

DP kontakt

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



Dopravní podnik získal dva tituly

Na slavnostním vyhlášení žebříčku soutěže WebTop100 se Dopravní podnik rozhodně neztratil.

6

Dopravní podnik spolupracoval se sprejery

Festival Names – největší přehlídka provokativního umění u nás.

27



- 3 Aktuálně**
- 7 Metro**
- 8 Tramvaje**
- 10 Autobusy**
- 12 Ze světa**
- 15 Z podniku**
- 21 Historie**
- 24 Zajímavosti**



DP KONTAKT

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. 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: 7. listopadu 2008

Foto na obálce: Občanské sdružení Trafačka (Festival Names – Vltavská)

Milí čtenáři DP KONTAKTu,

víte, že mlha se od oblaku odlišuje pouze tím, že se dotýká zemského povrchu, zatímco oblak nikoli? V listopadových dnech jsme se do takových přízemních obláčků probouzeli často a často s nimi i ulehali ke spánku. Tyto malé vodní kapičky rozptýlené ve vzduchu nás provázely dnem i nocí. V listopadovém čísle však mlhavo nebude, jelikož opět poodhalíme některá pro vás dosud zamlžená témata.

Tak například roušku tajemství sejmeme ze strategie a strategických cílů naší společnosti. Přinášíme třetí a závěrečný díl rozhovoru s ředitelem transformace Ing. Radkem Novotným. Tentokrát se zaměříme na „Strategické oblasti“.

Nahlédneme také pod pokličku provozu ve Vyšehradském tunelu a uzavření úseku od Výtoně po Podolskou vodárnu. Ocitneme se i na slavnostním otevření tramvajové trati do Radlic a budeme u symbolické- ho přestřižení pásy.

Byli jsme i u porodu. Nelekejte se, nemapujeme zázračné zrození nového lidského života, ale jednoho autobusového – doslova kino- busového. V tomto čísle totiž zhlédnete fotoromán, jak se rodil Kinobus (kino na čtyřech kolech), o jehož promítání a návštěvnosti jsme psali v minulých číslech.

Vydáme se do rumunského města Oradea, kde zacílíme na tramvajovou dopravu. Dále se v rubrice Ze světa zamyslíme nad tím, zda změní olympiáda dopravu v Pekingu.

Dopravní podnik hl. m. Prahy se stal předposlední říjnový den dvojnásobným vítězem letošního ročníku WebTop100 – soutěže o nejlepší firemní internetové stránky. Jaké dva cenné tituly získal, se dočtete na šesté straně.

Ponoříme se do minulosti, současnosti i budoucnosti tramvajové trati vedoucí z Motola do Řep, která na konci října oslavila dvacetiny. Dozvíte se, že zrod této tratě se neobešel bez potíží a ani její provoz nebyl zcela bezproblémový. Budoucnost trati je však také zajímavá, jelikož ji čeká rozsáhlý projekt rekonstrukce.

Na chvíli spočineme i na drátech infolinky. Auditoři společnosti Westminster totiž zkoumali kvality i případné nedostatky naší informační linky. Padesát auditorů zavolalo během dvou měsíců na infolinku s celkem 205 dotazy, jejichž škála sahala od naprosto běžných otázek až po ty, které měly prověřit schopnost zaměstnanců udržet si za každých okolností profesionální přístup. A jak hodnocení operátora na infolince dopadlo, se dočtete na devatenácté straně.

Stejně jako v říjnu i v listopadu jsme se vydali kulturním směrem. Někteří z vás zhlédli film o jednom srpnovém dni, který radikálně změnil osudy tisíců lidí. Mám na mysli 21. srpen 1968 a film režiséra Vladimíra Drhy – Anglické jahody. Jedním z hrdinů tohoto filmu je sovětský voják Lebeděv, s jehož představitelem Alexejem Bardukovem jsme si povídali nejen o natáčení. Příznivce francouzské kultury pak pozveme na 11. ročník Festivalu francouzského filmu, který se letos odehraje od 20. do 26. listopadu v patnácti kinosálech osmi měst.

Už z obálky listopadového vydání je patrné, že se na jedné ze stránek věnujeme tolik diskutovanému graffiti. Na titulní i zadní straně (ve skutečnosti pak u stanice Vltavská) předvedl svůj talent writer z Londýna – MODE 2, jehož kresebný styl se smyslem pro detail ovlivnil styl světového graffiti devadesátých let. Z předchozích řádek vyplývá, že toto pouliční umění dnes představíme v jiném světle. Nebudeme vás provokovat k rozhořčení, jaké škody na vozech či zastávkách jsou tímto způsobem páchaný. Vyprovokujeme vaše smysly a fantazii. Dopravní podnik se stal partnerem festivalu Names – největší přehlídky provokativního umění u nás, který se uskutečnil na přelomu srpna a září. Pokud vás umělecká díla na zdech oslovila, nalistujte stranu dvacet sedm nebo navštivte stránky namesfest.net, kde se o festivalu, jednotlivých umělcích a jejich dílech dozvíte více.

Blíží se doba chladných dní. Začíná období protkané vůní skořice, svařených vín a grogů. Přeji vám hřejivé pocity nejen po těle, ale i na duši.

Dana Reinišová



Esko se rozrůstá a zhušťuje

Pražskou příměstskou železniční dopravu denně využije sto tisíc lidí. Nejen je zasahují důsledky mohutných stavebních prací na pražském železničním uzlu. Nepříjemná zpoždění vlaků jsou však nutným zlem při modernizaci dopravní sítě, která už v polovině prosince přinese Praze a okolí podstatná zlepšení.

Jakub Ryška, oddělení
Komunikace DP;
Ing. Filip Drápal, ROPID



Díky dokončení Nového spojení bude výrazně zkrácena jízdní doba vlaků linky S2 mezi Vysočany a Masarykovým nádražím. Foto: Jiří Beněš

Změna jízdního řádu v polovině prosince 2008 přinese cestujícím v pražské příměstské železniční dopravě značné množství pozitivních změn. Vyplývají ze zveřejněného Konečného návrhu jízdního řádu ČD pro období 2008/2009, který lze nalézt na internetové adrese www.ropid.cz. Uvedené jízdní řády sice ještě nejsou zcela konečnou verzí jízdního řádu na příští rok, přesto však změny vůči konečnému návrhu budou již pouze kosmetické.

Sestava jízdních řádů na tratích v Praze a okolí je zásadním způsobem ovlivněna postupující modernizací tratí v pražském železničním uzlu. V roce 2008 sice bude téměř dokončena nejstrategičtější železniční stavba na území města – Nové spojení, práce na úpravě dalších úseků však budou pokračovat neméně intenzivně. Rozsáhlé výluky tak budou probíhat především v úsecích Praha-Libeň – Praha-Běchovice a Strančice – Benešov. I za těchto podmínek však letos dojde k nejvýraznějšímu posílení železniční dopravy v Praze za posledních několik let.

České dráhy zveřejnily nový jízdní řád linek s označením S pro rok 2008/2009, který přináší zkrácení mnoha intervalů, ale i úplně nové spoje. „Dokončením tunelů pod Vítkovem byl dán základ konceptu, který známe ze zahraničí, to jest průjezd-

ných vlakových linek skrz město,“ říká Ondřej Kubala, tiskový mluvčí Českých drah. V minulosti například cestující, který chtěl jet z Řevnic do Čelákovic, musel přijet pantografickou čelákovickou linkou na Hlavní nádraží, tam přejít pěšky na Masarykovo nádraží a až odtud mohl opět vlakem pokračovat do Čelákovic. Cílem Českých drah je úplně odbourat takto složitý a nepohodlný způsob dopravy.

Díky tunelům vznikne nová **linka S29**, která povede ze Strančic přes Vršovice a Hlavní nádraží do Vysočan. Další novinkou je výrazně hustší doprava na **lince S6** ze Smíchova přes Prokopské údolí do Rudné u Prahy a Nučic, kde budou ve špičce jezdit vlaky každou půlhodinu. „Díky výstavbě satelitních městeček v této oblasti se lidé vracejí zpátky k železniční dopravě,“ vysvětluje Kubala. Velké změny se odehrají i na **lince S5** do Kladna. Vlaky budou jezdit ve snadno zapamatovatelných časech, ve špičce bude velmi intenzivní takt rychlíků s minimem zastávek. Doplnovat je budou osobní vlaky. Staré „motoráčky“ nahradí moderní soupravy Regionova, které jsou částečně nízkopodlažní a plně uzpůsobené pro invalidy [včetně například sociálních zařízení].

Linka S4, která dosud končila v Kraľupech, bude zajíždět až do Vraňan.

Přibude **linka S22** Milovice – Lysá nad Labem. Takzvaný Posázavský pacifik, dosud vedený pod číslem **S8**, bude rozdělen na S8 (Praha-Vršovice, Vrané, Jílové, Čerčany) a **S80** (Praha-Vršovice, Vrané, Dobříš). Důvodem je zejména přehlednost. K výraznému zrychlení již došlo na trati **S2** (Masarykovo nádraží, Vysočany, Lysá nad Labem, Nymburk, Kolín). Dosud totiž neexistovalo přímé spojení mezi Masarykovým nádražím a Vysočany. „Fungovalo to tak, že vlak zastavil v Libni, strojvůdce musel přejít na druhý konec soupravy a pak teprve mohl vyrazit do Vysočan. S novým spojením toto odpadá,“ říká Kubala.

Už teď přilákaly změny více cestujících na některé linky Eska. Jinde jich zase ubylo kvůli výlukám, které si mohutné budování žádá. Například vlaky z Vraného nad Vltavou se nemohou vejít na Hlavní nádraží a končí už ve Vršovicích. „Cestující mnohdy odradí, když vlak nejede až do centra a vystupují už v Braníku nebo volí úplně jiný způsob dopravy,“ vysvětluje Kubala. Stejný osud potkal i trať do Benešova, kde se v oblasti Čerčan intenzivně staví a vlaky končí už ve Strančicích.

Při pohledu na mapu Pražské integrované dopravy by člověka mohlo napadnout, zda se České dráhy a Dopravní podnik nemohou na →





Na velmi frekventované trase do Kladna začnou už tento měsíc jezdit moderní soupravy Regionova. Foto: České dráhy

některých linkách „přetahovat“ o zákazníky. „Není pravda, že bychom si nějak konkurovali, doplňujeme se,“ odpovídá Kubala. Podle něj se lidé naučili velmi dobře rozlišovat, který způsob dopravy je pro danou trasu nejvýhodnější. Například na trati Radotín – Smíchov – Hlavní nádraží je vlak rychlejší než autobus, ze Smíchova do Jinochovic je zase dvakrát rychlejší metro. Kubala k tomu dodává: „Mezi Českými drahami a Dopravním podnikem je synergický vztah, díky němuž jedna a jedna dává dohromady čtyři.“

Shrnutí: Esko se od prosince významně rozroste

Linka S1

V úseku Praha – Úvaly pojedou vlaky celodenně a celotýdenně každých 30 minut. Dosud jezdily vlaky v některých obdobích, zejména o víkend, pouze jednou za hodinu.

Linka S2

Mezi Prahou a Lysou nad Labem bude zkrácen interval ze 60 na 30 minut v pracovní dny dopoledne a částečně také ve večerních hodinách. Díky dokončení Nového spojení bude výrazně zkrácena jízdní doba vlaků linky S2 mezi Vysočany a Masarykovým nádražím (vlaky již nebudou muset zajíždět do Libně).

Návazná linka z Lysé nad Labem do Milovic bude nově označena jako **linka S22**.

Linka S3

Vlaky zde nově budou vedeny v pravidelných intervalech a v pracovní dny pojedou každou hodinu, o víkend pak každé dvě hodiny. Zavedení intervalové dopravy je umožněno dokončením Nového spojení. Do Pražské integrované dopravy budou zapojeny i nadále všechny rychlíky na této trati, které budou označeny jako **linka R3**.

Linky S4

Počet vlaků do Kralup nad Vltavou bude podobný jako letos, provoz tzv. městské linky S41 spojující Prahu-Libeň a Rostoky u Prahy bude o několik spojů navýšen. Linka S41 bude však i nadále provozována pouze v pracovní dny. Rychlíky zařazené do Pražské integrované dopravy budou v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou nově označeny jako **linka R4**.

Linka S5

Zde bude platit zcela nový dopravní model, kdy budou vlaky provozovány podobně jako na hlavních tratích v pravidelných intervalech. Osobní vlaky mezi Prahou a Kladnem pojedou každou hodinu, od 7.00 do 21.00 hodin pojedou každou hodinu také zrychlené vlaky, které budou z Kladna pokračovat do Rakovníka

nebo Kladna-Ostrovce. Tyto vlaky budou označeny jako nová **linka R5**. V souvislosti s novým modelem na železniční trati Praha – Kladno bude významně posílena i návazná doprava mezi Prahou-Zličínem a Hostivíci.

Linka S6

Vzhledem k neustále se rozvíjející zástavbě v okolí Rudné u Prahy bude posílen i provoz mezi Prahou-Smíchovem a Nučicemi. Ve špičkách pracovního dne zde vlaky pojedou v intervalu 30 minut, tedy dvakrát častěji než dosud.

Linka S7

Na trati do Berouna bude posílen a zpravidelněn provoz vlaků zejména v úseku do Řevnic, kde pojedou vlaky téměř po celý den v intervalu 30 minut, ve špičkách pracovního dne zahuštěné o další spoje v intervalu až 15 minut. Ještě více bude posílena doprava mezi hlavními nádražím a Radotínem, kde ve směru do centra města pojedou vlaky v ranních hodinách pracovního dne dokonce každých 10 minut.

Linka S8

Většina vlaků bude muset i nadále končit, resp. začínat ve stanici Praha-Vršovice z důvodu stavebních prací v pražském železničním uzlu, a tím i nedostatečné kapacity hlavního nádraží. V následujících letech však bude prioritní snahou organizace ROPID zajistit opětovné vedení vlaků od Vraného nad Vltavou až na hlavní nádraží. Jedinou zásadní změnou na této trati tak bude změna linkového označení, kdy stávající číslo S8 ponesou pouze vlaky jedoucí do Čerčan, zatímco vlaky směřující do Dobříše budou pro lepší přehlednost nově označeny číslem **S80**.

Linka S9

Na trati do Benešova musejí cestující za Strančicemi počítat s častou výlukovou činností při přestavbě železničního koridoru. V úseku mezi Hostivaří a Strančicemi však byla tato stavba již dokončena, a tak bude možné zavést novou železniční **linku S29**, která spojí Prahu-Vysočany, Hlavní nádraží a Strančice. Oblast Prahy 9 tak získá bezkonkurenčně nejrychlejší spojení s jihovýchodem Prahy i s celým přílehlým regionem. Osobní vlaky mezi Prahou a Strančicemi tak pojedou ve špičkách pracovního dne čtyřikrát za hodinu, v ostatních obdobích dne dvakrát za hodinu.

Tabulka provozních parametrů linek Eska od 14. 12. 2008 (zdroj Ropid)

linka	trasa	intervaly		
		špičky PD	PD dopoledne	večery a víkendy
S1	Praha Masarykovo nádraží – Kolín	30	30	30–60
S12	Nymburk hl. n. – Poříčany	30–60	60	60
S2	Praha Masarykovo nádraží – Lysá nad Labem – Kolín	15–30	30	60
S22	Lysá nad Labem – Milovice	30	60	60
S3	Praha-Vršovice – Všetaty	60	120	120
R3	Praha-Vršovice – Všetaty (rychlíky)	120	120	120
S4	Praha Masarykovo nádraží – Vraňany	30	60	60
R4	Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou (rychlíky)	vybrané spoje	–	–
S41	Praha-Libeň – Roztoky u Prahy	30	60	–
S5	Praha Masarykovo nádraží – Kladno	30–60	60	120
R5	Praha Masarykovo nádraží – Kladno (rychlíky)	30–60	120	120
S6	Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun	30/60	–	vybrané spoje
S7	Praha hl. n. – Beroun	10–20	30	30–60
S8	Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou – Čerčany	cca 60	cca 120	cca 120
S80	Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou – Dobříš	cca 60	cca 120	cca 120
S9	Praha hl. n. – Benešov u Prahy	30	60	30–60
S29	Praha-Vysočany – Strančice	30	60	–

Validátory už nabíjejí karty

Oddělení Komunikace DP
Foto: Luboš Wisniewski

Od 6. října fungují v pražském metru takzvané validátory – zařízení umístěná poblíž automatů na jízdenky pomocí nichž si lidé mohou na svoji Opencard nahrát zakoupené jízdné. Důležitým prostředkem v nákupu je internetový obchod Dopravního podniku. Jelikož ten byl spuštěn již 29. září, byly pro zájemce zřízeny takzvané emulátory umístěné ve 13 pražských knihovnách. Tam jim hostesky ochotně vysvětlily nejen postup při nákupu jízdného v e-shopu, ale i jeho přehrání na Opencard. V rámci dohody s knihovnami sice služba asistovaného prodeje končí, ale emulátory zůstávají na svých místech i nadále. První validátory se objevily ve stanicích metra Vltavská, Florenc, I. P. Pavlova, Budějovická a Roztyly. Od 22. října byly zprovozněny ve stanicích Háje-východ, Opatov, Budějovická-sever, Pražského povstání a Kobylisy-východ. V době psaní tohoto článku jsou jimi vyba-



vována i infocentra, jmenovitě Anděl, Můstek a Nádraží Holešovice. Celkem plánuje náš podnik zavést do konce listopadu 40 těchto přístrojů. Do března příštího roku by se měly objevit ve všech stanicích metra. O zájmu veřejnosti o produkt Opencard svědčí následující statistika: ke dni 12. října požádalo o Opencard 200 tisíc lidí, 170 tisíc karet bylo vydáno a na 75 tisíc z nich si majitelé nahráli jízdné.





Dopravní podnik získal dva tituly

WWW.DPP.CZ – tak zní jméno dvojnásobného vítěze letošní soutěže o nejlepší firemní internetové stránky. Díky novému webu poskočil Dopravní podnik z druhého místa na první, a navíc získal i speciální cenu – Uživatelskou trefu.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Foto: Luboš Wisniewski

Třicátého října proběhlo slavnostní vyhlášení žebříčku WebTop100, v němž každoročně zápolí weby nejvýznamnějších českých firem. Mezi hosty gala-večera se Dopravní podnik rozhodně neztratil. Nejen že vyhrál svoji kategorii Transport, kde předčil České dráhy i České aerolinie, ale získal v konkurenci tak zvučných jmen, jako je ČEZ nebo Bata, i speciální trofej pro uživatelsky nejpřínosnější internetové stránky, takzvanou Uživatelskou trefu. Zástupci Dopravního podniku – Kateřina Poláková a Jan Svoboda z odboru Marketing a komunikace tak byli jedinými, kdo si přišli pro ocenění hned dvakrát za večer.

Uspěť v soutěži takového formátu je skutečným oříškem. Hodnotitelé prověřují zvláště použitelnost, grafický design, technické řešení, marketing a přínos pro uživatele. O našem úspěchu rozhodl především větší důraz na potřeby zákazníka. Luboš Plotěný, garant hodnocení WebTop100, upozorňuje: „Od webů městských dopravních podniků uživatelé očekávají především to, že co nejrychleji najdou odpověď na svou otázku a tuto informaci hned využijí ve svůj prospěch.“

Řeč je zejména o vyhledávání spojení, což je služba, kterou lidé na našich stránkách nejvíce využívají a na niž se nejvíce soustředí i hodnotitelé. Nynější internetové stránky si vydobily oproti starší verzi (která fungovala od 1. července 2007 do 14. dubna 2008) první místo mimo jiné i tím, že vyhledávání spojení je umístěno hned na úvodní straně, což ocenili všichni hodnotitelé a jistě i zákazníci. Významných změn je však celá řada. Nové stránky nejsou pouze nějakým vylepšením, nýbrž se jedná o úplně nový systém vytvořený přesně pro potřeby Dopravního podniku. Současná verze plně dodržuje internetové standardy. Hodnotitel Michal Malének k technickému řešení říká: „Velice dobrá práce! Chyb jsem našel opravdu málo, a pokud, tak se většinou jednalo o drobnosti.“ Stránky fungují i s vypnutými obrázky, Flashem a Javascriptem.

Dalším velkým kladem je jejich použitelnost větším okruhem zákazníků, včetně nevidomých a slabozrakých. V rámci konceptu Chováme se odpovědně spolupracoval Dopravní podnik na přípravě nových internetových stránek s Národní radou osob se zdravotním postižením ČR a stal se tak první institucí v České republice, která vytvářela své internetové stránky přímo na základě připomínek lidí se zdravotním postižením. Součástí tohoto programu je i aplikace, která sleduje aktuální stav



Šéf marketingu a komunikace Jan Svoboda se pyšní certifikátem za 1. místo v kategorii Transport a Kateřina Poláková certifikátem za Uživatelskou trefu.

bezbariérových zařízení. Zájemci díky ní dostávají na mobil sms zprávy o změnách v provozu výtahů a plošin v metru.

Výraznou změnou oproti předchozí verzi je i možnost osobního nastavení stránek, takzvané personalizace. Registrovaný uživatel si může po přihlášení nastavit službu Moje linky tak, aby zobrazovala jízdní řád jím často využívaných linek a informovala o výlukách, které se jich týkají. Dále se mu nabízí Moje trasy, které jediným kliknutím vyhledají jeho obvyklá spojení, a Moje kamery zacílené na místa, která ho nejvíce zajímají. Další službou jsou Moje blogy a komentáře poskytující zákazníkům nejen další možnosti komunikace, ale které jsou také užitečným nástrojem Dopravního podniku k získání zpětné vazby od zákazníků. Přibyly rovněž informace z meteočidel a údaje o aktuálním stavu parkovišť P+R, na kteréžto službě spolupracuje Dopravní podnik s Technickou správou komunikací.

Celkově jsou nové stránky nejen obsahově bohatší, ale i přehlednější. Na základě korporátní identity byla jejich grafická úprava sjednocena s tiskovinami. Hodnotitel Jiří Tvrdek k tomu říká: „Web Dopravního podniku na mě působí velmi pozitivně. Vizualní styl je velmi dobře sjednocen s tiskovými materiály, což se jen tak nevidí. Jako Pražan vím, co budu od tohoto webu potřebovat, a přesně to mi web DPP nabízí nenásilnou a přehlednou formou.“

Samozřejmě hodnotitelé nepěli pouze chválu. Jejich kritika se však týkala pouze dílčích nedostatků, například některých nejasností v navigaci. Pokud se tyto drobnosti vyřeší, má Dopravní podnik více než slušnou šanci obhájit prvenství i příští rok a získat i další speciální ceny.



Holubi na mostě metra mezi stanicemi Hůrka a Lužiny.



Most metra mezi stanicemi Rajska zahrada a Černý most – skleněné výplně v opláštění jsou častým terčem vandalů.

Mostní objekty v péči jednotky Dopravní cesta Metro

Jednotka Dopravní cesta Metro, služba Stavby a tratě má ve své správě kromě kolejí, tunelů a stanic metra také mostní objekty.

Ing. Ludmila Vymětalová,
oddělení Technika, JDCM
Foto: Ing. Viktor Baier

Když se řekne mosty metra, každého většinou napadne Nuselský most. Ovšem zrovna tento most nám nepatří, spravuje ho Technická správa komunikací. Dopravnímu podniku patří v tubusu Nuselského mostu pouze ocelový roznášecí rošt, kolejový svršek a kabelové konstrukce. I tak spravujeme téměř 30 mostů a lávek pro pěší.

Největší mosty jsou ty, po kterých jezdí vlaky metra, a to čtyřkolejný most přes tratě ČD a zkušební trať DK u stanice metra Kačerov, most na trase V.B přes Prokopské údolí za stanicemi Hůrka a most na trase IV.B mezi stanicemi Rajska zahrada a Černý Most. Dále máme ve své správě několik silničních mostů postavených v souvislosti s výstavbou stanic metra (Opatov, Radlická, Nové Butovice, Stodůlky a Černý Most), několik lávek pro pěší, které jsou součástí stanic metra (Kačerov, Vltavská, Luka a Černý Most), několik železničních mostů na vlečkách a zkušebních tratích (most vlečky z DK přes ulici Vídeňská, most zkušební trati nad zhlavím DH, most vlečky nad zkušební tratí DH). Dále spravujeme mosty, které přemostují kolejiště metra (železniční most nádraží Holešovice a silniční most ulice Michelská u stanice metra

Kačerov). Jako mostní objekty se sledují také stropní konstrukce stanice metra Vyšehrad a stropní konstrukce vestibulů stanic Muzeum a Florenc/C. Stáří našich mostů je různé, od nejstarších okolo 35 let starých na trase I.C až po 10 let starý most metra mezi stanicemi Rajska zahrada a Černý Most.

Mosty jsou speciální stavební konstrukce a jako takové se pravidelně prohlízejí podle ČSN 73 6221 „Prohlídky mostů pozemních komunikací“, běžné i hlavní prohlídky mostů provádí odborná akreditovaná firma. Stav mostů se podle této normy posuzuje sedmi stupni: I – bezvadný stav až po VII – havarijný stav. Většina našich mostů je hodnocena stupni III a IV, tj. jako dobrý a uspokojivý stav. Stupněm V (špatný stav) je hodnocena pouze spodní stavba mostu vlečky přes zkušební trať na DH (ale vlečka není provozována). Nově je stupněm V hodnocen také jednokolejný most zkušební trati přes zhlaví depa Hostivař. Tento most vyžaduje v brzké době opravu a je zařazen mezi plánované akce. Stupněm I je hodnocena jižní lávka pro pěší ve stanici metra Luka opravená v roce 2007 a spodní stavba mostu metra u stanice metra Kačerov.

Na základě výsledků prohlídek mostů se provádí údržba a plánují se menší či větší opravy. To samozřejmě vyžaduje nemalé finanční prostředky. Nejnáročnější oprava proběhla doposud v roce 1999, kdy při pravidelné prohlídce ocelového roznášecího roštu v Nuselském mostě byly objeveny trhliny v jeho podélnicích. Okamžitě byla provedena podrobná prohlídka celé konstrukce roštu a následně se přistoupilo k výměně všech podélniců. Vzhledem k náročnosti opravy bylo nutné zavést víkendové výluky provozu metra na tomto úseku trati.

Kromě vlivu provozu a povětrnostních vlivů, které se nejčastěji podílejí na vzniku závad, mosty ničí také zloději, sprejeři či vandalové. Např. na mostě mezi stanicemi Hůrka – Lužiny, ale hlavně na mostě mezi stanicemi Rajska zahrada – Černý Most, vandalové často rozbíjejí skleněné výplně v opláštění mostu. Není snad třeba připomínat, jak nákladná je následná výměna skleněných tabulí. Dalšími ničiteli mostních konstrukcí jsou holubi. Tento problém je čím dál ožehavější. Nejhorší situace s těmito opeřenci je na mostě metra mezi stanicemi Hůrka – Lužiny, kde nejenže na horní části mostu sedají celé kolonie holubů, ale ptáci zalétávají i dovnitř okolo pilířů do konstrukce mostu, kde hnízdí, rozhrabávají izolaci a zanechávají na místě hromady trusu. Z investičních prostředků bylo v letošním roce hrazeno osazení zábran proti vnikání holubů do mostní konstrukce v oblasti mostních ložisek. Následně objednáme vyčistění a dezinfekci dotčených prostor. Zabránit usedání holubů na opláštění mostu však nedokážeme.

Na jaře příštího roku proběhne oprava mostu vlečky metra přes Vídeňskou ulici (z depa Kačerov do železniční stanice Praha-Krč). Po dobu opravy bude provoz na vlečce vyloučen a dojde také k omezení automobilového provozu ve Vídeňské ulici pod mostem. Oprava zahrnuje snesení kolejového svršku a staré izolace, sanace konstrukce mostu, nanášení nové izolace a následné osazení nového kolejového svršku. Opravy mostů jsou velmi nákladná činnost a práce se musí provádět včas, dokud jsou ještě opravitelné bez větších zásahů do konstrukce. Závěrem lze konstatovat, že všechny mosty ve správě jednotky Dopravní cesta Metro jsou ve stavu, který umožňuje zajistit jejich bezpečný a plynulý provoz.



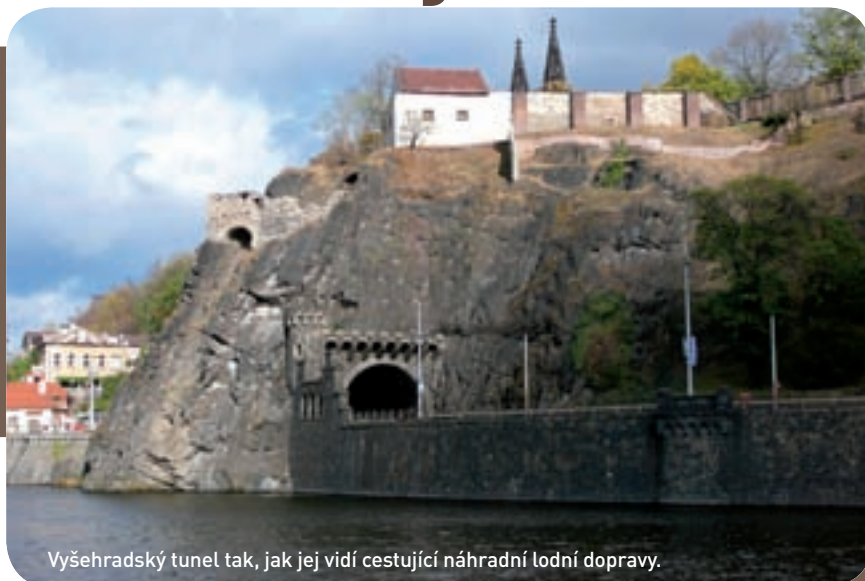
Vyšehradský tunel a trať v Braníku: **další dějství!**

V minulém DP KONTAKTU se objevila věta: „Letošní opravou však bohužel nebude dotčen úsek Výtoň – Podolská vodárna.“ Dnes již víme, že je všechno jinak.

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.,
vedoucí jednotky Dopravní cesta
Tramvaje

Připomeňme si, že na letní prázdniny 2008 připravila JDCT ve spolupráci s PVS, PPD a TSK rekonstrukci kritického úseku ve Vyšehradském tunelu a nejbližším okolí. Akce nebyla z důvodu přetížení objízdňných tras tehdy městem povolena. Prověřována byla i možnost uzavření celého úseku Výtoň – Modřany od 23. září 2008, avšak ani toto řešení nebylo městem akceptováno. Rovněž jsme zmínili, že se o trať ve Vyšehradském tunelu zajímala Drážní inspekce. Tato instituce vykonala dne 28. července 2008 státní dozor a konstatovala řadu nedostatků na uvedeném úseku tramvajové dráhy. Drážní inspekce proto vyzvala primátora hlavního města Prahy pana MUDr. Pavla Béma a generálního ředitele Dopravního podniku pana Ing. Martina Dvořáka k odstranění nedostatků uvedených ve zjištění ve lhůtě do 31. prosince 2008.

Diskutován byl způsob opravy: provizorní, nebo definitivní. Pozice Dopravního podniku byla v této otázce jasná. Provizorní oprava je prakticky neproveditelná, materiálově nezajištěná, navíc s minimální až nulovou trvanlivostí. Na definitivní rekonstrukci má Dopravní podnik od léta nakoupen a uskladněn materiál, zejména naohýbané kolejnice NT1. Rekonstruovaný úsek o délce cca 300 metrů bude na betonové desce s živičným povrchem. Zároveň budou zrekonstruovány inženýrské sítě, konkrétně plynovod a vodovod. Rovněž bude výrazně vylepšena cyklistická stezka. S panem primátorem se podařilo dohodnout další postup v této věci



Vyšehradský tunel tak, jak jej vidí cestující náhradní lodní dopravy.

takto: dne 3. listopadu 2008 v 0.30 hodin po dokončení opravy úseku Podolská vodárna – Sídliště Modřany dojde bezprostředně k uzavření úseku Výtoň – Podolská vodárna. Provoz ve Vyšehradském tunelu bude obnoven s ukončením denního provozu dne 30. listopadu 2008, tedy po čtyřech týdnech. Dopravní opatření jsou poměrně rozsáhlá. Kromě řady opatření v autobusové dopravě je třeba zmínit, že ve „vyhnanství“, tj. v úseku Podolská vodárna – Sídliště Modřany, jezdí v nepřetržitém provozu linka 21. Prakticky všichni pamětníci předchozích rekonstrukcí Vyšehradského tunelu (v letech 1975 a 1982) vzpomínají na náhradní lodní dopravu Výtoň – Podolská vodárna. Toto netradiční řešení bylo použito i při letošní rekonstrukci. Jak většina čtenářů ví, před rekonstrukcí Vyšehradského tunelu byla provozovnou Vrchní stavba prováděna generální oprava úseku Přístaviště – Nádraží Braník. Vzhledem k obtížnému staveništi pro silniční dopravu, stejně jako z důvodu nemožnosti větších záborů na přilehlé Modřanské ulici, byla vyzkoušena zajímavá technická novinka. Sesterský Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova vlastní velice zajímavé a unikátní vlečné nákladní tramvajové vozy. Jedním z nich je i čtyřnápravový vlečný výsypný vůz na štěrku, který si v DPmML sami vyrobili v roce 1984.



↑ Pražské kotvy přispějí k výrazně větší stabilitě kolejových roštů.



↑ Pracovní „vlak“ na Pobřežní cestě.



↓ Mobilní linka na recyklaci štěrku v Braníku.

Vlastní hmotnost vozu je 10,8 t a jeho celková nosnost je 16 t (11 m³ šterku). Délka celého vozu včetně spráhel je 9,4 m. Výsypné zařízení je ovládáno vzduchem. Maximální rychlost loženého vozu je 25 km/hod., prázdného 40 km/hod. Litvínovští tento vůz vozí upravenou tramvají T3 č. 263. Protože v Praze takovou tramvaj nemáme a na Modřanské ulici byla snesena i trolej, zvolili jsme ve spolupráci s jednotkou Vnitropodniková doprava a za vydatné

pomoci vedoucího provozovny 229000 Opravná tramvají pana Václava Havlíka řešení, kdy soupravu pohání dvoucestný svářecí vůz Unimog a na samostatném podvozku je umístěn kompresor pro pohon výsypných klapek. Tím jsme vytvořili velice zajímavý pracovní „vlak“, který vydatně ulehčil šterkování trati. Na Modřanské, stejně jako na velké části trati Braník – Modřany, operovala i strojní podbíječka, již letos úspěšně použitá na Olšanské ulici. Další zajíma-

vou novinkou bylo použití recyklovaného šterku. Vytěžený šterk byl přímo na stavbě přetříděn, čímž došlo ke značné finanční úspoře oproti novému šterku. Závěrem je třeba konstatovat, že soubor podzimních oprav a rekonstrukcí na trati Výtoň – Modřany přinesl zásadní zlepšení parametrů celé trati. Jednotka Dopravní cesta Tramvaje nyní předpokládá několikaletý provoz bez dlouhodobých uzavírek tohoto celého úseku.

Radlice: páska byla přestřižena

Hustý déšť zkrápěl nástupiště smyčky Radlická. Hosté pozvaní na její slavnostní otevření se choulili ve stanu s občerstvením a zdraví hostesek se zdálo zpečetěno. Asi půl hodiny před začátkem ceremonie však jakoby na pokyn organizátorů déšť ustal a prostranství se začalo hemžit novináři, politiky a zaměstnanci Dopravního podniku.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski



Trat' Laurová – Radlická jistě není tak honosnou stavbou jako například Hlubočepy – Barrandov, je poměrně krátká, ale zajišťuje obyvatelům této městské části mnohem větší pohodlí než dosud – zejména díky spojení na metro. Trat' je výsledkem náročných stavebních prací, během nichž nebyla v žádném směru odkloněna automobilová doprava v již tak dost úzkém koridoru. Práce ztěžoval nejen terén, ale i náročný časový harmonogram, kvůli němuž musely například vodárny a kanalizace pracovat najednou. Někdy nepřálo ani počasí, výkopy byly zaplaveny a musely se hloubit znovu. Notně medializovanými se staly betonové obruby, kvůli nimž by v případě potřeby nemohly projet nízkopodlažní tramvaje. Petr Mašek z oddělení Správa TT a speciálních staveb DCT k tomu říká: „Je to samozřejmě vděčné novinářské téma. Nejde tu však o pochybení stavební firmy, ale o nesoulad norem. Trat' jako taková je velice solidně postavena.“ Vraťme se však na místo a čas slavnostního otevření Laurové – Radlické, které v pátek 3. října náročnou etapu završilo. Sotva ustal déšť, pozvala moderátorka na řečnické pódium pražského primátora Pavla Béma, radního pro dopravu Radovana Šteinerja, ředitele Dopravního

podniku Martina Dvořáka, starostu Prahy 5 Petra Jančíka a senátora Miroslava Škalouda. První se mikrofonu chopil primátor se slovy: „Pro město je absolutní prioritou podpora městské hromadné dopravy.“ Praha je podle jeho slov v plnění tohoto závazku úspěšná. „Porážíme na hlavu osobní dopravu,“ řekl doslova primátor. Zároveň si ale posteskl nad podmínkami pro financování projektů, jako je Radlická: „Jsme dvanáctý nejbohatší region EU, což nás sice může těšit, mnohdy nám to ale brání v čerpání peněz ze strukturálních fondů.“ Právě Unie poskytla 430 z 511 milionů, které si stavba trati vyžádala. Bém však neopomněl zmínit, že Praha ročně do evropské pokladny odvádí osm miliard. Na primátorův kritický tón navázal i radní Šteiner, který připomněl patnáct neúspěšných let shánění finančních prostředků na tento projekt. Nebezpečnost staré úvratové konečné pro tramvaje i osobní auta byla přitom podle něj dobře známá. „Chyba je na straně státu,“ řekl Šteiner a dodal: „Zatímco před nějakými dvaceti lety podporoval stát výstavbu tramvajových tratí padesáti procenty, dnes je to zhruba pět.“ Podle Šteinerja je tato politika brzdou v rozvoji velkých měst. Svůj projev však zakončil

S přestřiženou páskou symbolizující zprovoznění TT Radlická pózuji zleva generální ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák, senátor Miroslav Škaloud, pražský primátor Pavel Bém, radní pro dopravu Radovan Šteiner a starosta Prahy 5 Petr Jančík.



optimisticky a popřál nejen Praze, ale i ostatním českým městům, aby mohly ve spolupráci s Evropskou unií otvírat stále více tratí, jako je Radlická. Veselý tón přejal starosta Jančík, který poděkoval primátorovi, radě a zastupitelstvu za podporu, kterou věnují veřejné dopravě. V nastalé atmosféře ještě připomněl, že kromě tramvajové tratě by Radlice potřebovaly radiálu, která by této městské části odlehčila od automobilové dopravy. Po tomto posledním projevu se všech pět reprezentantů odebralo k přestřižení pásky. Učinili tak všichni najednou a po následném přípitku symbolicky předali trat' do provozu. Roztomilým detailem byly historické soupravy, které provoz oficiálně zahájily. Řízení první z nich se ujal primátor, který ji bez nehody dopravil k Radlické škole.





Fotoromán o Kinobusu

Kinobus viděl či o něm alespoň slyšel každý zaměstnanec Dopravního podniku. Nyní vám v krátkém fotorománu předvedeme, jak toto pojízdné kino vznikalo.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace;
Tomáš Čermák, jednotka SVA
Foto: Tomáš Čermák**

Kinobus se začal rodit 6. června 2008. V depu Hostivař si postupně třicet pracovníků nejrozličnějších profesí „vzalo do parády“ vyřazený autobus B 732 1652, aby ho v šibeničním termínu přeměnili na úplně jiný stroj. „Tento náročný projekt byl realizován v průběhu pouhých deseti týdnů, ve kterých museli dělníci i technici vyřešit řadu neobvyklých problémů. Přesto se však podařilo požadovaný termín dodržet,“ pochvaluje si Tomáš Čermák ze Správy vozidel Autobusy.

Již 13. srpna se mohli Pražané začít bavit. V parku Podviní byl odstartován maraton 33 projekcí, během nějž Kinobus navštívil 11 městských částí: Vysočany, Prosek, Kunratice, Zbraslav, Průhonice, Velká Chuchle, Opatov, Suchdol, O2 Žluté lázně, Chýně a Staroměstské náměstí. Největší úspěchy sklídl na Opatově, kde se na něj přišlo podívat 1580 lidí. Na Staroměstském náměstí naopak mráz a déšť zredukoval davy na minimum 120 skalních příznivců. I přes výkyvy počasí však mohli organizátoři napočítat celkem 6857 diváků. Již nyní jsou v jednání destinace pro příští rok, mezi nimi nechybí například Petřín, Jiřího z Poděbrad či Letňany. 🚍

1 Kinobus byl původně vyřazený autobus s evidenčním číslem 5697, který zrenovovali pracovníci z Ústředních dílen BUS.

2 Nejprve se muselo demontovat vnitřní zařízení, potom opravit skříň karoserie.

3 Vnitřní plechování brzy skryla izolace.



1



2



3



4 Tu následně překryly vnější plechy.



8 Kinobus před konečnou úpravou...



5 Vnitřek prázdného Kinobusu čekala ještě nová podlaha a stěny.



9 ...a v konečné podobě.



6 V lakovně dostal Kinobus nový kabát, poté přišla na řadu oprava elektroinstalace. V zadní části autobusu se nachází skladový prostor pro lavice a promítací plátno. V přední části najdeme servisní prostor pro posádku.



10 Zkušební promítání v Hostivaři.



7 Srdce Kinobusu tvoří promítací technika.



Tramvaje v rumunském městě Oradea

Ke konci první poloviny letošního roku došlo v rumunském městě Oradea k přelomové změně ve složení vozového parku tramvají, která zaujala mou pozornost. Byly tam dodány první nové nízkopodlažní vozy. Oradea se tak stává dalším městem východního bloku, které se rozhodlo vyjít vstříc imobilním občanům zakoupením nových bezbariérových vozidel.

Text a foto: Ing. Michal Váňa



Soupravy se míjí na mostě mezi zastávkami Piața Romana a General Magheru, kde lze spatřit panely bkv s úžasnou geometrií koleje.

V květnu letošního roku byl do západorumunské Oradey dodán první z nízkopodlažních vozů ULF od společnosti Siemens. Jedná se o vůbec první vývoz tohoto typu vozu za hranice Rakouska. Tamní dopravní podnik OTL (Regia Autonomă Oradea Transport Local) uzavřel se společností Siemens resp. její divizí Mobility kontrakt za 27,5 milionu Eur na dodávku 10 vozů ULF (ultra low floor tram) první generace (typ A1/197-4). Kontrakt obsahuje též veškerý servis a dodávky náhradních dílů pro období následujících 4 let, přičemž součástí smlouvy je i zaškolení řidičů. Dodávky vozů mají probíhat mezi květnem 2008 a červnem 2009. V době mé návštěvy byly dodány první tři vozy ev. č. 50 až 52, které jsou pravidelně nasazovány na linky 3N resp. 3R. Zajímavostí jistě je, že první vůz, ev. č. 50, byl kvůli dodržení

termínu vyjmut z dodávky vozů pro Vídeň, kde měl již přidělené ev. č. 75. Vozy ev. č. 53 a 54 mají být dodány během podzimu 2008, zbývajících 5 vozů bude dodáno po dokončení letošní dodávky vozů pro Vídeň, tj. počátkem roku 2009. Plně nízkopodlažní vozy jsou shodné konstrukce se sériově dodávanými vozy pro rakouské hlavní město Vídeň, jejichž dodávky se uskutečňují od roku 1998. Délka vozidla činí 24,2 m, šířka 2,4 m, což značí 42 míst k sezení a 102 míst ke stání při koeficientu 4 os/m². Maximální rychlost vozidla, o kterou se stará 6 motorů o výkonu 60 kW, činí 70 km/h, avšak díky kvalitě svršku ji není možné

využít na 100 %. Pojezdy jsou v uspořádání 1'+A'+A'+A', čili ze čtyř náprav jsou 3 hnané (každé kolo zvlášť) a jedna běžná. Koncepce vozidla umožňuje snížit nástupní hranu až na neuvěřitelných 180 mm nad TK. V kombinaci se širokými vstupními dveřmi lze docílit minimální zdržení při zastávkových pobytech, avšak řidiči si na nové vozidlo teprve zvykají a vše trvá déle.

Interiéru vozidla dominují červené plastové sedačky v uspořádání 2+1 doplněné o zádržný systém ve žluté barvě. Díky kombinaci výrazných barev se usnadňuje pohyb ve vozidle slabozrakým občanům. Stanoviště řidiče je přístupné

Souprava motorového vozu T4D ev. č. 14 II. (ex Magdeburg 1186) a vlečného vozu B4D ev. č. 114 II. (ex Dresden 274 033) vjíždí do zastávky Piața Rogerius.



KT4D ev. č. 227 vypravený na linku 3R přijíždí k Piața Decebal. Povšimněte si 25 cm vysokého obrubníku oddělujícího protisměrné přepravní proudy.



V sedlech končí spoje linek 1N a 1R v zastávce Pod CFR. Zbytek trasy do zastávky Sinteza zajišťuje kyvadlově obousměrný vůz T4 D-ZR ev. č. 44 (ex Magdeburg 1206). Pokud je mi známo, jedná se o jediný obousměrný vůz T4 na světě.



z prostoru pro cestující, od kterého je odděleno plnou přepážkou. Disponuje moderní technikou včetně ručního řadiče a multifunkční opěrky obsahující tlačítka k ovládní dveří a zvonku. Vzhledem ke klimatickým podmínkám je interiér dodaných vozidel plně klimatizován, tedy i v prostoru pro cestující, přesto lze v oknech najít posuvné ventilačky. Vozidla rovněž obsahují moderní akustický i informační systém.

Kromě nejmodernějších ULFů představují vozový park jediné vozovny „Salca“ secondhandové vozy československé produkce bývalého výrobce ČKD Tatra, pocházející z německých provozů. Jedná se o vozy T4D s vlečnými vozy B4D (ex Magdeburg, Dresden) a kloubové vozy KT4D (ex Berlin). Vozy po změně svého působiště neprošly žádnou zvláštní úpravou. Pouze obdržely evidenční čísla nového provozovatele a byly jim upraveny stahovaky pantografů, a tak lze na nich spatřit znaky patřící bývalému majiteli. Ať již se jedná o barevné provedení laku vozu, sedaček v interiéru, popisků ovládacích tlačítek na panelu řidiče, tak lze také v interiéru najít dokonce původní evidenční čísla, reklamy a informační letáky. Zanedbaná údržba je na vozech na první pohled vidět a v průběhu let získávají „rumunskou patinu“.

Tramvajová síť Oradey má ve schematickém vyznačení tvar kruhu, ze kterého vychází tratě do tří směrů. Celková délka sítě činí 44 km jednokolejně. Obsluhu tvoří 3 linky označené čísly resp. 5 linek, jelikož linky 1 a 3 jsou polokružní a mají varianty R a N v závislosti na směru pojezdění. Všechny linky se setkávají v centrální části města.

Rovněž tramvajový svršek není nijak valný a geometrická poloha koleje je úměrná jejich stáří. Svršek tvoří vignolové i žlábkové kolejnice, uložené povětšinou v otevřeném svršku na ztrouchnivělých dřevěných pražcích s pevným upevněním, které na spoustě míst chybí. V místech,

kde je trať pojezděna automobily jsou použity zákrytové panely, případně panely BKV. Velkoplošné panely namísto u nás běžně používané žlábkové kolejnice typu B1 obsahují jen vložené kovové hranoly držící ve správné poloze pomocí proměnné tloušťky přítlačné pryže. Na rekonstruovaných úsecích v centrální části města jsou použity širokopatní žlábkové kolejnice uložené na pražcích s asfaltbetonovým krytem.

Podoba zastávkových prostorů, včetně označnicků a informací podaných cestujícím je na mizivé úrovni. Jízdní řády jsou umístěny shodně s dopravní značkou označující zastávku na stožárech pouličního osvětlení, případně trakčního vedení. Pro našince zvyklého na přesné údaje o odjezdech spojů a trase linky jsou údaje nedostačující. Vyvěšeny jsou jako celoroční tzn. obsahují údaje v tabulkách pro různá období (pracovní den, prázdniny, víkend/svátek). Pro každou linku jsou v tabulce uvedeny v prvním řádku časové polohy během dne, druhý řádek obsahuje údaj o intervalu na lince. Samozřejmě mají linky různý interval a o jejich prokládání si můžeme nechat zdát. Díky podobě jízdních řádů tedy není možné výskyt nízkopodlažních vozidel na lince nijak garantovat.

Doufejme, že nová vozidla přežijí po uplynutí smlouvy zanedbávanou údržbu a budou na takto poškozeném kolejovém svršku sloužit dlouhou dobu.

V zastávce Piata Urii vyčkává ULF ev. č. 51 na signál volno. O preferenci si mohou v Oradey totiž nechat jen zdát.

Pohled do interiéru vozu ULF ev. č. 51 názorně ukazuje jeho „prostornost“ srovnatelnou s tramvajemi Škoda 14T/15T. Kombinace sytých červených sedaček a žlutých zádržných tyčí usnadňuje svým kontrastem orientaci slabozrakým občanům.



Ex Drážďanské vozy ev. č. 23 + 123 fotograf zachytil na zastávce Lipovei II. Vzhledem k použití otevřeného kolejového svršku vznikly z obousměrné komunikace dvě obousměrně pojezděné jednosměrné komunikace. Dále stojí za povšimnutí „bezbariérová“ úprava zastávky.



Rumuni se o nové vozy prozatím starají a po příjezdu na konečnou Nufarul vozem prochází uklížečky. Zde je zachycen řidič vozu při mytí čela, což má i vedlejší efekt – snižuje si teplotu v kabině. V době návštěvy totiž panovala tropická vedra.



Souprava vozů T4D+B4D ev. č. 21 + 121 (ex Magdeburg 1227 + 2087) na zastávce D. Cantemir.



Změní olympiáda dopravu v Pekingu?



Proklamace o zelené olympiádě se čínskému Pekingu vrací v reakcích občanů, kteří se nechtějí vracet ke stavu dopravy svého hlavního města před začátkem olympijských her. Monumentální sportovní akce zásadně změnila dopravní poměry v Pekingu a je možné, že to nebylo jen na dobu tří olympijských víkendů a čas, který jim bezprostředně předcházel.

Text a foto: Martin Hašek

vzduchu a nejkrásnějších letních týdnů od doby, co v Pekingu začala masově narůstat automobilová doprava.

Klíčovou roli při přepravě olympioniků, funkcionářů, novinářů i diváků měla speciální olympijská doprava. Fungovalo 34 autobusových linek, které pendlovaly mezi stadiony, olympijskou a novinářskou vesnicí a tiskovými centry. Mezi flotilou devíti tisíc autobusů bylo i pět set vozů napájených kombinovaným palivem. Přesto, že tato vozidla vypadala zvenčí obyčejně, ve skutečnosti všechna vyhovovala emisním předpisům Evropské unie. Tyto autobusy sloužily během olympijských her nepřetržitě, čtyřicet hodin denně.

Olympijská doprava v Pekingu se držela osvědčeného schématu z minulých olympiád. Centrálním uzlem bylo parkoviště u mezinárodního tiskového centra MPC a mezinárodního vysílacího centra IBC, odkud autobusy vyrážely ke všem sportovištím, tréninkovým centrům, oficiálním hotelům, olympijské vesnici i vesnicím pro novináře.

Díky malým vzdálenostem mezi sportovišti tentokrát, na rozdíl od minulých olympiád, nebylo třeba menších dopravních uzlů v jednotlivých oblastech města. Autobusy tak mířily z hlavního uzlu rovnou na sportoviště. Prostřednictvím čtyřiatřiceti olympijských autobusových linek bylo během her přepraveno víc než 80 milionů cestujících.

Po městě stále jezdily také taxíky, v kterých se však cizinci nemuseli bát nevrlych nevychovců páchnoucích česnekem. Osvětová kampaň zabrala. Jízdné je navíc v Pekingu na evropské poměry neobvykle nízké. Téměř přes celé město se můžete dostat v přepoč-


tu za 50 juanů, což je asi 135 korun. Za běžnou cestu se však neplatí víc než dvacet juanů.

Městské úřady také utratily za modernizaci nákladních vozidel, tak aby vyhovovaly emisním předpisům, 19,06 milionu juanů (přes 50 milionů korun). Ve snaze o ekologičtější dopravu také Číňané vylepšili 62 000 taxíků a nechali vyrobit 1118 klimatizovaných vlaků.

Pro běžné obyvatele města a pro turisty zůstala klíčovou městská veřejná doprava. 19. července byly otevřeny dvě nové trasy metra, linky 1 a 8, a začal také jezdit expres, který spojoval letiště s centrem města. Intervaly na hlavních linkách byly sníženy na tři minuty. A metro ve špičkách přepravilo o 17 procent cestujících víc. Od 20. července do konce Her jezdily pekingským metrem denně čtyři miliony lidí. V pátek 22. srpna dokonce počet cestujících narostl na 4 922 000.

Během čekání na vlak mohli cestující na videosekvencích sledovat informační videa, která vysvětlovala pravidla jednotlivých sportů.

Jestli olympijské hry přinesou do Číny zlepšení v otázce dodržování lidských práv je sporné. Ovšem dopravní změny se osvědčily a zalíbily se samotným obyvatelům.

Pekingské úřady se proto od října znovu vrátily k dopravním omezením, i když v mírnějším měřítku. Vláda stáhla z ulic třicet procent svých vozů. Auta se sudou, nebo lichou poznávací značkou budou mít jeden den v týdnu zakázáno vyjet a zaměstnavatelé by měli uzpůsobit pracovní dobu tak, aby se zmírnily dopravní špičky. Nová opatření se budou zkoušet do dubna. Pokud se osvědčí, budou zavedena natrvalo. 

Už v roce 2001, kdy bylo pořadatelství olympijských her Pekingu přiděleno, panovaly značné obavy, jak sedmnáctimilionové město plné kouřících aut v zápách a všudy přítomného smogu dopravní situaci zvládne.

Ještě na přelomu července a srpna, kdy do Pekingu začali přilétat olympionici, bylo ovzduší ve městě drsné. Lékař českého týmu Jaroslav Větvička tvrdil, že znečištění bylo takové, že už by sportovci měli nosit respirátor. Tři dny před začátkem her žilo město stále pod příkrovem zapáchajícího smogu, z něhož večer štípalo v očích i v krku. Pak se ale rozjasnila obloha, která překvapila samotné Číňany.

Příčinou byly drastické zásahy místních úřadů. Před olympiádou zastavily činnost místní továrny a od 1. července, šest týdnů před začátkem her, vstoupila v platnost velká dopravní omezení. Na ulice od té doby vůbec nesměla vozidla s vysokými emisemi a vyjet do města mohla každý den jen auta buď s lichou, nebo sudou poznávací značkou.

Trvalo to několik týdnů, ale nakonec se tato změna viditelně projevila na ovzduší v Pekingu. Během olympijských her na ulicích čínského hlavního města chyběly zácpy, ale lidé si také užívali čistšího



Strategie a strategické cíle DP

Část třetí: STRATEGICKÉ OBLASTI

Už dvakrát jsme se na stránkách DP KONTAKTu sešli s ing. Radkem Novotným, vedoucím týmu Strategie DP a povídali si s ním o vizích a strategických cílech Dopravního podniku. A protože se jedná o stěžejní, zásadní materiál, který je v rámci Dopravního podniku hlavního města Prahy novum, otázek bylo dost a dost – v tuto chvíli předkládám čtenářům podnikového časopisu třetí a poslední část rozhovoru, kde jsme už zcela konkrétně mluvili o jednotlivých bodech zmíněného dokumentu. O těch, které mne zaujaly, jimž jsem ne zcela rozuměl a o jejichž vysvětlení jsem pana inženýra poprosil.

Text a foto: Pavel Ďuran

Ve čtvrté strategické oblasti mě zaujala zmínka o spolehlivém informování zákazníků. To je myslím problém především při mimořádných situacích. Co si představujete pod pojmem spolehlivá informace?

Je to hodně o technologickém rozvoji. Když se bavíme o informačních systémech pro cestující, tak můžeme hovořit o LCD displejích nebo informačních tabulích, které najdete např. na barrandovské trati...

Počkejte – vy si LCD displeje umíte v Praze představit? Já jsem mluvil především o zastávkách, tedy informování cestujících, kteří jsou mimo prostředek MHD a na svůj spoj teprve čekají...

Jistě, že si to umím představit, to ve světě zcela samozřejmě existuje a funguje. Nakonec jeden z těch systémů jsme nedávno testovali na Kačerově. Samozřejmě je to věcí také toho, kolik cestujících se v daném místě pohybuje. Určitě nechce nikdo dávat LCD displeje na zastávku na znamení, na nichž se za den objeví dohromady možná tři lidé. Ale i těm dneska umíme myslím nabídnout alternativu – třeba posílání informací o dané lince nebo linkách prostřednictvím SMS zpráv, nebo když se přihlásíte do systému na webových stránkách Dopravního podniku, chodí vám informace e-mailem.

Těch možností je dnes už celá řada, technologické nástroje na to jsou a myslím si, že zrovna tohle je cestička,

na kterou naše společnost už velmi zásadním, rozhodným krokem vyrazila. Chci říci, že kvalita naší služby se nemůže omezovat pouze na to, že poskytneme základní výkon, tedy že své cestující převezeme odněkud někam, ale že jim budeme schopni podávat také relevantní informace, a to pokud možno v reálném čase. Myslím si, že nejdostupnější jsou právě LCD displeje na zastávkách a ve vozidlech, na nichž důležité informace poběží.

Já jsem před časem psal reportáž o pořadu Českého rozhlasu Regina „Bezstarostná jízda Prahou“. To je pořad, který dnes už pět hodin denně v dopravních špičkách informuje online o situaci v metropolitní dopravě, a to i o té městské hromadné. Když jsem ale hovořil s jeho autorem, panem Karlem Poláčkem, tak si do jisté míry stěžoval na informace, které od dispečinku DP dostává. Oni mu totiž občas lžou – například když má některý z našich autobusů nehodu, naši dispečeré o tom jakoby nevědí nebo tvrdí, že ten autobus není náš... Co vy na to?

To není dobře. Informovat cestující je o absolutní otevřenosti. Já ten pořad znám, volají tam samotní účastníci provozu, takže „neupřímnost“ takové informace se musí nepochybně brzy provalit a Dopravnímu podniku to samozřejmě dobrou reklamu nedělá. Myslím si však, že naši kolegové na tom zapracují a bude to v pořádku.



V páté strategické oblasti v kolonce Efektivita a kvalita vnitřních procesů píšete o rozvoji procesního řízení – a v závorce uvádíte týmy MHD, SLA apod. Co to je?

Jednou z organizačních změn, přitom nevím, jestli to někdo na nižší úrovni podniku zaregistroval, je vytvoření nebo pokus delegovat některé pravomoci, úkoly na úroveň lidí, kteří jsou spolu zvyklí pracovat. To znamená, že jsme zavedli tým pro autobusy, tým pro metro, tým pro tramvaje a tyhle týmy by měly být koordinovány, měl by je pískat vedoucí předmětné jednotky, která tuhle dopravu řídí – jde o takzvané maticové nebo procesní řízení. To je o tom, že vznikne určitá skupina lidí, která spolu na nižší úrovni pravidelně spolupracuje a jsou z různých úseků a útvarů a jejich spolupráce v historii firmy nebyla obvyklá... nebo jinak – v úplné historii firmy spolu třeba dělali, protože jednotlivé úseky byly jinak rozloženy, ale dneska, kdy jsou úseky organizované funkčně – doprava, technický úsek, služby atd. – se lidi z těchto částí podniku, věnujících se například ve vašem případě tramvajím, spolu budou na manažerské úrovni setkávat a budou se spolu bavit o problémech, které jsou spolu schopni vyřešit. To znamená, že se tady musí setkat lidé, kteří spolu potřebují komunikovat – takže u vás →





pan Hloch, někdo z technického úseku od pana Slunečka nebo pan Slunečko osobně, pan Šurovský za dopravní cestu, někdo z ekonomického i personálního úseku – a řešit záležitosti nejen operativní, ale i věci související se strategií jednotky, s jejím budoucím směřováním. Když se pokusím dát konkrétní příklad, tak jsme třeba dostali dotaz, jak řešit někde v Moldávii něco z oblasti tramvajů – delegovali jsme ho právě na tuhle pracovní skupinu, aby k tomu dali vyjádření, protože jsou schopni podívat se na takový problém z různých aspektů. Takže tohle jsou týmy MHD. SLA – z angličtiny Service Level Agreement je dohoda o úrovni poskytovaných služeb. Jde o stanovení kvality určitého výkonu mezi jednotkami v podniku – je to vymezení odpovědnosti – a navíc, aby to, že je někdo za něco odpovědný, bylo možno nějak vyčíslit a změřit. Takže jestli například pan Slunečko dobře opravuje tramvaje se dá vyčíslit tak, že je nějaká disponibilita. Tedy tramvaje jsou k dispozici a jsou pojízdné. Nebo o tom, jak dobře pracuje jednotka Dopravní cesta Tramvaje, vypovídá množství, počet úseků, kilometrů s omezenou rychlostí.

To ale ještě teď nefunguje?

To jsou zatím myšlenky...

Já jen, že pokud se na tramvajích týká omezených rychlostí, tak to by Honza Šurovský umřel hladý...

On samozřejmě něco ovlivnit může a něco nemůže. Ale tohle je zkrátka SLA – je to ukazatel kvality výkonu někoho, kdo je za něco odpovědný.

Co si mám představit pod pojmy snižování administrativní zátěže (DMS apod.) nebo pod pojmem zvyšování environmentální odpovědnosti a bezpečnosti?

DMS je Document Management System... je to prostě elektronická práce s dokumenty. Místo toho, abyste posílali hory papírů, použijete některý z nástrojů na síti – tedy vyplníte něco a to se automaticky posune tam, kam to směřovat má.

A to by se v budoucnosti mělo týkat i provozních zaměstnanců? Například když já si ve vozovně stoupnu k té „plechové intranetové bedně“, napíšu na ní služební hlášení nebo záznam o dopravní nehodě a odešlu ho?

Tak tady je asi dopředu posoudit, jestli to má až takhle smysl. Každá takhle věc stojí peníze...

Ale my tam přece ty plechové bedny máme – já jen na ní nemám možnost to služební hlášení napsat a odeslat ho!

Na to odpovědět nedokážu, takhle jsme neuvažovali. Tenhle systém, kompletní systém se používá například při zpracování faktur. Přijde faktura na jedno místo, oskenuje se a pak už putuje v systému tam, kam má.

Pokud jde o zvyšování environmentální bezpečnosti, pak jde o životní prostředí. Zjednodušeně řečeno Dopravní podnik chce být zodpovědný k životnímu prostředí.

Pojďme dál – zvyšování motivace a spokojenosti zaměstnanců... na to se u nás myslím zatím moc nehraje – jak tedy chce strategie DP zvyšovat motivaci a spokojenost zaměstnanců?

Vy narážíte opět na svou jednotku, od níž utíkají nebo utíkali řidiči ve velkém na autobusy – já si nejsem jist, jestli konkrétně na tuhle otázku budu schopen uspokojivě odpovědět, protože tady dostaly za úkol jednotlivé jednotky vypracovat dokument, který by otázku motivace (čímž následně spokojenosti) řešil. Jak to ale řeší, k tomu nemám dostatek relevantních informací. Víím, že tramvajáci obecně nadávají na historicky největší personální pohyb uskutečněný v únoru tohoto roku, přičemž vedení argumentuje statistikami a čísly, že je všechno v pořádku, že to funguje lépe než kdykoli dřív. To je ale na svolání jednání s panem Hlochem a povídat si o těch věcech konkrétně. Tady je potřeba jít do detailu a vyříkat si, kde jsou chyby – a jestli jsou vůbec chyby, s čím argumentujete vy. Ukázal jste mi směny připravené centrálním plánováním služeb, v nichž museli výpravčí na jednotlivých provozovněch hodně opravovat. Já ale nejsem schopen posoudit, jestli takové množství chyb, jestli tenhle konkrétní stav je pod tou hranicí, co udržitelné je, jestli je to obvyklá operativa, nebo je to průšvih. Takže zpět – motivace a spokojenost zaměstnanců je na jednotlivých jednotkách, ty si určují pravidla. A jestli někde něco skřípe, nefunguje, pojďme se o tom bavit a pojďme hledat řešení. Skutečností zůstává, a je to logické, že vy jako řidič máte na celou záležitost jiný pohled než ten, kdo je za jednotku odpovědný.

Já jen, když jsme to nakousli, že nám, řidičům, berou prémie úplně za všechno. Ale když jsem se zeptal ing. Tomana, který má na starosti zmíněné centrální plánovače

služeb, jak je prémie ocenil za jejich časté minely, tak mi řekl, že chyby nedělají? To je ale podivný způsob motivace, nemyslíte? Někomu všechno, druhým nic?

Já to skutečně nejsem s to posoudit. Bavím se poměrně často s panem Hlochem, považuji ho za velmi schopného manažera, dokonce takového, který umí a dokáže přijmout i kritiku. Je to určitě o debatě, která by měla pokračovat.

V dokumentu Strategie a strategické cíle jste nezapomněli ani na sociální smír...

To je každopádně cíl. V Dopravním podniku – ale kde asi ne – je to v posledních letech záležitost velmi křehká a já si uvědomuji, že je to v první řadě o penězích.

Dobře – zeptám se přímo – myslíte si, že jsou zaměstnanci Dopravního podniku placeni za svou práci odpovídajícím způsobem?

Můj subjektivní názor je, že ano.

A víte například i to, že (když se vrátím k tramvajím) si spousta tramvajáků chodí ještě přivydělávat? Že je najdete u pokladny v supermarketu, v dodávce, jak rozvázejí nějaké zboží atd.? Že s těmi penězi dnes prostě nevyjdou?

To je určitě individuální. Kupříkladu já jsem byl na horách s klukem, který tramvaje jezdí, a bavili jsme se spolu. On si tu práci chválil a moje zpětná vazba byla ta, že je spokojen. To je takové tvrzení proti tvrzení. Fakt je, že pokud budou tramvajáci nebo obecně provozní zaměstnanci špatně placeni, tak jich budeme mít málo a nebudeme schopni dopravu v Praze zajistit...

Ale my těch šoférů dost nemáme...

To je dáno tím, že nám teď přebíhají mezi jednotlivými traktami.

Pane inženýre, Dopravní podnik má málo lidí jak na autobusech, tak i na tramvajích...

Pak je to samozřejmě o té motivaci, o které jsme se zmínili. O hledání způsobu – pokud to bude neudržitelný stav, pak se samozřejmě budeme muset nad mírou ohodnocení řidičů zamyslet. Je odpovědností managementu, aby na tyhle problémy hledal odpovídající odpověď. Zatím jsme schopni vypravit, sociální smír byl uzavřen – já osobně nemám žádnou kuloární informaci, že by řidiči byli mizerně placeni, i když samozřejmě

málokdo je spokojen s tím, co dostává, většina z nás by chtěla víc. Myslím si, že i dokument Strategie a strategické cíle na tohle myslí – a je to věcí nejenom peněz, ale i pracovních podmínek nebo sociálního programu – ale to všechno je záležitostí kapacit, které k dispozici máme.

V dokumentu Strategie a strategické cíle DP se zmiňujete o tom, že Dopravní podnik zajistí preferenci MHD. Je to ale parketa Dopravního podniku? Není to spíš věcí města?

Stále se bavíme především o vizích, předpokladech – je potřeba brát to všechno trošku s nadhledem. Dopravní podnik se o preferenci musí každopádně rvát. My něco chceme, rozhoduje o tom město, ale my jsme součástí toho procesu – naši lidé sedí v magistrátní komisi, která má tohle na starosti. Nakonec DP je v Praze největší firma, konzumuje třetinu městského rozpočtu. Takže samozřejmě má v těchto věcech i určitý vliv.

Znamená to, že když Dopravní podnik bude něco chtít a – to je podmínka – bude solidně argumentovat (znamená, že musí říci, že preferencí městské hromadné dopravy městu ušetří peníze, protože bude potřebovat méně autobusů nebo tramvají, protože ty budou jezdit, a ne se sunout v kolonách, čímž samozřejmě přitáhnu do systému veřejné dopravy více lidí), pak určitě není zanedbatelnou figurou, ale naopak někým, kdo je hodný toho, aby mu byla věnována pozornost.

Je to prostě tak, že my jako Dopravní podnik musíme přicházet s nějakým názorem, kde by preference byla vhodná, ale zároveň musíme umět říci, proč. S kolegy Dubem a Grossmannem (autor webu Preference pražských tramvají – pozn. P. D.) jsme se dohodli na programu zrychlení provozu pražských tramvají, který si vzal Dopravní podnik pod křídla. A tak ing. Grossmann chodí na město – v tričku DP – o preferencích vyjednávat. Samozřejmě ne všechno se nám podaří naplnit – z druhé strany přicházejí protiargumenty, že tady to nedává smysl, že náklady na preference by byly příliš vysoké, tamhle by to zablokovalo ostatní dopravu, takže je to proces, je to o hledání konsenzu.

Pojďme pomalu k závěru – Dopravní podnik má dbát na kvalitu, kterou lze měřit a řídit. Jak se kvalita měří a jak řídit?

Podle ukazatelů, na něž si jsem takhle

„z voleje“ schopen vzpomenout, tak lze kvalitu měřit například přesností provozu. Analyzují se a měly by se víc analyzovat podněty a stížnosti. K tomu bych chtěl říci, že kolegové z marketingu na novém internetu DP zpřístupnili jednodušší způsob uplatnění stížností – v tuto chvíli máme oproti dřívějšímu víc stížností nebo spíš ohlasů. Je ale pravda, že zatím nemáme dobrý systém, jak s těmito informacemi kvalitně pracovat. Vyřešit tento problém, to je v současné době jeden z konkrétních, reálných, hmatatelných úkolů, jak tohle uchopit, jak s těmi stížnostmi pracovat, jak je analyzovat, jak na ně včas odpovídat. V tom zatím nejsme dobří, proto se o tom bavíme jako o problému, který chceme řešit. Já doufám, že se nám povede tohle dotáhnout, protože určitě podněty především těch, kdo jsou fandové dopravy, musíme brát vážně a musíme se tím nechat inspirovat.

Jsmo schopni rozdělit ty stížnosti alespoň na opodstatněné a neopodstatněné?

To si myslím, že určitě. Nevím ale, jestli to děláme, protože zatím jsme se bavili hlavně o tom, jak k celé téhle záležitosti přistoupit, aby to mělo nějakou vypovídající hodnotu, aby to nebyl jen bič na řidiče, ale abychom si z toho uměli vzít i víc.

Ale vraťme se k měření a následně řízení kvality: jak se tedy bude řídit? V souvislosti s měřením kvality lze vytvořit například jakési ukazatele, indexy kvality. V současnosti mám výhrady k tomu, jak moc nebo spíš málo se s tím v Dopravním podniku pracuje. Tady je třeba, aby se naše společnost na úrovni managementu dohodla, z čeho by se tenhle index měl skládat – můžeme použít kupříkladu některou z metodik společnosti Westminster nebo si můžeme odsouhlasit něco vlastního. V principu tu máme dvě složky – první je ta objektivní, měřitelná. Zmínili jsme třeba přesnost provozu. Nebo jestli jsou prostředky MHD čisté. Jestli řidiči nebo obecně personál Dopravního podniku chodí upravený. Jestli je slušný. Jestli dodržuje pravidla, která dodržovat má. A tak dál. A pak je to o vnímání kvality našimi klienty – to je ta část subjektivní – spočívá v dotazování, jak se cestujícím naše firma jeví. Když jsme se bavili o našem personálu, tak jak je cestující veřejností hodnocen, jestli je slušný, klientsky se chovající. A podobně. A my si tady musíme říci, co měřit chceme, co je pro nás důležité, co je důležité méně a co důležité není. Řízení kvality pak souvisí s vyhodno-

cením měření kvality, alespoň taková je moje představa. Zatím totiž sledujeme a hodnotíme řekl bych tvrdě pouze přesnost provozu, ostatní složky, o kterých jsem teď mluvil, nám zatím tak trochu protékají mezi prsty, přestože jsou to jednoznačné atributy kvality. Co se v posledních měsících dělat začalo, jsou průzkumy už zmíněné společnosti Westminster (a nejen jí), které nám vnímání – nás našimi klienty – mapují.

Dopravní podnik si váží loajálních a profesně hrdých zaměstnanců... Co to znamená?

To je předpoklad, který dokument Strategie a strategické cíle DP zmiňuje v samém začátku, tedy v oněch vizích. Já si uvědomuji, že to jsou do jisté míry bonmoty. Ale na začátku jsme si řekli, že bylo potřeba někde začít, z něčeho vyjít, tak proč ne z bonmotů. Co tedy – nebo KDO – je loajálním zaměstnancem Dopravního podniku... Je to člověk, který se s naší firmou identifikuje, ztotožňuje, kdo je rád, že v Dopravním podniku pracuje, kdo se k Dopravnímu podniku hlásí...

Budu naprosto konkrétní – a, promiňte mi, osobní: považujete mě, Pavla Ďurana, který svým nadřazeným – nejen svými publikačními aktivitami, ale obecně – pije kreativitu, za loajálního zaměstnance firmy?

Tak... (pauza) Z mého pohledu ano, myslím si, že jste loajálním zaměstnancem Dopravního podniku – protože vám to, co se kolem děje, není jedno. Myslím si, že kdybyste nebyl loajálním zaměstnancem, asi by vám to bylo všechno fuk, nedělal byste DP-ARÉNU, neangažoval byste se ve věcech, ve kterých se angažujete, odjezdil byste si svoje a možná zanadával v hospodě nebo na dvoře vozovny.

Chcete říct ještě něco závěrem?

Snad jen tolik, že jsem při své práci v Dopravním podniku potkal spoustu nesmírně schopných, šikovných lidí. Strategie, o níž jsme se bavili, je jejich dítětem. Já jsem se je jen snažil pomáhat tlačit to a koordinovat, ale je to práce lidí z Dopravního podniku. Byl bych rád, aby Strategie a strategické cíle DP pomalu vstupovaly do Dopravního podniku, aby se na tom pracovalo, aby se podařilo vytčené cíle postupně realizovat. Aby to prostě nebyl mrtvý dokument.

Děkuji za rozhovor.





Rozšíření zázemí pro řidiče tramvají na I. P. Pavlova

V měsíci srpnu, kdy byla zveřejněna informace o úpravách linkového vedení od září 2008, vznikla diskuse o tom, jak řešit bezpečnostní přestávky pro řidiče tramvají na lince 22. Na této lince je v pracovní dny zkrácen interval na 4 minuty a tramvajové soupravy se při čerpání bezpečnostních přestávek na konečných nevejdou do obratišť Bílá Hora a Nádraží Hostivař. Bylo zvoleno řešení čerpání bezpečnostních přestávek oddělením řidiče od vozu v zastávce I. P. Pavlova. Jedině toto řešení umožnilo dodržení zákonného požadavku na bezpečnostní přestávku. Tímto rozhodnutím vzniknul i požadavek na rozšíření stávajících prostor v budově Centrálního dispečinku tak, aby zde řidiči měli prostor s dostatečným pohodlím a prostor pro čerpání bezpečnostní přestávky.

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

Protože místnost pro řidiče v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti byla zřízena již v lednu 2006, bylo nutné ji pouze prostorově rozšířit. V sousedství této stávající místnosti se nachází tři jiné místnosti, které bylo možné vzít v úvahu pro toto rozšíření. U dvou místností, které mají přístup rovnou z vestibulu budovy, byly bohužel technické komplikace. Proto jsme zvolili třetí možnost, rozšíření směrem ke stávající jídelně. Místnost šatny jídelny byla přepažena stěnou ze sádkartonu a tak vznikla druhá místnost pro řidiče. Tento nový prostor slouží jako malá kuchyňka a zároveň i jako jídelna. Zde byla vybudována malá, kompaktní kuchyňská linka, kde mají řidiči k dispozici mikrovlnnou troubu, varnou konvici i džez s tekoucí vodou. Původní místnost byla nově vybavena sedacími soupravami a kancelářským nábytkem tak, aby zde pro řidiče vzniklo pohodlné sezení a zároveň zde byla možnost zjištění potřebných provozních informací. Prostory jsou docházejícími řidiči natolik oblíbené, že po zakoupení jídla v sousedící jídelně, kde jsou dostatečné a vždy volné kapacity k sezení, konzumují řidiči jídlo raději v našem zázemí.



Na drátech informační linky

„Dobrý den, prosím vás, vezu panu Sokolovi ty kuřata a chtěl jsem se zeptat, jestli je mám naporcovat a kdo mně za ně zaplatí.“ I s takovými dotazy se musejí vyrovnávat pracovníci infolinky Dopravního podniku.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Žádná velká a na širokou zákaznickou obec orientovaná společnost se neobejde bez infolinky. V konkurenčním prostředí může rozhodnout jediný telefonát o tom, komu dá zákazník přednost. Jakého si vyberu mobilního operátora? S kterou kanceláří vyrazím na dovolenou? Vezmu si po příjezdu do Prahy taxík, nebo upřednostním hromadnou dopravu?

Pětičlenná „posádka“ naší infolinky se musí denně vypořádat s osmi sty až tisícem dotazů. Není tedy divu, že agenti společnosti Westminster se ve svém průzkumu profesionality našich zaměstnanců neomezili na řidiče, revizory a obsluhu info-stánků (viz zářijové číslo našeho časopisu), ale zasedli i k telefonům.

Padesát auditorů zavolalo během dvou měsíců s celkem 205 dotazy, jejichž škála sahala od naprostých běžných otázek na jízdní řády či výluky až po „příspěvky“, které měly spíše prověřit schopnost zaměstnanců udržet si za každých okolností příjemný a profesionální přístup.

„Litujeme, ale všichni naši operátoři jsou obsazeni.“ Tato noční můra všech uživatelů infolinek se v případě Dopravního podniku nenaplnuje. V devadesáti procentech případů se lidé dovolají na první pokus. Dojde-li ke ztrátě spojení během čekání na operátora, je druhé zavolání vždy úspěšné. Rychlost, s jakou zvedají operátoři sluchátko, je rovněž uspokojivá, 87 procent volajících nečeká déle než tři zazvonění. Jak už jsme zmínili, hlavní náplní práce operátorů je informovat cestující o jízdních řádech a výlukách. Pokud dotaz nebo stížnost nespadá do jejich kompetence, sepíší protokol a pošlou jej dál, popřípadě volajícího přepojí. To se nejvíce týká pokut, vrácení jízdného, nejasností okolo předprodejních míst provozovaných společností Crosspoint, ztrát a náleží, garáží a vozoven, kam lidé volají rovněž kvůli ztraceným věcem. „Někdy zavolá cestující, že vystoupil a zapomněl ve voze zavazadlo. Necháme si popsat, co to bylo za linku a spojíme se s dispečinkem, který upozorní řidiče. Šťastní nálezci nám leckdy volají zpátky a děkují,“ říká Věra Nováková z oddělení

Infocentra. Ze všech 205 dotazů nebyli operátoři schopni zodpovědět třináct, osmkrát stačilo k úspěšnému vyřízení jedno přepojení.

Kromě čekací doby se na náladě volajícího podepisuje i doba, za jakou je operátor schopen požadavek vyřídit – nepočítáme-li „chronické“ jedince, kteří volají spíše proto, aby si s někým popovídali. Tři čtvrtě hovorů končí do tří minut, většina z nich (více než třetina) trvá dvě minuty. Vůbec nejdelší telefonát, který auditoři podnikli, si vyžádal deset minut.


Stejně jako u všech ostatních pracovníků je třeba klást velký důraz na komunikační dovednosti. Pouze v 18 procentech případů operátor zároveň pozdraví, představí se celým jménem a jménem společnosti. Nejčastější zvyklostí je pouze pozdrav a jméno společnosti (44 procent). Formální slušnost je tak sice naplněná, ale zákazník nemá dojem osobního přístupu. Dále ze statistik Westminsteru vyplývá, že každý dvacátý volající se nedočká ani pozdravu ani představení, v desetině případů se operátor nerozloučí.

Přes 80 procent „agentů“ hodnotí operátory jako slušné a ochotné, na více než 70 procent působí operátoři jako profesionálně schopní podávat srozumitelné informace. Pouze 63 procent auditorů však bylo zcela spokojeno s mírou vyřízení dotazu a pětina z nich dokonce hodnotila operátora jako zcela neprofesionálního. Na vině může být nepříjemné chování, nedostatečná informovanost, ale také chyba na straně auditora, upozorňuje Věra Nováková: „Naši pracovníci si všimli, že se opakují dotazy z neznámého čísla a začali být na volající nepřijemní. Považovali je totiž za vtipálky, kteří blokují linku ostatním.“ Petra Dobiášová z Westminsteru chybu připouští, ale dodává, že ihned poté, co si pracovníci „agentů“ všimli, byl

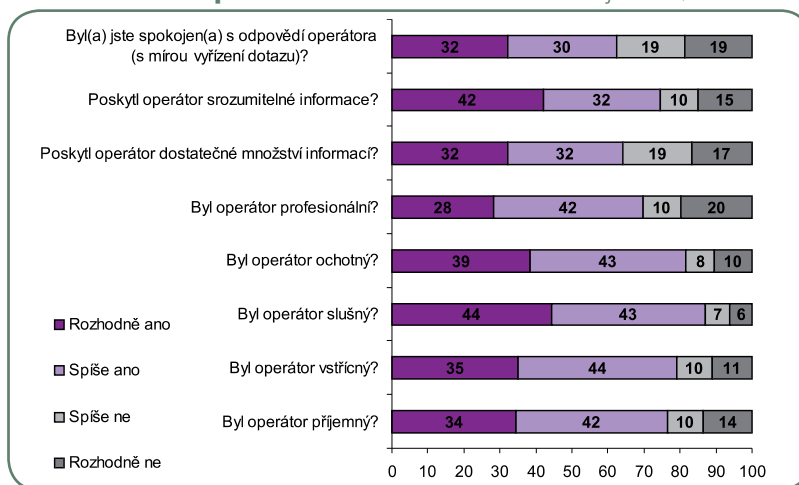
průzkum na deset dní přerušen, takže kvalitu studie tento incident neohrozil.

V čem jsou tedy silné a slabé stránky našich pracovníků? Obecně se dá říct, že profesionálně vyřizují dotazy týkající se běžného provozu (jízdní řády, výluky, vyhledávání bezbariérových spojů, rady ohledně jízdenek apod.). Problémy nastávají u speciálnějších dotazů, například: „Existuje mapa MHD pro nevidomé v Brailově písmu? Bude na zastávkách automat s časem příjezdu tramvaje? Kdo je zodpovědný za stav zastávek?“ apod. Někdy se stane, že pracovník dává nepokrytě najevo pohrdání „zbytečným“ dotazem, například auditor tážající se: „Proč se více nepropaguje SMS jízdenka, je to přece výborný nápad?“ si vysloužil reakci: „Tak se o to postarejte vy, když je to podle vás tak výborný nápad!“ Jindy se operátoři snaží „bojovat humorem“. Otázku: „Chtěl bych vedení DP pochválit za zlepšení komunikace s cestujícími. Jak to mohu provést?“ zodpověděl operátor: „Zavolejte do rádia a nechte mu zahrát písničku.“

Ze studie Westminsteru jasně vyplývá, že znatelná část volajících ukončí hovor s pocitem, že stále nemá dostatek informací. V souvislosti s tím Westminster radí, aby se před rozloučením operátor vždy zeptal, zda je volající spokojen a jestli jsou podané informace dostatečné. „I přesto, že operátoři DPP nebudou moci z objektivních důvodů dotaz volajícího zodpovědět, v zákazníkovi dojem profesionality zanechají,“ uzavírá studie.

Jako nejdůležitější pro dobrý pocit zákazníka se ukázal operátorův živý zájem o zákazníkův problém. V případě, že ho operátor projeví, je zákazník mnohdy ochoten tolerovat chyby v komunikaci či nutnost dalšího doptávání či přepojování. Vždyť pomoc zákazníkovi je jádrem poslání každého pracovníka infolinky. 

Hodnocení operátora na infolince (údaje v %, N=192)





Metroprojekt: bez metra nebude město

Žhavým kandidátem na Stavbu roku 2008 byl nový úsek metra IV.C2 a jeho stanice Střížkov, Prosek a Letňany. Tento projekt, který výrazně zjednodušuje život 62 tisíc obyvatel Severního Města, však skončil překvapivě druhý. Výsledek laické soutěže ale nijak nesnižuje význam této stavby, které je věnován následující článek, stejně jako úvahám o roli metra ve městě.

Jakub Ryška, oddělení
Komunikace
Foto: Ing. Viktor Baier



Díky novému úseku nabývá trasa C délky 22,45 kilometru a počtu dvaceti stanic. Tři nejnovější, které v rámci projektu vznikly, zásadně zlepšují dopravní obslužnost východní části Severního Města. Stavba má význam pro celé severovýchodní území středoevropského kraje, jelikož se doplňuje s autobusovým terminálem u stanice Letňany a velkým záchytným parkovištěm pro 700 vozidel. Podle původních plánů magistrátu měla mít nová trasa pouze dvě stanice. „Udělalí jsme ale podklady pro změnu územního plánu, aby mohly být na Proseku stanice dvě,“ říká generální ředitel Metroprojektu Praha Ing. Jiří Pokorný. Podle něj není žádná stanice zbytečnou investicí. „Metro je městotvorný prvek, tam, kde se zrealizuje, nastává vždy obrovská výstavba. Každá stanice nasává lidi i dopravu,“ argumentuje Pokorný a uvádí příklad úseku II.C od Kačerova do Hájů, kde již dnes sotva stačí nástupiště, ačkoli jsou dvojnásobně větší než původně žádalo město. „Každá stanice může být za tři až pět let od dokončení zatížená daleko více, než se počítalo během projektování,“ upozorňuje Pokorný. Na otázku, zda se stavba nejnověj-

šího úseku „Céčka“ nějak lišila od předchozích, například první etapy dokončené před čtyřmi lety, Pokorný odpovídá: „Trasa od trasy je o něčem úplně jiném. Hledají se nové materiály i jiné aplikace materiálů již dříve použitých. Ještě dynamičtěji se uplatňují změny v technologickém vybavení, celý náš dvousetčlenný projektový tým usiluje o to, aby s každou novou stavbou metra přišlo něco nového a pozitivního.“ Na rozdíl od starších úseků, IV.C2 již nepatří do takzvaného Ochranného systému metra, kterýžto koncept vznikl v dobách studené války. Metro C od Kačerova po Ládví je realizováno tak, aby odolalo tlakové vlně atomové bomby i radioaktivnímu záření. Tisíce lidí by v něm mohlo najít útočiště i během úniku jedovatých plynů, lze ho totiž hermeticky uzavřít. V komplexu nechybí ani ošetrovna a márnice. „Neznalého mohla během záplav 2002 překvapit rakev, která proplouvala metrem v okolí Palmovky,“ usmívá se Pokorný. Studená válka a s ní očekávání útoku imperialistů na Tábor míru však pominuly. Dnes se ukazuje výstavba Ochranného systému jako zbytečná investice, k níž se pojí i nemalé provozní náklady.

V roce 2000 bylo metro vyhlášeno českou Stavbou století – nikoli náhodou, jeho dopad na ráz města se dá těžko přecenit. Nabízí se proto otázka, zda by v plánech magistrátu měla mít přednost zástavba, nebo metro. Pokorný odpovídá: „Dopravní skelet by měl být vždy první, tedy alespoň chceme-li hospodárně plánovat.“ Podle něj nemusí být metro postavené před ostatní infrastrukturou a budovami, mělo být však zahrnuto do plánu města tak, aby nic nebránilo jeho následné výstavbě, nedocházelo k demolicím a nákladným úpravám. „Dobrým příkladem je Jihozápadní Město, kde byl předem připravený koridor pro úsek metra V.B.,“ říká s uspokojením Pokorný. Naštěstí ani trasa IV.C2 si neřádala velké ztráty na budovách. „Nebourali jsme nic významného, rozhodně nešlo o bytové jednotky. Většinou jsme jen kontrolovali statiku budov,“ vysvětluje Pokorný. Tam, kde to úsek dovolil, se metro hloubilo, například v parku mezi Střížkovem a Prosekem. Na otázku, kam trasa metra C povede dále, odpovídá ředitel Metroprojektu šalamounsky: „Záleží na tom, kam se bude rozvíjet město, to se ale nebude rozvíjet tam, kam nepovede metro.“





Tramvajová trať Motol – Řepy dvacetiletá

Tramvaje ozdobené československými a sovětskými vlajkami (ač nebyl žádný svátek Sovětského svazu, ale připomínalo se 70. výročí vzniku samostatného československého státu) a slavnostní přestřižení pásky tajemníkem městského výboru KSČ. Tak nějak by se dala stručně charakterizovat atmosféra v Motole 26. října 1988 v 9 hodin dopoledne, když se zahajoval provoz na nové tramvajové trati na sídliště Řepy. Deník Večerní Praha připomněl, že je to po jedenácti letech první nová tramvajová trať v Praze (tou poslední byla trať Trojská – Partyzánská).

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv;
Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky
Dopravní cesta Tramvaje



Smyčka Sídliště Řepy se střešovickými vozy dne 14. května 2005.

Ačkoliv v té době byly Řepy – ať „staré“, nebo sídliště – součástí městského obvodu Praha 6, nové spojení je vázalo především na oblast Prahy 5. Nebylo ale úmyslem odříznout Řepy od svého administrativního centra. Projekt tramvajové tratě na sídliště Řepy byl tehdy součástí širšího záměru, kdy se počítalo i s následnou výstavbou druhé větve Řepy – Bílá Hora, kde by se trať napojila na stávající koleje v Bělohorské třídě. Tady už ale zůstalo jen u slibů a druhá etapa výstavby tramvajového spojení do Řep se už nikdy nerealizovala, ačkoli se o ní čas od času ještě znovu hovořilo (a hovoří dosud).

Zrod tramvajové tratě se neobešel bez potíží. Začalo se o ní uvažovat v roce 1974 v souvislosti s úvahami o dopravní obsluze nově připravovaných sídlišť Řepy I a Řepy II. Prakticky od

Výstavba nové trati u Krematoria Motol. 20. září 1987. Do zahájení provozu zbýval jediný rok. Foto: Ivo Mahel



počátku se uvažovalo o spojení Motol – Řepy – Bílá Hora, ale vhodná trasa se teprve hledala. Mezi prověřovanými směry byla i trasa po vnějším okraji sídliště. V prvních návrzích byla také kolejová smyčka v oblasti křižovatky Bílý beránek. Nakonec ale byl vybrán směr, vedoucí spíše středem sídliště a s konečnou před nádražím Praha-Zličín. Trať ve vlastním sídlišti se téměř od počátku připravovala v koordinaci s celým urbanistickým záměrem oblasti. Sluší se ale připomenout, že původně bylo úmyslem projektantů vybudovat velkou smyčku v Motole v místech dnešní mimoúrovňové křižovatky Plzeňské a Bucharovy ulice. Měl zde vzniknout velký přestupní uzel mezi tramvajemi a autobusy. Naštěstí se od této finančně náročné stavby upustilo a pro obsluhu sídliště se správně zvolila přímá obsluha pomocí tramvají.

Spojení Řep s Prahou 5 bylo ze dvou navržených tratí vybráno k realizaci jako první. Stalo se tak zřejmě proto, že se tehdy komplexně řešila v závislosti na přípravě výstavby tratě B metra dopravní obsluha celého obvodu Prahy 5. Stavba nové tratě znamenala významný zásah do podoby Plzeňské třídy západně od Motola. Za starou konečnou tramvaj, na které se až do ledna 1974 obracelo bez smyčky tzv. kuplováním, byla Plzeňská úzkou ulicí jen se dvěma jízdními pruhy. Aby tudy bylo možné vést jakoukoliv dopravu na velké sídliště, bylo nutné tento úsek rekonstruovat a částečně přeložit do nové osy. Musela se přitom odstřelit část zdejší skály naproti motolskému krematoriu, zbořit řada starších objektů a provést velké změny v inženýrských sítích. Součástí stavby tratě se také stala regulace a zaklenutí zdejšího úseku Motolského potoka. Za zmínku stojí i skutečnost, že se v sedmdesátých letech vážně uvažovalo také o rychlodrážním provedení tratě, při kterém připadala v úvahu i varianta vedení tratě při severním okraji Plzeňské, tj. mimo osu komunikace. V Motole bylo →



Zahájení provozu v zastávce Motol. 26. října 1988.
Foto: Jiří Čermák



Slavnostní tramvaj pod Krematoriem Motol. 26. října 1988.
Foto: Jiří Čermák



Nehotová smyčka v Řepích v první den provozu. 26. října 1988.
Foto: Jiří Čermák

navrženo mimoúrovňové křížení se severní vozovkou Plzeňské a navazující asi 600 m dlouhá a 6 m vysoká estakáda. Pro finanční náročnost z této varianty sešlo.

Významné rozhodnutí pro projektanty přišlo v roce 1978, kdy se rozhodlo, že při stavbě nové tratě bude využita nová metoda využívající velkoplošných panelů s blokovou kolejnicí, kterou vyvinul budapeštský dopravní podnik BKV. Později se běžně používalo označení „panely BKV“, a to i v době, kdy se panely už nedovážely z Maďarska, ale vyráběla je Prefa Hýskov. „Vyhodnocení zkušebních úseků panelových tratí

systémem BKV v ulici Dělnické a na tř. Rudé armády potvrdilo výhody velkoplošných panelů s blokovou kolejnicí,” psalo se tehdy ve stanovisku odboru koncepce a generelu pražských Dopravních podniků v prosinci 1978 k navržené možnosti stavět novou trať touto metodou, i když od její první aplikace v Praze uplynul teprve necelý rok. Tehdy se od nové metody očekávalo, že nově rekonstruované tratě vydrží bez velkých oprav až dvacet let. Vyměňovat se měly, a to snadno, jen ojeté kolejnice. Jenže ještě než byla trať do Řep postavena, ukázalo se, že to s velkoplošnými panely není tak slavné. Už v zimě 1984 se začaly v rekonstruovaných tratích objevovat v panelech první trhliny. V březnu 1987, v době, kdy se trať do Řep už stavěla, byly vážně poškozeny panely na 55 kilometrech kolejí! Velkoplošné panely se doslova rozpadaly před očima. Naprosto běžné byly hluboké díry, ze kterých trčely obnažené armovací dráty. Problém skončil u státní arbitráže, v Prefě Hýskov byl vyměněn ředitel, upravila se technologie výroby panelů, ale semínko nedůvěry v metodu BKV se už nepodařilo nikdy úplně odstranit. Nicméně když se v roce 1987 stavěla trať Motol – Řepy, od kritizované metody se neustoupilo a nezbyvalo než doufat, že kvalita nejnověji dodávaných panelů bude lepší.

Jenže betonové panely nebyly jediným problémem nové tratě. Prefa Hýskov se „blýskla“ také dodávkou mimořádně nekvalitních betonových skruží určených pro nové vedení Motolského potoka. Práce se tu v roce 1987 na čas zastavily a již položené nekvalitní roury se zevnitř dodatečně omítaly betonovou směsí, aby se nemusela dokončená část odstraňovat! Dodavatel stavby, podnik Stavby silnic a železnic, trati do Řep věnoval jen málo pozornosti a výstavba značně zaostávala. Přestože šlo o dobu, která otevřené kritice příliš nepřála, problém opožďující se výstavby tratě Motol – Řepy nejednou nepříznivě hodnotil denní tisk. Ve státem řízeném a plánovitě hospodářství se dodavateli dokonce nepodařilo sehnat subdodavatele, který by postavil pro novou trať potřebnou měřírnu. Problém byl i s výstavbou koncové smyčky. Potřebný prostor měl už v roce 1986 vyklidit původní dočasný uživatel, podnik Vojenské stavby, který tu měl zařízení staveniště potřebné k výstavbě sídlištních komunikací. Přesto ještě na počátku roku 1988 prostranství bez ohledu na výstavbu tratě s klidem užíval. Dnes už působí pro mladou generaci komicky, že v dubnu 1988 podniky zúčastněné na stavbě podepisovaly sdružený socialistický závazek, že stavba bude dokončena včas... Půl roku před uvedením tratě do provozu se stále teprve pokládaly roury pro Motolský potok a staveniště ničím nepřipomínalo, že by tu měla vést trať. Mezitím proběhla v roce 1987 i rekonstrukce kolejí v úseku Kotlářka – Motol a celá trať na Plzeňské byla provedena metodou BKV (úsek Radlická – Kotlářka byl rekonstruován už v letech 1977–1979).

Jestliže stavbu tratě Motol – Řepy do té doby provázel především šlendrián, v červnu 1988 se přidala i smůla. V sobotu 14. června 1988 postihla Prahu průtrž mračen. Výsledek? V Motole škoda téměř půl milionu korun (v tehdejší době značná částka). Potrubí pro přeložku potoka bylo zaneseno, rýhy pro kabely byly zasypané, betonové skruže byly rozházené nebo posunuté, plán pro konstrukční vrstvy budoucí vozovky byla zničena. Nejhorší byla další časová ztráta. Pouhý měsíc před plánovaným zahájením provozu se v denním tisku stále objevovaly zprávy o potížích způsobených nedostatkem kvalitních panelů. Nakonec, s maximálním nasazením pracovních sil a „šturmováním“ o víkendech, se trať podařilo dokončit do té míry, aby na ní bylo možné provoz zahájit. Noviny Svobodné slovo tehdy napsaly – tramvaje jsou

zaváděny především tam, kde počet cestujících nepřekročí v hodinových špičkách počet dva tisíce až deset tisíc pasažérů, což platí právě o této městské lokalitě. Aby byly cesty obyvatel sídliště Řepy náležitě usměrněny podle představ města po nové trati ke stanici metra Moskevská (Anděl), bylo rozhodnuto autobusovou linku č. 180, která do té doby mladé sídliště obsluhovala ve vazbě na stanici Hradčanská na trati A (a zajišťovala tak i spojení k centru obvodu), ukončit ve směru od Řep už na Bílé Hoře, kde bylo nutné přestoupit na tramvaj. Zřejmě se předpokládalo, že nepopulární přestup donutí obyvatele cestovat žadáným směrem k metru B. Jakmile byl tento záměr týden před zavedením změn zveřejněn, začali si obyvatelé důrazně stěžovat. Výsledkem toho bylo zavedení špičkové, tzv. účelové autobusové linky č. 463 z Řep do Kafkovy ulice. Tím se splnil požadavek spojení se správním centrem obvodu, ale zároveň byla konečná tak daleko od metra, že nepředstavovala významnější alternativu vůči nové tramvajové trati.

Vybudování tramvajové trati Motol – Řepy byl významný příspěvek pražské městské hromadné dopravy a současně i doklad, že tramvaje v Praze přece jen dostávají znovu šanci. Tristiň způsob výstavby se musel na kvalitě díla zákonitě projevit. Již o prázdninách 1993 byla trať opravována 25 dní (především pro havarijný stav na křižovatce ulic Makovského – Bakovského), v roce 1998 pak 13 dní, v roce 2002 se během dvou víkendů opravovala křižovatka Plzeňská – Makovského, v roce 2003 trvaly opravy celé letní prázdniny a na podzim 2006 proběhla týdenní oprava úseku Hlušičkova – Sídliště Řepy. Přes tyto opravné práce je trať v současné době v žalostném stavu, což platí vlastně pro celý úsek Klamovka – Sídliště Řepy. Zejména v obloucích je technologie BKV panelů prakticky neopravitelná z důvodu totální koroze žlabů. Za 20 let existence trati již bylo kompletně zrekonstruováno trolejové vedení na systém dopínané troleje (mimo smyčky) a byla zrevitalizována tyristorová měničnice Řepy. V souvislosti se státním dozorem, který byl vykonán v dubnu 2008, bylo přijato několik opatření na této tramvajové trati. V praxi jde zejména o celou sérii nepopulárních omezených rychlostí, které měly za následek mj. prodloužení jízdních dob.


Do budoucna je však mnohem zajímavější perspektiva rekonstrukce tramvajové trati. Správci Dopravní cesty Tramvaje zformulovali precizní zadání rekonstrukce tramvajové trati, z něhož pro účely článku vybíráme tyto informace:

Stavební objekt „Tramvajová trať“ bude zahrnovat rekonstrukci tramvajové tratě v ulici Plzeňské od počátku oblouku před křižovatkou s Jinonickou ulicí po smyčku Sídliště Řepy (včetně). Tramvajová trať bude na příčných železobetonových pražcích ve šterkovém loži, v prostoru kolejových konstrukcí na pražcích dřevěných. V úseku od křižovatky s ulicí Pod Kotlářkou (mimo) – Makovského (mimo) bude trať navržena s širokopatními kolejnicemi S49, v ostatních úsecích a v prostoru kolejových konstrukcí ze stojinových žlábkových kolejnic. Tramvajová trať bude v úseku od Jinonické ke Kavalírce

umožňovat jízdu autobusů po tramvajové trati, dále (po Kotlářku) bude navržen živičný kryt. V úseku od ul. Pod Kotlářkou po křižovátku s ul. Makovského navrhuje správce zřídit otevřený kolejový svršek. Dále bude svršek se zákrytem, přednostně zádlažbovými panely (mimo přejezdy) a s živičním krytem (v místě přejezdů).

V celé délce úpravy TT budou zrekonstruovány tramvajové zastávky. Zastávky, které budou sloužit pouze tramvajovému provozu, navrhuje správce s výškou nástupní hrany 240 mm nad temenem kolejnice. Ostatní zastávky budou navrženy s výškou nástupní hrany vyhovující všem předpokládaným u nich zastavujícím vozidlům. Povrch zastávek bude živičný, alternativně lze navrhnout železobetonové nástupištní desky. Všechny pravidelné zastávky budou vybaveny informačním systémem, kompatibilním s užitými technologiemi, sledujícími pohyb tramvají a autobusů DP Praha. Informační systém bude tvořit čtyřřádkový displej, informující o odjezdech nejbližších čtyř spojů z dané zastávky.

V rámci stavebního objektu „Trolejové vedení“ bude zrekonstruováno trolejové vedení smyčky Sídliště Řepy. Dále bude objekt řešit zásahy do trolejového vedení po dobu stavby, jeho obnovu a přizpůsobení rekonstruované TT.

Celé toto zadání bude v následujících měsících postupně převáděno do skutečných projektů a zároveň pečlivě projednáváno se všemi dotčenými orgány. Pokud se týká financování takto náročného projektu, tak je uvažováno o žádosti financování z fondu EU Konkurenceschopnost. Současná představa o realizaci tohoto rozsáhlého projektu, který v historii pražských tramvajových tratí těžko nalezneme obdobu, je během stavební sezony roku 2010. Je uvažováno se třemi etapami výstavby, první etapa by byla v celém úseku Klamovka – Sídliště Řepy s využitím kolejového přejezdu na Klamovce, druhá etapa v úseku Kotlářka – Sídliště Řepy a poslední etapa v úseku Vozovna Motol – Sídliště Řepy. Během první a druhé etapy nebude dostupná vozovna Motol. Doufejme, že náročný projekt bude možno uskutečnit v co nejkratším čase... 

Oblouky z BKV panelů jsou již výrazně za svým zenitem.



Dopravní podnik Ostrava

Veřejné poslání i slušný byznys

Modrá, bílá a žlutá jsou nezaměnitelnými barvami Dopravního podniku Ostrava. Přečtěte si v našem článku, jak dnes vypadá doprava ve „městě horníků a ocelářů,“ jehož hliněné cesty ještě před sto lety zaplňovaly pouze fiakry a dobytek hnaný na jatka.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Jubilea a katastrofy

Stejně jako Brno, i Ostrava se chystá příští rok na oslavu výročí svého Dopravního podniku. V případě druhého jmenovaného města připadá na číslo 9 hned několik událostí. Uplyne šedesát let od vzniku samotného Dopravního podniku, do něhož se roku 1949 sloučili všichni provozovatelé MHD na Ostravsku, osmdesáté narozeniny bude slavit jedna ze dvou tramvajových vozoven Křivá a 40 let uplyne od založení Ústředních dílen v Martinově. Tiskový mluvčí DPO Ing. Miroslav Albrecht k tomu říká: „Prakticky každý rok máme nějaké výročí, to se pak stává i hlavním tématem Dne otevřených dveří.“ Na jedničku například připadá elektrifikace tramvajové dopravy (1901), na dvojku zavedení trolejbusů (1952) atd. Jako i v jiných velkých městech, budou velkým lákadlem historické vozy a jejich okružní jízdy.

U příležitosti „obzvláště kulatých“ narozenin vydává Dopravní podnik obsáhlé publikace. Jedna z nich je například věnována bohaté historii úzkorozchodných tratí, které svého času vedly průmyslovými aglomeracemi a doplňovaly standardní tramvajovou síť v centru. Poslední z nich zanikla na konci šedesátých let.

Každý Pražan si vzpomíná na katastrofální záplavy z roku 2002, černým rokem pro Ostravu však byl rok 1997. Záplavy paralyzovaly život ve městě, mnoho míst se ocitlo zcela pod vodou, která jednu chvíli málem dosáhla výšky poslední silnice spojující centrum a stotisícové sídliště Poruba. Stoupající hladina nejprve vytlačila dopravu, aby se poté dala velmi pomalu na ústup. Neustále se tak musely plánovat nové trasy a grafiky dočasných linek, jejichž platnost někdy nebyla delší než jeden den. Koordinace dopravy byla o to složitější, že docházelo k výpadkům proudu. „Mobily jsme už v té době sice používali, častokrát je ale nebylo jak dobít,“ vzpomíná Albrecht.

Osud hornického města

Podle metodiky Českého statistického úřadu přepraví DPO každý rok skoro 115 milionů cestujících. To, jaké nároky uvedené číslo klade na Dopravní podnik, si uvědomíme až při pohledu na mapu Ostravy. Nejedná se totiž o typické královské město, které se rozrůstá v prstencích okolo historického jádra, nýbrž jde o aglomeraci bývalé Moravské Ostravy a okol-



V Ostravě smontovaný INEKON 12 TRIO křížuje americký Portland, Washington i Seattle.

ních obcí, z nichž dnes již řada spadá pod severomoravskou metropoli. Každé ráno tak vyráží soupravy plné lidí mířících za prací do vnitřního města, aby se prázdné vracely zpět. „To má nepříznivý efekt na krytí našich nákladů,“ vysvětluje Albrecht a dodává: „I přes velké vzdálenosti hraje hromadná doprava v tak průmyslovém městě, jako je naše, obrovskou roli.“ DPO ujede ročně 35,3 milionu vozových kilometrů, z toho 52 procent připadá na autobusy, 40 procent na tramvaje a zbytek obstarávají trolejbusy. V počtu přepravených cestujících však vedou tramvaje nad autobusy 50 ku 43 procentům. Rostoucí nároky na dopravu si také žádají investice. Výrazným příspěvkem je tramvajová trať z roku 1999, která vede podél ulice Místecká. Díky ní se napřímila, a tím i zkrátila skoro o polovinu cesta pro všechny obyvatele jižních sídlišť – Hrabůvky či Dubiny mířících do centra. „Je to velmi frekventovaná trasa a její zjednodušení vyvolalo mnoho příznivých ohlasů,“ konstatuje s potěšením mluvčí. V roce 2001 se dočkala vylepšení nejstarší tramvajová vozovna Křivá. Kromě modernizace a rozšíření byla i zprůjezdněna, pročež mohl vzrůst objem i intenzita provozu. „Díky své technologické vybavenosti patří dodnes Křivá mezi nejmodernější vozovny v Evropě. Tamní výpravčí mají např. díky počítačům a technologii zvané „centrální stavění vlakové cesty“ naprostý přehled o tramvajích a obsazení kolejí ve vozovně,“ upozorňuje Albrecht. Co se týče budoucnosti, Ostrava plánuje stavbu moderních terminálů, umožňujících pohodlný přestup z příměstských na vnitroměstské linky. Nejdůležitější je v tomto ohledu východní oblast, kam přijíždějí lidé z Karviné, Havířova, Orlové apod. Ostrava je samozřejmě v hledáčku developerů a jejich aktivity ovlivňují i plánování hromadné dopravy. Nutnost zavedení městské hromadné dopravy si vyžádala například průmyslová zóna v Hrabové a plánuje se obsluha území Nové Karoliny v centru města, ve kterém vyrůstá jeho nejnovější část. Město disponuje dvěma velkými vlakovými nádražími. Nabízí se otázka, jak ta zasáhla do struktury městské hromad-

né dopravy. „Při rekonstrukci svínovského nádraží jsme uzpůsobili vedení některých autobusových linek. Tato lokalita však poněkud trpí svou vzdáleností od tramvajové sítě. Jinak je tomu u Hlavního nádraží, kde jsou tramvajové zastávky v těsné blízkosti nádraží,“ vysvětluje Albrecht.

Nerovnoměrná zástavba Ostravy s sebou přináší i zvláštnosti v jízdě. Dopravní podnik je součástí integrovaného dopravního systému ODIS, který se vyznačuje mimo jiné jednotným tarifem. Z množství krátkodobých jízdenných platných v celém ODIS se v Ostravě využívají ponejvíce 15, 45 a 60minutové, které zároveň mimo město Ostravu platí pro různý počet zón. To znamená, že v samotné Ostravě jste omezeni pouze časovou platností krátkodobé jízdenky a můžete projet libovolným počtem zón. Mimo město, kam samozřejmě zajíždí celá řada městských linek, jste však již omezeni zónovou platností jízdenných, a tak například desetikorunová na 15 minut se dá použít pouze v jedné mimoměstské zóně, patnáctikorunová na 45 minut ve dvou atd. Zajímavé je, že v Ostravě se na lístku po označení neobjeví začátek platnosti, ale jeho vypočítaný konec. Cestující se tak nemusí zabývat zbytečnou kalkulací. V rámci integrovaného systému (ODIS) si pak cestující může zakoupit sedm typů dlouhodobých jízdenných (od týdenní po roční), a to pro více oblastí zmíněného integrovaného dopravního systému.

Dopravní podnik i montážní závod

Z 663 vozů ostravského Dopravního podniku je 166 bezbariérových. DPO je v určitém množství nasazuje na všechny linky. Albrecht k tomu říká: „Snažíme se zpřístupňovat městskou dopravu jednak nákupem nízkopodlažních vozidel, ale také výstavbou bezbariérových tramvajových zastávek.“ To, v jakém stavu jsou zastávky autobusů, nemá DPO v moci, jelikož spadají pod městské obvody. Ostravský dopravní podnik se zajímá nejen o tělesně, nýbrž i zrakově postižené. Stejně jako jiná česká města včetně Prahy zavedl ve svých vozech celostátně standardizovaný systém hlášení pro nevidomé. Díky němu venkovní nebo vnitřní amplion vozidla MHD zahlásí číslo linky a název cílové stanice, kdykoli uživatel stiskne tlačítko svého speciálního přístroje.

Také Ostrava řeší problém s vandaly. Oprava poničených zastávek a vozů vyjde ročně na 10 milionů korun. Dopravní podnik proto vyhlásil na svých stránkách odměnu ve formě dlouhodobých jízdenných za pomoc při dopadení vandalů. „Odezva ale zatím není taková, jakou bychom si přáli,“ posteskl si Albrecht.

Ostravský podnik se nezabývá jenom přepravou cestujících, ale slušně se uplatňuje coby montážní závod. „Montujeme trolejbusy a tramvaje pro vlastní potřebu, také je ale dodáváme i ostatním podnikům,“ říká Albrecht. Největší zastoupení, co se týká typů, měl dosud Solaris. „Do skeletů od polského dodavatele autobusů v našich dílnách zastavujeme elektrickou výzbroj,“ popisuje postup mluvčí. Ostravský podnik dodal ve spolupráci s obchodním partnerem na zakázku trolejbusy do mnoha evropských měst (např. ve Švýcarsku, Litvě, Polsku, Česku). Dílny v Martinově také montují tramvaje typu Vario.

„Jejich předností je výhodný poměr mezi cenou a užitnou hodnotou,“ říká Albrecht. Nevidaného úspěchu dosáhl podnik s typem Trio. Obchodní partner, pro kterého tyto tramvaje montoval, je dodává do amerických měst Washington, Portland a Seattle. V Česku smontované tramvaje tak jezdí i po kolejích v USA.

V příštím čísle se podíváme do Plzně.



Dopravní podnik Ostrava v číslech (údaje za rok 2007)

Dopravní výkony	v tis. vozkm		
Tramvaje	14 230		
Trolejbusy	2 999		
Autobusy	18 285		
Celkem MHD	35 514		
Přepravené osoby	v tis. osob		
Tramvaje	56 240		
Trolejbusy	7 895		
Autobusy	49 998		
Celkem MHD	114 133		
Dopravní síť	Délka sítě (km)	Délka linek (km)	Počet linek
Tramvaje	65,7	208,9	16
Trolejbusy	29,3	86,9	10
Autobusy	380,5	887,4	67
Celkem MHD	475,5	1183,2	93

Vozový park (údaje za rok 2007)

Typy tramvají	Počet
Škoda-Inekon LTM 10. 08 (ASTRA) – článková	14
Inekon 2001 TRIO – článková	9
ČKD K2 – článková	9
ČKD T3	183
ČKD KT8D5 – článková	16
ČKD T6A5	38
Vario LFR. E	16
Vario LF3 – článková	2
Vario LF2 – článková	1
VV60LF (vlek)	2
Celkem	290
Typy trolejbusů	Počet
Škoda 14 TR	25
Škoda 15 TR – článkový	9
Škoda 21 TR	15
Solaris Trollino 12	12
Solaris Trollino 15	4
Solaris Trollino 18 – článkový	1
Celkem	66
Typy autobusů	Počet
Karosa B 732	64
Karosa B 741 – článkový	23
Karosa B 932	57
Karosa B 941 – článkový	38
Karosa B 952	46
Karosa B 961 – článkový	8
Karosa C 954	1
Karosa LC 736	1
Karosa – Renault	13
Minibus MB	5
Minibus Fiat	1
Solaris Urbino 12	36
Solaris Urbino 12 H	1
Solaris Urbino 15	22
Škoda 21 Ab	2
Celkem	318





Příliš horký srpen 1968

Film Anglické jahody je milostným příběhem mladých lidí, kteří se ocitli v nesprávnou dobu na nesprávném místě. A stejně tak je osudovým příběhem generací, jejichž sen o svobodě byl jedné srpnové noci násilně přerván. Ve filmu uvidíme nejen Viktora Preise, ale i představitele majora Zemana, Vladimíra Brabce, který si tentokrát zahrál estébáka.

Oddělení komunikace DP

V horkém létě se mladík Tomáš Sinek chystá odjet na „sběr jahod“ do Anglie. Zdá se, že rodina – otec, maminka a babička nemá jiné starosti než vypravit potomka na cestu, i když – jak to vypadá, ne všichni s jeho rozhodnutím souhlasí. Jsme ale v Československu roku 1968. Tomáš stráví s kamarády a dívkou Táňou bujarou noc před odjezdem. Ráno však začnou otcovy podezřelé telefonáty s kolegou Vránou, plné tajných informací, maminka dělá zásoby a babička pláče. Tomáš spěchá na nádraží, Praha je však vylidněná a žádné vlaky nejedou. Tomáš nepovažuje situaci zdaleka za vážnou, a tak ho nějaký den zpoždění ani příliš netrápí. Toho srpnového rána se však radikálně změnilo osudy tisíců lidí. Psal se 21. srpen 1968 a za pár okamžiků se otočí i život Tomáše, jeho rodiny a jeho přátel. Jejich osudy se dramaticky propletoú s osudy lidí, kteří se v tehdejší Československu ocitli nikoliv z vlastního rozhodnutí. Přijeli sem plnit rozkazy, aniž jim pořádně rozuměli a často ani netušili, jak moc poznamenávají životy lidí a země, kterou neznali a do níž je jednou v noci prostě poslali. Scénář filmu využívá historického dne 21. srpna jako dramatické situace, jako důvodu civilního psychologicko-milostného dramatu. „Jeho ústředními postava-



Anglické jahody: zleva I. Lupták, M. Štípková, A. Bardukov.

vami jsou mladí lidé a domnívám se, že tento fakt může jejich dnešním vrstevníkům osvětlit leccos z toho, co jim připadá jako vzdálená a nepřítis slavná historie,” říká režisér Vladimír Drha. Jednou z postav je i sovětský voják, jehož zahrál čtyřriadvacetiletý Alexej Bardukov, s nímž vám přinášíme rozhovor.

Jak byste charakterizoval svého hrdinu Lebeděva? Co se vám na něm líbilo, a co ne?

Myslím, že je to výborně napsaná role, zasazená do velmi zajímavého historického kontextu. Je to kus naší minulosti, ať se nám to líbí, nebo ne. Jsem rád, že prostřednictvím tohoto filmu můžeme sdělit svým vrstevníkům a všem ještě mladším, kteří o té době nic nevědí, jak to bylo. Jinak pokud jde o mou postavu, je to takový trochu blázen v tom dobrém smyslu slova. Fantasta se širokou ruskou duší, který nerozlišuje své touhy a sny od reality. Ale jestliže si vymýšlí a trochu i lže, není to proto, že chce někoho oklamat, ale že svým fantaziím chce sám věřit. Touží žít naplno, svobodně, proto uteče z armády. Nejzajímavější na něm je jeho opravdovost. To se mi na něm taky nejvíc líbilo a s tím jsem se mohl lehce ztotožnit.

A co jste vy sám věděl o srpnu 68. roku v Československu?

Moji rodiče mi něco vyprávěli, i když i oni sami byli v té době malé děti. Já jsem ale hlavně prostudoval hodně dobových materiálů, podíval se na dokumentární filmy, přečetl všechno,

co jsem o těch událostech sehnal. Můj názor je ten, že je vždycky smutné a špatné, když v důsledku politických her hynou a trpí obyčejní lidé.

Jak se vám spolupracovalo s režisérem Vladimírem Drhou?

Výborně, škoda jen, že jsme neměli víc času si o všem ještě víc povídat. Dal mi při tvorbě mé postavy velkou svobodu, netlačil na herce, aby se podřídili jeho představě, ale na druhé straně přesně věděl, co chce a jak má film jako celek vypadat. To bylo podstatné. Protože pracovat s režisérem, který nemá přesnou vizi a tápe, to je mučení pro všechny.

Liší se nějak natáčení u vás v Rusku a tady v Čechách?

Co se týká samotné práce před kamerou, tak v podstatě žádný velký rozdíl nevnímám. Český štáb byl velmi profesionální, ale při natáčení filmu jsou stejně vždycky prostoje – čekat se musí tady i tam. Zásadní rozdíl je v cateringu. U nás není tak velký výběr jídel, tak pestrá nabídka čerstvé zeleniny a ovoce, jako to bylo na Anglických jahodách. U nás prostě přivezou umělohmotné kontejnery a jez, nebo nejez – vybírat si nemůžete.

A jaké jsou vaše plány do budoucnosti?

Chtěl bych mít šanci dělat hereckou práci, která má smysl a která mě bude naplňovat. Nejde v první řadě ani o popularitu ani o peníze, ale o to získat si uznání ve své branži. Ať na divadle, nebo ve filmu. Jinak chci naplno žít, tvořit a milovat.



V kinech se bude střílet i svádět

Francouzská kulturní sezona tradičně baví i milovníky pohyblivých obrázků. V jejím rámci se letos odehraje již 11. ročník Festivalu francouzského filmu a to od 20. do 26. listopadu v patnácti kinosálech osmi měst. Mimo jiné diváci zhlédnou i šest exkluzivních předpremiér. Zajímavou novinkou bude Večer krátkých filmů.

Oddělení komunikace DP



Festival proběhne v Praze a zároveň v Brně, Českých Budějovicích, Hradci Králové, Olomouci, Ostravě, Pardubicích a Plzni. Více než 40 celovečerních filmů a přes 160 projekcí odhalí celou škálu soudobé francouzské kinematografie. Bohatý filmový program je rozdělen do několika sekcí: *Předpremiéry*, *Soutěž – Výběr české kritiky*, nově pak festival nabídne sekci *Panorama* a *Večer krátkých filmů*, nebudou chybět ani *Filmové hity* a *DVD*.

Velice očekávaný film **Mezi zdi** Laurenta Canteta, držitele Zlaté palmy z letošního festivalu v Cannes, uveďe do kin bezprostředně po festivalu 27. 11. distribuční společnost Artcam. Ve stejném termínu má premiéru snímek **Podzimní zahrady** režiséra Otara Iossellianiho. Na festivalu se předvede také film **Mlčení Lorny** bratrů Dardenových s Jérémiem Régnierem, jenž do kin vstupuje 19. 2. 2009.

Diváci se také dočkají předpremiéry nejdražší francouzské produkce všech

dob, dvojice filmů o největším francouzském gansterovi Jacquesu Mesrinovi: **Veřejný nepřítel č. 1** (premiéra 11. 12.) a **Veřejný nepřítel č. 1: Epilog** (1. 1. 2009). V obou filmech se sešla plejáda francouzských hereckých hvězd současnosti (Vincent Cassel, Mathieu Amalric, Gérard Depardieu, Ludivine Sagnier, Cécile de France...). Milovníky dokumentů potěší unikátní snímek režiséra Laurenta Charbonniera **Zamilovaná zvířata** (premiéra 29. 1. 2009), který odhaluje jemné umění svádění v živočišné říši.

Novinkou v programu festivalu bude sekce *Panorama*, která přinese kvalitní snímky vzniklé v koprodukcích a vysoce ceněné zahraniční kritikou. Druhou novinkou bude *Večer krátkých filmů*, který poskytne jedinečnou příležitost vidět průřez francouzskými krátkými filmy, pro diváky jiným způsobem těžce dosažitelnými.

Více informací o festivalu získáte na fff.volny.cz.

Dopravní podnik spolupracoval se sprejery

O graffiti a jemu podobných praktikách se v Dopravním podniku hovoří výlučně v souvislosti se škodami na vozech a zastávkách. O to zajímavější je nedávné partnerství naší společnosti s festivalem Names – největší přehlídkou provokativního umění u nás.

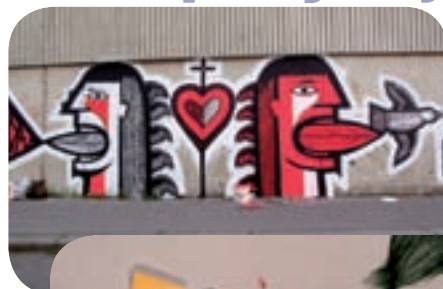
Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Občanské sdružení Třafačka

Řekneme-li provokace, pak se tím rozhodně nemyslí jen snaha někoho rozzuřit. Provokovat se dá i fantazie. Graffiti a jiné formy pouličního umění svou svérázností a překvapivostí vytrhávají, přepadávají kolemjdoucí unuděné a znavené stereotypem města. Od září se Pražané s podobnými kousky mohou setkávat v hojnější míře, a především v mnohem zajímavější podobě, než jsou narychlo načmárané podpisy na fasádách.

Sjeli se sem totiž nerespektovanější umělci svého druhu, aby se předvedli v rámci festivalu Names. Jelikož v hledáčku organizátorů se ocitly i plochy patřící Dopravnímu podniku, došlo na jednání mezi jinak protichůdnými tábory. Můžeme se pochlubit, že se naše společnost zachovala mnohem otevřeněji než radnice některých městských částí.

„Často nás vyhodili z kanceláře hned, jakmile se dovtipili, o co nám jde,“ říká hlavní organizátor akce Jan Kaláb. Z vytipovaných ploch tak pořadatelé zajistili povolení k asi pěti procentům. Některá betonová plátna – například stěny na Vltavské nebo Černém mostě patří právě Dopravnímu podniku.

„Myslím, že tahle akce dostatečně ukázala, že graffiti není jen záležitostí šestnáctiletých kluků, kteří si chtějí užít trochu adrenalinu,“ říká Kaláb, který je sám absolventem nejprestižnější umělecké školy v Česku AVU. Svůj názor podporuje příkladem třicetileté umělkyně Sasu, která kvůli festivalu přiletěla z Japonska i se svým novorozencem. „Prostě sprejovala a občas si odběhla do karavanu kojit, museli jsme pro ni zařadit chůvu,“ usmívá se Kaláb, který podobné nadšení projevil před deseti lety. Tehdy pracoval v New Yorku na stavbách a o víkendech chodil sprejovat do Brooklynu a Queensu. Ačkoli je Jan Kaláb „titulovaným umělcem“, který kromě graffiti vytváří i sochy, nejryznější instalace a tímto svým koníčkem se i s úspěchem živí, nijak neodsuzuje tzv. tagy, tedy podpisy, které v očích mnoha obyvatel hzydí fasády pražských budov. „Tagy a obecně graffiti je přirozený městský folklor, nejsem pro



žádnou formu trestu pro lidi, kteří se takto podepisují,“ netají se svým volnomyšlenkářstvím Kaláb a dodává: „Není jasná hranice mezi uměním a čmáraním, tu si musí každý určit sám. Patnáct let se mě lidé ptají, jestli jsem umělec, nebo vandal. Už mě takové diskuse unavují.“ Není divu, že Kalábův festival nese název Names, tedy Jména. Vždyť „čmáraním na zed“, podepisováním se vznikla dnes již mnohdy složitá a vytříbená kultura, jejíž ukázky jsme mohli vidět na festivalu. Kolem nich budeme chodit, dokud je nepřekryje nová zástavba a s ní i nové „čmáranice.“



Harkány

Prodělali jste někdy úraz a ještě dlouho poté vás trápí jeho následky? Nebo – bolí vás záda? Pro profesionální řidiče je to téměř nemoc z povolání. A samozřejmě nejenom pro ně. Ono sedět celý den u počítače naší kostře na pohodě také nepřidá. A tak si dovoluji nabídnout jedno řešení. Budu vám vyprávět o jednom téměř zázračném místě, kde se léčí bez léků. Pojeďte se mnou do lázní – jmenují se Harkány, leží na jihu Maďarska a jejich návštěva stojí rozhodně za to!

Text a foto: Pavel Ďuran

Bylo, nebylo... pod horou Nagyhar-sány žila panimáma s dcerkou jménem Harka – ta byla tak krásná, že ji široko daleko nebylo rovno. Okouzli i čerta, co se celé noci potuloval kolem jejich stavení a sladkými slovy dcerku vábil a hory doly sliboval. I nabídl mu panimáma, co notně pojedla vtipnou kaši, má-li na dcerku takový záľusk, že mu ji pod jednou podmínkou dá: dokáže-li, než ráno kohout zakokrhá, zorat haršáňskou horu. Čert se hned pustil do práce a do zlatého pluhu zapřáhl kohouta, kozla a kocoura. Hleděla panimáma škvírou z půdy, jak se čertovi daří a sotva svým očím věřila. Věřu, jde mu to jako by máslo ukrajoval. Už měl zoranou půlku hory, činil se, neznal oddechu. Půjde-li to takhle dál, do rána by sázku vyhrál. Vzala panimáma rozum do hrsti, šupla do kurníku a zplna hrdla zakokrhala. Nato se přidali i ostatní kohouti z vesnice, ba i zapřáhnutý kohout se ozval. Když čert slyšel tu kuropění, rozzuřil se, dupal, skákal a zlostí si chlu-py na hlavě rval. Kohout, kozel i kocour v tu chvíli zkameněli a na hřebeni hory navždy zůstali. A čert vida, že prohrál, dál nečekal a jedním skokem se do země, do pekla propadl. Zůstala po něm v zemi díra, odkud od té doby prýští horká sirná voda... a tryskající prameny a čerta dodnes najdete ve znaku tohoto města.



Tolik legenda. Skutečnost je taková, že již před staletími (vzhledem k charakteristickému sirnému zápachu) byla rovina v okolí dnešních lázní nazývána Bűdösret (páchnoucí louka) a během odvodňování v minulém století bylo zjištěno, že lidé pracující celý den v pařícím se bahně, v horkém řídkém blátě, se zázračně vyléčili ze svých revmatických potíží. Zdejší termální prameny jsou známy od roku 1823 – léčivá voda v Harkánech vyvěrá o teplotě 62 °C.

Jako jediná na světě obsahuje síru rozpuštěnou ve vodě ve formě plynu. Bylo dokázáno, že se síra v plynné formě 150krát rychleji vstřebává do lidského organismu, čímž se zrychluje látková výměna uvnitř tkáně. Zvláště blahodárně působí inhalace páry nad hladinou teplých bazénů. Léčebné kúry v Harkánech dosahují velmi dobrých výsledků jak v prevenci, tak v léčení. Jedná se především o záněty kloubů, ztrnutí kloubů po chronických zánětech, rehabilitace po úrazech, léčení dny, ischiasu či ztrnutí svalů. K tomu je třeba jmenovat ještě gynekologické záněty, léčení lupénky, dokonce určitých druhů neplodnosti a prevenci poruch lymfatického oběhu. Navíc se ve zdejší termální vodě můžete nejen koupat či inhalovat její výpary – také se používá vnitřně: pitná kúra působí proti chronickým zánětům nosohrtanu, zánětu mandlí a také v případě nemoci žlučníku a jater.

Pobyt v Harkánech se však nedoporučuje lidem s celkovým nepříznivým zdravotním stavem, srdeční slabostí, s chronickým vysokým tlakem, srdečním infarktem v uplynulých 6 měsících,



s nádorovými onemocněními, tuberkulózu, v době těhotenství a se zánětlivými fázemi degenerativních onemocnění pohybového ústrojí či zánětlivých onemocnění ústrojí pohybového – v aktivním stadiu.

Velmi pěkný a v roce 2003 zmodernizovaný lázeňský areál je rozdělený na dvě části: léčebnou a rekreační. Je charakteristický pohodou a klidem, dostatkem místa a příjemnou atmosférou. Součástí areálu jsou rozlehlé parky plné květin. Návštěvníkům jsou k dispozici otevřené i kryté bazény s termální – léčivou vodou a bazénkem pro perličkovou koupel, bazén pro plavce, sauna, odpočívárna, oddělená plocha pro nudisty. Teplota termální vody je cca 34–36 °C, teplota sladké vody je cca 24–27 °C. Zejména dětem je k dispozici tobogan, brouzda-liště a dětské hřiště.

Léčebný pobyt v Harkánech není o procedurách, je o pobytu v termální vodě. Doporučuje se nepobývat v ní déle než dvacet minut a pak si odpočinout. Dva-krát denně dochází k bazénům rehabilitační pracovník z místního sanatoria (mimo chodem Maďari v něm s velkými úspěchy léčí i lidi po závažných úrazech, kteří jsou odkázáni na invalidní vozík) a kdo chce, tak si v doprovodu příjemné hudby zacvičí.

V rámci areálu je k dispozici řada restaurací – cena oběda se pohybuje od šedesáti korun do stovky, přičemž jsou vaše chuťové pohárky v první chvíli vyprovokovány kalíškem hruškovice, čerešňovice nebo barack (meruňka) pálenky. A samozřejmě všichni jistě dobře známe, co znamenají slova guláš, perkelt, paprikáš, tokán nebo halaszle. Jedná se o nejnámější pokrmy maďarské kuchyně. Ta má svůj charakter a je velmi rozmanitá a svérázná. Typická pro ni je její pikantnost, kterou dodává pokrmům světoznámá maďarská paprika. Dále pak ve větší míře než v jiných kuchyních se používá cibule, česnek, rajčata, zeleninová paprika,

kyselá smetana a slanina. Obecně platí, že se tu jí skvostně a porce jsou takové, že je problém oběd sníst. A světoznámé maďarské uzeniny? O těch je zbytečné se jen zmiňovat!

Pokud se pítí týče, pak požitelné je maďarské pivo – pro vyznavače výhradně českých značek zlatavého moku podotýkám, že jsem hned vedle termálního bazénu nalezl stánek, kde čepovali velkopopovického kozla. Cena? Za půllitr dvanáctky zhruba dvaatřicet korun, což je ovšem srovnatelné s místními pivy. Maďarsko je ale především zemí vína – a to je vynikající. Znalci ocení přítom nejenom jeho vynikající chuť, ale i velmi příznivou cenu – za dvě decky dvanáct korun.

A poslední zmínka – kdo zavítá do Harkán, ať si rozhodně nenechá ujít místní specialitu: tou je pečená kachna. Nakládá se den dopředu do nějakého koření (tajemství jeho směsi místní úzkostlivě tají), pak se peče v elektrické troubě. Kachní party pořádají všechny cestovky zajíždějící do tohoto lázeňského města: já sám jsem v životě tak dobře upravenou kačenu nejedl, k tomu červené zelí na víně a brambory. Vína, co kdo vypije. Tak to jsou lázně Harkány. Město s 3 800 obyvateli leží na pomezí Maďarska a Chorvatska – 690 km od Prahy a vládne tu téměř středomořské podnebí. Ceny zájezdů jsou natolik luxusní, že za stejné peníze nepořídíte pobyt v tuzemsku, kdybyste se roz-

krájeli. Bez problémů se tu domluvíte česky, ve většině restaurací je jídelníček kromě maďarštiny i v češtině a nejsou tu problémy ani s cizí měnou – v mnoha zdejších směnárnách si bez problémů forinty vyměníte za české koruny. Pokud vím, pro preventivní rehabilitační péči pro své zaměstnance jsou Harkány využívány i několika českými a slovenskými dopravními společnostmi, přičemž v Dopravním podniku hl. m. Prahy by to za úvahu mohlo – říkám snad – stát také. Určitě by příspěvek na takovou dovolenou, řekněme jednou za dva roky, byl víc než rozdávat ročně tři tisícovky ve FlexiPASSech. To je ale na našich odborech a panu personálním ředitelem.



Studenti SPŠD, a. s. bodovali na výstavě Vzdělání a řemeslo

Na letošním ročníku výstava Vzdělání a řemeslo, který se uskutečnil ve dnech 16. 9. – 18. 9. 2008 na výstavišti v Českých Budějovicích, proběhlo mnoho celostátních soutěží. Jednou z nich, které se zúčastnili žáci SPŠD, a. s. Praha 5, Plzeňská 102/219, bylo Mistrovství republiky v aranžérství – AR Junior 2008.

Střední průmyslová škola dopravní, a. s.

Mistrovství se zúčastnilo 18 škol z celé České republiky. Soutěžilo se v následujících osmi kategoriích:

- Výkladní skříň na téma: „Sport“
- Maketa VS na téma: „Podzim“
- Plakát – téma: „Ekologie“
- Počítačová grafika – téma: „Prezentace školy“
- Kresba zátiší
- Dárkové balení na téma: „Vánoce“
- Drátěný program téma: „Večerní společenská událost“
- Špendlení metráže na živý model – téma: „Karneval“

Naši žáci změřili své odborné dovednosti ve všech osmi kategoriích a umístili se na těchto pozicích:

2. místo	maketa výkladní skříň	Kübllová Denisa
3. místo	drátěný program	Procházková Petra
3. místo	kresba zátiší	Šindelářová Eva

I v dalších kategoriích si naši žáci vedli velmi dobře a umístili se na předních místech. Hodnocení prováděla dvanáctičlenná komise složená z odborníků z praxe, která neměla jednoduše rozhodování. Předvedené práce byly totiž na téměř profesionální úrovni. Během soutěže se uskutečnilo i jednání Valné hromady Sdružení aranžérů ČR, jehož je naše škola zakládajícím členem a jejímž předsedou je pracovník naší školy. V průběhu mistrovství docházelo k neformálním dílčím jednáním pracovníků jednotlivých škol a k vzájemné výměně



zkušeností získaných při výuce a výchově žáků. Doprovodným programem byla prohlídka města České Budějovice a zámku Hluboká.

Při slavnostním vyhlášení výsledků byli žáci odměněni hodnotnými věcnými cenami a diplomy. Blahopřání patří nejen vítězům, ale i všem zúčastněným, neboť v konečných výsledcích jednotlivých kategorií byly minimální bodové rozdíly. Poděkování za uspořádání Mistrovství republiky AR Junior 2008 patří především Mgr. Petrovskému, řediteli pořádající školy, jeho zástupkyni škole Ing. Zaimlové a všem pracovníkům pořádající školy.





Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti

Helena Bajerová

Byla již publikována novela důchodového zákona o důchodové reformě?

Pod jakým číslem? Je již známa tabulka přehledu důchodového věku po novele?

Novela důchodového zákona byla zveřejněna ve Sbírce zákonů, částka 99 ze dne 21. 8. 2008 – zákon č. 306/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Část zákona nabývá účinnosti od 21. 8. 2008, od 1. 1. 2009 i od 1. 1. 2010.

Pro vaši informovanost ještě upozorňuji na zákon č. 305/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

„Příloha k zákonu č. 155/1995 Sb.“

Důchodový věk pojištěnců narozených v období let 1936 až 1968

Rok narození	Důchodový věk činí u						
	mužů	žen s počtem vychovaných dětí					
		0	1	2	3	4	5 a více
1936	60r+2m	57r	56r	55r	54r	54r	53r
1937	60r+4m	57r	56r	55r	54r	54r	53r
1938	60r+6m	57r	56r	55r	54r	54r	53r
1939	60r+8m	57r+4m	56r	55r	54r	54r	53r
1940	60r+10m	57r+8m	56r+4m	55r	54r	54r	53r
1941	61r	58r	56r+8m	55r+4m	54r	54r	53r
1942	61r+2m	58r+4m	57r	55r+8m	54r+4m	54r+4m	53r
1943	61r+4m	58r+8m	57r+4m	56r	54r+8m	54r+8m	53r+4m
1944	61r+6m	59r	57r+8m	56r+4m	55r	55r	53r+8m
1945	61r+8m	59r+4m	58r	56r+8m	55r+4m	55r+4m	54r
1946	61r+10m	59r+8m	58r+4m	57r	55r+8m	54r+8m	54r+4m
1947	62r	60r	58r+8m	57r+4m	56r	56r	54r+8m
1948	62r+2m	60r+4m	59r	57r+8m	56r+4m	56r+4m	55r
1949	62r+4m	60r+8m	59r+4m	58r	56r+8m	56r+8m	55r+4m
1950	62r+6m	61r	59r+8m	58r+4m	57r	57r	55r+8m
1951	62r+8m	61r+4m	60r	58r+8m	57r+4m	57r+4m	56r
1952	62r+10m	61r+8m	60r+4m	59r	57r+8m	57r+8m	56r+4m
1953	63r	62r	60r+8m	59r+4m	58r	58r	56r+8m
1954	63r+2m	62r+4m	61r	59r+8m	58r+4m	58r+4m	57r
1955	63r+4m	62r+8m	61r+4m	60r	58r+8m	58r+8m	57r+4m
1956	63r+6m	63r	61r+8m	60r+4m	59r	59r	57r+8m
1957	63r+8m	63r+4m	62r	60r+8m	59r+4m	59r+4m	58r
1958	63r+10m	63r+8m	62r+4m	61r	59r+8m	59r+8m	58r+4m
1959	64r	64r	62r+8m	61r+4m	60r	60r	58r+8m
1960	64r+2m	64r+2m	63r	61r+8m	60r+4m	60r+4m	59r
1961	64r+4m	64r+4m	63r+4m	62r	60r+8m	60r+8m	59r+4m
1962	64r+6m	64r+6m	63r+8m	62r+4m	61r	61r	59r+8m
1963	64r+8m	64r+8m	64r	62r+8m	61r+4m	61r+4m	60r
1964	64r+10m	64r+10m	64r+4m	63r	61r+8m	61r+8m	60r+4m
1965	65r	65r	64r+8m	63r+4m	62r	62r	60r+8m
1966	65r	65r	65r	63r+8m	62r+4m	62r	61r
1967	65r	65r	65r	64r	62r+8m	62r	61r+4m
1968	65r	65r	65r	64r	63r	62r	61r+8m

Vysvětlivky: „r“ znamená rok, „m“ znamená kalendářní měsíc.

Byla již schválena valorizace důchodů pro rok 2009? Je výhodnější odejít do důchodu ještě v roce 2008, např. k 1. 12. 2008, nebo až od 1. 1. 2009 a později?

Ano, vláda schválila dne 22. 9. 2008 návrh Ministerstva práce a sociálních věcí na zvýšení (valorizaci) důchodů od lednové

splátky důchodů v roce 2009. **Procentní výměra každého důchodu přiznaného před 1. lednem 2009 se zvýší o 4,4 %. Výše základní výměry důchodu, která činí 2 170 Kč, se nezmění.**

Cílem navržené úpravy je zvýšit důchody v zákonem stanoveném

termínu. Podle zákona o důchodovém pojištění se vyplácené důchody zvyšují od splátky důchodu splatné v lednu.

Ke zvýšení důchodů v mimořádném termínu došlo podle nařízení vlády č. 211/2008 Sb., o druhém zvýšení důchodů v roce 2008, od splátky důchodu v srpnu, kdy byla zvýšena základní výměra důchodu o 470 Kč na 2 170 Kč.

Stanovení výše všeobecného vyměřovacího základu a výše přepočítacího koeficientu a zvýšení částek pro stanovení výpočtového základu (tzv. redukčních hranic).

Zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ukládá vládě stanovit do 30. září 2008 výši všeobecného vyměřovacího základu a výši přepočítacího koeficientu pro jeho úpravu. Tyto veličiny jsou nezbytné pro výpočet důchodů, které budou přiznány od 1. 1. 2009 – 31. 12. 2009 a je třeba je stanovit každý rok nařízením vlády podle údajů zjištěných Českým statistickým úřadem.

Výše přepočítacího koeficientu pro úpravu všeobecného vyměřovacího základu za rok 2008 činí 1,0942 Kč. Redukční hranice pro výši výpočtového základu pro výpočet důchodů pro rok 2009 byly stanoveny takto:

Pro výpočet důchodu pro rok 2009 platí: osobní vyměřovací základ (průměrný výdělek vč. koeficientů za léta 1986–2008, tj. za 23 výdělkových roků) se hodnotí do částky 10 500 Kč plně, tedy 100 %, do 27 000 Kč z 30 % a nad 27 000 Kč se hodnotí pouze z 10 %.

Pro porovnání uvádím redukční hranice pro výpočet důchodů pro letošní rok 2008:

Pro výpočet důchodu pro rok 2008 platí: osobní vyměřovací základ (průměrný výdělek vč. koeficientů za léta 1986–2007, tj. za 22 výdělkových roků) se hodnotí do částky 10 000 Kč plně, tedy 100 %, do 24 800 z 30 % a nad 24 800 se hodnotí pouze z 10 %.

Důchod přiznaný od 1. 1. 2009 a později bude ve většině případů výhodnější než důchod přiznaný v roce 2008 (a k lednu 2009 navýšený o valorizaci 4,4 %). Koeficienty pro důchody přiznáváné v roce 2009 již valorizaci obsahují. Pro výpočet důchodu v roce 2009 bude započten i výdělek roku 2008, což je výhodnější, pro výpočet důchodu v roce 2008 je započten výdělek pouze do roku 2007. Také redukční hranice pro výpočet důchodu v roce 2009 jsou vyšší, tedy i výhodnější, než pro výpočet důchodu pro rok 2008. Rozdíl mezi důchodem přiznaným např. od 1. 1. 2009 činí v průměru o cca 200–500 Kč měsíčně více než důchod přiznaný např. od 1. 12. 2008.



Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, posílejte na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo volejte na telefonní číslo 724 237 528.

Kulturní tipy

S blížícím se koncem roku bývávalo zvykem, že se za účelem splnění plánu začínalo tzv. „šturmovat“. Nevím tedy, jaké plány si vytyčili pořadatelé kulturních akcí, ale už v listopadu se toho na nás pohne tolik, že stihnout všechno nebude v lidských silách. Do kin přijde nový film režiséra Vladimíra Drhy, zastavíme se v Divadle v Dlouhé a na závěr se pokusíme zorientovat v téměř nepřehledné mozaice připravovaných hudebních akcí.

kino

Anglické jahody

V domácí kinematografii se téma srpna 1968 zas až tak často neobjevuje. Tento film by tak mohl být trochu výjimkou. V létě se Tomáš chystá odjet na „sběr jahod“ do Anglie. Ráno spěchá na nádraží, Praha je vyliďněná a žádné vlaky nejedou. Toho srpnového dne se radikálně změnil osudy tisíců lidí. Psal se 21. srpen 1968 a za pár okamžiků se otočí i život Tomáše, jeho rodiny a jeho přátel. Jejich osudy se dramaticky propletou s osudy lidí, kteří se v tehdejší Československu ocitli nikoliv z vlastního rozhodnutí. Přijeli sem plnit rozkazy, aniž jim pořádně rozuměli a často ani netušili, jak moc poznamenávají životy lidí a země, kterou neznali a do níž je jednou v noci prostě poslali. V kinech od 13. 11. 2008

divadlo

Osmdesát let po své premiéře se v Divadle v Dlouhé připravila na 29. 11. v premiéře inscenace **Kompletní dílo Williama Shakespeara ve 120 minutách**. Život a dílo tohoto klasika se od jeho smrti v roce 1616 staly předmětem mnoha debat. Začíná otázkou, zda Shakespeare opravdu existoval, a vrcholí tím, jak starý byl vlastně Hamlet. Protože dnes lidé nemají čas se těmito otázkami zabývat, tři herci sehraji všech 37 her a 154 sonetů velkého dramatika pouze ve 120 minutách. Evropskou premiéru měla hra v březnu 1992 v londýnském West Endu a od té doby je s úspěchem hrána po celé Evropě. Divadlo v Dlouhé uvede tento text jako první v České republice.

hudba

Přestože se zaměříme pouze na druhou polovinu listopadu, hudebních akcí na

nás čeká víc než dost. Pokusíme se z nic vybrat ty nejzajímavější. Hned v sobotu 15. 11. bude na výběr třeba vystoupení dvojnásobného držitele Grammy známého ponejvíce jako interpreta rockových balad, **Michaela Boltona**, v Lucerně (na sólovou dráhu se vydal již v roce 1983, kdy mu pod jeho jménem vyšlo první album, a v rámci pražského koncertu by měl představit průřez svými největšími hity) nebo v Retro Music Hall koncert neuvěřitelně energické finské kapely „lidí z pralesa“ **Korpiklaani**. Jejich muzika vycházející



ze severského folkloru zabalená do metalového kabátu si u nás získává stále větší zástupy fanoušků, kteří vědí, že taková show stojí za návštěvu. Neděle 16. 11. bude ve znamení britské kytarové scény. Do Roxy se ohlásili sunderlandští **The Futureheads** se



svůj letošní povedenou novinkovou deskou *This Is Not The World*. Publikum však nezůstane ochuzeno ani o starší songy. Pokud v Roxy počkáme, můžeme hned v úterý 18. 11. vidět australský projekt nazvaný **Pendulum**, který invenčně kombinuje rockovou hudbu s drum'n'bassem a taneční elektronikou a ve středu 19. 11. zas zástupce domácí klubové scény, **Sunshine**. Jejich vystoupení v Roxy by mělo být posledním pražským koncertem souboru před nahráváním nové desky. Když už jsme

zmínili domácí scénu, rovněž ve středu 19. 11. se v Lucerně představí se skupinou Golem zpěvačka



Petra Janů. Ve čtvrtek 20. 11. se v Paláci Akropolis objeví alternativní legenda, soubor

The Residents se

svým novým programem o „králíčím chlapci“ *The Bunny Boy*. Tentýž den se naskytá také možnost v Incheba Aréně (tedy malé sportovní hale na Výstavišti) vidět, jak to bude hrát kapele **Chinaski** s hostujícím Davidem Kollerem za bicími. V pondělí 24. 11. se na pódiu Lucerna Music baru představí kapela, kterou mohou příznivci britských „indie kytarovek“ pamatovat již od roku 1985, **The Wedding Present**.



Do Roxy budou toho dne směřovat zase spíše příznivci triphopu. Tamní pódium totiž přivítá jednu z legend stylu **Trickyho**. V úterý 25. 11. obsadí scénu Lucerny kapela **Sto zvířát**, aby tu v rámci svého turné pokřtili nový singl nazvaný *Biják*. No a listopad lze uzavřít 30. 11. ve strahovském klubu 007 na koncertu „Iggy Popa v sukních“ **Texas Terri Bomb**.



A víc už se sem opravdu nevejde. Skoro ani to, že v hale Podvinný mlýn se odbude 22. a 23. 11. **show Bořka Stavitele**, který ve spolupráci s míchačkou



Julčou, jeřábem Lúďou a dalšími postavíčkami ze známého animovaného seriálu tvrdí, že není na světě většího potěšení než udělat pořádný kus práce!

-mis-



