

DP kontakt

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



» **Zenklova: Tramvajová renesance pokračuje**

/strany 12 a 13/

»» **Ty po mně kamenem... a ještě s koblihou?**

/strana 16 a 17/

»»» **Noční samotář na trati metra**

/strana 22 a 23/



Dopravní podnik v novém světle

OD ČERVNOVÉHO ČÍSLA SE STÁVÁ PRAVIDELNOU RUBRIKOU ZAMĚSTNANECKÉHO ČASOPISU SEKCE NOVÝ DPP, JEJÍMŽ ÚKOLEM JE INFORMOVAT O VÝZNAMNÝCH ZMĚNÁCH, KTERÉ ZAVÁDÍ NOVÝ MANAGEMENT DOPRAVNÍHO PODNIKU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY POD VEDENÍM GENERÁLNÍHO ŘEDITELE VLADIMÍRA LICHE. S TÍM, CO BYLO ZA DOBU PŮSOBNÍ NOVÉHO VEDENÍ V DPP DOPOSUD VYKONÁNO, VÁS SEZNÁMÍ NÁSLEDUJÍCÍ ŘÁDKY.

Interní komunikace



Dopravní podnik představil v polovině května na svých webových stránkách sekci „Nový DPP“, v rámci které jsou zveřejňovány veškeré významné změny, které zavádí nový management. „K tomuto kroku jsme se rozhodli proto, abychom zahájili novou, vstřícnou a otevřenou komunikaci Dopravního podniku,“ uvedl Vladimír Lich, generální ředitel DPP. „Dopravní podnik v Praze patří mezi jedny z nejlepších v Evropě, poskytuje služby na velmi vysoké úrovni a nedávné mediální kauzy pošramotily jeho pověst. Chceme široké veřejnosti ukázat všechna naše rozhodnutí týkající se zvýšení naší vnitřní efektivity, zlepšení hospodárnosti a také nastavení nových procesů, které vedou k větší otevřenosti a transparentnosti Dopravního podniku a všech jeho aktivit,“ dodal Lich.

V souvislosti s kauzou „zlatých padáků“ změnil Dopravní podnik nastavení manažerských smluv svých zaměstnanců. Upraveny byly jak náležitosti týkající se odvolání zaměstnance z manažerské pozice, tak i výše odchodného, která by měla nyní odpovídat průměrnému odstupnému při zrušení pracovního místa ze zákoníku práce. Koncepte nových manažerských smluv bude schválena a předložena na zasedání Dozorčí rady.

Jako další opatření s cílem uspořít finanční prostředky zrušil nový management DPP výběrové řízení na zajištění bezpečnostních služeb a ostrahy majetku. K zrušení tendru došlo poté, co se do výběrového řízení přihlásily pouze dvě společnosti. Vypsání nové veřejné zakázky proběhne co nejdříve a vítězem výběrového řízení se stane ten

uchazeč, který přijde s nejuhodnější nabídkou kompletního zajištění ostrahy majetku a bezpečnostních služeb, včetně zabezpečení majetku a vozidel MHD před možnými útoky vandalů a sprejerů.

Nové vedení Dopravního podniku přezkoumalo také tendr týkající se úklidu tramvají, autobusů, vnitřních a venkovních prostor a ploch areálů DPP. S vítězným sdružením společností Premio Invest a V-trade dohodlo však spolupráci pouze na rok 2012, a ne na sedm let, jak bylo původně plánováno. Účelem tohoto kroku je přilákat do příštího tendru více soutěžících ve snaze dosáhnout výhodnějších cen.

Stav spokojenosti Pražanů s MHD je námětem anket, které mohou cestující vyplňovat na webových stránkách Dopravního podniku hlavního města Prahy. Od anket, do nichž se již zapojilo více než tři tisíce hlasujících, si Dopravní podnik slibuje kromě zlepšení komunikace s cestující veřejností cenné podněty pro zlepšení svých služeb.

Zcela nové tištěné jízdenky uvedl na trh Dopravní podnik v polovině května. Obsahují zcela nové bezpečnostní prvky, jako hologram, QR kód, průřez či speciální chemické barvy. Celkem 21 miliónů kusů jízdenek v rámci jednorázové dodávky vytiskla Státní tiskárna cenin a jsou o třetinu levnější oproti minulosti, včetně tisku reklamy na zadní stranu vybraných jízdenek. Množství nových jízdenek vystačí do konce roku 2012, od ledna 2013 bude jízdenky dodávat tiskárna vybraná v novém výběrovém řízení.

Nové vedení Dopravního podniku se začalo zabývat také prodejem pozemků na Palmovce. Ač byly v roce 2002 uzavřeny smlouvy o dlouhodobém pronájmu a následném odprodeji pozemků, k samotnému prodeji zatím nedošlo. Na základě získaných informací o nevýhodnosti smlouvy mezi DPP a developerskou společností byly dokumenty zadány k právní analýze. Pokud bude zjištěno, že smlouvy v tomto znění pro Dopravní podnik výhodné nejsou, bude vedení DPP usilovat o změnu podmínek či úplné vypovězení smluv.

Novými tvářemi managementu se během uplynulých dvou měsíců – dubna a května – stal ředitel sekce Lidské zdroje Lumír Tesař, ekonomický ředitel Michal Heřman a dopravní ředitel Ladislav Urbánek.



- 4-5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Listárna**
- 7 >> **Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 >> **Rozhovor**
DRŽÍM SE ZÁSADY: NÁŠ ZÁKAZNÍK – NÁŠ PÁN
- 10-11 >> **Reportáž**
PŘI POHLEDU DO HLAVNĚ DEVÍTKY SKONČILA LEGRACE
- 12-13 >> **Z podniku**
ZENKLOVA: TRAMVAJOVÁ RENESANCE POKRAČUJE
- 14 >> **OTEVŘENÉ SVRŠKY V EVROPĚ OBLÍBENÉ**
- 15 >> **PORUCHY NA TRAMVAJOVÝCH TRATÍCH**
- 16-17 >> **TY PO MNĚ KAMENEM... A JEŠTĚ S KOBLIHOU?**
- 18 >> **VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ A ÚČETNÍ ZÁVĚRKA ROKU 2011**
- 19 >> **Z AUTOBUSOVÉ KONFERENCE UITP U BOSPORU**
- 20-21 >> **TAM, KDE SE VYJÍŽDÍ OBĚMA SMĚRY**
- 22-23 >> **Den s...**
NOČNÍ SAMOTÁŘ NA TRATI METRA
- 24 >> **Zajímavosti**
VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU METRA
- 25 >> **PŘÍŠTÍ ZASTÁVKA: FILM**
- 26 >> **Jeden z nás...**
TEN, CO PORAZIL PAVLA NEDVĚDA
- 27 >> **Za kolegy po Evropě**
ZA POLABSKOU FLORENCIÍ DO SASKA
- 28-29 >> **Historie**
SOKOLSKÝ SLET A PRVNÍ KOLEJOVÁ SMYČKA V PRAZE
- 30 >> **Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 31 >> **Zábava**
FOTOSOUTĚŽ, KRŽÍŽOVKA

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

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

Sídlo redakce: Oddělení Externí a interní komunikace,
Sokolovská 217/42, Praha 9,
telefon: 296 192 056, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),
Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík,
Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Monika Lojínová,
Miluše Macháčková, Milan Slezák a Jana Šejnohová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báže 3, Praha 5.
MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 24. května 2012

NEPRODEJNÉ

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

s mnohými z vás jsem se stihl během uplynulých týdnů již osobně setkat a seznámit, těm ostatním bych se rád představil alespoň touto formou. Do Dopravního podniku jsem přišel na pozici ekonomického ředitele, abych ve prospěch firmy využil své zkušenosti s finančním řízením a zvyšováním efektivity velkých firem. Všichni víme, že od Hlavního města Prahy máme jasné zadání šetřit. Jednou velkou oblastí, ve které budeme hledat úspory, je oblast nákupu. Tato položka činí téměř polovinu z našeho přibližně 15miliardového rozpočtu. Jsme přesvědčeni, že v nákupu můžeme ušetřit minimálně 10 procent našich nákladů, což je mimochodem i požadavek pana primátora. V tuto chvíli jsme se všemi vedoucími vytypovali 120 projektů, které projdou důkladnou revizí a analýzou, a zavedeme nový proces řízení a hodnocení projektů. Nejen nejvyšší vedení firmy, ale všichni vedoucí pracovníci budou více koordinovat všechna výběrová řízení, objednávky a posuzovat plánování investic.

Druhou aktuální oblastí jsou otevřená a transparentní výběrová řízení. Všechna výběrová řízení a všechny nové smlouvy budou uveřejňovány, jednáme i o připojení k rodnému listu zakázek města. Díky zrušení různých omezení či podmínek pro účast v tendrech chceme přilákat do soutěží více zájemců. Věříme, že to povede k výraznému snížení cen nakupovaných dodávek a služeb. Již jsme také zrušili nebo pozastavili dvě důležitá výběrová řízení, do kterých se přihlásil malý počet dodavatelů. Dlouhodobější záležitosti jsou investice, kde připravujeme vznik expertní komise, která všechny připravované či realizované investice podrobí velmi detailnímu rozboru, opět s cílem hledání možných úspor. Třetí oblastí je zlepšení interních mechanismů řízení firmy, které jsou velmi často přehnaně byrokratické. V kombinaci s již tak velice složitým externím prostředím do určité míry brzdí normální fungování firmy.

Čeká nás všechny hodně práce, ale pevně věřím, že to dokážeme a ve výsledku budeme schopni poskytovat stejně kvalitní služby jako doposud, avšak za méně peněz. Současně to chceme a musíme udělat tak, abychom zachovali nejvyšší prioritu – bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu. Těším se na spolupráci s vámi.

»» **Michal Heřman,**
ekonomický ředitel



Noční Praha v ulicích metropole



U příležitosti Mezinárodního dne dětí byla slavnostně pokřtěna tramvaj s polepem, který zvítězil ve výtvarné soutěži pro žáky základních škol a gymnázií. Namalujte svou tramvaj. Vítězný motiv navržený třídou 8. A Základní školy Kladska nese název Noční Praha a vyhrál v konkurenci dvou stovek návrhů. Křest tramvaje se uskutečnil ve střešovické vozovně za účasti náměstka primátora Josefa Noska, zástupců DPP a vítězné školy.

Žáci z vítězné třídy se poté touto tramvají svezli po centru Prahy. Soutěž vyhlásil Magistrát hlavního města Prahy ve spolupráci s DPP na začátku letošního roku a byla určena pro třídy druhých stupňů pražských základních škol a víceletých gymnázií. Žáci měli za úkol navrhnout grafiku polepu tramvaje typu T3. Z více jak dvou set zasláných návrhů porota vybrala do závěrečného hlasování na webu deset návrhů.



Signalizace na nábřeží kpt. Jaroše zdržuje tramvaje

Dva a půl měsíce po rekonstrukci tramvajové trati na nábřeží Kapitána Jaroše a v ulici Dukelských hrdinů stále nefunguje preference tramvají na obnoveném SSZ nábřeží Kapitána Jaroše – Dukelských hrdinů, kde není dokončena detekce vozidel. Používá se pevný program, který zdrží 85 procent vlaků. Zhoršený průjezd nastal i na sousedním SSZ Dukelských hrdinů – Kostelní, kde je v provozu nové dynamické řízení. Obě signalizace přitom už od 90. let minulého století fungovaly s kvalitní preferencí a výrazná většina tramvají projížděla bez zastavení. Podle DORISu narostla po rekonstrukcích doba jízdy ze Strossmayerova náměstí na Nábřeží Kapitána Jaroše v průměru o 23 sekund, což vede ke snížení kvality MHD a ke zvýšení nákladů na provoz MHD. Při setrvání stavu bude muset DPP, jenž není správcem signalizací, nucen navýšit nejspíše od září na všech šesti projíždějících linkách jízdní doby.



Čtvrté Tramvaje pokřtěny

Čtvrtý, závěrečný díl publikace Tramvaje a tramvajové tratě nese podtitul Historická předměstí a obce na pravém břehu Vltavy – jih. Autor Pavel Fojtík, vedoucí Archivu DPP, ji pokřtil spolu s kmotry 24. května v knihkupectví Juditina věž. Kniha představuje proměněné nebo zmizelé tratě na území Vinohrad, Strašnic, Hostivaře, Nuslí, Michle, Záběhlic, Krče, Podolí a Braníku. Opět zavítáme do částí hlavního města, kde už

tramvaje nepotkáme, či do míst, kde sice tramvaje stále jezdí, ale která během desetiletí tramvajového provozu prošla radikálními proměnami. Důvody změn byly, podobně jako v předchozích dílech, opět různé. Hlavní roli tu hrály především komunikační potřeby (například Pankrác či Podolí), ale i urbanistické (například trať Vršovice – Strašnice či trať v Korunní vznikly mnohem dříve, než okolní městská zástavba). Pro starší čtenáře jsou dobové fotografie opět důvěrnou připomínkou míst, která dobře znali, těm mladším snímky naopak přiblíží další části našeho hlavního města v podobě, kterou už neměli možnost poznat. Přednáška Pavla Fojtíka pro milovníky starých tratí proběhla na stejném místě jako křest 4. června.



OSLAVY ZALOŽENÍ SPŠD



Šedesát let od svého založení si letos připomíná Střední průmyslová škola dopravní v Praze, jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik. V sobotu 23. června proběhne jako jedna z úvodních akcí oslav fotbalový turnaj, který se uskuteční od 8 do 19 hodin na hřišti v areálu Ústředních dílen v Hostivaři. V pondělí 3. září v rámci vítání nových žáků bude připravena jízda historickou tramvají a čtrnáct dní nato proběhne křest almanachu, vydaného u příležitosti kulatin, v Muzeu MHD ve Střešovicích. Oslavy vyvrcholí v říjnu Dnem otevřených dveří školy a v listopadu setkáním se zahraničními partnerskými školami.



V areálu Ústředních dílen v Hostivaři se 18. května představil nový, částečně nízkopodlažní, 9,5 m dlouhý midibus ISUZU CITIBUS. Autobus netradiční fialové barvy, který prezentovala firma Turancar, jako oficiální dovozce autobusů Isuzu do ČR, zaujal především účelným a příjemně řešeným interiérem vozu, jenž by měl zajistit komfortní a pohodlný pohyb cestujících po voze. Přihlížející dále ocenili propracované ergonomické pracovištěm řidiče a v neposlední řadě sníženou nástupní hranu u všech třech dveří, která usnadní nástup nejen starším spoluobčanům, ale také matkám s kočárky či osobám na invalidních vozíčkách. Po oficiální prezentaci autobusu následovala zkušební jízda do Dubče, které se v roli řidiče ujal vedoucí JSVA Jan Lebeda. Vůz jel živě, převodovka Allison pracovala neslyšně. Celkový dojem z jízdy byl pozitivní také díky výkonné klimatizaci. Horší známku dostalo, ale jen od některých cestujících, tvrdší pérování při najetí na větší nerovnost. Na retardérech však tvrdost pérování cítit nebyla. Po návratu šel zapůjčený autobus přímo na zvedáky v provozovně Hostivař a jeho podvozek byl podroben kritické prohlídce zaměstnanců dílen i účastníků zkušební jízdy.

DP kontakt s certifikátem kvality



Ocenění v prestižní soutěži Zlatý středník za rok 2011 o nejlepší interní časopis neminulo ani DP kontakt. Ve své kategorii získal certifikát kvality Rated, čímž zůstal těsně pod pomyslným vrcholem. Porota hodnotila 137 publikací, on-line prezentací, newsletterů a textů. Počet přihlášených publikací vzrostl od loňského roku o 29 procent. Přihlášená periodika hodnotily tři poroty složené z 23 porotců. Zlatý středník je profesní soutěží hodnotící a oceňující firemní periodické a neperiodické publikace určené k reprezentaci společnosti či prezentaci výrobků a služeb vůči zákazníkům, obchodním partnerům nebo zaměstnancům. Každoročně oceňuje periodika tištěná, elektronická a nově i jejich dílčí texty.

Co nás čeká v létě

Největší letošní stavební akcí na tramvajové síti bude rekonstrukce tramvajové trati Průběžná – Švehlova. Jedná se o kompletní rekonstrukci trati v úseku mezi zastávkami Průběžná a Hostivařská, vyjma části kolem podjezdu na Zahradním městě. Dokončení je plánováno do začátku září. Stejný termín zprovoznění má trať na Letenském náměstí, kde probíhá rekonstrukce v úseku od Sparty k náměstí. Až do poloviny září bude probíhat již zahájená RTT Flora. V několika etapách bude rekonstruována křižovatka a přilehlé větve. Přibudou koleje z malé do velké Jičínské. Od konce července a během srpna proběhne kompletní rekonstrukce trati v Dělnické ulici.

AUTOBUSOVÁ PREZENTACE V HOSTIVAŘI



➤ Dobrý den, 16. 5. 2012 v 18:10 jsem jela tramvají č. 17, číslo vozu 8494 a 8495. Řidič si všiml, že dobíhám na zastávku, a naznačil, zda budu nastupovat. Otevřel dveře a odpověděl na mé poděkování. Při střídání s jiným řidičem na Nádraží Braník se pak se mnou rozloučil. Ráda bych, kdyby byl oceněn tento vstřícný postoj vašeho řidiče, a napomohlo se tak motivaci k lidskému přístupu i u ostatních řidičů.

Renáta Jedličková

➤ Dobrý den, chtěl bych vyjádřit uznání nad dnešními (13. 5. 2012) dobře zvládnutými výlukami spojenými s maratonem. Obzvláště pak oceňuji ochotu a práci informátorů na zastávkách. Jsem si jist, že všichni byli skvělí, ale ti dva na zastávkách Nám. bratří Synků a Bílá labuť byli opravdu výjimeční. Takovou ochotu jsem dlouho neviděl. Děkuji.

Martin Müller

➤ Dobrý den, ráda bych Vás požádala o prohlédnutí jednoho z vašich autobusů. Musím se na Vás obrátit, neboť řidiči evidentně závada nevidí – je to totiž několikátá noc, co autobus vydává „nepřirozené“ hlasité zvuky (v pravidelných cca 3sekundových intervalech), které ruší noční klid. Bylo by možné závadu odstranit a dopřát nám na noc více klidu, popř. autobus používat pouze

v denním provozu? Zaznamenala jsem, že se jednalo o linku 189, která odjížděla ze zastávky Cílkova směr Kačerov 22. 5. 2012 ve 21:50 a ze zastávky Cílkova směr Sídliště Lhotka ve 22:11.

D. Bednarová

➤➤ Z ODPOVĚDI:

Podle poskytnutých údajů byly identifikovány dva autobusy SOR NB 12, evidenční číslo 6724 a 6733. Autobusy byly podrobeny důkladné prohlídce, ale nebyla nalezena žádná závada, jejíž projevy by odpovídaly Vašemu popisu. Dnešního dne byla provedena další kontrola uvedených autobusů na lince (včetně zastavování a rozjezdu ze zastávky) a opět nebylo nic zjištěno. Jako místo události uvádíte zastávku „Cílkova“, ta je však průjezdná, a tak nepřipadá do úvahy ani signalizace při couvání.

➤ Dobrý den, ráda bych zakoupila kupon na opencard v e-shopu, ale neukazuje se mi platnost. Na infolince e-shopu mi sdělili, že vidí platnost pouze těch kuponů, které jsou nakoupené pouze on-line. To je opravdu zoufalé a takovou záležitost byste měli opravit.

Anna Andrová

➤➤ Z ODPOVĚDI:

E-shop DDP není propojen s databází prodaných časových kuponů k dané

kartě opencard, proto v současné době není možné vytvořit samostatný účet uživatele, kde by byla souhrnná platnost časových kuponů prodaných prostřednictvím e-shopu a přímého prodeje na přepážkách k dispozici. Z tohoto důvodu nemůže být uživateli e-shopu při objednávce nového kuponu nabídnuta platnost stávajícího kuponu nahrazená na kartě opencard. Uživatel e-shopu DPP si může vytvořit svůj uživatelský účet, který šetří čas se zadáváním údajů při opakovaných nákupech na e-shopu a dále umožňuje sledovat platnost dokončených objednávek časových kuponů prostřednictvím e-shopu. Anonymní uživatel e-shopu tuto možnost nemá. Platnost kuponu lze ověřit na validátorech, v předprodejích, popřípadě si vést osobní evidenci.

➤ Dobrý den, chtěl bych touto cestou pochválit profesionální a velmi příjemný přístup dozorců stanice Nádraží Holešovice (představila se mi jako paní Tichá), když mi minulý měsíc neváhala ochotně pomoci s mojí neznalostí Prahy. Vysvětlila mi další postup mé cesty a i při mé nechápavosti a přes své pracovní vytížení mi věnovala 15 minut, celou dobu s úsměvem a ochotou. Kéž by takových pracovníků MHD hlavního města Prahy bylo více.

Tomáš Vavřín

/Z DOPISU KARDINÁLA DOMINIKA DUKY generálnímu řediteli DPP Vladimíru Lichovi/

Vážený pane generální řediteli,

dovoluji mi, abych poděkoval za pomoc Dopravnímu podniku, kterou přispěl k zajištění propagace akce Noc kostelů 2012 v Praze a ve Středočeském kraji. Do projektu Noc kostelů se zapojilo v tomto roce v pražské arcidiecézi přes 200 farností a sborů, a každá z nich připravila svůj vlastní jedinečný program, sahající od koncertů přes komentované prohlídky, návštěvy jinak nepřístupných prostor, modlitby či příjemná setkání. Otevřít kostel totiž znamená otevřít knihu naší vlastní historie. Kostel kromě toho, že je Božím stánkem, je také galerií, koncertní síní i přednáškovým sálem. Je to prostor pro setkávání společenství, které si staví chrámy nejen jako skanzeny umění a uzavřené liturgie, ale jako duchovní prostory, do nichž zve všechny lidi dobré a upřímné vůle.

Na závěr Vás chci také ujistit, že na Vás s vděčností pamatuji při mši sv. a vyprošuji Vám požehnání za citlivé a laskavé srdce, které není lhostejné k potřebám druhých.

Připojuji přání Věšeho dobrého pro Vaši práci i pro Váš osobní život.

**Kardinál Dominik Duka OP
arcibiskup pražský**



Podnik chce dělat vozy pro Manilu



PRAŽSKÉ DĚLNÝ Opravní ústředí i o několik dalších zakázek. Jde například o opravu tramvají T3 pro ukrajinský Char'kov a Kyjev, vedení dílen stojí i o renovaci vozů pro Göteborg. **IL. FOTO: HN - J. VOSTRÁK**

Michal Pavec
michal.pavec@ekonomia.cz

Filipínská metropole plánuje nákup desítek nových tramvají. Podíl na zakázce za stovky milionů korun má šanci získat i pražský dopravní podnik. Mohl by totiž tramvaje z dodaných dílů stavět ve svých hostivařských opravárnách, o jejichž outsourcing v současnosti intenzivně usiluje Škoda Transportation.

Do tendru chystaného filipínskou vládou se chce přihlásit česká společnost Tradeinvest. Ta dopravní podnik oslovila. „Má pro tyto práce dostatečné výrobní kapacity a disponuje potřebným technickým vybavením a odbornými pracovníky“, vysvětluje ředitel Tradeinvestu Jiří Peldřimovský. Podle něj by se o zakázku mohlo začít soutěžit už příští rok. Zájem dopravního podniku potvrdil HN i jeho generální ředitel Vladimír Lich.

ISIC. Studentská karta v MHD zcela nekončí

METRO, 23. KVĚTNA 2012

Studenti pražských vysokých škol si budou muset v nejbližší době pořídit opencard či klasickou papírovou lítačku. Končí totiž možnost si na studentský průkaz ISIC nahrát kupon na MHD. Některé školy se však na poslední chvíli snaží konci ISIC karty v MHD zabránit. Vysoká škola chemicko-technologická v Praze přistoupila na nové podmínky, a její studenti proto budou moci jezdit s kartou ISIC i nadále v městské dopravě. Vyjít vstříc studentům se rozhodla také Česká zemědělská univerzita, která s Dopravním podnikem podepsala novou smlouvu, díky níž si budou moci studenti i nadále nahrávat kupony přímo na ISIC. ...Taky další pražské univerzity chtějí, aby žáci mohli jezdit na ISIC kartu.

„Pokud máme volné kapacity, pak by bylo hloupé ten obchod nezít“, říká Lich. Češi nemají v Manile pro získání zakázky vůbec špatnou výchozí pozici.

„Ve městě už nyní jezdí 74 vozů Tatra vyrobených v bývalé ČKD. Tyto tramvaje jsou tam velmi úspěšné. Jsou totiž speciálně uzpůsobené pro jízdu v horkém a vlhkém podnebí, mají karoserie se speciální příměsí mědi. A jezdí bez poruch“, vysvětluje Milan Šlunečko, vedoucí tramvajové sekce dopravního podniku.

Desítky milionů za tramvaj Manilská vláda podle něj chce právě tento typ, jen s některými technickými změnami. Stojí zhruba o sedmdesát kusů. Podle Šlunečka se nyní nedá přesně odhadnout, kolik by Filipínci za jednu tramvaj platili. Šlo by ale o částku v řádu desítek milionů. „Předpokládám, že určitě nebudou stát více než vozy v současnosti dodávané do Prahy, vzhledem k jejich technic-

Co o nás píší média

Aneta Řehková

Ve fázi finalizace nové smlouvy je Univerzita Karlova, s níž se téměř jistě svezou i menší vysoké školy. Podle dostupných informací je na dobré cestě i podpis smlouvy mezi Dopravním podnikem a Českým vysokým učením technickým v Praze.

Trolejbusy vládly Praze. Zabíla je levná nafta ze Sovětského svazu

MF DNES, 26. KVĚTNA 2012

Trolejbusy jsou v řadě měst důležitým prvkem hromadné dopravy, často dokonce páteřním. Proč už tedy autobusy s trolej nevidíme v Praze? A uvidíme je někdy? „Trolejbusy byly

důležitou součástí pražského systému, hlavně v 50. letech. Co jim srazilo vaz, byla hlavně levná ropa ze Sovětského svazu spojená s rychlým budováním nových rozlehlých sídlišť. Elektrifikace desítek kilometrů nových silnic byla náročná, trolejbusy tak začaly ustupovat naftovým autobusům“, vysvětluje historik Pavel Jirků. První nápady na zavedení trolejbusů do Prahy pocházejí z roku 1901, kdy firma Ganz a Co. nabídla městu vybudování „trať elektrického automobilu s vrchním vedením“, o dva roky později svůj trolejbus představil František Křížík. Tyto primitivní vozy však ještě nebyly připraveny k ostrému použití. Přenášely totiž na troleje otřesy z vozovky a hrozilo, že dojde k jejich poškození. Tento problém nevyřešila ani celopryžová kola, pomohl až vynález pneumatiky. Doba trolejbusů přišla mezi válkami.

Jako první v Československu je zavedla právě Praha v roce 1936, celosvětově byl první Birmingham o 14 let dříve. Trolejbusy zaznamenaly rozkvět po válce, ale mohutná výstavba a s ní spojené rekonstrukce ulic i potřeba rychle reagovat na rychle se měnící tvář města nahrávaly flexibilnějším autobusům. Poslední pražský trolejbus vyjel na svou dráhu 16. října 1972. Šlo o noční linku, která zatáhla do vozovny asi ve čtvrt na dvě. Toho dne jezdily vozy po městě s nápisy: „Praha se loučí s trolejbusy.“

Telefon prozradí nejbližší spojení

METRO, 29. KVĚTNA 2012

Na autobusových zastávkách se nejspíš objeví QR kódy. Budou informovat o zpoždění. Čekáte na zastávce a autobus nikde. Podle jízdního řádu měl jet před pěti minutami, místo toho ale stále čekáte na místě a doufáte, že vaše linka co nejdříve dorazí. Podobnou situaci zažil snad každý. Čekání na autobus, který vůbec nemusí přijet, by však mohlo být brzy minulostí. Na zastávkových sloupcích se nejspíš ještě letos začnou objevovat speciální QR kódy, které si stačí vyfotit chytrým telefonem, a zjistíte zpoždění konkrétní linky. Speciální QR kódy se již na některých místech objevily loni. Jednalo se o zastávky příměstské linky 173. Nyní se jedná o dalších linkách. „Problém je v současné době v tom, že autobusy Dopravního podniku odesílají svou GPS polohu do jiného střediska než naše autobusy. Jednáme proto s dopravním podnikem, aby se dispečinky sjednotily. Až poté bude možné mít kódy i na dalších zastávkách“, vysvětluje mluvčí společnosti Ropid Filip Drápal. Podle něj však jednání probíhají dobře. „Věříme, že se s Dopravním podnikem dohodneme ještě letos. Až se budou všechna data odesílat do jednoho dispečinku, můžeme projekt rozjet naplno,“ říká Drápal, který dodává, že náklady na projekt jsou minimální.

V metru jsem prosazoval, že na prvním místě jsme služba veřejnosti, a chci, aby tuto zásadu respektovali i ostatní, říká dopravní ředitel Ladislav Urbánek

ŘÍDÍ ÚSEK, KDE PŮSOBÍ NA 4 200 ŘIDIČŮ. SE STANIČNÍM PERSONÁLEM, DISPEČERSKÝMI STANOVÍŠTI A ŠTÁBNÍMI ÚTVARY MÁ POD SEBOU VÍCE JAK PĚT TISÍC ZAMĚSTNANCŮ. POVÍDALI JSME SI S LADISLAVEM URBÁNKEM, KTERÝ JE DOPRAVNÍMU PODNIKU VĚRNÝ 35 LET A OD 1. ČERVNA 2012 ZASTÁVÁ FUNKCI DOPRAVNÍHO ŘEDITELE.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna



DRŽÍM SE ZÁSADY: NÁŠ ZÁKAZNÍK – NÁŠ PÁN



Od přelomu roku se mluví o optimalizaci dopravních výkonů. Jaký je aktuální stav?

Probíhají složité jednání s Ropidem. Podařilo se nám od pátku do neděle vrátit se do původního rozsahu provozu metra a povrchovou dopravu řešíme. Horší je, že čas běží. Není to tak, jak se píše v médiích, že jde o totální osekání provozu a znevýhodnění pro cestující. Je to opravdu o optimalizaci, co se týká souběhů, intervalů a podobně. Problém je ještě v tom, že nejsme schopni úpravy udělat ze dne na den, ale potřebujeme na realizaci optimálně tři měsíce. Z tohoto úhlu pohledu je termín 1. července, o kterém se mluvilo, nereálný a i datum 1. září se rychle blíží. Včera (28. května – pozn. red.) proběhlo jednání s Ropidem a zhruba do týdne bychom jejich představy měly dostat na stůl. Měly by jít směrem metropolitní integrované dopravy se snahou co nejpríjemnějšího řešení pro cestující veřejnost. V každém případě nás čeká velký objem práce.

Jak se tedy konkrétně změny projeví

v jednotlivých druzích dopravy v Praze?

V metru by již k žádným významným změnám dojít nemělo, u tramvají chceme zachovat princip páteřních linek, kde je standard intervalu čtyři minuty. Páteřní linky chceme zavést i u autobusů, kde dnes takto jezdí linka 125, která cestující veřejnost velmi uspokojuje. U autobusů je zatím problém s preferenčními opatřeními, aby linka měla minimálně v šedesáti procentech své délky vyhrazené jízdní pruhy, přednostní opatření na světelných křižovatkách a podobně. Ale snažíme se maximálně věc posunout v kooperaci s dalšími subjekty.

Smyslem optimalizace je úspora. Jak se k ní při zachování komfortu dá dostat?

Jsou dvě cesty, které se musejí vyvážit. Mluví-li se o rušení souběhů, bude muset cestující častěji přestupovat. Chceme-li vybranou linku posílit, je to už pro nás neekonomické, protože v určité části pojedne nevytížená. Takže musíme spojit tyto dvě cesty a najít

optimální složení linek. Návrhy máme, Ropid má také své představy. Všechno je Ropidem pochopitelně podmíněno, protože on platí za odvedené výkony.

Můžeme si uvést příklad úpravy souběhu?

Vezmu-li příklad z Prahy 8, úsek od zastávky Štěpničná do zastávky Kobylisy, je luxus ještě větší, protože k dispozici je metro, tramvaj i autobus. Ze zmíněných zastávek se už jednotlivé linky rozjíždějí, takže z toho je vidět, že ta úprava nebude všude tak jednoduchá. Ale jsou úseky, které se upravit dají.

Znamená slovo optimalizace nějaký zásah do počtu řidičů Dopravního podniku?

Určitě ne. Dopravní úsek spotřebovává ročně přibližně 700 tisíc přesčasových hodin. Z toho plyne, že řidiči nemusejí mít obavy, že by neměli práci. Organizačně stačí například vynechat jeden kurz pro nové řidiče a jsme schopni se se změnami vyrovnat.

Jak vidíte dnešní pozici řidiče,



vystaveného tlaku cestujících i motorizované veřejnosti?

Určitě v těžké pozici jsou. Každý, kdo pracuje s veřejností, je vystaven enormní zátěži, je to i v řadě dalších profesí. Mám jednu zásadu, kterou jsem prosazoval vždy na metru, a chci, aby ji respektovali i ostatní: jsme služba a služba je od slova sloužit. Základní motto je náš zákazník – náš pán, a to nelze překročit za žádné situace. Jak jízdní, tak staniční personál je někdy ve složitých a velmi vypjatých situacích, ale vždy musí mít na paměti toto heslo.

Jak se dopravní úsek připravuje na spuštění pátého áčka?

Pro provozní jednotku metro začnou přípravné práce už koncem roku 2013, stejně tak pro útvary jízdní řády půjde o zpracování grafikonu vlakové dopravy. Čeká nás personální analýza množství strojvedoucích, přípravu podkladů jako např. staničních řádů, vyškolení staničního personálu. Je tu jedna zajímavost – komplexní přepravní průzkum se provádí v metru pouze při otevření nových stanic, tzn. že poslední byl v roce 2008. Mohu říci, že už netrpělivě čekáme na rok 2014 a otevření nového úseku a nový průzkum, což má mj. dopady na povrchovou dopravu. Dnes jsou přípravy nové trasy v režii technického úseku, ale v dobrém slova smyslu je už dnes musíme dirigovat, protože co oni nastaví, my budeme používat.

S technickým ředitelem jste si nastavili novou formu spolupráce a v rozhovoru si ji nemohl vynachválit...

Ano, společné porady máme jednou za 14 dní, na kterých se sejdou osm nosných jednotek podniku – tři provozní, tři vozidla a dvě dopravní cesty. Tuhle potřebu jsme cítili již delší dobu, teď jsme to vlastně institucionalizovali. Potřebujeme spolu řešit konkrétní věci. Tenhle náš výrobek – přepravu cestujících – prodáváme my, dopravní úsek. A na technickém požadujeme,

aby nám zajišťoval kompletně týlovou službu a odměnou jim je, že službu dobře prodáme. Zároveň takto na společných setkáních chceme eliminovat základní problém podniku, a to je tok informací k zaměstnancům.

S vaším jmenováním jste si zároveň za vedoucího jednotky Provoz Metro vybral Karla Pečeného. To byla pro vás jasná volba?

Přesně tak. Již v minulosti vykonával funkci dopravního náměstka a na těch pozicích se historicky různě střídáme. Nyní jsem ho požádal, aby na nějakou dobu funkci vedoucího jednotky vykonával a současně bude probíhat výběr vhodných kandidátů na tuto funkci a jejich příprava.

S novým managementem se tvoří nová koncepce podniku. Jak do tohoto soukolí spadá váš úsek?

Naše směřování je jasné, musíme zajistit kvalitní přepravu cestujících. K tomu by mělo pomoci i to, že v rámci organizačních změn by do dopravního

úseku mělo přejít oddělení Kvalita, což by ve výsledku mělo vést k plné certifikaci všech druhů dopravy. Nejen tedy metra, jež splňuje standardy kvality podle ISO 9001-2008 a i evropské normy EN ČSN 13 816:2002, kterou se může pochlubit jen pár podniků v Evropě. Cílem tedy je plná certifikace

Ladislav Urbánek

nastoupil do Dopravního podniku v roce 1976 jako dozorčí stanice, poté se stal vedoucím referentem dopravy. Od roku 1990 vykonával funkci vedoucího dopravní služby metra, od roku 1998 pak funkci dopravního náměstka. Od roku 2003 pracoval jako ředitel divize Metro a v posledních šesti letech působil v pozici vedoucího jednotky Provoz Metro. Ladislav Urbánek absolvoval při zaměstnání Vysokou školu dopravní v Žilíně, předtím vystudoval Střední průmyslovou školu dopravní v Praze.

v horizontu 2 až 3 let tak, aby se formalizovala představa o splnění kvality přepravy, její bezpečnosti, plynulosti a spolehlivosti. Co se týká dopravního úseku dnes, jednotky jsou svéprávné útvary s vedoucími, kteří problematice rozumí a dojde jen

k mírnému posunu tak, aby štábní jednotky přinášely třem provozním jednotkám ještě kvalitnější službu. Mám vizi, že k 1. 10. by měla být struktura jasně nastavená a do konce roku vyladěná.

Jste 35 let věrný dopravě, konkrétně metru. Máte v sobě dopravní geny?

Po otci ani ne, ale po dědečkovi určitě. Ten se v roce 1920 rozhodl pro dráhu, stal se výpravčím a dopracoval to na post vrchního revizora. To mi vyprávěl, že třeba vyjel na Kolín, a když na první stanici v Pečkách salutovali všichni od náčelníka až po pakra (staniční dělník – pozn. red.) v bílých rukavicích, děda došel k telegrafu a tam našel zprávu „Pozor, jede dlouhý dříví“. Tak mu přezdívali a bylo jasné, že o jeho cestě všichni ví a není co kontrolovat. Svou kariéru uzavřel přednáškami na Vysoké škole železniční v Karlíně.



Čtečka zkontroluje platnost dokladu za tři vteřiny. Přesto se revizor stává terčem slovního útoku, že cestujícího zdržuje



Při pohledu do hlavně devítky skončila legrace

Následkem úderu pěstí do obličeje rozseknutý horní ret, v druhém případě podlitiny v obličeji. Zkroucení palce s následkem fraktury, v druhém případě po stejném způsobu napadení zhmoždění s otokem. To je výčet útoků cestujících na zaměstnance přepravní kontroly DPP jen za první čtvrtletí letošního roku. Výsledkem je pracovní neschopnost. Přehled sedmi případů doplňuje ještě jeden incident, kdy muž provozující bojový sport na žádost o předložení jízdního dokladu reagoval agresivně v takové míře, že napadl tři revizory najednou. Úderem hlavou do obličeje, kopem do hlavy a úderem pěstí do obličeje způsobil zranění s následkem pracovní neschopnosti třem urostlým revizorům. I přes tyto brutální útoky se ve statistice za poslední roky dá vyčíst mírný pokles počtu napadení, na druhou stranu podle revizorů jsou útoky agresivnější a záleďnější. Jeden příklad za všechny – slečna sedící v tramvaji poměrně poklidně a dlouho diskutuje s revizorem, proč jízdni doklad nemá, načež nečekaně z kabelky vytáhne pistolí...

Zbraň hrála hlavní roli i v případě, který sice neměl za následek pracovní neschopnost, ale psychickou újmu na dlouhou dobu určitě. Pan Milan měl tu nevýhodu či výhodu (záleží na úhlu pohledu), že se ve zbraních vyzná. Ale pojďme od začátku. Vloni se svým kolegou v oblasti Letňan kontroloval v autobuse cestující, kdy po mladém muži chtěl doklad: „Ten se k ničemu neměl, podporován matkou

NĚKDO TO DĚLAT MUSÍ A VYDĚLÁVAT NA SLOŽENKY JE TAKÉ NĚJAKÝM ZPŮSOBEM POTŘEBA. PŘESTO SI ČLOVĚK POKLÁDÁ OTÁZKU, PROČ MUSEJÍ CHLAPI JAKO HORA BÝT TERČEM AGRESIVNÍCH ČERNÝCH PASAŽÉRŮ. NĚKTERÉ PŘÍPADY JSOU OPRAVDU SYROVÉ.

Josef Hocek, Petr Ludvíček
Foto: Petr Ludvíček

odmítal doklad předložit, jen chtěl stále vystoupit a věc řešit venku,” popisuje Milan a pokračuje: „Naše debata za jízdy stále pokračovala a před zastávkou, kdy jsem stále naléhal na předložení dokladu, místo jízdenky vytáhl z pod saka pistolí. Podíval jsem se z půl metru do stříbrné hlavně, byla to devítka. Muž mě s pistolí před sebou vytlačil, já z autobusu vycouval po schodech na zastávku, kde začali všichni pištět. Zůstal jsem stát s roztaženými rukama, on zbraň zase schoval a s matkou odešel.“

Pan Milan za tři roky, po které se po Praze v roli přepravního kontrolora pohybuje, jiný závažný incident neměl. Přesto se mu tento zážitek noční můrou stal. Většinu života mezi lidmi pracoval, ale v modré uniformě se rázem ocitl v konfliktním prostředí. Ze zkušeností říká, že jeho a kolegy lidé nemají rádi, a doslova je nesnášejí, což dávají najevo

Kontrol v metru se provádí kolem 35 %, ostatní jsou na povrchu. Město je rozděleno zhruba na 25 území. Skupina revizorů dostane v rozpisu přiděleny např. autobusy a sektor, kde se má pohybovat. Je to z důvodu rovnoměrného pokrytí území. Pracují v sedmitýdenním turnusu, kdy v režimu shodných podmínek pro všechny prostřídají území na povrchu i v metru.

nejrůznějšími způsoby. Od provokací, pokřikování až po napadení. „Zrovna včera kolegu napadl cestující úderem hlavou. Šlo o známou firmu, z kolegy crčela krev, přesto se útočníka podařilo zastavit a zadržet do příjezdu policie,” říká Milan a aktuálně vzpomíná na další případ. Tři dny před tím při banální kontrole v tramvaji u Podolské vodárny revizoři zadrželi cestující bez dokladu. Zahrála takové divadlo, že se za ni postavila téměř celá tramvaj. „Jsme v očích černých pasažérů ti, kteří perzekuují, buzerují, jak nám do očí říkají, a napadají nás. A to jsme v tomto případě byli v partě. Ale je fakt, že se najdou i tací, kteří nám fandí a postaví se na naši stranu,” dodává Milan. Málokdo si dnes dovoluje pracovat sólo, i když i takoví revizoři se najdou. Většinou se ale v Praze z důvodu efektivity i bezpečnosti pohybují v partách, čím dál častěji s městskou policií v zádech. I když

V Praze pracovalo v závěru května 2012 celkem 162 přepravních kontrolorů, do terénu bylo vyčleněno 25 nových, u nichž se očekává během prvních třech měsíců přirozený úbytek. Zajímavostí je, že dubnový kurz poprvé v historii navštívilo všech 26 vybraných uchazečů (z počtu přes 400 přihlášených) a 25 z nich zkoušky složilo.



se řada z nich rekrutuje z řad bývalých vojáků či policistů a jen tak je něco nepřekvapí, spolupráce se strážníky je standardem. Jejich přítomnost působí na potencionální agresory psychologicky a napadení je pak minimum. Najdou se však případy, kdy útočníka nezastaví nic a vezme revizoři i strážníky z jedné vody načisto. Za první čtvrtletí proběhlo celkem 39 hromadných akcí, což jsou kontroly většího rozsahu ve vestibulech a nástupišťích metra zhruba měsíc předem plánované. Zejména s Hlídkovým útvarem MP je spolupráce na historicky nejlepší úrovni. Už od 16. ledna 2007 je každodenní společná kontrola na nočních tramvajových linkách a od letošního 1. června už jsou pokryty všechny noční tramvajové linky společně revizoři a strážníky.

Revizoři procházejí psychologickou přípravou, školeními o asertivním jednání, přesto bez vlastní zkušenosti a schopnosti včas se rozhodnout pro správné řešení se konfliktním situacím vyhnout nedá. Není ani ostuda včas

z krizové situace vycouvat, pokud revizor cítí, že za cenu osmi set korun hrozí ohrožení zdraví či života. Zatímco dříve šlo o nakopnutí, facku či útěk, dnes jsou tu zbraně. A tresty za to jsou směšné. Z původně navrženého tříletého trestu pro útočníka se zbraní z příběhu Milana si muž odnesl podmínku a ještě se odvolal.

„Dobře mi ten den nebylo, ale druhý den jsem už do práce šel, abych na zážitek nemusel myslet,” vzpomíná Milan na letňanský incident a dodává: „Jsem od té doby určitě opatrnější, uvažuji tak, abych chránil sebe, zvláště

v některých oblastech Prahy. Stále se ptám, kde je dnes ta míra, já chci lístek, on vytáhne zbraň.” Pro objektivitu přidává, že většina kontrolovaných lidí je slušných. Naopak málokdo z přistižených tzv. sklopí oči a přizná chybu. Absolutně si nepřipouští, že něco porušil. Přicházejí klasické výmluvy typu já jel jen jednu stanicí, já jen projíždím, jen procházím metrem.

Čtečka zkontroluje údaje opencard za tři vteřiny, ale kvůli kontrole cestujícímu ujede metro. „Jsme často vnímáni společností na okraji zájmu, ale naprosto neoprávněně. Chráníme peníze slušných lidí, kteří si za dopravu zaplatili,” uzavírá Milan.

Mírný pokles útoků je možná i díky tomu, že se do obecného povědomí dostalo rozhodnutí Nejvyššího správního soudu v Brně o tom, že revizor může použít přiměřeného násilí u cestujících, kteří nespĺnili přepravně tarifní podmínky a odmítají počkat na určeném místě do příchodu policie. Tím se mj. eliminovaly případy, kdy si cestující stěžovali na to, že jim revizoři omezovali jejich osobní svobodu. V září 2010 se jednalo o průlomový rozsudek. Jízda na černo je porušení smluvních přepravních podmínek,

ne přestupek, natož trestný čin jako třeba v Německu. V Čechách je konečně alespoň zákonně upraveno, že přepravní kontrolor má právo si vyžádat doklad totožnosti...

Rok	Počet napadení bez pracovní neschopnosti	Počet napadení s pracovní neschopností	CELKEM
2005	30	23	53
2006	36	20	56
2007	22	25	47
2008	47	23	70
2009	41	32	73
2010	30	31	61
2011	27	16	43
1. Q. 2012	5	7	12



V horní části Zenklovy ulice byla tramvajová trať zřízena na betonové desce s živičným krytem. Pamatujete? Právě v těchto místech byly omezené rychlosti

ZENKLOVA: TRAMVAJOVÁ RENESANCE POKRAČUJE

DALŠÍ BOLAVÉ MÍSTO PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SÍTĚ SE PROMĚNILO. VÍCE NEŽ KILOMETROVÁ TRÁŤ V ZENKLOVĚ ULICI MEZI BULOVKOU A STÍRKOU BYLA KOMPLETNĚ ZREKONSTRUOVÁNA. ZMIZELY PŮVODNÍ BVK PANELE A TRÁŤ JE NYNÍ Z POLOVINY NA PRAŽCÍCH S OTEVŘENÝM SVRŠKEM A Z POLOVINY NA BETONOVÉ DESCE SE ŽIVIČNÝM KRYTEM. TRAMVAJE NEZDRŽUJÍ OMEZENÉ RYCHLOSTI, CESTUJÍCÍM SE LÉPE NASTUPUJE A V OKOLÍ SE SNÍŽILA HLUČNOST.

Miroslav Grossmann / Foto: Lukáš Srb a autor

Původní trať byla v celé délce tvořena velkoplošnými panely. Dolní úsek mezi Bulovkou a Vychovatelnou vznikl v roce 1980, v horním úseku proběhla kompletní výměna panelů a kolejnic v letech 1995 a 1996. Trať již byla na konci své životnosti a na řadě míst se vyskytovaly poruchy, které vyžadovaly omezení rychlosti jízdy až na 10 km/h s dopadem do jízdních dob. Náprava neradostného stavu vyžadovala i s ohledem na délku trati rozsáhlou činnost. Práce jednotky Dopravní cesta Tramvaje přesto probíhaly současně na celém vyloženém úseku. Výjimkou byl přejezd Na Stírce, který bylo nutné po většinu akce zachovat v provozu.

Jak je v posledních letech zvykem, rekonstrukce znamenala likvidaci starých konstrukčních vrstev a podloží trati až na hloubku přibližně 80 centimetrů. Ještě větších hloubek bylo dosaženo při výstavbě odvodnění a nových sloupů trakčního vedení v dolním úseku. Ten doznal výrazných změn už na první pohled. Široká komunikace vyběhla ke zřízení klasické kolejové konstrukce na železobetonových příčných pražcích ve šterku s otevřeným svrškem a k použití bezžlábkové kolejnice S49. Zenklova se tak stala pátou částí pražské sítě s touto železniční kolejnicí. V táhlém oblouku je příčné převýšení 65 milimetrů, které eliminuje většinu bočního zrychlení.



Práce svářečů. V tomto místě nad Vychovatelnou přechází otevřený svršek na zakrytý

Zvolená konstrukce trati v dolním úseku přináší razantní pokles hluku. Při obdobných rekonstrukcích v nedávné minulosti (Poděbradská, Podolí, Generála Šišky) byl zjištěn pokles hlukové zátěže okolí o 3–8 dB. Současně se usnadňuje údržba trati. Za Vychovatelnou se komunikace zužuje, a dochází tedy k přechodu na konstrukci trati na betonové desce se žlábkovou kolejnicí NT1 a s živičným krytem, který pokračuje až ke Stírce. V obloucích je realizováno převýšení 20 milimetrů. Od této zakryté trati nelze očekávat tak významných poklesů hlučnosti jako od otevřeného svršku, ač by to s ohledem na okolní zástavbu bylo žádoucí.

Pro cestující jsou důležité změny v zastávkách. Na Bulovce a Vychovatelně byly obnoveny povrchy, zábradlí a čekárny. Nástupní hrany se zvýšily až na 20 centimetrů, někde však dosáhly pouze 12 centimetrů. Po zjištění rozsahu bouracích prací tak byla prověřena možnost zvýšení hrany na Bulovce na maximálně přípustných 24 centimetrů. Pro nepříznivé příčné sklony však toto řešení nebylo možné a výška peronu bude ve hře až se stavbou Libeňské spojky. Bulovka je tedy nadále řešena jako bezbariérová s částečnou přístupností. Vychovatelna zůstává přístupná jen schodištěm z podchodu. Kompletně byla zrekonstruována a nově bezbariérově zpřístupněna zastávka Okrouhlická. Došlo k mírnému rozšíření ostrůvků, zřízení čekáren a nutného zábradlí na nástupištech. Označnický systém je natočený tak, aby nepřekážely lidem při chůzi. Zastávky v obou směrech využívají i noční autobusy. Souběžně proběhla v režii TSK výstavba světelné signalizace na přechodu k zastávkám, která však může mít nepříznivý dopad na plynulost provozu chodců a aut.

V zastávce Bulovka si i méně pozorný cestující všimne filmu na šterku v kolejišti. Ten tmavší, u přechodu z původních BVK panelů, je polyuretan, kterým bylo prolito lože za účelem zpevnění. Zatímco panely jsou totiž uloženy napevno, šterk pruží. Materiál kameny slepil, a tím dochází k pozvolnému přechodu z pevného na pružné uložení trati. Světlejší povlak v zastávce je pak epoxidový a slouží pouze ke slepení horní vrstvy šterku, aby bylo možné z něj snáze vysávat nečistoty.

Zmínit je třeba rozsáhlá dopravní opatření, která akce vyvolala. Zcela byl uzavřen horní úsek Zenklovy mezi ulicemi Na Stírce a Klapkovou. Tranzitní doprava byla odvedena po sběrných komunikacích mimo oblast stavby s úpravou devíti semaforů na objížděné trase. U stavby zůstaly pouze autobusy náhradní dopravy, případně dopravní obsluha, a to v přílehlých ulicích. I díky tomu fungovala náhradní doprava provozovaná DPP bez potíží a byla cestujícími velmi využívána. V kolonách se ocitla jen v ranní špičce, v třisetmetrovém úseku před Bulovkou do centra. Přestupy mezi autobusy a tramvajemi úspěšně probíhaly ve společné zastávce Vosmíkových. Tramvaje pak byly ukončeny pod Bulovkou, kde byl zřízen provizorní kolejový přejezd.

Malá část motoristů krátce po zahájení nerespektovala zákaz vjezdu a nechtěla se vzdát průjezdu stavbou. Jak zaznamenali vnímaví občané, v uzavřeném úseku dokonce došlo k nehodě dvou vozidel. Oba řidiči se začali hádat, kdo za kolizi může. Světlo do případu vnesl kolemdoucí s radou, aby si přivolali policii, a vyslovil přání, aby oba přišli o řidičský průkaz. Spor dále nepokračoval.

Stavební sezona však pokračuje. Lidé budou muset bohužel strpět nepříjemné výluky. Odměnou jim bude po prázdninách lepší cestování na dalších kilometrech tratí.

RTT ZENKLOVA 2, 3 (ÚSEK BULOVKA – STÍRKA)

Délka úseku:	1 150 m
Termín realizace:	31. 3. – 23. 5. 2012 (54 dní)
Investor:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.
Zhotovitel:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., jednotka Dopravní cesta Tramvaje
Rozsah prací:	tramvajová trať, odvodnění, zastávky včetně napájení označnicků, trolej v úseku Bulovka – Vychovatelna, topení a signalizace výhybky na křižovatce Stírka, dopravní značení a další
Další činnost:	výměna kolejnic a části panelů v obloucích kolem zastávky Stejskalova, výměna části kolejové konstrukce na křižovatce Stírka, realizace bumlíku před křižovatkou Stírka



Za Bulovkou začíná pokládka kolejových polí s kolejnicemi S49



Slavnostní otevření za přítomnosti náměstka primátora Josefa Noska, starosty MČ Praha 8 Jiřího Janků a technického ředitele DPP Jana Šurovského proběhlo ve stanici Bulovka 23. května



Tramvaj stoupá od Bulovky k Vychovatelně po trati s otevřeným svrškem. Obyvatelé okolních domů už netrápí hluk z projíždějících tramvajů



Berlín

TRAMVAJOVÉ TRATĚ, JEJICHŽ KONSTRUKCE NEUMOŽŇUJE POJEZD NEDRÁŽNÍCH VOZIDEL, ANEB POHLED DO EVROPY, KDE JSOU TRAMVAJOVÉ TRATĚ S OTEVŘENÝM KOLEJOVÝM SVRŠKEM DALEKO VÍCE V OBLIBĚ NEŽ U NÁS.

Text a foto: Miroslav Penc



OTEVŘENÉ SVRŠKY V EVROPĚ OBLÍBENÉ

Paříž

Jak v zemích Evropské unie, tak přirozeně i ve všech ostatních zemích světa, se při výstavbě a rekonstrukcích tramvajových tratí zvažuje finanční a bezpečnostní hledisko. Pro oddělení zejména individuální dopravy se užívá velké množství stavebních a dopravně-bezpečnostních prvků. Nejjednodušším, a tím pádem nejlevnějším z nich, je výstavba tramvajové tratě s otevřeným kolejovým svrškem.

Tento způsob řešení se užívá jak při rekonstrukcích, tak při novostavbách tramvajových tratí. Tratě takto vybudované jsou velmi levné a zároveň bezpečné, neboť se zde výrazně snižuje riziko kolize s nekolejovou dopravou. To se omezuje na příčné přejezdy přes tramvajovou trať, které je



Haag

v případě potřeby možné kryt signalizací, v krajním případě i samostatnými signály pro odbočení vlevo přes tramvajovou trať. Údržba takové tramvajové tratě je levná a je možné ji provést v případě potřeby okamžitě, bez složitého a nákladného rozebírání krytu trati a jeho opětovného zřízení. Tím se současně zkracuje potřebná doba výluky



provozu. Pro finanční neefektivnost opravy je zakrytý svršek častěji ponecháván ve zchátralém stavu, což zvyšuje celkovou hlučnost a snižuje komfort jízdy a kvalitu života ve městech.

Alternativou k užití otevřeného kolejového svršku, používanou zejména v nově vznikajících tramvajových provozech ve Francii, je užití travnatého krytu. Ten stále může splňovat požadavky na oddělení tramvajové dopravy od ostatních proudů, snese však i přísnější estetická měřítká. Jde však o přidanou hodnotu za nemalé finanční prostředky.



Brémy

ODBOROVÉ SDRUŽENÍ OSPEA UPOZORNILO V KVĚTNU NA NĚKOLIK MÍST NA PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SÍTI, KTERÁ MOHOU ÚDAJNĚ OHROZIT BEZPEČNOST DRÁŽNÍHO PROVOZU. JAKO PŘÍČINU OSPEA OZNAČILA NEKVALITNÍ REKONSTRUKCE ZMÍNĚNÝCH TRATÍ. DOPRAVNÍ PODNIK NA TUTO KRITIKU REAGOVAL A POVAŽUJE ZA POTŘEBNÉ UVÉST INFORMACE NA PRAVOU MÍRU TAKÉ NA STRÁNKÁCH DP KONTAKTU.

Miroslav Penc

Lokalita 1: ulice Milady Horákové (Hradčanská – Špejchar)

V místě rozjezdové splítky došlo během extrémních teplot 27. 4. k bočnímu posunu kolejové konstrukce, na což reagoval správce zvýšením omezení rychlosti jízdy do 10 km/h a zajištěním opravy. Trať se zde nachází na desetimetrovém náspu, který prochází konsolidací. Trať není i z tohoto důvodu dosud stavebně dokončena. Dopravní podnik navíc není investorem stavby, se zhotovitelem není ve smluvním vztahu a trať není v jeho majetku. Trať byla 2. června opravena a rychlost svěřena.

Lokalita 2: estakáda Modřany (Nádraží Modřany – Čechova čtvrtí)

V oblouku došlo v místě kolejnicového styku během extrémních teplot 27. 4. k bočnímu posunu koleje, na což reagoval správce zvýšením omezení rychlosti jízdy do 20 km/h. Trať se nalézá ve směrovém oblouku o poměrně malém poloměru i výškovém oblouku, jenž je umístěn zčásti na vysoký násep a zčásti na mostní estakádu. Jedná se o atypické řešení, které nese potenciál většího rizika poruch. K obdobnému posunu zde došlo již v roce 1995, po prvních týdnech provozu na novostavbě. Trať není v majetku DPP, což omezovalo možnosti volby konstrukce trati při ložské stabilizaci estakády. Ta byla provedena dle projektové dokumentace a v souladu s expertizou, kterou před časem provedlo odborné pracoviště Stavební fakulty ČVUT Praha. O stanovisko byl požádán projektant. Zatím došlo k podbití trati, čímž došlo k vyrovnání posunu.

PORUCHY na tramvajových TRATÍCH

Lokalita 3: Plzeňská ulice (Motol – Krematorium Motol)

OSPEA upozorňuje na narůstající boční opotřebení kolejnic a riziko vykolejení. Dle pravidelných měření došlo ke zpomalení bočního opotřebení hlavy kolejnice, které je v souladu se všemi předpisy a normami. Boční opotřebení je standardní jev, pozorovaný průřezově po všech sítích kolejové dopravy ve světě. Bezpečnost proti vykolejení je užitím bezžlábkových kolejnic zvýšena, neboť zde odpadá riziko vykolejení cizím předmětem ve žlábků, k němuž v Praze v letošním roce již bohužel došlo. Užití bezžlábkových kolejnic navíc umožnilo prohodit levou kolejnici za pravou, což dražší žlábkové kolejnice neumožňují. Využilo se k tomu pravidelné výluky pro prohlídku troleje na začátku června.

Lokalita 4: Rašínovo nábřeží (Výtoň – Palackého náměstí) a lokalita 5: Spořilovská ulice (Teplárna Michle – Spořilov)

OSPEA upozornila na deformaci kolejnic na Rašínově nábřeží a na kolizi protijedoucích vlaků na Spořilově. V obou případech byla provedena pouze havarijní oprava, nikoli rekonstrukce. Zásahy bylo nezbytné provést v krátkém čase a splnily svůj účel. Při opravách se využíval vytěžený materiál.

Lokalita 6: Průběžná a Švehlova ulice

Dopravní podnik se ohradil proti tvrzení, že oblouk mezi zastávkami Radošovická a Na Padesátém se udržoval řadu měsíců v havarijním stavu kvůli směrovému i výškovému rozpadu oblouku. Ve skutečnosti zde došlo již před dvaceti lety ke směrovému posunu oblouku, což je systémová

závada použité technologie velkoplošných panelů.

DPP proto připravil řádnou rekonstrukci tramvajové trati a také dlouhodobě monitoroval sjízdnost trati. Zhoršení stavu trati si však vyžádalo zastavení provozu. S ohledem na fakt, že těsně před plánovanou letní rekonstrukcí celé trati není ospravedlnitelné provádět opravy většího rozsahu, bylo rozhodnuto využít výluky k zahájení oprav úseků, kterým se vyhne letní rekonstrukce, tedy oblouků u podjezdu Zahradní město, a zejména bočně opotřebovaných žlábkových kolejnic před obratištěm Nádraží Hostivař. Opravená místa pak bude

možné využít pro potřeby zhotovitele celkové rekonstrukce v Průběžné a Švehlově ulici jako zařízení staveniště.

PRŮBĚH OPOTŘEBENÍ KOLEJNIC:
oblouk před zast. Krematorium Motol – směr z centra



Dle pravidelných měření JDCT došlo na Plzeňské ke zpomalení bočního opotřebení hlavy kolejnice, nikoliv k nárůstu



Osočený řidič Milan Roučovanský dnes řídí v pohodě, ale přiznává, že incident na něm stopy zanechal

PŘED NEDÁVNEM PROBĚHLA MÉDII ZPRÁVA O CESTUJÍCÍ NAPADENÉ ŘIDIČEM AUTOBUSU POTÉ, CO JÍ ZAKÁZAL V PROSTORU DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU JÍST. CESTUJÍCÍ LENKA PONIŽILOVÁ, KTERÁ PROSTŘEDNICTVÍM TELEVIZE OSTENTATIVNĚ PREZENTOVALA ROZSÁHLÉ POHMOŽDĚNINY, VŠAK PŘI SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ, JEŽ SAMA VYVOLALA, NEUSPĚLA.

Text a foto: Jana Šejnohová

Ty po mně kamenem... a ještě s koblihou?



Kdo je oním řidičem, který čelil nespravedlivému nařčení z ublížení na zdraví? Jak to celé doopravdy bylo, nám v rozhovoru zodpověděl hlavní aktér kauzy, Milan Roučovanský.

Vím, že tuto otázku jste již zodpovídal nesčetněkrát, avšak poprosím vás znovu. Přibližte nám ve zkratce celou událost.

Paní nastoupila s koblihou a byla slušně upozorněna, že se v autobuse nesmí jíst. Ač jsem si vyslechl, co si to vlastně dovoluju, když ona jede z práce, jídlo schovala a pokračovalo se v jízdě. V zastávce Poliklinika Petrovice však ke mně přistoupila s tím, že chce mé jméno a služební číslo, aby si mohla stěžovat. I přes upozornění, že se zdržuje v prostoru předních dveří a mluví za jízdy s řidičem, což je zakázáno, pokračovala v invektivách až do zastávky Veronské náměstí, kde jsem jí požádal, ať si vystoupí. Odmítla. Sdětila mi, že vystoupit nehodlá, dokud jí nedám své jméno a služební číslo. Na tento popud jsem vzal vysílačku a informoval dispečink, že mám

v autobuse agresivní cestující a žádám o příjezd dispečerské složky a městské policie. Cestující se zřejmě zalekla a chtěla odejít. V dobré víře jsem ji zadržel a dovedl zpět do autobusu, abychom mohli celou věc vyřešit na místě. Před policií, jež dorazila, pak paní vypovídala, že jsem ji fyzicky napadl, ačkoliv modřiny a další zranění, která jsem jí údajně způsobil, policie na místě neshledala.

Jak celá záležitost pokračovala?

Manipulačně jsem byl poslán na zastávku Háje, kde jsem se zpátky napojil na jízdní řád. Po příjezdu na Skalku mi však bylo dispečery doporučeno, abych ani nevystupoval, protože na mě čeká rodina paní cestující, vyhrožující mi zabitím. Naložil jsem tedy lidi a vrátil se na Háje, kde jsem byl vystřídán.

Když přišla stížnost, a dokonce návrh na správní řízení, nechtěl jste s prací řidiče autobusu skončit?

Nad tím jsem ani nepřemýšlel. Už jenom z prostého důvodu, že člověk

v dnešní době práci potřebuje, a ač jde o psychicky náročnou profesi, máte stálý příjem a nemusíte přemýšlet nad tím, zda vás někdo propustí, nebo ne.

Ačkoliv vypadáte jako velice rozhodný muž, zřejmě tato nepříjemnost ovlivnila i vaše soukromí...

Do soukromí mi zasáhla určitě. Doma jsem dostal vynadáno, že si takových věcí nemám všimnout a otřásko to i mojí psychikou, až jsem musel vyhledat pomoc podnikového psychologa.

Co vám radil psycholog a jak jste fungoval v pracovním procesu až do samotného správního řízení?

Bylo mi doporučeno, abych chvílku nejedil, že by se mohlo lehce stát, že způsobím nějakou dopravní nehodu. Vyjma týdne, kdy jsem měl dovolenou, abych se uklidnil, jsem fungoval normálně. A shodou okolností jsem docela i často jezdil linku, na níž k incidentu došlo. S velkou obavou a téměř panickou hrůzou jsem čekal, jestli paní náhodou zase znovu nepotkám a nezačne další tóčo.

Neuvažoval jste právě z tohoto důvodu o přeložení na jinou linku?

Dostal jsem sice nabídku od výpravčích, kteří mi radili, abych tuto linku chvílku nejedil, ale já jsem jejich nabídku nevyužil. Musím to zařukat, ale od té doby jsem tu cestující už neviděl, takže dnes už linku jezdím docela v klidu a pohodě s tím, že pokud paní potkám, buď zavru oči, nebo otevřu přední dveře a uteču pryč (smích)...

Setkáváte se často s agresivními cestujícími?

Setkávám se jak se slušnými, tak i s agresivními cestujícími a bohužel musím říct, že těch agresivních přibývá.

Jaká je podle vás nejčastější příčina tohoto druhu chování? Zpoždění spojů, přeplněnost prostředků MHD či jenom obyčejný spěch, jenž je trendem doby...

Těžko říct. Nejsem psycholog, ale asi se to odvíjí od toho, že člověk jede z práce, chce mít klid, a pak přijde řidič, který začne dělat bububu a tytyty. Vím, že to pro cestující nemusí být vždycky příjemné, ale jsou tady smluvní přepravní podmínky, které jsou závazné, a pokud řidič jedná slušně a korektně, neměl by být problém. Je řada cestujících, kteří se omluví a jsou v pohodě a na druhé straně ti, kteří vyltnou, properou vás v médiích, na policii a nakonec i ve správním řízení.

Je nějaká demografická skupina, která dělá největší problémy?

V každé kategorii najdete nějakého „blbce“. Nejnepříjemnější je ale asi dnešní mládež. Vůbec nerespektují fakt, že je v autobuse i řidič, který jim může něco vytknout. Příkladů je spousta. Včera jsem jezdil náhradní dopravu po Evropské, a když jsem jednoho mladíka upozornil, že s nanukem do autobusu opravdu ne, vyslechl jsem si takovou spršku nadávek, která nejde publikovat.

Co je nejčastějším prohřeškem, kvůli kterému dochází ke konfrontaci? Je to již několikrát zmiňované jídlo?

Jídlo a psi bez košíku. Podle nového přepravního nařízení musí mít pes košík, i když je v přepravní tašce, což spousta cestujících neví. Pokud jde o malého pejska v tašce, přehlídím to. Ale když vám nastoupí pitbull

bez vodítka, a ještě bez košíku, je z autobusu vykázán.

Blíží se léto a s ním i období, kdy všichni pijeme častěji, a to i v dopravních prostředcích...

Já osobně pít moc neřeším. Když přijdou vedra, je důležité dodržovat pitný režim. Proti pítí ve formě pet lahví



Milan Roučovanský

U Dopravního podniku pracuje jako řidič garáže Hostivař čtyři roky. Jeho klukovským snem však nebylo řízení autobusu, nýbrž vlaku. Po vyučení na Středním odborném učilišti v Opatovicích nad Labem pracoval dvanáct let v elektrárně ve Chvaleticích, aby pak, s nyní již bývalou přítelkyní, odešel do Prahy.

naprosto nic nenamítám. Něco jiného jsou ale oblíbená kafička z řetězců s rychlým občerstvením, s tím do autobusu opravdu ne. Může se totiž stát, že musíte prudčeji zabrzdít a první co cestující udělá, lekne se a zmáčkne kelímek. A nejenom, že kávou polije sebe, ale většinou i ostatní cestující.

Zmínil jste, že nejnepříjemnější skupinou cestujících je dnešní mládež. Ta mívá občas tendenci projevat své výtvarné sklony právě v prostorech MHD. Jak tento problém řešíte konkrétně vy?

Abych pravdu řekl, ještě se mi nikdy nestalo, že by mi někdo za zády ničil autobus. Jinak klasickému počmárání fixou nezabráníte, protože musíte

koukat hlavně před sebe, a ne jen sledovat, co se v autobuse děje.

Při frekvenci dnešního provozu, vadí vám víc agresivní cestující, nebo agresivní řidiči?

S agresivními řidiči aut nic neuděláte. Můžete si zanadávat nebo si vzájemně ukázat, že jste jedničky, ale to je vše. Musíte předvídat, že se vždy může najít nějaký „blbec“, který vám tam vlítne, a tomu přizpůsobit jízdu. Spíš mi vadí cestující, jelikož právě s nimi jsem v přímém kontaktu.

Dalším specifikem, s nímž se MHD potýká, jsou bezdomovci. Setkáváte se s nimi často?

Už to není takový boom, jaký to býval. Buď jich není tolik, nebo nejsou tolik vidět. Je znát, že městská policie tento případ řeší. Často je i problém bezdomovce rozpoznat, protože někteří vypadají jako normální cestující. Pokud to není vyložené někdo, na kom je vidět, že bydlí na ulici, tak to neřeším. Kdybych totiž měl vylézat z kabinky, kdykoliv mám podezření, a ptát se: „Haló pane, jste bezdomovec?“, to bychom daleko nedojeli.

Vraťme se ale k vašemu případu. Měl jste obavy, jak správní řízení dopadne?

Kdo by obavy neměl. Připadal jsem si jako na základní škole, když jsem musel vysvětlovat učivo. Bylo to nepříjemné a na klidu mi to určitě nepřídalo.

Po incidentu, který mu obrátil život naruby, řídí Milan Roučovanský už opět v obvyklé pohodě. Dotazu, zda po tom všem neztratil chuť na koblihy, se jen usmívá s dodáním, že je mívá téměř pravidelně ke svačině. Ještě pro úplnost dodejme, že správní řízení proti Milanu Roučovanskému bylo zastaveno a cestující Lenka Ponižilová byla uznána vinnou ze spáchání přestupku proti občanskému soužití a byla jí uložena pokuta dva tisíce korun.



VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ A ÚČETNÍ ZÁVĚRKA ROKU 2011

NÁRŮST VOZOVÝCH A MÍSTOVÝCH KILOMETRŮ, MÍRNÝ NÁRŮST TRŽEB, NIŽŠÍ POČET PŘEPRAVENÝCH OSOB NA ÚZEMÍ HLAVNÍHO MĚSTA A VYŠŠÍ ZISK OPROTI PLÁNOVANÉ VÝŠI. TO JSOU JEN NĚKTERÉ ÚDAJE VYPLÝVAJÍCÍ Z ÚČETNÍ ZÁVĚRKY DOPRAVNÍHO PODNIKU ZA ROK 2011.

Jana Benzinová

V roce 2011 dosáhlo skutečné čerpání kompenzace ekonomicky oprávněných nákladů za poskytování služeb ve veřejném zájmu, které na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách včetně dodatků DPP poskytuje hlavní město Praha (HMP), výše 11 161 538 tis. Kč. V rámci finančního vypořádání bylo sníženo na 11 128 465 tis. Kč (za neujeté dopravní výkony v roce 2011 a o služby pro HMP, zastoupené organizací Ropid). Výsledek hospodaření DPP za rok 2011 dosáhl zisku ve výši 990 350 tis. Kč, oproti plánovanému zisku ve výši 956 168 tis. Kč. Výši zisku ovlivnil účet změna stavu zákonných rezerv. Předpokládá se použití zisku pro účely úhrady ztrát z minulých let.

Zisk/ztráta	Rok 2011	Rok 2010	Rok 2009
v tis. Kč	990 350	1 354 272	7 310

DPP plnil úkoly stanovené ve smlouvě o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti na území hl. m. Prahy, včetně dodatků, když dopravní výkony městských linek celkem byly v porovnání se smlouvou plněny v přepočtených vozových km na 99,66 % a místových km na 99,75 %. Oproti roku 2010 jsou ujeté vozové km a místové km vyšší vzhledem k mírnému posílení provozu od 1. 9. 2010 a také pátečnímu a sobotnímu prodloužení provozu metra.

Dopravní výkony (v tis. km)	Rok 2011	Rok 2010	Rok 2009
přepočtené vozové km	170 789	166 682	164 864
místové km	21 247 708	20 700 509	20 465 809

Tržby Pražské integrované dopravy, včetně přírůžek k jízdě, dosáhly v roce 2011 výše 4 533 326 tis. Kč, což představuje ve srovnání s rokem 2010 nárůst o 1,63 %; plán tržeb Pražské integrované dopravy bez přírůžek byl v roce 2011 splněn na 101,89 %.

Tržby	Rok 2011	Rok 2010	Rok 2009
v tis. Kč	4 533 326	4 460 555	4 397 898

Počet osob přepravených v Pražské integrované dopravě v roce 2011 na území hl. m. Prahy se účetně snížil o 7,68 % – tato skutečnost byla způsobena zejména tím, že vzhledem k tarifním změnám v roce 2011 došlo ke zpětnému výkupu již prodaných jízdnic dokladů, což mělo vliv na snížení počtu přepravených osob. Ve vnějších pásmech je nárůst počtu přepravených osob o 7,68 %. Zvýšený zájem je o všechny druhy pásmových jízdnic systému Pražské integrované dopravy.

Počet přepravených osob v tisících	Rok 2011	Rok 2010	Rok 2009
na území hl. m. Prahy a ve vnějších pásmech vč. smluvních dopravců	1 250 783	1 343 731	1 349 332
z toho: vnější pásma	71 653	66 540	63 126

Audit účetní závěrky k 31. 12. 2011 zpracovala společnost Deloitte Audit, s. r. o. Audit je prováděn v souladu se zákonem o auditorech a mezinárodními auditorskými standardy. V průběhu roku společnost zpracovala průběžný audit a po uzavření účetního období v systému SAP finální audit účetní závěrky. Součástí auditu je ověření zprávy o vztazích mezi propojenými osobami a ověření souladu výroční zprávy společnosti s účetní závěrkou. DPP se při ověřování účetní závěrky auditorem řídí ustanovením zákona o účetnictví (zákon č. 563/1991 Sb.). Účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz finanční pozice DPP a její finanční výkonnosti a peněžních toků za rok.

Účetní závěrku společnosti projednává a schvaluje představenstvo, dozorčí rada společnosti, výbor pro audit a valná hromada. K dnešnímu dni účetní závěrku projednalo a schválilo představenstvo (15. 5. 2012), dozorčí rada (23. 5. 2012) a výbor pro audit (7. 6. 2012). Valná hromada ji projedná v termínu do 30. 6. 2012.

Istanbul – autobusový koridor BRT (Bus Rapid Transit) uprostřed rychlostní komunikace – jízda vlevo je zavedena z důvodu ostrovních nástupišť uprostřed koridoru

AKTUÁLNÍ SVĚTOVÉ TRENDY A NOVINKY V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ PŘEDSTAVILA V POLOVINĚ DUBNA 7. MEZINÁRODNÍ AUTOBUSOVÁ KONFERENCE UITP (MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY), KTERÁ SE USKUTEČNILA V TURECKÉM ISTANBULU.

Text a foto: Jan Barchánek



Z autobusové konference UITP u Bosporu

Istanbul nebyl vybrán náhodou. Město na dvou kontinentech, kde podle oficiálních zdrojů žije 13 milionů obyvatel (a ve skutečnosti až 20 milionů), rozděluje Bosporský průliv, přes který se každodenně přepravuje více než polovina obyvatel města. Rozvoj kolejové dopravy kromě průlivu významně omezovaly i velké výškové rozdíly, a tak i přes postupnou výstavbu tramvají a metra je veřejná doprava v Istanbulu až do současnosti stále závislá zejména na autobusech (obdobně jako prakticky celé Turecko).

Kritickou situaci v zajištění přepravy cestujících na hlavní spojnici mezi Evropou a Asií přes Bosporský most pomohl od roku 2007 vyřešit nový systém autobusového koridoru. Jedná se o plně segregovaný BRT (Bus Rapid Transit) systém ve střední části rychlostní komunikace, který se krátce po svém otevření zařadil mezi tři nejzatíženější BRT systémy na světě. V současné době je provozní délka 42 km, přičemž prodloužení o dalších 10 km je ve výstavbě. Systém vykazuje unikátní parametry: 30 000 přepravených osob za hodinu, cestovní rychlost přes 40 km/h a minimální špičkový interval 20 s. Podmínkou pro zajištění takového intervalu jsou jednak dostatečně dlouhá nástupiště (současné zastavení až tří vozidel) a dále odbavení cestujících mimo vozidlo prostřednictvím turniketů. Provoz zajišťuje celkem 350 autobusů, z toho 250 ks Mercedes Capacity (kloubový čtyřnápravový), 50 ks Mercedes Citaro (kloubový třínápravový) a 50 ks Phileas (tříčlankový).

Efektivní využívání moderní autobusové dopravy a systémy BRT byly logicky jedním z důležitých témat autobusové

konference. Neméně významnou a velmi aktuální oblastí je problematika alternativních paliv a pohonných systémů. V návaznosti na legislativní podmínky a požadavky pro snižování emisí byly podrobně diskutovány různé možnosti řešení včetně prezentací konkrétních realizovaných nebo připravovaných projektů. Jednoznačným doporučením v této oblasti je postupný rozvoj a testování částečného nebo plného využití elektrických pohonných systémů (hybridní autobusy se sériovým systémem a případnou možností dobíjení baterií a bateriové elektrobusy s bodovým nebo úsekovým rychlonabíjením). Uvedené projekty jsou bohužel v porovnání s provozem na motorovou naftu stále výrazně finančně nákladnější, přesto řada zemí a měst takové projekty spolufinancuje (v nejbližší době se předpokládá také obdobná iniciativa ze strany EU).

Z dalšího bohatého programu autobusové konference a jí předcházejícího jednání autobusové komise UITP je vhodné připomenout projekt Evropský autobusový systém budoucnosti (EBSF). Tento významný projekt s rozpočtem cca 26 mil. € (z toho 16 mil. z rozpočtu EU) se po 4 letech intenzivní činnosti přiblížil k závěru. Součástí závěrečné konference projektu EBSF 16. října 2012 v Bruselu bude mj. i fyzické představení všech 4 vyvinutých prototypových autobusů, ergonomicky vylepšeného pracoviště řidiče a modelů řešení informačních systémů ve vozidle i v technickém zázemí. K výsledkům a dalším doporučením projektu EBSF se podrobněji vrátíme v některém z dalších čísel DP kontaktu.



Původní interiér
strašnické vozovny
na snímku pořízeném
kolem roku 1922



PŘED ČTYŘMI LETY OSLAVILA KRÁSNÉ STÉ NAROZENINY. V PRŮBĚHU STOLETÍ BYLA NĚKOLIKRÁT REKONSTRUOVÁNA I KOMPLEXNĚ PŘESTAVĚNA. ŘEČ JE O NEJSTARŠÍ PROVOZNÍ TRAMVAJOVÉ VOZOVNĚ V PRAZE – STRAŠNICÍCH.

Jana Šejnohová
Foto: archiv DPP a autorka

Historie Vozovny Strašnice se začala psát 25. října 1907, kdy byla zahájena její stavba. V létě roku 1908 byly dokončeny hrubé práce a samotný provoz odstartoval 8. října. Svým vzhledem se strašnická vozovna nelišila od ostatních. Základem byly tři zděné lodě s dřevěnou konstrukcí, podepřenou dřevěnými trámy. S kapacitou 90 vozů se však stala vůbec největší vozovnou v Praze.

První velkou změnou v historii vozovny bylo v roce 1914 přestěhování dílen vrchní stavby právě do strašnické vozovny. O sedm let později, tedy v roce 1921, byla vybudována objízdná kolej okolo celé haly, včetně dvou kusých kolejí, v celkové délce cca 300 metrů. Už při projektování vozovny byla ponechána určitá územní rezerva pro její další rozšíření. K tomu došlo v letech 1929–1930, kdy vznikla prakticky nová vozovna, o čtyřech lodích s pěti kolejemi a deponovací kapacitou 200 vozů. Stavební práce probíhaly i na stávajících 3 lodích vozovny, které byly prakticky postavené znovu, avšak s novou ocelovou střešní konstrukcí a delší halou. Významným mezníkem byla v roce 1928 stavba měnirny, která jak svými rozměry, tak i architektonickým řešením neměla mezi pražskými „kolegyněmi“ obdoby. Druhá světová válka vepsala svou kapitolu i do historie strašnické vozovny. V roce 1939 po zavedení pravostranného provozu musely projít úpravou všechny zastávky a později i vozový park, k jehož výměně došlo hned v letech poválečných. Z vozovny pomalu mizely dvounápravové vozy, které byly nahrazeny velkoprostorovými vozy nové konstrukce T1 a později (v 60. letech) i legendárními vozy T3. Osmdesáté

Tam, kde se vyjíždí OBĚMA SMĚRY

narozeniny, připadající na rok 1988, pak strašnická vozovna oslavila více než stylově, a to výstavou historických vozidel.

Počet ujetých vozokilometrů vozovnou Strašnice
v letech 2010–2011 a aktuální přehled vozidel
podle typu (k 25. 5. 2012)

rok/typ	T6A5	T3SU	celkem
2010	3 783 905	3 458 943	7 242 848
2011	2 730 633	4 520 693	7 251 326
Počet	52	86	138

V posledních letech prošla vozovna několika dílčími změnami. Vyměněna byla některá zařízení na údržbu tramvají, modernizace a nových ovládacích prvků se dočkal mycí rám, rekonstruována byla i stanoviště kontrolních

Počet zaměstnanců k 30. 5. 2012

JPT	JSVT	Ostatní
242	63	9

prohlídek. V roce 2006 se ve vozovně objevily poprvé nízkopodlažní tramvaje 14T a o dva roky později oslavila vozovna krásné kulatiny. Tolik krátce z historie vozovny, která byla samozřejmě ještě mnohem pestřejší...



Jak vidí současnost a budoucnost provozně nejstarší vozovny v Praze, jsem se zeptala vedoucího vozovny **Michala Růžičky** a vedoucího provozovny **Františka Dupkaly**.



Zavedení vyhřívávaných výhybek by ve vozovně Strašnice uvítal vedoucí vozovny Michal Růžička i vedoucí provozovny František Dupkala

Jak byste charakterizovali vozovnu z hlediska specifíků, předností a možných překážek?

„Strategicky postavená vozovna, jejíž podstatnou výhodou je, že můžeme vyjíždět oběma směry, což se ukázalo i při před nedávnem ukončené výluce Průběžná – Vozovna Strašnice, kdy jsme vyjížděli na Vinohradskou ‚vrchními vraty‘. To znamená, že i v případě rekonstrukcí okolních tratí, zůstáváme v provozu. Z hlediska možného vylepšení by určitě pomohlo zavedení vyhřívávaných výhybek, které by podstatně zlepšilo kvalitu naší vozovny. Rekonstrukci dvora, jenž by byl potřeba také opravit, se snažíme řešit v rámci nově vzniklých pracovních týmů,“ charakterizuje vozovnu její vedoucí Michal Růžička a vedoucí provozovny dodává: „Myslím, že strašnická vozovna je nejlépe strategicky umístěnou vozovnou v Praze. Umožňuje výjezd

oběma směry a tzv. jalové kilometry jsou tak oproti ostatním vozovnám minimální,“ představuje „svůj druhý domov“ František Dupkala. „Co nás tíží? Pár překážek tady je, ale asi nejzávažnějším nedostatkem jsou nevyhřívávané výhybky. Snad se ale blýská na lepší časy, jelikož investice do vozovny již přislíbeny byly,“ líčí vizi lepších zítřků František Dupkala.

Co vás v poslední době nejvíce potěšilo?

„Za sebe mohu říci, že mě potěšil vznik pracovního týmu a také že už lépe funguje komunikace mezi jednotkami. Každá jednotka se totiž potýká s nějakými problémy a nyní je vše na dobré cestě k tomu, aby se mohly řešit,“ nastiňuje svůj pohled na věc vedoucí vozovny.

A jeho kolega z provozovny doplňuje: „Těší mě určitě fakt, že by měla být vozovna co nejdříve stabilizována. Zapadá

zde potřeba relativně dost. Nebudu zdržovat konkrétním výčtem, ale co by například mě osobně potěšilo, by bylo vylití pochozích lávek plastbeton, které se před nedávnem dělalo ve Vokovicích a myslím i na Žižkově. Plastbeton vám vozovnu krásně prosvětlí a má i spoustu praktických předností. Další věcí, která mě moc potěšila, je, že jsme z vlastních zdrojů provozovny zrekonstruovali průjezdny venkovní mycí rám. Byl nově oplechován, dostal nová košťata i nové elektronické ovládání. Všechny tramvaje se myjí dvakrát týdně, což bohatě stačí,“ přibližuje a ukazuje v praxi nejnovější počín pracovníků provozovny František Dupkala.

Jaké problémy aktuálně řešíte?

„Vzniklé problémy řešíme operativně v rámci jednotek. Naším aktuálním cílem je zlepšení pracovního prostředí pro zaměstnance, nyní konkrétně pro řidiče. Plánujeme vymalování zálohových místností, instalaci klimatizace, aby naši řidiči, jejichž povolání je dost psychicky náročné, měli ve vozovně pěkné prostředí,“ informuje o nejbližším dění Michal Růžička. „My v současné době řešíme problémy spojené s provozní situací v závislosti na probíhajících rekonstrukcích tramvajových tratí,“ uzavírá milé povídání nad minulostí, současností i budoucností malebné strašnické vozovny František Dupkala.



Nedávno zrekonstruovaný venkovní mycí rám tramvají na objízdné koleji

historicky do obvodu a pokud k nám budou směřovat nějaké investice, bude to jen a jen dobře. Investic je

RUBRIKA DEN S... SI TENTOKRÁT ŘÍKÁ O VÝJIMEČNÉ PŘEJMENOVÁNÍ NA NOC S... V DOBĚ, KDY VĚTŠINA OBYVATEL METROPOLE ZHLUBOKA ODDYCHUJE A ODOPOČÍVÁ PO PRACOVNÍM DNI, JINÝM ŠICHTA TEPRVE ZAČÍNÁ. MÍSTO SRAZU: DEPO ZLIČÍN, 23.30 HODIN.

Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna



Luboš Večeřa v rámci své noční pochůzky vyměňuje prasklou svěrku v uchycení kolejnice k pražci

Noční samotář na trati metra

Ve třetím patře zličínského depa svítí jen pár oken. Za nimi probíhá příprava na noční směnu pracovní čtyry trasy metra B, což spočívá v pečlivé přípravě techniky, náhradních dílů, nástrojů a samozřejmě lidí přesně podle plánu. To se odehrává každý všední den zhruba od půl jedenácté večerní. Rozvrh prací na nejbližší noc vyplývá mj. z výsledků každodenních resp. každonočních kontrol kolejového svršku v rámci pochůzek po celé délce trasy. My jsme tu před půlnocí domluveni na schůzce právě s pochůzkářem, který se jinak běžně na práci připravuje ve stanici, odkud má vytyčen svěřený úsek trasy.

Provoz Traťové hospodářství má na starosti veškerý kolejový svršek na všech třech trasách metra včetně dep a zkušebních tratí. Trať B je doménou Jiřího Cícvárka: „Znamená to, že se staráme mj. o koleje a jejich upevnění, kolejové betony, podpory, výhybky, přírodní kolejnice. Důležití jsou proto pro nás pochůzkáři a ve stanicích s kolejovým rozvětvením sledování výhybek.“ Jiří Cícvárek



má na starosti deset pochůzkářů, kteří kontrolují celou trasu B včetně zhlaví depa, zkušební tratě a B-C spojky. Všichni vyrážejí na svěřené úseky kolem jedné hodiny ranní na zhruba 6 km dlouhý pochod. „Jeden pochůzkář prochází na jedné koleji stále stejný úsek, protože jedině tak trať zná dokonale. Předpokladem je jednoznačně samostatnost, pečlivost, zodpovědnost a znalost technologií kolejového svršku,“ vypočítává Jiří Cícvárek. Dodává, že na pochůzkáři leží rozhodnutí, aby se na místě rozhodl, zda závadu odstraní ihned sám, nebo povolá pracovní četou.

Luboš Večeřa je funkcí četařem, v pražském podzemí je dvacet let a významnou část kariéry prožil právě jako pochůzkář. A jako takový se nám bude dnes věnovat. Působí jako člověk, který má tuhle práci rád, svůj úsek umí popsat do detailů, a navíc se chce ochotně s námi o zkušenosti podělit. Společně z depa vyjždíme tak, abychom nejpozději v 0.50 hod. byli ve stanici Luka, kde 6kilometrová trasa pochůzkáře začíná. Po odpojení trakce a povolení ke vstupu do kolejíště vyrážíme. Už z výčtu toho nejdůležitějšího, co musí pochůzkář při

Bez notýsku nelze. Pochůzkář v něm mj. najde seznam míst, která označili kolegové z defektoskopie k pečlivé kontrole

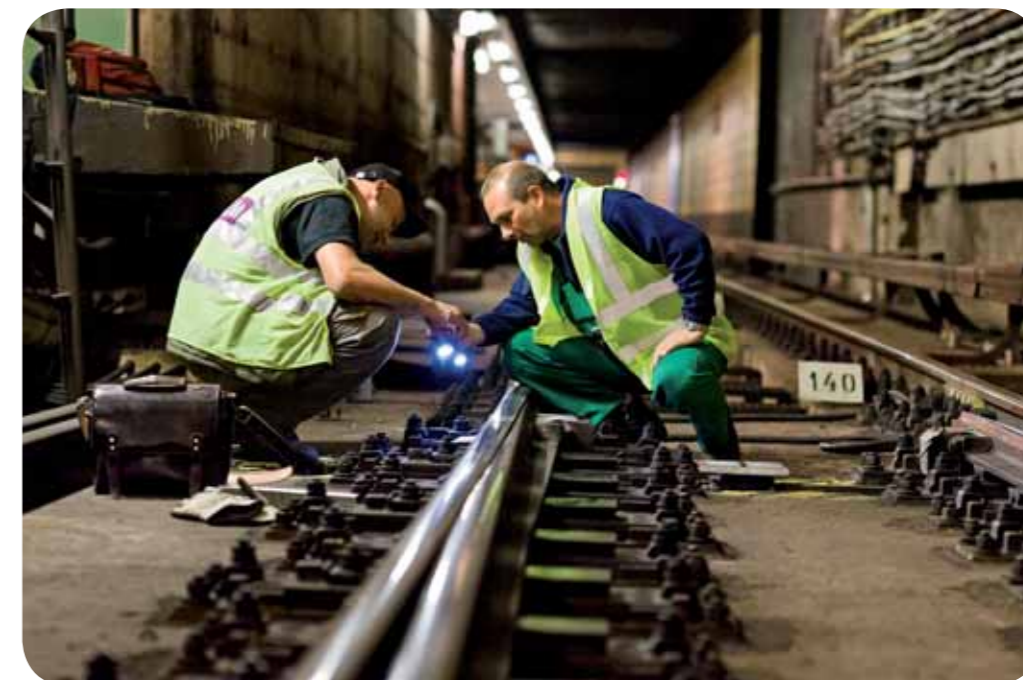
pochodu až do stanice Radlická sledovat, vychází obdiv k této práci.

Každých 67 centimetrů je kolejnice přichycena k plast-betonovým podporám upevňovacími, které mohou být námahou prasklé. Stane-li se to na trase, Luboš sahá kamsi do boku tunelu ke kabelům. Ukazuje se, že naučený pohyb najde zavěšenou náhradní svorku a pak předvede klíčem 38 bleskovou výměnu svorky. Tady šlo o pérové upevňovací, jinde jsou použity klasické svěrky. Baterka téká ze strany na stranu, tu míří na kontrolu svaru kolejnice, tu na místo lepeného izolovaného styku koleje. U jednoho z nich se zastavujeme a Luboš Večeřa nás upozorňuje na sjetý povrch kolejnice a vytvořené kovové šupinky na boku kolejnice, které by mohly zanedlouho způsobit vodivé propojení přes izolační přepážku, tzv. panenku. Stačí bok očistit, jindy obrousit přesahy ojeté hlavy kolejnice, aby izolace zůstala čistá.

V tubusu mezi stanicemi Lužiny a Hůrka je vedle mostní dilatace použita i kolejová dilatace, která eliminuje roztažnost kolejnice kolísáním teplot. V některých úsecích trati bývá často vidět povrchové narušení původně hladkého povrchu kolejnic a při určitém stupni opotřebení se materiál začne loupat a pochůzkáři už přibývá další záznam do notýsku jako podklad pro budoucí opravu pracovní četou.

Dosud osiřelým tunelem se k nám nese pravidelný zvuk. Až za obloukem se vynoří dvě postavy, které, každá na svém kolejovém pásu, dotahují matice k upevnění. Krátký pozdrav s kolegy a jde se dál. Takzvaně průjezdný průřez tunelu, tedy bez jakéhokoli předmětu či kabelu zasahujícího do prostoru pohybu soupravy metra, je další věc, za kterou nese pochůzkář plnou zodpovědnost. Stejně tak správné upevnění všech traťových návěstí a značek, které tu označují vzdálenost do stanice či úseky pro brzdné zkoušky. Všimáme si i častých poznámek, číslic a šipek psaných křídou na podpory. To je vlastně podpis pochůzkáře a pracovní čtyry pod tím, co je opraveno, co se plánuje, na co se zaměřit. Další čísla na boku tunelu zase říkají, kdy rovná kolej jde do přečhodnice a kdy už začíná oblouk. To pochůzkář opět více zpozorní. Odstředivá síla soupravy časem kolejnice ojíždí stejně jako u tramvají a se vzrůstajícím ojetím profilu se pak musí sledovat, zda je rozchod kolejí v toleranci. V notýsku nám Luboš ukazuje podle informací od kolegů z defektoskopie, které úseky mají potenciální vadu materiálu a musejí se sledovat pečlivěji.

V další stanici Luboš Večeřa zaznamená svůj průchod, což je prevence proti případným zbloudlcům, protože v čase 3.50 už nesmí být „dole“ ani živáčka. Máme za sebou zhruba dva kilometry nočního pochodu a ticho ruší blízkost se lokotraktorem. Natlačíme se k boku tunelu za přírodní kolejnici. I když je vypnutá, vzbuzuje respekt. U ní nám Luboš připomíná jednu z mnoha dalších kontrolních činností – po celé délce musí ověřit, zda plastový kryt na ní není porušen, zda nejsou zkorodované konzole a zda není porušen izolátor. Za dieselovou soupravou se rozhostí opět ticho nočního tunelu metra, ale jen na chvíli. Přibližujeme se k pravidelnému kovovému ťukání. Objeví se silueta



Na 6kilometrové trase se pochůzkář v tunelu potkal mj. s kolegou při údržbě výhybky

dalšího samotáře, a to při údržbě výhybky. Opět pozdrav s přáním klidné služby a blížíme se do finále.

Díky fotografování a podrobnému popisu úkonů pochůzkáře jsme Lubošem Večeřovi na Nových Butovicích oproti normálu připravili časový skluz. Vyprovodí nás na povrch a rychle se vrací za svou bedlivou prací do podzemí na zbylý zhruba 3kilometrový úsek do stanice Radlická. Úsek, který má do detailů zmapovaný, tak jako každý jiný kolega ten svůj. Říká, že je dobře, že je tunel pro pochůzkáře známý, že činnosti probíhají rutinně. Protože když nastane problém, zvládá se s klidnou hlavou bez zmatků a kupení chyb.

POCHŮZKÁŘ JE MUŽ, KTERÝ SE KAŽDÝ PRACOVNÍ DEN PO CELÝ ROK ODEBÍRÁ NA NOC DO TUNELU METRA, ABY SÁM, VYBAVEN BATERKOU, DOBRŮU OBUVÍ, JEDNODUCHÝMI NÁSTROJI, NOTÝSKEM A ZKUŠENOSTMI, PROŠEL SVĚŘENOU KOLEJ A BEDLIVÝM OKEM ZKontroloval desítky předepsaných bodů kolejového svršku.

Za půlku je i většina jeho devíti kolegů, kteří procházejí ostatní úseky „béčka“. Práce pochůzkáře končí nad ránem, na své shromaždiště odjíždí prvním metrem, kterým naopak jiní jedou

za svou práci. Rychle, bezpečně a spolehlivě i díky zaměstnancům, kterým zůstalo krásné české pojmenování – pochůzkář.

VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU METRA

Text a foto: Jiří Tonar



Strojvedoucí při jízdě se soupravou EČS v tunelu

U příležitosti 38. výročí zahájení provozu metra v hlavním městě se v pražském podzemí objevila v provozu s cestujícími

historická souprava metra, složená z vozů typu EČS, vyrobených v roce 1974.

Souprava 8. května jezdila v úsecích Kačerov – Florenc (dříve Sokolovská), Háje – Nádraží Holešovice (Fučíkova) a prvně i v úseku Háje (Kosmonautů) – Ládví. Vozy EČS začaly psát historii pražského metra v roce 1974, kdy tyto soupravy zahájily provoz na první trase, kterou je dnešní linka C, a to v úseku Kačerov – Sokolovská. Slavnostní zahájení provozu proběhlo 9. 5. 1974, pravidelný provoz třívozových souprav byl pro cestující zahájen o den později. Vozy EČS byly charakteristické například svými třemi čelními světly či třeba žárovkami osvětleným prostorem pro cestující. Od počátku, podle sovětského vzoru, tvořily vlakovou čet



Historická souprava metra poprvé v historii s přepravou cestujících ve stanici Ládví



Obě vlakové čety v původních uniformách v depu Kačerov. Z levé strany: Lukáš Lyčka, David Prosícký, Jiří Tonar a Jaroslav Melichar

strojvedoucí a pomocník strojvedoucího. Důvodem byla ale i samotná konstrukce vozů EČS, která byla realizována právě pro dvojčlennou obsluhu. Strojvedoucí měl v náplni své práce, velmi stručně řečeno, záležitosti spojené s řízením soupravy a obsluhu dveří na „své“, pravé straně nástupiště. Pomocník strojvedoucího měl na starosti obsluhu vlakového



Pohled na stanoviště pomocníka strojvedoucího

rozhlasu, informování cestujících, ovládání levých dveří soupravy i dohled nad bezpečností cestujících při jejich nástupu či výstupu a volností bezpečnostního pásu před odjezdem soupravy ze stanice. Totéž činil i při vjezdu do stanice, kdy rukou držel rukojeť kohoutu nouzové brzdy a byl připraven ho v případě nouze ihned použít. Éra těchto vozů byla ukončena v roce 1997, vozy byly postupně sešrotovány. V DPP zůstala zachována pouze třívozová, dnes již tedy historická souprava, složená z vozů 1083-1085-1084, která vyjíždí do provozu s běžnými cestujícími pouze při výjimečných příležitostech. Takovou bylo právě i letošní výročí zahájení provozu pražského metra. Pro úplnost lze jen ještě dodat, že v Praze byl zachován i vůz 1009, který je součástí střešovické expozice Muzea MHD.



UNIKÁTNÍ PROJEKT DOPRAVNÍHO PODNIKU SLAVÍ PÁTÉ NAROZENINY – KINOBUS I O LETOŠNÍM LÉTĚ PŘIVÁŽÍ PRAŽANŮM NA 23 STANOVIŠTĚ 14 SNÍMKŮ Z ČESKÉ FILMOVÉ PRODUKCE A I LETOS PŘIPRAVIL NĚKTERÉ NOVINKY.

Text a foto: Petr Ludvíček

Příští zastávka: FILM

ČASY PROMÍTÁNÍ:

od 10. 6. do 4. 7. od 21.45 hodin
od 6. 7. do 23. 7. od 21.30 hodin
od 26. 7. do 17. 8. od 21.00 hodin
od 18. 8. do 1. 9. od 20.30 hodin

K létu patří světlušky a ty jsou právě hlavním motivem pátého ročníku filmového turné mobilního kina v barvách Dopravního podniku. Vedle nich na plakátu dominuje postava Rudolfa Hrušínského z filmu Rozmarné léto, jako by vzpomněla na mnohá loňská deštivá představení pod širým nebem. I dosavadní rozmary letošního počasí oživily známou hlášku majitele lázně Antonína Důry o tomto způsobu léta...

Tradičně na Petříně, ale ne Rozmarným létem, jak by se dalo očekávat, ale snímkem Lidice odstartoval 10. června svou letošní šňůru Kinobus 2012. Sedmdesáté výročí vypálení této obce tak DPP

připomněl nejen promítaným filmem, ale i doprovodnými akcemi – prezentací památníku, malou výstavou a hudebním programem. Ten je ostatně v plánu i u všech pátečních večerů, kdy před projekcí muzikálu vystoupí studenti a absolventi Konzervatoře a VOŠ Jaroslava Ježka. Muzikálové pátky nabídnou filmy Kvaska, Rebelové a Starci na chmelu. Zařazeny jsou i dramatické neděle, reprezentované tituly Alois Nebel, Rodina je základ státu a právě Lidice.

Kinobus 2012 nabízí každý pátek před promítáním muzikálu hudební produkci a každou neděli promítá thriller.

Ostatní dny tradičně patří

úspěšným českým komediím a diváci mohou mj. zhlédnout Babí léto, Nic proti ničemu, TACHO, Perfect Days, Medvídko a další. Ke známým adresám letos přibyla filmová zastávka v Čakovicích, Satalicích či na Suchdole. Kinobus naposledy ozáří filmové plátno 1. září na náměstí Jiřího z Poděbrad záběry filmu Samotáři. Začátky promítání se podle období posouvají z 21.45 hodin až na zářijových 20.30 hodin. Kinobus nabízí na dvě stě míst k sezení a bezplatnou půjčovnu dek. Vstup je zdarma. Zajištěno je občerstvení a jako vždy mohou diváci přispět na konto veřejné sbírky Pomozte dětem.

Podrobný program naleznete na: www.dpp.cz/kinobus





TEN, CO PORAZIL PAVLA NEDVĚDA

PAVEL UHLÍK PRACUJE U DOPRAVNÍHO PODNIKU UŽ 42 LET. VYUČENÝ ELEKTROMECHANIK PO ABSOLVOVÁNÍ Maturity nastoupil do DPP jako denní mistr, poté od roku 1980 pracoval jako vrchní mistr ve vozovně Pankrác a od roku 1992 působí na pozici vedoucího Hloubětínské provozovny. Jeho velkým koníčkem, kterému se věnuje nejen s nadšením, ale v němž sbírá i nemalé úspěchy, je běh.

Text a foto: Jana Šejnohová



Pavel Uhlík s diplomem z letošního Pražského maratonu se zaznamenaným nejlepším osobním časem

Kdy jste s běháním začal a na jaký popud?

Určité nadání na sport mám od malička. Už na základní škole jsem hrál fotbal za TJ Praga, pak ale přišly jiné starosti – rodina, děti, atd., takže na sport už tolik času nebylo. Zásadní zlom přišel koncem roku 1983, kdy jsem těžce onemocněl. Zažil jsem si neuvěřitelné desetiměsíční trauma, během kterého jsem spolykal asi 5 tisíc prášků. Když jsem vše překonal, bylo mi lékařkou doporučeno, kvůli srůstům na plicích, abych se svému zdraví nějakým způsobem věnoval. A tak od roku 1987 běhám. Prvním závodem byla Velká kunratická, pak přišly Běchovice. No a vzhledem k tomu, že v Motole byl pan Bláha, který také pravidelně běhal, hecoval mě, ať zkusím i delší tratě.

A předpokládám, že jste je také zkusil...

Zkusil jsem půlmaraton a zvládnul ho, dá se říct bez větších problémů. Věděl jsem, že na sobě musím zapracovat a zvyšoval jsem tréninkové dávky, až jsem to občas i přeháněl. Ze začátku jsem běhal kolem 1 000 kilometrů ročně, nyní už je to až 1 800 kilometrů. Tím jsem se dostal na hranici, kterou bych už nerad překonával.

Osmnáct set kilometrů ročně, to už je pořádná porce. Jak často a kde trénujete?

Jelikož bydlím na Jižním Městě ani ne kilometr od lesa, chodím běhat tam.

Třikrát nebo čtyřikrát v týdnu si dám deset patnáct dvacet kilometrů podle počasí a nálady.

Mnoho sportovců se v přípravě na závody věnuje i dalším sportům. Jak je to u vás?

Zkoušel jsem cyklistiku, ale nevyhovovala mi. Rekreačně by to ještě šlo, protože se zapojují do činnosti úplně jiné svalové skupiny, ale dělat dva sporty na slušné úrovni, na to jsem neměl. Doma si rád zajezdím na rotopedu, a to hlavně v zimě. Když bylo minus dvacet, tak jsem pochopitelně běhat nešel. Zdraví je přednější.

Co vás na běhání baví nejvíce?

Běhání je pro mě především odreagování od všech problémů. Člověk se zbaví stresu, občas i deprese, má čas přemýšlet a vůbec, běhání přírodou je krásné samo o sobě. Navíc mě neuvěřitelným způsobem nabíjí. A to si skutečně nevymyslím. Kolikrát se vrátím z běhání unavený, ale daleko spokojenější, než když jsem vybíhal.

Který ze závodů, jež jste absolvoval, je vám osobně nejbližší a proč?

Když nad tím tak přemýšlím, tak nejlepší jsou půlmaratony. Ne snad díky vzdálenosti, ale kvůli neopakovatelné atmosféře v Praze. Přeběh Starého Města nebo třeba Karlova mostu, to je naprosto fantastická kulisa, kterou nikde jinde nezažijete. Samozřejmě běhat po kočičích hlavách není ideální,

ale když vidíte, jak tím město žije, a pořád trati jsou desítky tisíc fanoušků, je to něco úžasného, co vás vyhecuje k lepšímu výkonu.

Tak trochu ruku v ruce jde s dnešním vrcholovým sportem užívání vitaminových doplňků a zdravá výživa. Jste zastáncem tohoto trendu?

Řekl bych, že v dnešní době je to nezbytnost. Člověk s normální výživou bude asi těžko podávat nadstandardní výkony. Jinak zdravou výživu preferuji, ale ne tak úplně dodržuji. Chutná mi totiž něco jiného než vyloženě zdravá strava.

V posledním vašem závodě, kterým byl Prague International Marathon, jste porazil i držitele zlatého míče Pavla Nedvěda. Považujete to za největší úspěch své sportovní kariéry?

Absolutně. S Pavlem Nedvědem jsem se setkal už při půlmaratonu a shodou okolností jsme dosáhli na vteřinu stejného času. Když jsem se dozvěděl o jeho účasti na Pražském maratonu, tak jsem si řekl, že musím udělat vše proto, abych ho porazil. A podařilo se! Pavla Nedvěda jsem předběhl už na sedmém kilometru a celkem porazil o 8 minut v čase 3:41,55. Sám jsem si pak vylepšil čas o plných 16 minut. Letos mi má být šedesát, tak myslím, že svou běžeckou kariéru jsem zakončil docela stylově.



ZA POLABSKOU FLORENCIÍ DO SASKA

PRVNÍ LETNÍ NÁVŠTĚVA ZA KOLEGY PO EVROPSKÉ UNII NÁS ZAVEDE DO PŮVODNĚ RYBÁŘSKÉ VESNICE, KTERÁ SE V PRŮBĚHU POSLEDNÍCH VÍCE JAK 800 LET PROMĚNILA PŘES LÁZEŇSKOU A KRÁLOVSKOU REZIDENCI AŽ NA ZEMSKÉ HLAVNÍ MĚSTO. MĚSTO SE DNES ČASTO OZNAČUJE JAKO POLABSKÁ FLORENCIE. A DO TŘETICE – MĚSTO JE SVÝM LABSKÝM ÚDOLÍM PAMÁTKOU SVĚTOVÉHO KULTURNÍHO DĚDICTVÍ UNESCO. NÁZEV MĚSTA JE ODVOZEN ZE STAROSRBSKÉHO DREŽDANY, COŽ OZNAČOVALO OBYVATELE Z LUŽNÍCH LESŮ A BAŽIN.

Jiří Došlý / Foto: DVB



Historie MHD v Drážďanech sahá do roku 1838, ve kterém začaly ve městě jezdit omnibusy. V roce 1852 překročil počet obyvatel 100 tisíc, což zařadilo Drážďany mezi tehdejší velkoměsta (pro srovnání – Praha v témže roce měla více jak 155 tisíc obyvatel). Koňská dráha byla zprovozněna v září 1872, první tramvaj v roce 1893. Drážďany se staly jedním z německých měst, kde byla v provozu i trolejbusová



doprava. Bohužel trolejbusovou dopravu ve městě poznal celosvětový trend v sedmdesátých letech minulého století, kdy se trolejbusové tratě rušily a byly nahrazeny autobusovými linkami. Poslední trolejbus proto vyjel v Drážďanech koncem listopadu 1975. Zvláštností tramvajové sítě v Drážďanech je nákladní tramvaj CarGoTram. Nákladních tramvajů je v Drážďanech celkem 12 a jsou v provozu od března 2001. Zásobují náhradními díly továrnu automobilky Volkswagen v centrální části města v místech, kde není povolen vjezd nákladních automobilů. Další zajímavostí je visutá dráha Schwebebahn Dresden, která spojuje dvě městské části Loschwitz a Oberloschwitz. Jde o nejstarší provozovanou horskou visutou dráhu s provozem



na kolejnicích, nikoliv na laně. V provozu je od roku 1901 a nutno podotknout, že ačkoliv během únorových náletů v roce 1945 bylo zničeno téměř celé město, visutá dráha zůstala nepoškozena.

V současné době mají Drážďany 517 tisíc obyvatel. Dopravní podnik Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) přepravil v roce 2010 celkem 148 milionů cestujících, což je 400 tisíc každý den. V porovnání s rokem 2009 se počet cestujících zvýšil o 2,5 %. Cestujícím je k dispozici 12 linek tramvajů na 203 km tratí a 29 autobusových linek na 311 km tratí. V rámci DVB je v provozu i flotila šesti přívozů. Vozový park tramvajů a autobusů doznal za posledních 20 let velkých změn. Největší podíl produkce koncem minulého století tvořily tramvaje ČKD Praha (Tatra T4D), nicméně jejich podíl se každým rokem snižuje ve prospěch moderních nízkopodlažních tří až sedmičlánkových tramvajů. Flotila autobusů zahrnuje 100% nízkopodlažní vozidla, dva autobusy jsou hybridní. Součástí MHD, podobně jako v jiných městech Evropy, doplňuje systém S-Bahnu. Ten v Drážďanech doplňuje tramvajovou síť a je v provozu od roku 1973. V současné době lze v Drážďanech využít 4 linky na 103 km trasách. Provozovatelem všech linek je železniční dopravce Deutsche Bahn.

DVB v roce 2010 zaměstnával 1 703 zaměstnanců, z nichž polovina je řidičů. Zajímavostí jistě je, že 154 řidičů jsou tzv. kombinovaní řidiči, tedy řidiči s oprávněním jak na tramvaj, tak na autobus. Téměř 80 % zaměstnanců tvoří muži. Hodinová základní jízdenka na jednu zónu stojí dospělého člověka 2 €, jízdenka na dvě zóny s platností 90 minut vyjde na 3,80 €. Jednodenní jízdenka stojí 5 € pro jednu zónu (2 zóny 8 €), týdenní 19 €, měsíční 50,50 € a roční jízdenka pro dospělou osobu 490 €. Tržby kryjí 77,6 % nákladů dopravního podniku.





Díky dobovému tisku se nám dochovala unikátní fotografie provizorní kolejové smyčky na Letné

Sokolský slet a první kolejová smyčka v Praze

KDYŽ SE V ROCE 1907 KONAL V PRAZE NA LETNÉ V. VŠESOKOLSKÝ SLET, STÁLY ELEKTRICKÉ PODNIKY KRÁLOVSKÉHO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY PŘED ÚKOLEM ZAJISTIT DOPRAVU NÁVŠTĚVNÍKŮ NA SOKOLSKÉ CVIČIŠTĚ. PŘI TĚ PŘÍLEŽITOSTI POPRVÉ PRAŽSKÉ ELEKTRICKÉ TRAMVAJE OBRACELY NA KOLEJOVÉ SMYČCE.

Pavel Fojtík / Foto: archiv DPP

Od roku 1906 se organizačně připravovala stavba nové tramvajové tratě Bubeneč – Belcrediho třída – Bělského třída, která měla vést od železničního nadjezdu nad Buštěhradskou dráhou Korunovační a Belcrediho třídou (dnešní Milady Horákové), na jejímž dolním konci se měla napojit do tratě v Bělského třídě (Dukelských hrdinů). Součástí projektu byla také krátká odbočná trať k letenské vodárně, u které měla být vybudována nová tramvajová vozovna.

„Vozy bez obracení pojížděti budou“

V té době se připravoval Vsesokolský slet, který se měl poprvé konat na Letenské pláni, a nová tramvajová trať představovala ideální dopravní spojení. Bylo však těžko představitelné, aby se při velkém počtu vozů a při velkých návalech cestujících na Letné obracelo tzv. kuplováním, tedy přepojováním vlečných vozů na kolejovém přejezdu. Proto se poprvé u pražských elektrických tramvají zrodila myšlenka využít nový způsob obracení vlaků. „Navrhuje se – aby potřebě obecnstva bylo vyhověno – zřídit zvláštní provizorium kolejové z odbočné koleje do remisy až k samotnému závoďišti,“ psalo se v technické zprávě. „Jelikož by však obracením se motor. vozů na silnici jednak doprava na elektrické dráze samotné, jednak volná pasáže

na silnici, která ve dnech slavnostních jistě velice bude frekventována, velice byla stížena, navrhuje se zřídit kolejovou smyčku na louce vedle silnice až ku samotnému závoďišti, takže by mot. vozy bez obracení jedním směrem pojížděti mohly.“

Smyčka na Letné měla stavební délku 230 metrů, z toho 110 metrů bylo vybaveno předjízdou kolejí. Ve smyčce byla zřízena konečná stanice Sokolské cvičiště. Povolena rychlost jízdy byla 10 km/h.

Pozemek, který byl ke stavbě smyčky vybrán, byl soukromým majetkem velkostatkáře a majitele domů Josefa Richtera. Elektrické podniky se s ním ale snadno dohodly, a tak realizaci stavby nic nebránilo. Náhodou se dochoval jeden stavební deník vrchní stavby z roku 1907, takže se můžeme dovědět i některé zajímavé údaje o stavbě nové tratě. Vše začalo naplno v úterý 2. dubna 1907. Víme, že 17 dělníků „zaměstnáno bylo zvedáním a podbíráním kolejnic, úpravou cest, pohazováním jich pískem a odvážením náčiní ku stavbě nové trati z Bělského tř. do Bubeneč. Odpůldne započato bylo s trháním dlažby v Bělského tř. ku položení odbočného křížení do Belcrediho tř.“ V noci z 2. na

3. dubna 56 dělníků pokládalo novou kolejovou křižovatku (dnes bychom řekli křížení 1 x 6). Tehdy se takové práce dělaly – až na nepatrné výjimky – v nočních hodinách, kdy tramvaje nejezdily. Během dne, už za provozu, se křižovatka podbíjela. V dalších dnech se už intenzivně pracovalo na stavbě vlastní tratě.

V pátek 3. května 1907 poprvé čteme záznam o budoucí smyčce: „21 dělníků bylo zaměstnáno při ohýbání kolejnic pro odbočnou kolej ku cvičišti Sokola na Letné.“ Protože podél okraje silnice býval příkop, musel být při stavbě smyčky zasypán. Odvodnění pak zajišťovala provizorní roura. Teprve v průběhu stavby, 7. května, se sešla úřední komise, která vykonala tzv. politickou pochůzku, která se týkala projektu smyčky. Samotná trať už byla schválena úředně mnohem dříve. Ve středu 15. května byly hlavní stavební práce téměř hotové, a tak bylo možné začít odklízet přebytečný stavební materiál, nářadí a stavební boudy. V dalších dnech už probíhalo jen čištění kolejí v Belcrediho třídě, což byla obvykle práce tak pro dva dělníky. Zbývalo už jen dokončit instalaci trolejového vedení.

Od první pokusné jízdy k ostrému provozu

V sobotu 1. června 1907 byla redakcím různých pražských novin doručena tato tisková zpráva: „V pátek o 6. hod. večerní konala se na nové trati Belcrediho třídou vedoucí a končící na dopravní smyčce před Vodárnou u cvičiště sokolského první pokusná jízda za řízení chefinženýra Svobody a přítomnosti praesidia správní rady elektr. podniků m. r. Brože a Varvažovského. Trať byla projeta několikrát bez závady, takže může být veřejné dopravě odevzdána. Za udělení užívacího povolení bylo již učiněno podání ministerstvu železnic, takže lze s určitostí očekávat, že v neděli příští bude pravidelná doprava zahájena.“ Přesto hned ředitelství Elektrických podniků vydalo oběžník č. 48 oznamující zahájení provozu na nové trati „nejspíše od 9. června“.

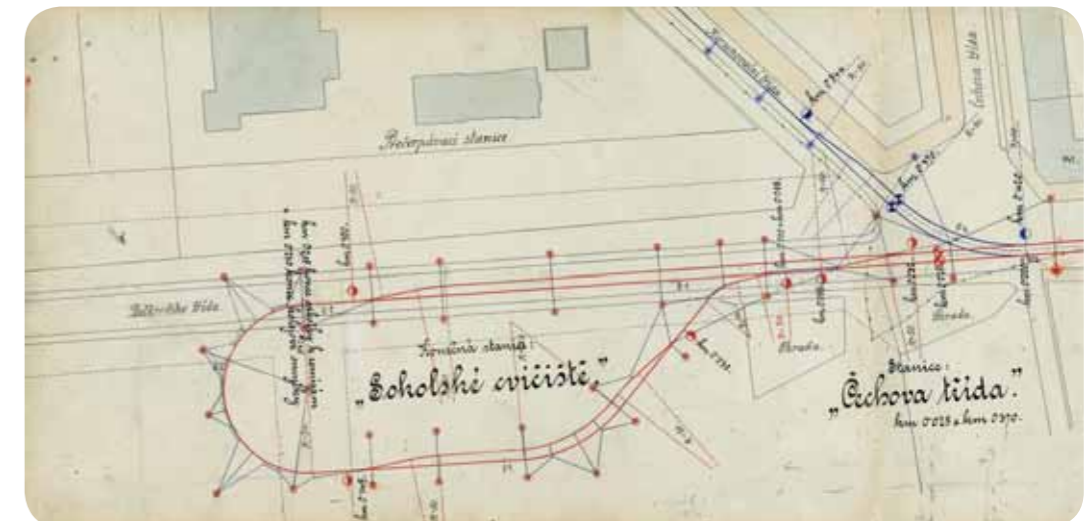
Sedmého června se uskutečnilo předběžné úřední vyzkoušení tratě, při kterém komise použila soupravu motorového vozu č. 201 a vlečného vozu č. 582. O den později proběhla za účasti zástupců vídeňského ministerstva železnic, Generální inspekce rakouských drah a dalších úřadů technicko-policejní zkouška. Při té byla použita souprava vozů č. 139 a 582. Stejný den vedení Elektrických podniků potvrdilo oběžníkem č. 51 zahájení provozu na nové trati i smyčce od 9. června 1907.

Hned první den provozu po nové trati byla využita i kolejová smyčka, protože se na sokolském cvičišti konal velký šachový turnaj. Na Letnou začala jezdit nová tramvajová linka (pozdější jedenáctka) označovaná na jízdenkách písmenem F, která měla zatím druhou konečnou na

Josefském náměstí (náměstí Republiky). Kromě toho začaly jezdit i zvláštní přímé spoje od Národního divadla a od Vinohradské Palackého třídy (Anglická). V případě nepříznivého počasí, kdy se předpokládala menší návštěva Stromovky, bylo rozhodnuto na Letnou odklonit i pravidelnou linku od Vinohradského nádraží (pozdější linka č. 3). Elektrické podniky předpokládaly, že na Letnou bude zapotřebí dopravit asi 20 tisíc lidí, a proto upozorňovaly v denním tisku, že při počtu 50 osob na vůz a intervalu půl minuty k tomu bude zapotřebí přes tři hodiny.

Smyčka na Letné skončila, jiné vyrostly

Další dny jezdila na Letnou jen pravidelná linka končící v zastávce Čechova třída. O týden později, 16. června, byla kolejová smyčka použita znovu, protože se na Letné konal další šachový turnaj. To ale byla teprve předehra hlavních událostí. Vlastní sokolský slet se konal od 29. června do 1. července. Na Letnou jezdily opět spoje od Vinohradského nádraží, z Josefského náměstí, od Národního divadla, a navíc i z Můstku. Během těchto čtyř slavnostních dnů pražské



Tento situační plán byl předložen při technicko-policejní zkoušce nové tratě a provizorní smyčky. Modře označené koleje v Korunovační ulici nebyly v té době uskutečněny

tramvaje přepravily 708 297 cestujících. V tom počtu nejsou zahrnuti držitelé předplatních jízdenek a různých legitimací opravňujících k bezplatné jízdě. Po skončení sletu provizorní smyčka osiřela. O jejím případném použití nemáme žádné zprávy.

V deníku vrchní stavby najdeme až 28. srpna zápis, že „10 dělníků bylo zaměstnáno rozebíráním kolejí na smyčce na Letné“. Tento den považujeme za zrušení smyčky. Druhého září odpoledne práce na Letné skončily a první pražská kolejová smyčka elektrických tramvají definitivně přestala existovat. Dodejme ještě, že ke stavbě vozovny na Letné nedošlo, protože mezitím byly získány lepší pozemky ve Střešovicích. Koleje zatím postavené části remízni odbočky se o rok později staly součástí nové tratě ke střešovické vozovně.

Smyčkové ukončení se v provozu osvědčilo, a tak v roce 1908 byly postaveny dvě další, tentokrát už stálé smyčky – u Vinohradského divadla a u Výstaviště.

Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák



TANEC PRAHA 2012 >>>

V červnu probíhá na několika pražských (a nakonec i mimopražských) scénách již 24. ročník festivalu **Tanec Praha**. Festival, přinášející rozmanitá představení souborů a choreografů z Německa, Argentiny, Švédska, Velké Británie, Izraele, Dánska, Holandska, Španělska, Japonska a samozřejmě České republiky, doplní workshopy, projekce filmů, přednášky pro studenty a veřejné debaty. Mezi neočekávanější hosty festivalu patří švýcarský soubor Alias, který uvede 26. a 27. června v pražském Hudebním divadle Karlín fascinující a hypnotickou choreografii Sideways Rain zakladatele a uměleckého šéfa souboru, brazilského choreografa Guilherme Botelha. V Divadle Archa se 28. a 29. června představí vlámský soubor Ultima Vez vlámského režiséra, choreografa, tanečníka a fotografa Wima Vandekeybuse s českou premiérou nejnovějšího představení booty Looting.

>>> DEN PŘÍBĚHŮ BEZPRÁVÍ

Na den, kdy si připomínáme výročí popravy Milady Horákové, přichystala společnost Člověk v tísni již 2. ročník akce s názvem „Den Příběhů bezpráví“. Ve středu 27. června 2012 zaplní frekventovaná místa Prahy studenti, kteří budou rozdávat symbolické stužky. Připnutím stužky budou moci lidé vyjádřit účast se všemi, kteří v době komunistického Československa našli odvahu a režimu se v zájmu demokracie a svobody postavili. Odpoledne proběhne v centru pražské metropole vzpomínkový happening. Více informací najdete na www.pribehybezpravi.cz/den a www.facebook.com/pribehybezpravi.



FESTIVAL UNITED ISLANDS >>>

V termínu 21.–23. června se v unikátním prostoru historického centra Prahy znovu uskuteční festival **United Islands**. Hudební produkce společně s bohatým doprovodným programem bude hostit trojice pražských ostrovů – Střelecký, Slovanský a Dětský, malebná Kampa

a Janáčkovo nábřeží. Představit by se měly soubory z patnácti zemí v čele se stálíci evropské taneční scény Kraak and Smaak z Holandska nebo mezinárodní formací NOHA s původní zpěvačkou Minervou Pérez. Další podrobnosti k festivalu najdete na www.unitedislands.cz.

HUDEBNÍ NOKTURNA V TRAMVAJOVÉM NEBI >>>

Rozmanitost prostředí se stala inspirací pro různá hudební překvapení. V krásném prostředí Muzea MHD ve Střešovicích se uskuteční v průběhu roku čtyři koncerty pod společným názvem **V tramvajovém nebi**. Hudba tak může potěšit posluchače Hornovým voláním (Pražské hornové kvarteto), Humorem v hudbě (Musica notturna), Jazzovou féerií (Jana Koubková) a na podzim Mozartovým Requiem „za všechny věrné tramvajáky“. Koncerty ve střešovické vozovně začínají vždy v sobotu v 15 hodin, v těchto termínech: 23. června, 1. a 15. září a 3. listopadu 2012.

FOTOSOUTĚŽ >>>

Na jakém místě vloni Kinobus promítal?



Pro **VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ**

Přinášíme další soutěžní snímek v rámci Fotosoutěže o ceny pro 3 výherce. Odpověď zasílejte nejpozději do pátku 29. června 2012 na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž). Tři vylosovaní soutěžící získají 2 vstupenky na představení Metropolitního léta hereckých osobností na Letní scéně Vyšehrad.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 5 zněla: Lazarská. Z 66 správných odpovědí byli vylosovaní tito 3 účastníci jízdy soupravou Ečs a majitelé vstupenek do pražských památek: **Hana Šťastná, Monika Vlková a Martin Vokoun.**



>>> KŘÍŽOVKA <<<

	ROZHL. SPOL. ZÁPADNÍ SAMOY	NĚKDEJŠÍ ZN. ČEPELEK	SCHOPNÁ POKYBUJ VZDUCHEM		PRÁCE NA SOUSTRUHU	JEDOVATÝ KAPALNÝ PŘEVK	VYHRNOVAT	INC. DEYLA	OZNAČENÍ ČESKÝCH LETADEL	MEZ KYRGOZ-ŠTANU		TURECKÝ SLUHA	OPACNĚ	ASUBSKÝ HRDINSKÝ EPOS	PŘEDLOŽKA	ZN. MOUKY	CÍNOVODK	PAPÍR K POKRYVÁNÍ STĚN
AMER. LET. SPOL.				MORAVSKÝ TANEC								VZÁCNOST						
1. díl tajenky				BIBRY														
JÁMA NA ZÁSObY Z BRONZOVÉ DOBY								ANGL. KVĚTEN	ŠÁTEK ŠPANEL REKA									2. díl tajenky
SLOVENSKÝ BABIČKA										NAJEZENÉ (DĚTSKÝ)								
	SVÁZAT	LÁKADLO (ZAST.) ZBRANĚ POTÁPĚČU		DÁNSKÝ SKLADATEL KROKOVÁ DCERA						VYSILOVAT								
HLEDAT							ANGL. PŘÍZE PRŮSVITNÁ BAVLENĚNÁ TKANINA					TMEL						TU MÁŠ
DĚTSKÝ POZDRAV		ANEBO (ZAST.) NÁŠ DIRIGENT A SKLADATEL (JOSEF)						CHILSKÝ OSTRŮV MUŽSKÉ JMĚNO (24.6.)							RĚDITEL FRANCOUZSKÝ BÍRČ			
FR. ŘEKA			DAVIDŮV HRDINA RUSKÁ ŘEKA					LATIN. PTÁK VÁNOČNÍ RYBA							ALIKENOL	PŘEDLOŽKA		
ŠÍPOVÝ JED				ÚTOK LETADLO						ANGL. AZBĚST RUSKÉ SIDLO								
3. díl tajenky							SLOVEN. JINAK LATINSKÁ SPOJKA A											
HVĚZDA V SOUHŮVĚZÍ ŠTÍRA								NEVLÍDNO										DOMÁCKY ABRÁHAM
NÁŠ BUDITEL				SPZ OTTERN-DORF (NĚMECKO)														SLADKOVODNÍ KAPROVITÁ RYBA
4. díl tajenky																		

Tajenka z minulé křížovky: DALŠÍ VÝMĚNA VÝHYBKY PROBĚHNE NA MÍRÁKU

KINOBUS 2012

Dopravní podnik hlavního města Prahy vás zve do kina

www.dpp.cz/kinobus

ZASTÁVKA FILM

Vstup
zdarma

Rodina je základ státu

Musíme si pomáhat

Kráska v nesnázích

Rebelové

Nic proti ničemu

Samotáři

Rozmarné léto

Babí léto

Perfect Days

Alois Nebel

Medvídek

Lidice

Kvaska

TACHO

Promítání začne po setmění. Změna programu vyhrazena.

infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz

SMĚR KULTURA

U pátečních produkcí doprovodný hudební program

 Dopravní podnik
hlavního města Prahy

 SPČ
POMOŽTE
DĚTÍ

 regina 92.6
ČESKÝ ROZHLAS

 ČESKÁ
TELEVIZE