

DP KONT@KT



**Přípravy na zahájení
provozu nového úseku metra**
(06)

Zabezpečovací laboratoř se představuje
(08)

Když Prahu zahalí tma
(10)

**Tramvajové novinky v Dublinu
kontrastují s tradicí zdejších autobusů**
(14)

Elektronická pošta

Petr Malík, šéfredaktor

Žijeme v zajímavém světě. Každý den se narodí několik zpráv, nad kterými se musím vždy na několik minut zamyslet. Proč jsou nám pravidelně servírovány právě nyní a proč zaplňují první stránky novin nebo e-mailové schránky. Zrovna před chvílí jsem si přečetl dva e-maily, které jsem dostal na svou adresu během noci. Jejich doručení dělila necelá hodina.



Foto © Jan Horský

V jednom mě zástupci odborových organizací vyzývají k přerušení práce a zastavení veřejné dopravy v Praze, neboť navrhovaná vládní reforma nám prý odebere výhodu zaměstnaneckého jízdného. Na první pohled špatná zpráva, zejména pro rozvětvené rodiny.

Ale na druhou stranu si vzpomínám na dobu před necelými pěti lety. Pražské metro se vzpamatovávalo z pětisetleté vody a já k dopravě do práce využíval vlaků Českých drah. Už více než deset let jsou vlaky plnohodnotným prostředkem městské hromadné dopravy na území města a naše jízdenka v nich neplatí. Nezbylo mi nic jiného než si koupit jízdenku jako každý jiný „obyčejný“ cestující.

Vím, že teď napíši kacířskou myšlenku, ale nedá mi to. Co kdyby si zaměstnanci zakoupili běžnou roční jízdenku a zaměstnavatel by jim na ni přispěl, pokud by to uznal za vhodné. Jízdenka by pak platila ve všech druzích dopravy ve městě a nebyly by problémy. Dnes stačí bydlet pár stovek metrů za městem a dojíždět do práce vlakem. V tu chvíli začnete řešit téměř neřešitelný rébus.

Bohužel přesné vysvětlení, co onen uvedený paragraf ruší a co by to ve skutečnosti znamenalo pro zaměstnance Dopravního podniku a jak se k uvedené problematice staví zaměstnavatel, se v uvedené výzvě nedočtete. Tak už to ve světě chodí, ale jak praví staré pořekadlo, nic se neří tak horké, jak se uvaří, a tak uvidíme, jaký bude vývoj celé kauzy. Samozřejmě vás o tom budeme informovat i na stránkách podnikového periodika.

Druhý e-mail mi adresovala jedna kamarádka. Zamýšlela se nad současným světem, ve kterém žijeme. Zaujala mě v něm jedna věta, která zněla: „Jestliže máš konto v bance, nějaké peníze v peněžence a hromádku drobných v krabíčce, patříš k 8 % blahobytných lidí na světě.“

Pokud je tato uvedená statistika pravdivá, tak mě napadlo, že k této top skupině patří snad všichni zaměstnanci Dopravního podniku.

Samozřejmě z pohledu Česka si máme stále nač stěžovat, ale z celosvětového pohledu na tom nejsme špatně, ale tady je naprosto logické, že je nám košile blíží než kabát, i když pěkně a moderně střížený.

Doufáme, že jsme i do červnového čísla připravili několik dostatečně inspirativních článků. Hlavním tématem je noční doprava, mnohdy Pražany kritizovaná, ale z evropského pohledu téměř jedinečná. Samozřejmě se vrátíme ke změnám, ke kterým došlo v podniku v uplynulých týdnech a také se dozvíte, kolik vozidel městské hromadné dopravy má klimatizované prostory pro řidiče.

Příjemné vplutí do přicházejícího léta a chápající duše při komunikaci!

P.S. Než jste si mohli tyto řádky přečíst, byli jsme informováni, že zaměstnanecké jízdné zůstane zachováno.



Obsah

Aktuálně
(03)Z podniku
(04)Metro
(06)Téma na červen
(10)Odjinud
(14)Ptáte se
(17)Školní střípky
(17)Z podniku
(18)Než vystoupíte...
(19)

Titulní strana: Midibus v zastávce Hlubočepy. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Bc. Jan Pospíchal,
 Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 31. května 2007

Představenstvo projednalo

-red-

Představenstvo se v měsíci květnu sešlo jedenkrát, a to v pondělí 14. května. V rámci uvedeného zasedání se uskutečnily výroční valné hromady společností Pražská strojírna, a. s. a Střední průmyslová škola dopravní, a. s., tj. společností, u kterých vlastní Dopravní podnik 100 % akcií.

Po skončení valných hromad pokračovalo zasedání představenstva a byly projednány následující materiály:

Rozbor nehodovosti. Představenstvo bylo seznámeno s rozbohem nehodovosti za měsíce březen 2007 a duben 2007.

Organizační řád. Členové představenstva schválili Organizační řád společnosti, resp. novelizaci k 1. květnu 2007.

Zpráva o zajištění služeb v souvislosti s vymáháním pohledávek z přepravy. Představenstvo schválilo postup, kterým bude zajišťován výběr partnera pro vymáhání pohledávek z přepravy.

Zpráva k personálním změnám ve společnostech s kapitálovou účastí DP.

Představenstvo schválilo následující změny: z představenstva společnosti Pražská strojírna, a. s. byli odvoláni Miloš Pírk a ing. Milan Pokorný a současně byl do představenstva zvolen ing. Ladislav Houdek. V představenstvu společnosti Rencar Praha, a. s. nahradí ing. Václava Pomazala, CSc. Jan Svoboda a v dozorčí radě této společnosti nahradí pana Lukavského ing. Petr Blažek.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. čtvrtletí 2007. Členové představenstva byli seznámeni s výsledky hospodaření za 1. čtvrtletí 2007.



Výroční valná hromada

-red-

V úterý 15. května se v rámci zasedání Rady hl. m. Prahy uskutečnila výroční valná hromada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, která oficiálně uzavřela rok 2006. Po úvodních organizačních procedurách seznámil předseda představenstva Radovan Šteiner valnou hromadu s průběhem hospodaření Dopravního podniku v roce 2006. Hospodářský výsledek společnosti za běžnou činnost dosáhl požadované hodnoty nula.

Valná hromada přijala usnesení, ve kterém vzala na vědomí výrok auditora k roční účetní závěrce a výroční zprávě za rok 2006 a vyjádření dozorčí rady k roční účetní závěrce za rok 2006. Současné

schválila výroční zprávu a roční účetní závěrku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v plném rozsahu za rok 2006.



Organizační a personální změny v Dopravním podniku

-red-

Na základě rozhodnutí představenstva a generálního ředitele došlo k 1. květnu 2007 k následujícím organizačním změnám:

1. Sdružení činností strategie a řízení, přípravy a realizace investic v nově vzniklém úseku strategického a investičního rozvoje
 2. Sdružení činností marketingu, vnitřní a vnější komunikace v odboru Marketing a komunikace v přímé podřízenosti GŘ.
- V této souvislosti zároveň došlo ke snížení počtu pracovních míst v dotčených útvarch.



Foto © Jan Horský

Seznam vedoucích dotčených útvarů:

Podřízenost	Číslo útvaru	Název útvaru	Vedoucí útvaru
Dopravnímu řediteli	100200	odbor Provozní informace	Ing. Jiří Černík
	700000	úsek Strategický a investiční rozvoj	Ing. Tomáš Jílek
Nově vytvořené útvary v podřízenosti generálního ředitele (GŘ)	700100	odbor Příprava investic	Ing. Svatoslav Lorenc
	700110	oddělení Strategie	Ing. David Dohnal
	700120	oddělení Plán investic	Ing. Milada Priorová
	700130	oddělení Stroje a zařízení	Mgr. Ladislav Kovářík
	700200	odbor Realizace investic	Ing. Rudolf Zmatlík
	700210	oddělení Dopravní cesta a technologie	Ing. Rudolf Bažant
	700220	oddělení Stavby	Josef Čibera
	700300	odbor Kvalita a optimalizace	Ing. Ladislav Špitzer
	700310	oddělení Kvalita a technika řízení	Ing. Jan Barchánek
	Kanceláři GŘ	900120	oddělení Oborové vztahy
Nově vytvořené útvary v podřízenosti GŘ	900700	odbor Marketing a komunikace	Jan Svoboda, MBA
	900710	oddělení Středisko dopravních informací	Václav Richter
	900720	oddělení Marketing a komunikace	Ing. Petr Malík

Od 1. května je novým ředitelem úseku služeb Ing. Tomáš Petana.

Od 1. června nahradil Ing. Jan Šurovský, Ph.D. ve funkci vedoucího jednotky Dopravní cesta Tramvaje Ing. Jana Founého.



Na fotbal 23. června!

-bda-

Mistrovské soutěže, které plní stránky novin se železnou pravidelností každý týden od března do června, už sice budou mít napsánu poslední kapitolu sezony 2006/2007, přesto zelené pažitky fotbalových hřišť neosíří. Právě naopak.

Na sobotu 23. června je připraven již 12. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele. V 8 hodin bude zahájeno první utkání, ve kterém změří síly týmy Správy vozidel Autobusy a Správy vozidel Tramvaje. Následovat bude dalších 11 kvalifikačních utkání v 35minutových rozestupech tak, aby v 15 hodin mohly být zahájeny boje o konečné umístění. V 18 hodin bude na programu finále a před sedmou večerní budeme znát nového držitele putovního poháru.

Osm pravidelných účastníků je rozděleno do dvou kvalifikačních skupin po čtyřech, z nichž dva nejlepší postoupí do semifinále. V „áčku“ se potkají reprezentanti Provozu Metra (obhájci loňského vítězství) s týmy Správy vozidel Autobusy a Správy vozidel Tramvaje. Posledním týmem je zde Střední průmyslová škola dopravní. V „béčku“ se budou snažit dosáhnout co nejlepšího výsledku hráči Provozů Tramvaje a Autobusy, Dopravní cesty Metro a štábních útvarů.

Turnaj tradičně přináší v zápasech hraných na 2 x 15 minut mnohé zajímavé momenty a snad se vyhneme všem neoprávněným startům, kterých jsme byli svědky v minulosti. Neváhejte a přijďte podpořit své kolegy v boji o cennou trofej!



„Přívětivost“ řidičů nezná mezí

-red-

Přetiskujeme příspěvek, který poslal do pražské přílohy MF DNES pan Richard Minks z Kunratic a noviny ho otiskly ve středu 30. května.

Konečně se mi podařilo přesvědčit manželku, maminku naší pětiměsíční dcery, k využití služeb pražské hromadné dopravy.

Do práce, kde si musela vyřídit potřebné papírování, jsem ji ještě dovezl autem, nicméně cesta zpět domů už byla na ní samotné s kočárkem. Příprava v předvečer spočívala mimo jiné v nalezení pokud možno bezbariérových dopravních prostředků s co nejméně přestupy.

Nepochopitelná absence například jezdících schodů na Chodově, kde žije poměrně velký počet vozíčkářů a kde se nedávno dostavělo velké obchodní centrum, je jinou kapitolou. Nalezli jsme spoj nízkopodlažní tramvaje s jedním přestupem na nízkopodlažní autobus až téměř domů.

Nízkopodlažní tramvaj za jedna, autobusy za pět.

Tramvaj dopadla na jedničku, a tak se zdálo, že první zkušenost s městskou dopravou dopadne výborně.

Po příchodu na autobusovou zastávku však přišlo první zklamání. Nízkopodlažní autobus linky č. 136 odjel ze zastávky Slavia tak nějak o 5 minut dřív oproti plánovanému času 11.24.

Další nízkopodlažní autobus měl jet až ve 12.00! Manželka se tedy rozhodla jet běžným autobusem v 11.36 a požádat někoho o pomoc s nástupem.

A teď to všechno začalo.

Slečna a mladý muž nastoupili před manželkou nevšímajíce si jí ani kočárku. A tak bylo nutné se pomocí poměrně důrazně dožadovat. Muž prosbu zcela ignoroval,

slečna majíc plné ruce vše odložila a manželce pomohla.

Řidič v té chvíli začal pokřikovat na celý autobus: „Madam s kočárem by jistě ruka neupadla, kdyby ji zvedla před nástupem.“ Zřejmě tedy narážel na to, že manželka na autobus nemávala při příjezdu.

Poté se z autobusového hlásiče spustilo: „Je pouze na řidiči, zda dovolí cestujícímu s kočárkem nastoupit.“ Moje žena sice mávat měla, na což v té chvíli zapomněla, nicméně si o řidiči pomyslela své a zdálo se, že je všemu konec.

O několik zastávek dále však zažila další šok. To když řidič při nástupu starší paní s holemi, která měla co dělat se do autobusu vydrápat, prohodil: „Takoví lidi nemají do autobusu vůbec lézt!“

Vše skončilo velmi ochotným zahraničním turistou, který – aniž by v češtině slovo rozuměl – pochopil, že je žádán o pomoc při výstupu a pak se po pomoci mé ženě s úsměvem a pár anglickými slovíčky v klidu usadil a pokračoval v jízdě s naším milým řidičem.

Co říci závěrem? Obavy z hromadné dopravy, které se mi podařilo obratně rozptýlit, vyústily v totální blokaci.

Dopravní podnik je jistě pyšný na své zaměstnance. Strávil jsem nějakou dobu v zahraničí a při služebních cestách používám všechny možné dopravní prostředky, ale nikdy jsem se s větší neochotou neseťkal. Prahu miluji, ale nedivím se, že se zahraniční turisté odmítají do Prahy vracet. Proč asi???

Příště povezu manželku do centra zase autem. Takže zase nastartuji auto a – i když jsem zastáncem pokud možno šetrnosti našeho životního prostředí – manželku s kočárkem prostě do města jinak než autem nedostanu.

Nakonec snad vypíchnu větu z oficiálních stránek Dopravního podniku: „Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, věnuje velkou pozornost zvýšení kvality služeb, a to od nabídky... až po celkovou komunikaci s cestujícími.“



Vážený kolegové a spolupracovníci,

vždy mě velmi zamrzí, když se dozvím o stížnostech cestujících na naše služby, protože cestující jsou naši klienti, kteří přinášejí našemu podniku finanční prostředky. Tím víc mě mrzí, když se stížnost probírá v médiích. Za poslední týden se v novinách objevily podobné články dva. A bohužel vliv médií na celkový obraz veřejnosti o Dopravním podniku je značný.

Ač se to nezdá, všichni řidiči stále pracují ve službách veřejnosti, a stejně tak, jako vám osobně je nepříjemné, když jsou na vás hrubí a neurvalí v restauraci nebo obchodě, je to nepříjemné i našim klientům v dopravních prostředcích.

Vím, že není vždy snadné se s našimi klienty v dobrém a ve slušnosti vypořádat, ostatně článek o noční dopravě v tomto čísle DP-KONT@KTu je toho důkazem, přesto bych byl rád, kdybyste měli na paměti, že když sedáte za volant autobusu či do kabiny tramvaje a metra, reprezentujete nejen sami sebe, ale v neposlední řadě i Dopravní podnik, který vás zaměstnává a který se snaží o to vydobýt si od veřejnosti lepší uznání, které by bylo úměrné tomu, že Pražanům a turistům poskytujeme služby, které jsou vysoce ceněny nejen v Evropě, ale i ve světě. Mějte to, prosím, na paměti.

Ing. Martin Dvořák, generální ředitel

Klimatizace tramvaj a autobusů

Daniela Kočí

Horké dny znamenají pro řidiče desítky hodin strávených v rozpálených kabinách vozů. Pojem klimatizace je v těchto dnech aktuálním pojmem, a tak jsme zjišťovali, co je v tomto směru u tramvaj i autobusů nového.

V pražských tramvajích je klimatizační jednotka osazena u nových tramvajů typu 14T a modernizovaných KT8D5.RN2P, klimatizována je pouze kabina řidiče.

Ochlazování a odvlhčování vzduchu v kabině řidiče u tramvaje 14T zajišťuje klimatizační jednotka RAC 4-DP, která je umístěna na střeše v přední části prvního článku vozidla. Vzduch je nasáván z vnitřního prostoru vozu, je směřován s čerstvým vzduchem, který je přiváděn ze spodní strany jednotky. Smíšený vzduch prochází filtrem a výparníkem, kde se ochlazuje a odvlhčuje. Takto upravený vzduch je ventilátorem vháněn do kabiny. Každá jednotka je řízena mikroprocesorem, který ji ovládá tak, aby byly zajištěny požadované podmínky tepelné pohody v interiéru kabiny.

Klimatizační jednotka neobsahuje žádné látky s azbestem, chladicí médium i nátěrový systém je ekologicky šetrný, pro konstrukci jsou voleny recyklovatelné materiály. U modernizovaných vozů KT8D5.RN2P je pro větrání, ochlazení nebo vyhřívání kabiny řidiče použito klimatizační zařízení KALBA-1 firmy BAOHOZA, které funguje na podobném principu jako klimatizace vozu 14T, ale s tím rozdílem, že zařízení slouží i k vytápění kabiny.

Klimatizace kabiny řidiče je dosud na vozech 14T č. 9111–9122 u dvanácti vozů a v rekonstruovaných vozech KT8D5.RN2P č. 9082, 9081, 9069, 9072, 9085, 9062, 9090, 9074, 9083, 9052, 9077, celkem u jedenácti vozů. Tyto vozy jsou již průběžně nasazovány do rutinního provozu.

Autobusy

Vozový park autobusů je vybaven klimatizačními kabinami řidiče v rozsahu o málo vyšším než třetina vozového parku. Do konce roku 2006 bylo vybaveno 429 autobusů. Klimatizace byly dodány převážně s novými vozy, avšak jejich montáž probíhá i v rámci rekonstrukcí.

Všechny klimatizace, s výjimkou zkušebních vzorků, využívají pro ochlazení vzduchu odparného tepla vody, nejedná se tedy o klasické kompresorové klimatizace.

Toto řešení přináší kromě nižší ceny také možnost ponechat klimatizaci zapnutou i v době, kdy autobus stojí na konečné s vypnutým motorem.

Na konci roku 2006 dodala Karosa a. s. deset autobusů typu Citelis s klimatizací značky Eberspecher. Jedná se o zařízení

pracující na stejném principu, avšak robustnější a výkonnější. „Problémem jsou významně vyšší náklady na servis, o možnostech jejich snížení se zatím bez výsledku jedná,“ vysvětluje Ing. Václav Beránek, vedoucí odboru Technika Správy vozidel Autobusy. Podle výsledků jednání s firmou Eberspecher a možností výrobce autobusů, který vyhraje letošní soutěž, bude rozhodnuto, jaké klimatizace se budou montovat do dalších dodávek.

Zvyšování počtu vozů s klimatizací kabiny řidiče je závislé na rychlosti obnovy vozového parku.

Klimatizace celého prostoru pro cestující nebyla zatím realizována ani jako zkušební vzorek z cenových důvodů. Kromě vysoké pořizovací ceny je třeba počítat také s vyššími provozními náklady, podle zkušeností RATP Paříž se jedná o cca 1.500 Euro na rok provozu.



Požární poplachy v garážích

Text a foto: Ing. Michal Brunner, vedoucí oddělení Odborné služby HZS

Na přelomu března a dubna 2007 byly v jednotlivých autobusových garážích DP vyhlášeny cvičné požární poplachy pro jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku.

Cvičné požární poplachy proběhly v rámci prověrek BOZP a PO v provozovně jednotky Správa vozidel autobusy Klíčov, Vršovice, Kačerov a Řepy. Každému cvičnému zásahu dobrovolných hasičů přihlížela příslušná prověřková komise a zástupci vedení Hasičského záchranného sboru (HZS) DP, který má organizaci a odbornou přípravu dobrovolných hasičů podniku ve své kompetenci.

Po vyhlášení poplachu rozhlase se zaměstnanci provozovny zařazení v dobrovolné jednotce požární ochrany shromáždili v požární zbrojnici, vybavili se hasičskou výstrojí a vyjeli s cisternovou automobilovou stříkačkou k fiktivnímu požáru. Na místě provedli průzkum a na základě zadání zahájili zásah střední pěnou, která se používá k hašení plošných požárů hořlavých kapalin.

Cvičné zásahy byly vyhodnoceny v rámci jednodenního odborného zaměstnání pro členy jednotek sboru dobrovolných hasičů podniku, které uspořádal HZS DP v depu Kačerov ve středu 11. dubna. Vedení HZS konstatovalo, že dobrovolní hasiči na všech provozovněch splnili zadání cvičného poplachu a příslušné časové limity pro výjezd. Součástí odborného zaměstnání bylo dále školení Bojového řádu jednotek PO, videoprojekce hasičských zásahů u velkých požárů a nácvik čerpání vody z požární nádrže v depu s použitím přenosných motorových stříkaček PS 12.



Jednotka na místě! Hasiči provozovny Řepy zahajují zásah...



Požární útok střední pěnou.

Medaile pro vedoucího odboru HZS DP

Text: Ing. Michal Brunner

Foto: Štěpán Wowesný

V květnu se uskutečnilo na zámku v Praze-Kolodějích slavnostní předávání medailí Hasičského záchranného sboru České republiky. Medaile HZS ČR byly uděleny celkem 34 občanům, příslušníkům HZS ČR a představitelům dalších složek integrovaného záchranného systému. Ing. Michalu Wowesnému byla udělena medaile „Za zásluhy o bezpečnost“.

Mezi oceněnými, kteří z rukou generálního ředitele HZS ČR genmjr. Ing. Miroslava Štěpána převzali medaili „Za zásluhy o bezpečnost“, byl také Ing. Michal Wowesný, vedoucí odboru Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku. Ing. Wowesný stál u zrodu požární ochrany DP, když byl v roce 1974 jmenován vedoucím Záchranného, havarijního a požárního útvaru Metro, později přejmenovaného na Hasičský záchranný sbor Metro a v roce 2005



Ing. Wowesný s medailí „Za zásluhy o bezpečnost“.

transformovaného na Hasičský záchranný sbor DP. Za jeho působení se HZS DP stal všestrannou záchrannou složkou, umožňující Dopravnímu podniku nejen likvidovat požáry, ale vlastními silami operativně řešit různé další krizové situace, které narušují plynulost provozu a ohrožují bezpečnost cestujících a zaměstnanců DP. Udělením medaile ocenil Hasičský záchranný sbor České republiky zásluhy Ing. Wowesného na budování a fungování systému požární ochrany v hl. m. Praze.



Přípravy na zahájení provozu nového úseku metra

Ing. Viktor Baier,
jednotka Dopravní cesta Metro

Necelý rok zbývá do otevření tří stanic na novém 4,6 kilometru dlouhém úseku metra IV.C2 do Letňan. Metro tak bude mít 57 stanic a dosáhne provozní délky 59 km. Otevření nového úseku předchází několikaleté období příprav, do kterých se zapojuje náš podnik. Obvykle tak dva roky před otevřením nového úseku jsou to také výkonné jednotky metra.



Stanice Prosek rok před otevřením – kolejiště se připravuje na montáž přívodní kolejnice.

Jednotka **Dopravní cesta Metro** se do přípravy zahájení provozu zapojuje nejdříve, protože celé dílo, v ceně majetku několika miliard, bude po převzetí ve správě jednotky. Obvykle si pod pojmem dopravní cesta podzemní dráhy představujeme tunel, koleje, nástupiště, ale je to včetně stanic, technických prostor a zařízení. Nový úsek na IV.C2 není zařazen do ochranného systému metra pro potřeby civilní ochrany obyvatelstva, protože mělce uložené stanice to neumožňují. Úsek tak bude bez speciálních stavebních úprav a zařízení.

Do příprav na zahájení provozu se zapojuje řada specialistů jednotky, kteří se zúčastňují výrobních výborů a seznamují se s projektovou dokumentací. V určité fázi stavby začínají docházet přímo na staveniště.

Všech kontrolních dnů stavby se účastní vedoucí jednotky, tak aby se mohly řešit operativně připomínky, případně požadavky na vícepráce ze strany jednotky. Všechna činnost je směřována k přijímacím řízením a komplexním zkouškám stavebních objektů a technologií. V současnosti je již úsek stavebně napojen na IV.C1. Technologické napojení se uskuteční v příštím roce.

Obvykle napojení trasy vyžaduje několik víkendových výluk. Od výluky zabezpečovacího zařízení na IV.C1, kdy se musí jezdit

dvojnásobně, až po vyloučení celého provozu metra na IV.C1 se zajištěním náhradní MHD. Ověřovací provoz nového provozního úseku bude zaměřen na dosažení projektovaných parametrů, funkci stavby a bezpečnost provozování dopravy. To bude zabezpečeno jednotlivými technicko-bezpečnostními zkouškami funkčních celků. V případě stavby je to například ověření prostorové průchodnosti, tj. dodržení průjezdného průřezu, měření geometrické polohy koleje a přívodní kolejnice. U technologie komplexní zkoušky energetických zařízení, zabezpečovacích zařízení a další technologie (vzduchotechniky, čerpacích stanic, vytápění, spojení, požárních zařízení atd.). Na závěr se stavebně-technologické a dopravní parametry ověří jízdami el. vlaků. Otevření nového úseku a zajištění bezpečného a bezporuchového chodu stavebně-technologických zařízení vyžaduje i přípravu na nezbytně nutné personální zabezpečení provozních zaměstnanců pro provoz, prohlídky, pohotovostní zásahy, opravy a údržbu zařízení.

Jednotka **Provoz Metro** již nyní začala pracovat na zajištění provozu nového úseku metra. Průběžně se účastní kontrolních dnů stavby a sleduje postup prací. Dodavatelé musí dodržovat termíny

tak, aby nedošlo k větším problémům při přejímkách provozních místností, prostor a technologického vybavení pracovišť jednotky. Jednotka sleduje odstraňování případných závad, nedodělků a víceprací. Ověřuje instalované zařízení a techniku. Spolupracuje na zpracování technologie jízd vlaků a jejich zajištění mezi provozovanou tratí a tratí nově otvíranou. Podílí se na činnostech v souvislosti se zprovozněním a napojením zabezpečovacího zařízení na provozovanou trať. Plní úkoly při ověřování dopravní technologie včetně ověření grafikonů vlakové dopravy a grafikonů oběhu souprav. Podle nových grafikonů zajistí tvorbu směn a rozpisů směn jízdního personálu celé tratě C. Jednotka koordinuje tvorbu staničních řádů a další provozní dokumentace. Po převzetí provozních prostor vybaví provozní stanoviště a technologické zázemí nových stanic zařízením a materiálem, které není součástí dodávky stavby. Provozní stanoviště vybaví nábytkem, předpisy a dalšími předepsaným pomůckami. Spolupracuje při smluvním zajištění úklidu stanic a odvozu komunálního odpadu. Kvalitní zajištění přepravy cestujících vyžaduje nejen kvalitně odvedenou práci dodavatelů, ale taky kvalitně připravený provozní personál. Potřebný počet zaměstnanců specifických dopravních profesí je závislý na rozsahu provozu stanoveného grafikonu vlakové dopravy a rozsahu stavby. Provozní potřeba je okolo 80 nových provozních zaměstnanců. Z tohoto počtu přibližně polovina je dopravní personál stanic a druhá část je jízdní personál. Nábor a příprava nových zaměstnanců si vyžadají úzkou spolupráci s úsekem personálním. Zejména příprava jízdního personálu je časově náročná a vyžaduje dostatečný časový předstih. Proto příprava na otevření prvního kurzu strojvedoucích již začala. Nábor pro výkon funkce vyžaduje výběr zaměstnanců, kteří splňují předpoklady věkové, zdravotní, kvalifikační a zákonné spolehlivosti. Příprava obsahuje vstupní lékařské prohlídky, potvrzení zdravotní



Představu o velikosti budoucího stanoviště přepravního manipulanta si můžeme udělat jen podle základů na uchycení budoucí skleněné konstrukce.



Dokončovací stavební úpravy před osazením technologie čerpací stanice. Jedné z 29 na IV.C2.

způsobilosti, školení a výcvik pro výkon funkce, vybavení zaměstnanců předpisy, pomůckami a uniformami, a dále i zácvik a vykonání praktické zkoušky, prokazatelné seznámení zaměstnanců s místními a traťovými poměry. U strojvedoucích vykonání zkoušky způsobilosti k řízení drážních vozidel probíhá před drážním správním úřadem. Seznámení s traťovými poměry nové tratě vykonají první strojvedoucí pěší pochůzkou. Vše je směřováno k tomu, aby po ukončení práce dodavatelů mohla být provozní stanoviště včas obsazena provozním personálem jednotky a uskutečnila se závěrečná příprava v místních podmínkách. Jednotka **Správa vozidel Metro** již má v předstihu připraveno 6 vlakových souprav typu M1 na pokrytí rozšíření provozu a zajištění grafikonu vlakové dopravy. Prodloužení tratě bude představovat roční nárůst okolo 5 milionů provozních vozokilometrů. Do příprav se jednotka zapojí přibližně dva měsíce před plánovaným otevřením úseku, při zkouškách zabezpečovacího zařízení, kdy el. soupravy poprvé vyjedou do Letňan. Zvýšené nároky na údržbu a opravu vozů budou pokryty stávajícím počtem provozních zaměstnanců. Veškeré přípravné práce jsou plně zaměřeny k datu otevření v květnu 2008. Provoz nového úseku IV.C2 musí být zahájen v parametrech standardů kvality, které cestující veřejnost od metra očekává. Zahájení provozu s cestujícími je teprve začátkem běžné činnosti jednotek. Otevřením nového úseku metra vzroste za poslední čtyři roky provozní délka metra o necelých 20 % a počet stanic o 10 % (IV.C1, stanice HO, IV.C2). Je to moc nebo málo? To záleží na úhlu pohledu, a tak zde není ani jednoznačná odpověď. Většina cestujících využívajících metro odpoví málo. Z pohledu zajištění finančních zdrojů asi maximum možného. Další výstavba je otázkou dostatku peněz a nejen na výstavbu, ale i na následný provoz. Větší část budoucích nákladů provozovatel nemůže ovlivnit. Je předem dána stavebně – technickým řešením, hloubkou uložení

stanic pod povrchem, osazenou technologií, požadovaným dopravním výkonem, zda je metro v ochranném systému metra apod. Pro představu otevření úseku IV.C2 znamená jen v oblasti spotřeby elektrické energie předpokládaný roční nárůst o více než 22 GWh na trakční a ostatní elektrickou energii. Příprava na otevření IV.C2 je pro jednotky metra opravdu „jen“ přípravou. Teprve se zahájením provozu začíná rutinní činnost jednotek, na jejímž konci je jen jedno měřítko naší úspěšnosti, a to je spokojený zákazník.



Doplňkový prodej jízdenek u vstupů do metra

Text: Pavel Třeboňák, jednotka Provoz Metro

Foto: Jan Horský

Základní prvek při prodeji jízdenek MHD ve stanicích metra představují prodejní automaty. Za poslední roky došlo k rozšíření jejich počtu a zkvalitnění servisu. Tuto skutečnost lze konstatovat na základě markantního snížení počtu stížností zákazníků.

Doplňkový prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu zajišťují na vlastní náklady provozní zaměstnanci jednotky Provoz Metro u vstupů do metra ve stanicích, kde si jej vyžádala poptávka ze strany klientů. Tento způsob prodeje byl projednán a schválen 24. poradou vedení Dopravního podniku dne 16. listopadu 1992. Jeho výrazným znakem je, že nevyvolává potřebu tvorby dalších pracovních míst spojených se zajištěním organizace prodeje a kontroly. Tato služba se uplatňuje ve stanicích, kde si jí zájem klientů skutečně vyžaduje, v praxi je zde využit tržní princip. Zmíněnou činností se zabývá průběžně kolem 90 zaměstnanců a jejich počet se zvyšuje v turistické sezoně. V roce 2006 představovaly tržby z prodejních automatů ve stanicích metra částku 414 672 515 Kč což činí 95,48 % z celkového prodeje. Zbývající 4,52 %, tedy 19 624 600 Kč činil doplňkový prodej. Způsob prodeje nemá vliv na počet platících zákazníků, dochází pouze k jejich pohybu mezi oběma skupinami.



Hlavním cílem doplňkového prodeje je pokrytí krátkodobého období, kdy nelze využívat služeb prodejních automatů, ať již z důvodu poruchy nebo v době neočekávaného zvýšení přepravních nároků. Na základě dlouholetých zkušeností lze konstatovat, že tento způsob prodeje jízdenek dlouhodobě funguje díky své jednoduchosti a přesně nastaveným pravidlům bez nutnosti častých zásahů.



Zabezpečovací laboratoř se představuje

Ing. Jaroslav Hauser,
vedoucí laboratoře 242110

Provozně-vývojová laboratoř služby Sdělovací a zabezpečovací jednotky Dopravní cesta Metro (JDCM) se významně podílí na zajištění bezpečnosti provozu metra.

Hlavním posláním provozně-vývojové laboratoře služby Sdělovací a zabezpečovací jednotky Dopravní cesty Metro (dále jen „laboratoře“) je zajistit v rámci jejich kompetencí bezpečnou a spolehlivou funkci zabezpečovacích systémů. Mezi tyto kompetence patří zejména:

- účast na přípravě veřejných obchodních soutěží na dodávky zabezpečovacího zařízení,
- připomínkování všech stupňů projektové dokumentace z hlediska bezpečnosti zabezpečovacích zařízení,
- zkoušky zabezpečovacích subsystémů,
- bezpečnostní zkoušky zabezpečovacích systémů uváděných do provozu,
- odstraňování složitých a atypických poruch,
- stanovení, měření a nastavování bezpečnostně relevantních elektrických veličin,
- periodická registrace a kontrola parametrů stacionárních částí vlakových zabezpečovačů,
- vývoj a výroba speciálních měřicích přístrojů a přípravků.

Dále se zmíním jen o třech posledních uvedených činnostech v rozsahu, který umožňuje tento článek.

Na nových tratích (nebo při poruchách funkce kolejových obvodů) se provádí měření měrné příčné admittance („izolačního stavu“) dotčených izolovaných úseků. Při tomto měření se (na rozdíl od měření prováděného z hlediska zpětných trakčních

proudů) zjišťuje, zda jsou splněny podmínky pro správnou funkci kolejových obvodů. Kromě předepsané klasické metody, vycházející z měření proudu a napětí, používá laboratoř pro orientační měření také přístroj z vlastního vývoje.

Mimořádně důležité pro bezpečný provoz metra je nastavení kolejových obvodů. To se řídí schválenými regulačními tabulkami, přičemž rozhodujícím kritériem je samozřejmě bezpečnost. Ta je však v tomto případě v protikladu se spolehlivostí: čím bude kolejový obvod odolnější proti poruchovým vlivům, tím menší bude rezerva při vyhodnocení přítomnosti vlaku v obvodu. Kolejové obvody musí vyhovovat atestu bezpečnosti, z něhož mimo jiné vyplývá, že všechny poruchy se musí projevit obsazením obvodu. Proto některé „poruchy“ kolejových obvodů (např. přemostěný izolovaný styk) jsou ve skutečnosti projevem jejich správné funkce. Pro nastavování kolejových obvodů je kromě běžných přístrojů nezbytný také fázoměr, protože fázový posun mezi místním a kolejovým napětím má podstatný vliv na pohybový moment kolejového relé. Dosud byl k tomuto účelu používán ručkový fázoměr PU-440 firmy Metra Blansko, jehož výroba však již byla ukončena. Laboratoř v současné době vyvíjí digitální fázoměr s lepšími parametry (přesnost měření, rozsah vstupních napětí, vstupní impedance) než u továrního přístroje.



Regulace kolejového obvodu.

Aby byla zajištěna bezpečná indikace přítomnosti vlaku v kolejovém obvodu, je nezbytné v pravidelných intervalech kontrolovat tzv. šuntovou citlivost obvodů. Při této zkoušce se ke kolejnicím přiloží měrný odpor, který je větší než největší přípustný odpor nápravy vlaku. Napětí na vstupu kolejového přijímače pak musí být menší než napětí jeho nečinnosti. Tím se

ověřuje, že i přítomnost jediné nápravy v kolejovém obvodu způsobí jeho přechod do obsazeného stavu. Laboratoř vyvinula metodu, která toto značně časově náročné měření, prováděné v přepravní výluce několika zaměstnanci a vyžadující pochůzku v kolejisti, výrazně zjednodušila a urychlila. Nyní provádí pravidelnou kontrolu šuntové citlivosti jediný zaměstnanec za provozu vlaků s cestujícími. Přitom se využívá přímo odporu náprav vlaku a měří se zbytkové napětí na vstupu kolejového přijímače, které se porovnává s referenčním. Trakční proud i kolejové napětí však obsahují složku 300 Hz jako produkt šestipulsního usměrnění, a proto je nutné měřit selektivně. Protože komerční voltmetr s potřebnými vlastnostmi není k dispozici, byl v laboratoři vyvinut selektivní voltmetr SEVO, a později SEVO-2, který je schopen bez nutnosti přepínání vyhodnotit oba používané signální kmitočty 264,83Hz a 274,12Hz při výrazném potlačení složky 300Hz.

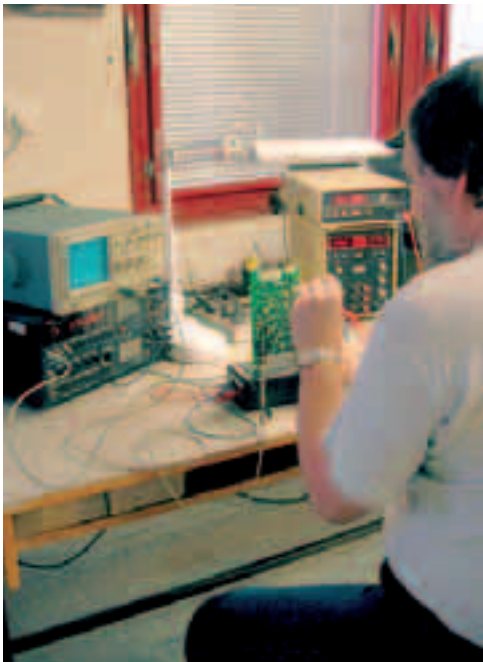


Kontrola šuntové citlivosti.

Kolejové obvody jsou namísto původních rotačních měničů (motorgenerátorů) nyní napájeny plně elektronickými statickými měniči. Jejich srdcem je kmitočtová ústředna, která pomocí krystalového oscilátoru a číslicových děliček generuje předepsaný kmitočet. Protože kmitočet nesmí z bezpečnostních důvodů vybočit ze stanovených mezí, je karta opatřena dohledacím obvodem. Předepsané periodické nastavování tohoto obvodu je relativně složitá a z hlediska spolehlivosti kritická, a je proto prováděno v laboratoři. Přestože kolejové obvody patří k velmi spolehlivým prvkům zabezpečovacího zařízení (to je při jejich počtu, který přesahuje 1 000, nutně), přetrvávají u rozvětvených



Měření izolačního stavu.



Nastavování kmitočtové ústředny.

obvodů problémy způsobené přesycováním stykových transformátorů rozdílem trakčních proudů vznikajícím impedanční nesymetrií kolejnic a kolejnicových propojek. Proto na trati IV.C1 jsou (a na trati IV.C2 budou) již ke kontrole volnosti výhybkových kolejových úseků použity počítače náprav. U těch nezáleží na izolačním stavu, impedanční symetrii, kvalitě trakčních propojek, ani korozi temen. Přesto i počítače náprav mají své nevýhody: nespolehlivě reagují na lom kolejnice a po opravě nebo jiném zásahu údržby vyžadují reset (vynulování). Protože reset je možný, i když je úsek obsazen vlakem, není vyloučen (na rozdíl od kolejového obvodu) nebezpečný stav způsobený selháním lidského činitele. (Pro ilustraci: Reset je proveden v době, kdy

úsek je obsazen vlakem s dvaceti nápravami. Od toho okamžiku je úsek indikován jako volný vždy, když je v něm dvacet náprav. Jinak je indikován jako obsazený.) Při správném nastavení vykazují počítače náprav vysokou spolehlivost. S cílem co nejpřesnějšího nastavení, které dokonce překračuje požadavky výrobce, používá laboratoř vlastní metodu i přípravek. Pro zajištění bezpečnosti dopravy i v případě chyby strojvedoucího jsou tratě i vlaky vybaveny vlakovými zabezpečovači, jejichž stacionární části jsou v péči služby 242000 a patří tak do kompetence laboratoře.

Nejdéle používaným je vlakový zabezpečovač ARS a jen služebně nejstarší strojvedoucí si možná vzpomenou, že původně nebyl schopen přenášet předvěstní znak. Na vývoji a zavedení předvěstního znaku do provozu má hlavní zásluhu právě laboratoř, a zapojení je chráněno autoráským osvědčením. I když je systém ARS v současné době překonán, sehrál v historii metra významnou úlohu. Nastavování jeho parametrů je i pro laboratoř poměrně složité, protože je kompromisem mezi protichůdnými požadavky (návěstní kód x předvěstní kód, dostatečná úroveň signálu x potlačení intermodulačních kmitočtů) při všech signálních kmitočtech a na celé délce úseku s měnícím se podélným odporem kolejnic. To je zvláště patrné v době zvýšeného sledování provozu modernizovaných souprav na trati B, kdy požadavky již překračují možnosti systému. Pro jeho nastavování laboratoř kromě vhodných postupů vyvinula také několik přípravků, z nichž nepostradatelný je zejména selektivní indikátor ARS. Ten při malých rozměrech a hmotnosti umožňuje současnou indikaci návěstního i předvěstního kódu a nahrazuje dříve používanou sadu rozměrných a těžkých jazýčkových kmitoměrů.

Na trati C je v provozu zabezpečovač PA-135 od firmy Siemens (nazývaný někdy podle původního výrobce „Matra“). Ten je podstatně složitější a pracuje na zcela odlišném principu, který byl ve své době unikátní. Programový pás obsahuje větší množství programových smyček, obvykle nazývaných „programy“, jejichž nastavení je značně odborné i časově náročné.

Naštěstí se toto nastavení v provozu příliš nemění. K vysoké spolehlivosti stacionární části zařízení přispívá periodická registrace všech „programů“, prováděná z vlakové soupravy. Vyhodnocování registračních záznamů sice zabere hodně času, umožní však předcházet některým poruchám, které se ještě neprojevily.

Traf A je vybavena zabezpečovačem LZA, jehož dodavatelem jsou firmy Bombardier a AŽD. Po funkční stránce splňuje všechny na něj kladené požadavky, i když k použitému „rychlostnímu“ principu ATP již existují modernější alternativy. K jeho oblíbě u strojvedoucích přispívá množství a forma zobrazovaných informací. K přenosu



Nastavování výstupního zesilovače.

kódovaných telegramů z trati na vlak jsou použity přenosové smyčky, jejichž správné vedení (které s výjimkou výhybek není kritické) a nastavení amplitudy je předpokladem spolehlivé funkce.

Také LZA vyžaduje periodickou registraci signálů v celé délce trati a vyhodnocení záznamů.

Z dalších přístrojů vyvinutých v laboratoři uvedu ještě alespoň přepínač počítačových myši (pro nedostatek místa již bez obrázku), který usnadňuje práci dispečerům. Věřím, že toto zřejmě nahlédnutí do „kuchyně“ provozně-vývojové laboratoře služby sdělovací a zabezpečovací JDCM přispěje ke vzájemné informovanosti v rámci Dopravního podniku.



Nastavování počítače náprav.



Nastavování programové smyčky.

Když Prahu zahálí tma

Text: Daniela Kočí

Foto: Pavel Fojtík
a jednotka Provoz Tramvaje

K cestě za prací i do školních lavic využívá většina Pražanů městskou hromadnou dopravu. Stovky autobusů a tramvají i desítky souprav metra vozí svoje zákazníky v denních hodinách, ale městská hromadná doprava plní svoji nezastupitelnou službu i v noci, kdy se velká většina provozů zastaví, a kdy utichne i pražské metro. Na řadu potom přicházejí noční linky tramvají a autobusů...



Když město zahálí tma, přebírají svůj úlohu noční tramvaje a autobusy.

Tomáš Kodad z pankrácké vozovny se rozhodl zkusit noční tramvajový provoz. Nebezpečné se mu to nezdá, spíše denní provoz mu připadá jedno velké dobrodružství. Pochvaluje si, že od doby, kdy v nočních linkách jezdí městská policie, je to opravdu nesrovnatelné z hlediska bezpečnosti. „Policie jezdí z mého pohledu řidiče tak v polovině nočních linek a tam kde třeba zrovna není, je situace i tak mnohem lepší, protože nikdo neví, kdy náhodou strážci zákona přistoupí, a tak většina živil si jízdu většinou rozmyslí,“ dedukuje Tomáš Kodad. Roli tu zjevně hraje i psychologické hledisko. „Pět dní v týdnu jezdím, a tak dvakrát až třikrát se mnou jezdí hlídka celou noc, ale i když policisté vystoupí, je v tramvaji klid, protože oni fungují i jako prevence. Agresivních cestujících podle dosavadních zkušeností nočních řidičů díky tomu značně ubylo. Tomáš Kodad má obrácený den teprve půl roku, co noční linky jezdí, a zatím se mu nic špatného nestalo, tak doufáme, že to i vydrží. Když přišel domů s rozhodnutím, že by chtěl řídit v noci, maminka mu to schválila, protože se v noci narodil, a tak bude asi „noční dítě.“

Podle rozpisu služeb zhruba okolo deváté hodiny večerní začíná služba nočního řidiče tramvaje. Přijde do vozovny a přibližně do půlnoci jezdí normální denní linku, v noci potom přehodí čelní i boční orientaci na noční spoj, který začíná číslicí 5, na zastávkových sloupcích jsou tyto linky označeny modrou barvou. Dnes, když má již většina tramvají čelní i boční elektronické orientace, je úplně jedno, jaká tramvaj je na určitou linku vypravena, pouze se navolí program, který hlásí stanice, a jede se... To znamená, že po půlnoci se například čtyřadvacítka změní na třiapadesátku. Vozovna Pankrác má pět nočních linek, a jako pro všechny tramvaje vypravované z různých vozoven, je i pro ně hlavním přestupním uzlem Lazarská. „Je to mnohem lepší, než to bývalo dřív, člověk jedoucí přes celou

Prahu se dostane i v noci pohodlně domů, ale k čemu mám výhrady, je to věčné stání,“ přiznává Luděk Bareš z Modřan, který využívá noční linky tak dvakrát až třikrát týdně, když se vrací ze směnného provozu z centra Prahy. „Sváteční cestující nechápu, proč najednou řidič pět minut stojí, kousek popojede a zase stojí. Byl jsem několikrát svědkem, jak se šli cestující do kabiny ptát, a někteří byli dost nevybíraví. To víte, v noci se vracejí lidi z různých společenských akcí, mnohdy mají připito, a tak se chovají různě,“ dodává kuchař z restaurace v centru města.

Do tramvaje s parfémem

Noční řidiči se shodují, že bezdomovci jsou věčným problémem, ale mnohem nebezpečnější jsou agresivní klienti. Cestující to vidí ze svého pohledu jinak, bezdomovci je velice obtěžují. Jitka Semerádová jezdí v noci do Vršovic a místo slzného plynu si už léta vozí speciální levnější parfém, který při vstupu do vozu rozprašuje. „Když jsem ho neměla, nedala se cesta mnohdy vydržet, řidiči by měli fasovat deodoranty a voňavé stroměčky,“ dodává s nadsázkou!

Bezdomovci nejsou nebezpeční, na člověka neútočí, ale obtěžují cestující i řidiče svým neúnosným pachem, hrozí od nich žloutenka či jiná choroba a minimálně jsou to prostě černí pasažéři, kteří nemají v hromadných dopravních prostředcích co dělat. Ale mnohem nebezpečnější jsou podle zkušeností řidičů bandy zlodějí, které v noci jezdí v hojném počtu a většinou pohromadě. Řidiči tramvají mají v případě nouze v kabině zvláštní tlačítko, které zmáčknou, když nemají možnost zavolat na dispečink, a ten okamžitě posílá zásahovou jednotku na místo, odkud je signál nouze vyslán. Řidiči si pochvalují bezproblémový kontakt s provozním dispečinkem, který situaci promptně vyhodnotí a přivolá pomoc.

O práci rozhodl pes

Miroslav Šíma z vozovny Kobylisy jezdí na nočních linkách o poznání déle než jeho kolega z Pankráce, téměř deset let. „Potřeboval jsem chodit venčit přes den našeho psa, takže jsem si tuhle práci vybral sám a jednoznačně mi vyhovuje. Jsou to pravidelné směny, provoz je klidnější než ve dne, člověk si tu Prahu má možnost i prohlédnout, má to své kouzlo, nemžouráte do sluníčka, není to takový blázeňec, ale samozřejmě musí mít člověk pro strach a vypjaté situace uděláno,“ shrnuje svoji profesí Miroslav Šíma.

Pan Šíma má z minulosti několik nepříjemných zážitků, ale protože je to muž, který se jen tak něčeho nezalekne, neodradilo ho to. Nedávno měl hlavu rozbitou od půllitru! Mimo centrum nastupovala mladá slečna v lehce podnapilém stavu a zasekla se na schůdkcích, tak se jí zeptal, zda pojede nebo ať si vystoupí a nezdržuje provoz. „Náhle z křoví ze tmy vyběhl mladík a začal na mne křičet, a jelikož to bylo ještě u toho staršího typu tramvaje, vyrazil plexisklo a vyhodil mi ho z tramvaje, tak jsem si pro něj došel s tím, že ho na konečné nasadím zpátky.

Na Palmovce za mnou přišla provokativně ta dáma, začala mi nadávat a já ji někam poslal. A v tu chvíli se přiřtil její výtržnický přítel a hodil po mně půllitrem, to bylo krve!“, vzpomíná pan Šíma, kterého pak ošetřovali sami cestující. Na památku má pár pěkných stehů na hlavě. Takových věcí je víc, ale každá práce má svoje rizika. Velmi rád by v tramvaji vozil normální lidi z práce, z nočních služeb a lidí cestujících z plesů, kin a divadel. Jenže o takové cestující budeme přicházet, pokud budeme vozit páchnoucí bezdomovce.

„Nepochopitelné jsou mnohdy reakce některých mladých, když se mne zeptají, proč vyhazují bezdomovce do zimy, a tak jim vždy nabídnou, ať si ho vezmou k sobě domů,“ říká radikálně pan Šíma z kobyliské

vozovny, a nezbyvá než s ním souhlasit, tramvaj není charitativní dům a platící cestující mají nárok na bezchybné služby. Jednou ho mladík s holou hlavou zkopal mezi sedačky kanadami, když chtěl zjednat pořádek, a takových zážitků má pan Šíma i ostatní řidiči nočních linek hodně. Při povídání s nimi má člověk pocit, že je to trochu adrenalinový sport pro tvrdé chlapy, ale mezi nočními řidiči ve stálém pracovním poměru jsou i řidičky, například ve vokovické vozovně jsou ze třinácti nočních řidičů i dvě řidičky, takže klobouk dolů před oběma dámami!

Centrálním přestupním bodem nočních tramvajových linek je Lazarská, zde se několik minut čeká, než lidé přestoupí. Po čtvrt hodině se zde sjíždějí tramvaje z celé Prahy, takže cestující má i v noci poměrně slušnou možnost dostat se domů, čeká maximálně patnáct minut, když mu tramvaj ujede tak říkajíc před nosem.

V noci jezdí sólo vozy

Řidiči dle rozpisu vyjíždějí večer s jedním vozem, protože v noci jezdí všechny tramvaje jako sólo vozy. Je otázkou, do jaké míry to stačí, protože některé vozy jsou v noci opravdu dost plné, ale to je většinou pouze několik stanic v centru při nejrůznějších akcích, potom je tramvaj opět poloprázdná. Sólo vozy jsou lepší i kvůli bezpečnosti, protože řidič má do vozu ve zpětném zrcátku dokonalý přehled a na případný konflikt mezi cestujícími může okamžitě reagovat. V takovém případě volá na dispečink, odkud posílají na místo policii na zjednaní pořádku. Výjimkou je pouze Silvestr, kdy Dopravní podnik vypravuje vzhledem k velké kumulaci lidí v centru města vlaky o dvou vozech. Zhruba kolem páté hodiny ranní zatahují noční linky zpět do vozoven a jejich služba končí.

V nočních autobusech se vozí děti!

Zatímco v tramvajích se situace zlepšuje, v autobusech je jev bohužel opačný, protože se sem začali stahovat ve větším množství bezdomovci, ale hlavně mnohem více různých skupin mladíků, dokonce i dětí, kterým se z nějakých důvodů nechce jít domů a zabavují se právě v autobusech. Jsou to děti, které doma nevycházejí s rodiči, a tak se prostě z nudy vozí. „To dříve nebylo, ale teď se s nimi roztrhl pytel. V létě, kdy je venku teplo, je situace lepší, ale v zimních měsících či za deště je to horší. Na konečné mám kolikrát co dělat, abych autobus uklidil, když je ve špatném stavu, značně znečištěný. Samozřejmě mohu zavolat na dispečink a požádat o náhradní autobus, ale to znamená velké zdržení, zpoždění pro cestující, a tak se snažím uklidit, jak se dá,“ říká Jiří Pokorný z vršovické garáže, který jezdí nočními autobusy zhruba 10 let.

Lidé si myslí, že nejhorší jsou třeba různé skupinky romských obyvatel, ale podle slov řidičů to není tak docela pravda. Úplně nejhorší jsou vandalové, kteří pouze jen tak ze sportu ničí všechno, co jim přijde do cesty. Jsou to party mladých českých občanů bílé pleti, mezi nimiž jsou mnohdy i děvčata, a zanechají po sobě vyložené spouště. Takových je třeba se obávat, protože dokážou rozkopat ve voze úplně všechno, vyndají i kladívka určená pro stav nouze k úniku z vozu a podobně. A co je vůbec nejhorší, enormně se zvýšil počet zlodějů v autobusech. Od dob, kdy v tramvajích jezdí hlídka a situace se tam mnohonásobně zlepšila, začaly se různé živly stahovat právě do autobusů, a tak stačí, když člověk unavený po práci v noci na chvíli usne a je okraden. Od půlnoci, kdy jezdí ze směn poslední číšníci z restaurací, vozí se z devadesáti procent lidí bez platných jízdních dokladů, ale řidič s tím nic nezmůže a policie v autobusech jezdí zřídka. Je paradoxem, že podle nového platného zákona se nesmí ve vozech vozit podnapilí, ale jak se řidiči shodují, kdyby se to dalo ohlídat, jezdily by v noci autobusy prázdné.

Ve dne spát, v noci bdít

Jelikož tomu tak není, noční autobusové linky jsou opravdu plné a pro zloděje je tak mnohem jednodušší provést trestný čin, který je bohužel navíc ve finále posouzen jako přestupek, když využijí mačkajících se, unavených a alkoholem posilněných cestujících. V noci by mladí lidé neměli mít sluchátka na uších, protože se tím vystavují většímu pokušení zlodějů.

Pavel Knop z garáže Kačerov jezdí v noci více než sedm let, a je velmi rád, že si ho vedoucí vybral, protože má obrácené spaní, takže v noci bdí a ve dne spí, a tak mu tato práce zcela vyhovuje. Není zdaleka jediný, kdo má zájem o noční linky, podle slov vedoucího garáže

Kačerov Jaroslava Lercha je o to velký zájem. Někteří kolegové se mohou přes den věnovat svým ratolestem, jiní mají zahrádky, koníčky a podobně a směny jim vyhovují.

Noční autobusové linky začínají stejně jako tramvajové ve večerních hodinách jako linky denní a v noci se přehodí cedulky na noční spoj. U autobusu je velmi důležitý informační prvek, protože lidi, kteří s nimi nejezdí denně, vůbec neví, jakou mají trasu, kde mají vystoupit. „Noční autobusy mají úplně jinou trasu a hlavně velmi dlouhou, aby obsáhly co největší počet zastávek, takže například linka 505 má 53 stanic, a tak zde jsou velice důležité magnetické orientace, které se velice povedly,“ chválí cedulky Pavel Knop.

V autobuse je opravdu nebezpečné usnout, protože gangy zlodějů přesně na to čekají. Řidiči se shodují, že v určitých stanicích obcházejí skupiny zlodějů a čekají, až někomu spadne hlava únavou. Nedávno na to doplatil jeden turista z Dánska, který se probudil z hlubokého spánku nejen okraden, ale rovněž s oblečením rozřezaným na kousky. Řidiče nejvíce trápí ta bezmoc, kterou v noci mají, protože se musí věnovat řízení vozidla a přestože ve zpětném zrcátku vidí dění ve voze, nemohou toho moc dělat, protože jakékoliv upozornění do mikrofону, že ve voze jsou zloději, ať si dají cestující pozor, by ve finále mohlo být posouzeno jako diskriminace oněch živlů a sám řidič by z toho měl ještě velké nepříjemnosti. A na to bohužel podobné typy lidí hřeší, že zákony jsou velmi špatné a každý dobrý čin je po zásluze potrestán. Pana Pokorného z vršovické garáže jednou pěkně zmlátila parta s holými hlavami. Viděl ve zpětném zrcátku, jak sypou popel lidem v autobuse na hlavy a lidé ze strachu ani nedutali, tak chtěl zjednat pořádek, ale pěkně to odskákal. Nicméně skupina výtržníků se přece jen lekla a v autobuse je od té doby nikdy neměl. Také v autobusech



V nočních tramvajích se v poslední době z hlediska bezpečnosti situace zlepšuje.



Noční autobusy jsou díky výraznému označení nepřehlédnutelné.

je „tlačítko nouze“ a od minulého roku je dispečer schopen pomocí satelitního systému GPS zjistit přesnou polohu autobusu. Proto může ihned vyslat pomoc na správné místo i tehdy, pokud ohrožený řidič nemůže komunikovat.

Cestující trápí pouze bezpečnost

Noční řidiči zažívají i příjemné, řekla bych až šokující zážitky v tom dobrém slova smyslu. „Viděl jsem, jak k rozjíždějímu se autobusu doháněla skupinka lidí s hudebními nástroji, tak jsem zastavil a otevřel dveře. A za chvíli se autobusem linula nádherná hudba oněch nástrojů s tím, že to má řidič za odměnu, že na ně počkal! Takové chvíle jsou určitě moc příjemné a naštěstí člověk má nějak zakódováno pamatovat si spíše to dobré,“ říká pan Knop. A tak si řidiči vzpomínají, jak na Silvestra dostali obložený chlebiček, o Vánocích cukroví, láhev vína nebo krabici koláčů ze svatební hostiny.

A pokud při některé další reportáži bude těch příjemných zážitků více, posuneme se opět dále a blíže k našim zákazníkům. Přejme si, aby noční doprava byla součástí života Pražanů stejně jako ta denní a aby se slušní lidé neobávali cestovat s ní. Lidé jsou velice spokojeni s nočními spoji jak u tramvají, tak u autobusů, vcelku si pochvalují četnost spojů a dopravní obslužnost, a tak největšími a prakticky jedinými problémy jsou bezpečnost a čistota.

V tramvajích se situace díky policejním hlídkám mnohonásobně zlepšuje a tento trend bude doufejme i nadále pokračovat, což je příkladem a návodem i pro autobusovou noční dopravu. Aby se naši klienti, kteří si služby řádně platí, cítili i v noci v prostředcích městské hromadné dopravy

bezpečněji a řidiči se mohli v klidu věnovat provozu a jízdě noční Prahou...



Na počátku nočního provozu byly cesty z divadel

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Noční provoz dnes chápeme jako samozřejmost, ale cesta k němu byla během více než stořícetileté historie pražské městské hromadné dopravy dlouhá. Skutečný celonoční provoz městské dopravy v Praze začal až v roce 1932 (v listopadu to bude už 75 let). Na jeho počátku byla původně snaha zprostředkovat cestu domů těm Pražanům, kteří navštěvovali divadla. Připomeňme si proto dávné doby, kdy noční cestování tramvajemi či autobusy bylo něčím novým.

Když byla v Praze zavedena městská hromadná doprava, první ranní spoje vyjížděly kolem půl šesté a denní provoz končil z dnešního pohledu velmi brzy – mezi desátou a jedenáctou hodinou večer. Poslední spoje byly na vozech označeny modrým světlem. Divadelní představení ale často končila později, což znamenalo pro návštěvnický cestovní komplikace. Proto byly v blíže neurčené době zavedeny zvláštní noční divadelní spoje (poprvé spolehlivě zatím doložené na konci v roce 1888), nejdříve od Národního divadla, později i od dalších divadel. Když zahájily provoz elektrické tramvaje, byly časem u divadel postaveny odstavné koleje, na kterých pak čekaly vozy, aniž by bránily provozu

ostatních zatahujících vlaků. Takové koleje byly například před Národním divadlem (zde čekalo i šest tramvají jezdících do různých částí města), před Vinohradským divadlem, u Karlínského Varieté, na Smíchově u Švandova divadla, v Libni U Deuschů či u holešovické Uranie.

Zásadní novinkou bylo zavedení tzv. *nočních jízd na elektrických drahách pražských* od 21. ledna 1911. Tento „noční provoz“ trval do půlnoci, tj. téměř o dvě hodiny déle, než tomu bylo do té doby. Přesto zřejmě neznamenal omezení divadelních spojů. Noční provoz si vyžádal některá organizační opatření. Řidiči a průvodčí, kteří byli nasazeni na tyto noční spoje, museli mít následující den volno. Na křižovatkách nebyli výhybkáři, a tak výhybky museli přestavovat průvodčí. Jezdilo devět „nočních linek“, většinou v denních trasách, dvě měly upravenou trasu v koncových úsecích. Jízdné bylo stejné jako v normálním „denním“ provozu, ale průvodčí museli tržbu z tohoto časového období vykazovat zvlášť. Vykazovat museli i počet přepravených osob. Zajímavé je, že v této době po zatažení všech vozů zřejmě elektrárna přestala vyrábět stejnosměrný proud, a také dodávka proudu do tzv. podružných elektrických stanic (měniren) byla omezena či zastavena. Svědčí o tom organizační opatření pro případné vypravování sněhových pluhů v noci v zimním období. Dobové oběžníky uvádějí formulace tohoto typu: „*Hlídač (rozuměj příslušné vozovny) musí ... dříve, než pluh vyjede z vozovky, telefonovatí vrátnému v elektrárně, který je povinen potřebný proud ihned opatřiti.*“ Nezvyklý úkol pro vrátného – „opatřiti proud“ ve skutečnosti pochopitelně jen znamenav vyříditi potřebný vzkaz příslušným pracovníkům elektrárny. Vrátný běžně vykonával funkci telefonní centrály. Když 26. července 1914 vypukla světová válka, znamenalo to konec nočního provozu. Denní provoz končil jako před rokem 1911, tj. po dvaadvacáté hodině, zrušeny byly ale i divadelní spoje. Úspěšná opatření byla dána skutečností, že část provozního personálu musela narukovat na frontu. Ve stejnojmenných průvodčích se tehdy poprvé (zatím dočasně) objevily jako výpomoc i ženy. Katastrofou nejen pro noční, ale i večerní cestování pak byl rok 1917, v jehož závěru došlo z úsporných důvodů, mezi nimiž byl i nedostatek uhlí pro výrobu elektrického proudu, k radikálnímu omezení tramvajové dopravy. Poslední spoje odjížděly z konečných stanic do centra zhruba ve 20 hodin. Kromě toho byl v řadě úseků celodenně zastaven provoz. Normální rozsah denního provozu (tj. do 22 hodin) byl obnoven až 1. května 1918, ale teprve v roce 1919 se začalo jezdit i v úsecích, kde byl provoz zastaven. Jezdily znovu i divadelní spoje, ale nebraly ohled na skutečný konec představení, protože musely ze svých stanovišť odjet nejpozději ve 22 hodin. Teprve v roce 1921 se situace obrátila k lepšímu. Divadelní spoje jezdily už „nor-



Schéma nočních autobusových linek z roku 1937.

málně“ (tj. podle konce představení) a od 1. července 1921 byl obnoven i noční provoz v době od 22:30 do 01:00. Interval na těchto „nočních“ linkách byl 16-18 minut. Zásadní odlišností od předválečného stavu, ale bylo zavedení zvláštního nočního jízdného ve výši 4 korun. Pokud byl přistižen cestující bez platné jízdenky, musel ještě navíc zaplatit pokutu ve výši 5 Kč. Připomeňme, že denní jízdné bylo v té době 1,20 Kč.

Skutečný noční provoz byl v pražské městské hromadné dopravě zaveden až od 27. listopadu 1932. Nezajišťovaly ho však tramvaje, ale autobusy. Zavedeny byly tři linky označené písmeny a vedené v trasách: **A**: Náměstí Republiky – Na Vinici; **B**: Náměstí Republiky – Kolbenova továrna; **C**: Náměstí Republiky – Zámečnice. Na linkách byl zaveden pásmový tarif. Trasy byly rozděleny na dvě pásma. Za jízdu v jednom pásmu se platilo jízdné 2 Kč, jinak 3 Kč, včetně přestupu, který byl možný jen na náměstí Republiky. Normální denní jízdné pro dospělého cestujícího bylo i nadále 1,20 Kč. Interval byl zpočátku 20 minut, což vyžadovalo nasazení dvou vozů na každou linku, ale pro slabší frekvenci byl od 3. července 1933 interval v pracovní dny prodloužen na dvojnásobek, tj. na 40 minut. Každou linku pak obsloužil jediný autobus. Jen v noci ze soboty na neděli zůstal zachován původní rozsah provozu.

Od noci z 1. na 2. května 1938 byly zavedeny další dvě linky, **D** (Náměstí Republiky – Bořislavka) a **E** (Náměstí Republiky – Pankrác) ve stejném rozsahu. Úspěšná opatření zavedená 1. října 1939, vyvolaná vypuknutím druhé světové války, znamenala zánik nočního provozu.

Jestliže za první světové války byl tramvajový provoz omezován, během druhé války došlo naopak k obnově celonočního provozu. Tentokrát ho však poprvé zajišťovaly tramvaje. Nové linky byly označovány jako „noční trati pro spojení s nádražími a pro jízdu za prací“. Důvodem tedy oficiálně už nebyly návštěvy divadel a dalších kulturních podniků. Dokonce bylo uvedeno, že zkrácení

denního provozu „se musí patřičně přizpůsobit konce představení všech zábavních podniků.“ Jednalo se o šest linek, označených písmeny, které jezdily zhruba v době od 22:30 do 5:00 ráno. Provoz denních linek byl nově ukončen už ve 22:30, přičemž od 22:00 na nich platil noční tarif – 2,50 K jak pro dospělé, tak pro děti. Pro „normální“ obyvatelstvo v nočních vlacích neplatily předplatní jízdenky. Zachovávalo se jen zpáteční zlevněné jízdné 1,50 K pro majitele zpátečních průkazek.

Jednalo se o následující linky: **A**: Vypich – Čechovo náměstí; **B**: Sřeševická nemocnice – Chodovská silnice; **C**: Bořislavka – Vozovna Strašnice; **D**: Čimická ulice – Soudní náměstí; **E**: Kolbenka – Zámečnice; **F**: Vozovna Žižkov – Ledárny. Interval byl podobně jako dříve na autobusech 40 minut. Hlavním přestupním bodem bylo Hyberské nádraží (dnešní Masarykovo nádraží), kterým projížděly všechny zmíněné linky. Připomeňme, že v té době platily předpisy o zatemnění, takže projíždět uli-

ceci za sporého osvětlení bylo jistě velmi náročné.

Až konec války přinesl opět úsporná opatření. Dne 18. ledna 1945 přinesl denní tisk toto strohé oznámení: „Městské podniky pražské oznamují: Dnem 18. ledna 1945 se až na další zastavuje provoz nočních tratí elektrických drah, označených písmeny. Provoz číslovovaných tratí se nemění.“ Tak skončila další kapitola nočního provozu pražské MHD. Potřetí byl celonoční provoz zaveden od 17. prosince 1945. Předcházela tomu složitá jednání se závodní radou, která hájila zájmy zaměstnanců podniku. Ze zavedení nočního provozu se tentokrát stala politická záležitost. Normální denní provoz byl udržován v době 4:30–22:30, dál byl do půlnoci udržován noční provoz (dnes bychom řekli polonoční provoz) na nezměněných linkách č. 2, 5, 11, 12, 18, 19 a 20 a směrově částečně upravených linkách 1, 9, 13, 14 a 17, tj. celkem na 12 linkách z 23, v intervalu 20 minut. O půlnoci začínal skutečný noční provoz v intervalu 40 minut. Pak už jezdilo jen osm linek (1, 5, 9, 11, 14, 17, 18 a 19). Jízdné bylo zvýšeno z 2,50 Kčs dvojnásobně – na 5 Kčs, ale cena týdenních jízdenek se nezměnila. Denní jízdenky vydané před 22:30 platily jen do 23 hodin.

Během dalších desetiletí pochopitelně došlo k některým dílčím změnám v linkovém vedení tramvají a objevily se opět také linky autobusové. Pokud bychom chtěli označit další významné události v organizaci celonočního provozu, tak to bylo především zrušení zvláštního nočního jízdného (v té době 3 Kčs) po zavedení mechanizovaného odbavování cestujících od půlnoci z 8. na 9. května 1974, a reorganizace nočního tramvajového provozu v roce 1985, kdy bylo zavedeno osm samostatně číslovovaných nočních tramvajových linek č. 51 – 58 s centrálním přestupním bodem v Lazarské ulici. Třetí zásadnější změnou pak bylo zkrácení intervalu nočních linek ze 40 na 30 minut od 1. září 2001.



Propagační letáček Elektrických podniků informující o zavedení dvou nových nočních autobusových linek z roku 1938.

Tramvajové novinky v Dublinu kontrastují s tradicí zdejších autobusů

Text a foto: Ing. Richard Železný, Fakulta architektury ČVUT v Praze, ateliér doc. Patrika Kotase

Hovoříme-li o tzv. „tramvajovém boomu“ v Evropě v posledních letech, neboli o četném zřizování nových tramvajových provozů ve větších městech s cílem konkurence moderní veřejné dopravy individuálnímu automobilismu, pozadu zde nezůstala ani Irská republika.

Hlavní město Irska Dublin, proslulé typickou georgijskou architekturou i slavnými jmény spisovatelů a hudebníků, dnes čítá bezmála 500 tisíc obyvatel (v aglomeraci více než 1 milion) a poloha na pobřeží Irského moře umocňuje jeho dopravní význam. Stejně jako ve většině světových metropolí i zde došlo koncem 20. století k postupnému, ale poměrně výraznému nárůstu provozu individuální automobilové dopravy (IAD) – údaje z roku 2002 hovoří o stupni motorizace 450 vozidel na 1 000 obyvatel. Systém veřejné dopravy zajišťovaný po desetiletí jen autobusy se v této době začal jevit jako neuspokojivý z ekologického, ale stejnou měrou i kapacitního hlediska. Městská hromadná doprava (MHD) v irské metropoli nedokázala přilákat nové cestující a změnit tak alespoň mírně hodnoty poměru dělby přepravní práce (tzv. modal splitu).

Nová páteř veřejné dopravy – tramvajový systém LUAS

Bylo tedy rozhodnuto učinit radikální krok a postavit nový, přitažlivý systém kapacitní kolejové dopravy. Záležitost si vzala na starost státní železniční organizace RPA spolu s dominantním evropským veřejným dopravcem Veolia Transport v rámci tzv. strategie PPP (Public-Private Partnership) – progresivní spolupráce veřejného a soukromého sektoru. V létě 2004 byly téměř zároveň otevřeny dvě tramvajové linky radiálního charakteru, vedoucí ze středu města směrem na jih a na jihozápad aglomerace (celá část města na jih od středem protékající řeky Liffey je historicky bohatší a živější). Nová tramvaj nese název LUAS, což znamená v původním irském jazyce symbol rychlosti. „Zelená“ linka spojuje jižní cíp centra města, tj. park a obchodní centrum St. Stephen's Green s nejhustěji obydlenými městskými čtvrtěmi na jihu a konečnou Sandýford (jízdní doba jedním směrem 22 minut) a „červená“ linka vede od jednoho ze dvou hlavních dublinských železničních nádraží Connolly Station na severním okraji centra směrem na jihozápad až do lokality Tallaght (jízdní doba 43 minut). Trati nejsou skrz centrum



Tradičním dublinským autobusům nelze odepřít jejich styl, ale ve srovnání s novou tramvají mají ve spoustě věcí co dohánět. Na hlavní třídě O'Connell Street se to „doubledeckery“ jen hemží.

propojeny, překážkou je zmíněná řeka a zejména dispozice úzkých ulic v historickém jádru; překonání vzdálenosti mezi „zelenou“ a „červenou“ vyžaduje asi 15 minut pěší chůze po známé pěší obchodní ulici Grafton Street (nebo 2 zastávky autobusem).

Hlavním cílem je spokojenost cestujících

Obě tratě jsou uspořádány úvratově. Na svém začátku v centru mají charakter klasické pouliční dráhy, vedené v úrovni vozovky a co nejvíce „otevřené“ cestujícím. Po opuštění jádrové oblasti se povaha tratí postupně mění až na rysy lehké příměstské železnice s maximální segregací od všech ostatních druhů dopravy a vysokou rychlostí provozu. Do vlastní infrastruktury byly

vynaloženy značné finanční prostředky, realizoval se dokonce samostatný visutý most, četné estakády a další stavby. V okolí zastávek tramvaje začala vznikat nová obchodní centra, případně obytné celky, a zejména u delší, „červené“ linky se předpokládá, že v budoucnu vytvoří kompoziční osu nově urbanizovaného území podél trati. Celý systém si klade za hlavní cíl co nejvíce vyjít vstříc modernímu zákazníkovi a těšit se velké reklamní a marketingové podpoře. Vybrány byly atraktivní a designérsky zdařilé článkové tramvaje firmy Alstom s nízkou podlahou v celé délce vozidla. Tím, že obě tratě nejsou fyzicky provázány a fungují prakticky nezávisle na sobě, mají každá svoji vozovnu, a na základě předpokládané poptávky cestujících i různou délku tramvají (na „zelené“ lince měří 40 m, na



Parkoviště P+R zřízená současně s novou tramvají se těší stále většímu počtu klientů, o jejichž auta je pak méně v ulicích centra. Jedním z důkazů je plně nástupiště na zastávce Red Cow „červené“ tramvajové linky.

„červené“ jezdí 30metrová vozidla, ale díky vysokému zájmu se plánuje i zde provoz 40metrových).

Tramvaje se po svých trasách prohánějí v pravidelných a hlavně krátkých intervalech, aby cestující nebyli nuceni dlouho čekat: ve špičkovém období 5 minut, v sedlovém provozu a o víkendech 10 minut. Jednu z progresivních taktik v konkurenčním boji s IAD uvnitř města představuje zřízení parkovišť P+R na okrajových stanicích. Samozřejmostí je důsledná preference tramvají LUAS liniovým způsobem po celých jejich trasách a různými prostředky – na světelné signalizaci, mnohdy i účelově zřízené, mají tramvaje zpravidla absolutní přednost a nechybí ani již zmíněná prostorová segregace kolejí od ostatního městského provozu. Na nejběžnějších zastávkách v centru stojí tzv. dopravní rádci, kteří na požádání poskytují různé druhy dopravních informací či pomohou s nákupem správného typu cestovního dokladu. Každá zastávka disponuje automatem na všechny typy jízdenek, informačním systémem zobrazujícím mimo jiné skutečnou dobu do odjezdu nejbližších spojů, pravidlem se stal bezbariérový přístup na zastávky i do vozidel.

Autobusy mají styl, ale i „co dohánět“

Podívejme se však i na druhý pilíř dublinské veřejné dopravy – městské autobusy, tradiční dvoupodlažní „doubledeckery“ v anglickém stylu. Ty zajišťují stále většinu přepravních vztahů v MHD v Dublinu, ovšem organizace jejich provozu nás poměrně překvapí. Síť několika desítek linek je očíslována nepravidelně v rozmezí od 10 až po trojciferná označení; přehlednosti nepřidá ani často používané větvení linek, přičemž kmenový směr má číslo například 11 a „doplňkové“ spoje do méně vytížených větví pak 11A a 11B. Zřejmě nejvýraznější



Všimněme si atraktivního designu tramvají, které na obrázku právě odpočívají v centrální konečné stanici „zelené“ linky St. Stephen's Green.

rozdíl oproti krajům nám blízkým, na jejichž systémy MHD jsme zvyklí, zde představuje neexistence i základních informací pro cestující na většině autobusových zastávek. Často na ulici spatříte jen holý označnick s charakteristickým logem „Dublin Bus“ a nedozvíte se, jak se zastávka jmenuje, jaké linky na ni přijíždějí a hlavně – ani kdy a za jak dlouho spoje pojedou. V Dublinu neznají zastávkové jízdní řády. Pouze na vybraných, nejvíce zatížených stanicích v centru či v okolí konečných je na zastávkovém sloupku zavěšena tabulka s následujícími údaji: časy odjezdů jednotlivých spojů z konečné a orientační jízdní doba mezi 3 až 4 důležitými body na trase. V každém směru má tedy každá linka pouze jednu stejnou „verzi“ časových údajů (o odjezdech z konečné), která je instalována na všech zastávkách, neboli na těch, kde je tento jízdní řád k dispozici.

Není zde uveden seznam zastávek na trase: přijdete-li k jízdnímu řádu například jako turista (dle mého názoru však ani Dublinčan není povinen znát celé své město nazpaměť), nemáte představu, v jaké části trasy se právě nacházíte ani jak dlouho potrvá autobusu jízda z konečné na danou zastávku, jinými slovy nevíte, kdy vám spoj přijede. Neorientujete se ani v plánování cíle své cesty – před nástupem v jízdním řádu nezjistíte, přes které zastávky linka jede a jelikož v autobusech není akustický ani vizuální informační systém a zastávky jsou navíc na znamení, doslova tápete, kde vystoupit. Neznalost času odjezdu spojů není povzbudivá zvláště při často dlouhých a zároveň nepravidelných intervalech na autobusových linkách. Některé „páteřní“ linky, zajišťující spojení hustěji obydlených urbanistických celků s centrem města, mají ve špičce interval 10 až 15 minut, do některých čtvrtí s nižší hustotou obyvatel, ale kompaktní uliční zástavbou (například vilové soubory) se objevují ve stejném období intervaly i zhruba půlhodinové. Sám jsem takovou situaci při své loňské návštěvě nezažil, ale dle slov místních obyvatel jsou autobusy (v ranní špičce) občas tak obsazené, že projedou nácestnou zastávkou bez zastavení a pokračují dále směrem do centra. Lidé jsou rozloženi a nezbývá jim, než čekat na další spoj. Většina linek se protíná v centru města na slavné třídě O'Connell Street, nedaleko konečné „červené“ tramvajové linky LUAS. Přestupy mezi autobusy ovšem nejsou příliš zohledněny, zastávky v různých směrech jsou od sebe vzájemně vzdáleny a kvůli nepravidelným intervalům na linkách nelze hovořit o návaznostech. V Dublinu není zajištěna noční veřejná doprava a za zmínku stojí i atypicky posunutý začátek provozu každé ráno: první autobusy vyjíz-



Kolem tratí rychle vznikají nová obchodní centra a celkově se urbanizuje prostředí: příklad konečné Tallaght.



Prostorová segregace tramvají funguje též díky vyhrazeným kolejovým pruhům. Na snímku závěrečné části „zelené“ trasy v centru města nahlédneme i na typickou dublinskou architekturu.

dějí zhruba v 6.30 hodin (!) v pracovních dnech, v sobotu a neděli běžně kolem desáté hodiny dopoledne (LUAS je progresivnější, začíná kolem 5.30 v pracovních dnech a zhruba o hodinu později o víkendech). Pokud plánujete vyrazit na delší cestu z hlavního města vlakem či dálkovým autobusem s odjezdem například v 7 hodin, nezbyvá, než zdolat nádraží pěšky či využít taxislužbu.

Důležitou kapitolou v provozu autobusů je způsob odbavování cestujících. Jízdenky pro jednotlivou jízdu lze koupit výhradně při nástupu do vozidla. Řidiči musíte nahlásit, kam daným spojem chcete jet (což není někdy vůbec jednoduché) a dostanete jízdenku s údajem pouze o ceně. Řidiči jsou často přátelštější, ochotně poradí, ale pokud zrovna nemáte drobné pro vhození do mechanické „kasičky“, máte s přepravou smůlu. Přístroj na mince registruje, jakou hodnotu jste vhodili a pokud tato přesahuje cenu za přepravu, řidič vám vedle jízdenky podá doklad o přeplatku, který si lze nechat zpětně vyplatit (!) v jediném centrálním informačním středisku „Dublin Bus“ na již zmíněné O’Connell Street. S tímto způsobem odbavení jsou spjaty i fronty cestujících před předními, zpravidla jedinými dveřmi autobusu. Pokud přestupujete, platíte znovu. Máte-li koupenu předplatní časovou jízdenku, situace se zjednodušuje.

Zajímavá je preference autobusů v hustém městském provozu. Jak víme, evropské ostrovní země na západ od kontinentu (Anglie, Irsko) jsou již po desetiletí vyhlášeny svým vyspělým dopravním inženýrstvím; v tomto případě ani zde zpravidla nepostrádáme promyšlenost a důslednost (zajímavé výhody i vyšší bezpečnost nabízí dublinské ulice též pro chodce a cyklisty). Po desítkách samostatných pruhů, i na krátkých úsecích či jen před křižovatkami, „double-

deckery“ elegantně předjedou nekonečné popojíždějící kolony automobilů. Zajímavostí je časté dynamické využívání jízdních pruhů městských ulic k různým dopravním potřebám, neboli např. krajní jízdní pruh slouží v přepravních špičkách jako vyhrazený pro autobusy (v irském jazyce LÁNA BUS) a mimo špičku zde parkují vozidla zásobování. Zcela naopak postrádáme preferenci autobusů na světelně řízených křižovatkách, řídicí logika zatím na průjezd autobusů nereflektuje.

Dublinská dopravní politika sleduje moderní evropské trendy

Není divu, že nový tramvajový systém LUAS je ve srovnání s autobusy atraktivnější a mnohem více k sobě přitahuje nové cestující. V dnešní situaci silné rivality mezi MHD a automobily potřebuje mít veřejná doprava účinný způsob propagace a svými

službami se co nejvíce přiblížit potřebám zákazníků. Snadná orientace v síti linek, krátké intervaly, co neefektivnější způsob odbavení a zejména též cestovní rychlost jsou základní atributy systému MHD, které cestující ocení, pokud se bude rozhodovat, jaký dopravní prostředek zvolí pro svoji cestu. Zde připomeňme slova pana šéfredaktora v „editorialu“ červencového čísla loňského roku, že řadu kvalit, kterých dnes již dosahuje pražský dopravní podnik, jeho cestující mnohdy dostatečně neocení a naopak není povědomí, že i na Západě se vyskytují některé nedostatky.

Irské hlavní město a jeho Útvar rozvoje přišly v roce 2002 se Strategii pro příštích 10 let, kde se zmiňuje nebezpečí stále se zvyšujícího počtu aut v ulicích a je plánováno výrazně obrátit trend ve prospěch veřejné dopravy. Hovoří se o „zlepšení přístupnosti města díky bezpečnému, komfortnímu a integrovanému systému veřejné dopravy“ s cílem „zdravějšího, přístupnějšího města se svobodným cestováním v roce 2012“. Jednou z klíčových součástí je další expanze kolejového systému LUAS. V nejbližším časovém horizontu je plánována radiální trasa z centra do hustě osídlených oblastí tentokrát na severu města.

Závěr

Z irské kultury bychom zde měli zmínit ještě všudypřítomný levostranný provoz na komunikacích a zejména úřední jazyky země: angličtina a irština mají rovnocennou váhu. U všech nápisů i v případě názvů míst, tedy i na informačních tabulích dopravních prostředků nebo na dodatkových tabulkách dopravních značek, sledujeme dvojjazyčný text. Irština je jazyk velmi osobitý a od angličtiny historicky zcela odlišný. Pro příklad: centrum města je na autobusech napsáno jako An Lár a samotný Dublin se přeloží jako Baile Átha Cliath.



Stavba nové tramvajové tratě v irské metropoli byla pojata velkoryse, součástí je několik kolejových estakád či mostů. Na snímku opouští „zelená“ trasa centrum města a přechází z úrovně ulice na vlastní těleso.

Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecský odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Na vaše četné žádosti opět uveřejňujeme tabulku důchodového věku pro starobní důchod.

Nárok na starobní důchod má občan, jestliže dosáhl důchodového věku a získal potřebnou dobu pojištění. Důchodový věk činí:

- u mužů 60 let
- u žen 53 let, pokud vychovaly alespoň 5 dětí, 54 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti, 55 let, pokud vychovaly 2 děti, 56 let, pokud vychovaly 1 dítě, 57 let bezdětná,

pokud jste dosáhli tohoto věku do 31. prosince 1995.

Pokud dosáhnete výše uvedených věkových hranic v období od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2012, stanoví se důchodový věk tak, že ke kalendářnímu měsíci, ve kterém dosáhnete výše uvedené věkové hranice, se přičítají u mužů 2 kalendářní měsíce a u žen 4 kalendářní měsíce za každý započatý rok z doby po 31. prosinci 1995 do dne dosažení uvedených věkových hranic (viz. tabulka).

Důchodový věk (roky + měsíce)

rok narození	muži	ženy (podle počtu vychovaných dětí)				
		bezdětná	1 dítě	2 děti	3-4 děti	5 a více dětí
před rokem 36	60	57	56	55	54	53
1936	60 + 2	57	56	55	54	53
1937	60 + 4	57	56	55	54	53
1938	60 + 6	57	56	55	54	53
1939	60 + 8	57 + 4	56	55	54	53
1940	60 + 10	57 + 8	56 + 4	55	54	53
1941	61	58	56 + 8	55 + 4	54	53
1942	61 + 2	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4	53
1943	61 + 4	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8	53 + 4
1944	61 + 6	59	57 + 8	56 + 4	55	53 + 8
1945	61 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4	54
1946	61 + 10	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4
1947	62	60	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8
1948	62 + 2	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4	55
1949	62 + 4	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4
1950	62 + 6	61	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8
1951	62 + 8	61 + 4	60	58 + 8	57 + 4	56
1952	62 + 10	61 + 8	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4
1953	63	62	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8
1954	63	62 + 4	61	59 + 8	58 + 4	57
1955	63	62 + 8	61 + 4	60	58 + 8	57 + 4
1956	63	63	61 + 8	60 + 4	59	57 + 8
1957	63	63	62	60 + 8	59 + 4	58
1958	63	63	62	61	59 + 8	58 + 4
1959	63	63	62	61	60	58 + 8
po roce 1959	63	63	62	61	60	59

Po 31. prosinci 2012 činí důchodový věk:

- u mužů 63 let
- u žen 59 let, pokud vychovaly alespoň 5 dětí, 60 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti,

- 61 let, pokud vychovaly 2 děti,
- 62 let, pokud vychovaly 1 dítě,
- 63 let bezdětná.

Potřebná doba pojištění

Potřebná doba pojištění pro nárok na starobní důchod činí nejméně 25 let. Při dosažení 65 let věku pojištěnce činí potřebná doba pojištění 15 let.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku. Telefon 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz.



Nová daňová výhoda motivující k účasti na systému dalšího vzdělávání

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Od 1. srpna 2007 bude platit daňová výhoda, která motivuje fyzické osoby k dalšímu vzdělávání. Jedná se o novou nezdanitelnou částku ve výši úhrady za zkoušky ověřující výsledky dalšího vzdělávání.

Do daňového zákona byl v § 15 doplněn nový odstavec 8, podle kterého si může fyzická osoba odečíst od základu daně částku, které zaplatila za zkoušky ověřující výsledky dalšího vzdělávání definované v **zákoně č. 179/2006 Sb.** (tzv. zákon o uznávání výsledků dalšího vzdělávání). Dalším vzděláváním podle tohoto zákona se rozumějí vzdělávací aktivity, které nepatří do tzv. počátečního vzdělávání, což je vzdělávání předškolní, základní, střední, vyšší odborné, vzdělávání v konzervatoři a studium v akreditovaných studijních programech vysokých škol.

Odečet je limitován. **Maximálně lze ročně uplatnit částku 10 000 Kč**, u osoby se zdravotním postižením až 13 000 Kč, u osoby s těžším zdravotním postižením až 15 000 Kč.

Jak tento odpočet uplatní zaměstnanec?

Zaměstnanec může tuto nezdanitelnou částku uplatnit poprvé v rámci ročního zúčtování daně za rok 2007 u svého zaměstnavatele. A to na základě potvrzení o výši zaplacené úhrady za zkoušku ověřující výsledky dalšího vzdělávání. Pokud si bude sám podávat daňové přiznání, uplatní tento odpočet v daňovém přiznání.

Jak postupuje podnikatel?

Poplatník s příjmy z podnikatelské nebo jiné samostatně výdělečné činnosti má dvě možnosti, jak využít zmíněnou daňovou výhodu. První možností je, že si úhradu za zkoušky ověřující výsledky dalšího vzdělávání uplatní ve svém daňovém přiznání za rok 2007 jako odpočet od základu daně stejně jako zaměstnanec a sníží si základ daně v souladu s § 15 odst. 8 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů.

Nebo si výši úhrady může uplatnit jako daňový výdaj podle § 24 odst. 2 písm. zv) daňového zákona. Avšak jen za předpokladu, že toto další vzdělávání souvisí s jeho podnikatelskou činností. Výdaje lze takto uplatnit maximálně ve výši 10 000 Kč, pokud se neuplatní limity určené pro osoby se zdravotním postižením nebo s těžším zdravotním postižením.



Školní střípky

-sou-

Úspěchy v plavání

Plavecké přebory mají již sedmiletou historii. Naše škola se jich zúčastnila pětkrát a naše letošní umístění je nejlepší. 26. dubna 2007 se v Pardubicích konaly **Plavecké přebory soukromých středních škol ČR**.



Naše družstvo přijelo do Pardubic 25. dubna 2007. Nejprve proběhla prezence a ubytování, potom plavecký trénink. Ve večerních hodinách se konalo setkání členů pedagogického doprovodu s pořadateli závodů.

V přeborech soutěžila čtyřčlenná družstva chlapců a dívek i jednotlivci. Závody byly vypsány v následujících disciplínách: 50 m prsa, 50 m kraul, 50 m znak, 50 m motýlek, štafety 4 x 50 m volný způsob a 50 m volný způsob.

Závodili i členové pedagogického doprovodu.

Do soutěže družstev se započítávaly body z jednotlivých disciplín, a to za umístění jednotlivců od 6 bodů za 1. místo do 1 bodu za 6. místo.

Naši školu reprezentovali K. Blažek (AT1), J. Kratochvíl (AT3), J. Škrabánek (2C), M. Urban (2C) a Mgr. M. Sura (pedagogický doprovod).

Celkem soutěžilo 9 družstev chlapců a 5 družstev dívek z celé ČR. Závody probíhaly formou rozplaveb, z nichž postoupilo 6 nejlepších plavců do finále jednotlivých disciplín.

Umístění ve finále:

Karel Blažek – 1. místo – 50 m znak

– 1. místo – 50 m motýlek

Jan Kratochvíl – 2. místo – 50 m kraul

Marek Urban – 6. místo – 50 m prsa

Štafeta 4 x 50 m – 4. místo

Závod členů pedagogického doprovodu:

Mgr. Sura Miroslav – 2. místo – 50 m kraul

Celkové umístění v soutěži družstev

chlapců:

1. místo se ziskem 21 bodů

Nohejbal

11. dubna 2007 uspořádala Střední škola technická na Zeleném pruhu turnaj v nohejbalu. Naše škola byla zastoupena jediným týmem z Motola. Reprezentovali nás žáci

Kačírek, Tůma, Mück, Rejmánek a Pešata. Byli velmi úspěšní a v turnaji zvítězili.



Z PODNIKU

Rehabilitace v areálu depo Hostivař

*Jitka Koubková,
vedoucí odboru KS a sociální péče*

Od 23. dubna 2007 jsou služby rekondičně rehabilitačního centra – depo Hostivař, budova A, Sazečská 1, Praha 10 (dříve provozované firmou AMED) zajišťovány rehabilitačními pracovníky Dopravního podniku, kteří sem byli přestěhováni z již nevyhovujících prostor v provozovně Žižkov.

Rekondičně rehabilitační centrum nabízí zaměstnancům Dopravního podniku i ostatním klientům různé druhy masáže, přístrojovou rehabilitaci a vodoléčbu. K dispozici je také posilovna. Nabízené služby na základě doporučení lékaře hradí zdravotní pojišťovny, bez doporučení je uhradí návštěvník hotově. Geník služeb je k dispozici v rehabilitačním centru a na intranetu Dopravního podniku. Platba poukázkami FlexiPASS není možná.

Provozní doba:

pondělí, čtvrtek 8.00 – 17.00 hodin,

úterý, středa, pátek 8.00 – 14.00 hodin.

Na veškeré služby je třeba se předem objednat.

Telefon: 222 673 112 (91 73112), 222 673 181 (91 73181)



Nabídka letní rekreace

-red-

PV-OSZO Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Autobusy, nabízí všem zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům v termínu od 18. srpna do 1. září 2007 možnost využití rodinné rekreace v rekreačním středisku „Dopraváček“ v Nuzicích. Rodinná rekreace se bude provozovat po ukončení provozu letního dětského tábora Dopraváček.

Rekreační středisko se nachází v překrásné krajině jižních Čech, mezi městy Bechyní a Týnem nad Vltavou na břehu řeky Lužnice, a je obklopeno lesy. Je to ideální místo pro milovníky rybaření, houbaření, cykloturistiky a turistických výletů do bohatého historického okolí.

Ubytování je zabezpečeno ve čtyřlůžkových chatičkách s verandou. Dále je k dispozici rekreačním společenský srub s krbem. Pro rekreační využití je možné zapůjčit loď a další sportovní potřeby.

Stravování je zajišťováno formou polopenze ve vlastní kuchyni.

Ceny (v Kč) jsou uvedeny za osobu (psa) a den s polopenzí!

	Dospělí	Děti do 10 let
Zaměstnanci Dopravního podniku	280	240
Ostatní rekreační	350	290
Poplatek za psa	50	Akontace: 500

V případě zájmu více než dvaceti rekreačních rodinnou rekreaci v této formě zabezpečit až do poloviny měsíce září 2007!

Informace a závazné přihlášky: PV-OSZO DP-Autobusy, U Vozovny 6, 108 56 PRAHA 10 (vchod C 1, II. patro).
Telefon 296 133 008, 296 133 004,
Fax: 296 134 699, E-mail: cadaj@dpp.cz



Knihovna informuje

-red-

V souvislosti s polemikou na téma „Olympiáda v Praze“ začala knihovna zpracovávat článkovou analytickou bibliografii z denního tisku a periodik, která odebírá (viz měsíční přehled tisku).

Jde o průběžnou bibliografii od března letošního roku, která bude důležitým materiálem o vývoji názorů na danou problematiku a bude podkladem pro případné analýzy celé situace z různých hledisek. Zájmcům o dané téma bude k dispozici v oddělení 30130 Knihovna.



Hudební „pohodář“ Karel Štědrý

Text: Daniela Kočí

Foto: Archiv Karla Štědrého

Nezaměnitelný úsměv s dolíčky ve tvářích a typické brýle na nose, to je zpěvák, který uměl originálně podat velice široké spektrum hudebních stylů. Generaci našich maminek těšil písněmi Milenci v texaskách nebo Mám malý stan. Hudební pohodář a suverénní swingař Karel Štědrý nedávno oslavil sedmdesátku, ale na eleganci sympatického interpreta s inteligentním humorem a přirozeným šarmem se věkem nevytratilo vůbec nic.

Jak jste oslavil svoje významné životní jubileum?

Slavil jsem třikrát. V hotelu Bohemia je krásný zclacený sál, kde byl například natáčen film Anděl s ďáblem v těle, a tam se sešlo asi sto padesát mých přátel z hudební branže, z Amfory a taky velká část rodiny. Zaspívat mi přišel i Waldemar Matuška s manželkou Olinkou Blechovou, Eva Pilarová, Helena Vondráčková nebo Jitka Zelenková. Nebyli tam žádní novináři, pouze moji přátelé a rodina. Jediná fotografka, která vše dokumentovala, je naše kamarádka a současně prominentní fotografka Amfory. Bylo to velmi pohodové, protože se nikdo nemusel hlídat, jestli ho nezabírá objektiv a tak z toho byl úžasný mejdan. Vynikající byl Petr Salava, který je nejen úžasný organizátor, bavič a šéf Amfory, ale i perfektní diskžokej, který to opravdu rozjel!

Za dva dny potom jsem slavil s kolegy z firmy, kteří mi nechali udělat obrovský dort ve tvaru automatu na kávu, byl krásný a navíc vynikající. A samozřejmě proběhla i komorní oslava v nejužším rodinném kruhu.

Dárčků bylo asi hodně...

Dostal jsem spoustu nádherných kytic, lahví vína a alkoholu, Miloš Nesvadba mi věnoval karikaturu, kde mám místo těla nápojový automat, od Honzy Rosáka jsem dostal můj portrét z Rhodosu s žertovnou čepičkou. Velmi originální dárek byl od Petra Salavy, exkluzivní lžice na boty, která je jako řadící páka, nahoře má vyznačené rychlosti a je tam napsáno „Dodržuj sedmdesátku“. Já mám totiž v autě dost těžkou nohu, a tak mi to dodržování rychlosti dělá dost problém. Astrolog mi sice předpověděl, že tu budu do devadesáti, tak si trochu troufám, ale moje manželka říká, že by se toho ráda dožila se mnou, tak ať opravdu trochu přibřzdím, a já to slibuji.

Možná by byla vaše žena klidnější, kdybyste jezdil tramvají...

To je sice pravda, ale to bych toho vzhledem ke svému povolání moc nestihl. Ale občas s ní jezdím, protože bydlíme na

konečně na Bílé Hoře, sednu si krásně do prázdné tramvaje a kochám se okolím. Syn chodí do umělecko průmyslové školy na Náměstí Jana Palacha, tak jezdím někdy s ním, staví mu těsně před školou. Vždycky se těším, že si spolu budeme povídat, ale on si raději v tramvaji čte, takže využívám chvíle, kdy ho mám zavřeného v automobilu. Trochu si zazlívám dobu, kdy byl malý a chtěl si povídat, ale já ho často odbyl, že jsou zprávy a že zrovna nemám čas. Dnes si říkám, co jsem to byl za otce, že jsem dal přednost zprávám! Tak se dnes snažím urvat každou volnou chvíli. Dříve jsem byl takový kaskadér, že jsem jezdil na Václavák autem a snažil jsem se zaparkovat, ale dnes už jsem zmoudřel a tak pokud potřebuji do centra, jezdím zásadně metrem.

Často cestujete s Amforou do exotických zemí, letos to byla například Kambodža. Jste světoběžník?

Užívám si toho, že se dnes dá vycestovat v podstatě kamkoliv. Minulý rok jsme byli v Jižní Americe, v Chile, v Brazílii

Sihamonih, který nás uvítal krásnou češtinou. Ještě plní dojmů z tohoto přijetí jsme vystupovali v Národním divadle společně s kambodžským tanečním souborem. Mezi těmito oficialitami jsme ještě stihli prohlédnout asi pět chrámů, které jsou pokládány za další div světa.

Na cesty s Amforou se pokaždé moc těším. Vždy jsem očekován, mám antialergika, antimalarika a všechno možné, takže jsem dobře vybaven.

Říká se, že člověk při životních výročních bilancuje. Jste podobný typ?

Zanedlouho to bude padesát let, co jsem začal profesionálně působit v Semaforu, nedávno jsme tam měli s Pavlínou Filipovskou vystoupení s názvem Včera neděle byla, a tak jsme opravdu zavzpomínali, tahle píseň byla Pavlínin velký hit a teprve teď jsme se shodli, že má ta píseň hlubší význam a velké opodstatnění! Slavíme s Pavlínou Filipovskou padesát let takového jevištního manželství.

Pět let jsem chodil na vysokou školu, a nikdy jsem toho vlastně nevyužil.



a v Paraguaji, kde jsme hráli dva tenisové turnaje, měli jsme dvě vystoupení, jejichž výtěžek byl věnován na záchranu jednoho zanikajícího jezera, které přinášelo obživu mnoha lidem. Byli jsme první zahraniční skupina, která vykonala tento charitativní čin. Fotbalisté amatéři, kteří tvoří základ Amfory, sehráli dva zápasy s internacionály z Chile. Petr Salava to vždy připraví tak detailně, že je to dvacetistránkový elaborát, ale víme úplně přesně, kam jedeme, kdy tam dojedeme a jaký budeme mít program. Letos jsme se právě vrátili z Kambodže. V našem nabitém programu jsme večereli s guvernérem, s předsedou Olympijského výboru a fotbalisté sehráli přátelské utkání se starou gardou kambodžských fotbalistů, nechybělo ani přijetí u krále Norodoma

Ve čtvrtém ročníku jsem začal hrát v Semaforu, poprvé jsem se oženil a narodily se nám dvě dcery. Tu školu bych klidně vynechal, ale zase na druhou stranu se tam člověk dozvěděl spoustu užitečných informací, které se mu v životě neztratí. Po třech letech působení v Semaforu jsem s Waldemarem Matuškou a Evou Pilarovou přešel do Rokoka, kde jsem byl deset let a potom jsem odešel na volnou nohu. Měl jsem daleko víc času na televizní práci. Pět let jsem uváděl pořad Vysílá studio A, dalších pět let Kabaret u Dobré pohody, kterých jsme natočili s panem režisérem Podskalským třicet dílů a posledních pět jsem pak uváděl spolu s Františkem Filipovským a Dášou Veškrnovou.

Na kabarety si vzpomínám a myslím, že i v dnešní uspěchané době by byly pohlazením pro diváky. Neplánujete nějaký průřez těmito pořady s vaším komentářem?

Zrovna nedávno jsme si posteskli se scénáristou Gustavem Oplustilem, že se ty naše pořady nereprizují, když se dnes vysílá kde co z dřívějších dob. Pamětníci by si určitě rádi zavzpomínali a mladá generace by se minimálně pobavila nad tím, co se dříve nosilo, jak kdo vypadal a jak se ta móda zase opakuje a vrací. A ne jeden divák by si u televize i zanotoval, což je dnes už velice řídký jev. Jak jsem zaregistroval, tak Studio A, už asi třikrát v televizi běželo, ale Diskotéka pro starší a pokročilé ani Kabaret u Dobré pohody bohužel nikoliv. Třeba se dočkáme...

S kým jste v uměleckém světě spolupracoval nejraději? Byla to již zmíněná Pavlína Filipovská?

S Pavlínou je to souzvuk na jevišti, když jeden končí větu do tečky, tak ten druhý plynule naváže další. Funguje i naprostá improvizace, prostě jevištní manželství. Samozřejmě s Waldemarem Matuškou jsem prožil spoustu veselých i smutnějších příhod, nazpívali jsme spolu hodně písniček, z nichž nejznámější byl hit Mám malý stan. Po revoluci jsem hodně jezdil po krajských spolicích, byl to úžasný pocit najednou moci vycestovat bez problémů a člověk si uvědomil, kolik života nám ten režim vlastně vzal. A všude, kde jsme byli, chtěli právě tuhle písničku vřdycky zazpívat.

Vaše generace žila za železnou oponou celý svůj produktivní věk, a tak bych to přirovnala ke slepci, který najednou prohlédne. Je to šok, v člověku se míchá radost, ale zároveň zášť, že to nepřišlo dřív...

To je pravda, dnes žijeme ve světě neomezených možností a já jsem šťastný, že naše děti si to už mohou užívat, mohou vycestovat bez povolení desítek úředníků a razítek. Já si tu možnost volně dýchat také vychutnávám, někdy se jen tak seberu a jedu se projet za hranice. Nedávno jsem jen tak sedl do auta a jel naproti synovi do Belgie. Byl s partou kluků na nějakém setkání brake dance, kde se točili na hlavách, ale jelikož se nevešli do autobusu, tak řekl, že se určitě trochu zpozdí, protože pojedou stopem. Chtěl jsem ho překvapit, a tak jsem nenápadně vyzvídal, kudy pojedou a vypravil se mou naproti. Ale on mě překvapení nějak neocnil. Když jsem mu volal z Norimberku a šel s pravdou ven, reagoval tím, že mě to nemá ani napadnout, že chce jet s kamarády a stopem. Tak jsem to zase jednoduše otočil. Je to úžasné, žádné kontroly, žádné výjezdní doložky, žádné hranice, tak si to prostě jen vychutnávám. Hrozně mě štve, když dneska někdo, kdo byl v době totality batole nebo nebyl na světě vůbec, řekne, že je dneškem zklamán...



Pražská muzejní noc 2007

Daniela Kočí

Po čtvrté se letos v noci otevrou brány muzeí v Praze. Myšlenka otevření muzeí v nočních hodinách se zrodila před patnácti lety v Berlíně a od té doby se rozrostla do všech evropských měst a získala si velkou popularitu. Lidé chodí nasávat krásnou noční atmosféru velmi rádi a zdá se, že muzejní noci v Praze dobře zakořeňují, což dokazuje stále narůstající počet návštěvníků.

V sobotu 16. června 2007 se v hlavním městě uskuteční již čtvrtý ročník Pražské muzejní noci. Během této jedinečné kulturní akce se během večerních hodin opět zdarma otevrou expozice pražských muzeí, galerií a dalších kulturních institucí, aby zde přivítaly všechny, kteří chtějí zažít netradiční atmosféru muzejní noci. Pražskou muzejní noc znovu pořádá Národní muzeum, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová

společnost a Asociace muzeí a galerií ČR ve spolupráci s dalšími muzei a galeriemi. Akce je pořádána za finanční podpory Ministerstva kultury ČR a Magistrátu hl. m. Prahy.

Během Pražské muzejní noci, která probíhá opět od 19 hodin večer do 1 hodiny ráno, budou návštěvníci moci obdivovat nejen stálé sbírky i krátkodobé výstavy, ale budou mít možnost zúčastnit se i některých z desítek doprovodných akcí, které jsou již tradičně součástí muzejní noci – koncertů, divadelních představení, filmových projekcí, přednášek, komentovaných prohlídek či ukázek unikátů a kuriozit z jindy nepřístupných sbírek. Pražské muzejní noci se tento rok účastní rekordní počet 21 institucí s 46 objekty, takže návštěvníci budou mít opět z čeho vybírat. Celá řada „tradičních“ institucí navíc letos představuje nové objekty, sbírky nebo výstavní projekty. Vstup do muzeí a galerií je během muzejní noci zdarma, s výjimkou několika objektů, kde se platí symbolické vstupné. Významným partnerem muzejní noci je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, a tak doprava speciálními

autobusovými linkami mezi jednotlivými lokalitami je po dobu konání zdarma. Centrální přestupní bod je opět na náměstí Jana Palacha, kde návštěvníci obdrží informační brožurky s mapou jednotlivých tras. Speciální autobusové linky propojují expozice v centru města s muzei ležícími v okrajových částech Prahy a umožňují tak nejen svobodný pohyb návštěvníků, ale i přenesení výjimečné atmosféry Pražské muzejní noci po celé metropoli. Poptávka po přepravě je každoročně obrovská, a tak i letos bude doprava kvalitně zorganizována. Ve většině vozů plně fungují digitální orientace, na čelní orientaci se vedle čísla linky budou objevovat nápisy MUZEJNÍ NOC a MUSEUM NIGHT, na straně budou vedle čísla názvy otevřených objektů v češtině a angličtině a vzadu na autobusech se bude objevovat pouze číslo. Uvnitř vozů fungují digitální orientace stejným způsobem jako na pravidelných linkách, zavedeno je hlášení zastávek, které obsahuje i názvy otevřených objektů.

Celá akce vyjadřuje aktivní roli muzeí a galerií v životě hlavního města. Pražská muzejní noc je i letos součástí a slavnostním vyvrcholením celorepublikového Festivalu muzejních nocí, který probíhá v 85 městech celé České republiky. Pro informační komfort návštěvníků jsou den dopředu a během samotné akce připraveny informační stany, umístěné před hlavní budovou Národního muzea a před Rudolfinem. V nich mohou návštěvníci zdarma obdržet informační brožurky s detailním programem jednotlivých muzeí a další informační materiály. Návštěvnost minulých ročníků předčila veškerá očekávání a rekordy se čekají i letos. Je připraven bohatý doprovodný program a všichni, kdo se v noci do muzeí vypraví, ať již sami či se svými malými ratolestmi, odnesou si nezapomenutelné zážitky. Pražská muzejní noc se letos koná v sobotu 16. června, tak kdo tento víkend zapomene na chaty či chalupy, nejenže si více odpocine od práce na zahrádce, ale bude se i příjemně bavit. Pražská muzejní noc se na své návštěvníky těší!



Kulturní tipy na červen

-mis-

Zvolna přichází léto, a konkrétně červen je bohatý jak na velké koncertní akce na straně jedné, tak i třeba na nejrůznější další pokračování známých filmových titulů na straně druhé. Přidáme k tomu všemu jednu divadelní premiéru spolku Kašpar a připomeneme si, že festivalová sezona už startuje.

Kino

Je to už taková tradice, že pokud má film úspěch, natočí se dříve nebo později jeho další díl. V červnu nás pár takových pokračování čeká. Jednak je to animovaný

Shrek Třetí, tedy další příhody zeleného zlobra. Tentokrát se má stát nástupcem krále Harolda. Shrek se ale vyhlídkám na kralování brání tak intenzivně, že se raději rozhodne přemluvit Fionina bratrance, teenagera Artuše, aby si královskou korunu nasadil on. Nejdřív ho ale bude muset najít. Zatímco Shrek, Oslík a Kocour v botách se vydávají na poměrně dobrodružnou expedici, osiřelá Fiona má úplně jiné starosti. Absence mužského elementu v království se rozhodne zneužít Krasoň, který se chce za pomoci záporných pohádkových postav zmocnit vlády v zemi Za sedmero horami násilím. Fiona se Krasoňovi a jeho zlé armádě postaví. Navíc není sama, v první linii s ní kromě královny Lilien kráčí i svůdné komando princezen (Sněhurka, Popelka, Růženka a další), které jsou odhodlány všechny své přednosti využít boji. V kinech od 14. června.

Dalším do páru je již čtvrtý díl Smrtonosná pastí (v našich kinech jako **Smrtonosná past 4.0**), opět s Bruceem Willisem jako nekompromisním protivníkem teroristů všeho druhu a všech národností. Willisův John McClane patří, jistě i díky svému specifickému černému humoru, již ke kultovním postavám akčního filmu a pokud si nechcete nechat ujít třeba to, jak dokáže likvidovat vrtníky, jsou pro vás kina připravena od 28. června.

Divadlo

Divadelní spolek Kašpar připravil na 25. června pro Divadlo v Celetné premiéru Vančurova **Rozmarného léta**. Vstoupíte tu do světa říčních lázní mistra Antonína Důry a na náměstí přitáhne svůj vůz kouzelník a artista Arnoštek, napne provaz a představení může začít... V režii Jakuba Špalka můžete vidět Jana Potměšila, Evu Elsnarovou, Tomáše Kargeru, Rostislava Čtvrtlíka nebo Jakuba Špalka.

Hudba

Letošní červen, zdá se, přeje velkým koncertům, a i když pomineme ty, které proběhnou začátkem měsíce, zbývá nám jich velice slušný počet. Tak tedy stručně – v úterý 12. června se můžete vypravit do Sazka Arény na americké **Linkin Park**, o den později pro změnu do T-Mobile Arény na, pro někoho možná kontroverzní, soubor **Marilyn Manson** a ve čtvrtek 14. června se v Kongresovém centru představí legendární postava rockové avantgardy **Laurie Anderson**. To ovšem zdaleka ještě



není všechno. Na parkovišti u stanice metra Českomoravská (v blízkosti Sazka Arény) by se ve středu 20. června měla objevit skupina **Genesis**, která v červnu vyráží



na koncertní turné po dlouhých patnácti letech. Ve čtvrtek 21. června bude pražské Kongresové centrum patřit vynikající americké interprete **Tori Amos**. Ta by u nás měla představit i skladby ze své zbrusu nové desky **American Doll Posse**. V úterý 26. června povedou kroky fanoušků tvrdší muziky zase do Sazka Arény, kde se má představit **Ozzy Osbourne** spolu s kapelami, které lákají nejméně stejně tolik jako sám Ozzy – **Black Label Society** kytaristy Zaka Wyldea a **Korn**. A když jsme zmínili festivaly, z červnových můžeme doporučit určitě dva s velice příjemnou atmosférou. V sobotu 16. června v podhradí Okoře festival **Okoř se štávou** (vystoupí mj. Vladimír Mišík, Ivan Hlas, Kamil Střihavka nebo slovenská Peha) a k završení školního roku v sobotu 30. června festival **RockCafest** v Dobřichovicích, kde zahrájí mj. kapely jako Sunshine, Skyline, Clou nebo Lety mimo).



Najděte chybu

-red-

Minulá soutěžní otázka byla buď velmi těžká (možná proto, že se netýkala přímo dopravy), nebo jste ji považovali za natolik samozřejmou, že nestálo za to soutěžit.

Přišli jen dvě odpovědi, z nich pouze jedna byla správná, takže jsme vítěze nemuseli losovat. Odcitujme jeho stoprocentně správnou odpověď: Ve služebním řádu z roku 1910 nemohly být uvedeny měnové jednotky Zlatý a Krejcar. Roku 1892 byla zavedena korunová měna. Jej jednotkou se stala Koruna. Výhercem je pan Vlastimil Koza, Sluneční Stráž, Starý Hercov – Liberec. Tentokrát jsme se rozhodli odcitovat jeden odstavec z Dopravního předpisu pro řidiče a průvodčí elektrických drah hlavního města Prahy z roku 1938.

Při obrácení motorového vozu v konečné stanici nebo na průběžné trati zajede řidič s vozem až za koncovou výhybku nebo za výhybku přejezdu; při tom průvodčí ovládá ruční brzdu na zadní plošině a dá řidiči znamení k zastavení jakmile zadní část vozu výhybku přejezda, načež utáhne ruční brzdu.

Řidič opakuje znamení průvodčího, vypne na nulu, nebo podle svahových poměrů zapne elektrickou brzdu a vyčkává až se vůz úplně zastaví; poté spustí pantograf, přenesení opět kliky na druhou plošinu a převezme od průvodčího obsluhu ruční brzdy. Průvodčí pak nasadí pantograf zpět na trolej, upraví orientační a směrové tabulky na správný směr a změni uzávěry plošin.

Věříme, že tentokrát je otázka lehčí. Držíme vám palce při soutěžení.

Pokud se vám ji podaří zodpovědět, pište na adresu DP-KONT@KT (900720), Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Zásilku samozřejmě označte heslem „Soutěž“. Samozřejmě můžete také využít vnitropodnikovou poštu, v tom případě označte zásilku: DP-KONTAKT (900720), Na Bojišti 5. Stále také funguje naše schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice. Na vaše odpovědi čekáme do 30. června! Z došlých správných odpovědí vylosujeme tři šťastlivce, kteří od nás obdrží knihu Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

MF Dnes (18. 5. 2007)

Z Dejvické vyrazí metro bez řidiče

Nebude to dlouho trvat a pražské metro začne na trase A jezdit bez strojvedoucích. První pouze počítačem řízený vlak přijede pro cestující z depa v Dejvické. Lidé se však nemusí bát, že je do tunelu poveze počítač. Metro se bude zatím pouze samo otáčet na konečné. I to však znamená pro cestující velkou výhodu – zkrátí se intervaly mezi vlaky. Novinku zkoušejí týmy techniků v Dejvické už v těchto dnech. Trénují po nocích, kdy není v metru žádný provoz. „Pokud půjde vše podle plánu, začátkem příštího roku by už v kabinách při obratu na konečné nikdo sedět nemusel,“ odhaduje vedoucí oddělení projekce a rekonstrukce metra Jaroslav Jakl. Už v červnu se budou vlaky, které běžně vozí cestující, plně automaticky obracet na Dejvické. „V kabinách ale ještě budou sedět strojvedoucí, aby se vychytaly problémy,“ dodává Jakl.

MF Dnes (18. 5. 2007)

Pirátský koráb místo zastávek

Za necelý týden do českých kin připluje na své lodi kapitán Jack Sparrow ve třetím pokračování Pirátů z Karibiku. Pokud byste se rádi o filmu dozvěděli

něco s předstihem, stačí sednout do tramvaje a v centru vystoupit na té správné zastávce. Na začátku příštího týdne totiž začíná originální kampaň. Několik vybraných přístřešků na zastávkách tramvajů se totiž změní k nepoznání, protože je úplně skryje výzdoba ve stylu filmu a jejich střechy ozdobí maketa pirátského korábu. Kromě toho tu bude i možnost, jak si příjemně ukrátit čekání před příjezdem tramvaje. „Uvnitř tramvajové zastávky bude připravena LCD obrazovka, na níž si pomocí tlačítek budou moci cestující vybrat, jestli si chtějí pustit upoutávku, nebo se raději podívat na zajímavosti o natáčení filmu,“ uvedla Uljana Donátová ze společnosti Falcom.

Lidové noviny (18. 5. 2007)

Tramvajová smyčka brzdí stavbu blobu

Ostře sledovanou stavbu Kaplického „chobotnice“ může pohřbit obyčejná tramvajová smyčka. Jestliže má na Letné vyrůst nová budova Národní knihovny, musí se přeložit konečná na Špejcharu. Jenže dát na to 60 až 100 milionů odmítá knihovna i hlavní město. Tento spor nyní blokuje přípravu stavby blobu, který podle některých Prahu proslaví, podle jiných zhyzdí. Ředitel Národní knihovny Vlastimil Ježek totiž odmítá podepsat smlouvu o koupi pozemků pod knihovnou. Ty stále patří městu. „Ano, je to kvůli smyčce. Má to platit město a primátor to veřejně deklaroval. Rozhodnout jinak by mohl jedině ministr kultury nebo náměstek,“ tvrdí Ježek.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červnu 2007 oslavují 65. narozeniny:

Vladimír Mareš – PT, prov. Kobylisy (19), Miroslav Veselý – DCM, provoz Traťové mechanizace (25), Pavel Weisheitel – SVT, provozovna Opravna tramvajů (48).

V červnu 2007 oslavují 60. narozeniny:

Jan Bastl – PT, provozovna Strašnice (14), Jiří Habart – SNM, odb. Technická správa objektů (41), Jan Hanyik – DCM, provoz Traťové hospodářství B (29), Stanislav Houdek – B, Hasičský záchranný sbor (27), Josef Hřčka – VD, prov. Opravárenství (42), František Hroch – VD, provozovna Nákladní vozidla (29), Pavel Janda – PT, prov. Vokovice (21), Ladislav Kobera – PA, prov. Kačerov (11), Jan Marek – PM, provoz Obsluha vozidel C (34), Jan Miller – PT, odb. Řízení provozu (29), Jaroslav Moravec – SVA, prov. Klíčov (36), Bohumil Novák – DCM, provoz Dopravní zařízení (27), Bedřich Švácha – SVT, provozovna Opravna tramvajů (42), Karel Voborník – HV, jednotka Historická vozidla (42),

Jiří Vodrážka – DCM, provoz Traťové hospodářství B (33),

Petr Volek – SVT, provozovna Žižkov (44), Jiří Vomáčka – SVA, prov. Klíčov (12).

V červnu 2007 oslavují 50. narozeniny:

Miloslav Bartoš – DCM, provoz Trať B (16), Gustav Civiš – SVM, provozovna Údržba vozů DH (13),

Jiří Hladík – SVT, provozovna Opravna tramvajů (11),

Josef Hrnko – PA, provozovna Řepy (24),

Michal Jalovec – PA, prov. Hostivař (14),

Jiří Knap – DCM, provoz Stavby (26),

Jan Mrvík – DCM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (27),

Drahuše Nykodýmová – SVM, odb. Technická kontrola (26),

Ladislav Podhola – PM, provoz Trať B a depo Zličín (29),

Zdeněk Seifert – PA, provozovna Řepy (12),

Karel Suchoman – SVA, prov. Klíčov (10),

Ivo Vitoch – DCM, provoz Opravy dopravního zařízení (11),

Jiří Zeman – DCM, provoz Elektrické stanice (19).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme!

Do starobního důchodu odešli:

Jana Evrová – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (17),

Miroslav Hemerka – VD, odb. Technicko-správní (44),

František Hoskovec – PT, provozovna Kobylisy (38),

Václav Kopecký – SVT, prov. Kobylisy (40), Silvestr Vrbka – PA, provozovna Řepy (32).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.



Poslední zastávka

Úhel pohledu

Daniela Kočí

Každý to jistě dobře znáte. Jedete na dovolenou a ubytování není takové, jaké jste si představovali, respektive jaké byste si za své peníze zasloužili. Obědváte v kantýně či restauraci a přinesou Vám malou porci či nechutný pokrm. Asi Vás v tu chvíli nezajímá, jak vysoký nájem platí, jaké mají podmínky, či zda se potýkájí s finančními problémy.

V současné době probíhá rekonstrukce tramvajové trati na Albertově, a tak tramvaje od Karlova náměstí do Otakarovy nejezdí. Pro cestující je to samozřejmě nepříjemné, ale opravy se dělat musí, což většina lidí bere s pochopením. Sedím zamyšleně v tramvaji číslo 38, která

vzhledem k této výluce jezdí kolečko z pankrácké vozovny přes Otakarovu do vozovny Pankrác. Na občasných zastávkách v ulici Zámecké, která je po dobu výluky v provozu, nastupuje paní a už na schůdkách hlasitě nadává. „Hlavně že chtějí po lidech peníze, ten Dopravní podnik stojí opravdu za...“, dodává asi stokilová paní. To vyrušilo můj klid při jízdě a přestože bylo půl sedmé a já toho měla zrovna po jedenácti hodinách u počítače akorát dost, k reakcím podobného typu jsem nemohla zůstat lhostejná. Měla jsem pocit, že se mě to týká, jako kdyby někdo urážel někoho z rodiny, přestože nemám na čele napsáno, že jsem redaktorka Dopravního podniku.

Zvedla jsem se a zeptala se té paní, proč tak nadává, zda si myslí, že když bude mít doma porouchanou pračku, tak v ní bude moci prát, či když jí budou vyměňovat stará okna za plastová, že nebude mít na pár dní byt v provizorním stavu. Pod tíhou argumentů, že všechno je třeba čas od času opravit, se paní uklidnila a na svoji obranu začala říkat, že lidi ale nevědí, jak co jezdí. „Mladá paní, myslím, že většina Pražanů umí číst a na každé zastávce jsou informační stojany, navíc v metru se to v časových intervalech i hlásí, v novinách Metro i na internetových stránkách jsou informace také, takže ke každému cestujícímu se informace nějakou formou dostanou,“ ukončila jsem svůj vysvětlující monolog.

Paní se mne nakonec zeptala, zda jsem advokátka Dopravních podniků či jejich tisková mluvčí, a já jsem posilněna již podporou ostatních cestujících, kteří mi evidentně fandili odpověděla, že jsem jejich poklad!

Ne vždy se však mohou za Dopravní podnik stavět zcela bez výhrad, jsou situace, kdy jsem jako cestující také naštvána. Zákazníka zajímá, co za své peníze dostane a naopak ho vůbec nezajímá, jaké pohyby vedou firmy k nedostatečnému servisu. Zákazník jakéhokoliv dopravního podniku je na tom úplně stejně.

Manžel s dcerou mě nedávno vytáhli na hokejový zápas, po kterém se obrovský dav vydal do metra, s ním i několik těžkooděnců. To jsem s povděkem kvitovala, člověk se cítil bezpečněji. Po chvíli jsem musela konstatovat, že tak dobře vymyšlené to policie zase nemá. V metru byli strážci zákona sice asi půl hodiny, ale to tam byli jen domácí fanoušci, a tak nehrozil žádný konflikt. Ale když byli konečně „vypuštěni“ do města i fanoušci hostů, těžkooděnci odešli. Jediné vysvětlení je, že měli přesně určenou půlhodinku po zápase a hotovo, a situaci na místě již neřešili a případné střety tak velmi podcenili. Fanouškovice bylo několik stovek a nápor neustával, ale vzhledem k tomu, že byl tehdy svátek, byl interval na lince C sedm minut. Lidé nadávali, proč není posílána doprava, a já jsem bohužel musela jako

cestující tiše souhlasit. Proč se v takových nárazových situacích nerefluje na poptávku?

Druhý den jsem zjišťovala podrobnosti, a protože jezdím občas na akce do Sazka Arény, tak vím, že tam se metro občas posiluje. Když se ze čtrnácti tisíc diváků valí více než dvě třetiny do metra, mělo by se přece něco podniknout, kvůli plynulosti dopravy, a tím i bezpečnosti. Dozvěděla jsem se, že Sazka Aréna si posílení dopravy objednávala, a tudíž platí, Sparta nic podobného zrovna na tuto akci neučinila. Ale já jako cestující čekám ten vstřícný

krok směrem ke mně od dopravního podniku, jehož služby využívám, a nic jiného mě nezajímá, tím méně vztahy a domluvy mezi dvěma subjekty, v tomto případě hokejovou Spartou a Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností. Myslím si, že nějaká finanční rezerva by se na podobné akce najít měla, protože kdyby takové množství lidí v metru neudrželo své emoce a něco se strhlo, zatížilo by to finančně Dopravní podnik více, než přidání několika souprav v mimořádných situacích.



Písmenná křížovka

(Viz tajenka) ...objevil roku 1666 Isaac Newton.

Vylučování z čísla 5/2007: Muzeum MHD v Praze.

POMŮČKA: CHIP, MOTL	POHYB PO DOSKOKU	DOBYTČE	TA I ONA	VOJENSKÝ PAKT ZKR.		SOUBOR MAP	SLADKOVODNÍ RYBA	BYLINA S RŮŽOVÝMI KVĚTY	INICIÁLY FOTBALISTY KVAŠNÁKA	SOBOTA ZKR.
OCAS					OBYVATEL ALSASKA					
ČAS					NÁTĚLNÍK SÍŤ ČERPACÍCH STANIC					
1. DÍL TAJENKY									IDENT. ČÍSLO ORGANIZACE	PŘIBLIŽOVACÍ ÚDER K JAMCE V GOLFU
TYP VOZU ZNAČKY FORD			SYMETRÁLA MÍT VIDINY				ZPĚVÁK KAREL ??? PLECH. HUD. NÁSTROJE			
ČESKÁ POLITICKÁ STRANA ZKR.				ST. SILNIC A ŽELEZNIC SPZ TŘEBÍČE				NEBO KNIŽNĚ STĚNY		
BANKOVNÍ ÚČET						ŘECKÝ BAJKÁŘ V MINULÉM ROCE				
	VYMĚŠEK TĚLA	OBYV. IRSKA SLOVENSKY 2. DÍL TAJENKY			DRUH DROGY PISEČNÉ PŘESYPY				3. DÍL TAJENKY	POKLADNY
CITOSLOVCE TIŠENÍ					DODATEČNÝ TISK DOBY MN. Č.					
INICIÁLY REŽISERA LIPSKÉHO			PRASE HOVOR. KOLO					ZNAČKA PASCALU NEŽIVÝ HEREC		
AMERIČTÍ SPLHAVÍ PTÁCI							STROMOVÝ POROST POŘADAČ SPISU			
	ČÁSTI OBLIČEJE PISNIČKÁŘ JARDA ???					PSYCHICKÉ OTŘESY HEYERDAHLŮV ČLUN				
CÍLE MN. Č.					VEČÍREK VLASTNIT					NORMA UDÁVAJÍCÍ CITLIVOST FILMU
O CO SLOVENSKY					NÁBOŽEN. FORMULE ČINSKÝ LIT. SOUDCE					
SEKNUTÍ							POŠKOZENÍ ZVĚŘÍ			
KRÁŠLIT SE LIČIDLÝ							NAMÁČECÍ PROSTŘEDKY			

