

# DP kontakt

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



## Outplacement

Nový trend v personálním marketingu.

27

## Před 100 lety vyjely v Praze autobusy

7. března 1908 se Nerudovou ulicí poprvé rozjely autobusy, Pražanům tak začal sloužit zcela nový dopravní prostředek.

33



- 3 Aktuálně**
- 9 Metro**
- 10 Tramvaje**
- 18 Autobusy**
- 20 Ze světa**
- 24 Z podniku**
- 33 Historie**
- 36 Zajímavosti**



## DP KONT@KT

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

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

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

**Šéfredaktorka:** Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

**Uzávěrka tohoto čísla:** 19. března 2008

Milí čtenáři DP KONT@KTu, měsíc uplynul jako voda, a tak se opět můžete začíst do stránek časopisu zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy. V březnovém čísle jsme pro vás připravili řadu, doufám, že zajímavých a čtivých, článků.

Seznámíme vás s novou tramvají Škoda 15T, která byla 11. března představena vedení Dopravního podniku a jejíž první vozy by měly být dodány v roce 2009.

Otevření nového úseku metra IV.C2 (prodloužení linky C z Ládví do Letňan) se kvapem blíží, a tak se dozvíte, jaké práce bylo nutné v únoru provést, aby mohlo proběhnout propojení trati IV.C1 a IV.C2.

Petr Malík zavítal na jižní polokouli a část ledna a února strávil v zemi, která se vám vybaví při vyslovení slov klokan či euca-lyptus. My se však nebudeme zabývat australskou faunou ani florou, ale městskou dopravou, jelikož ani v takové dálce Petr Malík nezapomněl na svou profesi a bedlivě sledoval tamní prostředky MHD, aby se pak s námi mohl o své dojmy podělit. Od února má technický úsek ve svém čele novou osobnost – technickým ředitelem se stal Ing. Radek Zamrazil, který nám v rozhovoru prozradí, nejen o jakou strategii se opírá jeho úsek a kam bude v letošním roce investovat finanční prostředky, ale například i jak tráví volný čas a kde načerpává energii.

Pozornost věnujeme i vážnějšímu a citlivému tématu – období loňského léta a podzimu, kdy řada zaměstnanců Dopravního podniku přišla v důsledku organizačních změn a ozdravných opatření o své zaměstnání. Každý víme, že ztráta pracovního místa nepatří k lehkým obdobím v životě člověka. Na druhou stranu i firmy mají svůj životní cyklus, procházejí vývojem a určité transformační procesy jsou pro jejich prosperitu potřeba. Nicméně věřte mi, že teprve až se setkáte tváří v tvář s lidmi, kteří z těchto důvodů o zaměstnání přišli, a budete vystaveni jejich osudům, uvědomíte si, jak emočně vypjaté to pro ně bylo. Když jsem připravovala článek o období, kdy Dopravní podnik muselo opustit několik stovek zaměstnanců, bylo mi z jejich životních příběhů úzko. Z této melancholie mě ale dostal a náladu mi zcela vylepšil rozhovor s Kateřinou Zemanovou z firmy BNV Consulting, která působila v informačním centru pro odcházející zaměstnance. Vedení Dopravního podniku jej vytvořilo proto, aby těmto lidem pomohlo zvládnout stresové období spojené se ztrátou zaměstnání. Budeme se bavit o novém trendu v personálním marketingu – tzv. outplacementu, díky kterému Dopravní podnik ukázal, že i odchod z něj může být důstojný a potvrdil tím punc své solidnosti.

Služba SMS jízdenka slaví úspěch nejen mezi pražskými cestujícími, ale zájem o ni přesáhl už i hranice České republiky. O této převratné novince v placení jízdného a její prezentaci ve Varšavě se rozešla Kateřina Poláková.

Část věnovaná dobám dávno minulým se tentokrát nese v duchu autobusové dopravy, jelikož před 100 lety vyjel na svou trasu první autobus v historii pražské MHD. Jaký byl osud tohoto druhu dopravy se dozvíte v článku Pavla Fojtíka. Díky tomuto výročí jsme se vrátili i ke kdysi oblíbené soutěži čtenářů DP KONT@KTu, a tak se ptám: „Poznáváte místo na fotografii?“

Užívejte prvních jarních slunečních paprsků – třeba někde na lavičce s naším časopisem. A pokud nám příroda nenadělí hezké počasí, věřím, že i tak vám bude s DP KONT@KTem příjemně.

Vydařené jaro vám přeje

Dana Reinišová

# Představení tramvaje Škoda 15T vedení Dopravního podniku

Dne 11. března 2008 proběhla v jednacím sále Dopravního podniku hl. m. Prahy prezentace nové tramvaje Škoda 15T pro vedení společnosti.

Důležitost této prezentace byla stvrzena i účastí generálních ředitelů Ing. Martina Dvořáka za Dopravní podnik hl. m. Prahy a Ing. Tomáše Krska za společnost ŠKODA TRANSPORTATION, která pro Dopravní podnik tramvaje s označením 15T vyrábí.

**Ondřej Pečený,**  
vedoucí oddělení Komunikace  
Obrázky: ŠKODA TRANSPORTATION



Za stranu plzeňské Škodovky se prezentace zúčastnil kromě manažera projektu pana Taranta také technický ředitel a byl přizván i designér a architekt Patrik Kotas, který pro Škodovku a Prahu tramvaj navrhnul. Za stranu Dopravního podniku se zúčastnili kromě odborných ředitelů také zástupci provozních jednotek, kteří s tramvajemi přijdou do každodenního styku. Ujít příležitost seznámit se s novým vozidlem si ale nenechali ani kolegové od autobusů.

Nyní k tomu nejpodstatnějším. Tramvaj Škoda 15T se od poslední novinky tramvajového vozového parku 14T liší v mnohém. Vozidlo je od počátku koncipováno jako 100% nízkopodlažní, což je kvalita, kterou snad nejlépe ocení cestující, kteří při porovnávání starších tramvají s 14T zmiňují obrovskou výhodu nečlenitého salonu, který umožňuje volný pohyb. Nová tramvaj je „šitá“ na míru průjezdním profilům Prahy a měla by projíždět Prahou stejně dobře jako 14T, což je také jedna z dobrých vlastností, kterých si řidiči u „čtrnáctky“ cení. Pro řidiče by rozložení přístrojů na přístrojové desce mělo být téměř shodné s 14T,

což usnadňuje orientaci s tím vylepšením, že podsvícení displejů a přístrojů by mělo být více zřetelné i v horších světelných podmínkách.

Patnáctka měří 31,4 m a je to tříčlánková jednosměrná tramvaj. Novinkou jsou zřetelně designově oddělené dveře řidiče, což by mělo do budoucna zamezit matení cestujících jako tomu bylo u 14T. Úplnou novinkou jsou synchronní motory, které zaručují hnací sílu celého vozu.

Diskuze vedoucích jednotek a otázky, které v průběhu prezentace padaly, svědčí o zájmu, který tato novinka vyvolala. Technický ředitel Dopravního podniku Ing. Zamrazil svolal a jmenoval projektový tým, který bude s dodavatelem řešit jednotlivé vlastnosti tramvaje, aby byla co nejlépe připravena pro provoz v pražských ulicích. Jedná se mimo jiné i o podstatné otázky týkající se nakolejování vozidel při mimořádných událostech a nouzovou manipulaci s tramvají přes spráhla. V neposlední řadě také manipulaci s tramvají pomocí jeřábu apod. Projektový tým tedy čeká ještě spousta měsíců práce před tím, než



první „patnáctky“ posílí pražskou tramvajovou flotilu. První vozy by měly být podle smlouvy dodány v roce 2009. Kostky jsou vrženy. Příprava prototypu je v plném proudu a tak nezbyvá než vyčkat, co nového tramvaje Škoda 15T přinesou nejen cestujícím, ale i zaměstnancům Dopravního podniku, kteří se budou o jejich provoz starat.

Mně osobně se nová tramvaj na první pohled líbí, takže si přeji, aby tyto tramvaje našly své zastánce nejen mezi pražskou veřejností, ale i mezi řidiči tramvají a personálem, který o ně bude pečovat.



# Dva pohledy

## Z ostudy uniformy

V pátek 29. února krátce po 14. hodině došlo na lince metra B mezi zastávkami Palmovka a Českomoravská k mimořádné události, při které se střetla vlaková souprava s mužem pohybujícím se v tunelu. Ten bohužel nehodu nepřežil. Následoval více než dvouhodinový výpadek metra v úseku Florenc – Černý Most, a to v tu nejhorší možnou dobu – v počínající páteční odpolední špičce.

**Pavel Ďuran,**  
jednotka Provoz Tramvaje

Všechny zastávky metra vyjma posledních dvou (Rajská Zahrada, Černý Most) jsou vedeny paralelně s tramvajovou tratí, což dává tušit, že případný výpadek nemusí být katastrofální jako např. na lince C nebo v opačném úseku linky B, kde souběžná doprava prakticky neexistuje. Jenže tušení je věc jedna a skutečnost věc druhá. Vlakové soupravy metra končí ve stanici Florenc rázem začaly chrlit stovky a tisíce cestujících, kteří zcela logicky očekávali, že na povrchu přestoupí na tramvaj a po náročném pracovním týdnu se dostanou nějak domů.

Za chvíli okolí stanice připomínalo místo, kde se za okamžik otevřou brány obchodního domu s povánočními slevami ve výši 80 %. Zastávku obsluhovaly pouze linky č. 8 a 24 – tak přetížené, že veškeré snahy o nástup do tramvaje těch, kteří se prodrali k zastávkové hraně, vyšly naprázdno, byť riskovali, že „svezenísechtivým“ davem budou nemilosrdně sraženi pod právě přijíždějící tramvaj. Dopravní podnik nedokázal cestujícím nabídnout z Florence nejen odpovídající náhradní

dopravu, ale pro jistotu jim nezajistil žádnou. Zprvu jsem se domníval, že dispečink situaci nezvládl, ale v okamžiku, kdy jsem nahlédl do relativně čerstvého Dopravně – organizačního opatření č. 100/2008, zjistil jsem, že dispečink jednal přesně v intencích uvedené normy. Prodloužil tramvajové linky č. 12 a 15 z Palmovky na Lehovce a autobusy končící na Černém Mostě do zastávky Lehovce.

Uvedená norma je na vině jen částečně. V důsledku radikálních úspor, které se řadu měsíců aplikují na jednotce Provoz Tramvaje, jsme se úspěšně zařadili do klubu neakceschopných dopraváků. Nejprve jsme zkrátili záložní vlaky z dvojice na sólo vozy, pak jsme zrušili polovinu záložních vlaků, kterých jsme původně vypravovali na předem vytyčená místa v pražské síti skoro desítku, a nakonec jsme záložní vlaky zrušili úplně s tím, že v případě potřeby s nimi vyjedou záložní řidiči z vozoven. A protože jsme v posledních měsících eliminovali i zálohy na opravdové minimum, záložní vlaky jsme zcela a definitivně pohřbili. Prý to po nás nikdo nechce. Nejsem u Dopravního podniku žádný extra pamětník, přesto pamatuji dobu, kdy plané bombové útoky zastavovaly pražské metro několikrát do měsíce. A Elektrické dráhy dokázaly cestujícím v řadě případů nabídnout kvalitní alternativu pomocí tramvají. U jednoho podobného výpadku, to ještě béčko končilo na Českomoravské, jsem jako řidič tramvaje s označením „X“ asistoval: během patnácti minut po výpadku metra jsem se vyslán ze stanoviště Olšanské hřbitovy již napojoval na Palmovce na náhradní dopravu v úseku Vysočanská – Florenc. Jiná „X-ka“ stávala na Palmovce a na Florenci, ty byly použitelné okamžitě a na posilu se svolávaly další z vozovny Hloubětín, Kobylisy, Žižkov a ze smyčky Výstaviště nebo Vápenka. Během třiceti minut náhradní tramvajovou dopravu zajišťovalo až osm tramvajových souprav.

Prodloužením linek č. 12 a 15 z Palmovky na Lehovce vznikne na obou lin-

kách mezi prvním spojem s dojezdem na Lehovce a posledním odjíždějícím dle jízdního řádu z konečné Palmovka téměř hodinová díra (jízdní doba Palmovka – Lehovce je cca 20 minut), což je bezprecedentní, a hlavně další zcela zbytečný zásah do pravidelnosti dopravy. Vytloukáme jen klín klímem. Pokud už jsme se dostali do tak tristní situace, že nemůžeme vypravit jediný vlak navíc, pak je rozhodně lepší náhradní tramvajovou dopravu řešit stahováním jednotlivých spojů z různých (nejbliže jezdících) linek než úplně zdecimovat na několik hodin jednu nebo dvě linky. Nedokážu říci, jak je postavena smlouva s ROPIDem, ale jinak nevidím důvod, proč by se při mimořádné události takového rozsahu náhradní tramvajová doprava nedala řešit stahováním spojů, jako se tomu děje u jednotky Provoz Autobusy. Dovedu si představit následující modelovou situaci, kdy dispečer odchytil tramvaj linky č. 26 s maticovým transparentem v zastávce Masarykovo nádraží a sdělí řidiči následující: „Pane řidiči, dojedete do zastávky Bílá Labuť, tam oznámíte cestujícím, že měníte orientaci na X-B a do odvolání budete zajišťovat náhradní tramvajovou dopravu v trase Florenc – Nádraží Vysočany – Lehovce.“ To samé provede u jednoho spoje linky č. 9 v zastávce Jindřišská, u dalšího v zastávce Hlavní nádraží a u spoje linky č. 14 v zastávce Náměstí republiky. Podobně stáhne dispečink po jednom spoji z linky č. 10, 12, 25 na Palmovce, případně 16 na Ohradě a během dvaceti minut funguje náhradní tramvajová doprava, která v případě aktuální potřeby může být operativně posílena dalšími spoji z ostatních linek v nejbližším dosahu.

Jestli tohle nejsme schopni zvládnout, pak je něco špatně. Věřte mi, že slova, která padala na Florenci nebo Palmovce na hlavu nás, dopraváků, a především na hlavu našeho vedení v souvislosti s nedávným nemalým zdražením jízdného, byla tak nelichotivá a vulgární, že si je nedovolím reprodukovat ani ve svých myšlenkách. V očích cestujících veřejnosti jsme propadli a z ostudy si můžeme ušít nové uniformy.

# na jednu událost

## Stanovisko k mimořádné události v metru dne 29. 2. 2008

Opatření zaváděná při neplánovaných přerušeních provozu metra, tedy při vzniku mimořádných událostí v metru majících za následek jeho přerušení provozu, řeší a předem stanovuje Dopravně – organizační opatření DŘ č. 100 (dále jen DOO 100). V této normě je pamatováno jak na přerušení jednotlivých traťových úseků, a to i v rozsahu vzájemné kombinace přilehlých meziobratových úseků jednotlivých linek, tak na přerušení provozu celé jedné konkrétní linky. Zvláštní opatření také pamatuje na případné přerušení provozu na všech třech linkách najednou (situace zatím jediného využití při „havárii dispečinku“ ze dne 1. září 2007).

Miloš Trnka, vedoucí odboru Řízení a kontrola provozu

Opatření DOO 100 je formou datků aktualizováno s ohledem na okamžité výlukové stavy v povrchové dopravě a jednou ročně pro možnosti přihlídnutí ke změnám dopravní infrastruktury novelizováno. Filozofie tohoto DOO 100 je postavena na dvou principech. Princip první – kapacitu metra (a to zejména v přepravních špičkách) nelze být s využitím všech dostupných záložních prostředků (např. záložní autobusy, záložní řidiči ve výpravních apod.) nahradit pravidelnou povrchovou dopravou. A princip druhý – k obnovení provozu metra po vzniku mimořádné události v drtivé většině dochází do 45–60 minut po jejím vzniku. Mimořádná událost je ve značném počtu případů vyřešena a provoz metra obnoven dříve, než se stačí náhradní povrchovou dopravu dokonale „rozjet“. Již z tohoto důvodu se při předpokladu obnovení provozu metra do 20 minut náhradní povrchová doprava ani nezávádí a cestující jsou naopak informacemi směřování k tomu, aby vyčkali na obnovení jeho provozu.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že DOO 100 neslouží k nahrazení přepravní kapacity metra v úsecích s neplánovaně přerušným provozem, toto není ve většině úseků operativně ani realizovatelné. Účelem DOO 100 je předem stanovený jednotný postup pro provozní pracovníky všech trakcí, aby se negativní dopad spojený s narušením provozu metra vůči cestujícímu eliminoval na co nejmenší

míru. Z tohoto hlediska je jeho účelem i zajištění kvalitního informování cestujících (připravené nahrávky do sítě metra slyšitelné i vně stanic, dispozice pro staniční personál apod.). Zaváděná opatření při přerušení jednotlivých příslušných úseků provozu metra jsou rozdílná dle dopravních možností přilehlých komunikací a hustoty sítě pravidelné povrchové dopravy. Například při přerušení provozu metra v úseku Smíchovské nádraží – Florenc linky B nejsou žádná opatření v povrchové dopravě zaváděna. Náhradní autobusy by centrem města projížděly pouze velmi obtížně, při použití náhradních tramvajových vlaků by došlo k ještě většímu přetížení kolejové sítě v centrální oblasti města. Proto veškeré opatření spočívá v informování cestujících ve stanicích metra a tramvajových vlacích a odkazování na pravidelné spoje.

Naopak v úsecích, kde trasu metra „nelemujeme“ pravidelná povrchová doprava (např. Florenc – Pražského povstání – Kačerov – Háje na lince C, Nové Butovice – Smíchovské nádraží na lince B), je nutno využít náhradních autobusů. Jejich počet se však ve špičkách pracovních dnů pohybuje až na 50 vozů. Nevýhodou tohoto druhu opatření je, že většina těchto vozů musí být „ukradena“ z pravidelných linek a dojezdové vzdálenosti od místa přejezdu (zpravidla nejbližších konečných zastávek) k místu nasazení na náhradní dopravu způsobují časovou prodlevu.

Další, a to neoperativnější variantou zmírnění následků přerušení provozu metra, je prodloužení pravidelných autobusových a tramvajových linek do jiných konečných zastávek, než mají stanoveno pravidelným stavem, tzv. „protažení“ linek. Značná operativnost a eliminace časové prodlevy požadavek versus realizace je způsobena skutečností, že tato vozidla zpravidla již nikam nepřejíždějí a jejich využití na náhradní povrchovou dopravu za metro je téměř okamžitě realizovatelné (zejména pomocí radiostanice). Tato varianta se využívá zejména na koncových úsecích linek metra (přerušení v provozu metra linky A v úseku Dejvická – Náměstí Míru nebo v úsecích Depo Hostivař – Skalka – Strašnická – Želivského či právě linky B Černý Most – Českomoravská). Prodloužené autobusové spoje, jinak končící u stanic metra, cestující odváží dále do míst, kde je další přeprava umožněna pravidelnými a ve většině případů v této souvislosti posílenými tramvajovými linkami – opět s využitím prodloužení jejich pravidelných tras. Výhodou využití tramvajových vlaků oproti autobusům je zřejmě po samostatném tělese s využitím dnes již značného počtu preferenčních prvků podstatně rychlejší než autobusy. Prodloužením tras autobusových a tramvajových linek tak sice může docházet k odchýlkám od stanovených jízdních řádů, ale dopravní obslužnost jejich pravidelných tras je zachována. →




Návrhy na zlepšení akceschopnosti náhradní povrchové dopravy uvedené v článku p. Ďurana v souvislosti s mimořádnou událostí v provozu metra ze dne 29. února 2008, přerušení provozu metra v úseku Černý Most – Florenc na lince B a s tím související zavedenou náhradní povrchovou dopravou, nejsou realizovány jednak z hlediska ekonomického vzhledem k mizivé četnosti těchto mimořádných událostí (držení personálních záloh – záložních vlaků popř. autobusů) a jednak by ve vztahu k značné části ostatních cestujících (těch, kteří metrem cestovat nechtějí) byly kontraproduktivní.

Připomeňme opatření zavedená přesně v souladu s DOO 100: Pravidelné autobusové linky končící v konečné zastávce Černý Most byly prodlouženy do autobusového obratiště Lehovce, tedy ke kolejové síti. Pravidelné autobusové linky končící v konečné zastávce Českomoravská byly ze stejného důvodu prodlouženy do autobusového obratiště Palmovka. Tramvajová trať Palmovka – Lehovce byla posílena linkami prodloužením pravidelných linek č. 8, 12 a 15, jinak končících na Palmovce, respektive na Nádraží Vysočany. De facto, jediným neposíleným úsekem zůstává tramvajová trať Florenc – Palmovka. Zde však cestující musí tak trochu improvizovat vzhledem k cíli své cesty. Pravidelné linky 8 a 24, kopírující trasu metra, samozřejmě kapacitně nemohou stačit. Z Florence, resp. z Těšnova

(zanedbatelná docházková vzdálenost) je možno použít linky č. 3 a 26 („trojkou“ na Palmovku, 26 alespoň na Vltavskou, kde jsou zase jiné navazující spoje). Další variantou je využití autobusových linek č. 133 a 207 a s využitím přestupu na Ohradě lze jet tramvajemi 1, 10 nebo 19 opět na dopravně posílenou Palmovku. A opačný směr – tramvajová křižovatka Palmovka poskytuje hustotou pravidelných spojů mnoho variant náhradního řešení přepravy do centrální části města.

Z hlediska využití případných záložních vlaků – již výše bylo konstatováno, že kapacitu metra nelze operativně nahradit. Pokud by Dopravní podnik skutečně držel záložní vlaky (ať již pro tyto případy, či pro hrazení výpadků v provozu tramvají), bylo by jejich nasazení na povrchovou dopravu za metro kapkou v moři. Tři sólo vozy nenahradí ani jednu soupravu metra. Navrhované řešení vysazení cestujících z okolo projíždějících tramvajových linek a použití vlaků na náhradní dopravu by bylo ve vztahu k těmto cestujícím nepřijatelné. Skoro všechny tramvajové linky jezdí v centrální části města plně obsazené. Kdybychom tedy například u Jindřišské věže vysadili všechny cestující z jedné již tak plně „devítky“ a třeba z jedné „čtrnáctky“ a ještě „trojky“, vytvořila by se zde obdobná situace jako na Florenci – tramvajová zastávka přeplněná lidmi, protože následné vlaky by přestaly pobírat. Navíc použití linek

z oblasti Bílé labutě (navrhovaná linka 26) je kontraproduktivní – tato linka ze zastávky Těšnov odlehčuje oblasti Florence a již svou pravidelnou trasou plní účel náhradní povrchové dopravy. Z uvedených důvodů jsou například autobusy, které jsou na náhradní dopravu používány z pravidelných linek, stahovány zásadně z konečných zastávek, a nikoliv při jízdě po trase s cestujícími. Závěrem je třeba nutno zrekapitulovat následující: mimořádná událost v metru byla dne 29. února 2008 nestandardní místem jejího vzniku, v obrátové stanici Českomoravská, a to ještě nikoliv v prostoru staniční koleje, ale přímo v tunelu (cca 350 metrů za stanicí). Ne vinou pracovníků Dopravního podniku se navíc následná likvidace protáhla z místa obvyklých cca 45–60 minut na dvě a půl hodiny. A to vše v páteční odpolední špičce. Nutno konstatovat, že v těchto případech i přes veškerou snahu všech pracovníků operativního řízení provozu nelze běžnými prostředky zajistit adekvátní náhradu za vlaky metra. Je zde prostě pouze možnost snížení následků na co nejnižší míru, a to jak s ohledem na cestující, kterých se přerušení provozu metra dotýká přímo (cestující v metru), tak s ohledem na cestující v povrchové dopravě v jiných lokalitách metropole (předeponováním tramvajových a autobusových vozů na náhradní povrchovou dopravu nemůžeme neúměrně ochromit obslužnost třeba okrajových částí města a sídlišť). 

## Změna v systému odměňování revizorů

V průběhu února Dopravní podnik hl. m. Prahy uzavřel nový smluvní vztah na správu a vymáhání pohledávek za jízdné a přírázky od „černých pasažérů“. Jedná se o revoluční změnu, která se zásadním způsobem dotkne odměňování našich zaměstnanců, kteří pracují jako přepravní kontroloři.

Petr Pulec, předseda OSPD

Zatímco podle starého modelu museli revizoři na svou významnou část odměny čekat do okamžiku, kdy právní kancelář soudně nebo exekučně pohledávky vymohla, což v mnoha případech trvalo i řadu let, podle nového modelu bude revizorům odměna odvíjející se od plateb za pohledávky vyplacena nejpozději do 6–7 měsíců od okamžiku, kdy došlo k přistižení osoby jedoucí bez platného jízdního dokladu.

Jestliže dříve Dopravní podnik předával pohledávky do správy advokátní kanceláře, platil veškeré náklady včetně soudních poplatků a vymožené prostředky získal teprve v okamžiku, kdy došlo k vymožení pohledávky. Nově veškeré pohledávky za dlužníka uhradí smluvní partner společnost Tessile ditta, a.s. A to nejpozději do půl roku od zjištění černé jízdy, čímž Dopravní podnik ve velmi krátké době získá celou pohledávku včetně úroků bez závislosti na úspěšnosti vymáhacího procesu a zároveň nemusí do celého řízení investovat jakékoliv finanční prostředky.

Úspěšnost v získávání zaplacených pokut okamžitě vzroste z původních cca 50–60 % na 100 %. Rizika spojená se soudním a exekučním řízením přebírá na svá bedra firma Tessile ditta a pro Dopravní podnik celá záležitost končí. Ihned po té může být revizorovi vyplacena jeho odměna. Odborové sdružení pražských dopraváků tuto změnu vítá, neboť významná část zaměstnanců bude spravedlivěji ohodnocena. Kromě toho na celé změně nezanedbatelně vydělá i Dopravní podnik a tyto uspořené prostředky budou moci být použity k efektivnímu rozvoji, např. pro zlepšení pracovních podmínek řidičů MHD. Dále jsem se dozvěděl potěšující informaci, že místopředseda představenstva Tessile ditta JUDr. Pavel Novák zastává současně funkci předsedy dozorcí rady Metropolitní univerzity Praha a podílí se na projektech tvorby tréninkových a pracovních míst pro handikepované občany (zejména vozíčkáře), a ti se budou aktivně podílet v administrativě celého projektu, který jim tímto zajistí plnohodnotné zaměstnání s dlouhodobou jistotou. Mimo to „černým pasažérům“ bude dána možnost v poměrně delším časovém období pohledávku mimosoudně vyrovnat.

# Prodejní místa ve stanicích metra s novou tváří?

Agenda spojená s prodejem jízdenek na prodejních místech ve stanicích metra byla předána 1. března 2008 společnosti Cross Point. Od 1. prosince 2007 do 29. února 2008 prodej jízdenek zajišťovala pro Dopravní podnik hl. m. Prahy společnost VD Work Agency, která jej převzala po ukončení spolupráce s firmou Šoch a která přijala i původní zaměstnance této firmy. Vzhledem ke zkušenostem a významným referencím v oblasti personální strategie zajišťuje VD Work Agency pro společnost Cross Point i nadále nábor nových pracovníků včetně jejich pravidelných odborných školení.

A tak to vypadá, že se díky těmto školením dočkáme na prodejních místech ve stanicích metra, které reprezentují i Dopravní podnik hl. m. Prahy, příjemného a vlídného zacházení, stejně tak i rychlého vyřízení našeho požadavku.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace, Foto: Luboš Wisniewski

**P**ersonální agentura VD Work Agency působí v České republice v oblasti zajišťování komplexních služeb outsourcingu – pronájmu pracovních sil. Kvalitu jejích služeb garantuje získaný certifikát ČSN EN ISO 9001:2001 a ČSN EN ISO 14001:2005 od společnosti TÜV International s.r.o. Mezi její obchodní partnery patří například i Škoda Auto a.s. S projektovým manažerem společnosti VD Work Agency, panem Eduardem Borufkou, jsem se sešla v jedné pražské restauraci a během oběda a příjemného rozhovoru se dozvěděla odpovědi na veškeré mé otázky, týkající se zmíněného školení prodejců jednotlivých prodejních míst ve stanicích metra.

**Zajímalo by mě, proč potřeba takového školení vznikla? Kdo s tímto nápadem přišel?**

Ve chvíli kdy byla ukončena spolupráce s prodejcem jízdních dokladů

– firmou Šoch, začaly se zjišťovat pozitivní stránky provozu prodejních míst, ale také ty negativní. Za spolupráce našich kolegů jsme provedli tzv. kontrolní nákup, kdy jsme zjistili, že ne na všech prodejních místech je taková úroveň, jaká by měla být. Potvrdily se nám neblahé zkušenosti zákazníků Dopravního podniku jako například dlouhotrvající odbavení, špatná forma komunikace, neochota jednotlivých prodejců. Tým managementu naší společnosti tak začal hledat řešení, jak tuto situaci změnit k lepšímu a hlavně jakým způsobem prodej jízdních dokladů standardizovat, jelikož každé prodejní okénko, ať už svým vzhledem, či chováním prodejce, tvoří samostatnou jednotku. Prvním důležitým krokem tedy byla standardizace v rámci zákaznické komunikace a image každého prodejního okénka takovým způsobem, aby to v konečném důsledku pocítil zákazník a my jsme snížili riziko zbytečných stížností, které se generovaly právě díky negativnímu, nepřilíživému a profesionálnímu přístupu jednotlivých prodejců.

**Kdy školení prodejců začalo?**

Se školením jsme začali v první třetině ledna letošního roku, kdy jsme uspořádali dva pilotní kurzy, kterých se účastnilo pokaždé 6 prodejců. Skupinu jsme „namíchali“ ze stávajících prodejců, kteří byli dlouholetými zaměstnanci, a zařadili jsme do ní i nově příchodzí zaměstnance, kteří byli přijati na základě standardních podmínek, které by dnes měl splňovat každý prodejce na prodejním místě ve stanici metra. Tím mám na

mysli jazykovou vybavenost, uživatelskou znalost práce s PC, samozřejmě i komunikační dovednosti a bezúhonnost, určitou roli tu hraje i věk.

**Zůstalo se jen u pilotních kurzů, nebo po nich následovala další školení?**

Po pilotních kurzech následovala dvakrát dvě velká školení, kde se za pomoci Dopravního podniku hl. m. Prahy s paní Ing. Kellerovou probírala otázka tarifu, ve kterém nastalo hodně změn. Nejdříve jsme tedy prodejce proškolovali v tarifu, a poté jsme se zaobírali obchodní a prodejní strategií. Nyní budeme pokračovat v jednotlivých menších školeních, která umožňují větší interaktivnost.

**Jakým způsobem školení probíhá?**

Pilotní kurzy a školení mají podobu velmi interaktivní, všichni zúčastnění se zapojují do diskuze. Lektor je zde nositelem informací ohledně nových trendů a image samotného, nositelem jak by měl vypadat profesionální přístup prodejce. Samotní prodejci hovoří o svých zkušenostech a svých představách.

Na školeních se zaměřujeme na případové studie, které jsou velmi podobné realitě. Jsou zde zkoušeny krizové situace, jelikož většina prodejců se neumí chovat pod tlakem, a dostává se pak rychle do stresu. To následně může vyvolat i problém v účetním sektoru, který mají prodejci na starosti, a může se stát, že chybují ve vyúčtování. Důležitá je zde zpětná vazba účastníků kurzu i samotného lektora, který se zaměřuje na každého jednotlivce semináře. Všem prodejcům se snažíme vysvětlit, že vzhledem k tomu, že tvoří tzv. „první linii“ a jsou v pří-

Jedno ze současných prodejních míst. Dočkáme se v budoucnu reprezentativnější podoby?



Eduard Borufka,  
VD Work Agency.





mém kontaktu se zákazníkem, svým image a chováním zodpovídají za to, jak v očích veřejnosti vypadá Dopravní podnik.

## Jaké máte ze školení dojmy, z lidí, kteří jej navštěvují?

Příznám se, že trochu smíšené. Velkou měrou zde působí lidský faktor a věk jednotlivých prodejců. Jsou zde velké rozdíly, úroveň prodejců není identická. Jsou zde lidé, kteří mají velké zkušenosti s technickou stránkou věci, což je velmi dobré, ale zase na druhou stranu mají velké problémy se samotnou komunikací.

## Kdy myslíte, že skončíte se svou prací? Přijde mi, že takové školení bude spíš jakýsi kontinuální proces.

Já si myslím, že neskončím nikdy. Jak jste řekla, jde o kontinuální proces. Vzhledem k tomu, že se přijímají stále noví lidé, tak si myslím, že je to proces nekončící. Každopádně jsou připraveny standardy, jak by měl profesionální profil prodejce vypadat, podle kterých je již možné nové prodejce vybírat a stávající prodejce formovat.

## Můžete nám některé standardy profesionálního prodejce prozradit?

Když se postavíme do role zákazníka, požadujeme především příjemné chování a přijetí a také chceme být rychle obslouženi. Důležitou roli hraje

i čestnost a bezúhonnost prodejce, jelikož se zde přece jen pracuje mnohdy s velkými penězi např. při nákupu ročních kuponů. To je zásadní věc pro to, aby byla na jednotlivých prodejních místech zákazníkovi garantována profesionální image prodejce.

## Do standardů budou zřejmě patřit i speciální požadavky na vzdělání prodejce?

Myslím si, že na těchto místech by měli pracovat lidé se středoškolským vzděláním a znalostí jednoho světového jazyka, znalostí práce na PC, jelikož se zde pracuje s provozním softwarem, a samozřejmě s komunikačními dovednostmi. Řekl bych, že i taková přirozená inteligence je zapotřebí.

## Kolikrát to není jen o lidech, ale i o tom, jak prodejní místo vypadá. Z vlastní zkušenosti vím, že prodejní okénka mají svůj velmi osobitý ráz – jsou polepená různými papírky, kolikrát ručně psanými vzkazy, nepůsobí na mě příliš přívětivě a reprezentativně. S tím se bude také něco dělat?


Dopravní podnik do budoucna počítá s tím, že se jednotlivá prodejní místa budou upravovat a standardizovat i co se týče svého vzhledu. Myslím si, že i v této oblasti bychom se měli posunout o kus dál.

## Myslíte si, že se umění komunikace dá naučit? Že si komunikační dovednosti mohou osvojit i lidé, kteří tento dar nemají?

To je docela těžká otázka. Je pravda, že ne každému je dána výmluvnost nebo komunikační dovednost, ale plno věcí se dá naučit. Pokud člověk chce tuto práci dělat, musí počítat s tím, že je to služba. Prodejci se musí naučit, že jsou tady pro to, aby obsloužili zákazníka.

Komu jsou tedy komunikační dovednosti dané, ten má výhodu. Komu dané nejsou, toho můžeme naučit komunikovat v rámci tréninku či různých motivačních faktorů. S lidmi, kteří to nebudou schopni zvládnout, se budeme muset bohužel rozloučit.

## Setkal jste se na školení s někým, kdo měl k němu naprosto negativní přístup?

Mohu říci, že ne. Myslím si, že na školeních celkově panuje přátelská atmosféra. I když se ze začátku prodejci především starší generace jako by bránili a říkali: „No jo, zase nějaké školení.“ Tento skepticizmus a tradicionalismus přístupu střední a starší generace nevymažete během chvíle. Teprve až tito lidé pochopí, že jim školení pomáhá v jejich práci, budou k němu přistupovat pozitivněji než doposud. 

## Standard přijetí zákazníka prodejcem na prodejním místě

### Prostor přijetí

- Informační naváděcí systém a označení prodejního místa je standardizován.
- Prodejce vždy zodpovídá za vzhled a čistotu vlastního prodejního místa (nikoli okolí).
- Vždy je uvedena viditelná informace o tarifních náležitostech v prodejním místě (tarifní sazby, nutné doklady pro vystavení předplatných jízdenek, kde lze případně reklamovat).
- V případě, že prodejní místo není v provozu, je vždy vyznačen důvod uzavření, a to standardní informací pro všechna prodejní místa stejně.
- Prodejce zodpovídá za uspořádání přijímacího prostoru (funkčnost a přehlednost).

### Pracovní kodex prodejce

- Projev prodejce předprodeje je kultivovaný a klidný.
- Prodejce je také reprezentantem společnosti Cross Point a odpovídá za osobní image.
- Prodejce okamžitě řeší problém klienta tj. prodej jízdenek, podání informace apod.
- Doba odbavení jednoho klienta je max. 6 minut (kupon + průkazka).
- Doba odbavení jednoho klienta je max. 4 minuty (kupon).

- Prodejce podává informace stručně, jasně a profesionálně.
- Prodejce kvalifikovaně provádí finanční operace.
- Prodejce má povinnost vždy profesionálně a slušně akceptovat oprávněné výhrady klienta k poskytované službě.
- Prodejce zná veškerý sortiment a má ho vždy na prodejním místě k dispozici.
- Prodejce zodpovídá za zabezpečení prodejního místa po ukončení pracovní směny (kódování).
- Prodejce přímo zodpovídá za kvalitní vedení účetní a hospodářské evidence.
- Prodejce dokáže komunikovat s cizinci v rámci obchodního styku.

### Úroveň informování

- Informační materiály o jízdních dokladech musí být k dispozici a dostupné klientům.
- Vyvěšené informace, pokyny, informační materiály v prodeji jsou obsahově správné, srozumitelné a dostatečné.
- Podané ústní informace jsou správné a dávají klientovi radu či případnou pomoc při řešení konkrétní záležitosti.



# Prodloužení trasy C do Letňan

V současné době probíhají dokončovací práce na propojení trati metra IV.C1 a IV.C2. Dokončuje se interiér stanic, osazují se pracoviště dozorčích stanic, připojují se sdělovací zařízení a další. Většina těchto prací nemá vliv na provoz ve zbývajících částech metra. Propojení zabezpečovacího zařízení však není možné provést bez vyloučení provozu na již provozované části.



Souprava M1 při zkouškách vlakového zabezpečovače Matra PA-135 ve stanici Ládví.

Ing. Jiří Čejka, jednotka Dopravní cesta Metro, odbor Koordinace provozu Foto: Ing. Jiří Čejka

Z tohoto důvodu proběhly dvě plánované výluky s úplným vyloučením provozu metra. První proběhla o víkendu 1.–3. února letošního roku, kdy byl vyloučen provoz ve stanici Ládví, mezi stanicemi Nádraží Holešovice a Kobylisy byl zaveden kyvadlový provoz jednou soupravou metra a provoz ze stanice Kobylisy byl prováděn náhradní autobusovou dopravou. Druhá výluka proběhla o víkendu 22.–24. února a byl vyloučen provoz v úseku Nádraží Holešovice – Ládví. V tomto případě všechny vlaky metra končily ve stanici Nádraží Holešovice.

V průběhu první výluky bylo provedeno připojení staničního elektronického zabezpečovacího zařízení ESA 11M trati IV.C2 k trati IV.C1. Jakkoli zní toto konstatování jednoduše, práce začaly v pátek přibližně ve 20.30 hodin a probíhaly nepřetržitě až do nedělní noci.

Elektronické zabezpečovací zařízení bylo nutno propojit v jednotlivých skříních v reléové místnosti ve stanici Ládví a následně vyzkoušet. Vzhledem k tomu, že zabezpečovací zařízení má přímý vliv na plynulost a hlavně bezpečnost provozu, zkoušky mají předepsaný rozsah a postup a jsou velmi náročné. Provádí se při nich simulace všech možných stavů dopravní situace a zkouší se, zda nemůže nastat nebezpečný stav zařízení, který by mohl vést k nehodě. Zkouší se též, zda je zařízení odolné proti vlastní poruše. Platí zde zásada, že dojde-li k závadě na zabezpečovacím zařízení, toto automaticky přejde do bezpečnějšího stavu, tzn. vlaky zpomalí či zastaví. Zabezpečovací zařízení též nesmí dovolit vznik nebezpečné situace z důvodu chybné obsluhy.

Po propojení staničního elektronického zabezpečovacího zařízení celou sobotu probíhalo jeho nastavení a následně dodavatelské zkoušky. V neděli pak zkoušky proběhly znovu, tentokrát však ze strany Dopravního podniku, tzv. převírací zkoušky. V závěru byla funkce zabezpečovacího zařízení ověřena jízdou soupravy.

V rámci připojení dalšího úseku trati bylo také nutno posunout několik návěstidel v obvodu stanice Ládví. Tato návěstidla musela být před uvedením do provozu též přezkoušena a schválena komisí pro konečné umístění návěstidel. Před uvedením do provozu musí být zabezpečovací zařízení schváleno a musí dostat povolení k provozu od Drážního úřadu. Za tímto účelem na konci výluky v neděli večer jednala tzv. Komise Z za přítomnosti zástupce Drážního úřadu. Po těchto technických i administrativních krocích byla stanice Ládví v pondělí ráno znovu uvedena do provozu s cestujícími. V průběhu druhé výluky o posledním únorovém víkendu bylo



↑ Programový pás vlakového zabezpečovače Matra PA-135.  
 ↗ Skříně elektronického zabezpečovacího zařízení v reléové místnosti stanice Ládví.



provedeno připojení vlakového zabezpečovače Matra PA-135. Průběh výluky byl velmi podobný první výluce. Vyloučení provozu začalo také v pátek ve 20.00 hodin a bylo ukončeno v pondělí ranním výjezdem. Rozdíl byl v tom, že tentokrát bylo nutno vyloučit provoz i ve stanici Kobylisy. Vlakový zabezpečovač v návaznosti na stávající staniční a traťové zabezpečovací zařízení kontroluje bezpečnost jízdy vlaku a ohrožení bezpečnosti předchází tím, že vlak automaticky zastaví. Za pomoci tzv. programového pásu mezi kolejnicemi umožňuje i režim automatického vedení vlaku, kdy činnost strojvedoucího je omezena pouze na otevření dveří ve stanici, ovládání vlakového rozhlasu, světel a pokyn k odjezdu vlaku od nástupiště. Všechny ostatní činnosti jsou prováděny automaticky.

Po připojení stacionární části vlakového zabezpečovače trati IV.C2 ke stávající trati IV.C1 musela též proběhnout série statických i dynamických zkoušek. V rámci statických zkoušek se nastavují a zkouší parametry vlakového zabezpečovače bez přítomnosti soupravy. Během dynamických zkoušek se soupravou se k mobilní části na soupravě připojí záznamové zařízení, které snímá a zaznamenává frekvence vyzařované z programového pásu mezi kolejnicemi ve všech možných režimech jízdy. Též se testuje, zda vlakový zabezpečovač dovolí bezpečné přiblížení souprav. Zaznamenané hodnoty se po zkouškách vyhodnocují a ukládají.

V neděli pak zkoušky proběhly znovu ze strany Dopravního podniku. Bohužel se ukázalo, že vlakový zabezpečovač Matra PA-135 v úseku stanice Ládví nefunguje tak, jak má, a proto jej nebylo možné uvést do provozu. Vlaky s cestujícími tedy musely jezdit ze stanice Kobylisy s dvěma strojvedoucími v kabině. Závada byla odstraněna v průběhu týdne a od poslední únorové soboty je vlakový zabezpečovač způsobilý k provozu s cestujícími.

# Přemístění vozů 14T z vozovny Strašnice do vozovny Motol



Tramvaj 14T spolu s tramvají T6.

Vozovna Motol je svým umístěním nedaleko obřatiště Řepy, kde jsou vozy, dodávané po železnici, překládány, ideálním místem pro převzetí, přípravu před uvedením do provozu a záruční i pozáruční servis. V neposlední řadě je velkou výhodou i dobrá dosažitelnost pro pracovníky výroby nové tramvaje.

Vozovna Strašnice je umístěna na protilehlé straně města, její strategicky výhodné umístění umožňuje poměrně rychlý nájezd vozů na většinu provozovaných linek. Vzhledem k tomu, že ostatní provozovny mají vozový park včetně zázemí a příslušných technologií již stabilizovaný, byla většina nejstarších vozů soustředěna právě do této vozovny. Odtud jsou pak postupně předávány na rekonstrukce, a tím se uvolňuje prostor pro umístění nově nakupovaných vozů. Blízkost Opravny tramvajů umožňuje bezproblémový a rychlý přesun těchto vozů na případné větší opravy a úpravy. Ačkoliv již byly do provozovny Strašnice vloženy nemalé finanční prostředky na školení pracovníků údržby, úpravu pracoviště (např. nové stanoviště kontrolních prohlídek, úprava prostor otáčení podvozků, elektronická dílna) a zaměstnanci se po dlouhých letech konečně dočkali nových tramvajů, byla ze strany Městské části Prahy 10 podána informace, že má do budoucna s tímto pozemkem, který je však ve vlastnictví Dopravního podniku hl. m. Prahy, a celým řešením této části Prahy jiné záměry. Z tohoto, a především z finančních důvodů bylo vedením jednotky Správa vozidel Tramvaje (po vzájemné dohodě s jednotkou Provoz Tramvaje) rozhodnuto přesunout nové vozy 14T do vozovny Motol a zde je centralizovat. Naším společným cílem je, v souvislosti se značným rozvojem tramvajové dopravy v Praze, vybudování nové vozovny. Do této nově vzniklé provozovny, která by měla být vybudována na odpovídající technologické úrovni, budou umístovány již v té době nově nakupované vozy typu 15T. V roce 2009 budou dodány první dva prototypy, v následujících letech bude dodáváno cca 32 ks ročně až do celkového počtu 250 vozů v roce 2017. Z tohoto důvodu je zcela zřejmé, že výstavba nové vozovny je vzhledem k nedostatečné remízovací kapacitě zbývajících provozoven nezbytná, stejně jako nutnost začít s likvidací, případně odprodejem nejstarších vozů. V letošním roce je projednáván odprodej 20 tramvajů T3, ale pro umístění nových vozů je potřeba zlikvidovat v roce 2008 dalších 30 vozů.

Při nákupu nových tramvajů typu 14T, kterých bude do konce roku nakoupeno celkem 60, byly pro jejich deponaci vybrány vozovny Motol a Strašnice.

**Milan Slunečko,**  
vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje  
Foto: František Dupkala



Mýcí rám ve vozovně Strašnice.

Jako malá náplast zklamaným strašnickým zaměstnancům za ztrátu nových vozů bude přemístění tramvajů T6A5 z motolské vozovny, aby nadále mohlo být zabezpečováno požadované vypravení. Jedná se o kvalitní, bezproblémové vozy, které spolu s rekonstruovanými vozy T3R.P budou postupně nahrazovat dosluhující tramvaje typu T3. S jejich provozem je uvažováno i po kompletní dodávce 310 kloubových tramvajů, kdy budou zajišťovat vypravení sólo a nočních vozů. Tramvaje T6A5 jsou vozy nové konstrukce s moderní trakční výzbrojí, dodané do Dopravního podniku v letech 1995–1997. Vozy prošly v Opravně tramvajů opravou rozsahu PO (plánovaná oprava), při které byly odstraněny některé nedostatky vzniklé při výrobě, a dnes jsou spolu s typem T3R.P a KT8N2 provozně nejspolehlivější, s nízkými nároky na údržbu a mezi řidiči oblíbené.

## Přehled rozmístění tramvajů (březen 2008)

	Hloubětín	Kobylisy	Motol	Pankrác	Strašnice	Vokovice	Žižkov	celkem
<b>T3</b>		4			25	2	9	40
<b>T3M</b>	65				14			79
<b>T3SU</b>					84	98	87	269
<b>T3R.P</b>		142		149		40		331
<b>T6A5</b>			110		20		21	151
<b>KT8D5</b>	26							26
<b>KT8D5.RN2P</b>	18							18
<b>14T</b>			27					27
<b>RT6N1</b>				4				4
<b>celkem</b>	109	146	137	153	143	140	117	<b>945</b>

Věříme, že tento článek přinese více pochopení a světla pro uvedené změny v deponaci tramvajových vozů v rámci jednotky Správa vozidel Tramvaje.

# Světelné signály pro tramvaje

Při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál s červeným světlem „Stůj!“ povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením.

**Ing. Antonín Dub, poradce generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy pro trakci Tramvaje**  
Foto: Ing. Antonín Dub

Jednoznačná definice v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nikoho nenechává na pochybách, že svítí-li červené světlo na semaforu, je další jízda za světelné signalizační zařízení řidičům zapovězena. Šoféři motorových vozidel dokonce moc dobře vědí, že porušení této důležité povinnosti je poměrně přísně trestáno. Za nerespektování červené barvy hrozí přičtení pěti bodů, pokuta 2500 až 5000 Kč, a bude-li řidič během 12 měsíců po sobě jdoucích při podobném přestupku přistižen dvakrát a vícekrát, na měsíc až 6 měsíců přijde o řidičský průkaz. Stejně důrazně zákon definuje při světelném řízení provozu povinnosti chodců na přechodech nebo cyklistům na přejezdech. Tramvaje jsou však českou legislativou hrubě opomíjeny.

Jestliže zákon o provozu na pozemních komunikacích v § 72 říká, že (citují): „Provoz tramvají se řídí světelným signalizačním zařízením se signály SIGNÁLY PRO TRAMVAJE“, pak z toho vyplývá jediné, že tramvaje se neřídí tříbarevnou světelnou soustavou. Jak si má tramvaják při jízdě přes světelně řízenou křižovatku počínat, zákon již ve svém znění

Současné návěstidlo s návěstí „Jízda vpravo“ doplněné výzvným návěstidlem.

nikde neřeší. Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, sice v § 24 odst. (2) signály pro tramvaje zmiňuje, ale jen v rozsahu výčtu jejich pojmenování a grafického zobrazení. Navíc vyhláška není způsobilá ukládat povinnosti, ty by měly být zakotveny v zákoně. Význam nebo snad povinnosti vyplývající ze signálů pro tramvaje už žádný jiný právní předpis (a to včetně vnitropodnikových) nezná. Namítně-li někdo, že je přeci logické při rozsvícení signálu „Stůj“ zastavit, pak nezbývá než s ním souhlasit, ostatně také nikomu nedoporučuji projíždět na tento signál křižovatku. Nicméně při rozsvícení signálu „Jízda vpravo“ nikde není dáno, že má tramvaj v daném směru zaručený volný průjezd křižovatkou a ani z logiky věci nevyplývá, že řidič tramvaje, mající při tomto signálu v úmyslu pokračovat na větvené vlakové cestě přímo, musí zastavit. Pro směr přímo nebo vlevo v daný moment není návěstěn totiž signál žádný.

Vrátíme-li se do historie, pak první zmínku o signálech pro tramvaje najdeme v Pravidlech technického provozu městských drah (dále jen PTP MD), která byla vydána a ohlášena s platností od 1. ledna 1971 v části 25/1970 Sb. Ministerstvem dopravy Československé socialistické republiky jako prováděcí předpis k § 4 zákona č. 51/1964 Sb., o drahách. Do té doby tramvaje jezdily výhradně na tříbarevnou světelnou soustavu jako ostatní vozidla. První

definice, přestože dokonalá také nebyla, alespoň objasňovala význam jednotlivých signálů. Podle § 116 odst. 3 platilo: „Při řízení provozu tramvají zvláštním návěstidlem znamená:

- a) svítí-li první a třetí světelné pole: „Stůj“;
- b) svítí-li druhé a čtvrté světelné pole: „Volno pro jízdu přímo“;
- c) svítí-li první a čtvrté světelné pole: „Volno pro jízdu tramvají odbočujících vlevo“;
- d) svítí-li třetí a čtvrté světelné pole: „Volno pro jízdu tramvají odbočujících vpravo“;
- e) svítí-li pouze druhé světelné pole: „Základní signál při použití tramvajového detektoru“.

Návěsti uvedené pod písmeny b), c), d) je možno kombinovat.“

O šest měsíců později (1. července 1971) vstoupila v platnost vyhláška č. 42/1971 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu. Narychlo přijímaná novela kromě zcela nových pravidel jízdy po dálnici (12. července 1971 se otevíral první dálniční úsek na našem území Praha – Mirošovice) zavedla také ustanovení o řízení provozu světelnými znameními ve vztahu k tramvajím. Podle nového odst. (9), § 40 vyhlášky o pravidlech silničního provozu platilo: „Provoz tramvají se může řídit zvláštními světelnými znameními; v tomto případě pro tramvaje neplatí světelná znamení uvedená v odst. 1 až 3 (tříbarevná světelná soustava – pozn. autora). Povinnosti vyplývající pro řidiče tramvají z těchto zvláštních svě-





telných znamení upravují zvláštní předpisy (myšlena PTP MD – pozn. autora).“


S platností od 1. ledna 1976 vyhlášku č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, nahradila stejnojmenná vyhláška č. 100/1975 Sb., která v § 39, odst. (14) a obrazové příloze stručně a nedostačujícím způsobem zakotvila: „Jsou-li zřízeny zvláštní signály pro tramvaje, pak jejich význam pro řidiče tramvají vyplývá z toho, která světla jsou rozsvícena (č. S 9a až S 9g).“ Další vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, nahrazující svou předchůdkyni č. 100/1975 Sb. od 1. 1. 1990 nic nového krom kosmetických úprav názvosloví nepřinesla: „Jsou-li zřízena světelná signalizační zařízení se signály pro tramvaje, pak jejich význam pro řidiče tramvají vyplývá z toho, která světla jsou rozsvícena (č. S 9a až č. S 9g).“ Obě vyhlášky tzv. „stovka“ i „devadesátdevítka“ se však v době nabytí své účinnosti mohly stále spoléhat na existenci PTP MD, která význam signálů pro tramvaje znala a definovala. Jenže od 1. prosince 1995 vstoupila v platnost vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, a doposud platná PTP MD zrušila. Od této chvíle se tramvají při jízdě křižovatkou se světelnou signalizací řídí k podivu erudovaných dopravních odborníků už jen tramvájáckou ctí.

Kromě legislativního problému vystupuje s rostoucím počtem dynamicky řízených křižovatek do popředí také problém technický. Systém světelných návěstí používaný v České republice nezná návěst „Pozor“. Spolu se Slovenskem (nepočítaje Rakousko,

kde je návěst „Pozor“ kompenzována předvěstmi) jsme jedněmi z posledních v Evropě, kteří tramvajový provoz řídí jen dvousignální soustavou „Volno“ a „Stůj“. Signál „Stůj“ v důsledku toho není signálem absolutním, vycházejí analogicky z podmínek daných v § 71 odst. (7) zákona o provozu na pozemních komunikacích pro světelnou signalizaci bez signálu „Pozor“, lze po skončení volna na signál „Stůj“ ještě pokračovat, nemůže-li již řidič před ním bezpečně zastavit. Učinit správné rozhodnutí, zda zastavit tramvaj nebo pokračovat v jízdě, dojde-li k nečekanému překlopení signálu „Volno“ na signál „Stůj“ bezprostředně před rozjetou a plně obsazenou tramvaj, není jednoduché ani pro zkušeného tramvájáka. Laický pohled na věc pak dokumentuje příběh televize Nova. 12. srpna 2006 odvysílala v hlavním zpravodajském bloku reportáž o tom, jak řidiči tramvají v Praze často jezdí na červenou. O den později pak přidala na stejné téma ještě jednu. Mezi řidiči tramvají reportáže vyvolaly silné emoce. OSPEA podala hned 14. srpna na televizi Nova stížnost Radě pro rozhlasové a televizní vysílání. Rada podnět projednala na svém 17. zasedání ve dnech 26.–27. září 2006 a s provozovatelem CET 21 spol. s r.o. zahájila z moci úřední správní řízení pro možné porušení § 31 odst. 2 zákona č. 231/2001 Sb., o provozování rozhlasového a televizního vysílání. Nova pak na konci téhož roku za nevyváženost a neobjektivnost reportáží dostala pokutu.

Bezprostředně po reportážích byla iniciována Petice za bezpečné světelné návěstí pro tramvaje, jejímž cílem bylo zavedení třetí návěsti „Pozor“. Během několika týdnů 83 petiční archy

podepsala nadpoloviční většina řidičů tramvají s celé republiky – kromě Prahy se přidali také Ostraváci, Brňané nebo mostecko-litvínovští kolegové. Petice byla na Ministerstvo dopravy doručena 9. listopadu 2006. Paralelně s tím Dopravní podnik ve spolupráci s Eltodem provedl zkušební úpravu výzvočných návěstidel na třech křižovatkách v Praze (Trojská x Pod Lisem, Karlovo náměstí x Odborů a Rašínovo nábřeží x Libušina) tak, aby před překlopením signálu „Jízda přímo“ na signál „Stůj“ výzvočné návěstidlo rozblíkním plnilo také funkci návěsti „Pozor“.

Zásadní zlom do světelné tramvajové signalizace může přinést zcela nové tramvajové návěstidlo, které bylo vyvinuto ve spolupráci Dopravního podniku a Eltoda v loňském roce na základě ideového návrhu zveřejněného na internetových stránkách OSPEA. Nová barevná diodová návěstidla by měla odstranit všechny neduhy stávajících monochromatických návěstidel jak z hlediska funkčnosti, viditelnosti, tak i technického řešení. Každý směr by měl mít přiřazen své nezaměnitelné návěstidlo, které kromě stávajících signálů dokáže zobrazovat návěst „Pozor“ a současně plnit i funkci výzvočného návěstidla. Pro křižovatky bez větvení vlakové cesty by nadále postačovala jen jedna komora návěstidla, v místě větvení vlakové cesty do dvou směrů dvě komory a tři komory by se použily v případě větvení vlakové cesty do tří směrů. K legislativnímu prosazení nových tramvajových návěstí povede ještě dlouhá a trnitá cesta. Přesto jsem optimista a věřím, že brzo přijde den, kdy se tramvají dočkají bezpečného a plnohodnotného semaforu. 



→ Předvěsti,  
vlevo: „Očekávej stůj“,  
vpravo: „Očekávej volno“.

← Nové návěstidlo  
složené ze tří komor  
pro řízení tramvají  
v místě větvení  
vlakové cesty do tří  
směrů.



↓ Fáze nového návěstidla, zleva:

- 1) „Volno“,
- 2) „Pozor“ (žlutá bliká),
- 3) „Stůj“,
- 4+5) „Stůj + Výzva“  
event. „Příprava k odjezdu“  
(žlutá bliká).



# Poškození trolejového vedení

II. část



Nerespektování výšky troleje může skončit i požárem. Bělehradská, 4. března 2008.

V únorovém čísle DP KONTAKTu jsme se věnovali mimořádným událostem v dopravě, konkrétně poškození trolejového vedení a nákladům spojených s jeho opravami. V dnešním článku se zaměříme na vybraná místa pražské kolejové sítě, kde dochází k nejčastějšímu poškození trolejí.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje; Jaroslav Stůj, vedoucí odboru Řízení a zabezpečení provozu  
Foto: JPT

## Výstaviště (v ulici Dukelských hrdinů)

Podjezd u Výstaviště v ulici Dukelských hrdinů zaujímá ve výskytu poškození trolejového vedení se svými 57 mimořádnými událostmi první místo. Celková škoda (náklady na opravy trolejového vedení, zavedení náhradní autobusové dopravy, výjezd pohotovostního vozidla) zde v období 2004–2007 činila 2 121 415,9 Kč.

Rok	Počet mimořádných událostí	Celková škoda při mimořádné události (v Kč)
2004	4	147 274,0
2005	14	654 672,4
2006	19	762 443,7
2007	20	557 025,8
<b>Celkem</b>	<b>57</b>	<b>2 121 415,9</b>

## Dotčené tramvajové linky

Týká se denních linek 5 (dle poškození), 12, 14, 15 a 17, nočních linek 53 a 54. V postiženém úseku zůstane najeto (v jednom

nebo v obou směrech – dle možnosti využití smyčky Výstaviště) na lince 5: 0–3 vlaky, na lince 12: 1–3 vlaky, na lince 14: 1–2 vlaky, na lince 15: 1–2 vlaky, na lince 17: 1–2 vlaky. Celkem tedy 4–12 vlaků. V nočním provozu na lince 53: 0–1 vlak, na lince 54: 0–1 vlak, tedy celkem 1–2 noční vlaky.

## Odklony

Je-li poškození menší (nebo se provede rozizolování) linka 5 odklon nemá a je ukončena normálně ve smyčce Výstaviště, v opačném případě má odklon po trase Strossmayerovo náměstí – Kamenická – Sparta a je ukončena ve smyčce Špejchar a vedena stejnou trasou zpět (dle JŘ). Linky 12, 15 a 54 jsou odkloněny po trase Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Dělnická – Maniny a dále vedeny po své trase směr Palmovka, resp. Lehovec. Linky 14, 17 a 53 jsou odkloněny po trase Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Dělnická – Nádraží Holešovice – Trojská a dále pokračují směrem Vozovna Kobylisy, resp. Sídliště Ďáblice.

## Zavedení náhradní autobusové dopravy (NAD)

Náhradní autobusová doprava se zavádí dle možnosti (průjezd pod podjezdem) a není-li možné ukončení linky 5 ve smyčce Výstaviště, pak je vedena v trase Strossmayerovo náměstí – Výstaviště – Nádraží Holešovice. V případě, že není linka 5 ukončena ve smyčce Výstaviště a není možný průjezd pod železničním podjezdem, zavede se NAD jen v úseku Nádraží Holešovice – Výstaviště.

## Další dopady

Z úseku je možné pomocí autojeřábu vytahat najeté vlaky z obou směrů. Na odklonových trasách jezdí linky mimo své jízdni řády (JŘ) (kromě linky 5). Linky 12, 15 a 54 jezdí napřed (zkrácení trasy), linky 14, 17 a 53 jezdí opožděně (prodloužení trasy). Po obnovení provozu je možné postižené linky vrátit na pravidelné JŘ v poměrně krátké době (0,5–1 hodina). Za najeté vlaky v úseku se dle možnosti vypravují z vozoven nové vlaky. →



## Možná preventivní opatření

V letošním roce lze očekávat instalaci zábran proti vjezdu nadměrných nákladů. Trvalé řešení bude nastoleno až po přestavbě železniční trati Praha – Kladno.

## Zahradní Město

Podjezd v Zahradním Městě je podle počtu mimořádných událostí ve sledovaném období, tj. v letech 2004–2007, druhým nejproblematičtějším místem pražské kolejové sítě. V tomto období zde došlo ke **43** poškozením trolejového vedení a celková škoda (náklady na opravy trolejového vedení, zavedení náhradní autobusové dopravy, výjezd pohotovostního vozidla) byla vyčíslena na **1 912 120,6 Kč**.

Rok	Počet mimořádných událostí	Celková škoda při mimořádné události (v Kč)
2004	15	482 978,7
2005	7	461 715,3
2006	16	831 521,7
2007	5	135 904,9
<b>Celkem</b>	<b>43</b>	<b>1 912 120,6</b>



### Dotčené tramvajové linky

Týká se denních linek 22 a 26 (částečně i linky 24), nočních linek 57 a 59.

Při mimořádné události zůstane v úseku najeto na lince 22: 4–5 vlaků a na lince 26: 3–4 vlaky, tedy celkem 7–9 vlaků. V nočním provozu na lince 57 a 59: po 2–3 vlacích, tedy celkem 4–6 nočních vlaků.

Vlaky najeté z centra od zastávky Radošovická lze vytáhnout autojeřábem

zpět do centra. Dle rozsahu poškození troleje v železničním podjezdu lze v některých případech vytáhnout najeté vlaky i do centra, ale to je možné jen v minimálně případech.

### Odklony

Linka 22 je odkloněna ze zastávky Průběžná po trase Strašnická – Vinice – Černokostecká a je ukončena ve smyčce Ústřední dílny DP na vnitřní koleji. Zpět je vedena po stejné trase. Linka je takto vedena z důvodu potřeby nepřeplnění smyčky Černokostecká a nenarušení linky 11, trasa do Ústředních dílen DP je přibližně časově stejná jako do pravidelné konečné Nádraží Hostivař. Linka 26 je ve směru z centra obvykle ukončena v zastávce Nádraží Strašnice (spolu s pravidelnou linkou 24 ve smyčce Radošovická) a ze smyčky odjíždí napřed proti jízdnímu řádu, tak aby nenarušila JŘ linky 24. Linky 57 a 59 se ukončují ve smyčce Radošovická (spolu s linkou 51) a na JŘ jsou vedeny zpět.

### Zavedení NAD

Je většinou problematické. Je-li neprůjezdný železniční podjezd v Zahradním Městě je třeba vést NAD ulicí V Korytech, a tím se prodlužuje oběžná doba a počet nasazených autobusů. NAD se většinou nasazuje od zastávky Nádraží Strašnice, přes Zahradní Město do smyčky Nádraží Hostivař. Neprůjezdný železniční podjezd Zahradní Město má též dopad na pravidelné autobusové linky, které tímto podjezdem pravidelně jezdí.

### Další dopady

Kromě opravy poškozené troleje, která trvá většinou 3–6 hodin (podle rozsahu poškození), a vyproštění najetému a zaklíněnému automobilu, který poškození způsobil, je potřeba též zajistit náhradu vypadlých spojů (rozložení

intervalu na linkách 22 a 26, popřípadě i na lince 24), které zůstaly najety v úseku (vypravení nových vlaků z vozoven) a též případné vystřídání řidičů těchto vlaků. Po ukončení prací a obnovení provozu v úseku trvá ještě 1–2 hodiny než se dotčené linky vrátí do normálního provozu a do svých JŘ, tj. napojení vlaků, které jezdily mimo JŘ do pravidelného JŘ, napojení vlaků, které zůstaly najety v úseku do JŘ, stažení vlaků, které byly vypraveny navíc za poškozené vlaky, vystřídání řidičů najetých vlaků, ukončení NAD atd.

### Možná preventivní opatření

Podjezd byl opatřen na vjezdu zábranami proti nadměrným nákladům, doplněny jsou další informační cedule a zvýrazněno značení. Definitivní řešení přinese až přestavba podjezdu v souvislosti se stavbou IV. železničního koridoru.

## Fidlovačka

Podjezd na Fidlovačce skončil na třetím místě se **13** mimořádnými událostmi v období 2004–2007 a celkovou škodou (náklady na opravy trolejového vedení, zavedení náhradní autobusové dopravy, výjezd pohotovostního vozidla) **531 052,1 Kč**.

Rok	Počet mimořádných událostí	Celková škoda při mimořádné události (v Kč)
2004	3	121 115,8
2005	3	236 285,2
2006	3	69 519,1
2007	4	104 132,0
<b>Celkem</b>	<b>13</b>	<b>531 052,1</b>

### Dotčené tramvajové linky

Týká se denních linek 7, 18 a 24, nočních linek 53 a 55. V úseku zůstává najeto na lince 7: 2–3 vlaky, na lince 18: 2–3 vlaky a na lince 24: 2–3 vlaky. Celkem tedy 6–9 vlaků. V nočním provozu na lince 53: 1–2 vlaky, na lince 55: 1–2 vlaky. Celkem 2–4 noční vlaky.

### Odklony

Linka 7 je odkloněna po trase Albertov – Botanická zahrada – Karlovo náměstí – Štěpánská – I. P. Pavlova – Nuselské schody – Otakarova a dále je vedena po své trase směrem Ústřední dílny DP (mimo JŘ – pozdě). Linky 18, 24, 53 a 55 jsou odkloněny po trase Karlovo náměstí – Štěpánská – I. P. Pavlova – Nuselské schody – Náměstí bratří Synků (eventuálně Otakarova) a dále jsou vedeny po své trase směrem Vozovna Pankrác, Radošovická eventuálně Ústřední dílny DP (dle JŘ).

### Zavedení NAD

Dle možností (volný průjezd železničním podjezdem) se zavádí v úseku Otakarova – Albertov – Karlovo náměstí. Při neprůjezdnosti podjezdu je NAD vedena od Albertova jen k železničnímu podjezdu (dále do Otakarovy musí cestující pěšky). Až na Karlovo náměstí je NAD vedena při dostatku autobusů pro lepší obslužnost cestujících (na Albertově je vedena jen zpožděná linka 7).

### Další dopady

Najeté vlaky v úseku jdou poměrně dobře vytáhnout pomocí autojeřábu z úseku a nasadit do provozu. Protože dotčené linky jsou vedeny přes I. P. Pavlova, kde je velmi hustý provoz, zpožďují se i další linky, které nejsou mimořádnou





událostí dotčeny (linky 4, 6, 10, 16, 22 a 23). Po ukončení opravy troleje není problém srovnat vlaky dotčených linek do pravidelného provozu, ale navíc je potřeba eliminovat zpoždění ostatních linek. Celkový pravidelný provoz se podaří obnovit obvykle za 1–2 hodiny.

#### Možná preventivní opatření

Po optimalizaci železniční trati Praha hlavní nádraží – Praha Smíchov, dojde k razantnímu zvýšení světlé výšky podjezdu. Tuto stavbu připravuje SŽDC s.o.

## Plzeňka

Plzeňka je vzhledem k počtu **11** mimořádných událostí od roku 2004 do roku 2007 čtvrtou oblastí, kde dochází k nejčastějšímu poškozování trolejového vedení. Celkové náklady (náklady na opravy trolejového vedení, zavedení náhradní autobusové dopravy, výjezd pohotovostního vozidla) dosáhly výše **229 988,4 Kč**.

Rok	Počet mimořádných událostí	Celková škoda při mimořádné události (v Kč)
2004	2	24 975,7
2005	3	159 358,5
2006	3	32 703,7
2007	3	12 950,5
<b>Celkem</b>	<b>11</b>	<b>229 988,4</b>

#### Dotčené tramvajové linky

Týká se denních linek 12, (13), 14 a 20, nočních linek 54. V postiženém úseku zůstává najeto na lince 12: 6–7 vlaků, na lince 14: 5–7, na lince 20: 2–7 vlaků, na lince 13 (zatahující nebo najíždějící vlaky): 0–4 vlaky. Celkem tedy zůstane v postiženém úseku cca 13–25 denních vlaků. V nočním provozu na lince 54: 2–3 vlaky.

#### Odklony

Linka 12 je odkloněna po trase Arbesovo náměstí – Anděl (na Plzeňské) – Kavalírka – Vozovna Motol a ukončena na objížděné koleji vozovny Motol a stejnou trasou vedena zpět (dle možnosti na JŘ). Linka 14 je odkloněna po trase Zborovská – Anděl (na Plzeňské) – Bertramka a ukončena buď ve smyčce Kotlářka (linka 7 končí v Řepích), nebo ve vozovně Motol (spolu s linkou 12). V případě přeplnění smyčky Kotlářka a vozovny Motol je odkloněna po trase Palackého náměstí – Palackého náměstí (na nábřeží) – Výtoň – Podolská vodárna a ukončena ve smyčce Dvorce a stejnou trasou vedena zpět (dle JŘ). Linka 20 je odkloněna po trase Arbesovo náměstí – Anděl (na Plzeňské) – Kavalírka a ukončena ve smyčce Kotlářka (na střední přejezdové koleji v případě ukončení linek 4 a 7 ve smyčce). Linka 13 vůbec nevyjede z vozovny, je-li již v úseku najetá, vykonává zde NTD. Linka 54 je odkloněna po trase Zborovská – Anděl (na Plzeňské) – Kavalírka a ukončena ve smyčce Kotlářka a stejnou trasou vedena zpět (na JŘ).

#### Zavedení náhradní tramvajové dopravy (NTD)

Náhradní tramvajová doprava je zavedena v úseku Sídliště Barrandov – Smíchovské nádraží z najetých vlaků linek 12, (13), 14 a 20.

#### Zavedení NAD

Náhradní autobusová doprava se nezavádí.

#### Další dopady

Vlaky najeté z centra v úseku od zastávky Na Knížecí je mož-

no vytáhnout pomocí autojeřábu, a vrátit je tak do sítě. Za některé vlaky, které zůstaly v postiženém úseku, se vypravují z vozoven nové vlaky na zkrácení intervalů postižených linek. Dále se zajišťuje případné vystřídání řidičů linek, kteří zajišťují NTD v postiženém úseku. Po skončení oprav trvá přibližně 1–2 hodiny, než se upraví pravidelnost dotčených linek. Je velkým nedostatkem, že se nemůže při této mimořádné události využívat manipulační trať v Radlické ulici mezi Plzeňskou a ulicí Za Ženskými domovy (používání této trati podléhá správnímu řízení).

#### Možná preventivní opatření

V letošním roce bude zprovozněna nová trať Laurová – Radlická, kterou bude možno s výhodou využít i při této mimořádné události. Trvalejší řešení očekáváme po optimalizaci železniční trati Praha hlavní nádraží – Praha Smíchov, při níž bude severní železniční most zrušen bez náhrady.

## Bělehradská

Bělehradská je se svými **9** mimořádnými událostmi na pátém místě s celkovou škodou (náklady na opravy trolejového vedení, zavedení náhradní autobusové dopravy, výjezd pohotovostního vozidla) **182 108,3 Kč** za období 2004–2007.

Rok	Počet mimořádných událostí	Celková škoda při mimořádné události (v Kč)
2004	2	5 679,2
2005	6	83 158,1
2006	1	93 271,0
2007	0	0,0
<b>Celkem</b>	<b>9</b>	<b>182 108,3</b>

#### Dotčené tramvajové linky

Týká se denních linek 6 a 11, nočních linek 56. V postiženém úseku zůstane na lince 6: 1–2 vlaky, na lince 11: 1–2 vlaky, celkem tedy 2–4 vlaky. V nočním provozu na lince 56: 0–1 vlak.

#### Odklony

Linka 6 je odkloněna po trase I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Koh-i-noor a dále pokračuje

po své trase směr Kubánské náměstí. Linky 11 a 56 jsou odkloněny po trase

I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Čechovo náměstí – Oblouková – Nádraží Vršovice – Otakarova – Náměstí bratří Synků a dále pokračují po své trase směr Spořilov (mimo JŘ – pozdě).

#### Zavedení NAD

Je-li možný průjezd pod železničním podjezdem, je zavedena v úseku I. P. Pavlova – Otakarova (Náměstí bratří Synků).

#### Další dopady

Tato mimořádná událost má poměrně menší dopad na tramvajovou dopravu.

Největší dopad je na linku 11, která má delší objížděnou trasu, a navíc jede ve velké části trasy sama. Proto se dle možnosti vypravuje za postižený vlak v úseku nový vlak z vozovny na doplnění intervalu linky. Najeté vlaky jdou též u postiženého úseku pomocí autojeřábu vytáhnout na obě strany úseku a použít na trasu. Po ukončení opravy troleje není problém dostat linky do pravidelného provozu.

## Výtoň

Snad neznámější strháváním trolejí je křižovatka na Výtoni, avšak se svými **8** mimořádnými událostmi v letech 2004–2007 se řadí až na šesté místo oblastí s jejich výskytem. Celková škoda (náklady na opravy trolejového vedení, zavedení náhradní autobusové dopravy, výjezd pohotovostního vozidla) zde ve sledovaném období činila **241 166,1 Kč**.

Rok	Počet mimořádných událostí	Celková škoda při mimořádné události (v Kč)
2004	1	21 004,8
2005	0	0,0
2006	3	128 988,7
2007	4	91 172,6
<b>Celkem</b>	<b>8</b>	<b>241 166,1</b>



### Dotčené tramvajové linky

Týká se denních linek 3, 16, 17 a 21, nočních linky 52. V úseku zůstane najeto na lince 3: 6–7 vlaků, na lince 16: 3–4 vlaky, na lince 17: 7–8 vlaků a případně na lince 21 (šejdrová): 6–7 vlaků. Celkem tedy 22–26 vlaků. V nočním provozu na lince 52: 2–3 vlaky. Vlaky najeté v úseku od Podolské vodárny k Vyšehradskému tunelu lze dle potřeby vytáhnout autojeřábem zpět do smyčky Podolská vodárna.

### Odklony

Při této mimořádné události je důležitý rozsah poškození troleje v železničním podjezdu Výtoň. Je-li poškození menší a trolej je poškozena mezi Vyšehradským tunelem a železničním podjezdem, je možné provést rozizolování (od Palackého náměstí) a vést tramvajovou dopravu Svobodovou ulicí (od Výtoně na Albertov). Nebo je poškozená trolej přímo na křižovatce Výtoň, a tím je vyřazena z provozu celá křižovatka a i úseky Palackého náměstí – Výtoň – Albertov.

### Odklon 1 (průjezdna křižovatka Výtoň)

Linka 3 je odkloněna po trase Výtoň – Albertov – Botanická zahrada – Karlovo náměstí a dále vedena (mimo JŘ) po své trase směr Lehovec. Linka 16 je odkloněna po trase Moráň – Botanická zahrada – Albertov – Výtoň – Palackého náměstí a dále vedena (mimo JŘ) po své trase směr Spojovací. Linka 17 je odkloněna po trase Výtoň – Albertov – Ostrčilovo náměstí – Divadlo Na Fidlovačce – Otakarova a ukončena ve smyčce Zámecká a stejnou trasou vedena zpět (pokud možno i na JŘ). Najeté vlaky linky 21 jsou v úseku Výtoň – Národní divadlo poslány do mateřských vozoven (při dopolední mimořádné události). Při odpoledním výjezdu jsou ponechány v mateřských vozovkách až po obnovení provozu na Výtoni. Vlaky této linky by v úseku Národní divadlo – Výtoň neměly žádný význam. Linka 52 je odkloněna po trase Výtoň – Albertov – Ostrčilovo náměstí – Divadlo Na Fidlovačce – Otakarova a ukončena ve smyčce Zámecká a stejnou trasou vedena zpět (dle JŘ).

### Zavedení NTD

V úseku Podolská vodárna – Dvorce – Levského, resp. Nádrazí Braník (linka 16) je vedena NTD z najetých vlaků (cca 22–26 vlaků).

### Zavedení NAD

V úseku Výtoň – Podolská vodárna je zavedena náhradní autobusová doprava.

### Odklon 2 (nepřůjezdna celá křižovatka Výtoň)

Linka 3 je odkloněna po trase Moráň – Botanická zahrada – Albertov – Otakarova – Oblouková – smyčka Minská (spolu s linkou 4) a vedena stejnou trasou zpět (mimo JŘ). Linka 16 je odkloněna po trase Palackého náměstí – Anděl a je ukončena ve smyčce Smíchovské nádraží (vnitřní kolej) a vedena stejnou trasou zpět. Linka 17 je odkloněna po trase Karlovy lázně – Národní divadlo – Národní třída – Karlovo náměstí – Albertov – Otakarova a ukončena ve smyčce Zámecká a stejnou trasou vedena zpět (mimo JŘ). Opatření u linky 21 je stejné jako v případě odklonu 1. Linka 52 je odkloněna po trase Palackého náměstí – Anděl a ukončena ve smyčce Smíchovské nádraží a vedena stejnou trasou zpět (na JŘ).

### Zavedení NTD

Zavedení náhradní tramvajové dopravy je stejné jako v případě odklonu 1.

### Zavedení NAD

Dojde k protažení trasy NAD až na Karlovo náměstí v úseku Karlovo náměstí – Moráň – Botanická zahrada – Výtoň (druhý podjezd) – Podolská vodárna.

### Další dopady

Opravy troleje (dle poškození) trvají 1–6 hodin. Za některé najeté vlaky v úseku Podolská vodárna – Levského se vypravují z vozoven nové vlaky na zkrácení intervalů za vypadlé spoje. Při delší opravě je potřeba též zajistit vystřídaní řidičů tramvají najetých v postiženém úseku. Při poškození troleje přímo na křižovatce Výtoň je možné autojeřábem vytáhnout najeté vlaky z úseků Palackého náměstí – Výtoň a Albertov – Výtoň. Po skončení prací a obnovení provozu trvá ještě 2–3 hodiny, než se všechny dotčené linky dostanou do svých pravidelných JŘ.

## Ulice U Výstaviště (podjezd u Elektrárny Holešovice)

Podjezd u Elektrárny Holešovice v ulici U Výstaviště se řadí s **6** mimořádnými událostmi na sedmé místo a celková škoda (náklady na opravy trolejového vedení, zavedení náhradní autobusové dopravy, výjezd pohotovostního vozidla) byla za období 2004–2007 vyčíslena na **203 219,1 Kč**.

Rok	Počet mimořádných událostí	Celková škoda při mimořádné události (v Kč)
2004	2	56 163,4
2005	1	36 864,5
2006	0	0,0
2007	3	110 191,2
<b>Celkem</b>	<b>6</b>	<b>203 219,1</b>

### Dotčené tramvajové linky

Týká se denních linek 5, 12, 14, 15 a 17, nočních linek 53 a 54. V postiženém úseku zůstane najeto na lince 5: 1–2 vlaky, na lince 12: 1–3 vlaky, na lince 14: 1–2 vlaky, na lince 15: 1–3 vlaky, na lince 17: 1–2 vlaky. Celkem tedy 5–12 vlaků. V nočním provozu na lince 53: 0–1 vlak, na lince 54: 0–1 vlak, tedy celkem 1–2 noční vlaky.

### Odklony [je možné použít rozizolování v křižovatce Partyzánská – Na Zátorách]

Linka 5 je odkloněna po trase Strossmayerovo náměstí – Veletržní a ukončena ve smyčce Výstaviště a vedena stejnou trasou zpět (dle JŘ). Linky 12, 15 a 54 jsou odkloněny



po trase Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Dělnická – Maniny a dále pokračují po své trase směrem Palmovka, eventuálně Lehovce. Linky 14, 17 a 53 jsou odkloněny po trase Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Dělnická – Nádraží Holešovice – Trojská a dále pokračují směrem Vozovna Kobylisy, resp. Sídliště Dáblice.

#### Zavedení NAD

Z důvodu neprůjezdnosti podjezdu (práce na opravě troleje) se NAD nezavádí.

#### Další dopady

Z úseku je možné pomocí autojeřábu vytažit najeté vlaky z obou směrů. Na odklonových trasách jezdí linky mimo své JŘ (kromě linky 5), linky 12, 15 a 54 jezdí napřed (zkrácení trasy), linky 14, 17 a 53 jezdí opožděně (prodloužení trasy). Po obnovení provozu je možno postižené linky vrátit na pravidelné JŘ v poměrně krátké době (1–1,5 hodiny). Za najeté vlaky v úseku se dle možností vypravují z vozoven nové vlaky.

#### Možná preventivní opatření

Trvalé řešení bude nastoleno až po přestavbě železniční trati v souvislosti s řešením celého území Bubny – Zátory.

## U Kříže

Podjezd U Kříže je na posledním – osmém místě se 4 mimořádnými událostmi. Kvůli poškození trolejového vedení zde vznikla v letech 2004–2007 celková škoda (náklady na opravy trolejového vedení, zavedení náhradní autobusové dopravy, výjezd pohotovostního vozidla) **38 772,2 Kč**.

Rok	Počet mimořádných událostí	Celková škoda při mimořádné události (v Kč)
2004	1	18 271,9
2005	0	0,0
2006	0	0,0
2007	3	20 500,3
<b>Celkem</b>	<b>4</b>	<b>38 772,2</b>

#### Dotčené tramvajové linky

Týká se denních linek 10, 24 a 25, noční linky 55. V úseku zůstane najeto na lince 10: 2–3 vlaky, na lince 24: 2–3 vlaky a na lince 25: 2–3 vlaky. Celkem tedy 6–9 denních vlaků. V nočním provozu na lince 55: 0–1 vlak.

#### Odklony

Linka 10 je odkloněna po trase Krejčírek – Palmovka (Na Žertvách) – Balabenka – Nádraží Libeň a ukončena ve smyčce Starý Hloubětín a stejnou trasou vedena zpět (na JŘ). Vlaky najeté od Sídliště Dáblice jedou po trase Ke Stírce – Trojská – Nádraží Holešovice – Ortenovo náměstí – Maniny – Palmovka a dále pokračují po své trase směrem Sídliště Řepy. Linka 24 je odkloněna po trase Invalidovna – Palmovka (Libeňský most) – Ortenovo náměstí a ukončena ve smyčce Výstaviště (na vnitřní koleji) a stejnou trasou vedena zpět (na JŘ). Vlaky najeté od Březiněveské jedou po trase Ke Stírce – Trojská – Nádraží Holešovice – Ortenovo náměstí – Maniny – Palmovka a dále pokračují po své trase směrem Radošovic-ká. Linka 25 je odkloněna po trase Dělnická – U Průhonu – Nádraží Holešovice – Trojská – Ke Stírce a dále pokračuje po své trase směrem Vozovna Kobylisy (na JŘ). Linka 55 je odkloněna po trase Krejčírek – Palmovka (Libeňský most) – Ortenovo náměstí – Trojská – Ke Stírce a dále pokračuje po své trase směrem Vozovna Kobylisy.

#### Zavedení NAD

Zavádí se v úseku Palmovka – Bulovka – Ke Stírce.

#### Další dopady

Poškození troleje na tomto místě je méně časté než na ostatních místech. Většinou je možné jet bez vypnutí troleje po jedné koleji, takže odklon je jen jednosměrný a linky 10 a 24 jezdí druhým směrem též přes Trojskou.

Napojení dotčených linek (po opravení troleje) na JŘ se provede do půl hodiny.



## Komplexní přepravní průzkum tramvají

Ing. Filip Drápal, ROPID; Ing. Pavel Čejka, vedoucí oddělení Dopravně – provozní podpora

Přepravní průzkumy, kterými je zjišťována poptávka cestujících na jednotlivých linkách Pražské integrované dopravy, jsou podkladem pro tvorbu linkového vedení až do úrovně jízdních řádů. Jejich cílem je posouzení, navrhování a realizace optimálního rozsahu provozu na základě potřeb cestujících veřejnosti na všech linkách PID v každém provozním období.

Poslední komplexní průzkum pražských tramvají proběhl v roce 2005. Vzhledem k potřebnosti aktualizace dat a zachycení vývoje mobility cestujících bylo rozhodnuto o provedení dalšího komplexního průzkumu v letošním roce. Jako ideální reprezentativní den byl vybrán čtvrtek 13. března 2008 (žádné výluky, žádné školní prázdniny ani vliv státních svátků). Oproti minulému průzkumu bylo požadováno zachytit nejen zůstatek počtu cestujících v každé zastávce, ale i jejich obrat na

zastávkách (výstup/nástup). Proto se přistoupilo k rozšíření počtu sčítačů i do druhých vozů tramvajových souprav. Při minulých tramvajových průzkumech byl totiž každý tramvajový vlak obsazen pouze jedním sčítačem v prvním voze a pomocí stanoveného koeficientu byla přepočítávána obsazenost na druhý vůz. Rozšíření potřebného počtu sčítačů cca o 50 % si vyžádalo mimořádné personální nároky. Oproti loňským 1245 průzkumníkům bylo do letošní akce zapojeno celkem 1995 lidí. Takový počet vyžaduje i nemalé nároky na zajištění školení, koordinaci v terénu i následně vyhodnocení.

Hlavním zdrojem sčítačů byla jako již tradičně SPŠ Dopravní, a.s., dceřiná společnost Dopravního podniku hl. m. Prahy, která ochotně poskytla celkem 1300 studentů v rámci odborné praxe. Díky vstřícnosti vedení školy mohl průzkum proběhnout v jediném dni.

Studenti zajišťovali převážnou většinu ranních (6.00–12.00 hodin) a odpoledních směn (12.00–18.00 hodin). Zbytek sledovaného období (18.00–23.00 hodin) byl zajištěn 655 pracovníky Dopravního podniku hl. m. Prahy a 40 pracovníky ROPIDu, kteří se průzkumu zúčastnili nad rámec svých pracovních povinností. Večerní směna byla z personálních důvodů rozložena do více dní (11.–13. března).

Průběh celé akce připravili a koordinovali pracovníci Dopravního podniku hl. m. Prahy (oddělení Dopravně – provozní podpora) a pracovníci oddělení Sledování kvality služby z organizace ROPID. Po vyhodnocení nasbíraných dat Vám v jednom z příštích vydání DP KONTAKTU přineseme informace o výsledcích průzkumu. Všem zúčastněným, zejména sčítačům z řad SPŠD, patří velký dík za hladký průběh akce.





# Preferenční opatření pro MHD I. díl

Základním cílem preference MHD je zvýšit její konkurenceschopnost vůči individuální dopravě, ale také hospodárnost provozu MHD. Jak v minulém DP KONTAKTu ukázal článek o problémových místech na trase linky 174, v Praze trpí největšími nedostatky v preferenci autobusová doprava, a to nejen dlouhé linky. Následující text se proto zaměřuje především na možnosti preference autobusových linek a může být inspirací při přípravě pražské sítě metropolitních autobusových linek neboli Metrobusů.

Ing. Martin Jareš a Bc. Petr Balla Foto: Ing. Martin Jareš

**T**ématem preference se v rámci projektu Regionální integrovaná doprava na Fakultě dopravní ČVUT v Praze zabývala také bakalářská práce „Autobusová linka 177 jako součást sítě Metrobusů v Praze“, jež se stala podkladem pro tento příspěvek. Velká část příkladů uváděných v tomto článku i v jeho pokračování v příštím čísle pochází z trasy dráždanské tangenciální autobusové linky 61, která je svým charakterem i délkou trasy podobná pražské lince 177.

## Efekty preference MHD

Jako zásadní parametr preference MHD lze sledovat zvýšení cestovní rychlosti vozidel MHD. Cílem je v maximální možné míře omezit zastavování vozidel mimo nutné zastávkové pobytu. Nejvýznamnějším faktorem rušení plynulosti provozu MHD se po mnoha odborných výzkumech a měřeních ukazuje stále hustší síť světelných signalizačních zařízení (SSZ) na městských komunikačních sítích, především na křižovatkách. Hlavní efekty systematického preferování provozu MHD pak jsou:

- celkový průměrný pokles zdržení vozidel MHD při čekání na signál volno, a tím zvýšení cestovní rychlosti vozidel (jako základního parametru efektů preference),
- snížení rozptylu jednotlivých zdržení vozidel MHD, a zároveň minimalizování především delších zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost provozu městské dopravy; provoz prostředků MHD se tak stane plynulejším, a tím pro řidiče příjemnějším a pro cestující atraktivnějším,
- rychlejší provoz znamená zkrácení průměrné cestovní doby z konečné na konečnou – tím se sníží oběhové doby vozidel, a často je tak možné (při zachování stejných intervalů) snížit počet vypravovaných vozidel,
- k nezanedbatelným úsporám dojde také poklesem energetické náročnosti provozu (snížením počtu zbytečného zastavování a následných rozjezdů vozidel).

## Přehled forem preference MHD

Konkrétní opatření ve prospěch plynulosti a bezpečnosti provozu MHD se dají v zásadě rozdělit do 5 základních skupin:

- koncepční práce (znamená uplatňování preference MHD již v rámci zpracovávání studií a projektových dokumentací, dopravních řešení v územních plánech apod.),
- stavební/prostorová preference (viz dále),
- provozní preference (viz pokračování tohoto článku v dubnovém čísle DP KONTAKTu),
- legislativní preference (zejména otázka přednosti vyplývající ze zákonů nebo jiných právních norem),
- dozor nad dodržováním dopravních předpisů (postih neukázněných řidičů v rámci platné legislativy s důra-

zem na přestupky, které negativně ovlivňují právě plynulost MHD – nevhodný způsob parkování aut, na řadě míst zakázaná jízda automobilů po tramvajovém pásu aj.).

## Stavební (prostorová) preference MHD

• celková přestavba městských prostor s cílem výrazně upřednostnit MHD (např. kombinace pěší zóny s provozem tramvaje, trolejbusu nebo autobusu),



↑ Autobusová linka projíždí v centru lázeňského města Baden-Baden obytnou zónou. Tato linka jezdí v kloubových vozech v intervalu 10 minut, spolu s ostatními autobusovými linkami je souhrnný interval v jednom směru cca 5 minut, jedná se tedy o poměrně živý provoz MHD.

### • vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy,

→ Tradičně bývají vyhrazené pro provoz autobusů právě jízdní pruhy, v některých případech však může být vhodné vyhradit pro provoz autobusů levý jízdní pruh. V tomto případě vznikl vyhrazený pruh pro autobusy namísto řadičského pruhu před křižovatkou. Autobusy linek 61, 75 a 89 v Drážďanech ještě před křižovatkou odbočují vlevo na malé náměstí, kde mají zastávku (Wasaplatz). Řazení automobilů do levého odbočovacího pruhu nastává až těsně před křižovatkou, kdy už pro autobusy není potřebný. Toto uspořádání zde má ještě jednu výhodu – při výjezdu autobusů ze zastávky Wasaplatz v opačném směru je poloměr oblouku natolik malý, že si řidiči potřebují „nadjet“ přes prostřední jízdní pruh v protisměru. Protože v něm však jezdí jen jejich kolegové, ti případně přibrzdí a umožní bezproblémový výjezd ze zastávky.

- **vyčlenění stávajících komunikací pouze pro MHD,**
- **bezbariérový zaoblený obrubník v prostoru zastávek autobusů** (tzv. kasselský) – originalnost řešení spočívá v možnosti příjezdu těsně k hraně nástupiště, a to bez rizika poškození vozidla nebo komunikace,



↑ Sdružené trasy a společné zastávky tramvají a autobusů se v mnoha německých městech staly již běžným standardem. To přináší automaticky velmi pohodlné a bezpečné přestupy mezi tramvajemi a autobusy, protože cestující nemusí složitě přebíhat přes vozovku, nebo využívat podchodů a nadchodů. Přínosy jsou ale i ekonomické – staví se tak jen jeden nástupní ostrůvek, jedna čekárna, jeden informační panel s odjezdy linek atd., namísto duplicitního vybavení pro každý druh dopravy zvlášť. Zastávku Schillerplatz společně používají 2 tramvajové a 4 autobusové linky, z toho jedna regionální. Díky kasselskému obrubníku, resp. jeho upravené místní verzi „Dresdner Bord“ s výškou nástupní hrany 23 centimetry mohou autobusy zajet až těsně k nástupní hraně, čímž pro cestující vzniká bezbariérový, úroňový nástup do vozidla s minimální mezerou. Kasselský obrubník je v Praze zkušebně použit v autobusové zastávce Stadion Strahov, na žádné společné zastávce tramvají a autobusů zatím použit není.

- **osazování litinových sloupků na hranách vozovky**



a **chodníků**, které zamezí nežádoucímu parkování automobilů v těchto místech,

- **zvýšení nástupních hran zastávek;** menší bariéry v přístupu do vozidel MHD jsou žádoucí nejen ze strany cestujících na invalidním vozíku, občanů nevidomých a slabozrakých, seniorů, matek s kočárky, těhotných žen a dalších, ale i pro všechny cestující jako takové; zároveň se zrychluje výstup a nástup cestujících – pokud je zvýšená nástupní hrana důsledně na všech zastávkách na trase linky, lze při nasazení nízkopodlažních vozidel docílit i zkrácení jízdních dob v řádu několika minut,

- **společné jízdní pruhy pro autobusy a tramvaje,**



↑ Jízda autobusu po zvýšeném tramvajovém tělese v blízkosti přestupní zastávky Postplatz.

- **fyzické oddělení tramvajového tělesa od komunikace** – zvýšený tramvajový pás či podélné betonové pruhy (v Praze již delší dobu velmi osvědčené),

- **„vídeňské zastávky“ pro tramvaje;** hlavním hlediskem je zajistit bezpečnou a pohodlnou výměnu cestujících s vyloučením jejich kolize se souběžnou IAD (vhodné řešení při nedostatku místa – není však vhodné při vyšších intenzitách automobilového provozu),

- **zatravněný svršek tramvajových kolejí;** veřejností velmi oblíbený, esteticky přírnosný, výrazně snižuje hodnoty hluku od projíždějících tramvají.

Na závěr je nutné uvést důležitou poznámku. Pro docílení hmatatelných účinků všech preferenčních opatření je nestačí zavést jen lokálně. Mnohem silnější význam zpravidla má řešit zároveň větší části dopravní sítě či přinejmenším vzájemně související komunikační úseky. Preference např. na SSZ má totiž smysl jen tehdy, pokud je aplikována odpovídajícím způsobem a vzájemně provázaně na více místech pojižděné trasy a nevedou tedy jen k prostorovému přemístění provozních časových ztrát.

**V dubnovém čísle DP KONTAKTu navážeme pokračováním tohoto článku na téma Provozní preference MHD.**





Zě světa

# Dopravní postřehy od protinožců

Austrálie a Nový Zéland. Pro našince jsou to země kdesi daleko na jižní polokouli, kam se moc často nejezdí, i když několik krajanů jsem při svých cestách potkal. Když je u nás doma zima, v Austrálii a na Novém Zélandě si užívají léta a naopak. Obě země známe především díky zajímavé a jedinečné přírodě, která určitě stojí za vidění. Zajímavá jsou také tamní města, především Melbourne a Sydney, známé minimálně tím, že hostily souboje sportovců pod vlajkou s pěti kruhy. Co však víme o jejich městské hromadné dopravě? Následující řádky určitě nedají vyčerpávající odpověď na otázku, jaká je městská hromadná doprava u protinožců, ale snad budou zajímavou sondou do života tisíce kilometrů daleko.

Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing  
Foto: Ing. Petr Malík



Regionální autobusová linka v okolí Queenstownu na jižním ostrově.

## Melbourne



## Melbourne

Druhé největší australské město proslavily tramvaje. Tramvajová síť v hlavním městě státu Victoria měří 240 kilometrů a linek najdete v ulicích nepočítaně, během krátkého pobytu se s celým systémem nemáte šanci ani seznámit. Nejlepší je zajít do jednoho z městských infocenter nebo do infocentra městské hromadné dopravy, které je také na hlavní melbournské ulici. V informacích vám ochotně poradí, jak se dostanete do zamýšleného cíle vaší cesty a odkud z centra jede požadovaná tramvaj. Samotné centrum až tak velké není, a tak se dá projít i pěšky, ale pokud si co nejrychleji chcete udělat obrázek o centru Melbourne, nasedněte do



↑ Flinders Street Station, hlavní nádraží v Melbourne, kam směřují především příměstské linky. Nádraží je na jižním okraji centra, sousedí s náměstím Federace a před ním má svou zastávku mnoho tramvajových linek.

← Melbournské centrum je doslova protkáno tramvajovými tratěmi, na kterých potkáte mnoho tramvajových linek, které vás zavezou i do okrajových částí druhého největšího australského města.

→ Vůz okružní tramvajové linky, která objíždí centrum města zdarma, a tak je hojně využívána nejen turisty, ale také obyvateli města.





okružní tramvaje, která jezdí zhruba od 10.00 do 18.00 hodin zadarmo v intervalech 10 až 15 minut.

Má však jednu nevýhodu, je stále plná a po nástupu vás čeká několik zastávek téměř na schůdkách. Kromě turistů využívají její služby v hojné míře také obyvatelé na svých především pracovních cestách, a tak, pokud si centrum Melbourne chcete skutečně vychutnat, dejte si dvě kola. Ve druhém už se posadíte a cestu si užijete.

Cesta běžnou tramvajovou linkou vyjde na 3,5 australského dolaru (což je přibližně 55 korun). Pokud však chcete cestovat celý den, zakupte si denní lístek, který si okamžitě po nástupu do vozidla označíte a při každém dalším nástupu také. Denní lístek platí nejen v tramvajích, ale i v autobusech a vlacích a stojí 6,50 dolaru (o něco více než 100 korun), sice platí „jen“ v 1. pásmu, ale to je hodně velké. Při svých cestách jsem první pásmo neopustil, a to jízda tramvají z centra na různé strany trvala vždy déle než půlhodinu.

Jízdenku si také můžete zakoupit přímo v automatu v tramvaji, ale potřebujete drobné, papírové bankovky automaty nepřijímají, a to už pětidolarovka je papírová.

S typickými tramvajovými smyčkami se v centru Melbourne nesetkáte. Většina souprav je obousměrných, a tak mohou končit na kolejových přejezdech na konci ulic.

V průběhu pracovního dne nejsou intervaly tramvají dlouhé, stejně jako u nás se prodlužují po osmé hodině večer, kdy také čekáte na tramvaj dvacet minut a s půlnocí provoz tramvají končí stejně jako vlaků. Pouze v noci ze soboty na neděli končí tramvajový provoz až více než hodinu a půl po půlnoci. Poté se musíte spolehnout jen na speciální noční autobusy.

Málokdy jsem se setkal s tak tvrdým a nepřístupným revizorem jako v Melbourne. Při cestě ze severního okraje města do centra jsme nastoupili, označili jízdenku a už u nás stál mladík ragbyové postavy s potetovaným lýtkem doprovázený mladší dívkou, na první pohled jeho milenkou, a kontrolovali. Jejich výraz byl naprosto nepřístupný, až když zkontrolovali, alespoň trochu se pousmáli. Revizorský odznak i průkazku měli v jedné ruce a druhou zjišťovali, zda mají cestující platnou jízdenku a řádně označenou.

Následně jsem je sledoval při práci a stejně postupovali i s domorodci. Nikdo moc neutíkal, možná je také moc nepoznávali, neboť v tomto páru bych rozhodně revizorskou dvojici nehledal.



## Canberra

Autobus na široké ulici v Canbeře. Přepravu kol umožňuje držák umístěný na čele autobusu.

↳ Autobusová zastávka v centru australského hlavního města Canberry. Autobusové zastávky u protinožců nejsou nijak výrazně označované, většinou potkáte jen malou cedulku možná doplněnou o jízdní řád.

Černého pasažéra však nenašli, a tak u jedné z melbournských vozoven vystoupili.

Tramvaje v Melbourne provozuje společnost Yarra Trams pojmenovaná podle řeky, která protéká centrem města. Nečekejte nějaký jednotný nátěr, ten mají pouze historické vozy provozované na okružní lince. Na většině vozů najdete alespoň malou reklamu.

## Canberra

Hlavní město Austrálie je z evropského pohledu městem bez historie. Teprve v roce 1908 bylo rozhodnuto o jeho zřízení a o pět let později byl položen jeho základní kámen. Samozřejmě leží na půl cesty mezi největšími rivaly Melbourne a Sydney, ale co do velikosti se s nimi nemůže měřit. V Canbeře v současné době žije jen o něco více než 300 tisíc obyvatel, což je desetina oproti jeho známějším sousedům.

I tak stojí Canberra za návštěvu, neboť tak široké ulice s tak málo pruhu pro



automobily jsem nikde neviděl. Převládá všudypřítomná zeleň. Stromoradí lemují snad všechny hlavní tepny města. Stejně jako v ostatních městech i v Canbeře potkáte mnoho běžajících a sportujících Australanů.

Městskou hromadnou dopravu obstarávají pouze autobusy, ale pokud si chcete město opravdu prohlédnout, tak je cesta městskou hromadnou dopravou nezbytná, vzdálenosti jsou v tomto moderním městě skutečně obrovské. →



## Sydney

Dominantou Sydney je Harbour Bridge a loď spojující severní a jižní břeh čtyřmilionového města.





Zajímavostí Sydney je monorail, automatický vlak pohybující se na kolejnicích nad hlavami chodců.



↑ Autobusový terminál v Sydney v blízkosti přístavu u Circular Quay, kam zajíždí většina autobusových linek obsluhujících největší australské město.



↑ Informační a prodejní místo autobusové a lodní dopravy v blízkosti Circular Quay.

## Sydney

Největší australské město je z pohledu městské hromadné dopravy zajímavější. Pokud nebudete ubytováni v centru, dojedete tam jednou z mnoha autobusových linek, které k němu směřují z rozsáhlých okrajových částí města. Velká australská i novozélandská města mají jedno společné. Mají na evropské poměry obrovskou rozlohu, neboť půdy je k dispozici víc než dost. Nikde nepotkáte sídliště dobře známá od nás či z jiných evropských měst. Na centra s mrakodrapy navazují obrovské čtvrtě s rodinnými domky, které se táhnou evropskými měřítky řečeno daleko do regionu. Proto dojíždění ze vzdálenosti 50 až 60 kilometrů od centra není vzácností spíše naopak, především v Sydney.

Z bližšího předměstí jedete autobusy, ze vzdálenějšího vlakem. Spojnici mezi severní a jižní částí města představuje Harbour tunel nebo stejnojmenný most dobře známý z fotografií společně

s operou a také velké množství trajektů jezdících po ústí řeky Parramatta.

Právě v Sydney končí Parramatta svou pouť z vnitrozemí.

Autobusy a trajekty tvoří v Sydney jednu „dopravní koalici“. Denní jízdenka na autobusy a trajekty vás přijde na 16,5 dolaru (přibližně 260 korun), jedna cesta z předměstí do centra stojí 3 dolary a jízdenky si zakoupíte přímo u řidiče. Nástup předními dveřmi je naprostou samozřejmostí. Jedním z významných přestupních bodů je zastávka u hlavního nádraží a druhým nábřeží na Circular Quay, kde je obrovský autobusový terminál, a zároveň přestup na trajekty jedoucí na sever.

Denní autobusy potkáte v ulicích Sydney od 5 hodin ráno do půlnoci. Zbytek je na noční dopravě. Stejný rozsah provozu mají také trajekty, ty určené turistům mají provozní dobu o něco málo kratší. Intervaly jsou po většinu dne stejné, 15 minut s tím, že po osmém večer se ještě prodlužují.

Dopravní zajímavostí je monorail. Obyvatelé Sydney si už dávno museli zvyknout, že jim v centru nad hlavou jezdí automatický vlak na jedné kolejnici. Intervaly má poměrně krátké, okolo pěti minut. Specifické je však jeho uspořádání. Vlak je tvořen ze samostatných oddílů, dalo by se říci kupé pro šest cestujících. Přecházení mezi jednotlivými odděleními není možné. Okruh monorailu není nijak dlouhý, projedete ho za čtvrt hodinu, ale jednotlivá jízdenka vás přijde na 4,5 dolaru (více než 70 korun), denní jízdenka je jen o dolar dražší, ale mnohdy kvůli využití monorailu několikrát denně při prohlídce města nemáte. K nejznámějším místům města vás stejně neodveze.

Monorail společně s tramvají neboli „Metro light rail“ tvoří druhou „dopravní koalici“ největšího australského města. Pokud se pohybujete v západní části Sydney a v okolí Darling Harbour, bude pro vás tramvaj ideálním spojením, a poté se vyplatí i denní jízdenka na tyto kolejové systémy.

Pokud chcete poznat Sydney, je dobré využít turistické dvoupatrové autobusy. Horní patro je otevřené, a tak máte výborný výhled, a především centrum si můžete prohlédnout alespoň z perspektivy a nemotáte se po přeplněných chodnicích v centru města. Jednodenní jízdenka není právě lacinou záležitostí, stojí 30 dolarů (přibližně 480 korun), ale při poznávání ušetříte spoustu času a zastávky jsou u všech významných pamětihodností. Konkurence je v Sydney i v turistických autobusech, ovšem druhá společnost jezdí s klasickými zavřenými autobusy.

## Auckland

Uprostřed sopek a skoro na obou pobřežích (západním i východním) severního ostrova se nachází největší novozélandské město, Auckland. Ani v tomto milionovém městě není centrum příliš velké a dopravním uzlem je několik ulic okolo přístavu. Tam přijíždí většina místních autobusových linek, ale i těch meziměstských. Svězt se můžete vozidly několika dopravců, ale kvalita není příliš vysoce hodnocena.

Od přístavu se táhne také hlavní aucklandská ulice, Queen street, která má jeden světový primát, a to přechody. Zatím jsem se na svých cestách po světě vždy setkal s tím, že přecházíte pouze kolmo, auta v jednom směru jedou a v tom druhém stojí. Pokud je povoleno odbočování, má světelná signalizace cyklů několik, ale vždy platí, že zelená padne chodcům pouze v některém





## Auckland

↑ V největším městě Nového Zélandu také hrají prim autobusy, které se sjíždějí k přístavu, kde je přestupní bod nejen mezi autobusy, ale také na loď.

směru. Na Queen street se v jednu chvíli auta ze všech směrů zastaví a vy můžete na křižovatce přejít jak chcete, tedy i napříč.

## Wellington

Na jižním pobřeží severního ostrova se nachází hlavní město Nového Zélandu, Wellington. Druhé největší město ostrovní země se může pochlubit lepší městskou hromadnou dopravou než Auckland. I když také zde tvoří základ autobusy, ale ty jsou v centru doplněny trolejbusy. V některých případech musíte být hodně pozorní, abyste rozpoznali dva rozdílné druhy dopravy. Většina městských linek vyjíždí od vlakového nádraží nebo od autobusového nádraží. Samozřejmostí je dobrá vazba na přístav, který je východištěm na cestu na jižní ostrov, druhou polovinu země.



↑ Autobusová zastávka v centru Wellingtonu.

Velkou zajímavostí je rozsah provozu, který je oproti českým zvyklostem hodně omezen. Kromě neděle se začíná v sedm ráno a už hodinu před půlnocí začíná noční provoz, který je velice omezený. V neděli začíná denní provoz dokonce až v osm ráno.

Po večerní procházce Wellingtonem se rozsahu provozu tamní městské hromadné dopravy ani nedivím. V deset večer byly ulice téměř prázdné. Pár lidí bylo vidět jen v několika otevřených restauracích. Většina podniků však byla zavřených. Inu jiná země, jiný mrav.

Jedno však má Wellington s Prahou společné. Lanovku. Nad Wellingtonem se tyčí zelené kopce a na jeden z nich můžete z centra vyrazit pozemní lanovkou, podobnou té naší. Jen vůz není rozdělen na jednotlivá „kupé“, ale je průchozí s dřevěnými sedačkami. Na cestě z dolní do horní zastávky jsou dvě nácestné zastávky a wellingtonská lanovka je o devět let mladší než její petřínská kolegyně. Uvedena do provozu byla v roce 1902 a od roku 1933 je poháněna elektromotorem. Jízdenka ve směru nahoru vás přijde na 2,5 dolaru (35 korun) a z horní stanice se nabízí krásný pohled na město a přístav. V sousedství horní stanice najdete muzeum lanovky.

Zpáteční cestu je lépe absolvovat pěšky, projdete se krásnými zahradami (botanickou a růžovou) a těsně nad centrem také hřbitovem. Ty novozélandské totiž nejsou v drtivé většině případů odděleny od ostatní zástavby zdí, jak tomu bývá u nás, ale jsou přirozenou součástí města.

Na předměstí Wellingtonu ve vesnici Paekakariki se nachází tramvajové a trolejbusové muzeum, které jsem bohužel nestihl navštívit.

## Christchurch

Ocitáme se na jižním ostrově, v jeho „hlavním“ městě. Stejně jako v předcho-

zích dvou případech hrají i zde hlavní roli autobusy. Několik společností je spojeno do integrovaného systému. Základní jízdenka platí dvě hodiny, stojí 2,5 dolaru (35 korun), ale můžete s ní pouze jedenkrát přestoupit. Koupíte si ji u řidiče, já jsem v každém ze tří případů jel s řidičkou. A řidič(ka) vám jízdenku při přestupu štípnou, aby další přestup již nebyl možný.

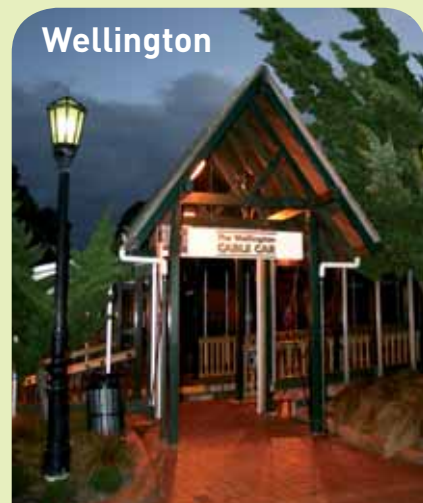
I pro Christchurch platí to, co pro ostatní města. Je hodně rozlehlé, neboť naprostou většinu tvoří rodinné domky. Pouze v centru najdete několik vyšších budov. Autobusovou zajímavostí je velké autobusové nádraží na rohu ulic Colombo a Lichfield. Nádraží má pět stanovišť, A až E. Tři jsou podzemní A až C a zbylé dvě jsou v uliční úrovni. Podzemní mají společnou velkou čekárnu, ve které se sedí jako v kině a na velkých obrazovkách můžete sledovat, kdy přijede a kde zastaví vámi očekávaný nejbližší spoj. Ač jsem čekal na autobus ve společnosti místních náctiletých, nespátřil jsem žádný vandalizmus, sedačky nebyly potápané, stěny byly čisté a prostředí bylo vůbec celkově mnohem kulturnější než bývá v Česku zvykem.

Pár minut chůze od autobusového nádraží se nachází hlavní náměstí v Christchurch, na kterém jezdí zdejší turistická tramvaj. Jedná se o jednokolejku délky 2,4 kilometru s poměrně vysokým jízdným, 14 dolarů za dvouhodenní jízdenku (přibližně 200 korun). Na kratší období se jízdenky neprodávají. Pokud budete chtít uvedenou trasu projít pěšky, moc se nezapotíte a za necelou hodinku budete opět na náměstí. Christchurská tramvaj je spojena s místní kabinovou lanovkou, Gondolou, a tak si můžete koupit zvýhodněný lístek za 30 dolarů na obě atrakce. Gondola vás vyveze na vrch nad městem a vy můžete sledovat, jaká je skutečná velikost největšího města jižního ostrova, ale také za příznivého počasí zasněžené vrcholky novozélandských Alp. ☺



← Zajímavostí Wellingtonu, hlavního města Nového Zélandu, je více než stoletá lanovka. Z horní stanice je velmi pěkný výhled na město a přístav.

→ Horní stanice lanovky ve Wellingtonu, v jejímž sousedství je muzeum lanovky.







# Technický úsek pod novým vedením

Do Ústředních dílen DP jsem se 12. února vydala na první „profesionální“ rozhovor v mé redaktorské kariéře s novým technickým ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy – nesžitá s diktafonem a s patřičně bušícím srdcem.

Po příchodu do sekretariátu však ze mě tréma začala opadávat, a to díky milému uvítání paní sekretářky Zelenkové.

Jakmile jsem vstoupila do samotné ředitelské kanceláře, spatřila jsem člověka, kterému se oči smály – věděla jsem, že tady tréma už nebude na místě.

Ing. Radek Zamrazil, který od 1. února 2008 vede technický úsek, je rádioamatérem a amatérským „DJem“, ale dovolím si tvrdit, že ve své manažerské roli je naprostým profesionálem, který ví, o čem mluví, a hlavně má odhodlání měnit své myšlenky v činy.

**Dana Reinišová, oddělení Komunikace Foto: Luboš Wisniewski**



## Odкуда jste na místo technického ředitele přišel? Z Dopravního podniku, nebo zvenčí?

Přišel jsem z Dopravního podniku z jednotky Správa vozidel Metro. K Dopravnímu podniku jsem nastoupil 1. března 2000, kdy jsem po absolvování Fakulty dopravní ČVUT přijal nabídku kdysi technického náměstka Ing. Němečka. V rámci organizačních změn jsme pak dospěli ke vzniku jednotky Správa vozidel Metro k 1. červenci 2005. Během této doby jsem prošel řadou referentských funkcí, působil jsem jako vedoucí ekonomického odboru na JSVM, poté jsem zde dělal hlavního ekonoma a byl jsem jmenován členem projektu, který se zabýval otázkou údržby vozidel M1 pro trasu C dodavatelským způsobem, účastnil jsem se pracovních týmů projektů transformace. Od ekonomiky jsem postupně přecházel k technice. Od 1. října 2007 jsem působil jako zástupce technického ředitele. Na základě doporučení firmy BNV Consulting, která v Dopravním podniku provádí personální a organizační audit a zřejmě i díky tomu, že patřím ke skupině lidí, kteří se snaží vymýšlet pořád něco nového, inovovat a zlepšovat, jsem byl navržen do funkce technického ředitele, kterým jsem od 1. února 2008.

## Přijal jste tuto nabídku hned, nebo jste se rozmýšlel?

Moc jsem se nerozmýšlel. Na jednotce jsem byl 6 let a toužil jsem po změnách a nových věcech. Beru to

jako osobní výzvu. Uvědomuji si, že mi byla dána do rukou velká zodpovědnost a pravomoc. Chci, aby finanční prostředky směřovaly tam, kam mají, a technické projekty měly pro Dopravní podnik i cestující přínos.

## Jaké činnosti technický úsek zaštiťuje?

Technický úsek má z celkového počtu zaměstnanců Dopravního podniku, kterých je po organizačních změnách necelých 11 700, zhruba 4750 zaměstnanců. Spolu s dopravním úsekem, kde jsou zahrnuti i řidiči autobusů, tramvajů a strojvedoucí, vlastně obecně jízdní personál, patří tedy k největším.

Technický úsek má z pohledu správy vozidel zajistit kompletní připravenost vozového parku, tj. vozů metra, autobusů, tramvajů podle požadavků objednatelů ROPIDu potažmo dopravního úseku, který zpracovává konkrétní grafikonky, do nichž nasazujeme vozidla. Kromě toho musí jednotka Dopravní cesta metra a jednotka Dopravní cesta Tramvaje zajistit provozuschopnost dopravní cesty. U autobusů to odpadá vzhledem k tomu, že pojíždíme veřejné komunikace.

## Co obnáší úloha technického ředitele?

Nyní vytvářím nový způsob řízení přímo vedoucích jednotek, které pod technický úsek organizačně spadají. Za jednotku Správa vozidel Metro je to Ing. Josef Němeček, jednotku Správa vozidel Tramvaje Milan Slunečko, jednotku Správa vozidel

Autobusy Ing. Jiří Pilař, jednotku Dopravní cesta Tramvaje Ing. Jan Šurovský, jednotku Dopravní cesta Metro Ing. Marek Kopřiva, který je pověřený jejím řízením. Těž nemohu opomenout důležitý odbor energetika pod vedením Ing. Vladimíra Houdy a odbor technický dozor pod vedením pana Koláře. Musím tyto vedoucí operativně řídit, vyžadovat po nich plnění úkolů v běžném pracovním pořádku, ale zároveň být i metodickou podporou vůči nim, ale i odborným ředitelům a generálnímu řediteli. Hledám možnosti minimalizace nákladů v technickém úseku, dohlížím nad trvalým zvyšováním bezpečnosti provozu, řeším změny v motivačním systému a prosazují je vůči personálnímu úseku a generálnímu řediteli.

## Jakou má technický úsek strategii? Jestli nějakou má.

Na pracovních týmech, které vede ředitel transformace Ing. Radek Novotný, se definuje obecně vize Dopravního podniku, jakou cestou by se měl ubírat. Od toho se odvíjí i strategie technického úseku. Z pohledu **správy vozidel metra** se připravuje možný Fullservice vozidel M1 na trase C. To je jednoznačná strategie v údržbě vozů metra, kdy by byl na jednotce Správa vozidel Metro koordinační tým, který by společně s outsourcerem vytvořil pracovní skupinu, která by řídila opravu a údržbu těchto vozidel. Čili na dodavatele by přešla kompletní

odpovědnost z hlediska logistiky technologií údržby, veškeré dodržení disponibility vozového parku apod. To je velká systémová změna, která se nyní připravuje a vyvíjí.

Co se týká **správy vozidel tramvají a autobusů**, obdobně i zde se pro- věřuje možnost outsourcingu oprav, údržby tramvají a autobusů.

Co se týká **dopravní cesty tramvají**, tam jsme navrhli koncepci jinou, jelikož vidím velký vnitřní dluh v údržbě tramvajových tratí a ekonomických otázek z minulosti. Tady se snažíme zamést před vlastním prahem a využít zejména kredit Vrchní stavby z hlediska nutných oprav tramvajových tratí a jejich realizace z vlastních investic. Jakmile dojde k narovnání stavu tramvajových tratí, vnitřnímu přeorganizování jednotlivých provozoven a stabilizaci samotné jednotky Dopravní cesty Tramvaje, budeme moci i zde uvažovat o možném outsourcingu.

**Dopravní cesta metro** – to je další změna ve strategii, kde připravujeme také kompletní outsourcing. V podstatě to znamená, že řídicí a organizační činnost by měla zůstat v Dopravním podniku a výkonná činnost by mohla být využita formou outsourcingu.

To je projekt největší a podle mě dá nejméně práce. Jednotka Dopravní cesty Metro obsahuje zhruba v počtu asi 2 000 lidí, každá služba vytváří svou pasportizaci činností a definuje zadatelné a nezadatelné činnosti. Změn je hodně, čeká nás mnoho práce a já doufám, že vše dotáhneme do správného konce. Ale ještě to bude běh na dlouhou trať.

**Takže dá se říci, že i to je takový Váš profesní cíl?**

Určitě. Co se týká mých priorit – přizpůsobit organizační strukturu technického úseku aktuálním potřebám našeho podniku.

**Kdybyste měl srovnat technickou vybavenost Dopravního podniku hl. m. Prahy a dopravních podniků jiných, ať už v ČR, či zahraničí...**

Na jednu stranu mluvím např. o vnitřním dluhu z pohledu údržby tramvajových tratí, ale na druhou stranu musím říct, že se na tom nemáme až tak špatně podle toho, co jsem viděl v ostatních dopravních podnicích v České republice. V řadě z nich nejsou takové finanční možnosti, které od města máme my, a vozový park je podstatně starší než u nás. Ovšem my jsme zase v hlavním městě, je tu velký tok cestujících, a tak se z pohle-

du prestiže Prahy snažíme tlačit na to, abychom měli moderní nebo rekonstruovaný vozový park, a podle finančních možností zlepšujeme i kvalitu dopravních cest.

**Bude v tomto roce technický úsek někam investovat finanční prostředky?**

V současné době s generálním ředitelem a odbornými řediteli projednáváme investiční plán, nejen technického úseku. Mým cílem je investovat tam, kde to provoz nejvíce vyžaduje, což je rekonstrukce tramvajových tratí, rekonstrukce obecně zařízených dopravní cesty metra, jako jsou rozvaděče, vysokonapěťové kabely. Máme připraven seznam investičních akcí, které slouží k trvalému zvyšování bezpečnosti. Dále jsou zde investice v podobě dodávek vozidel metra, tramvají, autobusů. 17. března 2008 proběhlo otevírání obálek na výherce výběrového řízení na dodávku 620 a 100 autobusů na opci. Investice do metra vyplývá z otevření úseku IV.C2 (9. května 2008), kdy z důvodu, abychom jezdili optimální interval, musíme nakoupit více souprav. Byl tedy podepsán kontrakt s firmou Siemens pro dodávky 5 souprav vlaků M1.

Z pohledu tramvají máme uzavřený kontrakt na dodávku tramvají 14T Porsche. Zde je záměr, aby se vedení Dopravního podniku dohodlo se Škodovkou na tom, že do konce tohoto roku by tu mělo být provozováno 60 vozů řady 14T. V březnu proběhla technická prezentace firmy Škoda Transportation pro vedení Dopravního podniku pro tramvaj 15T. Zde požaduji, aby vznikl nový pracovní tým, kde budu já a vedoucí dotčených jednotek. Budeme vyvíjet tlak na Škodovku, aby jejich projektoví manažeři byli v souladu s našimi potřebami a možnostmi a bylo dosaženo co nejvyšší disponibility vozového parku v provozu.

To jsou investice z pohledu vozidel. Z pohledu tramvajové dopravní cesty chci hlavně využívat kreditu Vrchní stavby ve vlastních investicích a u dopravní cesty metro by bylo „hezké“ každý rok rekonstruovat minimálně 2 stanice. Například stanice Kačerov je z roku 1974 a od té doby nebyla rekonstruována. Bohužel vzhledem k finančním možnostem, které máme, to nebude možné. Nejdříve definuji priority, které nás skutečně pálí a které musíme hasit. Chtěl bych také, abychom mohli vyvíjet i něco nového. Na podzim loňského roku proběhla prezentace hybridního autobusu firmy Solaris, byla zahájena spolupráce s ČVUT. Doufám

tedy, že budeme mít dostatek peněz i pro zkoušení novinek.

**Pod vás spadají i bezbariérové přístupy do metra?**

V investičním plánu jednotky Dopravní cesty Metro se řeší i úpravy stanic pro bezbariérový přístup. Snažíme se v něm například řešit výtah ve stanici Chodov. Forma výtahu mi připadá, jak z hlediska investic, tak i z hlediska využitelnosti pro další účely lepší než tvorba bezbariérových plošin, která je pro podnik dost nákladná. Bezbariérové řešení je vytvářeno ve spolupráci s odborem Strategický a investiční rozvoj a z hlediska investic, plánování a budování v metru je to s jednotkou Dopravní cesty Metro.

Tedy i tato oblast pode mě spadá.

**Musím uznat, že mluvíte jako rozený řečník!**

To si úplně nemyslím. Často opakuji některá slova a asi to bude i tím, že i pro mě je tento rozhovor premiéra. Určitě si budu muset do budoucna zvyknout nejenom na komunikaci jako například s vámi, ale přímo na živo s médii. V této oblasti mám také co zlepšovat.

**Vaše práce je velice náročná – časově i organizačně a přináší stresové vypětí. Jak vůbec relaxujete, kde dobíjíte baterky a načerpáváte energii?**

Snažím se dobíjet baterky svými zájmy a koníčky, jako je cestování, turistika. Vzhledem k tomu, že nebydlím v Praze, ale v malebném okolí Benešovska, jsou pro mě odregováním toulky přírodou. Poměrně často jezdím na kole. Nedávno jsem si koupil sjezdové kolo a to je velice dobré uvolnění adrenalinu.

Relaxuji hlavně o víkend, v pracovním týdnu je to trochu problém. Domů přijedu z práce večer a většinou padnu únavou. Alespoň jednou v týdnu se snažím jít hrát fotbal. V létě, když je pěkně, vezmu prut a jdu na ryby.

Když nemám chuť k pohybu, tak u nás v klubu nebo na různých soukromých akcích funguji jako amatérský DJ. Někdo se uvolní vyboxováním, já se tam vyzpívám.

**Co byste popřál svému úseku do budoucna?**

Přeji nám, abychom mohli dál rozvíjet strategii v souladu s vizemi Dopravního podniku. Ať máme hlavně hodně sil, pevných nervů a zdraví a všichni to vydržíme a zvládneme. Z mého pohledu je to výzva a doufám, že vše dobře dopadne.



# Co je SMS jízdenka a kde to vlastně všechno začalo?

Tento příběh se píše, jak už to bývá „Byl jednou jeden listopadový den, kdy se něco v našem hlavním městě změnilo.“ Zavedli jsme v Dopravním podniku službu placení jízdného pomocí SMS zprávy, což způsobilo malou velkou revoluci. Novináři chtěli vědět vše možné i nemožné a cestující svým zájmem na sebe dlouho nenechali čekat. Předčili všechna naše očekávání a vrhli se do víru elektronické platby tak rychle, že takový ohlas jsme čekali nejdříve po několika měsících zavedení pilotního projektu.

Kateřina Poláková, odbor Marketing a komunikace

Hlavním motivem zavedení služby SMS jízdenka bylo ulehčit cestujícím starosti s automaty, drobnými mincemi, a především dát možnost nechtěným černým pasažérům skoncovat s neplacením a riskováním pokut, protože služba je k dispozici opravdu kdekoliv a kdykoliv. Dalí jsme všem možnost volby, jeden z velkých luxusů našich životů. Proč právě mobilní telefon? Podle statistik je v České Republice na jednoho člověka 1,5 mobilního telefonu, což bylo dostatečně pádným argumentem. Podle jízdenkového systému používá tuto službu už od ledna průměrně devatenáct tisíc cestujících denně. Velmi zajímavé informace nám poskytl výzkum, který pro Dopravní podnik zhotovila nezávislá firma Westminster. Výsledek v podobě počtu cestujících, kteří SMS jízdenku využívají, a kolik z nich jsou našimi bývalými černými pasažéry, je až překvapující. Díky tomuto výzkumu jsme schopni konstatovat, že 60 % uživatelů SMS jízdenky jsou našimi novými platícími zákazníky, kteří se rekrutovali z řad „nedobrovolných“ černých pasažérů.

Z přiloženého grafu je patrné, že díky zavedení SMS jízdenky **ubýlo 1 % trvale tarifně neukázněných cestujících** (černých pasažérů), máme **o 16 % méně nedobrovolných či občasných černých pasažérů** a naopak přibylo **o 17 % platících cestujících**.

Díky komunikační kampani a množství pozitivních ohlasů od našich zákazníků se o tento způsob placení jízdného začala zajímat i ostatní větší města v České republice. Rozhodli jsme se tedy přispět svými poznatky na setkání Sdružení

dopravních podniků a vytvořili jsme podrobnou prezentaci systému SMS jízdenky. První vlaštovka za hranicemi stověžatě Prahy rozhýbala jednání ve všech koutech Čech i Moravy, kde se dnes tyto projekty horlivě řeší a připravují.

Dopravní podnik všeobecně spolupracuje nejen s městy v České republice, ale i se zahraničními kolegy, kteří pečlivě sledují transformaci Dopravního podniku i všechny novinky. A tak se stalo, že náš příběh nekončí na území České republiky, ale posouvá se až za její hranice, konkrétně do polské Varšavy.

V lednu nás navštívila delegace ze Zarządu Transportu Miejskiego a naše služba SMS jízdenka byla jedním z bodů prezentace, kterou připravili kolegové ze zahraničních vztahů Dopravního podniku a které jsme se zúčastnili. Nadšené přijetí našeho nápadu, celé jeho realizace a podpory je zaujalo natolik, že nás požádali o audienci na domácí půdě.

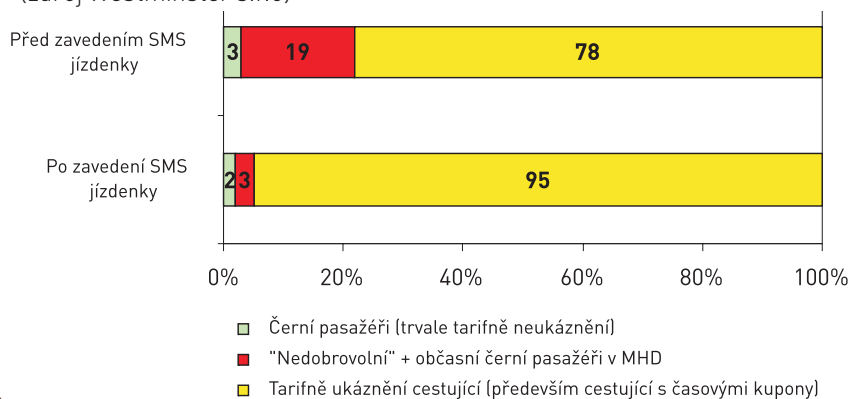


Měsíc se sešel s měsícem a jednoho únorového rána dosedlo letadlo ve Varšavě se mnou na palubě. Přijetí bylo velkolepé. Asi nezapomenu na moment, když jsem vstoupila do místnosti, kde sedělo dvanáct nejvyšších představitelů podniku plných očekávání. Zasykali mě lavinou otázek a nápadů, s ideou spustit projekt v jejich úpravě, pokud možno během několika týdnů.

Měli bychom být přinejmenším hrdí na pozici průkopníka a inspiraci modernizace, které se nám dostalo, a pokračovat v boji za lepší a pohodlnější cestování pro všechny. Co to znamená pro Dopravní podnik hl. m. Prahy v blízké budoucnosti? Představuje to další intenzivní snahu o rozšíření služby SMS jízdenka i na jízdné pro děti a důchodce, zavedení elektronické platby na jednodenní jízdenky či úhradu jízdného a parkovného na parkovištích P+R.

Já ale pořád věřím, že toto je stále začátek něčeho mnohem většího...

**Vliv zavedení SMS jízdenky na tarifní ukázněnost pražských cestujících** (zdroj Westminster s.r.o)





# Příběh o outplacementu

Outplacement a informační centrum pro odcházející zaměstnance – mnozí v naší společnosti k těmto pojmům přistupovali se značnou skepsí. Co to je outplacement? Zase nějaký amerikanizmus! Bude to vůbec k něčemu? Vy, kteří jste k lidem s tímto názorem patřili, určitě změníte svůj přístup, až si přečtete tento článek. I když pozitivní dojem občas ztroskotal na chování jednotlivců – nadřízených, předávajících výpovědi, myslím, že Dopravní podnik hl. m. Prahy ukázal skutečně lidskou tvář, a to i v tak těžké situaci jako transformační změny a rušení pracovních míst jsou.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace Foto: Kateřina Faltýnková

V informačním centru pro odcházející zaměstnance se odehrávala spousta emočně vypjatých lidských příběhů, práce v něm byla psychicky i fyzicky značně náročná – pro konzultanty, personalisty, psychology. Lidé, kteří se rozhodli využít služeb centra, přišli zničení, často na pokraji svých sil, protože ztratili základní sociální jistotu – zaměstnání, ale drtivá většina z nich odcházela vstříc novému životu, posílená a často s novou pracovní příležitostí – kolikrát i za lepších finančních podmínek. Bude to znít jako pohádka, ale tentokrát taková, která se promítla do běžného života. Posuďte sami tento příběh se špatným začátkem a dobrým koncem. Příběh o outplacementu v Dopravním podniku hl. m. Prahy.

V loňském roce se naše společnost z důvodu transformačních změn a ozdravných opatření musela rozloučit s několika stovkami zaměstnanců. Jelikož vedení Dopravního podniku nebyl osud těchto zaměstnanců lhostejný, rozhodlo se pro ně zajistit službu, která se v České republice teprve rozvíjí a kterou poskytují solidní a sociálně odpovědné firmy. Nese jméno outplacement. Současně s tím vytvořilo na konci srpna 2007 informační centrum pro odcházející zaměstnance, které pomáhalo zaměstnancům čelit vyčerpávajícímu stresu ze ztráty zaměstnání.

Dopravní podnik byl jednou z prvních vlaštovek outplacementu, o jehož programy se v poslední době rozpoutala vlna zájmu mezi poradenskými a personálními agenturami i běžnými podniky. Outplacement se začíná v České republice i vyučovat, a to pod záštitou Ministerstva pro místní rozvoj, pořádají se mezinárodní konference na téma outplacementu.

Postupně se tento nový trend stává běžnou praxí.

Dočetla jsem se, že outplacement je součástí dobrého personálního marketingu. Ale co vlastně toto „kouzelné slůvko“ znamená a jakou roli v něm sehrálo informační centrum pro odcházející zaměstnance? Na to jsem se zeptala konzultantky informačního centra **Kateřiny Zemanové z firmy BNV Consulting.**

## Kde outplacement vznikl a co si pod tímto slovem představít?

Outplacement vznikl v Americe po druhé světové válce. Jeho programy byly určeny americkým válečným veteránům s cílem zařadit je do normálního života. Po určitou dobu byly tyto programy tajné, až na počátku 70. let je převzaly velké americké firmy (IBM, Philip Morris apod.), které je upravily pro pracovní trh. Prostřednictvím nich se tyto programy přenesly v 90. letech i k nám.

Pojem outplacement se spíše používá v originálním znění, jelikož se nedá v češtině vyjádřit příliš jednoduše a jeho překlad nevystihuje to, co outplacement jako odborný termín představuje. Doslovně znamená „umístění ven“, opisem pak podporu odcházejícím zaměstnancům nebo péči o zaměstnance odcházející z firmy. Zaměstnanec dostane novou šanci díky outplacementu.

## Kdo přišel s nápadem outplacement v Dopravním podniku zavést? Jakým způsobem se v prostředí Dopravního podniku realizoval?

Nápad přišel od vedení Dopravního podniku, které přemýšlelo, jakým způsobem se zachovat k odcházejícím zaměstnancům a oslovilo naši firmu. V Dopravním podniku byl outplacement praktikován zřízením informačního centra, ve kterém probíhaly programy typu výuky správného



Kateřina Zemanová, BNV Consulting

psaní životopisu, motivačních dopisů, základní obsluhy internetu a vyhledávání pracovních míst či rekvalifikačních kurzů na internetu atd. Naše klienty jsme posílali na rekvalifikace – i proto, aby si zvykli na jiné prostředí a přišli mezi jiné lidi. A na chvíli, než si našli zaměstnání, je samotná rekvalifikace alespoň zaměstnala. Odcházejícím zaměstnancům jsme také radili, jakým způsobem se chovat na přijímacích pohovorech, co si mají na pohovor obléci, jakým způsobem mají reagovat na různé otázky, jaké otázky mají pokládat a v jaké fázi pohovoru je pokládat, které otázky vůbec nepokládat. Zavedli jsme telefonní informační linku.

Dělali jsme i věci, které do outplacementu nepatří – dávali jsme dohromady jejich osobní podklady, podklady pro důchod, psali jsme žádosti o poskytnutí výjimky pro vydání důchodcovské jízdenky, hledali jsme výuční listy v archivech, poskytovali právní poradnu. Chtěli jsme, aby tito lidé po odchodu z Dopravního podniku měli veškeré administrativní záležitosti v pořádku, aby si neřekli: „A co teď?“ →



## Vy jste ale propuštěným lidem pomáhali práci i nalézt...

Ano, i když to původně v outplacementu zařazeno také není. My jsme to trochu upravili tím, že jsme sami kontaktovali potenciální zaměstnavatele, personální agentury a práci jsme aktivně vyhledávali i pomocí inzerátů v novinách či na internetu.

## Kdo všechno pracoval v informačním centru?

V infocentru byla stálá služba mě a jedné personalistky z Dopravního podniku. Střídalo se zde asi 8 personalistek. Pracovaly jsme v pracovní dny od 9 do 17 hodin, aby nás měli možnost navštívit i lidé, kteří mají ranní či odpolední směnu. Doba návštěvy jednoho člověka byla 2–3 hodiny. Čas, kdy jsme neměly žádného klienta, jsme aktivně vyplnily. Neseděly jsme tam jen tak a nečekaly, až někdo přijde. Vzály jsme si do ruky životopisy, prohledávaly jsme inzeráty a odpovídaly na ně podle požadavků jednotlivých klientů, vydávaly jsme jim inzeráty, zakládaly e-mailové adresy, na které chodily odpovědi, domlouvaly jsme pohovory.

## Máte odhad kolik lidí centrem prošlo a kolika z nich jste pomohli práci najít?

Telefonických dotazů bylo registrováno kolem 100. Centrum navštívilo zhruba 120 lidí. Velkému procentu, drtivě většině se podařilo najít práci. Někteří lidé, kteří prostřednictvím nás našli práci, si dokonce finančně polepšili. Personalistky, které působily v centru, kolikrát zaměstnance do infocentra ani neposlaly, ale samy s ním jeho záležitost osobně vyřídily.

## Zaměstnancům, kteří centrum navštívili, jste poskytovali i psychickou podporu...

Spolupracovaly jsme s psychology, kteří se specializují na problematiku propouštění.

V první řadě jsme člověka, který přišel do infocentra, musely utišit – vlídným slovem, radou, pochopením, vzbudit v něm naději, že tím to nekončí a ať tuto situaci bere jako nový start do života. Pokud jsme měly těžší případ, nebo si zaměstnanci o tuto službu sami řekli, domlouvaly jsme sezení s psychologem, která byla zdarma.

## Infocentrum už v tuto chvíli nefunguje. Proč?

Ve formě, v jaké bylo původně, nefunguje od 22. února 2008, kdy byl jeho provoz ukončen. Důvodem je skutečnost, že pominula vlna propouštění a odchody z Dopravního podniku se vztahují již jen k jednotlivcům. Od března 2008 jsou služby nabízené

informačním centrem poskytovány formou individuálních schůzek či telefonických dotazů.

## Který konkrétní zážitek se Vám vybaví, když se řekne informační centrum pro odcházející zaměstnance?

S lidmi, kteří využili naše služby, mám poměrně pozitivní zážitky, i když někteří z nich pocitovali svůj odchod z Dopravního podniku jako osobní křivdu. Necháпали, proč zrovna oni. Špatně bylo poslouchat, jakým způsobem se s nimi někteří nadřízení loučili. Při předávání výpovědi asi s lidmi nebylo zacházeno takovým způsobem, jak by bylo vhodné. Jejich nadřízení si ani neuvědomili, jak velký zásah do jejich života výpověď je. Řekli si: „Oni dostanou odstupné, nic se neděje.“

Co se týče nejhlubšího zážitku – musím se pořád vracet k jedné paní, která přišla naprosto zničená, zmatená, přinesla šílený dopis, kde bylo napsáno několikrát za sebou jen: „Prosím nepropouštějte mě!“ Člověk na dně svých psychických i fyzických sil. S touto paní jsem pracovala 2 měsíce a odvedly jsme společně opravdu velký kus práce. O psychologovi nechtěla ani slyšet. Obvykle lidé, kteří jej nejvíce potřebují, odmítnou. Paní jsem dávala do pořádku po psychické stránce, našla jsem pro ni vhodnou rekvalifikaci. Na rekvalifikačním kurzu se jí nakonec líbilo a byla spokojená. Uspořádaly jsme jí mzdové věci, požádaly jsme o výjimku o poskytnutí důchodcovské jízdenky, která byla schválena. Nakonec jsme pro ni práci i získaly...

## Proč se této práci věnujete?

Myslím si, že outplacement je obrovská služba člověku, a vidíte, že vaše práce má smysl. Ošklivě to začíná a šťastně končí. Když vám přijde poděkovat spokojeně vyhlížející člověk, se kterým jste pracoval třeba 2 měsíce a zpočátku vypadal, že je zralý na „sebevraždu“, tak máte pocit dobře vykonané práce.

## Není těžké si svou práci nebrat s sebou domů? Vcítit se do lidí, ale nenechat to na sebe působit osobně.

Musím říct, že ze začátku jsem si veškeré ty silné emoce domů nosila. Pak jsem sama využila rad našeho psychologa, jakým způsobem k tomu mám přistupovat. Prošla jsem i školením, jakým způsobem jednat s lidmi, kteří jsou rozrušení ztrátou zaměstnání. S mladšími lidmi nebyla schopitelně taková práce jako s těmi staršími. Pro lidi těsně před důchodem, kteří v Dopravním podniku pracovali desítky let, to byl obrovský zásah do života. S těmi jsme prošli všechny progra-

my a dělali pro ně i věci, které jsme „nemuseli“ dělat. Řešili jsme i jejich osobní problémy.

## Přijdete domů po náročném dni, jak načerpáte energii?

Někdy je to trochu náročné, jelikož mám dvě děti a péče o ně vyžaduje dost času. Mám zahrádku, kocoura.

## Máte profesní cíl, kterého chcete dosáhnout v rámci outplacementu?

Přála bych si dostat podobného klienta, velkou firmu, jako byl Dopravní podnik. Tady jsem načerpala bohatě profesní i lidské zkušenosti, které bych chtěla využít dál. Byla by to pro mě výzva. 🚗

Zajímal mě názor i druhé strany – lidí, kteří informačním centrem pro odcházející zaměstnance prošli. Jejich dojmy byly totožné – setkali se s nepříliš vlídným a empatickým zacházením od svých nadřízených, což jim však vykompenzoval slušný, milý a ochotný přístup pracovníků informačního centra. A jak na dobu svého odchodu od Dopravního podniku vzpomíná pan Karel Novák?

K Dopravnímu podniku jsem nastoupil ve svých 26 letech. Celou dobu jsem pracoval jako řidič v autodopravě.

V první den mé letní dovolené –

20. srpna 2007 mi volali z práce, že prý mám druhý den přijít, jelikož se mnou chtějí mluvit. Bylo mi řečeno, že moje pracovní místo se bude rušit a já k 3. říjnu 2007 u Dopravního podniku končím. Bylo mi hrozně, nepřál bych nikomu zažít ty bezesné noci. Přece jen pro 56letého člověka se práce těžko shání. Děvčata z informačního centra byla moc ochotná a laskavá, pomáhala mi najít práci a dodávala mi psychickou podporu, kterou jsem tak moc potřeboval, radila mi i v oblasti právní. Přes informační centrum jsem sehnal práci na dispečinku Dopravního podniku jako řidič. Jelikož však šlo o jízdy pouze v noci, musel jsem ji ze zdravotních důvodů odmítnout. Vzhledem k tomu, že jsem byl v posledních letech členem různých komisí na zastupitelstvu Městské části Prahy 10, našel jsem své nové zaměstnání právě zde. Nyní pracuji jako předseda kontrolního výboru. Má současná práce mě baví. Je rozmanitá, pořád je co řešit a také je podstatně lépe placená. Ale musím se přiznat – kdyby mě Dopravní podnik chtěl vzít zpátky, neváhal bych. Přece jen jsem zde strávil 30 let svého života.

# Interakce

Nepochybně se na nás dívá mnohý z našich cestujících lépe, dokáže-li reprezentant firmy (ať již na jakékoli pozici) odpovědět na pozdrav s úsměvem, mile a příjemně, dokáže-li zprostředkovat informaci či prodat jízdenku s výrazem ve tváři, který toho druhého nezašlape do prachu cesty (příčemž si v duchu nenadává, že tu pusou vůbec otevřel). Že se na něj šofér nedívá prostě jenom jako na „kaštan“, přičemž je nepochybně příjemné, když například tramvajáci nemají z tónu řeči svých pasažérů pocit, že jsou jen nějakí „ševci“.

Pavel Ďuran, jednotka Provoz Tramvaje

Vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy problematiku vztahu mezi jeho zaměstnanci a cestujícími zjevně vnímá. A snaží se hledat řešení – je samozřejmé, že je v zájmu managementu firmy ctít heslo „naš zákazník, náš pán“, přičemž se k tomu staví tak, že sice ano, nicméně jen za určitých okolností. Ty jsou jednoznačně dány – budme službou, dobrou a kvalitní, ale zachovejme důstojnost svých lidí, protože jsou sice služebníky, nikoli však slouhy.

Stav, to všichni víme, dnes jistě není ještě optimální. Jedním z kroků, které by měly vést k nápravě stávající situace, bylo zadání studie společností Westminster. Šlo o výzkum, jehož cílem bylo zmapovat přístup a chování zaměstnanců, kteří jsou v pravidelném kontaktu s cestujícími. Nezávislí pozorovatelé v průběhu posledního měsíce loňského roku absolvovali jízdu tramvají, autobusem, kupovali si jízdenky u řidičů MHD, byli kontrolováni revizory a snažili se získat radu v informačních centrech, v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti nebo přímo u dozorčích stanic. A to i jako „cizojazyční turisté“. Ale nejen to – pracovníci Westminsteru oslovili na pět stovek cestujících, a to poměrně obsáhlým dotazníkem, jejich názory zpracovali a vyhodnotili.

Jak jsme obstáli? Z dosavadních výsledků studie vyplývá, že jsme jako zaměstnanci městského přepravce vnímání cestující veřejností víc pozitivně než negativně, což si myslím, že špatné hodnocení není. Šoféři přitom byli hodnoceni lépe než revizoři, což jsem v prvním okamžiku prohlásil za samozřejmé, protože ti v očích těch, které přistihli bez platné jízdenky, příliš popularity pochopitelně nasbírat nemohou. Byl jsem nicméně ujistěn, že jsou nedobře

vnímáni především našimi platícími zákazníky. Hlavně z toho důvodu, že rozlišují, koho kontrolují – neboli nekontrolují ty, u nichž je předpoklad, že z nich peníze Dopravní podnik tak jako tak nedostane, přičemž v případech běžných cestujících umí být nekompromisní. Navíc vedoucí tohoto projektu za společnost Westminster paní Petra Dobiášová zvedla v okamžiku, kdy jsme se v naší debatě dostali až sem, významně obočí: názory pouze cestujících prohlásila za ne zcela objektivní.

„Oslovili jsme proto i druhou stranu,“ řekla mi, „tedy v tuto chvíli řidiče autobusů a tramvají.“ A tak ve dnech 27. a 28. února 2008 proběhly v sídle společnosti Westminster na Praze 7 pohovory, které k rubu vyložených karet přidružily také jejich líc. K účasti na tato sezení byli zváni řidiči autobusů a tramvají, přičemž byl vytvořen jakýsi reprezentativní vzorek, který měl za úkol zodpovědět celou řadu otázek.

„Potřebovali jsme dostat do skupiny řidiče z různých vozoven a garáží,“ vysvětlila mi k tomu paní Radka Lenská, externistka tohoto výzkumu, která měla na starost právě skupinová sezení, „lidi, kteří se osobně příliš dobře neznají, kteří ale nebudou mít strach vyslovit před druhými svůj názor, a případně tak nahrát někomu z dalších.“ Když jsem se pak zeptal (skupiny byly vytvořeny celkem čtyři – dvě z řidičů tramvají, dvě z řidičů autobusů), kolik lidí se na anoncovanou akci přihlásilo, tedy z kolika lidí měl Westminster možnost jakýsi reprezentační vzorek šoférů vybírat, bylo mi řečeno, že tramvajáků bylo zhruba třicet a autobusáků ještě méně. To mě překvapilo, protože kampaň pro tuto akci mi připadala jako dostatečná – leták jsme alespoň na tramvajích měli v každých deskách s jízdní-



mi řády, navíc nabídka účasti na výzkumu vyšla o pár dní později i v interním DP **AKTUÁLNĚ**. Nepochybně lákavým bonusem mohlo být i to, že lidé účastníci se průzkumu Westminsteru byli honorováni, a to nad zvyklosti Dopravního podniku kvalitně. Hodinovou mzdu ve výši čtyř set korun čistého má v naší firmě opravdu málokdo.

Obě dámy, které průzkum za společnost Westminster prováděly, už po debatě s první skupinou řidičů pochopily, že za mnoho výtek, jež jsou cestujícími na vrub řidičů autobusů či tramvají adresovány, sami šoféři nemohou. Jsou totiž často limitováni řadou vnitřních předpisů, které se naší klientele mohou bez patřičného vysvětlení jevit jako zcela nesmyslné, paradoxní, nepochopitelné.

Výsledky této nebývalé a pozoruhodné akce, k již podobné se dosud neodhodlalo (alespoň pokud pamatují) žádné vedení Dopravního podniku, jsou v tuto chvíli již k dispozici. Obecně si dovoluji říci, že bychom mohli a měli zkvalitnit své komunikační dovednosti, což však stejně jak pro nás řidiče musí platit i pro vedení Dopravního podniku. Je budoucí záležitostí marketingu naší firmy, aby dokázal smysluplně vysvětlit cestujícím určitá specifika naší práce.





## Komunikace mezi řidiči a cestujícími

V následujících řádcích navážeme na předchozí článek Pavla Ďurana, jelikož se v nich zaměříme na výsledky průzkumu mezi řidiči povrchové dopravy, který 27. a 28. února 2008 realizovala společnost Westminster s.r.o.


**Dana Reinišová,  
oddělení Komunikace**

Tento průzkum měl za úkol zjistit slabé a silné stránky v komunikaci mezi řidiči tramvají a autobusů a cestujícími. Probíhal formou skupinových diskusí, kterých se zúčastnily 2 skupiny řidičů tramvají (vždy po 14 lidech) a 2 skupiny řidičů autobusů (vždy po 10 lidech), a hloubkových individuálních rozhovorů, do kterých se zapojili 4 řidiči tramvají a 4 řidiči autobusů. Všem responden-

tům tak byl dán prostor k tomu, aby vyjádřili, co je trápí, nebo naopak těší v jejich práci či při kontaktu s cestujícími. A k jakým výsledkům jsme dospěli? Velká část řidičů dělá svou práci proto, že je baví. Za významný zdroj problémů a konfliktů, které vznikají mezi nimi a cestujícími, považují neznalost a nedodržování přepravních podmínek cestujícími. Tento problém zesiluje fakt, že ze strany Dopravního podniku necítí tlak na respektování těchto podmínek a lidé pak získávají pocit, že jejich dodržování není závazné.

Řidiči mají velmi nízké sebehodnocení své profese a cítí se nedocenění, což vyplývá mimo jiné i z pocitu, že za nimi Dopravní podnik jako jejich zaměstnavatel nestojí, jelikož se v konfliktních situacích přikloní většinou na druhou stranu. Řidičům není jednoznačně jasné, zda jsou povinni poskytovat cestujícím informace. Většina z nich to však považuje za součást své práce. Jako problémy, které jim způsobují cestující, uvádí – pomalé nastupování a vystupování, přebíhání mezi tramvajemi a autobusy,

ničení a znečišťování vozů, arogantní chování a neoprávněné stížnosti. Za nejproblematictější skupiny cestujících považují bezdomovce, opilce, studenty, důchodce, matky s kočárky a cizince. Noční služby vnímá větší část řidičů spíše pozitivně, zejména oblíbené jsou mezi řidiči tramvají. Policejní doprovod je hodnocen jednoznačně kladně, i když by bylo potřeba, aby byl častější, jezdil až na konečné a aby policisté časem nepolevovali tak, jak to pozorují řidiči v dnešní době.

Výsledky tohoto průzkumu poslouží pro marketingovou kampaň s pracovním názvem „Přijetí řidičů“, jejíž spuštění plánuje oddělení Marketingu na letní měsíce. Kampaň je součástí rozsáhlého projektu, jehož základním cílem je najít cesty ke zlepšení pracovních podmínek řidičů, zkvalitnění komunikace a vzájemného pochopení mezi nimi a cestujícími. Projekt má za úkol objasnit práci řidičů a vysvětlit specifika jejich práce. V rámci tohoto projektu navíc probíhá školení řidičů v komunikačních dovednostech včetně osvojování si základních bodů tzv. Desatera slušného řidiče. 

# Stejnokrojové součásti

Prvotní kontakt při každém setkání je vizuální, lidé si o sobě na základě prvotního dojmu udělají určitou představu. Člověk oblečený ve stejnokroji svým vzhledem představuje nejen sám sebe, ale ukazuje i na příslušnost k určitému zaměstnavateli.

**oddělení Předpisy,  
Plán a podpora nákupu,  
Kvalita a technika řízení**

Pro posílení reprezentativní role zaměstnance přistoupilo vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy na požadavek zástupců odborových organizací na zkvalitnění stejnokrojových součástí, co se týče vzhledu a použitých materiálů.

Mnozí možná namítnou, že kvalitu člověka nemůžeme posuzovat jen na základě vnějšího obalu, což je jistě pravda, neboť sebekrásnější oděv z nikoho neudělá například dobrého řidiče, pomáhá však kladnému vnímání veřejnosti. Práce člověka je pak prezentována na mnohem vyšší úrovni, upravený zaměstnanec působí více důvěryhodněji a sám se jistě cítí lépe.

Určitě jsme všichni slyšeli, jak to či ono nejde, protože



nejsou peníze. Ano, jsou snahy o snížení ekonomických nákladů napříč

celou společností a také i Dopravní podnik hl. m. Prahy musí vycházet ze svých ekonomických možností. Je potřeba si uvědomit, že náklady vložené do jedné oblasti ovlivní jinou oblast. Aby bylo možné vyjít vstříc požadavkům na novou kolekci stejnokrojových součástí, bylo nutné přistoupit ke

změněm v jejich výdeji. Nebylo by jistě správné považovat za zlepšení zkvalitňování stejnokrojových součástí a toto kompenzovat omezením např. úklidu vozidel.

## Musí stejnokroj vůbec být?

Ozývají se hlasy, které se se stejnokrojem neztotožnily a volají po užívání civilního oděvu. Ze smlouvy mezi zadavatelem služby (ROPIDem) a Dopravním podnikem hl. m. Prahy vyplývá, že dopravce musí označit své zaměstnance, kteří přichází do kontaktu s cestujícími. Slovo „označit“ však není specifikováno. Zaměstnance lze označit viditelným štítkem, páskou s identifikačními znaky dopravce, vestou nebo třeba košilí s kravatou. Záleží na provozovateli, jakou formou naplní požadavek vyplývající ze smlouvy. Používání jednotného oděvu provozních zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy má velmi dlouhou tradici a vystrojení zaměstnanců první linie je v rozsahu nad rámec dalších dopravních podniků v ČR, není však bezpodmínečně nutné. Zjednodušeně řečeno, slouží především k snadší identifikaci zaměstnance příslušné společnosti, rozhodně není pouhou úsporou vlastního oděvu.

## Jak dál, aneb nalezení vhodného řešení

Ze vzájemné dohody vzešlé ze setkání vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy a zástupců odborových organizací a následných projednávání bylo zvoleno zachování identifikace zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy formou stejnokroje. Zároveň bylo dohodnuto zavedení nové kolekce. Tyto a další změny způsobily časový posun ve vydávání stejnokrojů. 29. února 2008 byla vydána nová SGR 8/2008, která řeší celou stejnokrojovou problematiku – začlenění zaměstnanců do skupin podle profese, kterou vykonávají a přiřazení rozsahu nároku na stejnokrojové součásti, dále řeší podmínky výdeje a pravidla užívání.

## Co je nová kolekce?

Většina součástí původní kolekce bude nahrazena součástmi nové kolekce. Tyto součásti budou z výrazně kvalitnějších materiálů zpracovaných novými výrobními technologiemi, poskytující mnohem vyšší komfort užívání. Vzhledovou změnou je umístění loga Dopravního podniku hl. m. Prahy na přední části jednotlivých součástí, v menší velikosti a formou výšivky. Nepřehlédnutelné je nahrazení dvou typů bund a svetru pouze jednou univerzální bundou s vpínací vložkou, přičemž bunda bude střední délky ze zátěrového, prodyšného materiálu, doplněná několika regulovatelnými průduchy. Tato bunda bude pro zaměstnance bez hodnotných označení v provedení bez nárameníků. Vpínací vložku do této bundy tvoří fleecová bunda s odepínacími rukávy, kterou lze nosit i samostatně. Její materiálové provedení je na velmi vysoké úrovni (kombinace Soft Shellu a No Windu). Podstatnou proměnou projdou košile (zaměstnanců bez hodnotního označení), které budou ve složení 80 % bavlny a 20 % polyesteru s úpravou pro snížení mačkovitosti a v provedení bez nárameníků. Ženy budou vybavovány halenkami ve složení 90 % bavlny a 10 % elastanu. Další významnou změnou je nahrazení různých typů pracovních a oblekových kalhot za jeden univerzální model, s podloženou partií stehů a sponami v pase, které umožňují snadnou regulaci, včetně použití odolného materiálu odpovídajícího předpokládané zátěži.

## Co dostanu?

S ohledem na ekonomické možnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy není možné v krátké době přestrojovat všechny

zaměstnance užívající stejnokroj. Bylo nutné přistoupit ke způsobu, který bude jednak ekonomicky únosný, a přitom zajistí vybavení zaměstnanců novými stejnokrojovými součástmi. Na nějaký čas tedy opustíme bodový systém tak, jak jsme ho znali a stejnokrojové součásti se budou vydávat tzv. „řízeným výdejem“.

## Jak a kdy?

### • březen až červen 2008 – období pro objednání potřebných součástí k obměně dle svých potřeb

Odběr takto objednaných součástí bude ukončen 31. srpna 2008. Vydávat se budou součásti původní kolekce (mimo chodem poslední šance získat součásti, které v nové kolekci nebudou). Objednávku provede zaměstnanec pečlivým vyplněním objednávkové knihy, kterou poté odevzdá zodpovědnému zaměstnanci svého útvaru. Tento posoudí správnost a oprávněnost objednávky a následně objednávkovou knihu odešle na jednotku Zásobování. Postup je tedy naprosto shodný jako v předchozích letech. Změnou je omezené období pro objednávku (nejpozději do 30. června 2008) a výše nároku. Bodový nárok pro toto období – tedy pro 1. pololetí činí polovinu bodového nároku dle odpracovaných hodin za rok 2007 navýšený o převedené body z roku 2007. Termín návštěvy skladu koordinuje odpovědný zaměstnanec útvaru. V případě, že součásti v původní verzi již skladem nebudou, obdrží zaměstnanec adekvátní součást nové kolekce, případně potvrzení o nevystrojení.

### • 2. pololetí 2008 – zahájení období s řízeným výdejem

Kmenoví zaměstnanci obdrží bundu univerzální a bundu fleece. V případě dostupnosti těchto součástí v oděvním skladu budou vydány zaměstnanci již s odběrem součástí původní kolekce za 1. pololetí 2008.

### • roky 2009 a 2010 – pokračování řízeného výdeje

V tomto období zaměstnanci obdrží určený sortiment stejnokrojových součástí v definovaném počtu kusů. Dle své profese bude mít zaměstnanec přidělen i fixní množství bodů pro odběr dle vlastních potřeb.

### • 31. prosince 2010 – ukončení možnosti užívání základních součástí původní kolekce

### • 31. prosince 2011 – ukončení možnosti užívání doplňkových součástí původní kolekce

## Malá statistika nakonec, aneb stejnokroj v číslech předchozích let

- počet zaměstnanců s povinností užívat stejnokrojové součásti: cca 5500,
- počet zaměstnanců s oprávněním a DPČ užívat stejnokrojové součásti: cca 1000,
- standardní počet bodů na 1 zaměstnance, při odpracování průměrného množství hodin: 7500 bodů (tzn. 7500 Kč),
- příspěvek na údržbu stejnokroje: 0,80 Kč/odpracovaná hodina, tzn. ročně průměrně 1400 Kč (od července 2008 navýšení na 1 Kč),
- celkové vyčíslené náklady za stejnokroje v předchozích letech: cca 42 mil. Kč ročně.

Začínali jsme úvahou o prvním vjemu, který máme, když se s někým setkáme. Následně se samozřejmě objeví i další aspekty vnímání – slušné chování a vzájemné respektování. A tak přejeme nám všem nejen krásně oděné zaměstnance a cestující, ale i vzájemnou úctu.



# Přepravní kontrola v roce 2007

Rok 2007 byl v práci odboru Přepravní kontrola především ve znamení nebývalé aktivity v oblasti prohlubování jeho hlavní činnosti i účinnosti jednotlivých kontrol.

Josef Hocek, vedoucí odboru Přepravní kontrola

Od dubna byl změněn dlouho využívaný turnus pro pracovníky přepravní kontroly, který např. zohlednil nařízené každodenní noční kontroly. K udržení plánovaného stavu 150 pracovníků přepravní kontroly bylo nutné zorganizovat v průběhu roku tři výběrová řízení, včetně kurzů zakončených závěrečnou zkouškou. Vzhledem ke zvýšeným nárokům na práci přepravních kontrolorů bylo mnohdy velmi složité dodržet specifické kvalifikační požadavky na uchazeče o tuto profesi. V průběhu roku přepravní kontroloři absolvovali kurz anglického a německého jazyka, zároveň i Komunikační rozvojový program, který byl zaměřen na posílení přirozené autority či reprezentativní role pracovníků přepravní kontroly, včetně rozvoje komunikačních dovedností.

Další rozvoj zaznamenala v roce 2007 také spolupráce pracovníků přepravní kontroly a městské policie, která měla mj. za cíl posílit bezpečnost a působit i jako prvek prevence kriminality v PID. V tomto roce byla jednou z priorit a již

od 16. ledna vyústila dokonce v každodenní noční kontroly na tramvajových linkách. Na základě takto organizovaných nočních přepravně tarifních kontrol, za přítomnosti městské policie, ubylo např. i agresivních projevů cestujících v nočních spojích a došlo ke zlepšení přepravní kázně cestujících. Vzhledem k nočním kontrolám a běžně plánovaným společným kontrolám v metru a na vybraných povrchových linkách lze říci, že objem spolupráce s městskou policií se za rok 2007 podstatně zvýšil.

Až do 30. září 2007 pokračovala spolupráce s advokátní kanceláří Brož & Sokol & Novák ve vymáhání pohledávek. K tomuto datu byla spolupráce mezi DP a jmenovanou advokátní kanceláří, která vznikla na základě Mandátní smlouvy podepsané 1. října 1997, oficiálně ukončena. Na základě vypsaného a později zrušeného výběrového řízení na vymáhání pohledávek z přepravy, bylo vedením společnosti rozhodnuto pohledávky tohoto charakteru odprodávat nebo vymáhat ve

spolupráci s právním konsorciem. V ohlédnutí za loňským rokem bychom neměli zapomenout na účast našich zaměstnanců na neoficiálním mistrovství ČR přepravních kontrolorů v Bedřichově u Jablonce nad Nisou, které se z pověření Sdružení dopravních podniků ČR konalo od 20. do 22. září 2007. Soutěže se zúčastnilo 17 nejlepších revizorů a revizek z pěti dopravních podniků České republiky. V náročném soutěži, jež vyvolala poměrně velký mediální zájem, obsadili pražští revizoři 1. místo v soutěži družstev a přední místa také v soutěži jednotlivců.

**Na závěr ještě několik statistických údajů za rok 2007: celkem bylo zkontrolováno cca 5,9 mil. cestujících, pracovníci přepravní kontroly uložili celkem 228 914 přírážek, na místě kontroly jich bylo zaplaceno 95 764. Na postizích se vybralo celkem 101,3 mil. Kč. Bylo podáno 50 083 žaloby. Revizoři však museli čelit i fyzickým útokům – napadeno jich bylo 45.**

## Jak jsme hospodařili v roce 2007

Dopravnímu podniku hl. m. Prahy byla na rok 2007 z rozpočtu hlavního města Prahy schválena dotace na úhradu nákladů na provoz ve výši 7 601 420,40 tis. Kč. V průběhu roku docházelo postupně k účelovému navyšování dotace, a to na provoz ochranného systému metra, na zavedení plateb jízdného elektronickým systémem Opencard a na projekt TRENDSETTER. Celková výše dotace z rozpočtu hlavního města Prahy činila 7 656 621,70 tis. Kč. Oproti roku 2006 došlo ke snížení dotace o 9,6 %.

Ing. Ivo Štika, ekonomický ředitel DP

Za rok 2007 byly překročeny primární náklady o 2 026 629 tis. Kč a primární výnosy oproti plánovaným o 365 545 tis. Kč. Výrazně byly v roce 2007 oproti plánu překročeny tyto položky nákladů a výnosů:

### Náklady:

- změna stavu zákonných rezerv (+ 800 946 tis. Kč) – v roce 2007 byly vytvořeny rezervy na jmenovité akce oprav a udržování,
- odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku (+ 602 238 tis. Kč) – provozním rozpočtem schváleným na počátku roku nebyla tato položka v plné výši pokryta, předpokládaný převod z investičních prostředků nebyl realizován,

- ostatní provozní náklady (+ 428 291 tis. Kč) – jedná se především o prostředky vynaložené na investiční akce, které byly trvale pozastaveny a nebude v nich dále pokračováno.

### Výnosy:

- tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu (+ 182 198 tis. Kč) – především se jedná o prodej areálu garáže Dejvice a budovy s pozemky v katastrálním území Karlín,
- tržby z prodeje služeb (+ 103 052 tis. Kč).

Ztráta za rok 2007 tedy činí 1 838 256 tis. Kč, tj. o 1 661 084 tis. Kč více oproti plánu.





# Před sto lety vyjely v Praze autobusy

Dne 7. března v 8 hodin ráno tomu bylo přesně sto let, co se Nerudovou ulicí poprvé rozjely autobusy. Obyvatelům královského hlavního města Prahy tak prostřednictvím Elektrických podniků začal sloužit zcela nový dopravní prostředek. Přesto jsme do nadpisu dnešního historického příspěvku nemohli napsat, že autobusy v Praze jezdí sto let. Tehdy se začal psát dnes už celkem známý příběh, jehož základní fakta je díky té „stovce“ vhodné si znovu připomenout.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv  
Foto: Archiv DP



**E**lektrické podniky královského hlavního města Prahy se staly prvním českým provozovatelem městské autobusové dopravy u nás. Dlouho se uvádělo, že šlo vůbec o první autobusovou linku u nás, protože známá autobusová linka z Pardubic do Holic vyjela „až“ 13. května 1908. Dnes ale máme signály, že první (soukromá) autobusová linka v českých zemích vyjela snad už v roce 1907 na trase Frýdlant nad Ostravicí – Čeladná. Žádné bližší údaje zatím ovšem nemáme k dispozici.

Jaký měl městský dopravní podnik v Praze důvod, že zavedl autobusovou dopravu? Elektrické podniky měly za úkol zajistit dopravní obsluhu do všech částí města a do jeho nejbližšího okolí. Praha byla tehdy

velmi malá. Zahrnovala jen Staré a Nové Město, Malou Stranu, Hradčany, Josefov, Vyšehrad, Holešovice a Libeň. Tramvaje jezdily i za hranice města – na Vinohrady, do Strašnic, na Žižkov, do Vysočan, na Smíchov či do Košíř. Ale stále se nedařilo zajistit spojení do srdce českého státu – na Hradčany, či přesněji Pohořelec. Už v roce 1898 Elektrické podniky chtěly v Nerudově ulici stavět normální tramvajovou trať, ale protože v části Nerudovy ulice bylo stoupání přes 12 %, ministerstvo železnic zde výstavbu z bezpečnostních důvodů nedovolilo. A tak Elektrické podniky přispěchaly s vylepšeným návrhem tramvajové tratě – tentokrát s ozubnicí mezi kolejnici. To se ale v městské dlážděné ulici nezdálo moc prak-



↑ Průvodčí měli mzdu stanovenou jinak – 2,80 koruny denně. Další dva muži v uniformách nemají s Elektrickými podniky nic společného. Pohořelec, kde byl snímek pořízen, byl místem, kde o příslušníky armády rozhodně nebyla nouze. Paní v šátku, snad cestující, snad náhodná kolemjdoucí, jistě ani netušila, že právě vstoupila náhodou navždy do historie pražské dopravy.

← Díváte se někdy podrobněji na fotografie prvních pražských autobusů? Nemáme na mysli jen technické detaily vozidel, ale lidí. Na tomto snímku je řidič autobusu Gaggenau. Plat prvních řidičů pražských autobusů byl 32 koruny týdně. Dvě cestující, snad matka s dcerou, evidentně se zájmem sledují činnost fotografa.

tické. Vznikly i návrhy, podle kterých se měla zbořit část malostranských domů a postavit místo nich širší ulice, ale ani tento drastický zásah našťastí nevyšel. Jak tedy na Hradčany zajistit dopravu, když to pouliční dráhou nebylo technicky možné? Naši předkové měli i odvážné nápady. Například poslanec říšské rady Ing. Rudolf Kaftan předložil v roce 1906 návrh, aby tramvajové koleje vedly Nerudovou ulicí jen méně příkrou částí ke kostelu sv. Kajetána, za kterým by tramvajové vozy i s cestujícími zajely na pozemní lanovou dráhu dlouhou 90 metrů, se sklonem 33,3 %, která by je přepravila zhruba do míst, kde je dnes restaurace Kajetánka, odkud by tramvaje jely už „po svých“ 132 m dlouhým tunelem se stoupáním 6 % do středu Hradčanského náměstí, kde by rampou vyjely na povrch a dál už Loretánskou ulicí na Pohořelec. Ani tento projekt se nepodařilo prosadit. Elektrické podniky mezitím začaly projektovat tramvajové spojení na Hradčany oklikou přes Chotkovu silnici a přes Mariánské hradby. Ale vlastní koncový úsek byl koncepčně →



stále neujasněný. Elektrické podniky nechtěly nechat obyvatele Hradčan a horní Malé Strany dlouho čekat, protože stavba tratě po Chotkově silnici také nebyla jednoduchá. Serpentina musela projít zásadní úpravou, protože její původní sklon vlastně také neumožňoval stavbu tramvajové tratě. Jediné možné řešení v té době nabízely **automobilové omnibusy**, jak se tehdy autobusům říkalo.

S pravidelnou autobusovou dopravou u nás ještě nebyly žádné zkušenosti, a tak bylo zapotřebí celou záležitost dobře promyslet a připravit. Už v únoru 1907 se v Nerudově ulici konaly (úmyslně za nepříznivého počasí) zkoušky s malým autobusem, který ochotně zapůjčila firma „**První český automobilní průmysl a závod importní v Král. Vinohradech**“, kterou vlastnil Ing. Julius Ženišek, zastupující v Čechách bádenskou společnost Süddeutsche Automobilfabrik Gaggenau. Zbývající část roku Elektrické podniky věnovaly organizačním přípravám, úředním jednáním a výběrovému řízení na dodávku autobusů. Osloveno bylo celkem 37 různých výrobců vozidel, jen 19 odpovědělo a 4 z nich byli vybráni, aby dodali každý po jednom vozidle. Elektrické podniky úmyslně chtěly vyzkoušet ve stejných podmínkách různé značky. Protože v rozpočtu byly stále ještě peníze připravené na stavbu tramvajové tratě v Nerudově ulici (ale už jen ke kostelu sv. Kajetána, kde měla být konečná), použily se na pořízení autobusů. Jednalo se o 96 600 korun. Potřebnou **koncesi k živnostenskému provozování periodické přepravy osob automobilovými omnibusy** obdržely Elektrické podniky v září 1907 od pražského magistrátu. Někdy na počátku nového roku se ve stavu zaměstnanců městského dopravce objevilo osm **chaufferů** a pět průvodčích a 7. března 1908 nová, netradiční linka pražské městské hromadné dopravy byla na světě. Začínala na nároží Mostecké ulice a Malostranského náměstí, kostel sv. Mikuláše objížděla po jižní a západní straně náměstí, jela Nerudovou ulicí, po tzv. hradní rampě (dnešní ulice Ke Hradu), přes Hradčanské náměstí Loretánskou ulicí před kasárny na Pohořelci. „**K zahajovací jízdě byli pozváni veškerí členové rady městské, správní rady elektr. podniků, jakož i zástupci Hradčan a tisku,**“ psaly tehdy noviny. V den zahájení dopravy byly k dispozici jen dva autobusy, jejichž společná přepravní kapacita byla 30 osob, a tak je otázkou, zda se do nich všichni zúčastnění

vůbec vešli, když jen městská rada samotná měla 24 členů (samozřejmě, pokud by přišli všichni). Zmíněné první autobusy dodala česká firma Laurin & Klement, akciová společnost Továrna automobilů v Mladé Boleslavi a Fiat – Fabrica Italiana Automobili, Torino. O skoro čtrnáct dní později, 20. března dodala svůj autobus i bádenská firma Gaggenau. Jako poslední se v Praze objevil 7. května 1908 vůz od společnosti Automobiles Ariès, Paris. Od 1. května byla autobusová linka prodloužena přes Karlův most na Křižovnické náměstí, kde nahradila tramvaje s nepříliš spolehlivým systémem spodního přívodu proudu. Jízdné na autobusech bylo 20 haléřů za dospělou osobu bez ohledu na projetou vzdálenost a nebylo možné přestupovat na tramvaj ani obráceně. Samostatný tarif byl zvolen zřejmě z toho důvodu, že vzhledem ke zkušebnímu charakteru autobusové linky nebylo možné spolehlivě zajistit, aby v tramvaji zaplacené jízdné bylo možné využít opravdu až na Pohořelec. Že to bylo prozíravé řešení se ukázalo poměrně brzy. Už 26. dubna 1908 byla zaznamenána první významnější nehoda způsobená technickým stavem vozidla. U Fiatu se přetrhl hnací řetěz. Řidič zabrzdil a šel telefonovat do dílen. Mezitím se ale autobus sám rozjel a zastavil se o zeď nedalekého kláštera barnabitek. Nikomu se naštěstí nic nestalo. Ale poruch den za dnem přibývalo. Dokonce nepomohlo ani vypsání zvláštní měsíční prémie ve výši 25 korun (tj. víc než byl samotný plat) řidičům, kteří budou alespoň měsíc jezdit bez poruch! Občas se stalo, že nejezdil ani jeden autobus... Dne 20. listopadu 1908 narazil autobus Ariès do zdi rampy pod Schwarzenberským palácem. Opět se tato vážná nehoda obešla bez zranění. Na přelomu srpna a září 1909 se nejezdilo 9 dní, protože všechny autobusy byly v opravě. Poruchy a nehody pokračovaly. A nakonec přišel osudný 17. listopad 1909. Autobus Gaggenau při jízdě Nerudovou ulicí k Malostranskému náměstí praskl hnací řetěz a po dlouhé a poměrně rychlé dramatické jízdě s kopce se řidiči Josefu Vaiglovi podařilo autobus zastavit o chodník. Osud autobusů byl zpečetěn. Správní



↑ Toto je někdejší autobus Fiat přestavěný k nepoznání. Jak je na snímku vidět, poruchy se mu nevyhýbaly ani v době, kdy sloužil jako montážní vůz pro opravy trolejového vedení.

rada Elektrických podniků rozhodla o okamžitém a trvalém zastavení autobusové dopravy a městská doprava ve strmé Nerudově ulici nadobro zanikla. Obyvatelé Hradčan si pak počkali až do roku 1911, kdy tramvaje přijely od Brusnice přes Nový svět a uzoúčkou uličku U kasáren a Loretánskou ulicí na Pohořelec. Tramvaje tu pak jezdily až do roku 1938, dodnes ale v dlažbě Loretánské ulice po nich najdeme zřetelné stopy. Po autobusech samozřejmě ne. A co se stalo s prvními pražskými autobusy? Dva z nich, Laurin & Klement a Fiat byly po čase přestavěny na montážní vozy pro opravy trolejového vedení. Fiat se pak ztratil někde na frontě za první světové války. Také „laurinka“ byla vojenskými orgány zabavena, ale v roce 1915 se naštěstí vrátila. V roce 1924 byl tento vůz přestavěn na nákladní automobil a pravděpodobně v roce 1929 byl zrušen. Zda byl prodán či rozmontován, o tom archivní prameny (zatím) mlčí. Poznávací značkou Fiatu byl po první světové válce označen jiný automobil – to byl v té době celkem běžný zvyk. Nevíme, co se stalo se zbývajících autobusy Gaggenau a Ariès. V roce 1910 se zvláštní komise usnesla, aby byly nabídnuty obci k přestavbě na hasičské vozy, ale jestli se tak opravdu stalo, to se zatím nepodařilo zjistit. A tak skončila jedna kapitola v historii městské hromadné dopravy v Praze. Ve službách Elektrických podniků autobusy znovu začaly jezdit až v roce 1925. Tentokrát už natrvalo. Celkem z let 1908–1909 zatím známe 3 fotografie autobusu Laurin & Klement, 4 fotografie autobusu Gaggenau, 3 fotografie vozu Fiat a jen jedinou autobus Ariès. Oba autobusy, které byly přestavěny na montážní vozy, známe každý ještě na dvou dalších snímcích. Na jedné fotografii je zeď pobořená vozem Ariès. Objeví se ještě další fotografie?

# Poznáváte místo na fotografii

Letošní sté výročí pražských autobusů stojí za to, abychom se vrátili pro jednou ke kdysi oblíbené soutěži Poznáváte místo na fotografii? Dobře si prohlédněte následující fotografie a zkuste přesně určit místo, kde byly pořízeny.



Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv  
Foto: Archiv DP

**Na soutěžním snímku č. 1**  
vidíme autobus Laurin & Klement.  
Z okolí toho moc vidět není, ale možná poznáte,  
kde byla fotografie pořízena.

## Soutěžní snímek č. 2

Ze sbírky známého historika fotografie Pavla Scheuflera pochází tato krásná momentka s autobusem Fiat. Ani tady vám neprozradíme, kde stál fotograf.



## Soutěžní snímek č. 3

Toto je jediný známý snímek autobusu Ariès.  
Kdepak bývala Brindova restaurace?

Možná jste uhodli na první pohled, možná nemáte nejmenší tušení. To je třeba důvod k tomu, abyste vyrazili na procházku podle jednoho z námětů knížky 110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy, vzali si sebou tyto snímky a trasu první autobusové linky si prošli. A i kdybyste nechtěli soutěžit, zcela určitě procházka stojí za to.

Odpovědi na naše otázky zašlete **do 18. dubna 2008** na e-mailovou adresu [soutezDP@dpp.cz](mailto:soutezDP@dpp.cz) nebo adresu redakce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, 190 22.

Odměnou pro 10 vylosovaných soutěžících budou knihy s dopravní tematikou.





# V muzeu MHD začíná další, již 16. sezona

Naše podnikové muzeum MHD ve vozovně Střešovice bude po zimní odstavce opět otevřeno v sobotu 22. března 2008. Pokud jej navštívíte (o sobotách, nedělích a svátcích od 9.00 do 17.00 hodin), stojí za povšimnutí několik novinek, které jsou začleněny do expozice „Od kočky k metru“.

Lubomír Kysela, Muzeum MHD v Praze

Foto: J. Gottwald, P. Fojtík a sbírka P. Hryzbila

Národní technické muzeum v Praze nám dlouhodobě zapůjčilo celkem 3 vzácné exponáty, jejichž hodnota vynikne právě u nás, zatímco v NTM byly stranou zájmu návštěvníků. Proto jsme jim vyhradili „čestné místo“ hned za vozem koňské dráhy, kde je na ně dobře vidět. Přibylo sem dvojkolí z prvních vozů kočky (1876), dvojkolí s Abtovou ozubnicí z první lanové dráhy na Petřín (1891) s částí svahu s pražci a odpovídajícím sklonem a v neposlední řadě unikátní podvozek Křížíkovy dráhy do Vysočana a Libně (1896) s provozními úpravami z let 1898–1899. O těchto exponátech byla již zmínka v lednovém DP KONTAKTu. Kromě nich ale v expozici letos spatříme další novinku.

V zadní části výstavy, v sousedství moderní výhybkářské budky a figuríny pochůzkáře po trati, lze spatřit pěkně a citlivě restaurovanou dřevěnou výhybkářskou budku z konce 40. let minulého století. Všichni dříve narození si ji dobře pamatujeme. Tyto budky byly zhotoveny podle vlastních návrhů konstrukční kanceláře Dopravního podniku a nikde jinde v naší zemi a ani v Evropě nic podobného k vidění nebylo. Exponát bude zapsán pod pořadovým číslem 40 do seznamu chráněných kulturních památek Ministerstva kultury ČR. Unikátní dřevěné oválné budky byly zhotoveny ve 2–3 etapách v letech 1947–1955 v dílně vrchní stavby v Rustonce z připraveného materiálu v sousední truhlárně. Dochovaná budka patří výrobně k těm starším. Použil se buk a dub na kostru a pro dekorativní obložení byl zvolen modřín. Tentýž materiál byl použit i pro malý stoleček a sklopné sedátko. Vnitřek byl jinak prostý, obložený sololitem a na podlaze ležela guma. Střechu pokrýval sletovaný tvarovaný plech. Izolace vložená do podlahy a do stěn částečně vylepšovala pracovní prostředí v parném létě a v krutých zimních časech. Budky nebyly elektrifikovány, a proto postrádaly topení. Celkem bylo zhotoveno asi 50 budek a menší část jich byla určena dispečerům. Všechny byly v přírodní barvě, napuštěné fermeží a lakovány olejovým bezbarvým lakem, takže doslova působily jako kus nábytku na ulici. Byl z nich dobrý výhled na všechny strany zasklenými



↑ Tak vypadala budka na motolském hřišti. Před stěhováním ji bylo nutné vysvobodit ze křoví.

➤ A to je stejná budka po rekonstrukci, připravená ve střešovickém Muzeu městské hromadné dopravy v Praze, aby si ji prohlédli první letošní návštěvníci.



okny. Dvoukřídlými dveřmi se umísťovaly směrem k příjízděcí tramvaji. Mělo to svůj důvod – výhybkář totiž musel ve službě stát. Nebyl-li mráz, byla dvířka otevřená, aby ho bylo vidět. K dalším předpisům patřila povinnost po přestavení výhybky dát viditelným způsobem ruce mimo „tágo“ (stavěcí klíč). Nebyla-li budka s obsluhou, „tágo“ bylo vyjmuta a ponecháno mimo ovládací otvor. Na budce byla navíc vyvěšena tabulka s nápisem „Stanoviště není obsazeno“.

Práce výhybkářů byla odpovědná. Sloužili ve dvou směnách od půl páté ráno do deváté hodiny večerní. Nesmíme zapomínat na to, že na mnoha místech byla táhla vedena pod vozovkou z chodníku; pak byla výhybkářova činnost i fyzicky náročná. Výhybkáři si moc v práci neodpočinuli, staré tramvaje jezdily ve své době doslova jedna za druhou. Pokud určitá linka nejela po své trase, anebo se jednalo o jízdu služební či cvičnou, dávalo se výhybkáři znamení rukou na čelním skle tramvaje, případně se mu směr sdělil, nacházela-li se budka na nástupním ostrůvku. Výhybkáři tvořili vždy samostatné středisko, přičleněné k provozu, a nosili uniformu. Někteří z nich si této práce považovali a „byli jako ze škatulky“. V 50., 60. a 70. letech měli své vedení, místnost záloh i možnost shromáždit se v budově Zengrový transformiční stanice (měnirny) na Klárově. Byli střediskem 419, později 2419 (vedoucí Janda a zástupce Pillmayer). Jako bývalý provozní zaměstnanec nemohu nezpomenout na výhybkáře jako na prosté lidičky, kteří do velké rodiny

provozu tramvají neodmyslitelně patřili. Byla to zvláštní skupina zaměstnanců, mnozí zde začínali, jiní u této činnosti končili. Od toho se také odvíjel jejich životní styl, což konců momentky, které je zachytily, potvrzují. Pravda, stávalo se výjimečně, že soupravu starých tramvají „rozhodili“ nebo „podhodili“. Stačila pro to chvilková nepozornost, velmi zřídka i jen to, že o „tágo“ zavádili rukou. Jeden vlečňáček jel pak jinam. Řidič si toho vždy všiml, neboť kontroloval průjezd soupravy křižovatkou, a ihned zastavil. Škoda prakticky žádná nebyla, protože vozy byly lehké. Vždy byl přítomen na takovýchto křižovatkách dispečer, který začal ihned organizovat nápravu. Vlečňáky nebo motoráky se natlačily zpět, spojily se v soupravu a provoz byl, za pomoci cestujících a všudypřítomných zaměstnanců, obnoven. Samozřejmě, že mělo následovat hlášení, trest a vůbec všechno, co k takovýmto věcem patří. Pokud nedošlo k žádným škodám nebo újmě na zdraví, musím potvrdit, že dispečerů hříšného výhybkáře silně nebo obzvláště důrazně pokárali. Nu a to bylo asi tak všechno. Provoz byl obnoven, život šel dál a výhybkář si dával větší pozor.

Opusťme nyní činnost výhybkářů a pohlédněme trochu do historie těchto krásných dřevěných budek. Koncem padesátých a počátkem šedesátých let již byly dost zašlé, ale lak se čas od času obnovoval. Budky se různě upravovaly a doplňovaly a mnohé byly v polovině šedesátých let natřeny jednotnou žlutou barvou (jako lampy veřejného osvětlení). Postupně pak byly v letech 1964–1968 nahrazeny novými kovovými budkami s elektrickým osvětlením a topením. Takovou budku si již nějaký čas můžeme mezi exponáty našeho muzea mnoho let prohlédnout.

Dřevěnou budku, kterou nově vystavujeme, jsme objevili na hřišti TJ vozovny Motol v Košířích. Sloužila zde jako pokladna pro prodej vstupenek na zápasy. Když jsme ji vyzvedávali, nebyl její stav a vzhled právě nejlepší, jak dosvědčují dobové fotografie. Její rekonstrukce se prováděla v letech 2006 a 2007 v truhlárně opraven tramvají v Hostivaři. Zejména bych chtěl poděkovat za dobrou práci truhlářům P. Hryzobilovi a P. Šindeláři. Na opravě se také podíleli další pracovníci – sklenář A. Tíř, klempíř E. Šik a podlahář Z. Kruliš. Budka je zrestaurována do původního stavu z konce 40. let minulého století.



↓ Připomeňme si, jak tyto budky vypadaly „ve službě“. Na této fotografii je na Karlově náměstí v roce 1968. Je u ní zachycen pan Václav Hryzbil, výhybkář, který sloužil od roku 1965. Byl to starší bratr truhláře, který budku nyní opravoval. Zemřel v roce 1990. Nechť je tento snímek vzpomínkou na dobrého kolegu i člověka.

↗ Stejný typ budky se používal občas i pro dispečery. Na této fotografii je například při řízení provizorního jednokolejného provozu ve Střelnické ulici v roce 1970 při stavbě nové tratě do Dáblic.



## Zahájení provozu lanovky v ZOO

Zimní období, ve kterém je lanovka mimo provoz, bylo vyhrazeno pro každoroční údržbu. V rámci letošní odstávky byla vyměněna rozbitá skla v dolní stanici a vymalována vnitřní stěna. Nově nalakovány byly sedačky lanovky a jejich závěsy. Opraveny a nalakovány byly všechny výdejní automaty jízdenek Merona. Před jarním zprovozněním lanovky se uskutečnily potřebné prověrky, revize, prohlídky, zkušky a další úkony spojené s provozem lanovky tak, aby byla schopna bezpečného provozu s cestujícími. Začátkem února byla provedena defektoskopie dopravního lana. Stejně jako v minulosti provoz lanovky zajišťuje služba Dopravní zařízení jednotky Dopravní cesta Metro.

**Josef Dotlačil, jednotka Dopravní cesta Metro**

**Foto: Ing. Viktor Baier**

Lanová dráha v ZOO Praha zahajuje letošní sezonu v sobotu 22. března. Na základě žádosti vedení ZOO to bude týden před původně plánovaným termínem. Současně bude také prodloužena doba provozu lanové dráhy. Provoz začne o půl hodiny dříve, aby byl přizpůsoben době otevření areálu ZOO návštěvníkům. V provozu bude za příznivých povětrnostních podmínek denně mimo pondělí a pátek od 9.30 do 18.00 hodin. Lanovka bude za příznivých klimatických podmínek provozována bez přerušování po celý provozní den bez ohledu na počet cestujících. Jednotné jízdné je ponecháno ve stejné výši jako v minulých letech, a to 15 Kč pro jednotlivou jízdu cestujícího staršího 6 let. Z automatů, umístěných u horní a dolní stanice, jsou jízdenky vydávány pouze po vhození kovových mincí. Automaty mince nevracejí, bankovky lze rozměnit u obsluhy lanové dráhy. Pro rychlejší odbavení větších skupin cestujících a pro snížení množství rozměňovaných peněz do automatů Merona byly zavedeny hromadné jízdenky. Tyto jízdenky lze zakoupit pro skupiny 6 a více cestujících. Důležité je také upozornění, že jízdné na lanovce platí v plné výši všichni návštěvníci ZOO Praha včetně všech zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, neboť lanovka není součástí jednotného dopravního systému.

Pro úplnost uvádíme informace o provozu ZOO. Otevírací doba ZOO je v dubnu, květnu, září a říjnu od 9.00 do 18.00 hodin. V hlavní sezóně, tj. v červnu, červenci a srpnu, je otevírací doba prodloužena do 19.00 hodin. K dopravě do ZOO je možné použít od stanice metra Nádraží Holešovice autobusovou linku 112. Od května do září lze využít i lodní dopravu firmy PPS po Vltavě od Palackého mostu na Císařský ostrov a pěšky dále pokračovat po lávce přes rameno Vltavy a podél Trojského zámku ke vchodu do ZOO. Vstupné je pro děti a důchodce 100 Kč, pro dospělé 150 Kč a rodinná vstupenka stojí 450 Kč.



↑ Na dolní stanici lanovky jsou přípravné práce na zahájení provozu v plném proudu. Náčelník lanové dráhy pan Hryška nasazuje opravené a nově natřené sedačky na dopravní lana.

## Kniha o vozu metra, kterým se cestující nikdy nesvezli

V těchto dnech zájemce o historii pražského metra patrně potěší nová unikátní publikace nazvaná „Projekt R1 aneb vozidlo, které nedostalo šanci“.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

Snad každý, kdo se někdy probíral obdobím počátků výstavby pražského metra, se setkal alespoň s nějakou zmínkou o „er-jedničce“. Nejčastěji je v povědomí nehoda dvou vyrobených prototypů, k níž došlo na počátku roku 1972 na zkušební trati na Kačerově a která měla za následek zastavení zkušebních jízd. Později se vyrojily i fámy, že šlo o úmyslné zničení vozů, aby bylo možné snadněji rozhodnout o nákupu sovětských vozů. Šířitelům těchto fám poněkud uniklo, že v té době už bylo o nákupu sovětských vozů dávno rozhodnuto a skutečnost, že budeme jezdit modifikací známého typu E (pro nás pod označením Ečs), už byla všeobecně známá. Pohnutá historie vozů R1 se nehodou ale nezastavila. Z obou havarovaných jednotek byla sestavena jedna nová, takže se přece jen podařilo zkušební program v letech 1973–1974 dokončit na Železničním zkušebním okruhu Výzkumného ústavu železničního u Velimi a vozidlo schválit

k výrobě v ověřovací sérii. Praktické uplatnění jednotek, nezbytné pro zahájení jejich sériové výroby, se však nepodařilo včas nalézt. Velkou šanci měly v Bratislavě, kde se plánovala výstavba rychlodráhy. Ta ale byla stále odkládána a nakonec se neuskutečnila. Jiné reálné možnosti uplatnění prakticky neexistovaly. Specializační trendy v rámci zemí RVHP následně vedly k úplnému zastavení projektu a přenechání veškeré výroby vozidel podzemních drah sovětskému Mytiščinskému strojírenskému závodu, který se tak stal v rámci RVHP jejich monopolním vývozcem.

Málokoho z lidí, kteří se historií metra jako fandové zabývají, zřejmě napadlo, že by se o tomto českém voze metra dala napsat celá kniha. Najdete v ní mimořádné množství nových informací a až překvapivě velké množství málo známých či zcela neznámých fotografií. Autor knihy Robert Mara je mezi odbornou veřejností dobře známý už



několika podobnými publikacemi o tramvajích, a tak jeho nové dílo zcela jistě zaujme.

Kniha „Projekt R1 aneb vozidlo, které nedostalo šanci“ je v prodeji od druhé poloviny března 2008. Zakoupit ji bude možné v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze, v infocentrech Dopravního podniku, tradičně také v knihkupectví Pragomodel (hlavní prodejna: Klimentská ulice 32, Praha 1; stánek: Praha Masarykovo nádraží; internetový obchod: [www.pragomodel.cz](http://www.pragomodel.cz)), dále v knihkupectví Corona (Hybernská ulice 28, pasáž Hybernia, Praha 1) a ve vybraných ČD centrech Českých drah (kontakty viz [www.cd.cz](http://www.cd.cz)). Další informace bude možné získat na internetové stránce [www.dopravnivydavatelstvi.cz](http://www.dopravnivydavatelstvi.cz) nebo prostřednictvím e-mailu [robert.mara@post.cz](mailto:robert.mara@post.cz).

## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti  
Helena Bajerová

**Jaká je možnost zaměstnání a výdělku při pobírání plného invalidního důchodu? Jaká je možnost zaměstnání a výdělku při pobírání částečného invalidního důchodu? Musí být nějak omezen pracovní poměr nebo lze pracovat i na dobu neurčitou?**

**a) při pobírání plného invalidního důchodu není v důchodovém zákonu žádné ustanovení, které by omezovalo výdělkovou hranici nebo délku pracovního poměru. Výše výdělku tedy není omezena, stejně tak jako pracovní právní vztah, který může být se zaměstnavatelem sjednán jak na dobu určitou, tak i na dobu neurčitou. Záleží pouze na zdravotním stavu včetně vyjádření příslušného lékaře, zda a za jakých podmínek můžete požadovanou práci vykonávat. Podmínka sjednání doby na dobu určitou**

**maximálně na dobu 1 roku se vztahuje pouze na poživitele starobního důchodu.**

**b) při pobírání částečného invalidního důchodu též není v důchodovém zákonu žádné ustanovení, které by omezovalo výdělkovou hranici nebo délku pracovního poměru. Omezení výdělkové hranice platilo do 31. 1. 2006, kdy se sledovaly příjmy poživatelů částečných invalidních důchodů a při překročení určité hranice docházelo ke krácení, případně k zastavení výplaty částečného invalidního důchodu. Od 1. 2. 2006 již bylo toto ustanovení zrušeno, poživitelé částečných invalidních důchodů mají nárok na celou výši částečného invalidního důchodu bez ohledu na výši výdělku. Co se týká pracovního právního vztahu, platí totéž jako u poživatelů plných invalidních důchodů.**

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



# Kulturní tipy

Téměř nepřetržitý tok filmových a divadelních premiér či hudebních akcí nezná odдыхu ani v měsíci dubnu. V kinech se objeví česká filmová komedie, která nabídne jistě zajímavou možnost srovnání s již téměř legendárním televizním seriálem, neboť vznikla na motivy stejné literární předlohy a seriál jí byl koneckonců do jisté míry také inspiračním zdrojem. Divadlo na Vinohradech představí látku, jež je známa možná spíše jako komická opera W. A. Mozarta než činoherní text. No a na koncerty, tentokrát třeba ze světa hip hopu, alternativy či domácí scény, samozřejmě dojde také.

## kino

Taková normální rodinka



Tvůrci nové české filmové komedie pod vedením režiséra a scénaristy Patrika Hartla si před sebe nepostavili zrovna lehký úkol. Mnozí z nás totiž mají stejnojmenný televizní seriál díky jeho relativně četným reprízám a hereckým výkonům Marie Rosůlkové, Dany Medřické, Zdeňka Řehoře či Jaromíra Hanzlíka zafixovaný víc než dobře a rozhodně budou srovnávat. Film vychází rovněž z literární předlohy Fan Vavřincové a chce navázat právě na televizní zpracování této látky. Zda se to všem, co se na něm podíleli (hrají mj. Eva Holubová, Jaromír Dulava, Jiří Mádl, Vanda Hybnerová, Marián Labuda ad.), podaří a do jaké míry, o tom se budeme moci přesvědčit v kinech od 17. dubna.

## divadlo

Divadlo na Vinohradech připravilo na 18. dubna premiéru nastudování jednoho z děl francouzské klasické komedie.

Tím je Beaumarchaisova **Figarova svatba**. Neuvěřitelný svatební den sluhu Figara, který musí uchránit svou milou Zuzanku před nekalými úmysly záletného hraběte, nabízí kromě komediálních situací i řadu stále naléhavých témat – od nekonečného usilovného pátrání po smyslu vlastního údělu až k otázce peněz a jejich moci nad člověkem. Inscenaci nastudoval režisér Radek Balaš, který se rozhodl Figarovu svatbu obohatit o výraznou hudební složku, a dát tak dílu ještě další rozměr. Na scéně se můžeme mj. setkat s Jiřím Dvořákem, Svatoplukem Skopallem, Andreou Elsnarovou, Pavlem Rímským nebo Petrem Kostkou.

## hudba

V pátek 11. dubna obsadí hokejovou halu Sparty na Výstavišti přívrženci hip hopu a rapu. Zavítá k nám totiž duo amerických MC's **Method Man a Redman**. Každý z nich už se tady představil se svým sólovým vystoupením a teď dojde především na jejich společné nahrávky z alba Blackout nebo soundtracku k filmu How High. Nakonec je tu šance, že nám naživo přihodí i ochutnávku z chystané společné novinky Blackout 2.



V sobotu 19. dubna bude moci sál Divadla Archa vidět legendu alternativní scény, formaci seskupenou kolem charismatického Blixy Bargelda, **Einstürzende Neubauten**.

Od doby, kdy se koncem roku 1979 dali v Berlíně dohromady, si vypracovali neotřesitelnou pozici jednoho ze zakladatelů tzv. industriálního rocku a praporečnicků alternativy. Do našich končin zavítali poprvé už v roce 1987, ale k vystoupení vlastně tehdy ani nedošlo. Než stačili v plzeňském amfiteátru Lochotín přijít na řadu, celou akci rozehnala policie a kapela byla vyhoštěna. Od roku 1991, kdy zahráli v červnu na pražském Výstavišti, se tu však objevují relativně pravidelně. Jejich zastávka v Arše je součástí turné k velmi kladně přijímanému albu Alles Wieder Offen a jistě to bude znovu výjimečný hudební zážitek.



A ještě tip na úplný závěr, ať to nevypadá, že opomíjíme domácí scénu. V Retro Music Hall pokřtí v posledním dubnovém dni (středa 30. dubna) své výběrové „best of“ CD a DVD trio Balage, Střihavka, Pavlíček, tedy **BSP**.

-mis-

