanice metra Anděl pro handicapované občany či rodiče s kočárky. Dodatečné bezbariérové zpřístupnění stanice metra je technicky a ekonomicky náročnou záležitostí a Magistrát hlavního města Prahy poskytne na přestavbu polovinu z celkové investice. Odhadovaná cena bezbariérového řešení stanice Anděl je zhruba 165 mil. Kč.

Pro bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl nechal magistrát zpracovat studii, která prověřuje dvě varianty umístění výtahu na „povrchu“. Projektantem doporučená varianta by vyústovala v ulici Ostrovského (poblíž křižovatky s ulicí Stroupežnického). Její hlavní výhodou je blízká a pohodlná vazba na autobusový terminál Na Knížecí a zajištění bezbariérového přestupu na tramvajovou zastávku v terminálu. Druhou variantou je vyústění na nároží ulic Nádražní a Bozděchova, kterou klíčové připomínkovatelé (Praha bezbariérová, ROPID a MČ Praha 5) vnímají jako výrazně důležitější, a to kvůli lepší vazbě na tramvajovou dopravu než na autobus.



Lanovka na Petřín má výstavu

V návaznosti na 120. výročí zahájení provozu lanové dráhy a výročí otevření Petřínské rozhledny DPP zahájil v horní stanici lanovky novou stálou výstavu o pražských lanovkách. V expozici si mohou cestující i návštěvníci Petřina prohlédnout fotografie a dokumenty z historie tří lanových drah, které zde jezdily. Výstava také nezapomněla zmínit i letenskou lanovku a tzv. pohyblivý chodník – první pražský eskalátor. Veškeré exponáty jsou doplněny informativními popisky v česko-anglické verzi. Výstavu je možné navštívit v provozní době lanovky. V letním období (duben–říjen) jezdí od 9 do 23.30 hodin v intervalu 10 minut, v zimním (listopad–březen) jezdí od 9 do 23.20 hodin v intervalu 15 minut. Vstupné je zdarma.

ZE ZÁŘIJOVÉHO PŘEDSTAVENSTVA



Představenstvo DPP na svém 6. zasedání dne 5. 9. 2011 mimo jiné schválilo materiály, které budou dále předloženy k udělení souhlasu dozorčí radě – realizaci Projektu uzavření vstupu do metra turnikety a I. změnu investičního plánu pro rok 2011. Dále byla projednána Zpráva o hospodaření a Kalkulace nákladů PID za první pololetí roku 2011 a Informace ke stávce dopravních odborů dne 16. 6. 2011. Příští zasedání představenstva je plánováno na 3. 10. 2011.



/PŘIŠLO DO REDAKCE/

DĚKOVNÝ DOPIS ADRESOVANÝ DOPRAVNÍMU ŘEDITELI DPP
PETRU BLAŽKOVÍ

Dovolte mi touto cestou poděkovat Vaším pracovníkům, kteří dne 2. 8. 2011 v 15:15 na křižovatce Klárov x nábřeží Edvarda Beneše v Praze 1 prostřednictvím řidiče autobusu linky X-18 vyjádřili své poděkování a uznání nad výkonem služby hlídkové dopravní policie, která zde řídila silniční provoz a předali jim prostřednictvím „zástupce autobusáků“, jak se dotyčný řidič nazval, občerstvení ve formě nealkoholických nápojů.

Dle vyjádření našich kolegů, kteří byli takto pozitivně hodnoceni, to bylo velmi milé ocenění jejich nelehké a leckdy nevděčné služby občanům, kteří ne vždy mají povědomí o její náročnosti.

Na závěr bych se chtěl i já připojit k poděkování Vaším pracovníkům za slova uznání vůči našim policistům, která ve svém důsledku určitě přispějí k pokračování dobré spolupráce mezi Policií České republiky a Dopravním podnikem hl. m. Prahy.

plk. Pavel Švrčula

Odbor služby dopravní policie
Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy

PODĚKOVÁNÍ PĚVECKÉMU SBORU ZA PŘÍNOS NA FESTIVALU
SADSKÁ DĚTEM

Jménem občanského sdružení Život je hra, které organizovalo I. ročník festivalu Sadská dětem „Ráj na zemi“ ve dnech 12.-14. května 2011 v Sadské, chci velice poděkovat celému Pěveckému sboru Dopravního podniku hlavního města Prahy za jejich vystoupení na obou scénách festivalu, a to jak na velkém pódiu na náměstí s civilním repertoárem, tak i v kostele sv. Apolináře, kde byl repertoár sboru upraven dle požadavků římskokatolické církve.

Vystoupení Pěveckého sboru bylo nejen kulturním přínosem, ale i velikým překvapením pro širokou veřejnost, která byla seznámena s dobrovolnou činností zaměstnanců DPP a jejich vysokou profesionalitou. Vstřícnost sbormistra Lukáše Janírka, jeho náhled na akci samotnou a podpora všech členů sboru směrem k organizátorům byla úžasná.

Podle reflexí z řad obecního se mnozí začali dívat na zaměstnance DPP z úplně jiného úhlu. Cení si jejich umění, dobré vůle a píle, které vkládají do své volnočasové aktivity i přes fakt, že během dne a noci odvádějí 100% nasazení ve svém zaměstnání.

Pevně věřím, že se s Vašimi zpěváky na příštím ročníku festivalu Sadská dětem opět setkáme. Děkujeme Dopravnímu podniku za jeho podporu a na jeho vstřícnost spoléháme i nadále.

S úctou a přáním mnoha úspěchů ve Vašich aktivitách
Za Život je hra **Anička Kraciková**

/PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

☒ Dobrý den, chtěl bych tímto pochválit a také poděkovat řidiči autobusu linky 133, který byl 4. srpna 2011 v 16:29 na autobusové zastávce Ohrada. Vypadl mi v autobuse mobilní telefon z kapsy a tento řidič mi telefon našel a ochotně předal.

Adam Blajer

☒ Tímto bych chtěla velice pochválit pana řidiče, který i 5. srpna 2011 jel linku 193 ze Sídliště Pankrác směrem na Poliklinika Budějovická. Je vždy velmi ochotný a ohleduplný. Jsem vozíčkářka a pan řidič vždy počká a pomůže. Velmi mu touto cestou děkuji.

Helena Tomanová

☒ Dobrý den, ráda bych poděkovala za zavedení nízkopodlažních autobusů linky 205. Jako maminka s kočárkem to velice oceňuji a myslím, že nejen já. Opravdu velice děkuji.

Nina Slavíková

☒ Chtěl bych poděkovat řidiči linky 8. Potřeboval jsem poradit, jak se dostanu na Masarykovo nádraží na vlak. Řidič tramvaje byl velmi ochotný a poradil mně, jak se tam nejjednodušeji dostanu. Přeji Vašemu podniku více takových řidičů a budu rád, když mu tuto pochvalu vyřídíte. Bylo to 26. 8. 2011 na Pohořelci okolo 9:20.

Jan Benešovský

☒ Dobrý den, chtěla bych se zeptat, kdo vymyslel zastávku autobusu Služská na Praze 8 na znamení? Přijde mi i spousta dalších cestujících, s nimiž jsem na toto téma hovořila, že tato myšlenka je naprosto scestná. Chápal bych zastávku na znamení mezi lány polí směrem na Letiště Ruzyně, nikoliv však v hustě obydlené čtvrti. Je poměrně dost velký problém zmáčknout tlačítko na znamení, protože na stanici Kobylisy nastoupí do autobusu velké množství cestujících směrem na Bohnice.

Michaela Mařová

☒ Dobrý den, chtěl bych Vám sdělit, že 21. 7. 2011 ve 14:20 nejel autobus linky 266 z Depa Hostivař. Tím jsem nestihl autobus linky 382 do Jevan na přestupu v zastávce Nové náměstí v Uhřetěvsi. Velmi nepříjemné.

Libor Zima

V minulém čísle DP kontaktu došlo k uvedení nepřesných údajů v tabulce na straně 23 v článku o newyorském metru. V roce 2010 se pražským metrem přepravilo 578 515 000 cestujících. Newyorským metrem za rok 2010 pak 1,604 miliardy osob. Nesprávný údaj se také týkal počtu ujetých kilometrů pro rok 2010. Metro v Praze za rok 2010 najelo 53 337 000 vozových kilometrů. Vozy newyorského metra za rok 2010 ujely 555 milionů vozových kilometrů. Za chybné uvedení nepřesných údajů se omlouváme.



Co o nás píší média

Metro Petřiny prokopáno, plánuje se trasa D

MF DNES, 12. SRPNA 2011

Štít jménem Tonda se včera provrtal horninou do budoucí stanice pražského metra Petřiny. Pokračování trasy metra A tím ovšem ještě zdaleka není dokončeno. V polovině září vyjede směrem do Vele-slavína, kam dorazí na přelomu listopadu a prosince. A jezdit novou částí trasy z Dejvické až do Motola se bude za tři roky.

Současně se plánuje, jak to bude vypadat na nové trase D, jež má spojit Písnici s náměstím Míru. Na trase už například nebude možné spadnout do kolejiště.

Na nástupišťích jsou totiž navrženy stěny, které by bránily pádům do kolejiště. Otvírat se bude vlak i otvory ve stěně.

Když musí pracovat i malé děti

PRAŽSKÝ DENÍK, 16. SRPNA 2011

V tramvajích MHD se začali již na začátku prázdnin objevovat harmonikáři cizí národnosti, kteří za svou produkci vybírají dobrovolné příspěvky od cestujících. Pokud začne harmonikář v tramvaji vyhrávat, může být z vozu vykázan za porušení přepravního řádu pražské integrované dopravy. Městští strážníci

mohou takové muzikanty také vykázan, popřípadě jim uložit blokovou pokutu, či prohršek dále řešit. Nyní se muzikanti objevují také ve vozech metra. Už samotný věk hrajícího chlapce by mohl být problémem, ale že je v podstatě k žebrotě nucena i malá dívenka, už je na pováženu. Faktem je, že to pravděpodobně hraje na city cestujících, kteří pak dají více peněz.

Ze srážky autobusu s tramvají zachránili dvacet figurantů

PRÁVO, 20. SRPNA 2011

Hasičské jednotky se záchranáři, policisty a pohotovostní složkou DPP nacvičovaly záchranu při simulované nehodě tramvaje a linkového autobusu. Taktické cvičení probíhalo ve čtvrtek večer v areálu opravny tramvají DPP v Hostivaři, kde bylo vytvořeno reálné prostředí ulice s tramvajovou tratí. Jednotky Integrovaného záchranného systému (IZS) si musely poradit se záchranou zhruba 20 cestujících – figurantů z řad dobrovolných hasičů. Cílem cvičení bylo prověřit součinnost složek IZS při řešení dopravní nehody vozidel MHD v Praze s větším počtem zraněných osob. Při takovém zásahu

je nutné dbát zejména na stanovení priorit záchranu a ošetření zraněných, jejich šetrné vyproštění z havarovaných vozidel a následné poskytnutí posttraumatické péče, což se vydařilo skvěle.

Černí pasažéři zaplatí v pražské MHD vyšší pokuty

NOVINKY.CZ, 31. SRPNA 2011

V pražské MHD se od září zvýší pokuty za jízdu bez platné jízdenky. Doposud se za jízdu načerno platilo 700 korun, pokud cestující pokutu uhradil na místě či do 15 dnů. Nově od 1. září 2011 to bude 800 korun. Pokud cestující uhradí pokutu později, tedy po 15 dnech, zaplatí 1000 korun, dosud to bylo 950 korun. O změnách informoval mluvčí organizace Ropid Filip Drápal...

...Sankce se nemění pro cestující, kteří sice platnou jízdenku či předplacenou kartu mají, ale jen si ji například zapomněli doma. Po doložení platného dokladu zaplatí stejně jako nyní 50 korun. Nemění se ani pokuty za nezaplacení jízdenky za psa, zavazadlo nebo za porušení přepravních podmínek.



PRACUJEME SPOLEČNĚ NA DALŠÍM ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK ZAMĚSTNANCŮ

ŘEDITELKA SEKCE LIDSKÉ ZDROJE LUCIE ŠINDELÁŘOVÁ MÁ ZA SEBOU KOLEKTIVNÍ VYJEDNÁVÁNÍ S ODBOROVÝMI ORGANIZACEMI A PŘED SEBOU MNOHO PLÁNŮ. LECKDY MUSÍ UČINIT NEPOPULÁRNÍ ROZHODNUTÍ, V RUKOU MÁ ALE VELKOU MOC UDĚLAT PRO ZAMĚSTNANCE MNOHO DOBRÉHO. O VŠEM, CO SE TÝKÁ JEJÍ PRÁCE, HOVOŘÍ V NÁSLEDUJÍCÍM ROZHOVORU.

Hana Pohanová
Foto: Petr Ludvíček

V Dopravním podniku působíte půl roku. Co jste ze svých cílů již stihla uskutečnit? Jste spokojená s postupem nastavených změn?

Je to skutečně už půl roku? Čas rychle utíká zvláště, když jsem prací v Dopravním podniku plně vytížená.

Při svém nástupu jsem definovala pro sekci Lidské zdroje novou vizi. Smyslem její činnosti je poskytovat služby a podporu ostatním útvarům DPP a jeho zaměstnancům přímo nebo prostřednictvím odborových svazů ve všech oblastech, které se jakýmkoliv způsobem dotýkají

zaměstnanců. Myslím, že ukončení kolektivního vyjednávání, které jsem vedla a které vyústilo na konci června ve změny kolektivní smlouvy, platné do konce roku 2012, jsou prvním hmatatelným důkazem uvádění vize v život. Přestože to bylo obtížné období pro všechny zúčastněné strany,

umožnila mi častá komunikace s kolegy a zaměstnanci navázat s nimi rychle dobrý pracovní vztah a zároveň poznat řadu schopných a talentovaných lidí. Na druhé straně mě stále čeká spousta práce. Díky kolektivnímu vyjednávání jsem se řadě úkolů nemohla věnovat tak, jak bych si sama představovala a jak by si zasloužily.

Na počátku prázdnin bylo ukončeno kolektivní vyjednávání vedení Dopravního podniku s odborovými organizacemi o Dodatku ke KS 2010–2012. Můžete stručně charakterizovat změny, které přináší?

Dodatek ke kolektivní smlouvě přináší zaměstnancům řadu pozitivních změn. Především se podařilo dohodnout navýšení tarifních mezd od 1. července o 3,9 % u řidičů, respektive o 3 % u ostatních zaměstnanců, a zvýšení jejich kolektivní výkonnostní odměny o 1 %. Zároveň se od 1. ledna 2012 zvyšuje hodnota Flexipasů z 1200 Kč na 1900 Kč a dochází ke sjednocení (zvýšení) hodinových příplatků za délku odpracované praxe na úroveň doposud platnou pro řidiče MHD.

Jedním z opatření, které bylo dohodnuto na zmiňovaném kolektivním vyjednávání, je snížení počtu pracovních míst. Můžete čtenářům přiblížit, jak bude tato změna probíhat?

Součástí dohody byla i kompenzace růstu mezd opatřeními směřujícími k vyšší efektivitě společnosti, produktivitě práce a úsporám. Přesto, že propouštění nikoho netěší, musíme z tohoto důvodu přistoupit k částečnému snížení počtu pracovních míst. V průběhu září předložíme odborovým organizacím organizační změnu, která v několika etapách zruší přibližně 200 pracovních míst. Abychom minimalizovali dopady na zaměstnance, upřednostňujeme jejich přirozený úbytek, například při odchodech do starobního důchodu.

Současné kolektivní vyjednávání je sice u konce, nicméně koncem příštího roku vyprší současná

Kolektivní smlouva. Pracujete už na přípravě té příští?

Na přípravě jsme ještě formálně vzato pracovat nezačali. Sbíráme už ale podněty. Přípravu zahájíme začátkem roku. Chtěla bych, aby nová kolektivní smlouva byla jednoduchá, přehledná a praktická, a aby v ní nebyly věci, které do KS nepatří a dnes tam ještě jsou.

V dubnovém vydání DP kontaktu jste hovořila o plánu projektů, které chcete během roku realizovat. Je nyní již možné tyto projekty více přiblížit?

Vedle již zmíněných iniciativ týkajících se zejména podmínek pro zaměstnance upravených kolektivní

spolupráci se střední průmyslovou školou dopravní, a abychom vyšli vstříc mladým rodinám s malými dětmi, analyzujeme například možnosti vybudování firemní mateřské školky.

Řekla jste také, že dobré pracovní podmínky vytvářejí předpoklady pro kvalitně odvedenou práci. Jak po půlroce působení v DPP hodnotíte pracovní podmínky zdejších zaměstnanců a plánujete v tomto ohledu nějaké změny?

O pracovních podmínkách jsme vlastně celého půl roku hovořili a jednali. A výsledkem je uzavřený dodatek ke kolektivní smlouvě. Toto důležité téma ale přirozeně chápu šířeji. Jde mi o to, aby každý zaměstnanec,

Pochopit dopodrobna fungování tak složité firmy je obtížné. Není to ale nemožné. Proto budu dále ráda přijímat pozvání na návštěvu provozů a na setkání se zaměstnanci, abych mohla i tímto způsobem přispívat k lepšímu vzájemnému pochopení a větší míře spolupráce mezi všemi našimi pracovníky, jednotkami a útvary dopravního podniku.

smlouvou jsem stanovila několik dalších důležitých cílů. K nim patří zejména zlepšení vnímání práce sekce, zvýšení atraktivity zaměstnání v Dopravním podniku a zajištění lepší péče o talentované lidi. Přesto, že kolektivní vyjednávání vyžadovalo velkou pozornost a příprava podkladů zaměstnala mnoho lidí v mém týmu, v uplynulých šesti měsících jsme nezháleli a pracovali jsme i na ostatních úkolech. Abychom mohli plnit roli poradce a poskytovat zaměstnancům a vedoucím pracovníkům DPP odpovídající podporu, zahajujeme pravidelná měsíční jednání s vedoucími jednotek a úseků. Cílem je zlepšit vzájemnou komunikaci, naslouchat a lépe pochopit běžné problémy provozu. A hlavně je pak aktivně řešit. Dále mimo jiné připravujeme nový systém školení. Pro nové zaměstnance vytváříme adaptační proces, který doposud v DPP zcela chyběl. Prohlubujeme

pokud odvádí dobrou práci, byl nejen dobře hodnocen a odměňován včetně různých zaměstnaneckých benefitů, ale aby měl ke své práci vytvořeny i jiné podmínky. Pokud srovnáme mzdy, odměny a ostatní zaměstnanecké výhody včetně např. výše odstupného v Dopravním podniku s celostátním průměrem, lze hovořit o velmi dobrých pracovních podmínkách. Pokud jde o obtížněji měřitelné parametry, jako je posilování výkonnosti a sounáležitosti zaměstnanců s firmou a jejich vzájemná kolegialita, která přináší vyšší hodnotu zákazníkům, nové nápady a radost z práce, zde je myslím ještě co dohánět. Na tuto oblast se v příštích šesti měsících budu více zaměřovat. A sem ostatně směřují i iniciativy, o kterých jsem hovořila v odpovědi na předcházející otázku.



Tichou jízdou do **Podbaby**

- PRVNÍ DEN NOVÉHO ŠKOLNÍHO ROKU BYL V PRAZE ZÁROVEŇ DNEM OTEVŘENÍ ZREKONSTRUOVANÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ, A TO V DÉLCE 4,5 KILOMETRU. ZÁROVEŇ BYL SLAVNOSTNĚ OTEVŘEN NOVÝ ÚSEK TRATI DO PODBABY K MÍSTU PLÁNOVANÉ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

Prodloužení trati od bývalé smyčky u hotelu International do Podbaby je prvním po 61 letech na území Prahy 6. Jak při slavnostním otevření na nové smyčce v Podbabě připomněla starostka městské části **Marie Kousalíková**, naposledy přibýly metry v roce 1950 tratí mezi Vojenskou nemocnicí a Petřinami. Zároveň dodala, že nová trať do Podbaby je prvním krokem k přiblížení tramvají obyvatelům Suchdola.

To potvrdil i generální ředitel DPP **Martin Dvořák**, který zároveň připomněl, že vedle nového téměř 400m úseku je důležitá i přibližně kilometrová část od Vítězného náměstí zrekonstruovaná podle nejmodernějších trendů. Jednou z velkých předností tohoto úseku je výrazné snížení hladiny hluku – trať je řešena bezžlábkovým typem kolejnic na betonových pražcích a značná část tělesa je zatravněna. Samozřejmostí je bezbariérové řešení tramvajových zastávek a cestující jistě potěší peróny s nástupní hranou vysokou 24 cm nad hlavou kolejnice. Premiéru má označnický systém s on-line informacemi o odjezdech tramvají i autobusů, který je v zastávce Podbaba směrem do centra. Dopravní podnik i přes posunutí data zprovoznění z důvodu archeologických průzkumů dodržel plánovaný harmonogram výstavby, která započala v prosinci 2010.

První náměstek primátora **Karel Březina** před slavnostním přestřižením pásky zdůraznil, že kdyby stát pracoval stejně pružně jako město, otvírala by se s konečnou v Podbabě i železniční zastávka stejného jména. Uvedl i další důvod



Na nové smyčce v Podbabě se slavnostního zprovoznění nové a zrekonstruované tramvajové trati zúčastnil 1. náměstek primátora Karel Březina, starostka Prahy 6 Marie Kousalíková a generální ředitel DPP Martin Dvořák

setkání, a to zprovoznění i dalších zrekonstruovaných tratí – Podolské a Smetanovo nábřeží s tím, že do října ještě probíhají práce mezi Nádražím Braník a Sídlištěm Modřany. Kompletní rekonstrukce se týkala téměř 3km úseku Výtoň – Přístaviště, kde část od Výtoně k Podolské vodárně je osazena betonovými deskami s živičným krytem a dále k Přístavišti pražci s bezžlábkovými kolejnicemi. Obě uvedené stavby byly spolufinancovány z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost.



Pohled na neobvyklou dispozici obratiště s předjízdňnými kolejemi před a za obloukem. Vlaky po železniční trati zatím pouze projíždějí, v budoucnu však vznikne zastávka východně od smyčky (napravo od snímku)



Praha má novou tramvajovou trať

PODBABA, 1. ZÁŘÍ 2011. V HLAVNÍM MĚSTĚ SE OPĚT PRODLUŽUJE TRAMVAJOVÁ SÍŤ. NOVÁ TRÁŤ V PODBABĚ SICE MĚŘÍ PŘIBLIŽNĚ JEN 400 METRŮ, ALE JDE O DALŠÍ DŮLEŽITÝ MOMENT V ROZVOJI PRAŽSKÉ DOPRAVY. NOVÁ KONEČNÁ ZASTÁVKA SE NACHÁZÍ V MÍSTĚ BUDOUCÍ VLAKOVÉ ZASTÁVKY PRAHA-PODBABA, ČIMŽ VZNIKLA PRVNÍ POLOVINA CHYSTANÉHO PŘESTUPNÍHO UZLU MEZI MHD A ŽELEZNICÍ.

Miroslav Grossmann / Foto: Jiří Kejdana, Michal Váňa, Petr Ludvíček a autor

Nejen tím je nová trať důležitá. Příjemnou zprávou je, že se pražská tramvajová síť rozšiřuje. Sice velmi pomalu vzhledem k potřebám města a obyvatel, ale alespoň je potvrzován trend posledních roků. Trať se neruší, jako tomu bylo ještě v osmdesátých letech minulého století, ale pomalu přibývají další.

Podle původního plánu měly tramvaje do Podbaby jezdit již v polovině tohoto roku. Zprovoznění se posunulo na září. Důvodem byly prodloužené archeologické práce, které proběhly v místě nynějšího obratiště (DP kontakt 6/2011). Nová trať je zřízena ve své spodní části na betonové desce s upevněním typu metro (plastbetonové hrobočky pod podkladnicemi). Kryt je živičný, až na jednu výjimku. Zastávka Podbaba ve směru do centra je společná pro tramvaje i autobusy. Aby povrch lépe a déle odolával provozu autobusů, je v prostoru zastávky použit kryt cementobetonový monolitický. Jedná se o jediné takové řešení na současné tramvajové síti v Praze.

Tráva od bývalé smyčky až k Vítěznému náměstí

V místě bývalé smyčky před hotelem International je trať zřízena na železobetonových pražcích ve šterku se zatravněním. Celý rozsáhlý prostor před hotelem doznal zásadních změn a jak je patrné i z fotografií, likvidací staré konečné došlo k jeho zhodnocení.



Na nástupištích jsou osazeny elektronické označnický, nové s LCD panely



Pohled na novou zastávku Zelená

Tráva pak pokračuje nejen ke křižovatce se Zelenou ulicí, kde vlastní stavba končí, ale je vyseta téměř na celé trati až k Vítěznému náměstí, která byla kompletně zrekonstruována v rámci jarní akce RTT Jugoslávských partyzánů (DP kontakt 7/2011). I do tohoto úseku se vlaky vrátily až 1. září, se zprovozněním nové části. Zatravnění je v místech bez vzrostlých stromů doplněno o zavlažovací systém, bez kterého by zezeň pod náporu slunce usychala. Lze s jistotou předpokládat, že se vegetace na trati pozitivně projeví ve snížení hlukové zátěže jejího okolí.



Nové tramvajové tratě po roce 1989:

- 1990 Ohrada – Palmovka
- 1995 Nádraží Braník – Sídliště Modřany
- 2003 Hlubočepy – Sídliště Barrandov
- 2008 Laurová – Radlická
- 2011 Podbaba – ČD Podbaba

Atypická smyčka

Vraťme se ale ještě na nové tramvajové obratiště Podbaba, které vzniklo na pozemku přímo u železniční trati, kde stál dříve autobazar a vlečka. Vzhledem ke stísněným poměrům byla vybudována smyčka poněkud atypická, podobná jakou známe z Výstaviště. Nebylo možné realizovat po celé její délce



Unikátní kryt. V zastávce Podbaba do centra, kde jezdí i autobusy, je zřízen odolnější cementobetonový kryt trati

dvě souběžné koleje, proto je zřízena jako jednokolejná, doplněná na dvou místech o předjízdnu kolej. Tím je umožněno odstavení až dvou vlaků při zachování možnosti průjezdu.

Na vjezdu a výjezdu z obratiště je zřízena nová světelná signalizace. Vzhledem k provozu bez cestujících a předpokládanému vysokému zatížení křižovatky silniční dopravou je bez preference tramvajů. Umožňuje však výběr tramvajového volna ve dvou polohách v cyklu, a tak lze zajistit odjezd spoje z nástupní zastávky ve stanovenou minutu dle jízdního řádu.

Další semafor se nachází na křižovatce se Zelenou ulicí. V tomto případě se jedná o obnovu původního zařízení, která proběhla v rámci zakázky TSK na údržbu a obnovu signalizací a která byla časově i věcně zkoordinovaná s akcemi DPP. Tato signalizace byla dosud řízena pevnými programy bez preference tramvajů. Nově můžeme počítat s dynamickým řízením s preferencí tramvajů i autobusů.

Na železniční zastávku se čeká

Ačkoli tramvajová trať je v provozu a zlepšuje obsluhu lokality dosud odkázanou na autobusy, opravdové zhodnocení díla přinese až modernizace přilehlé železniční trati a výstavba nové vlakové zastávky Praha-Podbaba.

Obě akce, tedy železnice i tramvaj, byly původně směřovány k realizaci ve společném termínu. A pokud byla některá z nich v předstihu, byla to spíše ta železniční. V okamžiku, kdy se zásadně přiblížila výstavba tramvajové trati spolufinancované z evropských fondů, nastalo v důsledku úspor zpoždění projektu Správy železniční dopravní cesty. Koridor z Děčína do Prahy je tak zmodernizován téměř celý a nové koleje končí právě vedle nové tramvajové smyčky. Jejich pokračování, které završí budování přestupního uzlu mezi železniční, tramvajovou a autobusovou dopravou, nelze očekávat dříve než v roce 2014.

Nezbývá než si přát, aby celé dílo ještě dlouho po svém dokončení sloužilo ke spokojenosti cestujících a aby v příštích letech pokračoval rozvoj tramvajové dopravy v Praze výstavbou nových tratí.



Takto vypadal prostor původní smyčky ještě na konci června 2011



Místem bývalé smyčky projíždějí tramvaje již přímo, a to na železobetonových pražcích ve štěrku se zatravněním



„Evropský fond pro regionální rozvoj“

„Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“

Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem „TRAMVAJOVÁ TRATĚ PODBABA – ČD PODBABA“

V současném programovém období evropských fondů v letech 2007–2013 je jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost.

V rámci 6. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) na odbor zahraničních fondů MHMP, zveřejněné 15. 3. 2010, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, žádost o podporu na projekt „Tramvajová trať Podbaba – ČD Podbaba“.

Celkové výdaje na projekt podle projektové žádosti dosahují částky 323,633 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 247,561 mil. Kč. Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 40/105 ze dne 16. 9. 2010 ve funkci řídicího orgánu OPPK byla schválena finanční podpora na tento projekt ve výši 228,994 mil. Kč (z ERDF a státního rozpočtu).



Tramvaje se vrátily na Smetanovo a Podolské nábřeží

PRODLOUŽENÍ TRATĚ DO PODBABY BYLO JEN JEDNOU Z MNOHA LETOŠNÍCH STAVEBNÍCH AKCÍ NA TRAMVAJOVÉ SÍTI. ZÁSADNÍ ČINNOSTI BYLY SMĚŘOVÁNY I NA PRAVÝ BŘEH VLTAVY A NEJVÍCE ZASÁHLY PÁTEŘNÍ LINKU 17. PRÁCE V NĚKTERÝCH ÚSECÍCH DOSUD PROBÍHAJÍ, PROTO SE O NICH ZATÍM ZMÍNÍME JEN STRUČNĚ.

Miroslav Grossmann / Foto: Michal Váňa

Rekonstrukce v centru města byly zaměřeny na spojení mezi náměstím Jana Palacha a Mánesem. Provoz k Národnímu divadlu byl přítom obnoven již 1. září 2011, zbytek stavby bude dokončen zřejmě v prosinci, v závislosti na průběhu náročné rekonstrukce technologických tunelů Národního divadla. Původní velkoplošné panely jsou nahrazeny železobetonovou deskou, tedy systémem W-tram s živичným krytem, jenž se v posledních letech stal v Praze nejčastěji používanou konstrukcí tam, kde trať tvoří současně vozovku. Až na opravu krytu se rekonstrukce vyhnula krátkému úseku trati u Karlových lázní, který byl zbudován po povodních v roce 2002.

Novinka pro zlepšení preference tramvají na signalizaci se chystá na Smetanově nábřeží. Dvě stě metrů před křižovatkou Národní divadlo je umístěn rádiový přijímač, který poslouží k detekci a preferenci tramvaje před semaforem. Oproti klasickému trolejovému kontaktu je přijímač schopen vyhodnotit nejen přítomnost vozidla, nýbrž také směr jízdy v křižovatce. Zařízení bude zprovozněno po dokončení probí-

hající úpravy software křižovatky. Rádiový přijímač byl dosazen i v zastávce Staroměstská od Národního divadla, zde už však standardně pro ovládání výhybky.

Jiná byla rekonstrukce Podolského nábřeží. I zde byla trať (až na Vyšehradský tunel, kde se koleje opravily v roce 2008) na velkoplošných panelech. V kratším úseku mezi Výtoní a Podolskou ulicí je použit převážně W-tram. Hlavní část trati je však nově zřízena na železobetonových pražcích s otevřeným svrškem. Použity jsou převážně železniční bez-žlábkové kolejnice. Rekonstrukce končí u zastávky Přístaviště, na koleji z centra pokračuje až k Barrandovskému mostu. Za zastávkou Pobřežní cesta byla navíc vyměněna i zdevastovaná kolej z centra, čímž byla završena obnova celé trati až k odbočce do obratiště Nádraží Braník započatá v roce 2008. Dosud neskončily práce v úseku z Braníka na Sídliště Modřany. Jeho zprovoznění přijde v říjnu. Zmíněné investice přinášejí krom jiného odstranění několika kilometrů omezených rychlostí v rozmezí od 10 km/h po 50 km/h. Až budou práce u konce, vrátíme se k tématům podrobnějšími články.

A ještě dovětek. I v rámci RTT Podolské nábřeží se Dopravní podnik snaží o komplexní zlepšení provozu a eliminaci zdržení tramvají na signalizaci Výtoní, které fungují bez preference. Přes opakované požadavky však dosud nebyl změněn software, což je nutná podmínka doplnění preference. O změnu stavu bude DPP nadále usilovat jednáním s příslušnými městskými subjekty.



Do projektu měření množství rtuti v použitých úsporných osvětlovacích zdrojích se jako první v ČR zapojil DPP. Měření probíhalo v hale střešovické vozovny



V areálech naší společnosti je v současné době umístěno přes třicet kovových kontejnerů na použité lineární zářivky. Na třech místech – vozovna Hloubětín, Střešovice a Centrální dispečink – můžeme odkládat úsporné kompaktní zářivky, výbojky, lineární (trubicové) zářivky do délky 40 cm, světelné zdroje s LED diodami i z našich domácností do malých sběrných nádob (MSN).

VŠCHT šla do projektu s DPP

Nádoby jsou konstruovány tak, aby se v nich světelné zdroje nerozbily a byly k recyklaci dodávány neporušené. Pokud by se v nich však některá zářivka přece jen rozbila, existuje nebezpečí úniku rtuti, kterou zářivky obsahují.

Vzhledem k tomu, že se v poslední době šířily obavy široké veřejnosti z možného zdravotního rizika plynoucího z působení rtuti na lidský organismus, rozhodla se společnost EKOLAMP oslovit odborníky. V dubnu 2011 provedl tým Vysoké školy chemicko-technologické pod vedením Prof. Ing. Petra Buryana, DrSc., laboratorní měření možnosti úniku rtuti z malých sběrných nádob (MSN).

DPP nabídl spolupráci a jako první se zúčastnil tohoto měření v reálném prostředí, které proběhlo počátkem června ve vozovně Střešovice. Z výsledků vyplynulo, že riziko uvolňování rtuti je minimální.

Postup a výsledky měření

Měření par rtuti bylo prováděno ve výši 150 cm od podlahy ve vzdálenosti cca 0,5 m od horního okraje nádoby, tzn. v oblasti dýchací zóny průměrné dospělé osoby při otevřeném a při zavřeném víku kovové nádoby.

Rtuť z úsporných zářivek nás neohrožuje

DOPRAVNÍ PODNIK VYUŽIVÁ JIŽ NĚKOLIK LET BEZPLATNÉ SLUŽBY KOLEKTIVNÍHO SYSTÉMU EKOLAMP, KTERÝ CELOSTÁTNĚ ZAJIŠŤUJE SBĚR, SVOZ A EKOLOGICKÉ ODSTRANĚNÍ ČI RECYKLACI POUŽITÝCH SVĚTLNÝCH ZDROJŮ (VÝBOJEK A ZÁŘIVEK) A PRŮMYSLOVÝCH SVÍTIDEL. DPP SE TAKÉ JAKO PRVNÍ U NÁS ÚČASTNIL PILOTNÍHO PROJEKTU MĚŘENÍ HLADINY RTUTI ZE STARÝCH ZÁŘIVEK.

Veronika Veselá / Foto: archiv DPP

Přípustný expoziční limit 50 000 ng/m³ je vážená průměrná koncentrace rtuti v pracovním ovzduší, kterou může být podle současného stavu znalostí vystaven zaměstnanec při osmihodinové pracovní době, aniž by u něj došlo při celoživotní pracovní expozici k poškození zdraví. Tento expoziční limit platí pro zaměstnance, který je zatěžován tělesnou prací, při které jeho plicní ventilace nepřesahuje 20 litrů za minutu. Z porovnání legislativně stanovených a normovaných dat je zřejmé, že instalací sledované sběrné nádoby, ve které se rozbije sledovaný počet použitých úsporných osvětlovacích zdrojů, nedojde k překračování legislativního expozičního limitu.

Ani při otevřeném víku sběrné nádoby průměrná koncentrace rtuti byla vždy mnohokrát nižší, než přípustný expoziční limit. Nejvyšší přípustná koncentrace kovové rtuti v pracovním ovzduší, které nesmí být pracovník v žádném časovém úseku pracovní směny vystaven, je 150 000 ng/m³.

Na základě provedené studie je možné obecně konstatovat, že v případě umístění testované sběrné nádoby do sledovaného provozního místa, ve které bude rozbit neodbornou manipulací sledovaný počet použitých úsporných osvětlovacích zdrojů, nenastane překročení povolených expozičních limitů, tzn. narušení podmínek souvisejících s přímým ohrožením lidského organismu. Nicméně při manipulaci s vysloužilými světelnými zdroji je třeba postupovat opatrně, vkládat je do sběrných nádob šetrně a snažit se vyhnout riziku rozbití. Pokud se tak stane mimo úložný prostor, rozbitý zdroj opatrně zameteme, vhodíme do uzavíratelné nádoby a důkladně vyvětráme.



„Evropský fond pro regionální rozvoj“
 „Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“
Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem „REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI PODOLSKÉ NÁBŘEŽÍ“

V současném programovém období evropských fondů v letech 2007–2013 je jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost.

V rámci 8. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) na odbor zahraničních fondů MHMP, zahájené 4. 5. 2011, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, žádost o podporu na projekt „Rekonstrukce tramvajové trati Podolské nábřeží“.

Celkové výdaje projektu podle projektové žádosti dosahují částky 421,010 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 291,890 mil. Kč. Po předpokládaném schválení Zastupitelstvem hl. m. Prahy ve funkci řídicího orgánu OPPK tak Dopravní podnik hl. m. získá z ERDF a státního rozpočtu podporu ve výši cca 270 mil. Kč.

PROJEKT CENTRALIZACE TISKU SPUŠTĚN

PROJEKT S NÁZVEM CENTRALIZACE TISKOVÝCH SLUŽEB JE V BUDOVĚ DOPRAVNÍHO PODNIKU V SOKOLOVSKÉ ULICI V PRVNÍ FÁZI REALIZACE. PŘINÁŠÍ ZÁSADNÍ ZMĚNY V OBLASTI TISKU, KTERÉ SE DOTÝKAJÍ VŠECH ZAMĚSTNANCŮ.

Jana Benzinová



Přípravu na instalaci nových multifunkčních zařízení (tisk, kopírování, skenování) jsme sledovali pár týdnů. Tu nám na chodbě odsunuli skříň, tady nám přibyla elektrická zásuvka či přípojka na datovou síť. Najednou přišel den D – na určených místech stála nová multifunkční zařízení, úplně nová. V následujících dnech u zařízení pracovali technici, zapojovali a zkoušeli. My, běžní uživatelé, jsme pořád nevěděli, odkdy zařízení budeme užívat. A jak to v takových případech bývá, řeči se šířily, a to především v souvislosti s předpokládaným sběrem všech lokálních tiskáren. Nejraději bychom si ponechali svoji lokální tiskárnu, a navíc měli k dispozici multifunkční zařízení.

Po několika dnech byly u zařízení na zdi umístěny návody k obsluze. Zde si dovoluji osobní poznámku – tato forma je pro bystrozraké či snad pro dalekozraké (nejsem specialista na oči)? Děkuji ale zaměstnancům jednotky Informační technologie, že návody zaslali všem předpokládaným uživatelům také elektronicky. Nemusíme vypadat jako techničtí ignoranti a zkoušet tlačítka stylem pokus-omyl. Základní proškolení k obsluze poskytli pracovníci externí společnosti a zjistili jsme, že obsluha je vážně jednoduchá. Pár rozdílů oproti stávajícím zařízením se určitě najde. Pamatuji si, že každý tisk bude automaticky černobílý, požadavek na barevný musím nastavit. Pro řešení závady či v případě nouze a rady bude uživatelům na místě v pracovní dny od 8 do 16 hodin k dispozici technik externí společnosti. Zavedený způsob řešení závd přes helpdesk je platný i zde.

Již nyní probíhá analýza tiskového prostředí v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti.

Nasazení multifunkčních tiskových zařízení ve všech objektech DPP bude zrealizováno do konce roku 2012.

Prozatím bylo v objektu Sokolovská nainstalováno 9 černobílých a 9 barevných multifunkčních zařízení. V další fázi je plánována instalace 7 černobílých a 10 barevných zařízení. Oproti tomu bude celkově v objektu Sokolovská odebráno 500 kusů lokálních tiskáren a 50 multifunkčních zařízení/kopírek.

Nová zařízení jsou ve vlastnictví externí firmy, jejíž pracovníci zajišťují správu, servis a v neposlední řadě zabezpečí veškerý spotřební materiál – tonery, papír.

Nová zařízení jsou připojena na datovou síť a každý zaměstnanec může využít kterékoli zařízení, ke kterému se přihlásí přiložením služební karty. Náklady na provoz a spotřební materiál budou dle skutečnosti účtovány na střediska. Je možné, že začneme přemýšlet, zda tisk dokumentu je opravdu nutný. Třeba jen díky vlastní lenosti a pohodlnosti, protože už to nebude jen o tom natáhnou ruku, ale udělat pár kroků k tiskárně.

O novinkách se vždy hodně diskutuje, v tomto případě se budeme všichni učit a sžívat se s novým systémem tisku. My, které zasáhla 1. fáze realizace projektu, můžeme zaměstnancům jednotky Informační technologie a následně pracovníkům externích společností poskytnout zkušenosti a poznatky z našeho prostředí do dalších etap v ostatních objektech DPP. Určitě nejsme první společnost v České republice nebo Praze, která centralizaci tiskových služeb zavádí. Nezbyvá nám než věřit, že realizujeme projekt, který přes prvotní stesky a pláč přinese výhody a také finanční úspory.

Na závěr: realizace 1. fáze projektu v objektu Sokolovská přinese malou výhodu i několika útvarům. Ti, kteří používají zastaralou techniku, dostanou funkční likvidovaná zařízení z objektu Sokolovská.



Kabiny strojevodoucího metra EČs jak ze 70. let: hnědá čepice s rudou hvězdou a označení soupravy

Návštěvníci si mohou pořídit mj. otisk razítka nebo turistickou známku s vyobrazením čela vozu EČs



Shání se uniformy. Zn: RŮZNÉ VELIKOSTI

KAŽDOU TŘETÍ SOBOTU V MĚSÍCI VYRÁŽÍ S NÁVŠTĚVNÍKY HISTORICKÁ SOUPRAVA METRA EČS NA SVOU TRASU Z DEPA KAČEROV NA NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE A ZPĚT. BYLO ZAJÍMAVÉ ZJISTIT, CO VŠECHNO SE ZA PŘÍPRAVAMI TĚTO ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY SKRÝVÁ.

Text a foto: Petr Ludvíček

Asi málokdo na podnikovém intranetu přehlédl opakovaný inzerát vyzývající ochotné dárce k věnování či zapůjčení součástí oděvů a historických předmětů vztahujících se k historické soupravě metra. Žádné plné sklady těchto věcí připomínající pro někoho dobu teprve nedávnou totiž nejsou a dnešní organizátoři historických jízd jsou většinou odkázáni na vlastní zdroje či ojedinělé dárce. Navazuje se tak na pár jednotlivých kousků sesbíraných ke speciální jízdě v době připomínky 35 let od zahájení provozu metra. Jedním z pořadatelů jsou Petr Havlíček a Lukáš Hampacher, kteří obhospodařují na 12 uniforem různých velikostí, pětadvacítku dobových žlutých košil a jen pět čepic. Není tedy divu, že k navození dokonalé dobové atmosféry shánějí výstrojní součástky pro kolegy stále. Jedním ze zajímavých předmětů, který se podařilo získat, je volitelné číslo soupravy, které budou pamětníci znát z místa za sklem strojevodcovy kabiny.

I v roce 2012 budou nostalgické jízdy EČs pořádány za nezměněných podmínek. Tzn., že souprava vyjíždí každou třetí sobotu v měsíci vždy od 10 a 14 hodin na trasu Depo Kačerov – Nádraží Holešovice a zpět. Doba prohlídky depa a jízdy je přibližně 2 hodiny. Jedna jízda je pro 90 osob. Cena pro dospělého činí 150 korun, dítě do 10 let v doprovodu dospělého zdarma.



Historická souprava trpělivě čeká vedle souprav M1 na „svou“ třetí sobotu v měsíci

Od soboty 19. března 2011, kdy třívozová souprava vyjela z Kačerova poprvé, organizátoři mnohé dotáhli k dokonalosti. Například po celou trasu jsou cestujících z rozhlasu informováni nejen o trase a dobových názvech stanic, ale i o jednotlivých zajímavých místech a plánovaných zastávkách v tunelu metra. Hlášení upozorňují na zajímavá a běžně nedostupná místa a vysvětlují pro někoho neznámé názvosloví. Informace o místech, jako je odbočení podpovrchové tramvaje, odstavná kolej, tlakový uzávěr či traťová spojka mezi linkami, dostávají účastníci zážitkové jízdy i prostřednictvím průvodce. V plánu je vyobrazena i prohlídková trasa po kačerovském depu od vstupu přes splítku zkušební tratě, zhlaví depa až po nástup do historické soupravy.

Pro malé návštěvníky má DPP po dobu návštěvy připravenou soutěž a následně drobné ceny. Mezi upomínkovými předměty se dá již pořídit i turistická známka či otisk razítka. Zájem o jízdy předčil očekávání, termíny jsou až do konce roku rezervovány. Proto budou na webu zážitkové turistiky 3. října 2011 vypsány nové termíny pro první pololetí roku 2012.



Na záchranáře čekala SRÁŽKA TRAMVAJE A AUTOBUSU



V AREÁLU OPRAVNY TRAMVAJÍ V HOSTIVAŘI SE VE ČTVRTEK 18. 8. 2011 VE VEČERNÍCH HODINÁCH USKUTEČNILO TAKTICKÉ CVIČENÍ SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU (IZS) A POHOTOVOSTNÍCH SLOŽEK DPP S NÁMĚTEM DOPRAVNÍ NEHODY TRAMVAJE A LINKOVÉHO AUTOBUSU.

Michal Brunner / Foto: Petr Hejna

Cílem cvičení bylo prověřit součinnost složek IZS a DPP při řešení dopravní nehody vozidel MHD s větším počtem zraněných osob, zejména s ohledem na třídění a evidenci zraněných, stanovení priorit jejich ošetření a transportu, šetrné vyproštění zraněných z havarovaných vozidel a poskytnutí posttraumatické péče. Součástí cvičení bylo také prověření přenosu informací mezi operačními středisky a dispečinky jednotlivých složek. Koordinaci cvičení na straně DPP zajišťoval úsek bezpečnostní – odbor Hasičský záchranný sbor.

Místo nehody rozděleno na 3 bojové úseky

Cvičení bylo situováno do prostor hostivařské opravní tramvají, aby nebyl narušen provoz MHD. Zvolené prostory simulovaly ulici s tramvajovou tratí, tramvaj byla po fiktivní nehodě vykolejena předním podvozkem a autobus byl postaven



tak, aby byl znesnadněn přístup dveřmi do interiéru obou vozidel. Role zraněných řidičů a cestujících sehráli členové jednotek sboru dobrovolných hasičů z Prahy a Kostelce nad Černými lesy a členové Českého červeného kříže.

Po ohlášení simulované nehody na tísňovou linku 112 se na místo události dostavily jednotky Hasičského záchranného sboru DPP a HZS hl. m. Prahy, Zdravotnická záchranná služba (ZZS) hl. m. Prahy, Hlídkový útvar Městské policie hl. m. Prahy, Policie ČR, Drážní inspekce a dispečerů dotčených provozních jednotek DPP.

Zasahující hasičské jednotky provedly průzkum, protipožární opatření a prvotní třídění zraněných podle závažnosti jejich stavu. Velitel zásahu rozdělil místo zásahu na tři bojové úseky – interiér autobusu, interiér tramvaje a kabina řidiče tramvaje, kde zůstal uvězněný řidič. Následně hasiči vytvořili pomocí rozbrušovacích pil a hydraulického vyprošťovacího nářadí otvory v bocích vozidel pro evakuaci těžce zraněných a provedli odsun zraněných na shromaždiště, kde si je přebíraly do péče týmy ZZS a tým posttraumatické psychologické péče HZS hl. m. Prahy. Na místě události byly vytvořeny heliport k odsunu nejvážněji zraněných leteckou záchrannou službou a pracoviště štábu velitele zásahu. Do činnosti štábu se zapojila i zástupkyně tiskového oddělení DPP, která předávala informace o události přítomným novinářům.

Závěr: na mimořádnou událost připraveni

Po ukončení záchranných prací bylo místo zásahu předáno HZS DPP k provedení likvidačních prací. Na likvidaci následků nehody byla nasazena těžká havarijní technika DPP – autojeřáb MAN a vyprošťovací automobil Volvo. Po odtahování vraků havarovaných vozidel proběhl finální úklid místa zásahu pomocí úklidových vozidel DPP, aby mohla být zprovozněna dopravní cesta.

Komplexní vyhodnocení cvičení je teprve před námi, ale již nyní můžeme konstatovat, že prokázalo schopnost nasazených složek zvládnout mimořádnou událost většího rozsahu v povrchové MHD a zároveň pomohlo odhalit potenciálně slabá místa v organizaci zásahu a komunikaci mezi jednotlivými složkami. Poděkování za obětavou pomoc při přípravě a provedení cvičení patří všem zúčastněným složkám DPP, zejména odboru Řízení a kontrola provozu, jednotkám Správa vozidel Tramvaje a Správa vozidel Autobusy.





I na výlukové lince se dá zažít vše

LETNÍ VÝLUKY SPOJENÉ S ROZSÁHLOU REKONSTRUKCÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ SE NEOBEJDOU BEZ NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY. VEDLE LINEK OBSLUHOVANÝCH EXTERNÍMI DOPRAVCI NAPŘÍKLAD LINKU X-3 NA TRASE VÝTOŇ – SÍDLIŠTĚ MODŘANY ZAJIŠTUJE DPP. ZA ŘIDIČI TÉTO VÝLUKOVÉ LINKY JSME SE VYPRAVILI.

Text a foto: Petr Ludvíček



Stavební ruch na rekonstruované tramvajové trati do Modřan řidič výlukového autobusu za dopolední směnu míjí čtrnáctkrát

Tramvaje se od Výtoně k Nádraží Braník vydaly prvního září rekonstruovaným Podolským nábřežím. Dále však musejí autobusy převážet nemalou porci cestujících z branického nádraží do oblasti modřanského sídliště. Trať známá i pod názvem KOMOKO (Komunikace Modřany – Komořany) až do 21. října 2011 prochází mj. zajištěním stability estakády u modřanského nádraží i celkovému zkvalitnění 16leté tratě. Pohyb stavebních strojů a nemálo uloženého materiálu vyžaduje na části linky jeden jízdní pruh, a tedy ztíženou situaci motoristům, včetně autobusů náhradní dopravy. Ale kde je dnes v Praze pohodový průjezd...

Velký rozdíl v tom, kterou autobusovou linku jede, šesta-padesátiletý řidič **Karel Krčál** nevidí. O letošních Vánocích to bude deset let, co poprvé zasedl za volant autobusu kačerovské garáže a s nadhledem matadora hodnotí i službu na výlukové lince: „Každý na to může mít různý názor, ale mně je jedno, co jedu. A myslím si, že v téhle

profesi je dokonce dobře, že jednou jedu krátkou, podruhé dlouhou linku. Důležité podle jeho slov je, že do vozidla neprší, nefouká a že v zimě topí. „Nepatřím mezi řidiče, kteří musejí mít pod sebou sterilní prostředí a dokonalý stroj. Takhle to nerozlišuji, i když vím, že takových kolegů je hodně. Důležité je, abych šichtu dobře zvládnul. Někdy to samozřejmě je náročné, ale nejsou to nepřekonatelné problémy.“ Naráží tak na bolest posledních let – neukázněné cestující. Vyskytují se, ale podle slov Karla Krčála v objemu přepravených jde o zanedbatelné procento. „Pár jsem jich musel vykázat. Zatím se na to cítím. Vždy ale záleží na citu, jak s kterým problémovým cestujícím jednat,“ dodává.

Karel Krčál má srovnání s prací u soukromého dopravce. U Dopravního podniku kvituje, že se může plně soustředit na volant a obrazně řečeno neleží pod autobusem. „Tady se všechny poruchy nahlásí a řeší je jiná složka. Můžu se plně starat jen o svou práci a jít domů v podstatě s čistou hlavou.

A výplaty chodí v termínu,“ srovnává Krčál. Za dopolední směnu čeká na řidiče z Braníka do Modřan 14,5 kolečka, takže linka X-3 není z nejkratších. „Pamatuji třeba linky 115 nebo 231, kde se stihlo i 22 koleček za směnu. Je tam hodně krátkých přestávek, což mají rádi kuřáci, já přečtu celé noviny,“ usmívá se nekuřák Krčál.



Karel Krčál je zastáncem toho, že není dobrých a špatných autobusových linek, odjetit se musí všechny, i ty výlukové. A pestrost bere jako přednost

Vzpomíná, že žádnou linku nikdy nepodcenil a nelenil s kamarádem trasu projet: „Není nic horšího, než ráno ve čtyři po tmě vyrazit na novou linku. I se znalostí trasy se může zastávka přehlédnout.“ Zmíněných kamarádů má za deset let dost, i když mnozí odešli do důchodu anebo se ho bohužel nestihli dožít. Nové kolegy už nestihá příliš registrovat. S mnohými si přes sklo sice mávne, ale nemusí je vlastně nikdy potkat. Do odjezdu z konečné zbývá Karlu Krčálovi půlminuta. Rychle fotografe a poslední slova: „Není neoblibených linek, řekl bych. Na každé z nich se musí člověk za volant posadit, dávat pozor, musí jet, nabírat lidi a dobří cestující a špatní cestující jsou všude. A změna linek je také dobrá pro poznání města,“ uzavírá.

Při tématu kamarádi ožívá i druhý řidič – devětatdacetiletý **Jiří Holan**. Celou řadu jich dodnes má v metru, kde pracoval v hale. Jiného zaměstnavatele než DPP neměl, k volantu městského autobusu ho za cenu náročnějších podmínek přilákalo lepší ohodnocení. Začínal Na Klíčově, od června letošního roku jezdí na Kačerově. „Tady na X-3 jezdíme po slušných silnicích, někdy jsou ale na výlukových linkách opravdu podmínky hodné staveniště,“ hodnotí.

Vzpomíná i na standardní linky vedoucí například z Knížecí, kde silnice nejsou, slušně řečeno, v dobré kvalitě. „Naopak se dobře jezdí směrem na Zbraslav či Radotín. Nejsem ale žádný kverulant. Kritizují většinou ti, kteří nemají srovnání. Já se považuji za typického zaměstnance, který ocení klid

a jistotu,“ hodnotí Holan. Necítí se na podnikání a jít do nějakého rizika: „Jezdíte takzvaně kolem komína a vždy se městskou hromadnou dostanete domů. Kdyby se mi zachtělo jít jinam, není to dnes tak jednoduché, navíc opravdu už funguje zvyk na lidi a na prostředí,“ dodává.

Jiří Holan časté přestávky na konečných výlukových linkách tráví nejen vypnutím motoru, ale i smyslu. Nekouří a knížky ho také příliš netáhnou. Setkali jsme se zrovna při přestávce na oběd, kdy se těšil do vyhlášené restaurace na branickém nádraží. S úsměvem říká, že i konflikty s potížisty se mu lépe daří zvládat s plným žaludkem. Vážně pak doplňuje, že s odježděnými kilometry se do diskusí s cestujícími

pouští čím dál méně. „I když nejsme stroje, snažím se konfliktům předjet. A řidiči, kteří nám brání třeba ve výjezdu ze zastávky, nejsou jen nemoc velkoměsta, ale je to spíš ukázka vztahu řidičů velkých a malých vozů obecně.“



Do žádného podnikání a rizika by se nehrnul řidič **Jiří Holan**. Volant u DPP bere jako jistotu



Souprava Ečs si zahrála v seriálu **VYPRÁVĚJ**

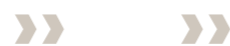


HISTORICKÁ SOUPRAVA METRA TYPU EČS HRÁLA DŮLEŽITOU ROLI PŘI NATÁČENÍ NOVÝCH DÍLŮ TŘETÍ ŘADY SERIÁLU ČESKÉ TELEVIZE VYPRÁVĚJ, KTERÉ MOHLI ZAČÍT DIVÁCI SLEDOVAT OD 9. ZÁŘÍ 2011.

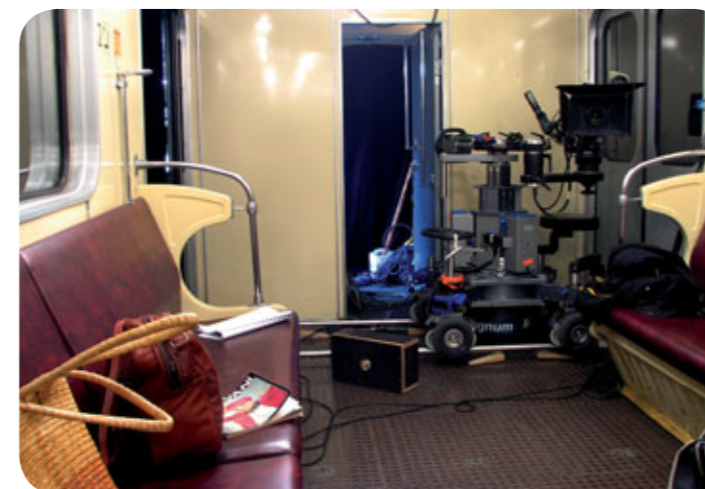
Text a foto: Petr Havlíček

Stalo se tak 8. května 2011 v depu Kačerov, které vytvořilo zázemí pro natočení celkem pěti obrazů do pěti dílů pokračování vyprávění osudů rodiny Dvořákových. Pod režijním vedením Bisera Arichteva v interiéru vozu 1084 před kamerou vystoupila plejáda známých herců. Na koženkové sedáky v dobových kostýmech roku 1978 a 1979 usedli například oba hlavní hrdinové Roman Vojtek (coby Karel Dvořák) a Andrea Kerestešová (Karlůva manželka Eva Dvořáková). Dále také Svatopluk Skopal (seriálová hlava rodiny Josef Dvořák), Tomáš Töpfer (Karlův kolega z Metroprojektu), Veronika Žilková (v roli Věry Nedbalové) a řada dalších.

Náročné přípravy samotného natáčení začaly již s úderem šesté hodiny ranní. Nejprve bylo totiž nutné zakrýt všechna okna inkriminovaného vozu černým sametem, aby tak byla věrohodně navozena atmosféra jízdy vlaku tmavým tunelem metra. Sousední vůz 1085 byl zahalen celý (oba vozy jsou k sobě řazeny svými konci bez kabiny strojvedoucího, což umožnilo průhled do jeho salonu, a proto i on musel být zvenčí rovněž zatemněn).



Obraz kamery zachycený v kontrolním monitoru hlavního kameramana.



Do nevelkého prostoru u mezistěny kabiny strojvedoucího byla umístěná pojezdová dráha pro hlavní kameru. Protipohledy dialogů seriálových interpretů snímala kamera umístěná na stativu, postaveném na bočních schůdkách u druhých dveří levého boku.



Režisér Biser Arichtev při přípravě scény, při které jede třída Honzy Dvořáka (syn Evy a Karla) na exkurzi do tiskárny časopisů.

Natáčení cesty Josefa Dvořáka na Hlavní Nádraží. Vlevo od kamery sedí Svatopluk Skopal a vedle něj Andrea Kerestešová. Za nimi je vidět početný kompars, protože se záběry odehrávaly vždy v době přepravní špičky. Jeho členové byli shodně dobově oblečení a vybaveni soudobými rekvizitami.



Roman Vojtek si opakuje text ze scénáře.





Nejstarší známý snímek z Podbavy pochází až z roku 1946. Tehdy ještě neexistovala smyčka, ani známý hotel zbudovaný po vzoru sovětské architektury



Jak se jezdilo tramvají do Podbavy

Text zdůvodnění pro městskou radu pokračoval: „Dosavadní silnice podbabská byla stavebním úřadem komunikacím od domu na Růžku směrem k Podbabě v délce asi 800 m již upravena dle schváleného regulačního plánu v hlavní komunikační třídě, širokou 42 m, a tím umožněno jest použití ji pro vedení trati elektrické dráhy.“ Těmito slovy začala v srpnu 1927 historie tramvajové tratě, která přes čtyřicet let nese označení Dejvice – Podbaba.

Protože tehdy nebylo od slov daleko k činům, jakmile se městská rada jednou rozhodla, začala rychlá příprava ke stavbě. Komunikace byla navržena opravdu velkoryse. Jen samotný střední zvýšený pás byl široký 19,5 m! Tramvajové koleje, jakmile opustily prostor vyhrazený budoucímu, tehdy ještě neexistujícímu Vítěznému náměstí, přešly do osově vzdálenosti 9,5 m a v šířce 7 metrů byl mezi nimi zřízen trávník. Na vnější straně zvýšeného pásu byly podél kolejí zřízeny pět metrů široké chodníky a na kraji u silnice bylo navrženo ještě stromořadí.

Provoz na trati byl zahájen 19. prosince 1928. Koleje 892 m dlouhé tratě tehdy končily před dnešní Čínskou ulicí, kde je dnes dům čp. 958, tj. ještě před zdejšími podloubím. Vlaky linky číslo 7, která tu měla konečnou jako první, obracely na jednoduchém levém přejezdu před dnešním domem čp. 739.

ZASTAVOVÁNÍ DOMŮ NA ROZHRANÍ DEJVIC A BUBENČE OD VELVARSKÉ SILNICE SMĚREM K PODBABĚ V POSLEDNÍ DOBĚ VELMI POKRAČUJE, TAKŽE BUDE CO NEJDŘÍVE TŘEBA SÍŤ MĚSTSKÝCH ELEKTRICKÝCH DRAH ROZŠÍŘITI TÍMTO SMĚREM, PSALO SE V ROCE 1927 VE ZDŮVODNĚNÍ STAVBY TRAMVAJOVÉ TRATI.

Pavel Fojtík / Foto: Lubomír Kysela, archiv DPP a autor



Vlak linky č. 18 čeká v nástupní zastávce. Snímek byl pořízen po 17. lednu 1972, kdy osmnáctka začala jezdit na Budějovické náměstí

Konečná se jmenovala Podbabská silnice. V celém úseku byla jediná zastávka – Zemědělský ústav – na úrovni Lotyšské ulice.

Když se v závěru roku 1932 dokončovalo Vítězné náměstí, odbočovala podbabská trať z nově zřízené kruhové smyčky, která vedla po vnitřním okruhu náměstí. Během necelých deseti

let počet domů a obyvatel vzrostl natolik, že od 1. dubna 1937 byla po trati vedena druhá linka, č. 18. Protože se ale ukázalo, že ukončení dvou linek na jednom přejezdu není praktické, bylo postaveno krátké prodloužení (198 m), kde měly koleje obvyklou osovou vzdálenost 3 metry, vybavené křížovým přejezdem. Každá z linek tak dostala na odstavení vlaku vlastní kolej. Nová konečná se začala používat od 3. listopadu 1938. I po této změně tu bylo rušno.

Vlaky v levostranném provozu obracely tak, že před křížovým přejezdem měly obě linky výstupní stanici, ve které se odpojil vlečný vůz. Motorový vůz sedmičky přešel na pravou kolej, povyjel k centru, aby na stejnou kolej mohl samospádem sjet i vlek, pro který si pak motorový vůz nacouval. Podobně obracela osmnáctka, s tím rozdílem, že její vozy jely z výstupní zastávky rovně, přičemž motorový vůz uvolňoval místo vlečnému jízdou přes přejezd. Pro případ potřeby byl ponechán i původní přejezd. Sklon trati umožňoval, že se tu nepraktikovalo tzv. vypichování, známé z rovinných konečných, při kterém býval na konečné jeden vlek navíc, který tu zanechala předchozí souprava a ta následující si ho připojovala. Současně dostala přeložená konečná jméno Podbaba a původní zastávka Zemědělský ústav byla zrušena a nahrazena dvěma novými – Bučkova ulice (dnešní Rooseveltova) a Teslova ulice (dnes Nikoly Tesly). I v pozdějších letech docházelo k dílčím úpravám zastávek a jejich pojmenování.

V roce 1942 začala trať přestavbu. V souvislosti s rušením kruhové smyčky na Vítězném náměstí (tehdy se jmenovalo náměstí Branné moci) bylo navrženo, aby měla celá trať jednotnou osovou vzdálenost 3 metry, a tak tramvaje jezdily od 21. října 1942 po nových kolejkách. Prostor uvolněný od původních kolejí byl později využit k výsazení alejí stromů po obou stranách tratě.

K přestavbě konečné došlo až v roce 1947, ale místo původně navrženého čtyřkolejného nádraží tu vznikla symetrická koncová dvoukolejná smyčka. Takové koleje byly typické výlučně pro Prahu. Smyčka Podbaba byla v provozu od 10. května 1947, už od 21. dubna ale byla v provozu třetí odstavná kolej před smyčkou, která byla určena pro různé posilové vlaky. Využívala se například při klasické Matějské pouti nebo později při fotbalových zápasech na Julisce.

Do vcelku poklidného života tratě přineslo vzruch až dlouhodobé přerušení provozu na trati do Divoké Šárky od 6. března 1967, kdy byly do Podbavy po větší část roku odkloněny linky č. 11 a 23. Protože pro ukončení čtyř linek dvoukolejná smyčka nestačila, používala se pro výstup cestujících i odstavná kolej v ulici Jugoslávských partyzánů. Vlaky na konečné neměly žádnou přestávku, všechny po vystoupení cestujících hned zajížděly do nástupních zastávek a opouštěly co nejrychleji konečnou. Linka č. 23 zůstala v Podbabě už natrvalo. Po zprovoznění tratě přes Červený vrch od 7. listopadu 1967 se z Dejvic natrvalo odstěhovala sedmička.

V roce 1968 nastal čas na rekonstrukci celé tratě. Začala 25. listopadu a tramvaje se do Podbavy vrátily až 6. března 1969. Třetí kolej před konečnou byla o něco prodloužena a především bylo výrazně zúženo zvýšené traťové těleso, aby na obou vozovkách byly získány dva rovnocenné jízdny pruhy. Od té doby se tramvajová trať už nerekonstruovala, a tak patřila až do letošního roku mezi nejstarší úseky kolejové sítě. V té době už do Podbavy jezdila také linka č. 31.

Další léta znamenala konec stability linkového vedení. Po zahájení provozu prvního úseku tratě A metra zmizely z Podbavy obě zdejší linky a směřovaly sem nové. Linky č. 2 a 32 se vůbec neosvědčily a zmizely odtud po několika měsících. Jakžtakž se tu ustálila na několik jen linka č. 26. Od poloviny 80. let tu „byly doma“ linky 20 a 25. Dvacítka sem ale nejz-



Konečná před „Internacionálem“ je od 16. května 2011 minulostí

dila proto, že by to vyžadovala přepravní poptávka. Vždyť autobusy, na které se dřív v Podbabě přestupovalo, se přestěhovaly k metru. Do Podbavy jezdila jen proto, že jinde nebylo vhodné místo pro její ukončení. Od roku 2003 patří konečná v Podbabě po další reorganizaci lince číslo 8. Dne 16. května 2011 začala dlouho avizovaná rekonstrukce tratě, spojená s krátkým prodloužením na novou smyčku pod zrušenými autobusovými garážemi Dejvice. Zanikla stará smyčka a zrušena byla i třetí kolej. Trať do Podbavy tak bude mít na řadu let opět klid.

DO PODBABY JEZDILY PRAVIDELNĚ TYTO LINKY:

7	19. 12. 1928 – 07. 11. 1967
18	01. 04. 1937 – 12. 08. 1978
23	06. 03. 1967 – 12. 08. 1978
31	06. 05. 1968 – 30. 06. 1971
2	13. 08. 1978 – 18. 02. 1979
26	13. 08. 1978 – 02. 11. 1985
32	13. 08. 1978 – 18. 02. 1979
25	03. 11. 1985 – 29. 08. 2003
20	21. 04. 1986 – 28. 11. 2003
8	30. 08. 2003 – v provozu

Jednoznačně a jednotně označené vstupy do metra. Informační systém je na velice dobré úrovni



Zajímavosti z LONDÝNA

HLAVNÍ MĚSTO SPOJENÉHO KRÁLOVSTVÍ, LONDÝN, JE PRO NAŠINCE STÁLE VÍCE DOSTUPNĚJŠÍM MÍSTEM. S NÍZKONÁKLADOVOU LETECKOU SPOLEČNOSTÍ SE CENA LETENKY POHYBUJE V ŘÁDU NĚKOLIKA MÁLO TISÍCOVEK KORUN, ZÁLEŽÍ NA VČASNOSTI POŘIZENÍ. NA MÍSTNÍ CESTY BUDETE S NEJVĚTŠÍ PRAVDĚPODOBNOSTÍ POUŽÍVAT KVALITNÍ SYSTÉM MĚSTSKÉ, LÉPE ŘEČENO, VEŘEJNÉ DOPRAVY.

Text a foto: Petr Malík

Pokud přiletíte s nízkonákladovou společností, octnete se na předměstí Londýna a do centra budete muset jet vlakem. Již na palubě některých spojů vám personál nabídne ke koupi jízdenku na vlak, ale nespěchejte, vyčkejte až k pokladnám na rozhraní příletové haly a nádraží. Rozhodně se vyplatí koupit jízdenku zpáteční. Provozovatelé nabízejí i otevřenou zpáteční jízdenku, a tak se zpět na letiště můžete vydat v libovolný den, nikoli jako u nás nejspíše zítra.



Se starší sestrou Opencard

Pokud budete mít štěstí a budete dostatečně všeteční, podaří se vám zakoupit i Oystercard, starší sestřičku Opencard. V tu chvíli jste bez starostí i při cestování v samotném

Londýně. Cena Oyster je různá, na letišti byla k dispozici za 3 libry (1 libra cca 29 Kč), ve městě za 5 liber. Zároveň vám prodejce nahraje na kartu obnos 15 liber, což stačí zhruba na dva dny cestování v centrální části města. Celá transakce je hotová během několika málo minut. Pokud si nechcete kartu nechat jako suvenýr, můžete ji při návratu v určitých místech vrátit a poplatek dostanete zpět.

Oystercard zavedl Londýn v roce 2003 a v současné době tři čtvrtiny plateb probíhá pomocí ní. Není divu. Používání je jednoduché, a pokud máte na kartě dostatečný kre-

dit, nemusíte mít strach a studovat, v jakém jste zrovna pásmu či něco dalšího. Karta všechno hlídá za vás a vybírá i tarif, který je pro vás vhodný. Pokud jezdíte málo, odečítá vám jednotlivé jízdy, je jedno jestli v autobuse či metru, jezdíte-li více a dosáhli jste ceny denního lístku, odečte vám jen jeho hodnotu, více ani penny.

Nevíte, kde stav své karty zkontrolovat? Maličkost, kdekoliv v turniketu nebo u čtečky u východu ze stanice metra. Stav vám znázorní i čtečka při vstupu do autobusu. Stále tedy máte přehled, kolik máte na kartě. Pokud si chcete kredit zvýšit, také to není velký problém. V mnoha stanicích tak můžete učinit u vstupu nebo se Oystercard dobíjí ve večerkách a krámcích s různým zbožím.

Podzemka s jednoduchou orientací

Londýnská centrální nádraží jsou hlavová, tedy podobná našemu Masarykovu nádraží, ale mnohem větší, počet kolejí často přesahuje dvacet. Informační systém na nádražích je poměrně přehledný, a tak najít vstup do metra není tak velký problém. Pokud však přijíždíte na nádraží, kde jezdí několik linek, je lepší získat plánek už o něco dříve, ušetříte několik desítek zbytečných kroků.

O londýnském metru bylo napsáno už mnohé, bylo vytvořeno již v 19. století a podle toho také vypadá. Samozřejmě bylo modernizováno, ale paláce, na jaké jsme zvyklí od nás, nevidíte. I dnes je symbolem metra hlášení a nápis „Mind The Gap“, při nástupu a výstupu dejte pozor na mezeru, která vzniká mezi vozem a nástupišťem.



Vlak přijíždějící do stanice Paddington

Vozy jsou daleko menší než ty naše, minimálně stísněně působí, je to dáno i tím, že horní část vozů má zkosený profil. Patříte-li ke klaustrofobikům, nebudete se v londýnském metru cítit nejlépe, navíc pocit z cestování ještě zhoršuje poměrně velké teplo. Většina vozů je vybavena velice dobrým informačním systémem, nejen vizuálním, ale také sluchovým. S plánkem v ruce se v systému londýnského metra neztratíte. Navíc příjemné jsou časy odjezdů nejbližších dvou až tří souprav nad nástupišťem, někde nechybí ani „teploměry“ s následujícími stanicemi, které tak zlepšují orientaci.

Samotnou kapitolou je automatické metro, alias DLR, které jezdí především v západní části metropole. Pokud pojedete například na nultý poledník do Greenwich, určitě jednu cestu tímto dopravním prostředkem absolvujete. Tak nějak si představuji městskou hromadnou dopravu budoucnosti. Bezobslužný provoz, většinou nad zemí, pohybující se v moderní čtvrti, která dává městu nový, naprosto jiný rozměr. Moderní čtvrť s takovou dopravou, zcela jistě láká k využívání MHD, ani k tomu není potřeba mnoho kampaní.

Doubledeckery nelze vynechat

Londýnskou klasikou jsou autobusy. Už malé dítě ví, že synonymem londýnských autobusů jsou červené doubledeckery. Jsou jich doslova plné ulice, na mnoha místech je potkáte šinoucí se ve frontách za sebou a v zastávkách se předjíždějí. Provozovatelů i během krátkého pobytu potkáte víc než dost, stejně tak typů doubledeckerů. Velkým zážitkem je sednout si do první řady v patře, to pak získáte úplně jiný pohled na dopravu v londýnských ulicích.

Síť autobusových zastávek je hustá, chvíli vám vždy trvá, než najdete, jestli uvedená linka jede tím správným směrem, nebo nikoliv, ale dobrodružnější povahy se vyznají. Větším problémem je určit, na které straně ulice máte do autobusu nastoupit, aby vás odvezl správným směrem. Velkou výhodou londýnských busů je počet a délka vyhrazených pruhů, kam mohou ještě cyklisté a taxíky. Vyhrazené pruhy platí stále, a zejména v pracovních dnech mají své opodstatnění.



Londýnská klasika, zakaboněná obloha a červené dvoupatrové autobusy. Tento přijíždí na Piccadilly Circus

Za historií dopravy města na Temži

Pokud neberete městskou hromadnou dopravu pouze jako způsob přepravy z místa na místo, nenechte si ujít návštěvu londýnského dopravního muzea v blízkosti stanice metra Covent Garden. Zajímavý je už výstup ze stanice, který zajišťují výtahy, poté projdete přes náměstíčko plné umělců a také příjemné oddechové atmosféry, až dorazíte do muzea. Vstupenka na jeden vstup platí na celý rok a vy se rozhodně nebudete nudit. Už jen cesta výtahem proti proudu času vás naladí, a když vystupujete za klapotu kopyt po londýnské dlažbě, je i vaše hlava v roce 1800, kdy se začíná psát historie londýnské dopravy.



Pohled do haly muzea městské hromadné dopravy v Londýně

Stejně jako u nás hrály prim omnibusy, později koňka, Temži jste mohli překonávat pomocí přívozů. V další části se dozvíte o výstavbě metra, historii autobusů, trolejbusů

či tramvají, na simulátoru si můžete zkusit řídit metro, uvidíte, jaké to bylo hloubit tunely metra v 19. století. Celou prohlídkovou trasu mohou děti soustředěně sledovat, součástí muzea je velký dětský koutek, ve kterém se strkalo několik tříd ze školek. Na závěr nechybí ani vize londýnské dopravy do budoucna. Než odejdete, projdete obchůdkem s nepřeberným množstvím suvenýrů připomínajících nejen exponáty muzea, ale i celou londýnskou dopravu.



Zuzana Marešová (druhá zleva) při slavnostním zahájení provozu metra

Méně známý je fakt, že v 70. letech pracovala v pražském dopravním podniku. Rozhovor s paní Marešovou vznikl u příležitosti speciálního promítání Kinobusu DPP, věnovanému filmu Nickyho rodina. Na tomto promítání totiž paní Marešová předávala své vzpomínky dalším generacím.

Jak jste se vlastně dostala do Anglie?

Odjela jsem vlakem vypraveným pro židovské děti Nicholasem Wintonem. V Anglii jsem v pěstounské rodině strávila dva a tři čtvrtě roku. Po půl roce jsem už neuměla česky ani německy. V Anglii jsem pak krátce žila se svými rodiči, kterým se také podařilo Československo opustit. Záhy mě ale poslali do československého internátu, který v Anglii zřídila exilová vláda. Tatínek totiž pracoval pro válečný průmysl a rodiče se během války mnohokrát stěhovali.

Po válce jste se vrátili do Československa. Euforie ale netrvala dlouho...

Máte pravdu, po prvotním nadšení z návratu se vše začalo kazit, tatínka v padesátých letech zavřeli. Je to na dlouhé povídání. Jsou to věci, na které bychom neměli zapomenout. Dvakrát jsem uvažovala o emigraci a měla jsem k tomu i příležitosti. Nakonec jsem ale zůstala.

Váš život provázely výsledky státní bezpečnosti, nabídky spolupráce i těžké období, kdy jste byla bez práce. A tím se dostáváme k tehdejšímu dopravnímu podnikům...

V době normalizace jsem byla vyhozena ze zaměstnání na generálním ředitelství podniku Tesla. Tehdy jsem se dozvěděla, že ředitel Pragocar (půjčovny automobilů, která patřila Dopravnímu podnikům hl. m. Prahy – pozn. red.) shání sekretářku. Uvítal mé znalosti jazyků, a tak jsem pro něj začala pracovat. Pragocar půjčoval auta i cizincům, dováželi jsme také nová auta a ta se musela zajíždět. Já jsem vášnivá motoristka, a tak se mi líbilo, že jsem také mohla zajíždět nové vozy, dostávali jsme na to i benzin, jen jsme museli najet požadovaný počet kilometrů. Líbilo se mi tam. Často k nám chodili i lidé z vedení dopravních podniků, a když vyšlo najevo, že ovládám jazyky, půjčovali si mě na různé akce. Tlumočila jsem pro tehdejšího generálního ředitele dopravních podniků Ing. Mikuláše Lacka.

Asi největší událostí, u které jste byla, se stalo otevření pražského metra. Jak na to vzpomínáte?

Byl to velký okamžik, kterému přihlíželo hrozně moc lidí.

Babi, NAPIŠ TO!

RÁZNÁ OSMDESÁTNIČE ZUZANA MAREŠOVÁ, ROZENÁ SPITZEROVÁ, SE NARODILA V NÁRODNOSTNĚ I NÁBOŽENSKY SMÍŠENÉ RODINĚ. OTEC BYL ČESKOSLOVENSKÝ ŽID Z OSTRAVY A MAMINKA KŘESŤANKA Z VÍDNĚ. DO POVĚDOMÍ ŠIROKÉ VEŘEJNOSTI SE ZAPSALA JAKO TZV. WINTONOVO DÍTĚ.

Text: Hana Pohanová / Foto: archiv Z. Marešové

NICHOLAS WINTON OČIMA ZUZANY MAREŠOVÉ

Je to nesmírně milý člověk. Soukromě mu říkám „herdekdědek“. Má ve vínku skvělý anglický humor, a je navíc velmi moudrý. To, že se tak dlouho nevědělo o tom, že zachránil stovky dětských životů, přesně sedí jeho povaze. On to za nic mimořádného prostě nepovažoval. Bral to asi tak, jako když někomu upadne kapesník a vy mu ho zvednete a podáte. Jako samozřejmost.

Při první cestě metrem jsem se trochu bála, nemám totiž ráda hloubky. Strach ale brzy přešel a metrem běžně cestuji. Musím říct, že oproti metru v New Yorku, Londýně nebo Paříži dávám pražskému metru třikrát plus. Je krásné a čisté.

Jste velmi aktivní, dodnes překládáte, podílíte se na vzniku dokumentů o Nicholasu Wintonovi. Mohla byste si přitom v klidu užívat důchodu. Proč to děláte?

Na tu strašnou dobu a na věci, které se děly, se nesmí zapomenout. Na setkáních se snažím dát co nejvíce prostoru posluchačům a oni se rádi ptají. Pro mnohé z nich, hlavně mladé, jsou některé věci nepředstavitelné a já se snažím, aby všichni pochopili. Pro svou rodinu jsem napsala o všem knížku, vnuk mi totiž říkal – babi, napiš to, ať to nezapomeneš. Kniha posloužila i režisérovi Matěji Mináčovi při natáčení filmu. Teď zase pracuji na projektu memoriálu našich rodičů na hlavním nádraží. My děti jsme tenkrát cestu vlakem do Anglie většinou nijak dramaticky nevnímaly, nevěděly jsme, o co jde. Naši rodiče ale museli sebrat hodně síly, aby dokázali děti poslat pryč a zachránit jim tím životy.



Zuzana Marešová patřila 1. září na náměstí J. Palacha mezi čestné hosty nadačního večera Vzpomínka na vlak, který už neodjel.

Příběh paní Marešové a dalších Wintonových dětí naleznete na www.pametnaroda.cz

Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICĚ

POKRAČUJEME V PUTOVÁNÍ ZA KOLEGY PO DOPRAVNÍCH PODNICÍCH V ČECHÁCH A NA MORAVĚ. TENTOKRÁT JSME ZAVÍTALI DO HRADCE KRÁLOVÉ.



DOPRAVNÍ PODNIK
města HRADCE KRÁLOVÉ, a.s.

Název:

Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. (DPMHK, a.s.)

Historie:

Základ městské hromadné dopravy v Hradci Králové byl dán zakládací listinou 24. 10. 1928. Autodráhy města Hradce Králové, jak zněl původní název, započaly v sobotu 1. prosince 1928 přepravu cestujících dvěma autobusy na lince Kukleny – Nádraží – Slezské Předměstí. Dnem 1. ledna 1949 byly Autodráhy začleněny do Sdruženého komunálního podniku. Od roku 1950 podnik nese současný název, právně a majetkově byl však národním podnikem a od roku 1989 státním podnikem. Od 1. 9. 1997 byl majetek podniku od státu převeden do akciové společnosti Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s., kde jediným vlastníkem je Město Hradec Králové. Prvními dopravními prostředky byly šestikolový „omnibus“ TATRA pro 42 sedících a 50 stojících osob a menší vůz ŠKODA pro 19 sedících a 25 stojících osob. V poválečném období byla vedena první jednání o zavedení trolejbusové dopravy. Realizace projektu byla zahájena ve 2. čtvrtletí 1948 a již po roce byl zahájen pravidelný provoz z Hlavního nádraží na Nový Hradec Králové. Dopravu zabezpečovaly 4 trolejbusy VETRA-ČKD (1949–1960).

DPMHK, a.s. v číslech (za rok 2010)

	Počet linek	Dopravní výkon (tis. vozkm)	Přepravní výkon (tis. místkm)	Přepravené osoby (tis.)
Autobusy	23	4 463	353 561	26 528
Trolejbusy	5	1 780	137 113	11 369

3 TŘI OTÁZKY PRO VLADIMÍRA PEJŘILA, DOPRAVNĚ TECHNICKÉHO NÁMĚSTKA

1. Jak byste popsal největší přednosti městské hromadné dopravy v Hradci Králové?

Na prvním místě bych uvedl moderní vozový park. Současný průměrný stáří vozidel je asi 8 let, letos bude ještě obměněno 6 kusů sólo trolejbusů, v příštím roce 12 kusů sólo trolejbusů a v roce 2013 dva kusy kloubových trolejbusů, dojde tedy k dalšímu výraznému omlazení vozového

parku. Určitě bych zmínil 100% nízkopodlažnost vozového parku, vysokou spolehlivost a přesnost dodržování jízdního řádu. Neopomněl bych funkční odbavovací systém využívající bezdotykové čipové karty a kompletní vybavení vozového parku audio hlášení a soupravami pro nevidomé.

2. Za co vás naopak cestující nejčastěji kritizují?

Obecně řečeno prakticky za všechno, ale ne často. Nejčastěji snad za „ujetí“ ze zastávky. Tato kritika je však v naprosté většině neoprávněná, protože řidič nemůže čekat na cestujícího, který

dobíhá po již ukončeném odbavení dle jízdního řádu.

3. Co vás v poslední době potěšilo nebo na co se v dohledné době těšíte?

Tak je to určitě výstavba terminálu hromadné dopravy a téměř kompletní obnova vozového parku trolejbusů – celkem 31 kusů, která probíhá v letech 2011–2013. Potěšilo určitě zavedení on-line informace o příjezdu vozidla do zastávky s využitím systému GPS a zavedení doplňkového vybavení zastávkových označků solárně napájenými hodinami.



Počet zaměstnanců	Základní jízdné (pro jedno pásmo):	Předplatní jízdenky	Zajímavosti:
426 Včetně zaměstnanců středisek zajišťujících vedlejší činnosti :	14 Kč (papírová jízdenka)	370 Kč (měsíční základní)	<ul style="list-style-type: none"> V pravidelném provozu je provozován 1 km trolejbusové linky Nový Hradec Králové – Kluky bez trolejového vedení obsluhovaný trolejbusem s pomocným pohonem. Trolejová síť je plně vybavena programovatelným systémem ovládání výhybek SETRA (řidič nemusí během dodržení standardní trasy ovládat výhybky, má je nastaveny z palubního počítače zadáním číselného kódu příslušného kurzu linky.
<ul style="list-style-type: none"> Zájezdová doprava Autoškola Ubytovací služby Reklama 	10 Kč (z elektronické peněženky)	1 870 Kč (pololetní základní)	
		3 060 Kč (roční základní)	

Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák



»» **LADRONKAFEST**

V sobotu 17. září se v parku Ladronka na Praze 6 otevrou brány již **10. ročníku Ladronkafestu**. Festival volného času přinese jako již tradičně přehlídku uměleckých či sportovních aktivit či zážitkových workshopů zcela zdarma. Tentokrát je ale program zřejmě nejnabitější ze všech dosavadních ročníků. K vidění bude třeba mistrovství republiky ve slackline (tedy v podstatě chůzi a provádění triků na laně), skate závody v mini rampě či české a slovenské mistrovství ve skittlingu (což je vlastně soutěž v tom, jak co nejoriginálnější způsobem dostat do pusy bonbóny skittles). Mimo to jsou připraveny třeba koncerty kapel Cartonage a Eddie Stoilow a spousta dalších překvapení. Veškeré dění festivalu budou komentovat vicemistři světa v beatboxu Nasty a En.dru.

JOŽA UPRKA 1861–1940: EVROPAN SLOVÁCKÉHO VENKOVA

Od 23. září bude v prostorách Národní galerie v Praze ve Valdštejnské jízdárně možné navštívit výstavu děl moravského malíře a grafika **Joži Uprky**. Jeho tvorba si vydobyla v kontextu českého výtvarného umění významné postavení. Vývoj jeho výtvarného projevu byl sice podobný jako u dalších výtvarníků z generace 90. let 19. století (Antonín Slavíček, František Hudeček, Otakar Lebeda), ale Uprka ve své malbě dokázal reflektovat i jiné požadavky než nárok na modernost. Cílevědomě soustředění se na jedno téma (kterým pro něj byly motivy z každodenního života lidí jeho rodného Slovácka – práce, slavnosti, zvyky, lidová hudba, ale i kroje, jejich detaily a další národopisné prvky) bylo paradoxně zároveň progresivní, ale svým způsobem také omezující. To se projevuje zejména u pozdějšího hodnocení jeho tvorby, u níž byla akcentována „lidovost“, „národnost“, ale méně zkoumáno vlastní malířské provedení, a zejména zasazení do kontextu českého i evropského. Výstava probíhá až do 22. ledna 2012.



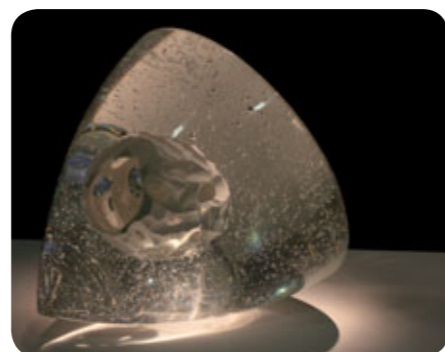
SAXÁNA A LEXIKON KOUZEL



Do kin přichází nový rodinný film režiséra Václava Vorlíčka **Saxána a Lexikon kouzel**. Jak už sám název napovídá, film navazuje na legendární Dívku na koštěti a konečně u zde uvidíte mj. **Petru Černockou** a **Jana Hrušínského**. A o čem že film bude? Saxána nyní žije normálním životem v rodinné vile se svým manželem Janem (tedy Honzou Bláhou, za kterým kdysi utekla z Říše pohádek do světa lidí), dcerkou Saxánkou, bláznivou tetou Irmou a strýcem Evženem. Na co ale úplně zapomněla, je půda skrývající tajemství o jejím předešlém čarodějnickém životě. Právě toto mamincino tajemství náhodou objeví dcerka Saxánka, která se nenadlou souhrou okolností a své zvědavosti ocitne v kouzelné Říši pohádek plné trpaslíků, rarachů, draků, bazilišků, šotků a morkolabů. Na malou holčičku čekají neuvěřitelná dobrodružství neznámého světa, který se právě ocitl na pokraji zkázy. Odvážná Saxánka za pomoci svých nových pohádkových kamarádů rozplétá zamotaný svět pohádek, který se zlými silami snaží ovládnout komiksový gangster Crashman. Žákyni 2.B čeká nelehký úkol, jak se vypořádat se všemi nástrahami podzemní říše, přelstít komiksového gangstera a dostat se zpátky domů.

SVĚTOVÉ SKLO NA HRADĚ

Výstava s celým názvem **Stanislav Libensky Award 2011 & Glass.Design** s podtitulem 46 dnů světového skla v Císařské konárně na Pražském hradě začíná 16. září a končí 31. října 2011. Expozice představí tvorbu nejmladší sklářské generace z celého světa, poprvé na české kulturní scéně a zároveň nabídne přehlídku současného sklářského designu proslulých evropských firem. Vytváří tak prostor tvůrčího dialogu výtvarníků, absolventů škol různých zemí a reprezentantů evropského designu jako jednu z možností kontinuity sklářského oboru.



FOTOSOUTĚŽ

»» **Z které tramvajové zastávky je snímek pořízen?**



V Londýně se... (tajenka)

Pro **VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ**

Otiskujeme další soutěžní snímek z pražské hromadné dopravy. Odpověď zasílejte nejpozději do pátku 30. září 2011 na e-mailovou adresu: soutezdpk@dp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Tři vylosovaní soutěžící získají: **po 2 volných vstupenkách na 8 pražských věží a publikaci Pražské elektrické dráhy** (P. Fojtík, 2003).



Správná odpověď na otázku DP kontaktu č. 8 zněla: Bílkova vila. Do redakce přišlo 73 správných odpovědí.

Vstupenkami na historickou jízdu Ečs 15. října 2011 a novým DVD o pražské hromadné dopravě s plánem Prahy byli oceněni: **Vladimír Číhal, Tomáš Čontoš a Jiří Steinitz**.

»» **KŘÍŽOVKA** ««

POPLACENÍ	ZATÁČKA (ZAST.)	ON (NĚM.)	ŠALENÍ	DAVUDŮV HRDINA	AKORD	BILETÁŘ	OHRADA Z KULŮ	VŮDCE GRUZÍNSKÝCH MENŠEVIKŮ	ZAKLADNĚNÉ	ZN. LUTECIA	ROVNĚŽ	HLAVNÍ MĚSTO PANAMY	UČINIT VYŠŠÍM
ČÁST HRŠTĚ				ČÁST VĚTVY ZAROSTLÁ OD DŘEVIA			MZDA VOJÁKA			3. díl tapky		SPS PRAHA ZAPAD	
TRHAT ŠVY				BARVA NA VALIČKA			OPATŘENO OBLVI					AKADEMIE VĚD ZKR. LEHKÝCH TOPNÝCH OLEJŮ	
INC. HERECKÝ KOŘENKOVÉ		NÁVOD	ČESKÝ KERAMIK				INC. LUKAVSKÉHO		SILNÝ				
LATIN. UMĚNÍ				1. díl tapky			KÓD NĚMECKA			PRŮKOVNÁ HOŘA NA BROUMOVSKU			
NĚM. PLATNO				ZAKLADNÍ ČÍSLOVKA NĚMECKÉ SÍDLI V BYVALENDOR			NÁZEV ŽNAZKY SPRÁVKŮ OPOŤŘEB: VÁT NŮSEMĚM			ANGL. ZKRATKA PRO TUCET	ŘEKA VE STŘEDNĚPŘÍČKĚ REPUBLIKY PŘÍTOK SĚKŮVKA		
ZN. ELEKTROPO-TREBČŮ		MRZOUT	PĚNKAVOVITÝ ŽELVÝ PÍSAK						PODLE ZAPLAŠT			KAZÁŠKÉ DOSTAVY V OBTIŽNĚM TERÉNU PODROBNOST	
NEMOČNÝ TRPÍ CHOROBNOU SRODĚNÍ CHOROBNŮ							PRŮKVA SNĚHOVA ROURE						ÚČASTNÍK LOVU
	MEŠNÍ OSY	ANGL. BĚHOVÝ PRŮBĚH BYT	ŽAL				BREJLOVEC			ÚPLNĚ	KANADSKÉ SÍDLI		FR. HOŘOICE
OLYMPIJSKÉ HRY		ZN. ARSENU		PŘEDLOŽKA	POVLAKY Z LÁTKY TENKÉ ŠTĚPNÉ DŘEVO						ČÁST MOLEKULY		
SYNOVE (ANGL. OZE FIRMNÍ OZNACENÍ)		BIČI VLANKO		PRÁVĚDĚLNÉ ZÁHYBY TRANHY					DOPRAVA	ŘÍMSKÝ 901			
ŘVOUNI										FR. POLITIK PRODEJNÍK MÜNCHOVSKÉ DOHODY			
ANGL. AŽ			PRODEJ (GRŮV)							LATINSKÝ TÁK			METODA POŘIZOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO CYKLU (ZKRATKA)

Tajenka z osmisměrky č. 8: Lanovce v ZOO je třicet

Víte, kde bydlí váš autobus, metro nebo tramvaj?

Zveme vás na

Den otevřených dveří

V sobotu 17. září 2011 v **Ústředních dílnách
Dopravního podniku a v depu Hostivař**
od 10.00 do 16.00 hodin



Zajímá vás, jak vypadá zázemí pražské městské hromadné dopravy?
Chcete si prohlédnout prostory, které jsou veřejnosti běžně uzavřeny?
Rádi vás uvítáme v Ústředních dílnách dopravního podniku
(U Vozovny 6, Praha 10) a v depu Hostivař (Sazečská 1, Praha 10).
Více informací získáte na www.dpp.cz.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

