

# DP kontakt

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



» Zaměstnanecké jízdné v roce 2012

/strana 10 až 11/

»» Opravy eskalátorů jsou časově náročné

/strana 18 a 19/

»»» Nejlepší je, když se  
neděje „nic“

/strana 8 a 9/

# Nebud'te sardinky!

Nákup z domova:  
**eshop.dpp.cz**

Nechcete se na začátku roku tísnit ve frontách?  
**Časové jízdenky na rok 2012 jsou již v prodeji!**



Pohodlný nákup  
i z domova  
na **eshop.dpp.cz**

infolinka  
**296 19 18 17**  
www.dpp.cz



**Dopravní podnik hlavního města Prahy**

- 4-5 **>> Aktuálně z DPP**  
PROBĚHLA PREMIÉRA AUTOBUSOVÉHO VELETRHU  
PERSONÁLNÍ ZMĚNA: NOVÝ TECHNICKÝ ŘEDITEL  
POŘÍZENÍ SMS JÍZDENKY NYNÍ RYCHLEJI A POHODLNĚJI
- 7 **>> Média**  
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 **>> Rozhovor**  
NEJLEPŠÍ JE, KDYŽ SE NEDĚJE „NIC“
- 10-11 **>> Z podniku**  
ZAMĚSTNANECKÉ JÍZDNÉ V ROCE 2012  
12 UMĚNÍ VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE  
13 SNIŽOVÁNÍ POČTU PRACOVNÍCH MÍST:  
PŘIROZENÝ ÚBYTEK ZAMĚSTNANCŮ
- 14-15 **>> Podněty veřejnosti jsou dobrou zpětnou vazbou**
- 16 ZIMA KLEPE NA DVEŘE  
17 ZÁSTUPCI TRAMVAJOVÉ SEKCE Z ČECH I SLOVENSKA V PRAZE
- 18-19 **>> Opravy eskalátorů jsou časově náročné**
- 20-21 **>> Den s...**  
PRVNÍ DOTEK S ČESKEM JE NA INFOCENTRU
- 22-23 **>> Fotoreportáž**  
UMĚNÍ V METRU NEBOLI UM!
- 24-25 **>> Historie**  
O ALKOHOLU A PROHŘEŠCÍCH ŘIDIČŮ A PRŮVODČÍCH V DÁVNÝCH DOBÁCH
- 26-27 **>> Ze světa**  
MALTA A JEJÍ STOPY VEŘEJNÉ DOPRAVY
- 28 **>> Zajímavosti**  
29 ČESKÉ KOLEJE JAKO NA DLANI  
ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICCE
- 30 **>> Kultura**  
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 31 **>> Zábava**  
FOTOSOUTĚŽ, KŘÍŽOVKA

Foto na obálce: Petr Hejna

## DP kontakt

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

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

Šéfredaktorka: Hana Pohanová

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

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 27. října 2011

NEPRODEJNÉ

**Dopravní podnik hlavního města Prahy**



### Vážené kolegyně a kolegové,

Prvních šest měsíců tohoto roku jsme vedli diskusi s odborovými organizacemi o dodatku ke kolektivní smlouvě na období 2010-2012. Po sérii vyjednávání jsme se se zástupci odborových organizací shodli na všech podmínkách, za které byl dodatek tříleté kolektivní smlouvy uzavřen a poté podepsán.

Dodatek ke kolektivní smlouvě mimo jiné zvýšil od 1. července 2011 do 31. prosince 2012 mzdový tarif o 3,9 % u řidičů MHD, výkonnostní odměnu u zaměstnanců neřidičských profesí o 1 % a došlo k navýšení středů o 3 % u ostatních zaměstnanců.

V souvislosti s tímto zvýšením mzdových nákladů se vedení Dopravního podniku také zavázalo dosáhnout úspor v personálních nákladech jinými prostředky a učinit opatření v oblasti produktivity a efektivity práce s cílem snížit počet pracovních míst o přibližně dvě stě zaměstnanců.

Při snižování počtu pracovních míst se snažíme preferovat přirozený úbytek zaměstnanců. Přednostně jsme zrušili pracovní místa obsazená zaměstnanci s nárokem na starobní důchod tak, aby byly dopady na pracovníky v produktivním věku co nejmenší. V mnoha případech se i takovým odchodům nevyhneme. Víme, že odejít ze společnosti, kde zaměstnanci pracovali lecky velmi dlouhou dobu, není nic příjemného ani jednoduchého. Ve chvíli, kdy se člověk doví, že přijde o práci, mu v hlavě vyvstane mnoho otázek: Co teď budu dělat? Kde najdu novou práci a jaká bude? Jak mám nyní postupovat?

Jsou to otázky, na které když nemáme odpovědi, vzbuzují v nás pocit zmatku a bezradnosti. Právě proto jsme pro zaměstnance odcházející z DPP připravili praktické rady, jak postupovat v případě propuštění. Informace jsou umístěny na intranetu anebo je připraveno dotazy zodpovědět oddělení Personální a mzdové.

Více informací se dočtete na straně 13.

**Lucie Šindelářová**  
ředitelka sekce Lidské zdroje

## »» Proběhla premiéra autobusového veletrhu

První ročník veletrhu autobusové dopravy CZECHBUS 2011, který v Praze Holešovicích proběhl ve dnech 3. až 5. listopadu, shlédly 4 tisícovky návštěvníků, a to nejen z Česka, ale také ze Slovenska, Polska, Bulharska a Estonska. Na výstavišti se představilo na čtyřicet autobusů od téměř dvacítky firem, a to včetně dvou vozidel SOR NB 12 a 18 CITY) v expozici zvedacích zařízení společnosti Mital. Oba autobusy zapůjčil generální partner veletrhu Dopravní podnik hl. m. Prahy. Ten ke zpestření své expozice s Infocentrem vystavil historický vůz Škoda 706 RO z roku 1948. Mimo předvedení exponátů se na Výstavišti uskutečnilo množství doprovodných seminářů a programů. Poprvé v takto velkém rozměru se v ČR potkala autobusová odborná veřejnost ze všech možných odvětví. V rámci autobusového veletrhu se uskutečnilo i podzemní zasedání Sdružení dopravních podniků z České republiky. Již teď je naplánován druhý ročník veletrhu, a to na termín 1. až 3. listopadu 2012, s ústředním tématem CZECHBUS 2012 – rok autobusů a veřejné dopravy.



## »» Tramvaj proti AIDS vyjede již po osmé

Dopravní podnik hl. m. Prahy ve spolupráci s Občanským sdružením Česká společnost AIDS pomoc, o. s., (ČSAP) již poosmé pořádá preventivní akci s názvem Dopravní podnik proti AIDS, která proběhne v tradičním termínu 1. prosince.

Prvního prosince si lidé na celém světě připomínají jako Světový den boje proti AIDS. ČSAP, která má prevenci a boj proti AIDS jako jeden ze svých hlavních úkolů, pořádá při této příležitosti řadu osvětově-preventivních akcí.

Na základě dobré spolupráce ČSAP a DPP, který boj proti

této zákeřné pandemii každoročně podporuje, vyjede letos opět speciálně vyzdobená tramvaj z holešovického obratiště u Výstaviště 1. prosince ve 13.00. Tramvaj obsazená dobrovolníky bude zdarma vozit obyvatele a návštěvníky Prahy přibližně do 19 hod. Dobrovolníci budou během jízdy cestujícím nabízet preventivní a informační materiály, prodávat plastové odznaky představující červenou stužku, mezinárodně uznávaný symbol sympatií s HIV pozitivními a nemocnými AIDS a symbol boje proti AIDS.



## »» Personální změna: nový technický ředitel

Od 1. listopadu působí ve funkci technického ředitele Jan Šurovský. Tuto změnu schválilo 31. října 2011 na svém zasedání Představenstvo DPP. Jan Šurovský nastoupil k DPP v roce 1994 jako řidič tramvaje – brigádník. Dále pracoval jako zmocněnec pro kvalitu, vedoucí provozovny Vokovice a vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje, kde působil od roku 2007.



## Noční exkurze v metru: VYPRODÁNO!

Během několika minut byly vyprodány vstupenky na unikátní noční prohlídku zázemí stanice metra Florenc, kterou DPP připravil pro širokou veřejnost v noci z 1. na 2. prosince. Během exkurze si účastníci prohlédnou například měničnu a systém napájení pražského metra, strojovnu eskalátorů a zabezpečovací systém metra. Zajímavá bude také ukázka řízení jízdy vlaků, prohlídka čerpací stanice a systému odčerpávání spodních vod z metra, vzduchotechniky metra včetně vstupu do větrací šachty.

DPP akci připravil ve spolupráci s Hospodářskou komorou. Pro velký zájem DPP uvažuje o dalších exkurzích i příští rok.



## Zástupci DPP na akcích «

Vedle častých zahraničních návštěv v Praze se také zástupci DPP zúčastňují řady setkání. V říjnu proběhl například seminář Doprava s vysokou úrovní služeb. Smyslem semináře bylo přiblížit problematiku vysokokapacitní dopravy odborné veřejnosti a na konkrétních příkladech ukázat její možnosti. Uskutečnilo se také jednání autobusové komise a bezpečnostní komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP. Autobusová komise měla na programu zejména legislativu EU (požadavek na snížení emisí CO<sub>2</sub> či problematika alternativních paliv) a projekt Evropského autobusového systému budoucnosti EBSF. Bezpečnostní komise se zabývala problematikou bezpečnosti MHD, zejména rolí policie a uniformovaných zaměstnanců dopravních podniků při zvyšování bezpečnosti. Zástupci DPP se také účastnili semináře Víze udržitelné dopravy v Praze. Cílem materiálu je navrhnout hlavní teze pro dokument, který by měl být prezentován veřejnosti. K účasti na semináři byli vyzváni zástupci úzkého kruhu politických, vysokoškolských, magistrátních a odborných organizací, včetně DPP. Za pozornost stály rovněž konference s názvem „Hospodaření s energií v podnicích“ a „Veřejná osobní doprava 2011 – preference MHD a její vliv na kvalitu MHD“.

## Vánoční koncerty Pěveckého sboru

Pěvecký sbor má pro své posluchače naplánovány vánoční koncerty. První z nich se uskuteční v sobotu 17. prosince v 18 hodin v kostele Československé církve husitské na Vinohradech, kde zazní Rybova Česká mše vánoční s orchestrem. Jako hosté společně se sborem DPP zazpívají členové Pěveckého sdružení Vítězslav Novák ze Znojma. Druhý vánoční koncert se bude konat 19. prosince. Sbor

vystoupí na Předvánočním koncertě s koledami a písněmi různých sborových úprav, kde rovněž zazní Rybova Česká mše vánoční, tentokrát pouze za doprovodu varhan a sólistů sboru. Čtyřlidský pěvecký sbor DPP vystoupí i mimo Prahu. Členové zazpívají dva koncerty 8. ledna 2012. První se uskuteční ve 14 hodin v kostele sv. Jiljí v Nymburku a v 17 hodin v kostele sv. Apolináře v Sadské.

## Pořízení SMS jízdenky nyní rychleji a pohodlněji



Od začátku listopadu DPP nabízí svým cestujícím novou aplikaci pro objednávání SMS jízdenek. Aplikace jsou dostupné pro platformy Android (ke stažení v Android Marketu), iPhone (ke stažení v AppStore) a JAVA (ke stažení na www.dpp.cz). Počet vlastníků tzv. smartphonů se každým dnem rozrůstá,

proto se DPP rozhodl reagovat nabídkou těchto nových aplikací.

Po nahrání aplikace mají uživatelé k dispozici jízdenku na 30 minut za 24 korun, na 90 minut za 32 korun, nebo jízdenku na 24 hodin (1 den) či 72 hodin (3 dny). Aplikaci je možné využít pouze se SIM kartou českých operátorů a se zprovozněnou službou Premium SMS. Před prvním použitím je vhodné si přečíst podmínky využití SMS jízdenky v pražské městské hromadné dopravě.

## /PŘIŠLO DO REDAKCE/



DĚKOVNÝ DOPIS ADRESOVANÝ MARTINU DVOŘÁKOVÍ, PŘEDSEDOVI PŘEDSTAVENSTVA DPP, MILOSLAVU LUDVÍKOVÍ, PŘEDSEDOVI DOZORČÍ RADY DPP A PETRU BLAŽKOVÍ, DOPRAVNÍMU ŘEDITELI

Vážení pánové, rád bych poděkoval za, v současnosti neobvyklý, čin Vašeho zaměstnance, pana Kašpara, řidiče autobusu linky 133, autobus č. 3543.

Dne 7. 11. 2011 v dopoledních hodinách (11.00–11.30) jsem v Praze 10 – Strašnicích ztratil kožené desky se všemi doklady, peněženkou, diářem a řadou dalších dokumentů. Povedlo se mi zapomenout na desky, položené na střeše auta, a jel jsem s nimi tak dlouho, až spadly někde na ulici. Pan Kašpar je při jízdě po trase svého autobusu na ulici spatřil, vzal je k sobě do autobusu a na zastávce mi zatelefonoval. Potom jsme se domluvili, na které zastávce na něj počkám tak, aby mi je vrátil.

Celá záležitost trvala ani ne 30 minut a já dokonce do okamžiku jeho telefonátu ztrátu desek ani nezaregistroval. To, že desky nenechal bez povšimnutí, mě uchránilo před řadou nepříjemných situací, ušetřilo mi starosti a čas. Prosím, abyste mu ještě jednou vyjádřili moje poděkování. Pokud by bylo víc takových lidí a spoluobčanů, jako je pan Kašpar, měli bychom výrazně méně společenských problémů. Dovoluji si Vás také požádat, abyste mu udělili v rámci Vašich možností pochvalu, a pokud to bude jen trochu možné, za příkladné plnění povinností pracovníka Dopravního podniku hl. m. Prahy i odměnu.

S pozdravem

Ing. Karel Tabery

## /PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/



Velký dík patří řidiči nízkopodlažní tramvaje linky 9 (č. soupravy 9154 s označením 322). Dne 24. 10. 2011 jsem s 13měsíčním synem absolvovala řadu vyšetření ve FN Motol, které zabralo téměř celé odpoledne. K tramvajové zastávce Motol jsem dorazila cca v 16:35. Kvůli nehodě autobusu MHD a dodávky se tu štosovaly tramvaje, jimž kralovala jediná nízkopodlažní „devítka“. Kvůli zmatkům na křižovatce se zdálo téměř nemožné ji včas dostihnout, i když jsem urputně mávala a utíkala s kočárkem od začátku nástupního ostrůvku. Avšak řidič s brýlemi na mě nejenže počkal, ale také v jedné zastávce, kdy otevíral plošinu pro vozíčkáře a kdy jsem mu mohla osobně poděkovat, s úsměvem prohlásil, že to je samozřejmost. Bohužel v dnešní době není, a proto mu touto cestou ještě jednou moc děkuji.

Eva Hovorková

Dobrý den, i když se zpožděním, přesto bych ráda touto cestou ocenila vstřícné a velmi lidské chování řidiče autobusu číslo 188, který ve čtvrtek 20. 10. 2011 jel ve směru Strašnická s příjezdem na zastávku Pod Vínicí v 19:16. V autobusu s námi cestoval invalida na vozíku. Při jeho výstupu z vozu byl pan řidič ochotný, s mužem na vozíku prohodil během přípravy plošiny pár slov, a i když běžně konverzačních, tak milých. Na poděkování ze strany invalidy reagoval slovy, že to je samozřejmost a že mu přeje hezký večer. Za samozřejmost pokládám vyndání plošinky. „Nadstandardní“ chování pana řidiče ve smyslu úsměv, vlídná věta a žádná známka nervozity ze zdržení (i když ve chvílích, kdy je nutno dodržovat časy jízdnicích řádů to nemusí být vůbec lehké), mne ale velmi potěšilo. Je jen škoda, že jej opravdu lze zatím vnímat jako nadstandardní. To už však rozhodně nehodnotím jako problém pouze řidičů, ale celé společnosti.

Petra Drzková

Šla jsem 20. 10. 2011 na autobus, měl jet 17:55 ze zastávky Šatovka. Zřejmě jsem nastoupila, je mi 91 let, pak jsem omdlela, vůbec nic si nepamatuji, probírala jsem se až v nemocnici. Chtěla bych moc poděkovat panu řidiči, který zavolal sanitku, nechal mne odvézt do Vojenské nemocnice a byl tak laskav, že zavolal i manžela a syna, aby jim řekl, co se mnou je. Řidič byl úžasný a velmi jeho ochotu a pomoc obdivujeme. Manželovi je 92 let, má Parkinsonovu nemoc, není soběstačný, a když bych se nevrátila a zůstal by doma bez pomoci příbuzných, hrozil by mu kolaps. Jsem panu řidiči velmi vděčná.

Petra Tolgyesiová

Dobrý den, chci Vám popsat situaci, ke které došlo 1. 10. 2011. Autobus č. 147 vyjížděl ve 14:34 ze stanice Výhledy. V zastávce Zemědělská univerzita dobíhal mladý pár s kočárkem tento autobus. Po nastoupení prostředními dveřmi řidič vystartoval od volantu a se slovy: „Chcete-li nastupovat s kočárkem, musíte dát znamení, jinak Vás příště vyrazím.“ Těmito slovy se obořil na mladý pár, který nereagoval, ale mě to nadzvedlo. Tohle si Váš zaměstnanec přece nesmí dovolit.

Václav Kadlec

Na označnicku ve stanici Dejvická (na nástupišti, odkud odjíždějí linky č. 107, 147, 359), je uvedeno, že linka č. 147 má konečnou stanici Suchdol (ve skutečnosti Výhledy). Žádám proto o opravení textu, mnoho lidí je naštáváno, kam je to ten autobus veze, když mají nakonec skončit někde úplně jinde.

Pavel Mareš

## Ideální tramvaj se loučí. Vozy T3 tu jezdí přes 50 let

Tramvaje, které se pyšní označením T3, v pražských ulicích pomalu, ale jistě končí. Jezdí tu už jen dva poslední vozy, které patří do řady, jež udala vzor toho, jak má tramvaj vypadat. Jejich odkaz tu ponosou už jen jejich modernizované verze.

Legenda mezi pražskými tramvajemi opouští po dlouhých desítkách ulice metropole. I se starým kabínem dokázala konkurovat nej-  
dvě tétrojký narazí. Mají už málo času, budou tu jezdit něco přes měsíc, druhý z vozů o něco déle. Najedou poslední povolené kilometry a podnik je odstavit.  
Samotné tétrojký však také prošly obměnami od chrty, kdy vyběhly z dílen tehdejší Vagonky Tatra Smíchov. Tak například v nich původně bylo místo pro průvodčího. „Na



Sloužily dlouho. Klasická T3 zachycená v roce 2004 na náměstí Míru, tento vůz jezdil už 33 let.

## Co o nás píší média «

### DPP při zpracování podnětů zákon neporušil

PRÁVO, 13. ŘÍJNA 2011

Pražský dopravní podnik při zpracování osobních údajů v rámci přijímání podnětů od veřejnosti prostřednictvím elektronického formuláře neporušil žádná ustanovení zákona o ochraně osobních údajů, konstatoval Úřad pro ochranu osobních údajů (ÚOOÚ). Kontrola se uskutečnila na základě podnětu stěžovatele, jemuž vadilo, že musí udat jméno, příjmení, e-mailovou adresu a telefon, když adresuje svůj podnět přes kontaktní formulář na internetových stránkách. DPP zavedl nový systém přijímání podnětů od veřejnosti v červnu letošního roku. Se změnou přišla nutnost aktualizace kontaktních formulářů na internetových stránkách společnosti.

### JCDecaux monitoruje a trestá nelegální výlep v pražském metru

MARKETING&MEDIA, 17. ŘÍJNA 2011

Během posledních dvou let se ve vozech pražského metra rozmnožil nelegální výlep reklamních samolepek. Společnosti JCDecaux, která má exkluzivní smlouvu na realizaci reklamy ve vozech metra, se podařilo získat oprávnění, na základě něhož může nelegální kampaně monitorovat a domáhat se na vinících odškodnění. Monitoring nelegálního výlepu zahájila

„naostro“ v červnu 2011, přičemž dnes už je schopna pravidelně zkontrolovat minimálně 60 % všech vozových souprav pražského metra. V průběhu čtyř měsíců se jí díky tomu podařilo identifikovat na 700 nelegálních kampaní a zaslat 260 výzev k úhradě neoprávněného obohacení.

### Noční procházka kolejištěm v podzemí

METRO, 21. ŘÍJNA 2011

Nepřístupné prostory metra se otevírají veřejnosti. Dopravní podnik uspořádá v noci z 1. na 2. prosince exkurze do zákemí stanice metra Florenc. Cílem této akce je ukázat cestujícím místa, kam se běžně nedostanou. Budou si tak moci například prohlédnout měnárnu a systém napájení pražského metra, strojovnu eskalátorů a zabezpečovací systém metra nebo vstoupit do kolejiště. Návštěvníci akce se mohou těšit také na ukázkou řízení vlaku či prohlídku systému odčerpávání spodních vod z metra. Prohlídka potrvá více než dvě hodiny. Vstupenky si lze od 1. listopadu rezervovat na stránkách www.dpp.cz.

### Nejede tramvaj? Proč, to už zjistíte na webu DPP

MF DNES, 25. ŘÍJNA 2011

Cestující postávají na zastávkách čekají a spoj nikde. Co se děje a zda mají jít raději pěšky, to se v mnoha případech nedozvědí. A neporadili jim ani příbuz-

ní na telefonu, kteří marně hledali informace na internetových stránkách Dopravního podniku. Teď už je vše jinak, dopravce na své stránky umístil nový panel s názvem „mimořádné události“. Jakmile se zastaví linka metra třeba kvůli skoku do kolejiště či se srazí tramvaje, lidé se to na internetových stránkách Dopravního podniku dozvědí. Web uvede i to, kde přesně a jak je kvůli nehodě omezený provoz.

### Do galerie za uměním? Stačí jít do metra

PRAŽSKÝ DENÍK, 27. ŘÍJNA 2011

Komiks v metru, který je první expozicí projektu Umění v metru, je výsledkem spolupráce šesti významných komiksových výtvarníků – Karla Jerie, Jaromíra Plachého, Vladimíra 518, Davida Böhma, Kateřiny Bažantové a Jaromíra 99. Každý z umělců si vybral jednu stanici pro prezentaci svých kreseb, a sice Háje, Opatov, Kačerov, Pražského povstání, I. P. Pavlova a Nádraží Holešovice. Netradiční výstava je součástí dlouho připravovaného projektu, jehož hlavní myšlenkou je otevřít pražské metro všem umělcům a uměleckým trendům a představit díla, která jsou v prostorách metra od 70. a 80. let. Pražským metrem denně cestuje milion cestujících a jeho velké negalerijní prostory představují pro tvůrce projektu ohromnou výzvu.



Podmínkou změny a vylepšení je uvědomit si, že jsme jeden velký spolupracující tým, který si poradí s každou situací a všechny profese v týmu si budou navzájem pomáhat, a respektovat se, říká **Jaroslav Stůj**, vedoucí odboru Řízení a kontrola provozu

AUTOBUSY, TRAMVAJE I METRO MAJÍ CESTUJÍCÍ STÁLE NA OČÍCH. DOPRAVOU VE MĚSTĚ ALE DOSLOVA HÝBE PRO OČI VEŘEJNOSTI NE PŘÍLIŠ VIDITELNÝ ODBOR ŘÍZENÍ A KONTROLY PROVOZU. ZÁKULISÍ POODKRÝVÁME V ROZHOVORU S VEDOUČÍM TOHOTO ODBORU JAROSLAVEM STŮJEM.

Hana Pohanová  
Foto: Petr Hejna

## NEJLEPŠÍ JE, KDYŽ SE NEDĚJE „NIC“

### Jaké činnosti odbor Řízení a kontrola provozu zajišťuje?

Odbor zastřešuje kompletní dispečerské řízení a kontrolu v rámci provozování metra, tramvají, autobusů a lanových drah v hlavním městě. Dělí se na dvě části. První část je výkonná dispečerská, druhá je kontrolní – dopravní dozor. Dispečink I. stupně koordinuje činnosti, které slouží k zajištění provozu v DPP. Jinými slovy komunikuje s vedoucími směn dispečinků II. stupňů, tj. vlakovým dispečinkem metra,

provozním dispečinkem tramvají a provozním dispečinkem autobusů. Hlavním úkolem dispečera koordinátora je zajistit jednotné pokyny, příkazy a informace, nejen v rámci DPP, ale i při komunikaci s mimopodnikovými subjekty, například s Policií ČR, záchrankou, hasiči, městskou policií, Drážní inspekcí, krizovým štábem magistrátu, médií atd. V případě vzniku mimořádné události nebo vzniku více mimořádných událostí v provozu současně rozhoduje o prioritě

přijatých opatření, nasazení náhradní dopravy, vyslání vnitropodnikových nebo mimopodnikových záchranných nebo likvidačních složek apod.

### Kde je „srdce“ oddělení Řízení provozu?

„Srdcem“ oddělení Řízení provozu je dispečink v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti v 8. patře. Je to tzv. dispečink I. stupně a šéfem tohoto dispečinku je Jan Cibulka. Dispečerů zde mají k dispozici, mnoho monitorů, obrazovek, telefonních

přístrojů a vysílaček, protože jejich práce je závislá na správné, přesné a rychlé informaci. Dispečerů dostávají informace z monitorů počítačů, které jim ukazují aktuální situaci v provozu metra, tramvají a autobusů, tzn. dispečerů vědí, kde se nachází souprava metra, tramvaj, lanovka, autobus a zda jede v souladu s grafikonem nebo jízdním řádem, případně jaký je problém. Velmi důležitý pro naši práci je kamerový systém.

### Co se tedy v dispečinku odehrává?

Tato otázka je zvláštní, protože nejlepší je, když se neděje „nic“. Myslím tím, že dispečerů pouze dohlížejí na to, zda všechno funguje a je klid, nikdo netelefonuje ani nevysílá. To pro nás všechny znamená, že všechno funguje tak, jak má, a cestující mohou plně využívat našich služeb. Ve skutečnosti to tak většinou není. Od ranního výjezdu probíhá komunikace mezi dispečinkem, vozovkami, garážemi, depy apod., protože vždy se najde něco, co se musí vyřešit. Na dispečinku nelze práci odložit, je potřeba ji udělat hned, protože nevíte, co přijde za chvíli.

### Jak se řízení provozu vyrovnává s někdy velmi složitou dopravní situací ve městě?

Doprava v Praze je opravdu velmi silná. Jsou úseky, kde si nemůžeme dovolit žádnou chybu. Mezi tyto úseky patří například I. P. Pavlova – Karlovo náměstí, kde sebemenší mimořádná událost vyvolá zahlcení a následný kolaps provozu v centru. Dispečink DPP dlouhodobě a rutinně spolupracuje se složkami IZS a hlavně Policií ČR, která je pro řízení provozu nezastupitelná.

### Přihlížíte také k poznatkům řidičů?

To je určitě jeden z významných faktorů, který nám velmi pomáhá. Příkladem může být souběh autobusů, tramvají a individuální dopravy na Evropské ulici v místě stavby metra na Červeném vrchu, kdy bylo potřeba řádně vyznačit jízdní pruh dopravními značkami a řidiči DPP si stěžovali, že dopravní značení je stále posunováno do prostoru kolejí. Dispečink tento poznatek předal příslušnému útvaru

a dopravní značení se podařilo upevnit tak, aby nebylo posunováno. To je jen zlomek toho, kolik informací podnětů a problémů se na úrovni dispečinků řeší. Nejdůležitější je o situaci někomu říci. Setkávám se s názorem řidičů, že nemá cenu někam něco říkat, že se stejně nic nestane. Není to tak.

### Co je z vašeho pohledu pro řízení provozu nejproblematičtější situací?

To jsme si teď nedávno vyzkoušeli. Nejhorší je, když nejede metro. Ať se to někomu líbí, nebo ne, metro je páteřní dopravou a jeho plnohodnotná náhrada je operativně problematická a nemožná. Není to jen z pohledu nasazení autobusů nebo změn tras linek tramvají, kapacity a průjezdnosti, ale i z pohledu informování cestujících, co mají dělat a kam mají jít. Navíc než dojde k přemístění autobusů nebo změně trasy tramvají, tak uběhne nějaká doba a dispečerů musí reagovat nejenom na vzniklou situaci, ale i na změnu průjezdnosti na silnici či tramvajové trati. Pokud metro jezdí, lze situaci více méně řešit, bez metra se toho moc řešit nedá.

### Důležitou součástí je kontrolní činnost, co vše odbor prostřednictvím dopravního dozoru kontroluje?

Kontrola je jednou ze stěžejních náplní práce oddělení Dopravní dozor. Dohlíží na provoz, provádí kontroly

kontroly, protože primárně kontrolu řidičů provádí dopravní kontrola. Inspektoři dopravního dozoru prověřují i přípravu a realizaci dopravních opatření a v případě mimořádné události velkého rozsahu nebo případně mimořádné události na metru jsou připraveni přijímat pokyny od dispečera I. stupně, které povedou ke zkrácení doby likvidace a podobně.

### Jaké využíváte poznatky z prováděných kontrol?

Zpětná vazba prováděných kontrol samozřejmě je, ať už v podobě statistických vyhodnocení, tak nastavování systémových řešení zjištěných nedostatků. Prováděné kontroly jsou vlastně nositeli informací o stavu dané problematiky. Na základě těchto informací se hledají účinná systémová řešení a opatření ke zlepšení sledované problematiky.

### Co stojí ve vašem odboru za vylepšení? Plánujete nějakou změnu?

Na dispečerských platí zásada, že z každé situace je potřeba se poučit a hlavně ji sdělit kolegům, aby to příště mohlo být lepší nebo stejně dobré. V současné době se mění systém operativního informování cestujících na internetových stránkách DPP tak, aby bylo s ohledem na rozvíjející se mobilní technologie

a rostoucí vybavenost obyvatelstva „chytrými“ telefony co nejrychlejší. Určitě se zaměřím na zkvalitnění komunikace mezi dispečinkem a komunikací dispečera s provozními zaměstnanci, řidiči, strojvedoucími. Mrzí mne výtky, které jsem zaznamenal, vyčítající dispečerům arogantní komunikaci, nebo dokonce nezáměr o vzniklý problém. Dispečerská komunikace je nahrávána, a tak lze následným rozbořením zjistit, jak to bylo opravdu, a předejít tak fámám a bábchorkám. Také mě mrzí nikam závadu nezavolají, protože s tím nikdo nic nedělá. Není to tak a veškeré nahlášené závady jsou evidovány a předávány oprávněným osobám, které mají za danou činnost odpovědnost.

Jaroslav Stůj nastoupil do DPP v roce 1987 do vozovny Hloubětín, v roce 1991 zaujal post vedoucího oddělení technologie a norem tramvajové a traťové techniky a v roce 1993 vedoucího odboru Technický úsek Elektrické dráhy. Od roku 1994 byl vedoucí odboru Řízení provozu Tramvaje. Od roku 2011 je vedoucí odboru Řízení a kontrola provozu Metro, Tramvaje a Autobusy.

provozních zaměstnanců, sleduje systémové postupy, zejména při mimořádné události, jejich funkčnost a následně upozorňuje na případná možná zlepšení a zkvalitnění. Inspektoři dopravního dozoru jsou zaměřeni primárně na zaměstnance zabezpečující provoz, tj. výpravčí, dispečery, provozní manipulanty, dozorce, technické pracovníky působící přímo v provozu, dopravní kontrolu, instruktory, apod. Řidiče a strojvedoucí kontroluje dopravní dozor namátkově nebo v případě vyžádané nezávislé



ZAMĚSTNANECKÉ JÍZDNÉ BUDE OD ROKU 2012 NOVĚ POSKYTOVÁNO POUZE A VÝLUČNĚ NA KARTU OPENCARD. TUTO INFORMACI DOSTALI ZAMĚSTNANCI DPP V ČERVNU LETOŠNÍHO ROKU. PŘECHOD NA ELEKTRONICKOU FORMU ZAMĚSTNANECKÉHO JÍZDNÉHO SE PŘIPRAVOVAL DELŠÍ DOBU A VYŽADOVAL ORGANIZAČNÍ A TECHNICKOU PŘÍPRAVU.

Jana Škrampalová / Foto: archiv DPP



## Zaměstnanecké jízdné v roce 2012

Realizace přechodu na elektronické jízdné, které bude nahráváno jako zaměstnanecký kupon na kartu opencard, byla odstartována v červnu 2011 vydáním informace zaměstnancům prostřednictvím intranetu a pracovišť. Každý zaměstnanec byl seznámen s tím, že forma papírových průkazek a známek či hologramů rokem 2011 končí. O zaměstnanecké jízdné pro sebe a rodinné příslušníky pro rok 2012 je nutné požádat znovu na novém formuláři.

### Proces odstartovaly tisíce žádostí

Oddělení Distribuce jízdních dokladů – lístkárna bylo pověřeno stanovením harmonogramu a koordinací postupů tak, aby nahrávání jízdného na karty opencard bylo organizačně připraveno do konce října 2011 pro následnou technickou realizaci.

Přenos informací zajistily zaměstnancům na pracovištích pověřené osoby, které poskytovaly i pokyny k uplatnění nároku na tuto výhodu poskytovanou zaměstnavatelem. Prostřednictvím pracovišť probíhala distribuce, sběr a první kontrola žádostí, které byly předávány v průběhu letních měsíců na lístkárnu ke zpracování. Chybně vyplněné žádosti nebo nepřesné údaje musely být vráceny uživatelům

k opravě. Do kategorie uživatelů zaměstnaneckého jízdného patří i velká skupina bývalých zaměstnanců, důchodců nebo pozůstalých a jejich rodinných příslušníků. Tato skupina byla informována písemně. Komunikace a sběr žádostí probíhal od června do září prostřednictvím lístkárny. Žádosti, které přicházely na lístkárnu, začaly být postupně zadávány do nového evidenčního systému, čímž začala postupná tvorba nové kartotéky a evidence uživatelů elektronického jízdného. Do aplikace byla postupně vkládána data o žadatelích, kteří byli ztotožňováni

**Pro rok 2011 evidenční systém zaměstnaneckého jízdného evidoval cca 28 tisíc osob s nárokem na zaměstnanecké jízdné všech věkových kategorií.**

s personální databází, a čísla jejich karet opencard. Na podzim žadatelé pro uplatnění nároku nezaopatřených dětí ve věku 15–26 let dodatečně předkládali potvrzení

o studiu, a to pro děti ZŠ, studenty SŠ a VOŠ do 30. 9., pro studenty VŠ do 31.10. (VŠ předloží další potvrzení do 29. 2. 2012 na letní semestr). Je třeba připomenout, že systém je automatizovaný, a pokud není potvrzení předloženo v termínu, jízdné se od dalšího následujícího měsíce zablokuje. Jízdné lze pak obnovit pouze opětovným nahráním zaměstnaneckého kuponu za roční poplatek. V září byla vydána na intranetu informace o dalším postupu pro žadatele, kteří uplatnili nárok a podali žádost. Podání žádosti není povinné a využívání zaměstnaneckého jízdného je dobrovolné. Někteří zaměstnanci o zlevněné jízdné nepožádali, někteří požádali pouze pro některé rodinné příslušníky. Žádosti mohou zaměstnanci nebo rodinní příslušníci podávat na lístkárnu stále, možnost nahrání zaměstnaneckého kuponu budou mít ale později.

### Nahrání karet v Infocentrech či stanicích metra

Do evidence je možné zadat pouze žadatele s uvedeným číslem karty opencard. Pouze těmto osobám systém umožní nahrání zaměstnaneckého kuponu v síti předprodejních míst.

Nárok na zaměstnanecké jízdné upravuje dodatek č. 3 Kolektivní smlouvy 2010–12. Změna Tarifu PID platná od července 2011 zavádí jízdné zdarma pro kategorii dětí do 15 let a kategorii seniorů od 65 let. Po uplatnění těchto změn předpokládáme pro rok 2012 výrazné snížení počtu uživatelů zaměstnaneckého jízdného.

Po předložení karty opencard bude každému oprávněnému žadateli nahrán a prodán zaměstnanecký kupon s platností od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2012.

Není potřeba předkládat žádné další doklady, možnost slevy se zobrazí obsluze přepážky na kartě opencard. Žadatelé, kteří se rozhodnou zvýhodněné jízdné zatím nevyužívat, si zaměstnanecký kupon na kartu opencard nemusí ihned nahrávat. Pokud se během roku rozhodnou jízdné využívat, mohou si kdykoliv zaměstnanecký kupon nahrát za jednorázový roční poplatek.

**Samotné nahrání proběhne na přepážkách předprodejních míst DPP (ve stanicích metra, Infocentrech DPP), kde se prodává jízdné pro cestující veřejnost. Systém pro nahrání bude na předprodejních místech připraven od 15. listopadu 2011.**

### Termíny pro platby prostřednictvím e-shopu

Držitelé opencard zdatnější v informačních technologiích mohou využít předprodej přes e-shop DPP ([www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)) nebo <http://eshop.dpp.cz/eshop>. Nákup kuponu zaměstnaneckého jízdného na další kalendářní rok bude možné za těchto podmínek:

- od 15. listopadu do 30. prosince 2011 v případě platby kartou
- od 15. listopadu do 23. prosince 2011 v případě platby převodním příkazem. Aktivaci si následně uživatel provede sám na validačním zařízení.
- a to vždy pouze s jediným možným začátkem platnosti kupon k 1. 1. 2012

Od prosince 2011 oddělení Distribuce jízdních dokladů – lístkárna připravuje na intranetu v sekci Praktické informace zřízení nové složky „Zaměstnanecké jízdné“, kde budou uveřejněny všechny novinky, pokyny a související normy.

Karta opencard s nahraným zaměstnaneckým kuponem se stává platným jízdním dokladem, kterým se zaměstnanec, bývalý zaměstnanec nebo rodinný příslušník prokazuje při přepravní kontrole.

Pokud se držitel karty opencard poškodí, ztratí nebo změní osobní údaje, požádá o vydání karty nové. Kartu opencard vydává Magistrát hl. m. Prahy.

Zákaznické centrum sídlí v Paláci Adria v Jungmannově ulici 31, v případě potíží nebo dotazů se lze obrátit v pracovních dnech na infolinku 124444.

Období od podání žádosti do vydání nové karty opencard nemá uživatel doklad o zaplaceném zaměstnaneckém jízdném. V takové situaci je možné postupovat takto:

- uplatňovat občanské jízdné
- kontaktovat lístkárnu a požádat o vystavení Potvrzení o zaplaceném jízdném, které po omezenou dobu bude sloužit jako platný jízdní doklad

Chceme upozornit, že identifikační karta zaměstnance DPP neslouží k prokázání platného jízdního dokladu.

Rozsah zaměstnaneckého jízdného se nemění, tzn., že ani v příštím roce nebude platné ve vlacích po Praze. Při změně čísla opencard nebo změně, která má vliv na nárok na zaměstnanecké jízdné, je uživatel povinen tuto skutečnost nahlásit lístkárně DPP. Jde např. o rozvod a nový sňatek, ukončení nebo přerušení studia, rozhodnutí soudu o odebrání invalidního důchodu, svěření osoby, nový sňatek vdovy po zaměstnanci apod. Neoprávněné užívání podléhá sankcím, případně odepřením jízdní výhody uživateli po dobu následujících 12 měsíců.

Změna nároku na zaměstnanecké jízdné a přechod na elektronickou formu provází i změna vnitřních norem, které poskytování této výhody stanovují. Jedná se zejména o kolektivní smlouvu a tarifní zásady.



Souprava metra typu 81-71M při dynamických zkouškách mobilní části zabezpečovacího zařízení (na mostě přes zhlaví depa Hostivař)

Vlakový zabezpečovač má za úkol zajistit především bezpečnou jízdu osobního vlaku na trati metra vzhledem k jízdám ostatních vlakových souprav, technickým podmínkám tratě a aktuální provozní situaci. Toto zabezpečovací zařízení se v principu skládá ze dvou základních částí – stacionární (traťové) a mobilní. Pod pojmem stacionární část si můžeme zjednodušeně představit vše, co není nijak napevno spojeno s vlakem, a tedy se nepohybuje. Je tvořena zejména kolejovými obvody, sledujícími pozici všech vlaků v daném úseku, reléovými ústřednami, které určující a vyhodnocující polohy výhybek, tlakových uzávěrů, návěstní znaky návěstidel atd., a v neposlední řadě také přenosovým zařízením, umožňujícím komunikaci s vlakem. Mobilní část obstarává příjem vyslaných signálů, jejich vyhodnocení a implementaci v rámci řízení vlaku.

V současné době jsou v pražském metru provozovány tři zcela rozdílné typy zabezpečovačů. Nejstarším z nich je liniový vlakový zabezpečovač s kontrolou a automatickou regulací rychlosti neboli ARS. Tímto typem zabezpečovacího zařízení sovětské výroby byly dříve vybaveny všechny trasy metra, dnes ale už pouze dojíždí v provozu trati B na modernizovaných soupravách typu 81-71M v provedení MARS a BARS. U nich je každé čelní vozidlo vybaveno snímacími cívkami, které přímo z kolejnicových pásů přijímají signály o různých frekvencích pro dovolené rychlosti 80, 60 a 40 km/hod, frekvenci pro max. rychlost 20 km/hod a pro kód 0 km/hod. Mimo to hlídá jízdu pod tlačítky bdělosti (resp. rychlost jízdy do 20 km/hod) atd.

Jako první bylo v roce 1998 modernizováno zabezpečovací zařízení linky C, kde dosavadní ARSku vystřídal systém PA 135 (Pilotage Automatic o nosné frekvenci 135 kHz) od původně francouzského výrobce MATRA Transport International. Přenos informací mezi staničními skříněmi (vyhodnocujícími informace ze staničního a traťového zařízení a ze zařízení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení) je realizován prostřednictvím tzv. programových pásů. Ty tvoří 165 mm široký krytý anténní systém, složený z několika souběžných vodičů, uložený na nosné konstrukci umístěné na pražcích.

S prozatím nejmodernějším systémem zabezpečovacího zařízení se můžeme setkat na lince A. Jedná se subsystémy

## Umění vlakového zabezpečovače

V UPLYNULÝCH TÝDNECH PROBĚHLA MONTÁŽ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ I NA POSLEDNÍ, TEDY 93. ZPROVOZŇOVANÉ SOUPRAVĚ METRA TYPU 81-71M. PO ÚSPĚŠNÉM SPLNĚNÍ ZKUŠEBNÍCH JÍZD JE TAK O KROK BLÍŽE K ZAHÁJENÍ SVÉHO PROVOZU S CESTUJÍCÍMI. JE TO PŘÍLEŽITOST SE BLÍŽE PODÍVAT NA PRINCIP ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ DANÉ LINKY, NA NÍŽ JE SOUPRAVA PROVOZOVÁNA.

Text a foto: Petr Havlíček

SOP-2P a ATC-LZA PRAHA (název složen z pojmů: Automatic Train Control a Liniový Zabezpečovač A). Podsystem SOP-2P vychází z polského systému SOP-2, provozovaného v síti varšavského metra od dubna 1995. Systému ATC-LZA PRAHA byl vyvinut firmou AŽD Praha a prvotně použit na vlacích Českých drah (CRV&AWČD). Z něho pak vychází systém Automatického Cílového Brzdění ACB pro systém metra neboli ACBM3 (pro úplnost - systém ACBM1 byl na lince C provozován v letech 1979-97 na vozech Ečs a ACBM2 prošel v období 1988 až 1992 zkušebním provozem na jedné ze souprav 81-71). Ten kromě samotného řízení vlaku dbá rovněž i na energetickou úspornost jízdy, dodržování stanoveného jízdního řádu, minimalizaci úkonů prováděných strojvedoucím a podobně. Oba podsystemy využívají pro svou činnost společná stacionární zařízení a společná vozidlová přenosová zařízení.

Hlavním úkolem stacionárního zařízení je dle impulsů od staničního a traťového zabezpečovacího zařízení sestavit telegramy o délce 47 bitů, které jsou následně adresovány do jednotlivých vodičových smyček, umístěných v kolejišti. Vozidlová zařízení telegramy přijmou, dekodují a na jejich základě vytvářejí příslušné signály pro řídicí obvody vlaku (hnačích, brzdového systému vlaku atd.). Na podkladě těchto signálů a nahané mapy tratě (která zahrnuje sklonové a směrové poměry tratě, délky mezistaničních úseků aj.) je pak vlak schopen samočinně regulovat rychlost (a to právě s ohledem na energetickou úspornost a jízdní řád), předvolit stranu pro otevírání dveří, měnit dálková světla za tlumená (např. při vjezdu do stanice), spouštět vlakový rozhlas a mnoho dalších obdobných funkcí. Rozsah těchto funkcí souvisí s navoleným jízdním režimem.

Nejkomplexnější je Režim Automatického Vedení vlaku neboli RAV, který omezuje činnost strojvedoucího jen na otevření dveří ve stanici, spuštění vlakového rozhlasu pro zavření dveří a pokyn k odjezdu (držení tlačítka „rozjezd“ na vzdálenost 100 m od hrany nástupiště). Nadstavbou tohoto systému je navíc Režim Bezobslužného Obratu RBO, který je využíván pro obraty souprav ve stanici Dejvická, kdy vlak jede zcela bez strojvedoucího.



Zároveň je zapotřebí zvyšovat konkurenceschopnost DPP ve vztahu k individuální automobilové dopravě a ostatním dopravcům, aby byla i v budoucnu zachována silná pozice Dopravního podniku v rámci provozování hromadné dopravy osob na území hlavního města Prahy. Přesto, že vedení DPP činí veškerá opatření ke snížení provozních nákladů, nevyhne se bohužel ani snižování počtu pracovníků. Proto, že si management DPP zcela uvědomuje citlivost této otázky, zavázali se zástupci zaměstnavatele postupovat v této věci maximálně ohleduplně.

### Preferujeme přirozený úbytek zaměstnanců

Při snižování počtu pracovních míst budeme preferovat přirozený úbytek zaměstnanců. Přednostně budou rušena pracovní místa obsazená zaměstnanci s nárokem na starobní důchod dle KS bod 2.3.2 bod b) tak, aby byly dopady na zaměstnance v produktivním věku co nejmenší. Tím, že na takto uvolněná pracovní místa nebudou přijímáni noví zaměstnanci, dojde ke snížení počtu pracovníků zhruba o dvě stě. Tento počet představuje necelá 2 % z celkového počtu 11 tisíc zaměstnanců Dopravního podniku. Přesto, že je zapotřebí citlivě vnímat odchod každého pracovníka, nejedná se tedy o nijak významný podíl.

Záměr bude realizován ve dvou etapách, k 1. lednu a 1. dubnu 2012. Zaměstnanci, jejichž pracovní místa budou rušena k 1. lednu 2012, již převzali výpovědi. Výpovědní doba končí k poslednímu dni tohoto roku. Zároveň probíhají přípravy II. etapy. Vedoucím zaměstnancům jsme poskytli veškeré informace o termínech, které budou druhou etapu provázet. Po projednání organizační změny s odborovými organizacemi, které je plánováno

## Snižování počtu pracovních míst: přirozený úbytek zaměstnanců

RŮST CEN ENERGÍÍ, PALIV A DALŠÍCH VSTUPŮ HRAJE V SOUČASNÉ DOBĚ MIMOŘÁDNOU ROLI VE ZVYŠOVÁNÍ PROVOZNÍCH NÁKLADŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU. ZMRAZENÍ RŮSTU CEN JÍZDNĚHO A OMEZENÉ MOŽNOSTI KRYTÍ PROKAZATELNÉ ZTRÁTY Z VÝKONU VEŘEJNÉ SLUŽBY Z MĚSTSKÉHO ROZPOČTU KLADE ZVÝŠENÉ NÁROKY NA HLEDÁNÍ ÚSPOR V NÁKLADECH.

Lucie Šindelářová  
Ilustrační foto

na 14. 12. 2011, budou příslušní zaměstnanci seznámeni se zrušením svého pracovního místa. V případě, že si nevyberou z nabídky volných pracovních míst v rámci DPP, kterou jim předáme, skončí jejich pracovní poměr 31. 3. 2012.

### Informace a rady pro zaměstnance

Veškeré informace k oběma etapám propouštění jsme také umístili na intranetu Dopravního podniku ve složce sekce Lidské zdroje. Vedoucí zaměstnanci zde najdou praktické rady, jak postupovat v případě propouštění včetně harmonogramu jednotlivých etap. Intranet nabízí i řadu sdělení určených pro odcházející zaměstnance.

Pro zmírnění následků hromadného propouštění připravilo oddělení Personální a mzdové uvolňovaným zaměstnancům pomoc. Nabízíme komplexní informace o jejich nárocích, právech i povinnostech. Zároveň odcházející zaměstnanci poučíme o právech a povinnostech nezaměstnaného, kde naleznou praktické rady týkající se registrace na úřadu práce a podpory v nezaměstnanosti, a dále kontaktní údaje na pobočky úřadu práce, odkazy na stránky personálních agentur. Také jim poradíme, jak napsat správně životopis, k dispozici dáme vzorový životopis včetně informace o tom, jak postupovat při vyhledávání vhodné nabídky volných pracovních míst nebo rekvalifikačních kurzů. Zaměstnancům, kterým vznikne nárok na starobní důchod do šesti měsíců od data uskutečnění organizační změny, tj. nejpozději do 30. 6. 2012, nebo v případě II. etapy nejpozději do 30. 9. 2012, bude na jejich žádost zrušeno pracovní místo až po datu vzniku takového nároku.





Referentky odd. Komunikace Marcela Kubičková, Jana Čermáková a Zdeňka Králová, které se starají o vyřizování podnětů veřejnosti

HROMADNÁ DOPRAVA JE VŽDY POD DROBNOHLEDEM SPOLEČNOSTI. ZVLÁŠTĚ ŘIDIČI ČI REVIZOŘI JSOU KAŽDOU VTEŘINU SVÉ PRACOVNÍ DOBY SLEDOVÁNÍ MNOHA DESÍTKAMI PÁRŮ OČÍ. A SAMOZŘEJMĚ TAKÉ HODNOCENÍ. DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY ROČNĚ PŘEPRAVÍ BEZMÁLA JEDNU A ČTVRT MILIARDY CESTUJÍCÍCH. VŠICHNI TITO LIDÉ SE NA HROMADNOU DOPRAVU DÍVAJÍ ZE SVÉHO ÚHLU POHLEDU. VŠICHNI CHTĚJÍ CESTOVAT CO NEJLÉPE A MNOZÍ Z CESTUJÍCÍCH NEVÁHAJÍ SE O SVÉ ZÁŽITKY PODĚLIT. NĚKDY JEN POUKAZUJÍ NA TO, CO BY SE DALO ZLEPŠIT, NĚKDY PŘÍMO KONKRÉTNĚ UKAZUJÍ NA RŮZNÁ POCHYBENÍ, A NĚKDY DOKONCE TAKÉ CHVÁLÍ. Z TOHO VŠEHO JE ZŘEJMÉ, ŽE HROMADNÁ DOPRAVA A JEJÍ KVALITA LIDI ZAJÍMÁ.

Hana Pohanová / Foto: ilustrační

Podněty od cestujících přicházejí do podniku několika cestami. První a nejčetnější z nich je kontaktní formulář na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz), další možností je telefonát nebo osobní podání na podatelně či prostřednictvím Infocenter a poslední písemné podání. Společně se pak scházejí na oddělení Komunikace, kde tři pracovnice tyto podněty přebírají, evidují, přidělují k vyřízení příslušným pracovištím, a posléze na ně také na základě vyjádření příslušných útvarů odpovídají a vše zakládají a archivují.

#### Nejvíce podnětů na chování revizorů a řidičů

Jak už je napsáno výše, práce většiny zaměstnanců DPP je ostře sledovaná. Někdy je ovšem z podnětů patrná i touha po pomstě. Dal mi pokutu, a tak mu pěkně zavařím, říkají si někteří z přistižených pasažérů. Podobně uvažují i někteří cestující, kteří třeba jen nestihli autobus. Někdy

## PODNĚTY VEŘEJNOSTI JSOU DOBRŮU ZPĚTNOU VAZBOU

je ale pravda zase opravdu na straně cestujících. Jisté však je, že každý případ si žádá důkladné prošetření. To probíhá na jednotlivých útvarech. Podrobnější informace o práci s podněty veřejnosti přímo na útvarech přineseme v některém z dalších čísel DP kontaktu.

#### V červnu odstartoval nový systém

DPP v červnu letošního roku přešel na nový systém přijímání podnětů veřejnosti na základě Směrnice 19-2011-00 Vyřizování podnětů veřejnosti a společně s tím došlo také k úpravám kontaktních formulářů na webových stránkách DPP. Pro přijetí podnětu je zapotřebí, aby

podávající uvedl své jméno a příjmení, telefonní číslo a e-mail, a také srozumitelně napsal, co se vlastně stalo. Cílem této změny bylo především zkvalitnění služby,

možnost klienta kontaktovat pro doplnění potřebných dat a také eliminace negativních jevů, jako je například vulgární podání.

Současně se spuštěním nové podoby formulářů oddělení Komunikace zpracovalo pro web také podklady pro sekci Časté dotazy. Odkaz na ni je hned na úvodní stránce kontaktních formulářů. V sekci Časté dotazy jsou podle potřeby aktualizována různá témata, na které přicházejí časté dotazy či podněty. Patří sem například problematika

bezdomovců v hromadných dopravních prostředcích, z pohledu cestujícího příliš dlouhá doba odstavek eskalátorů a podobně. Pokud cestující ještě před vyplněním kontaktního formuláře najde problematiku, která jej zajímá, nemusí již nic vyplňovat a odpověď má ihned k dispozici.

#### Změně předcházela důkladná příprava

Příprava na spuštění nového systému představovala nejen patřičnou technickou podporu, ale také například oznámení zpracování osobních údajů podle § 16 zákona č. 101/2000 Sb. Úřadu pro ochranu osobních údajů (ÚOOU). Oddělení Komunikace tak učinilo ve spolupráci s oddělením 600120 Bezpečnost a ochrana majetku prostřednictvím bezpečnostního ředitele. Získalo tak platnou registraci a nechalo rovněž zpracovat projekt zálohování podnětů veřejnosti.

Ačkoliv pro většinu z nás je pochopitelné, že pokud chceme někomu něco sdělit, ať už pozitivního, či negativního, nestydíme se za svou totožnost, někteří klienti změnu v podávání podnětů prostřednictvím kontaktních formulářů kritizovali. Jeden z klientů dokonce podal podnět Úřadu pro

ochranu osobních údajů. Poukazoval na nutnost poskytnutí jména, příjmení, e-mailové adresy a telefonu při přijímání podnětů cestujících při využití kontaktního formuláře na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz). Stěžovatel uvedl, že jsou tímto způsobem zjišťovány nadbytečné osobní údaje.

#### ÚOOU potvrdil správnost postupu

V polovině září proto Úřad pro ochranu osobních údajů zahájil kontrolu na oddělení Komunikace, zaměřenou na dodržování povinností stanovených zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností při zpracování osobních údajů v souvislosti s přijímáním podnětů k městské hromadné dopravě prostřednictvím kontaktních formulářů.

Úřad pro ochranu osobních údajů si vyžádal řadu dokladů a dokumentů, souvisejících s prověřovanou činností. Na základě jejich prozkoumání hodnotil identifikaci zpracování, prostředky a rozsah zpracování osobních údajů, dobu uchovávání osobních údajů, zpracování osobních údajů v souladu s účelem, k němuž byly shromážděny, souhlas subjektu údajů, informační povinnost a zabezpečení osobních údajů.

Ve všech bodech Úřad pro ochranu osobních údajů konstatoval, že DPP neporušil žádná příslušná ustanovení.

Práce na oddělení Komunikace v pozici referentek přijímajících podněty veřejnosti je velmi různorodá. Tyto pracovnice musí mít pod kůží citlivý přístup k cestující veřejnosti, mít dokonale přehled o činnostech podniku a dokázat výborně komunikovat se svými kolegy na nejrůznějších pracovištích. Jde o práci s lidmi a je zapotřebí umět podávajícím sdělit pozitivní formou i nepříjemné skutečnosti. Pečlivá práce při přijímání podnětů je tak svým způsobem také ochranou všech poctivých a slušných zaměstnanců a vytvářením posilování dobrého jména podniku. Proto – i když povinnost přijímat podněty není nikde uzákoněna a ze strany Dopravního podniku tak jde vlastně o nadstavbovou službu – se komunikace s cestující veřejností v dobrém mnohonásobně vrací.

Téma: **Nedodržení jízdního řádu** Změnit téma

Popis události: **Dobrý den, podle jízdního řádu tramvaj č. 18 (Svatoplukova - Pražského povstání) má jet v 11:34. Na zastávce jsem stál jako vždy v 11:30, ale tramvaj přijela v 11:46. Vzhledem k tomu, že interval touto dobou mezi spoji je 10 minut, prosím o vysvětlení.**

Jméno a příjmení: **Jan Novák**

Telefon: **723123456**

Adresa: **Novákových 45, Praha**

Email: **novak@novakovi.cz**

Datum a čas události: **19.10.2011 11:30**

Číslo linky: **18**

Směr: **Pražského povstání**

Název zastávky: **Svatoplukova**

Číslo vozu:

V souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, souhlasím se zpracováním všech poskytnutých osobních údajů společností Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČ 000 05 886, se sídlem Praha 9, Sokolovská 217/42, PSČ 190 22, a to pro účely zpracování a vyřízení zasláného podnětu, a pro zaslání případné odpovědi na něj.\*

Odeslat



Počty unikátních návštěvníků sekce Časté dotazy na webu DPP za den v období září–říjen 2011. Počet unikátních zobrazení stránky se pohybuje průměrně kolem stovky denně. Nejvíce přístupů přitom stránka pravidelně zaznamenává během pondělků



## ZIMA KLEPE NA DVEŘE

S LISTOPADEM PŘICHÁZÍ NEJEN MRHOLENÍ ČI DĚŠŤ, ALE ČASTO TAKÉ SNÍH A MRÁZ. PRO DOPRAVU OBECNĚ TO ČASTO ZNAMENÁ PROBLÉM. OD HROMADNÉ DOPRAVY ALE LIDÉ I V MIMOŘÁDNÝCH PODMÍNKÁCH OČEKÁVAJÍ PŘESNOST. PŘÍPRAVA NA ZIMU PROTO V DPP PROBÍHÁ DLOUHO DOPŘEDU.

Hana Pohanová / Foto: archiv DPP

Zimní čas je nevyzpytatelný a nikdy příliš přesně dopředu nevíme, co nám přinese. DPP se na zimu každoročně připravuje a čerpá přitom i zkušenosti z minulých období. Přesto ale zima dokáže pořádně překvapit. Například minulou zimu počasí připravilo situaci, kterou dopravní podnik nepamatuje cca 20 let. „V průběhu dne a noci došlo k velkému spadu sněhu a rychlému střídání teplot, což způsobilo, že napadlý sníh tak zmrzl, že ani pluhy nebyly schopny sněhu odhrnout. Když se to podařilo, tak zmrzlé bariéry sněhu bránily v průjezdu tramvají a autobusů. Navíc vlivem vlhkosti došlo k takové námraze na trolejích tramvajových tratí, že na několika místech nebylo možno vůbec s tramvajemi jezdit,“ vzpomíná na loňskou sněhovou kalamitu vedoucí odboru Řízení a kontrola provozu **Jaroslav Stůj**. Zima je specifickým obdobím také z pohledu prováděných kontrol. Kontroluje se nejen úklid sněhu v objektech tramvajových vozoven, ale i sjízdnost tratí.

### Záznam o výši sněhové pokrývky v XI–XII 2010

Měsíc	Den	cm
XI	26	0
XI	27	2
XI	28	2
XI	29	10
XI	30	11
XII	1	10
XII	2	23

Mimo jiné, a vzhledem k nízkým teplotám, se provádí kontrola vytápění vozů, výhřevu výhybek, odstranění sněhu ze zářivů zastávek nebo sněhové bariéry.

Sněhová nadílka dokáže pořádně potrápít i autobusy. Ty musí kličkovat mezi zaparkovanými auty a bariérami

sněhu a problémy jim dokážou přidat také osobní automobily a nákladní vozy, jejichž řidiči se ne vždy umí se sněhem a mrazem vyrovnat. Logicky nejlépe je na tom v zimním období metro, pokud ovšem nenastane tak mimořádná a neobvyklá situace jako na Nuselském mostě, do kterého vlivem obrovského množství tajícího sněhu zatekla voda.

Pro nadcházející zimu se všichni v DPP napříč různými útvary snaží udělat maximum. Dopravní podnik připravuje autobusy, tramvaje, tramvajové pluhy. Dispečeri chystají preventivní opatření, aby předešli případné kalamitní situaci. „Vedoucí příslušných pracovišť budou koordinovat případné personální posílení v místech, kde bude potřeba, včetně nasazení posádek na tramvajové pluhy, úklid zastávek, úklid zářivů v zastávkách pro autobusy, čištění výhybek na tramvajových křižovatkách, čištění odstavných ploch na garážích a dvorů tramvajových vozoven,“ dodává k problematice zimního období Jaroslav Stůj.

Je však potřeba si uvědomit, že DPP je závislý na ostatním provozu ve městě a na pokynech štábu zimní služby, který se schází v průběhu zimního období na městské radnici. Například minulou zimu se po kalamitním dni povedlo přesvědčit řidiče osobní a nákladní dopravy, aby omezili jízdu po Praze, a to opravdu výrazně prospělo.

Dispečinky dostávají informace od meteorologů s předpovědí na další období a dny. Velkým pomocníkem je meteoradar, který dokáže ukázat přeháňkové mraky, které se blíží k Praze. Dalším pomocníkem jsou meteostanice po městě a čidla TSK ukazující teplotu a rosný bod. Z těchto údajů lze předpovídat, kde vznikne problém jako první. Co ale radar nezjistí, je pokles teploty bez přeháňky, tzn. z teplot kolem 0 stupňů na -10 stupňů, a tím zamrznutí povrchu vozovek.

## Zástupci tramvajové sekce z Čech i Slovenska v Praze

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY (DPP) SE VE DNECH 19. A 20. ŘÍJNA 2011 ZHOSTIL ROLE POŘADATELE 42. ZASEDÁNÍ ODBORNÉ SKUPINY TRAMVAJE (OST) PŘI SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČESKÉ REPUBLIKY (SDP ČR).

Martina Neckářová  
Foto: archiv DPP

Během dvoudenního zasedání si zástupci dopravních podniků z Čech i Slovenska vyměnili nejen zkušenosti z provozu tramvají, ale vzájemně si také předali informace o novinkách a změnách, které se v nejbližší době na tramvajovém trhu objeví.

### Dorazila třicítka zástupců

První den konference zahájil tajemník odborné skupiny Rudolf John, předseda odborné skupiny tramvaje Bedřich Prokeš a výkonný ředitel OST Antonín Macháček. 42. zasedání se kromě představitelů DP z hlavního města zúčastnila třicítka zástupců z dopravních podniků města Brna, Plzně, Mostu a Litvínova, Liberce a Jablonce, Olomouce, Ostravy a z dopravních podniků z Bratislavy a Košic.

Celé dopoledne bylo věnováno faktickým přednáškám jednotlivých zástupců dopravních podniků. Zástupci všech dopravních podniků představili svoji výhledovou koncepci do budoucna formou prezentací a přednášek. Na závěr dopoledního semináře přednesl architekt Patrik Kotas přednášku na téma Nové trendy v designu městské hromadné dopravy ve světě.

### Okružní jízda tramvají s výkladem

Odpoledne byl pro zástupce dopravních podniků připraven bohatý kulturní program. Okružní jízdu Prahou si mohli vychutnat v nejnovější tramvaji 15T For City, která byla ozvučena, a cestující si tak vyslechli informace o historické části Prahy. Toto průvodcovství připravil spisovatel



Organizace této dvoudenní konference dopravních podniků byla časově a organizačně velice náročná. Díky společnému úsilí týmu DPP se celá akce zdařila a byla odměněna od zúčastněných uznáním, řekl **Milan Slunečko**, vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje DPP

a uznávaný znalec oboru pragensií Josef Hrubeš. Tramvaj na své okružní jízdě projela také nově zrekonstruovanou trať do Podbavy. Miroslav Penc z jednotky Dopravní cesta Tramvaje odborně okomentoval zrekonstruovaný úsek i novou část tratí.

Účastníci si také prohlédli nově otevřené části Národního technického muzea a poté ukončili tento dlouhý den v Muzeu MHD ve Střešovicích, kde je přivítal vedoucí jednotky Historická vozidla Milan Pokorný. Pro mnoho účastníků to byl netradiční den a zážitek. Na závěr zazpíval i sbor DPP, který sklídil za své vystoupení potlesk a uznání. Druhý den účastníci pokračovali v manažerském vzdělávání. Zástupci jednotlivých firem prezentovali své společnosti i produkty, které mají své uplatnění v tramvajové dopravě.

Pražský dopravní podnik na konferenci zastupovali a zároveň akci organizovali a zajišťovali: Milan Slunečko a Radovan Kaprálek z jednotky Správa vozidel Tramvaje a Jindřich Křekule z Technicko-provozního odboru a Václav Havlík z provozovny Opravna tramvají.

Demontovaná hlavní hřídel z pohyblivých schodů ve stanici metra Hradčanská



## Opravy eskalátorů JSOU ČASOVĚ NÁROČNÉ

PŘI ROZSÁHLEJŠÍCH OPRAVÁCH POHYBLIVÝCH SCHODŮ – ZEJMÉNA PŘI GENERÁLNÍCH A MIMOŘÁDNÝCH – POUKAZUJÍ CESTUJÍCÍ POMĚRNĚ ČASTO NA TO, ŽE ESKALÁTORY JSOU Odstaveny zbytečně a nepracuje se na nich. Podívejme se zblízka na děje, které probíhají v útrobách stanic nebo v dílnách.

Text a foto: Hana Pohanová

Pohyblivé schody (dále PS) jsou zařazovány do plánu oprav podle počtu provozních hodin od jejich uvedení do provozu, případně od poslední opravy. Dalším kritériem je provozní opotřebení jednotlivých komponentů, zejména nosných částí strojů, kdy je nezbytné demontovat schodové pásmo a opotřebené díly se při opravě musí vyměnit. Časový interval mezi opravami jednotlivých zařízení se liší. Důvodem je provozní zatížení, které je například enormní na přestupních stanicích metra, nebo tam, kde je přestup na povrchovou dopravu. Jedná se například o stanici I. P. Pavlova, Kačerov a jiné.

Kromě plánovaných oprav jsou operativně prováděny mimořádné opravy k odstranění následků havárií (cizí předměty ve schodovém pásmu) a jiných poškození způsobených vandaly (např. madel). Na stanicích, kde jsou instalována tři ramena, se může opravovat pouze jedno, aby byla zachována dopravní obslužnost stanice pro oba směry. Kde jsou instalována pouze dvě ramena, je omezena obslužnost v jednom směru. Je-li instalováno pouze jedno rameno, je vstup a výstup umožněn pouze po pevném schodišti. Pokud je to možné, je nejdříve opravováno rameno provozované směrem dolů, po jeho opravě je jeho provoz po dobu opravy druhého ramena obrácen pro výstup směrem nahoru (viz např. oprava ve stanici metra Budějovická). Důvodem je, že výstup nahoru je pro cestující namáhavější než sestup dolů po pevném schodišti.

Asi nejlépe můžeme velkou či generální opravu, která se pro běžného pozorovatele může jevit jako velmi dlouhá, přiblížit rozebráním postupu jednotlivých prací a pomocí konkrétního příkladu. Je nutné si uvědomit, že na viditelné

straně stroje z pohledu cestujícího se provádí pouze část prací, další probíhají na dílech ve spodní části konstrukce stroje a ve strojovně. Velký objem činností na demontovaném schodovém pásmu a dalších komponentech stroje probíhá v dílnách oprav na depu Kačerov.

### Zajímavá čísla o PS

**V PRAŽSKÉM METRU JE V PROVOZU V SOUČASNOSTI 248 RAMEN POHYBLIVÝCH SCHODŮ (PS)**

<b>CELKOVÁ DOPRAVNÍ VÝŠKA VŠECH PS</b>	3 511 m
<b>CELKOVÝ POČET STUPŇŮ VŠECH PS</b>	42 408
<b>CELKOVÝ POČET KLADEK VŠECH PS</b>	169 632
<b>CELKOVÁ DÉLKA MADEL VŠECH PS</b>	34,5 km

Mezi nejnáročnější práce z hlediska objemu a manipulace patří kompletní demontáž schodového pásma, tj. jednotlivé stupně (schody), tažné řetězy a další komponenty. Tyto díly jsou odvezeny do dílen oprav na depu Kačerov a nahrazeny díly novými nebo renovovanými, připravovanými v předstihu pro jednotlivé opravy. Část dílů je opravena v průběhu opravy přímo na stanici a vrácena zpět na stroj. Pro představu objemu přepravy mezi stanicí a dílnami oprav lze uvést,

že hmotnost přepravovaných demontovaných dílů u typu ET činí cca 40 tun. Demontáž schodového pásma, tažných řetězů, dráhového systému a dalších komponentů nelze z bezpečnostních důvodů provádět za provozu s cestujícími. Tyto práce jsou směřovány do pravidelných nočních výluk metra, zpravidla v rozsahu přibližně 0:50 až 3:50 hodin – všechny práce včetně úklidu dotčených ploch nástupiště a vestibulu však musí být skončeny do ukončení přepravní výluky a zahájení přepravy s cestujícími. Stejný postup je dodržen i při zpětné montáži nových nebo opravených dílů. Další oblastí jsou svářecí a většina brousících prací na konstrukci, které taktéž nelze z požárních a bezpečnostních důvodů provádět za provozu s cestujícími. I tato skutečnost má vliv na délku opravy.

Následně probíhají další práce na stanici, zejména oprava nebo výměna dráhového systému na konstrukci stroje, oprava převodové skříně, madlového ústrojí, hlavního a vratného hřídele, výměna madel, kompletní oprava elektrické instalace včetně rozváděče, případná výměna kabelů aj. Při opravě hlavního hřídele je nezbytné manipulovat ve stísněném prostoru s těžkými díly a používat speciální přípravky. Např. při opravě ve stanici metra Hradčanská byl demontován a odvezen do dílen oprav hlavní hřídel typu Otis o hmotnosti 1 600 kg. U typů ET, kde hmotnost hlavního hřídele je 7 500 kg, se musí oprava provádět ve strojovně, jeho přeprava ze stanice je jinak možná jen speciální montážní šachtou pomocí autojeřábu. Znamenalo by to zábor komunikací na povrchu, vybourání zakrytí montážní šachty, a tím omezení dopravy v okolí stanice.

Součástí opravy je i geodetické zaměření a seřízení dráhového systému. Je zaměřen osově a výškově hlavní a vratný hřídel a dráhový systém po celé jeho délce pomocí

laseru. Případné osově a výškové odchylky se musí seřídít s tolerancí cca 1 mm. To klade vysoké nároky na seřizovací práce. Kvalita seřízení je následně kontrolována opakovaným geodetickým zaměřením. V závěru opravy je provedena revize strojní a elektrické části a záběh stroje bez cestujících, který se provádí nepřerušeně po dobu dvanácti hodin v každém směru. Při přerušení záběhu z jakéhokoli důvodu na více než 30 minut (např. při dodatečném seřizování bezpečnostních prvků) se musí celý záběh opakovat.

**Časově nejdelší oprava pohyblivých schodů trvala 15 týdnů. Jednalo se o generální opravu PS ev. č. 227 ve stanici Náměstí Republiky. Důvodem byla zejména rekonstrukce převodovky, madlových kol a vratné hřídele. Časově nejdelší opravy jsou u zařízení s velkou dopravní výškou, instalované v hlubinných stanicích. Oprava trvá 10 až 11 týdnů.**

Tento neúplný výčet činností naznačuje náročnost prací a z toho plynoucí celkovou dobu opravy. Výluky provozu pohyblivých schodů při opravách mají vždy dopad na kvalitu a komfort přepravy cestujících veřejnosti, zejména ve snížení přepravní kapacity a prostorovým omezením nutnými zábory ve stanici. Je snahou všech zainteresovaných pracovníků tyto negativní vlivy omezit na minimum. Pro představu objemu činností služby Dopravní zařízení lze uvést, že v minulých letech byl objem prováděných generálních oprav cca 15 PS ročně. Po změně organizace pracovních kapacit je tento objem zvýšen na 21 PS ročně. Z důvodu zkušeností a znalostí provádí tyto opravy služba Dopravní zařízení výhradně svými kapacitami.

### Pražská "nej" o eskalátorech

<b>PS S NEJVĚTŠÍM ZDVIHEM (= DOPRAVNÍ VÝŠKOU):</b>	stanice Náměstí míru (43,6 m)
	stanice Hradčanská (38,2 m)
	stanice Národní třída (37,6 m)
<b>DOPRAVNĚ NEJZATÍŽENĚJŠÍ PS:</b>	přestup mezi stanicemi Muzeum – A a Muzeum – C
	I. P. Pavlova
	Florenc
	Hradčanská
	Kačerov
	Můstek – A
Můstek – B	



Pohled do konstrukce eskalátoru po demontáži hřídele



## PRVNÍ DOTEK S ČESKEM JE NA INFOCENTRU

OSTROVNÍ STÁNEK V BUDOVĚ TERMINÁLU 2 PRAŽSKÉHO RUZYŇSKÉHO LETIŠTĚ S OZNAČENÍM INFORMATION METRO TRAM BUS SVÝM GRAFICKÝM VYVEDENÍM A POLOHOU PŘITAHUJE CESTUJÍCÍ UŽ Z DÁLKY. JE TO PRO NĚ JEDEN Z PRVNÍCH KONTAKTŮ NA ČESKÉ PŮDĚ. PRÁCE INFORMÁTORŮ TAK MŮŽE VÝRAZNĚ OVLIVNIT MÍNĚNÍ NÁVŠTĚVNÍKŮ O NAŠÍ ZEMI.

Text a foto: Petr Ludvíček

Mezinárodní vzdušný přístav, kterým pražské letiště je, ročně odbaví mezi 11 a 12 miliony cestujících. Zhruba padesátka leteckých společností je přepravuje do 130 destinací. Od konce března 2008 jsou pasažéři letící do a z schengenského prostoru odbavováni na Terminálu 2 bez celních a pasových kontrol. A to jsou nejčastější klienti Infocentra Dopravního podniku. Je jich dvakrát až třikrát více než za Terminálu 1 a pár minut po odbavení zamíří pro jízdenku, informaci či mapu ke stánku DPP. Je to pro ně jeden z prvních kontaktů na české půdě. Jeden informátor jich za směnu v sezoně odbaví 400 až 500!

Oproti Infocentrum ve městě, je pro letiště typická otázka, jakou jízdenku si mám koupit, kam mi platí nebo hledání optimální trasy do hotelu. Následují informace o vícedenních jízdenkách, jak dojet za pražskými zajímavostmi, případně

mimo Prahu. „Na prvním místě je ovšem snaha co nejdříve po příletu dojet do hotelu, zahodit kufr, vysprchovat se, takže z našich odpovědí je nejčastější hledání cesty do hotelu,“ hodnotí **Miroslav Sedlmajer**, vedoucí center na letišti. „Většina klientů má voucher nebo vytištěný e-mail, takže adresu vědí, a pak jim můžeme pomoci rychle. Pak jsou menší hotely nebo některé z hotelových řetězců, kterých je víc, a potom je to o komunikaci s klientem, případně o vyhledávání na internetu a je to otázka jen času,“ dodává.

Klienti přistupují ke stánku ve vlnách podle toho, kolik kdy letadel dosedne na ruzyňskou plochu. Ale ani při nárůstu fronty k oběma okénkům nad třicet osob není znát nervozita. Profesionální rozvahu zachovávají i informátoři. „Měl jsem hodinový rekord 93 osob. V průměru jeden náš informátor za směnu odbaví ve špičkových dnech na 400 až 500 osob.



Mapy, plány, tarif, jízdenky, spojení a mnoho dalšího žádají po informátorech na Terminálu 2 cestující z letadel, která před pár okamžiky dosedla na ruzyňské letiště

Dá se to odhadnout i podle prodaných jízdenek, například ve špičce v srpnu informátor prodá 150 až 200 vícedenních jízdenek a minimálně dvakrát tolik jízdenek základních za směnu,“ vypočítává Miroslav Sedlmajer. Obě střediska na letišti mají službu od 7 do 21 hodin každý den včetně svátků jen s malou úpravou o vánočních svátcích. Na každém stánku jsou čtyři kmenoví zaměstnanci, kteří slouží v režimu ranní (6.30–14.30), střední (10.00–18.00) a odpolední směna (13.30–21.30).

**Jeden informátor za směnu na Infocentru Terminál 2 odbaví odbaví v sezoně na 400 až 500 zákazníků, prodá až 200 vícedenních a minimálně dvojnásobný počet základních jízdenek.**

Miroslav Sedlmajer předtím než v roce 2007 na letiště přišel, pracoval půl roku na přepážce v Holešovicích. Říká, že nejtěžší je práce s lidmi, ať s klienty, nebo zaměstnanci. „Je to proto, že každý je jiný a ne s každým si člověk sedne stoprocentně, a navíc nelze hned každému vyhovět. K nově nastupujícímu samozřejmě hledám zkušeného informátora, ale jinak stále seheřané dvojice se díky složitému turnusu nedají složit napevno,“ vysvětluje. Turnus je totiž pětítýdenní a není symetrický. Do náplně vedoucího vedle řešení interpersonálních vztahů patří uzávěrky, průběžné odvody, inventury, doplňování jízdenek. A také dovoz drobných, kterých je na letišti velká spotřeba, protože Infocentrum je většinou prvním kontaktem klienta s Českou republikou. „Když mám hodně ekonomické a administrativní práce, tak se rád na přepážku vrátím, je to nejen práce, ale i odpočinek. Samozřejmě může pak v létě přijít směna, kdy na přepážce mohu být osm hodin sám, a je to pak záprah. Ale ve srovnání

s centrem města jsou cizinci klidnější, mají víc času, je znát, že jsou na dovolené a nestresují se tím, že stojí o deset minut déle. Jinak se tu ve frontě chovají i Češi.

Angličtina a druhý světový jazyk je jedním ze základních předpokladů kvalitního informátora. Často příletí Italové či Španělé, s jejichž vybaveností angličtinou či němčinou je to horší. Ale i tak musí pracovník přepážky být schopen v rámci PID zákazníkovi s dopravou poradit. A nejen s ní. Objevují se i dotazy na toalety, bankomaty, nákup cigaret, připojení na wifi, dotazy na přílety a odlety. Anebo spojení do Brna či Karlových Varů. „Chtěli po nás také papírový kapesník, prášek na bolení hlavy anebo chtěli půjčit vlajku,“ říká už informátorka **Daniela Fialová**. Původně pracovala ve zdravotnictví a poté hledala opět práci mezi lidmi. To se jí na infostánku určitě splnilo. Prostředí na letišti považuje za atraktivní a práci se zahraniční klientelou za zajímavou: „Asi záleží na povaze člověka, mně takováhle práce vyhovuje, těžko bych si představila být zavřená mezi čtyřmi stěnami, není nad kontakt s lidmi. Myslím, že lidé jsou i fascinováni tím místem a mnoho konfliktů známých z jiných center tady odpadá. Z lidí je znát, že si užívají dovolenou a jsou v klidu. No a když někdo přijde s tím, že se chce pohádat, tak to chce zachovat klid. I dlouhá fronta se musí zvládnout s klidnou hlavou.“ Dodává, že práce na hezkém stánku není jen o tom, ale že je potřeba brát v potaz složitější dojíždění do práce a složitější režim víkendů.

Jako o prestižní práci na letištním Infocentru také **Mesfin Gedlu**, původem Etiopan, který žije u nás od poloviny 70. let. Je pochopitelné, že kromě angličtiny je mu vlastní francouzština, ale jak říká, člověk ve směně nasákne i jinými jazyky od kolegů a za ty roky je pak schopen základní informace podat klientům v mnoha jazycích. „Nejvíce mě zajímá kontakt s lidmi, ale to, na co se zeptají, většinou už odhadnete dopředu. Když jsou fronty, tak se samozřejmě unavíme, jsme jen lidé. Může přijít klient, s kterým si nepadnete do oka, ale musíte se ovládat, je to otázka praxe.“ K Dopravnímu podniku jej přivedla ztráta předchozího zaměstnání. Začínal v centru Na Bojišti a dnes by nerad změnil. Zdůrazňuje výhodu příslušnosti ke kolektivu, který vykonává prestižní práci pro podnik, pro město. „K tomu patří určitá jistota a pocit z práce, která je společensky žádaná,“ uzavírá Mesfin Gedlu.



Po záplavě administrativní práce spojené s vedením letištních Infocenter se Miroslav Sedlmajer rád občas vrátí ke kontaktu s klienty u okénka



## Umění v metru neboli **UM!**

➤ V PRAŽSKÉM METRU SE V SOUČASNÉ DOBĚ NACHÁZÍ VÍCE NEŽ 100 UMĚLECKÝCH DĚL VÝZNAMNÝCH ČESKÝCH UMĚLCŮ DVACÁTÉHO STOLETÍ. CÍLEM PROJEKTU UM! JE NA TATO VÝZNAMNÁ DÍLA UPOZORNIT ŠIROKOU VEŘEJNOST, PŘEDSTAVIT JE PŘÍSTUPNOU A ZÁBAVNOU FORMOU A NAVÁZAT NA TUTO TRADICI. NABÍZÍME DIALOG MEZI HISTORIÍ A SOUČASNÝM UMĚNÍM, A TO V CELÉ JEHO ŠÍŘI (VÝTVARNÉ UMĚNÍ, FOTOGRAFIE, PERFORMANCE, HUDBA, VIDEOART APOD.).

Lenka Hluchá a Marie Vrančíková, Foto: Tomáš Brabec

Vzhledem k tomu, že pražským metrem projde denně více než milion a půl cestujících, můžeme tento prostor vnímat jako nejnavštěvovanější galerii v České republice. Prvotní instalací projektu Umění v metru je Komiks v metru, který byl veřejnosti představen koncem října. Ve spolupráci s mezinárodním festivalem KomiksFEST! jsou na šesti stanicích nejstarší trasy C pražského metra instalována originální díla předních českých komiksových výtvarníků. Komiks většinou vypráví příběh, ale v tomto případě si jej můžete dovyprávět sami, a to cestou s námi...



**Stanice Opatov, Jaromír Plachý:**  
„Metrem jezdí každý a kdo říká že ne, tak kecá.“



**Stanice Nádraží Holešovice, Jaromír 99:**  
„Básně Jana Těsnohládky mě hodně oslovují svojí surovostí a zároveň mi přijdou hodně současné, proto jsem se s nimi chtěl podělit i s cestujícími metra, kde mi poezie jaksí chybí.“



**Stanice Kačerov, Vladimír 518:**

„V mém případě se jedná o sérii portrétů pražských bezdomovců, respektive dvojportrétů, s tím, že jeden z nich vždy zachycuje momentální stav, v kterém jsem konkrétního bezdomovce potkal. Druhý portrét reálnou postavu komiksově posunuje, čili se nacházíme napůl cesty mezi každodenním městským panoptikem a stylizovaným komiksovým prostředím.“

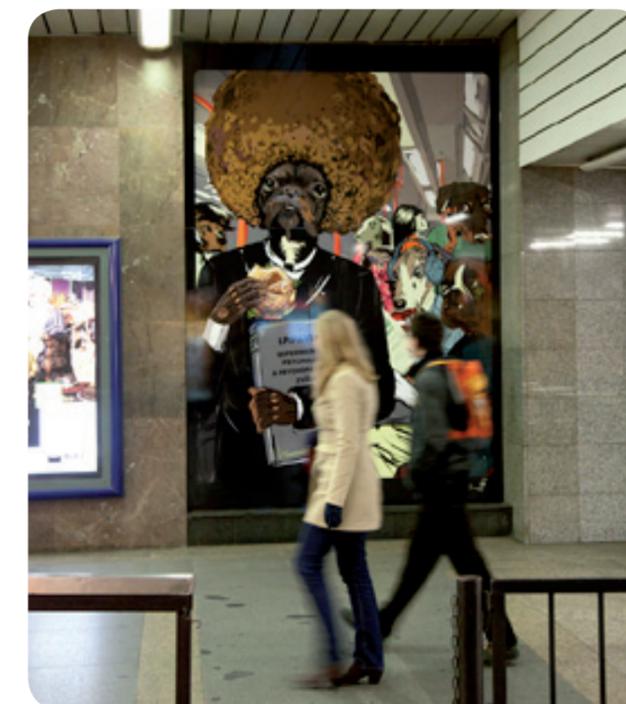


**Stanice Pražského povstání: David Böhm:**  
„Nakreslil jsem dva vlaky metra plné lidí. Některé lidi jsem si vybral a vytvořil k nim mikro příběhy, co se stane potom, nebo před tím, než se octli v metru...“



**Stanice Háje, Karel Jerie:**

„Stanici metra Háje jsem si vybral, neboť svým názvem navazuje na část mé tvorby zaměřené na život v lese, houby, houbaře a další obyvatele a návštěvníky lesa. Obraz zpřístupňuje metro lesním tvorům a vnáší vůni temných hvozdů do míst technického pokroku. V rovině symbolické se les i metro vztahují k nevědomí, které je mimo jiné zdrojem fantazijních obrazů. Cesta metrem tak může být inspirací k tvorbě i průsečíkem techniky a živé přírody.“



**Stanice I. P. Pavlova, Kateřina Bažantová „Ktaiwanita“:**

„Ivan Petrovič Pavlov (14. 9. 1849 – 27. 2. 1936) ruský fyziolog, psycholog a lékař. Roku 1904 byl vyznamenán Nobelovou cenou za fyziologii a medicínu. Jemu je věnována nejen stanice, ale i tato kresba. Neboť kde jinde, než v prostředí hromadných dopravních prostředků, se stírá rozdíl mezi člověkem a zvířetem, dochází na základní podmíněné reflexy a bují mechanismy psychologických a fyziologických fenoménů.“

Podúředník, pravděpodobně dozorce vozby (dispečer) mezi služebníky, tj. mezi průvodčími. Byl oprávněn (povinen) vykázat opilého zaměstnance ze služby a podat na něho služební hlášení



## O alkoholu a prohřešcích řidičů a průvodčích v dávných dobách

Mezi nejčastější prohřešky řidičů patřila nepřiměřená rychlost a bavení se za jízdy. Na dodržování jízdních dob dohlíželi dozorce vozby. Ti občas prováděli kontrolu tak, že si některé úseky v přítomnosti řidičů sami projeli a dle místních poměrů projetou dobu pak dokázali kontrolovat. „Tak nabytých zkušeností mohou dozorce provozu použít k tomu, aby nesvědomité zřízence v dodržení předepsané rychlosti v první řadě vychovávali tím, že sami v jejich přítomnosti vůz řídí a k potrestání je udávají tehdy, když tento prostředek neměl účinku,“ uváděly dobové předpisy. Častým prohřeškem bylo neobracení tyčového sběrače proudu, lidově „kladky“, v konečných stanicích nebo při nepředpokládaném obrácení na trati, což bylo považováno za hrubý přestupek. Průvodčí zase velmi často špatně označovali jízdenky, případně je vůbec zapoměli vydat. Přestupní a předplatní jízdenky také špatně kontrolovali. Řidiči ani průvodčí nesměli při jízdě jíst, pít ani kouřit. Řidič se nesměl za jízdy ani ohlížet. Ačkoliv dobové předpisy pamatovaly i na požívání alkoholických nápojů, tak často se tímto proviněním kupodivu nesetkáváme.

Opilství, aniž by bylo přesněji definováno, totiž bývalo považováno za těžký prohřešek. Například už ve Služebním řádu pro kočí Pražské tramvaje z roku 1887 čteme, že „Trestné propuštění bez výpovědi připouští se pro zjištěnou opilost a výtržné chování ve službě.“ Přesto měli čas od času potíže s alkoholem i řidiči a průvodčí elektrických tramvají. V „Rapportu“ z 24. listopadu 1899 se dočteme, že jistý Čečelský (jeho přesné pracovní zařazení neznáme) „byl nale-

SNAHA, ABY PROVOZNÍ ZAMĚSTNANCI VYKONÁVALI SLUŽBU ODPOVĚDNĚ, SVĚDOMITĚ, A PŘEDEVŠÍM TAK, ABY NEDĚLALI SVĚMU PODNIKU OSTUDU, PROVÁZÍ PRAŽSKÉ TRAMVAJE (A POZDĚJI I AUTOBUSY A TROLEJBUSY) VLASTNĚ OD POČÁTKU. JAKÉ BYLI NEJČASTĚJŠÍ PROHŘEŠKY TEHDEJŠÍHO PROVOZNÍHO PERSONÁLU A KDO NA NĚ DOHLÍŽEL?

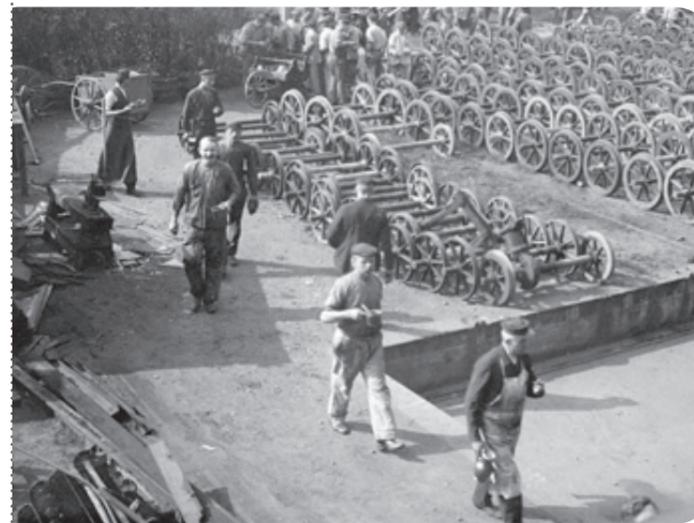
Pavel Fojtík / Foto: archiv DPP

zen ve stavu úplně nepřičetném“. Správní radě byl předložen návrh, aby mu byla dána dvouměsíční lhůta k nalezení nového zaměstnání, a pak dostane výpověď. Některé tresty byly pro zaměstnance poměrně citelné. Nahlédněme do zprávy disciplinární komise z 28. listopadu 1902. Například Jaroslav Hubínek nepřišel v listopadu 1902 dvakrát do služby, protože byl v hospodě. Byl za to potrestán sedmidenní suspendací bez platu. Řidič Karel Kalivoda, jehož prohřešek byl projednáván při stejném zasedání disciplinární komise, jel údajně tak nepozorně, že přešel stanici. Trest: 10 korun pokuty. Ferdinand Marek přišel do služby opilý, za trest byl přeložen na koňskou dráhu. Ve spisu najdeme ještě jeden záznam – Antonín Bobek byl jako řidič opilý. Potrestán byl čtrnáctidenní výpovědí. Výše uvedeného hříšníka Ferdinanda Marka nalézáme v zápisech disciplinární komise ještě jednou – o necelé dva roky později, kdy byl ve službě opilý. Také on byl potrestán čtrnáctidenní výpovědí.

Od roku 1910 platila tzv. Služební pragmatika, čili Služební řád pro personál zaměstnaný při provozu Elektrických drah král. hlav. města Prahy, který rozděloval veškerý provozní personál do tří skupin. První tvořili podúředníci, což byli výpravčí, revizoři, dozorce vozby (dnes bychom řekli dispečer) a tratímistři. Druhou skupinou byli tzv. služebníci, tj. řidiči a průvodčí motorových vozů, řidiči a biletáři lanové dráhy a průvodčí vlečných vozů. Poslední skupinu v provozním personálu tvořili výhybkáři. Ti se nevěnovali jen přehazování výhybek, ale fakticky řídili dopravu na křižovatkách.

Služební pragmatika pamatovala na požívání alkoholických nápojů a její § 15, nazvaný Střízlivost, ustanovoval: „Vzhledem k obtížné a velmi zodpovědné službě provozní jest veškerým zaměstnaným přísně zakázáno požívat za služebního výkonu jakýchkoli lihových nápojů. Opilost ve službě náleží k nejtěžším služebním proviněním. Tohoto provinění dopustí se i ten, kdo upozorovav jiného zřízence ve službě opilého, neučiní o tom ihned oznámení.“ Protože ale pivo není lihovým nápojem, zdá se, že například jedno při obědě se zřejmě tolerovalo.

Ve stejném roce, kdy vstoupila v platnost Služební pragmatika, byla vydána také Pravidla pro podúředníky provozu. Podúředníci se dělili na revizoři, dozorce provozu a výpravčí. Podúředníci byli bezprostředními představenými veškerého provozního personálu. Vydávali příkazy a prováděli příslušné kontroly správného výkonu služby. Úsměvně dnes možná zní článek z roku 1910: „Kdo z představených jakýmkoliv způsobem ukáže nezalost, nespravedlivost anebo nedostatečné sebeopanování, podřívá své postavení sám a nemůže se diviti, když stane se k zastávání svého úřadu nezpůsobilým. – Takový představený kazí personál a musil by býti v zájmu služby odstraněn.“



Dvůr ústředních dílen Elektrických podniků kolem roku 1913. Na unikátním snímku Antonína Novotného z vydávání obědů při bedlivém zkoumání vidíme jednoho dělníka se džbánkem (vepředu) a druhého (na konci řady dvojkolí) s půllitrem v ruce...

Pravidla pro podúředníky provozu obsahovala v kapitole II (Pravidla pro revizoři) článek 10, který se nazýval Střízlivost ve službě. „Služba revizorů jako orgánů dozorcích musí se samozřejmě vykonávat ve stavu střízlivém. Přistihne-li revizor personál jakýkoliv ať tedy řidiče nebo průvodčího nebo jiného zřízence ve službě opilým, musí se ihned v příslušné remise postarat o náhradu, při čemž nesmí naprosto připustiti, aby takový zřízence dále službu konal.“ Ani tentokrát se z dostupných materiálů už nedovídáme, co bylo považováno za opilost. V kapitole III – Pravidlech pro dozorce provozu nalézáme článek 11 nazvaný Osoby opilé. „Zpozoruje-li dozorce zřízence ve stavu nepřičetném musí ihned učiniti náležité opatření uvedené v bodu II.10 těchto instrukcí.“

Provozní personál měl přesně stanovené pořádkové tresty za různé prohřešky proti správnému výkonu služby. Napří-

klad za kouření za jízdy nebo ve voze v kterékoliv stanici byla pokuta 50 haléřů. Průvodčí, který nevydal jízdenku nebo nezkontroloval předplatní jízdenku (legitimaci), platil 20 haléřů pokuty. Celkem bylo v předpisu 18 bodů, za které byla stanovena jako pořádkový trest peněžitá pokuta. Pokud byl provozní zaměstnanec častějším hříšníkem, řešila jeho přestupky disciplinární komise, která mu mohla udělit důtku nebo peněžitou pokutu až do výše 2 % roční mzdy (ale mohla požadovat i náhradu škody, pokud řidič způsobil nehodu). Například řidič a průvodčí, který měl tzv. definitivu a měl odsouzeno více než 5 let, měl denní plat 3 koruny a roční příplatek 20 % základní mzdy.

Zvláštními disciplinárními tresty bylo přeložení zřízence „k jinému služebnímu výkonu“ nebo „přeložení zřízence na jinou trať“. Nejtěžším disciplinárním trestem byla výpověď nebo propuštění ze služeb Elektrických podniků. Takový nejpřísnější trest mohl být uložen, mimo jiné, i tomu, „kdo se opije ve službě“. Tím bylo míněno, že byl opilý přistižen opakovaně. Definici opilství ale nikde nenajdeme.

Od 15. dubna 1913 byla správní radou Elektrických podniků zavedena tzv. zostřená služba dozorců. Ale jak se zdá, „zůstala bez účinku“, stěžovala si 12. června 1913 Generální inspekce rakouských drah, coby drážní úřad, po jedné z častých prováděných vlastních kontrol.

Tresty samozřejmě dostávali řidiči i v případech, kdy zavini-li dopravní nehody. A tak například řidič Otakar Ryzec, který 4. října 1913 najel na motorový vůz před sebou, byl za trest přeložen na 14 dní na trať Balabenka – Českomoravská a musel nahradit způsobenou škodu. Čeněk Paul, který jako řidič 6. prosince 1913 také najel na předchozí motorový vůz, byl za trest zařazen dvakrát jako řidič místo průvodčího. Kromě toho musel nahradit škodu 7 K 20 h. Pozor – předchozí trest, kdy řidič byl za trest dvakrát zařazen jako řidič, není nesmysl. Tehdy totiž provozní personál v naprosté většině vykonával funkci „řidič a průvodčí“ a ve výkonu toho kterého úkolu se všichni pravidelně střídali. Jako průvodčí si zaměstnanec mohl malinko přivydělat. Spropitné bylo tehdy docela běžným přivýdělkem, i když šlo o haléřové částky.

Některí řidiči museli být po nehodách dočasně suspendováni a jako trest – kromě obvyklé pokuty – se museli podrobit novému proškolení či dokonce k vykonání nových řidičských teoretických i praktických zkoušek. Takové tresty platily i celou první republiku. Pokuty se ale přiměřeně zvyšovaly v závislosti na růstu mezd i cen. Takže například v roce 1939 se nevydání jízdenky či její špatné označení trestaly pokutou 5 korun, tj. desetkrát vyšší než v roce 1910.

Ale pozastavme se ještě u alkoholu. Najdeme o něm poměrně málo záznamů. Občas byly některé prohřešky ministerstvem poněkud generalizovány. Například výtka, že řidiči a průvodčí trolejbusů na trati Smíchov – Jinonice požívají na konečné u Anděla alkoholické nápoje v době své služby, je doložena jediným případem z 12. června 1942 deset minut před devátou hodinou večer. Z informace nevyplývá, jaký nealkoholický nápoj řidič vozu č. 319 pil, protože stále platil „jen“ zákaz pití lihovin. Zdá se ale, že jedno „orosené“ v té době ještě nebylo považováno za pití alkoholu ve službě.

Torzo osobního vozu  
maltské železnice



## MALTA

# a její stopy veřejné dopravy

MALTSKÁ REPUBLIKA JE MALÝ STÁT MEZI SICÍLIÍ A SEVEROAFRICKÝM POBŘEŽÍM. JE ČLEMEM EVROPSKÉ UNIE A OD ROKU 2008 SE ZDE PLATÍ EURY. VZHLEDEM KE SVÉ POLOZE NA KŘÍŽOVATCE OBCHODNÍCH CEST VÝCHOD – ZÁPAD A SEVER – JIH MĚLA VŽDY POHNUTOU A SLOŽITOU MINULOST.

Text a foto: Jan Urban

Maltskou republiku tvoří tři obydlené ostrovy: Malta (246 km<sup>2</sup>), Gozo (67 km<sup>2</sup>) a Comino (2,8 km<sup>2</sup>, 4 stálí obyvatelé) a několik neobydlených ostrovů a útesů v moři. Malťanů je asi 400 tisíc, úředním jazykem je maltština, což je směsice arabštiny a itaštiny, a angličtina. Za své pohnuté historie zažívala Malta největší rozkvět za vlády Rytířů řádu sv. Jana. Ti se na Maltu dostali v roce 1530, kdy museli opustit ostrov Rhodos, ze kterého je vyhnali osmanští Turci. V roce 1565 připluli Turci s obrovskou armádou, která početně převyšovala veškeré maltské obyvatelstvo, i k Maltě. Rytíři však za pomoci místního obyvatelstva dokázali tuto armádu odrazit a na Maltě se udrželi. Na toto vítězství jsou Malťané dodnes velmi hrdí. Po dalších historických zvratech se Malta v roce 1800 stala britskou kolonií. Samostatnost na Velké Británii získala Malta až v roce 1964. Hlavním městem republiky je La Valletta.

Přírodních krás zde mnoho není, na ostrově Malta je krajina plochá, jen mírně zvlněná, téměř třetina tohoto ostrova je pokryta souvislou zástavbou, kdy jednotlivá města plynule přecházejí jedno ve druhé. Krajina je velmi suchá, bez výraznější vegetace (největší les na Maltě má velikost zhruba naší Stromovky). Nicméně i na Maltě prší. Za dobu našeho čtrnáctidenního pobytu na konci září přišlo třikrát v celkové délce asi 40 minut. Krajina na ostrově Gozo je členitější, půvabu jí dodávají zejména četné stolové hory. Písečných pláží je na ostrovech minimum a v sezoně jsou hodně zaplněné. Pobřeží

většinou prudce spadá do moře, na mnoha místech jsou nádherné útesy (nejznámější jsou útesy Dingli).

Hlavním zdrojem obživy Malťanů je turistický ruch, v současné době se zejména rozvíjejí speciální jazykové kurzy, na které se sjíždějí studenti z celé Evropy. Největším lákadla pro turisty jsou ale neuvěřitelné neolitické chrámy. Nejstarší z nich vznikaly v době 3 600 let před naším letopočtem. O chrámu Ġgantija odborníci dokonce tvrdí, že je nejstarší dochovanou stavbou postavenou člověkem na světě. Dalšími zajímavostmi jsou obrovské hradby, které chránily města okolo Velkého přístavu (nejhlubší přirozený přístav v Evropě, který umožňuje vplutí i těch největších lodí). Tyto hradby jsou dokonale zachované a dosahují neuvěřitelných rozměrů. V každé obci najdete velký barokní kostel, který je ve zdejší rovinaté krajině vidět už zdaleka. Některé kostely jsou poněkud předimenzované, na Gozu má například vesnička se 400 obyvateli kostel, do kterého se vejde 7 000 věřících.

Celé maltské souostroví hraje barvami od žluté po okrovou, všechny stavby jsou totiž z jediného místního stavebního materiálu – z pískovce.

### Co zbylo po železnici

Provoz na železniční trati, která spojovala hlavní město La Valletta s původním hlavním městem a dodnes sídelním místem maltského arcibiskupa Mdinou, byl zahájen 28. února 1883. Trať měřila pouhých 11,1 km. Již v roce 1890 soukromý provozovatel železnice zkrachoval a provoz byl zastaven. V únoru 1892 převzal železnici stát a provoz byl obnoven. Přes poměrně značné objemy přepravy byl provoz na železnici dne 31. března 1931 opět zastaven, tentokrát již definitivně.

Na železnici se i po 80 letech zachovalo několik málo památek. Nádražní budova v konečné stanici Mdina byla po zastavení provozu přeměněna v restauraci, ale i ta

byla nedávno zrušena. Budova je dnes opuštěná a rychle chátrá. Druhá zachovaná nádražní budova je zhruba uprostřed bývalé tratě v městě Birkirkara. Z této budovy je dnes mateřská školka a děti si hrají venku pod bývalým zastřešením nástupiště. Pár metrů odtud se nachází i vozová skříň (bez podvozku) dochovaného osobního vagonu. Ten je, bohužel, volně přístupný a podle toho také vypadá. V okolním parku je dlažbou vyznačen původní průběh železniční koleje. To je vše, co po železnici na Maltě zbylo.

### Rozcinkají se opět tramvaje?

Tramvaje na Maltě začaly jezdit 23. února 1905. V provozu byly tři linky, které z La Valletty zajížděly do okolních měst. Provoz tramvajů byl zastaven 15. prosince 1929. Po tramvajích jsem nenašel žádné stopy, celá oblast je nyní hustě zastavěna a pod zástavbou zřejmě zmizelo vše, co se tramvajů týkalo. Zajímavé je, že nyní byla zpracována studie na zavedení tramvajové dopravy v okolí Valletty. Studie navrhuje výstavbu čtyř linek: jedné nové do města Sliema, ostatní tři linky v podstatě kopírují trasy linek původních. Není nad prozíravá rozhodnutí.

### Autobusová doprava si vyžádala reformu

Jediným suchozemským prostředkem veřejné dopravy na ostrovech Malta a Gozo jsou autobusy. Síť autobusové dopravy na obou ostrovech je velmi hustá, autobusy jezdí prakticky do každé obce. Provoz autobusové dopravy byl zahájen v roce 1905, ale už o rok později byl zrušen a autobusy byly odeslány do Anglie. K obnovení provozu došlo až v roce 1920, kdy byly pro přepravu cestujících použity upravené původní sanitní vozy z 1. světové války. Autobusy zpočátku jezdily pouze do větších měst v okolí La Valletty, síť se ale postupně rozrůstala a po zrušení tramvajové a železniční dopravy autobusy zcela ovládly pole. Po dvojím omezení dopravy v průběhu 2. světové války a v 50. letech minulého století došlo od sedmdesátých let k dalšímu rozvoji autobusové dopravy. Provozovala ji řada soukromníků, kterým byly vydávány licence na jednotlivé linky.

Ve snaze napravit tento chaotický stav byl v roce 1989 založen koordináční orgán pro veřejnou dopravu Public Transport Authority. Roztříštěnosti provozu, a zejména vozového parku se ale nepodařilo zabránit. V roce 2008 proto maltská vláda zahájila celkovou reformu veřejné dopravy a vypsal výběrové řízení na jednoho dopravce pro všechny linky. Toto výběrové řízení vyhrála společnost Arriva, která od července letošního roku převzala veškerou autobusovou dopravu na obou hlavních ostrovech. Byly změněny trasy linek a bylo postaveno nové ústřední autobusové nádraží v La Vallettě. Linky byly přečíslovány a tvoří svazky, kdy spoje se stejným desítkovým číslem jezdí z ústředního autobusového nádraží stejným směrem a rozjíždějí se až na okraji nejhustěji obydlené oblasti.

Linky čísel 1 až 91 vyjíždějí z La Valletty, linky s čísly 101 až 135 zajišťují místní dopravu a kratší tangenciální spoje, linky 201 a 202 jsou dlouhé tangenciály, linky označené X a číslíci jezdí na mezinárodní letiště a linky 301 až 322 jezdí na ostrově Gozo. Byl zaveden taktový jízdní řád, instalovány nové zastávkové sloupky a v maximální možné míře sjednocen vozový park. Jízdné je relativně nízké, 7denní síťová jízdenka stojí 12 euro. Přesto zavládla velká nespokojenost. Dopravce zjevně podcenil hustotu zdejšího provozu a nenasadil dostatečné množství vozidel. Z jízdních řádů se tak stal bezcenný kus papíru, není výjimkou, že na linku, která má mít 10minutový interval, se čeká 35 až 40 minut. První autobus, který pak přijede, ani nezastaví, protože je totálně přeplněný. A nervozita roste, přestože jsou Malťané v podstatě pohodáři. Rekord, kterého jsme dosáhli, byl, když jsme na spoj linky, která má mít 30 minutový interval, čekali 65 minut. Kritizována je také změna linkového vedení. Opozice se dokonce pokusila za nezvládnutou reformu veřejné dopravy odvolat ministra dopravy. Proto už od letošního října byly například obnoveny přímé autobusové linky z větších obcí k největší nemocnici Mater Dei. Co ale oceňují i největší kritici, je nasazení klimatizovaných autobusů (což je ve zdejších podnebí velmi přínosné) a zdvořilost a ochota řidičů (což je přínosné v každém podnebí).



Nové ústřední autobusové nádraží v hlavním městě La Valletta



Dětský sen **Matěje Horna** se v Praze u Anděla rozrůstá do stovek metrů čtverečních modelové železnice. Za první dva roky ji navštívilo na 300 tisíc návštěvníků

Dvě podzemní podlaží obchodního a administrativního centra u Anděla přináší rodinám a školám českou železniční síť jako na dlani. Tedy přinesou. Od července 2009 jsou, spolu se 3 kolejišti v 1. podzemí, v druhém podzemním podlaží v provozu zatím dva kraje, a to Ústecký, například s Děčínem, Mostem, hradem Střekov a mosteckým autodromem, Karlovarský kraj zase s Mariánskými Lázněmi, karlovarskou kolonádou i s filmovým festivalem, s hrady Loket i Křivoklátem, už ze Středočeského kraje. Na 900 m<sup>2</sup> roste před očima komplet 14 krajů propojených železniční sítí. Další na řadě jsou společně Středočeský kraj a Praha. Již dnes je na modelu patrné, kde povedou řeky a kde budou architektonické památky. Hlavní město se bude moci vedle železniční sítě pochlubit fungujícími tramvajemi, autobusy, a dokonce i třemi stanicemi metra. S tramvajemi se už nyní setkáte v dokončovaném modelu Plzně, a to ve městě a ve Škodovce. Dosud volné plochy budoucích modelů krajů teď vyplňují expozice, například mašinky Tomáše, lego a merkur vláčků.

Pohled do zmenšeného a plně fungujícího světa ve dvou podzemních podlaží zajišťuje osm stálých modelářů, sloužící směny po pěti lidech, dalších 70 externistů. Hodiny luxování povrchu železnic s nádražími, domy, hrady či přírodou po uzavírací době spočítat ani nelze. „Naše expozice je každý den jiná,“ říká s úsměvem duchovní otec expozice **Matěj Horn**: „Někdy se stane, že se nějaká postavička vyluxuje.“ I jedna z mnoha vychytávek je úsměvná: „Protože se tu několikrát denně vystřídá den a noc a návštěvníci by rychleji stárli, máme tu v expozici Karlovarského kraje léčivý pramen mládí.“

Stále rostoucím modelem si Matěj Horn plní svůj dětský sen. Model železnice je a bude především o zábavě, tento vjem bude vždy na prvním místě. Ale Království železnic jde od prvního dne za tuto hranici. Na jedné z řad panelů se odehrává historický vývoj železnice v českých zemích,

## ČESKÉ KOLEJE jako na dlani

DĚTEM SE ROZZÁŘÍ OČI, TATÍNKOVÉ POVZDECHNOU, KAM AŽ TO MOHLI S MODELÝ VLÁČKŮ DOTÁHNOUT, A UČITELKÁM SE ULEVÍ, PROTOŽE... PROTOŽE KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC PŘINÁŠÍ ZÁBAVU, HRU I POUČENÍ. A NAVÍC JE TENTO PROJEKT NEKONEČNĚ ŽIVÝ.

Text a foto: Petr Ludvíček



Ukázka z plzeňské elektrické dráhy

na jiné se představují řemesla spojená s drahami. Další výukové prvky naleznete v kinosále, kde vedle filmů mohou návštěvníci využít trenážer v lokomotivě. Učitelky základních škol mají doslova na zlatém podnose připraven

vzdělávací program pro oba stupně základních škol i školy střední prostřednictvím výukových listů k jednotlivým tématům. Některá jsou spojena s železnicí nenápadně, třeba bezpečnost v dopravě na modelu fungování integrovaného záchranného systému při simulaci železniční nehody, téma energetiky na modelu tepelné elektrárny či dolu, nebo téma krajiny tvorby a urbanistiky. Nad nebo pod tím vším fičí desítky vlakových souprav, z nichž každá na jednom kolejišti denně najezdí na šest a půl kilometru.

V prvním podzemním podlaží největší český model železnice představuje tři kolejiště, z nichž dvě vycházejí z fantazie modelářů a třetí ukazuje malé české město roku 1980 s cvičením vojsk Varšavské smlouvy, čtvrtě frontou do knihkupectví či vekslákem u Tuzexu.

Jestliže hlavní město teprve na svou železniční expozici čeká, přístupná je tu v podzemí již nyní ve dvou modelech. Prvním je unikátní papírový Šípův model představující Prahu 30. let 19. století a v oddělené místnosti interaktivní model Prahy. Vše, co je ukryté v podzemí u Anděla několikaobná přesahuje možnosti tohoto článku, ale snad je dostatečnou pozvánkou pro všechny věkové kategorie za kouzlem vláčků.



## Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICE

V PŘEDPOSLEDNÍM DÍLE LETOŠNÍHO SERIÁLU O DOPRAVNÍCH PODNICÍCH V ČESKÉ REPUBLICE PŘEDSTAVUJEME LIBEREC A JABLONEC NAD NISOU.



### Název:

Dopravní podnik měst Liberec a Jablonce nad Nisou (DPMLJ, a.s.)

### Historie:

V roce 1895 byla v Liberci založena Společnost liberecké pouliční dráhy, která obdržela předběžnou koncesi pro stavbu tratě úzkorozchodné pouliční dráhy od nádraží do Lidových sadů. Dva roky poté byla v květnu zahájena stavba tramvajové trati od nádraží do Lidových sadů a 25. srpna 1897 byl slavnostně zahájen provoz v úseku Nádraží – městský lesík (nyní zastávka ZOO). První tramvaj v Jablonci vedla od nádraží v Rychnově do centra a takto fungovala od roku 1900 až do roku 1965. Jednokolejná trať končila v Rychnově na silnici před nádražní budovou, mírně vlevo, směrem na Jablonec stávala výhybna a zděná čekárna.



Základní jízdné	Předplatní jízdenky základní – příklady:	Zajímavosti:
16 Kč (40 min. přestupná)	500 Kč (měsíční, zóna Liberec)	Tramvajová trať s rozchodem 1 000 mm a 1 435 mm, městská tramvajová trať z Jizerských do Lužických hor a meziměstská tramvajová trať s rozchodem 1 000 mm mezi městy Liberec a Jablonec nad Nisou
20 Kč (nepřestupná)	600 Kč (měsíční, relace LBC – JBC, obě města)	
30 Kč (75min. přestupná)	4 800 Kč (roční, zóna Liberec)	
	6 000 Kč (roční, relace LBC – JBC, obě města)	

DPMLJ, a.s. v číslech (za rok 2010)					
	Počet zaměstnanců:	Počet linek	Dopravní výkon (tis. vozkm)	Přepravní výkon (tis. místkm)	Přepr. osoby (tis.)
Tramvaje	516	4	2 363	260 994	9 118
Autobusy		64	5 903	551 443	26 697

## 3 TŘI OTÁZKY PRO TISKOVOU MLUVČÍ MARTINU PORŠOVOU



### 1. Jak byste popsala největší přednosti městské hromadné dopravy v Liberci a Jablonci?

Před nadcházející zimou považujeme za jednu z velkých předností naší nabízených služeb, že zajišťujeme dopravu i v zimě (když už nejedzí vůbec nic), což je při zdejších klimatických podmínkách opravdu unikum.

### 2. Za co vás naopak cestující nejčastěji kritizují?

Nejvíce naši cestující žádají další rozšiřování služeb, hlavně přidávání spojů.



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

Určitě na zprovoznění zdvojkolejnění tramvajové tratě v úseku Liberec Klicperova – U Lomu v obou šířkách rozchodů a vyjetí první Liberecko-Jablonecké historické tramvaje 6MT č. 117.

# Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák



Galerie hlavního města Prahy připravila od 16. listopadu **reprezentativní výběr z celoživotního díla výtvarníka Bohuslava Reynka**. Dům U Kamenného zvonu nabídne ve svých výstavních prostorách práce jednoho z největších a nejosobitějších českých grafiků, malířů a básníků 20. století. Tvorba Bohuslava Reynka byla ovlivněna symbolismem, expresionismem, ale i katolicismem a prostředím Vysočiny se silným duchovním podtextem. Reynkova schopnost tyto vlivy zpracovat po svém, originálně je uchopit a přenést je do výsledného díla z něj v uměleckém světě činila v podstatě do značné míry unikátní osobnost. Výstava bude mapovat dílo Bohuslava Reynka od počátků (malby a linoryty se stopami českého a německého expresionismu) přes kresby a pastely z Francie až ke grafice, která postupem času sehrávala v jeho tvorbě významnou úlohu.

Bohuslav Reynek, Ukřižování, kolem 1950, komb. technika, papír, ruční, 16,5 x 12 cm

V Centru současného umění DOX probíhá do 15. ledna 2012 **výstava prací pěti finalistů 22. ročníku Ceny Jindřicha Chalupského**. Sedmičlenná porota, již předsedal kurátor Muzea moderního umění v New Yorku Christian Rattemeyer, vybrala do „finálového boje“ o nejprestižnější české ocenění pro výtvarné umělce do 35 let díla Filipa Cenka, Dominika Langa, Pavla Sterce, Marka Thera a Jiřího Thýna. Jednotliví autoři se neuzavírají žádným uměleckým žánrům a jejich tvorba zahrnuje instalace, objekty, animace, fotografie či videa. Jméno laureáta Ceny Jindřicha Chalupského oznámí porota v rámci slavnostního večera 25. listopadu.

Jiří Thýn, 2010, ze série So Sad in These Luxurious Times, akryl na čb fotografii, 50 x 60 cm



Ve dnech 24.–30. listopadu se v Praze (konkrétně v kinech Lucerna, Světozor, multikině CineStar Anděl a Kině 35 Francouzského institutu v Praze) a dalších sedmi českých městech otevrou brány **14. ročníku Festivalu francouzského filmu**. Letos svým fanouškům nabídne devět nejnovějších francouzských filmů v předpremiéře (mj. melodrama Milovaní, kde se po boku Catherine Deneuve objeví třeba Miloš Forman nebo, i díky české koprodukcí, Zuzana Krónarová či Pavel Liška), k tomu dalších devět titulů dosud pro českou distribuci nezakoupených. Dále pak snímky, které vznikly v koprodukcí prestižní televize Arte France, a chybět nebude ani Večer krátkých filmů nebo sekce Filmové hity, která mapuje nejuspěšnější francouzské distribuční tituly posledního roku. Své místo na přehlídce má samozřejmě i letošní oscarový reprezentant Francie, film režisérky Valérie Donzelli A válka je tady. Letošní ročník navíc nabízí také doprovodnou výstavu Plantu kreslí svět proslulého kreslíře Plantu, jenž již přes třicet let publikuje své kreslené komentáře ke světovým událostem na titulní straně deníku Le Monde.



# FOTOSOUTĚŽ

**Kolem které budovy autobus projíždí?**



## Pro **VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ**

Otiskejeme nový soutěžní snímek z Prahy. Odpověď zasílejte nejpozději do středy 30. listopadu 2011 na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž). Tři vylosovaní soutěžící získají: po 2 vstupenkách na výstavu Pražské rokoko a publikaci Autobusy a trolejbusy pražské MHD.



Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 10 zněla: **Rajská zahrada**. Do redakce přišlo 88 správných odpovědí.

Po 2 volných vstupenkách na veletrh CZECHBUS a Encyklopedii městské hromadné dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku získali: **Michal Babický, Jiří Krejčík a Lenka Kulíšková**.

# KŘÍŽOVKA

BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL										
NÁZEV NOSOVKY	DIABATKA	PŘÍKRĚ	LATINSKÁ SPOJKA A	DOBRA VŮLE POMOCI	ARAB	NÁZEV STARŠHO ČESKÉHO ROZHLASOVÉHO PRŮBĚHU	POLÉVKOVÝ KNEDLÍČEK	TIHLE	NAVRAŤ DO ATMOSFÉRY	SLANGOVÉ JIDELNÍ MÍSKA	TELEVIZE	JEZERO V RUMUNSKU	STŘEDNÍ DELKA TEXTILNÍHO VLÁKNA						
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL	BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ	DIVOUS	PLEVEL
BYT (Z LAT.)	AMER. JEZERO	NAKLONNOST	OOVÁŽIT SE	PŘITAKÁNÍ	SLOVEN. KVĚT	OBEC U CHEBU	RÁJ												



VOZOVNA PANKRÁC

# POZOR, jede k nám Mikuláš!

Děti, přijďte s rodiči  
na **Mikulášské odpoledne!**

V sobotu 3. 12. 2011  
od 14 do 18 hodin  
ve vozovně Pankrác.

## Co vás čeká?

- tři historické soupravy tramvají  
a jedna historická souprava metra
- vždy v celou hodinu zábavní blok
- soutěže a atrakce
- občerstvení z farmářských trhů

Vozovna Pankrác, Náměstí Hrdinů 725/13, Praha 4 - Nusle.



infolinka  
**296 19 18 17**  
[www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

