

# DP kontakt

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



» **Řídím rád a vytočit se nenechám**

/strana 10 a 11/

»» **Praha se dočkala, FORCITY vozí cestující**

/strana 12 a 13/

»»» **Výjezdy HZS podniku v roce 2010**

/strana 14 a 15/

# BOLÍ VÁS ZÁDA NEBO KLOUBY?

CHCETE ZHUBNOUT NEBO SI VYLEPŠIT VAŠI POSTAVU?

## Přijďte k nám!

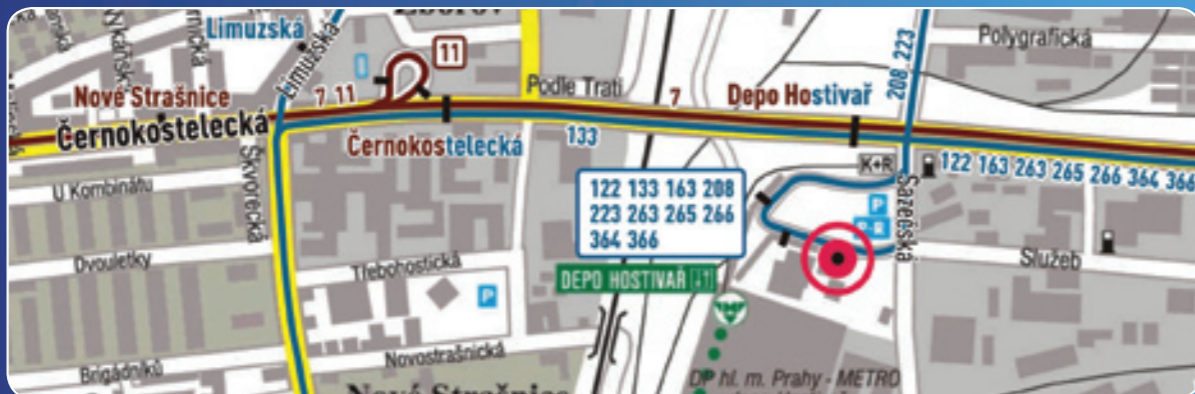
Poskytujeme komplexní fyzioterapeutickou léčebnou a preventivní péči.

Specializujeme se na prevenci a léčbu:

- Bolesti páteře, kloubů a bolestivá ramena
- Poúrazové a pooperační stavy
- Skolióza
- Stavy po cévních mozkových příhodách
- Terapie lymfedému
- Terapie vadného držení těla



Nestátní zdravotnické zařízení, Dopravní podnik hl. m. Prahy  
Depo Hostivař, Sazečská 1, kontakt: 222 673 181, 222 673 186



- 4-6 >> **Aktuálně z DPP**  
OBNOVA VOZOVÉHO PARKU METRA  
LÉKÁRNIČKY PRO ARMÁDU  
ZMĚNA V PERSONÁLNÍM ÚSEKU  
KARTOVÉ CENTRUM OPENCARD  
NOVÉ INFORMAČNÍ MATERIÁLY DPP  
NOVÝ BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP – HÁJE  
MUZEUM MHD V ČÍSLECH  
VÝSTAVBA DO PODBABY ZAHÁJENA  
PRAHA PLNÁ ZÁŽITKŮ  
PŘIŠLO DO REDAKCE
- 7 >> **Média**  
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 >> **Rozhovor**  
MÁME STÁLE MNOHO PROSTORU  
PRO DALŠÍ ZLEPŠOVÁNÍ
- 10-11 >> **Z podniku**  
ŘÍDÍM RÁD A VYTOČIT SE NENECHÁM  
12-13 PRAHA SE DOČKALA, FORCITY VOZÍ CESTUJÍCÍ  
14-15 VÝJEZDY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO  
SBORU PODNIKU V ROCE 2010
- 16-17 >> **Den s...**  
INFORMOVAT, INFORMOVAT A DRŽET  
POHROMADĚ
- 18-19 >> **Fotoreportáž**  
HYBRIDNÍ AUTOBUSY SOR V METROPOLI
- 20-21 >> **Historie**  
REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ  
V 60. LETECH
- 22-23 >> **Ze světa**  
NEJEN ZA „TÉ TROJKOU“ NA UKRAJINU
- 24-26 >> **Zajímavosti**  
ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICCE  
BAROKNÍ ŠKRÉTA VE DVOU JÍZDÁRNÁCH

Foto na obálce: Kamila Drábková

## 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),  
Viktor Baier, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík,  
Zuzana Nesvadbová, Milan Slezák a Ilona Vysoudilová.

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 4. února 2011

NEPRODEJNÉ



Vážení čtenáři,

začátek nového roku přinesl kromě sněhové nadílky, se kterou se naši řidiči tramvají a autobusů vyrovnali opravdu se ctí, i tradiční vyhodnocení projektu Dopravního podniku hl. m. Prahy – „Slušný řidič“.

Výsledky tohoto projektu v naší společnosti vyhlášíme již třetím rokem. Řidiči jsou hodnoceni podle několika kritérií, mezi něž patří např. jízda bez nehod, absence oprávněných stížností na jejich osobu nebo spolehlivé plnění pracovních povinností. Nejedná se tedy o nějakou laickou anketu, ale ty nejlepší zde ze svých řad vybírají sami řidiči z vozoven a garáží spolu s výpravčími a vedoucími provozoven. To považuji za velice podstatné, protože nikdo jiný nezná své spolupracovníky lépe než ti, kteří se s nimi vídají prakticky denně, a mohou tak zodpovědně posuzovat jejich práci. (pozn. redakce – výsledky ankety na str. 10-11).

Řízení vozidel MHD není zrovna jednoduchou záležitostí. Laický názor, že práci za volantem motorových vozidel rozumí skoro každý stejně tak, jako skoro každý rozumí fotbalu a politice, rozhodně nevidí zaměstnání řidiče v celé šířce jeho spektra. Práce řidiče v našem podniku má svá striktní pevná pravidla. A také je mít musí. Vždyť právě řidič zodpovídá za to, že své cestující doveze včas a v pořádku tam, kam potřebují, a prakticky denně se musí vyrovnávat s řadou problematických situací v provozu. Velmi si proto vážím kolegů, kteří podobné věci řeší s přehledem a k plné spokojenosti našich zákazníků a dokáží zasáhnout v případě mimořádné situace nebo poradit cestujícím v nouzi.

Práce našich řidičů stojí na základních hodnotách, které chceme představit veřejnosti i v rámci speciální kampaně na konci února. Věřím, že kampaň pomůže cestujícím pochopit specifika této profese a přispěje k pozitivnímu pohledu na práci těch, bez nichž by podnik nebyl tím, čím je.

**Petr Blažek**  
dopravní ředitel DPP



## OBNOVA VOZOVÉHO PARKU METRA UKONČENA

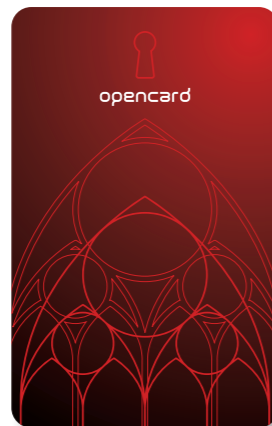


V těchto dnech Dopravní podnik zakončuje významnou, téměř sedmnáct let trvající etapu obnovy vozového parku dvou linek pražského metra A a B. V rámci ní došlo k celkové rekonstrukci většiny původních vozů sovětské výroby typu 81-71 na vozy modernizované 81-71M. Celý proces 12. února 2011 symbolicky završila návštěva z plzeňské Škody Transportation historicky poslední souprava, z celkového počtu 93 rekonstruovaných, složená z vozů evidenčních čísel 3903, 3680, 3681, 3683 a 3904. O dva dny později proběhlo v hale depa Zličín její oficiální předání zástupcům jednotky Správa vozidel Metro.



## Organizační změna v úseku PERSONÁLNÍM

Představenstvo DPP na svém zasedání 17. ledna schválilo k 31. březnu 2011 zrušení personálního úseku. K 1. dubnu 2011 bude vytvořena sekce Lidské zdroje v přímém řízení generálního ředitele. Představenstvo uložilo generálnímu řediteli předložit ke schválení nový Organizační řád společnosti na příští jednání představenstva.



## PRAHA PŘEBÍRÁ KARTOVÉ CENTRUM OPENCARD

Pražské centrum kartových služeb (PCKS) provozuje od 1. února Magistrát hl. m. Prahy. Kartové centrum poskytuje většinu služeb, které Opencard nabízí. Provoz centra dosud zajišťovala společnost Haguess, a.s. K základním činnostem PCKS patří zejména příjem a zpracování žádostí o kartu (fyzické i on-line), distribuce karet, výroba expresních karet, blokace a reklamace a služby bezhotovostní úhrady parkování. Kvůli zajištění kontinuity služeb se Praha dohodla se společností Haguess, a.s., na podpoře při přebírání provozu centra, na zajištění instalace a implementace informačního systému PCKS na hardwarové prostředí, které si město pořizuje. Haguess zároveň zajistí nezbytnou migraci dat a poskytne odbornou pomoc při zaškolování nového personálu města.

## Dopravní podnik věnoval armádě LÉKÁRNIČKY

Dopravní podnik věnoval Armádě ČR lékárničky, které byly součástí jeho vozidel a od 1. ledna 2011 je vede jako vyřazený zdravotnický materiál. Zdravotnické pomůcky budou využity jako pomoc pro afghánskou policii a armádu. DPP poskytl armádě celkem 650 lékárniček, které byly do konce roku součástí vybavení vozidel DPP, a také na pět set kusů jednotlivého obvazového materiálu.

K předání materiálu došlo 26. ledna v Depu Hostivař, za DPP ho předal vedoucí oddělení Sklady Petr Hubený, za Armádu ČR jej přejímal mjr. Ing. Jiří Hloušek z útvaru zajišťujícího zásobování jednotek AČR v zahraničních operacích.



## NOVÝ BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP DO STANICE HÁJE



Dopravní podnik 11. února v prostorách stanice metra linky C Háje slavnostně zahájil provoz výtahu, který umožní tělesně postiženým cestujícím bezbariérový přístup k nástupišti. Stavební práce na technické změně stanice metra Háje byly zahájeny koncem srpna loňského roku a vyžádaly si několik stavebních kroků. Nejprve byla realizována kompletní výměna pohyblivých schodů, které spojily úroveň nástupiště s východním vestibulem stanice, poté byl instalován šikmý výtah. Nové pohyblivé schody, které mají menší konstrukční šířku, jsou umístěny po levé straně ve směru výstupu ze stanice metra. Na pravé straně tak mohl vzniknout prostor pro umístění šikmého výtahu, který zajišťuje bezbariérový přístup od nástupiště metra k terénu v okolí východního vestibulu. Bezbariérový přístup do této stanice je totiž již od 90. let umožněn vozíčkářům při použití nákladního výtahu

s doprovodem proškoleného průvodce (obdobně ještě ve stanicích Opatov a Roztyly). Výměna eskalátorů měla proběhnout ve stanici metra Háje již v roce 2008. Kvůli nedostatku finančních prostředků byla ale odsouvána na pozdější období, až byla v roce 2010 rozšířena o bezbariérové zpřístupnění pomocí šikmého výtahu. Náklady na stavbu dosáhly 56 170 tis Kč, z toho šikmý výtah cca 13 mil. Kč. Pražské metro má v současnosti celkem 57 stanic, z nichž bezbariérově přístupných je 35. Na lince A je bezbariérový přístup v 5 stanicích, na lince B ve 13 stanicích, na lince C v 17 stanicích. Podle Programu strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009–2015, schváleného zastupitelstvem hlavního města Prahy v roce 2009, mohou náklady na další rozšíření přístupu do stanic metra pro osoby se sníženou pohyblivostí dosáhnout výše až 1,4 mld. Kč.

## OBĚH FAKTUR V DPP NOVĚ

Počínaje 13. prosincem loňského roku došlo ke změně v oběhu přijatých faktur. Schvalování faktur je nyní mimo SAP v novém systému DMS. Podmínky pro nový systém DMS vypracovali pracovníci útvaru 400500 – odbor Účetnictví, daně a financování a jednotky IT ve spolupráci s externími konzultanty. Před spuštěním nového systému DMS do provozu probíhalo jeho testování, které zajistil tým pracovníků EÚ – technických uživatelů. Cílem bylo seznámení se s projektem, odhalení a odstranění možných chyb a nedostatků. Pro schvalovatele byla vypracována „Uživatelská příručka – Schvalovatel – DMS Workflow faktur“, která podrobně popisuje průběh schvalovacího procesu v systému. Blíže se k tématu vrátíme v příštím čísle DP kontaktu.

## Nové informační materiály DPP

V průběhu ledna byl sortiment informačních materiálů, které vydává Dopravní podnik, obohacen o dva nové tituly. Prvním z nich je aktualizovaná verze kompletu oblíbené skládané mapy Prahy a okolí se zakreslenými linkami Pražské integrované dopravy a rejstříkem zastávek se zachycenými trvalými změnami v dopravě v prosinci 2010. Mapa je oboustranná, na jedné straně je zobrazena podstatná část území Prahy, obdobná jako je instalovaná ve vitrínách ve stanicích metra, a na druhé straně mapa širšího okolí Prahy se zakreslením linkového vedení příměstských linek (prodejní cena v Infocentrech je 95 Kč).

Druhým pak úplně nový typ informačního materiálu, publikace Linky metra a tramvají Pražské integrované dopravy. Ta zobrazuje jednotlivé linky zmíněných druhů dopravy na mapovém podkladu se všemi zastávkami a u každé z linek uvádí také informaci o rozsahu provozu. K tomu obsahuje rejstřík zastávek a schémata linkového vedení denní a noční tramvajové dopravy (prodejní cena v Infocentrech je 130 Kč).







# Máme stále mnoho prostoru pro další zlepšování

O ČÍSLECH, O INVESTICÍCH, O NÁKLADECH NA POHONNÉ HMOTY, A PŘEDEVŠÍM O FINANCOVÁNÍ PROVOZU A INVESTIC DOPRAVNÍHO PODNIKU V ROCE 2011 JSME MLUVILI S EKONOMICKÝM ŘEDITELEM IVO ŠTIKOU.

Ilona Vysoudilová / Foto: Petr Hejna



**Jako ekonomický ředitel jste již v Dopravním podniku působil v letech 2007–2009, poté jste se stal poradcem generálního ředitele. Jak byste popsal DPP v roce 2007, před jakými úkoly jste stál před čtyřmi roky a co Vás čeká nyní?**

V roce 2007 jsem do Dopravního podniku přišel z korporátního prostředí, ze zahraniční firmy a musel jsem především poznávat jiné procesy charakteristické pro komunální společnost, jejímž zřizovatelem je město. V tom pro mě prostředí a kultura Dopravního podniku byla odlišná a nová. Nyní si troufám říci, že prostředí naší společnosti dobře znám a vím, do čeho jdu.

Podstatné priority, které jsou před námi, se prakticky neliší. Máme před sebou mnoho projektů, jejichž financování musíme vyřešit. Jednu odlišnost ale nalézt mohou – v předchozích letech jsme řešili hlavně úspory a snižování nákladů ve všech činnostech, nyní myslíme především na dořešení financování vozových parků a kvalitativní rozvoj společnosti...

**A jak se vám tyto aktivity daří?**

Tento proces je nekonečný, dá se říci, že plně spokojeni nebudeme nikdy, ale zejména v oblasti efektivit nákladů jsme dosáhli značných úspěchů.

**Takže je současná situace z hlediska financování lepší, než byla?**

Nyní je situace opravdu odlišná. V roce 2009 byla podepsána desetiletá smlouva, kterou zajišťuje právo Evropské unie, a díky ní se postoj objednatelů změnil. Z prvního setkání, které jsem měl na magistrátu, mám pozitivní dojmy. Situaci v DPP se snaží řešit a vyřešit. Výhodou je také to, že nový radní pro dopravu situaci v DPP dobře zná, protože působí jako předseda Dozorčí rady Dopravního podniku.

**A jak je to s rozpočtem na letošní rok? Zatím není rozpočet hl. města Prahy**

zafixován (pozn. redakce: k 31. lednu 2011). Konkrétní čísla budeme znát, až Rada Zastupitelstva hl. města Prahy schválí rozpočet. Pak budeme mít jasno, s jakými prostředky můžeme na letošní rok počítat. V tento okamžik víme, že náš požadavek je větší, než jaké jsou současné možnosti města. Tento rozdíl budeme muset částečně řešit pomocí externího financování. Každopádně částka, která se bude muset v období příštích deseti let zajistit, nebude úplně nepodstatná.

**Čeká nás tedy i hledání dalších úspor uvnitř firmy?**

Určitě se budeme dívat na vnitřní náklady, šetřit budeme, ale už nenajdeme tak velké částky, jaké bychom potřebovali. Dokončili jsme rozsáhlý transformační proces a prostor pro nalezení dalších provozních úspor je velmi omezený vzhledem k objemu výkonů společnosti nebo každoročně rostoucím cenám energií. Určitý prostor existuje – zejména v přehodnocení dopravních výkonů. Jedná se hlavně o souběhy nebo chcete-li duplicitu dopravního spojení. Např. některé tramvaje nebo autobusy kopírují linky metra, a tím dochází ke zvyšování nákladů na spojení z jednoho místa do druhého. Pokud by se na této situaci mělo něco změnit, budeme potřebovat především souhlas města. Podobný přístup nalezneme například v Brně. Zde souběhy identifikovali (autobusy a tramvaje) a spoje redukovali. Co je ale nejdůležitější, ve finále cestující tuto změnu nijak zásadně nepocítili. Samozřejmě do doby, než by se takové záměry schválily, musíme zkoumat každou potenciální, byť i drobnou úsporu uvnitř společnosti.

**Velká část našich nákladů jsou náklady na pohonné hmoty. Cena ropy neustále roste, jsou to pro DPP další náklady navíc?**

V tomto ohledu jsme na tom dobře. Cenový nárůst ropy je díky zajištění neutralizován.

**Můžete to vysvětlit?**

Dopravní podnik se proti pohybu cen pohonných hmot brání zajišťováním, tzv. hedgingem, což je velmi zjednodušeně řečeno finanční operace spočívající v tom, že zvýší-li se cena ropy nad určitou mez, doplácí nám tento rozdíl financující banka.

**Jaký je v rozpočtu poměr toho, co „vybereme“ na jízdném?**

Celkové roční náklady Dopravního podniku jsou cca 14 mld. Kč, vyděláme okolo 4 mld. Kč. Financování rozdílu je dle smlouvy povinen zajistit objednatel, tj. Ropid. Je to jednoduchý vzorec a jeho řešení má v zásadě dva parametry, a to cena jízdného či objem kompenzace. V této souvislosti je nutné si uvědomit, že Dopravní podnik patří mezi nejlepší v Evropě, ale zároveň i mezi nejlevnější.

**Máte nějaké přání nebo cíl?**

Abychom se nemuseli starat jen o to, jestli budeme mít peníze na provoz, ale mohli se soustředit na procesy ve fungování firmy, protože zde ke zlepšování máme stále dostatečný prostor.

**Ing. Ivo Štika**

- ekonomický ředitel DPP od 11. ledna 2011
- vystudoval Vysokou školu ekonomickou
- působil ve společnostech Roche, Kodak, Accenture, v letech 2007–2009 na pozici ekonomického ředitele DPP, následně pracoval jako poradce generálního ředitele DPP

## ZÁKLADNÍ INFORMACE K FINANCOVÁNÍ MHD V PRAZE

- » Rozsah přepravních výkonů (počet vozokilometrů na konkrétních linkách) stanovuje Dopravnímu podniku městská organizace ROPID, a to formou smlouvy.
- » Město administrativně stanovuje DPP, kolik smí vybrat na jízdném.
- » Každoročně v rámci sestavování městského rozpočtu určuje město Praha výši finančních prostředků pro úhradu Dopravnímu podniku za poskytnutí veřejné služby.

„IVO ŠTIKA JE ODBORNÍKEM NA SVÉM MÍSTĚ, KTERÝ DISPONUJE ŘADOU ZKUŠENOSTÍ Z FINANČNÍHO A DOPRAVNÍHO SEKTORU A ZNÁ VEŠKERÉ FIREMNÍ PROCESY.“

Martin Dvořák, generální ředitel Dopravního podniku.



Jeden z 39 oceněných řidičů a řidiček přijímá gratulaci k umístění v anketě Slušný řidič 2010 od generálního ředitele DPP Martina Dvořáka



hromadné dopravy k prasknutí, neprověřují ani tak jejich řidičské schopnosti jako odolnost proti stresu. I řidiči jsou lidé se svými starostmi, a ne všechny vypjaté situace všichni v danou chvíli zvládnou. Na konci roku mělo řidiče oslovit tzv. Desatero slušného řidiče, v závěru února se má kampaň přesunout i směrem k cestujícím.

Několik oslovených z nejvýše oceněných řidičů mluvilo o každodenní konfrontaci s cestujícími vcelku jednotně – ano, slušně odpovím, když to přesáhne určitou mez, hovor končím. Například Aleš Gottlieb má ze své praxe pozitivní a negativní zážitky s cestujícími srovnané tak padesát na padesát. „Ty špatný zážitky si nesmíte tak brát,“ komentuje tu druhou polovinu z nich. Ke své práci říká, že když se o řízení dozvěděl, zaujalo ho a „prostě jsem to chtěl zkusit, šel jsem jezdit na Klíčov, kde jezdím dodnes. Nemůžu říct, že mě to vyloženě baví, ale je to slušné zaměstnání.“

Petr Vizingr začal u DPP v roce 1971 a po přestávce se k volantů vrátil: „Dá se říci, že mě tahle práce baví, v opačném případě bych ji nedělal. Zážitky ze služby? Dobré i špatné, ale příliš se s cestujícími nevybavuji,“ říká a dodává příhodu, kdy paní snaživě mačkala šipku na strojkou pro jízdenky a divila se, že ji řidič nezastavuje. Na třístovkové lince je v každodenním kontaktu s lidmi i Jiří Šíma. „Je to většinou v pohodě. Případné stresové situace řeším s klidnou hlavou,“ popisuje

řidič. Než přišel k DPP, jezdil s nákladním automobilem a zájezdním autobusem.

„Mě přivedl k dopravnímu podniku jednoznačně zájem o tramvaje, v podstatě se mi splnil klukovský sen,“ představil se další z oceněných Ladislav Čermák. Jak říká, jeho zájem o tuto práci je prozatím neměnný. „Problémy s cestujícími víceméně nemám, většinou se snažím eliminovat už náznaky konfliktu. Občas i někdo poděkuje, což je milé, ale výjimečné,“ dodává Čermák. Rok 2010 z pohledu vztahu s cestujícími hodnotí Jaroslav Mašek jako průměrnou: „Některé typy lidí se prostě opakují, takže někdy to chce klid. Ze začátku jsem leccos těžko překusoval, časem pochopíte, že je lepší někdy slovo polknout,“ říká řidič, který u profese zůstal, protože ho řízení prostě bavilo. „A dá se říci, že tento pocit přetrvává,“ dodává Mašek.

Konflikt podle dalšího oceněného řidiče Petra Vítka vyvolá cestující a jde o to, jak kdo situaci ustojí. „Nejsem konfliktní typ, ale jednou za rok se do takové situace dostane každý. Každá práce má svá negativa, ale režim u podniku mi vyhovuje. Odcházím domů s čistou hlavou,“ hodnotí Vitek, který pamatuje řízení autobusu ještě v roce 1976 na Pankráci. Oceňuje, že mu systém práce umožňuje věnovat se koníčkům i budoucím aktivitám v důchodu.



## SEZNAM OCENĚNÝCH ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ

POŘADÍ	JMÉNO	VOZOVNA
1.	Ladislav Čermák	Pankrác
1.	Pavel Doležal	Motol
1.	Miroslav Mendl	Vokovice
1.	Pavel Sommer	Strašnice
2.	Jan Havránek	Žižkov
2.	Pavel Henzl	Pankrác
2.	Miroslav Chot	Motol
2.	Karel Klein	Hloubětín
2.	Bohumil Matucha	Kobylisy
3.	Jiří Hampl	Hloubětín
3.	Luboš Martinec	Strašnice
3.	Pavel Oplt	Žižkov
3.	Jaroslav Salivar	Vokovice
3.	Roman Stejskal	Kobylisy



## SEZNAM OCENĚNÝCH ŘIDIČŮ AUTOBUSŮ

POŘADÍ	JMÉNO	GARÁŽE
1.	Aleš Gottlieb	Klíčov
1.	Jaroslav Mašek	Hostivař
1.	Jiří Šíma	Řepy
1.	Petr Vitek	Vršovice
1.	Petr Vizingr	Kačerov
2.	Miloslav Beránek	Kačerov
2.	Jiří Dříko	Klíčov
2.	Miroslav Doutnáč	Vršovice
2.	Jiří Janáček	Kačerov
2.	Milan Malý	Hostivař
2.	Jiří Pokorný	Vršovice
2.	Josef Polák	Řepy
2.	Zuzana Váňová	Klíčov
2.	Josef Vokoun	Řepy
2.	Milan Zdanovec	Hostivař
3.	Jaroslav Bechyňka	Vršovice
3.	Václav Fábeka	Vršovice
3.	Miloš Fádler	Klíčov
3.	Lenka Jílková	Řepy
3.	Tomáš Krása	Řepy
3.	Milan Krejčík	Kačerov
3.	Milan Lis	Hostivař
3.	Karel Měchurka	Hostivař
3.	Pavel Troller	Klíčov
3.	Martin Vorlíček	Kačerov

# Řídím rád A VYTOČIT SE NENECHÁM



NEJEN SLUŠNÍ, ALE ZÁROVEŇ I SKROMNÍ, VYROVNANÍ A MÁLOMLUVNÍ. NERAD HÁZÍM LIDI DO JEDNOHO PYTLÉ, ALE NA VÍTĚZE ANKETY SLUŠNÝ ŘIDIČ VĚTŠINA TĚCHTO PŘÍMĚRŮ PASUJE. VŠICHNI OCENĚNÍ Z ŘAD ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ SE SEŠLI 12. LEDNA V SOKOLOVSKÉ ULICI, ABY Z RUKOU GENERÁLNÍHO ŘEDITELE MARTINA DVOŘÁKA PŘEVZALI CENY ZA ROK 2010.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Malík

Anketa Slušný řidič se v DPP stává tradicí a jejím velkým kladem je, že jména řidičů vynesena na piedestal pocházejí od kolegů, tedy řidičů, vedoucích provozoven či výpravčích. Základními kritérii při výběru 39 řidičů a řidiček je ovšem jízda bez nehod, absence stížností a dochvilnost. K rozhodnutí napomáhá případně pomoc při záchraně života či při zranění cestujících, živelních pohromách a dalších mimořádných situacích.

Na úvod slavnostního odpoledne Martin Dvořák zdůraznil, že si plně uvědomuje, jaké problémové situace řidičům MHD přináší každodenní služba: „Řízení vyžaduje značnou míru trpělivosti při řešení sporů s neukázněnými cestujícími nebo s řidiči osobních aut. Vážím si řidičů, kteří dané situace zvládají s přehledem a podle pravidel slušného chování.“ Každodenní situace v pražských ulicích napínají nervy řidičů

S generálním ředitelem DPP Martinem Dvořákem (vlevo) a dopravním ředitelem DPP Petrem Blažkem (vpravo) čtveřice „zlatých“ řidičů tramvajů: Ladislav Čermák, Pavel Doležal, Miroslav Mendl a Pavel Sommer



Mezi oběma řediteli DPP tentokrát pět nejlepších řidičů autobusů v anketě Slušný řidič 2010: Aleš Gottlieb, Jaroslav Mašek, Jiří Šíma, Petr Vitek a Petr Vizingr



# PRAHA SE DOČKALA, « » **FORCITY** VOZÍ CESTUJÍCÍ

## Historie:

Plzeňská Škoda Transportation vyhrála v roce 2005 výběrové řízení na dodání 250 kusů tramvají typu 15T pro hlavní město. Kupní smlouva na prvních 50 vozů byla podepsána v dubnu a na dalších 200 kusů v květnu 2006. Tisková konference s představením vizualizace proběhla v dubnu 2008. Prototyp poprvé v Praze vyjel na koleje v březnu 2009, první vůz byl do zkušebního provozu s cestujícími nasazen v říjnu 2010. Homologace byla udělena 30. prosince 2010. V lednu 2011 přišly do Prahy čtyři vozy ForCity. V sobotu 5. února vyjel první vůz do ostrého provozu, a to na lince 18.

Je sobota 5. února 2011, svátek slaví Dobromily a na pravidelnou linku číslo 18 z vozovny Pankrác vyjíždí souprava nízkopodlažního tříčlankového skvostu na svou první cestu směr Petřiny. Poutá zasluženou pozornost Pražanů, množství fotografů podél trati není výjimkou, stejně jako živé diskuse cestujících a oči kolemjdoucích cizinců i tuzemců mířících na ladný design soupravy. Po redakčních cestách na lince 18 lze bez nadsázky říct, že „patnáctka lidí vzala“.



Zdánlivě úzkým propojovacím tunelem projede i invalidní vozík



Nástup a výstup je v případě 15T pro maminky s kočárky s hračkou

ETAPA VÝVOJE, VÝROBY, ZKOUŠEK, HOMOLOGACE I TESTOVACÍCH JÍZD NOVÉ TRAMVAJE PRO PRAHU S OZNAČENÍM ŠKODA 15T FORCITY SKONČILA A PO OBDRŽENÍ TZV. PRŮKAZU ZPŮSOBILOSTI SE PRVNÍ SOUPRAVA ZAŘADILA DO PRAVIDELNÉHO PROVOZU. DOPRAVNÍ PODNIK ZAČAL POPRVÉ V HISTORII VOZIT CESTUJÍCÍ V PLNĚ NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJI.

Petr Ludvíček  
Foto: archiv DPP a autor



„Uvedení nové tramvaje do běžného provozu vyžadovalo sérii nezbytných opatření, které stanovuje Drážní úřad a další příslušné instituce. Jsem velmi rád, že je tento proces u konce, a cestující tak mohou poznat nesporné výhody nízkopodlažních tramvají, které jsou považovány za jedny z nejmodernějších v Evropě,“ uvedl generální ředitel DPP Martin Dvořák.

**Ocenění první.** Nenašel se jediný oslovený cestující, který by při hodnocení nové tramvaje nevyzdvihl, kromě absence jakýchkoli bariér, sedačky. Dřevěné, tedy snadno udržitelné v čistotě, navíc anatomicky dobře tvarované. Inu, každodenní zkušenost s bezdomovci na polstrovaných sedadlech je u Pražanů více než živá.

**Ocenění druhé.** Pohodlný nástup a výstup pro babičky o holičích, maminky s kočárky i jejich další malé děti či snadná manipulace se zavazadly. Možnost nástupu vozíčkáře přes mechanickou nájezdovou plošinu. Prostě, kdo vstoupil do vozu, měl čas se rozhlížet po novém interiéru, aniž by ho samotný nástup jakkoli zatěžoval.

**Ocenění třetí.** Vnitřní prostor působí vzdušně a prostorně; autor designu Ing. Arch. Patrik Kotas hovoří o principu vizuální lehkosti. K modernímu vzhledu interiéru určitě přispívá nový informační systém sestavený ze třech LCD displejů, nutno podotknout, že dobře čitelných. Dále kamerový systém, systém dorozumívání s řidičem, záchytné tyče z nerez oceli či tónovaná skla pohlcující UV záření.

**Ocenění čtvrté.** Jízdní vlastnosti působí komfortně. Rozjezd ze zastávky do kopce směrem k vojenské nemocnici byl razantní, stál za to i plynulý průjezd stoupáním v Chotkových sadech. Dobrzďování do stanic je plynulé. Na náročných tratích s velkým stoupáním se využije plná adheze vozidla pro pohon. Tramvaj disponuje individuálním pohonem kol střídavými motory.

**Ocenění páté.** Cestující ve voze mluví tlumeně. Provoz je totiž velmi tichý, minimalizovány jsou zvuky z podvozku, stejně jako při rozjezdu a brzdění, takže i hovor lidí se přirozeně přizpůsobuje prostředí a nic nepřekřikují. Dokonce bylo často slyšet i avízo z řidičovy kabiny, že příští zastávka je kontrolním bodem...

Na konečné na Petřinách během pár desítek vteřin popisuje stručně své pocity z prvních kilometrů s ForCity řidička Romana Cibulková. „Jo, opravdu všechno je v pořádku. Na řízení, ovládání nebo sezení je to podobné čtrnáctce,



Jako první se mohli „patnáctkou“ svést cestující na lince 18 mezi Vozovnou Pankrác a Petřinami

ale oblouky určitě vyjíždí lépe, řekla bych že je jemnější,“ říká a potvrzuje poznámky cestujících o snadném nástupu a výstupu a praktických sedácích. Romaně, která chtěla řídit tramvaj už v Mostu, se přání vyplnilo před čtyřmi lety v Praze: „Řídila jsem kromě ‚kačeny‘ všechny typy, tohle je ale určitě krok vpřed. Je to špička.“

První dojmy z linky 18 přinesly i pár vad na kráse. Určitě není vhodné se přidržovat některých plastových držadel na sedadlech, která jsou blízko stěny, kdy si např. při rozjezdu můžete přimáchnout prsty. Při průchodu „tunelem“ se s cestujícími těžko vyhýbáte, ale invalidní vozík přesto projede dobře. Dospělý člověk si určitě kolena nesloží na jedné ze čtyř sedaček hned za řidičem. Překvapila poměrně dlouhá prodleva otvírání dveří po zastavení v zastávce – cestující tak opakovaně používali tlačítko v domněni, že ještě nebylo použito. A ne každý pohodlně dosáhne na otvírání okna. V přepravní špičce se opět nabídne pravidelné téma diskusí pražské dopravy, zda jsou vhodnější dvě, nebo jen jedna řada sedaček.

Přes drobné mouchy, vlastní každému novému výrobku, se Pražané v podobě nové ForCity dočkali technické a technologické špičky, která je kdy po kolejích v Matce měst vozila. V roce 120. narozenin je zároveň dárkem pražským elektrickým drahám. Ještě v březnu 2011 budou zařazovány další vozy a podle harmonogramu by mělo do konce roku 2017 dorazit vozidlo s pořadovým číslem 250.

Řidička Romana Cibulková: ForCity je špička a krokem vpřed

TECHNICKÉ PARAMETRY TRAMVAJE ŠKODA 15T FORCITY		
typ vozidla	jednosměrné osminápravové	
délka	31,4 m	
šířka	2,46 m	
výška přes sběrač	3,6 m	
hmotnost prázdného vozu	42 t	
uspořádání náprav	Bo' Bo' Bo' Bo'	
napájení	600 Vss	
výkon motorů	720 kW	
podíl nízké podlahy	100 %	
kapacita vozu (osob)	sedících	61
	stojících	až 239
max. rychlost (elektronicky omezena)		60 km/h
počet dveří	dvoukřídle (pro cestující)	6
	dveře pro řidiče	1



Likvidace požáru průmyslové haly  
v Malešicích, Polygrafická ulice,  
prosinec 2010



## VÝJEZDY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU PODNIKU V ROCE 2010

ROK 2010 PŘINESL NAŠIM HASIČSKÝM JEDNOTKÁM CELKEM 608 VÝJEZDŮ, TEDY O 67 VÝJEZDŮ VÍCE NEŽ V PŘEDCHÁZejícím ROCE. JEDNÍM Z HLAVNÍCH FAKTORŮ, MAJÍCÍCH VLIV NA NÁRŮST POČTU VÝJEZDŮ, BYLY EXTRÉMNÍ VÝKYVY POČASÍ. TO SE PROJEVILO VE VÝRAZNÉM NÁRŮSTU POČTU ZÁSAHŮ U ŽIVELNÝCH POHROM A HORKÉ POČASÍ MĚLO VLIV I NA VYŠŠÍ ČETNOST ZÁSAHŮ U KOLEJNIC ZDEFORMOVANÝCH HORKEM A PLANÝCH POPLACHŮ VYVOLANÝCH ELEKTRICKOU POŽÁRNÍ SIGNALIZACÍ (EPS).

Michal Brunner  
Foto: archiv HZS DP

Jednotky HZS DP zasahovaly celkem u 25 požárů. V šesti případech se jednalo o požáry linkových autobusů DPP a ve čtyřech případech o požár elektroinstalace tramvají. Jednou došlo k úmyslnému zapálení sedačky tramvaje. V osmi případech došlo k požárům v prostorách metra. K nejzávažnějším patřily požár rozvaděče v měnirně stanice Hloubětín a požár prodejního automatu ve stanici Želivského. Díky rychlému a razantnímu zásahu HZS DP v těchto případech nedošlo k větším škodám na majetku DPP ani ke zranění zaměstnanců nebo cestujících. Ve třech případech jednotky HZS DP vypomáhaly jednotkám HZS hl. m. Prahy u velkých požárů mimo objekty Dopravního podniku.

V rámci 180 technických zásahů bylo nejčastější činností vyprošťování osob z výtahů a odstraňování překážek z dopravní cesty, k dalším činnostem patřily nouzové zvedání nepojízdných autobusů, nasazování havarijních podvozků na vozy metra, vyhledávání osob nebo zvířat v tunelech metra nebo likvidace nebezpečného hmyzu. Tramvajové koleje deformované horkem byly ochlazovány ve dvanácti případech.

Jednotky HZS DP zasahovaly u dopravních nehod různých druhů. Ani v loňském roce bohužel nechyběly pády osob do kolejí a jejich tragické střety se soupravou metra. V červenci bylo řešeno vykolejení soupravy metra M1 na zhlaví depa Kačerov a v říjnu vykolejení lokotraktoru v depu Zličín. Již rutinní činností se staly zásahy HZS DP při vykole-

jení nízkopodlažních tramvají Škoda 14T a dalších nehodách tramvají. K nejzávažnějším případům patřila dubnová srážka tramvaje 14T se soupravou 2 x T3 na vjezdu do smyčky Starý Hloubětín. Nejen u této události napomohla rychlé a efektivní likvidaci události úzká spolupráce a koordinace činnosti jednotek HZS DP s posádkou pohotovostního autojeřábu DPP a mobilní četou Technické kontroly jednotky Správa vozidel tramvaje.



Srážka tramvají,  
Plzeňská ul., říjen 2010



Odstraňování následků nehody  
autobusu s dodávkovým automobilem,  
Průmyslová ul., březen 2010

### VÝJEZDY PODLE JEDNOTLIVÝCH TYPŮ UDÁLOSTÍ V POROVNÁNÍ S PŘEDCHOZÍMI ROKY

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet výjezdů HZS DP	349	444	539	541	608

Typ události	rok 2009		rok 2010	
	počet	%	počet	%
Požáry	14	3	25	4
Technické zásahy	220	41	180	30
Živelné pohromy	3	0,5	49	8
Dopravní nehody	25	5	39	6
Únik látek	37	7	42	7
Signalizace EPS a plané poplachy	169	30	228	38
Prověřovací cvičení	70	13	45	7
Ostatní události	3	0,5	0	0
<b>Celkem</b>	<b>541</b>	<b>100</b>	<b>608</b>	<b>100</b>

Ke skokovému nárůstu výjezdů došlo v případě živelných pohrom. Nejprve podnikoví hasiči bojovali s následky ledové sněhové kalamity, srpen přinesl vichřici s přivalovým deštěm a krupobitím a na začátku prosince se vrátila sněhová kalamita v plné síle. Hasiči opakovaně odstraňovali sněhové převisy a rampouchy, pomáhali vyprošťovat vozidla zapadnutá ve sněhu a čerpali vodu z tajícího sněhu nebo přivalových srážek. Početnou skupinu zásahů tvořily i v loňském roce úniky látek. Nejčastěji se jednalo o únik ropných látek z porouchaných autobusů. Opakovaně byl likvidován také únik kyseliny z akumulátorů a ve dvou případech vyjžděly jednotky zjišťovat příčiny neznámého zápachu ve stanici metra.

Mezi hasičské výjezdy jsou dle příslušné metodiky započítávána také prověřovací cvičení. Těch uskutečnil HZS DP v loňském celkem 45. Vedle pravidelných cvičení s námětem požáru ve vybraných objektech DPP byla provedena také cvičení s námětem přistavení evakuačních schůdků k soupravě metra uvíznuté v tunelovém úseku bez odstupové rampy, například v tubusu Nuselského mostu.



Zásah po pádu osoby  
pod soupravu metra,  
stanice Hůrka,  
březen 2010

Závěr roku 2010 přinesl hasičům zásah u požáru velkého rozsahu, naštěstí za branami Dopravního podniku. V pátek 17. 12. ráno byly naše jednotky vyslány operačním střediskem HZS hl. m. Prahy k požáru průmyslové haly v Malešicích, v blízkosti hostivařského depa. Na místo vyjela jednotka z požární stanice Hostivař a posilová jednotka z Kačerova. Zličínská jednotka byla ponechána v záloze na požární stanici Hostivař pro případ současného požáru nebo mimořádné události v rámci Dopravního podniku. Jednotky HZS DP na místě požáru podle pokynů velitele zásahu vytvořily pět útočných vodních proudů, zajistily dodávku vody a následně se podílely na dohašování požářiště. Nasazeno bylo celkem 21 zaměstnanců HZS DP po dobu čtyř hodin. Náročný zásah prověřil naše síly a prostředky a potvrdil vysokou úroveň spolupráce s jednotkami HZS hl. m. Prahy.

Přes vysoký počet zásahů v roce 2010 nedošlo k žádnému vážnému zranění zasahujících hasičů ani ke větším škodám na požární technice, výzbroji a výstroji. Zásahovou činností HZS DP byly uchráněny značné materiální hodnoty a mnohokrát bylo odvráceno nebezpečí, které hrozilo zaměstnancům a veřejnosti, ať již v podobě požáru, zakouření, nebo například padajícího ledu. Jednotky svými zásahy také zabránily škodám na životním prostředí a napomohly rychlému obnovení pravidelného provozu po mimořádných událostech v provozu metra, tramvají a autobusů.



# INFORMOVAT, informovat a držet pohromadě

SVĚT NA INFORMACÍCH STOJÍ A STÁLE ČASTĚJI NA TĚCH V ELEKTRONICKÉM PODÁNÍ. JEJICH POSKYTOVÁNÍ CESTUJÍCÍM NA CO MOŽNÁ NEJVYŠŠÍ ÚROVNI BYLO VŽDY JEDNOU Z PRIORITY PRAŽSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU. DEN S... JSME TEDY TENTOKRÁT STRÁVILI SE ZAMĚSTNANCI INFOCENTRA NA MUZEU A V TELEFONICKÉM CENTRU NA BOJIŠTI.

Text a foto: Petr Ludvíček

„V poslední době je samozřejmě největší zájem o opencard. Do té doby převládalo poskytování nejrůznějších informací a pak záleželo na poloze Infocentra. Konkrétně tady na Muzeu to byl zejména prodej jízdenek cizincům a v době změn jízdních řádů vždy stoupal počet klientů, kteří si jednotlivé řady nechali tisknout. Nejčastěji využijeme angličtinu, němčinu a ruštinu,“ představila Infocentrum v metru ve stanici Muzeum jeho ekonomka Jitka Modrá.

## Když je fronta nekonečná

Vždy po avízu v médiích stoupne prodej map či publikací. S koncem čtvrtletí nebo kalendářního roku pak prodej elektronických kuponů. Přestože už žádný kupon není vázaný na konkrétní datum, ze setrvačnosti v tomto období narůstají fronty několikrát násobně. Na Muzeu pracovníci za přepážkami zlomili rekord v tržbách letošního 2. ledna přesto, že to byla neděle. Už v týdnu mezi svátky se fronty točily ve vestibulu v dlouhých hadech. „Lidé zatím neberou v potaz, že se dá jízdné vyřídit až šedesát dní předem. Často argumentují, že přeci nebudou dopravnímu podniku „dávát“ peníze s takovým předstihem...“ dodává Modrá.

Takový nápor klientů seřazených do nekonečných zástupů je zkouškou odolnosti lidí za přepážkami. Kontrola údajů v žádostech na opencard, ataky zákazníků a hlavně... velké peníze. Bez sehraného kolektivu asi těžko zvládnutelné situace. O tom ví Jitka Modrá své: „Myslím si, že v nejhrošším období si naši lidé sáhli až pod dno svých možností. V tom objemu žádostí a peněz se chyba stane, jsme lidé, ne stroje. Připravit se na to asi nedá, vše je za provozu. Když mají za sebou kritického klienta, vědí že si mohou vydechnout,



vystřídáme se. Kolektiv to určitě spojuje, tady se musíme spoletnout jeden na druhého.“

Dva roky pracovala Jitka Modrá jako přepážkový pracovník na Muzeu, jako ekonom na Andělu, letišti i v Holešovicích. Zažila již mnohé, ale přesto ji překvapí, když přijdou lidé a chtějí papírové kupony s tím, že o žádné opencard neslyšeli. „Jsme hromosvodem jejich nálad a jsme první na řadě, komu tlumočí své výhrady, i když nepatří nám. Například že je do nákupu opencard nutíme a že o ni vlastně nestojí,“ vzpomíná paní Modrá.

Přepážkoví zaměstnanci vedle jazykové vybavenosti mají výborný přehled o městě – jeho památkách, kulturních akcích, kontaktech na partnerské organizace. „Nedokázala jsem ovšem uspokojit objednávku seznamu všech fotoautomatů v Praze. Pánovi totiž nestačila ta nejbližší na Muzeu,“ usmívá se Modrá. „Hrdost na Českou republiku a Prahu stoupne, když se s námi cizinci podělí o své postřehy. Vedle toho, že je pro ně naše doprava stále levná, oceňují dochvilnost, dosažitelnost, čistotu a 24hodinový provoz,“ uzavírá Jitka Modrá.

## Hledáme i kočárek a rybník v obci

Jak souvisí hudební těleso s Infocentrem? To když začnou pracovníci toho telefonického čísta z lístečku dlouhý seznam hudebních nástrojů, které lidé zapoměli v dopravních prostředcích. „Seznam se plní snad všemi nástroji. Měl jsem i celý sešit s hláškami od lidí, než jsem ho někomu půjčil...“ odkrývá veselejší stránku služby u telefonů informátor Jiří Charvát. „Hledání spojení z obce, ve které je rybník, a víc se od cestujícího nedozvíte, není tak neobvyklé,“ doplňuje.



Jan Horský a Jiří Charvát  
na telefonickém infocentru  
linky 296 19 18 17

„Někdy se musíme obrnit trpělivostí, nereagovat na vulgaritu a být nad věcí. Tady k práci musíte mít vztah. V mém případě se k tomu ještě přidalo to, že městská doprava je pro mě koníčkem,“ dodává kolega Jan Horský.

Dvousměnný režim telefonického centra funguje od 7 do 21 hodin. Vzniklo v souvislosti s povodněmi, kdy některá centra DPP v metru byla vyřazena z provozu. „Ukázalo se ale, že i po povodních poptávka po informacích všeho druhu trvala, a tak pokračoval již standardní režim,“ říká vedoucí Infocentra Václav Richter. „Jeden operátor za směnu dnes vyřídí 80 až 140 hovorů, za den je to celkem na pět set hovorů. V mimořádných situacích, kdy můžeme jet až na devět linek, se toto číslo vyšplhá až na čtyřnásobek,“ dodává Richter.

## Jsme hromosvodem nálad cestujících

K odpovědím cestujícím, kteří na linku 296 19 18 17 zavolají, informátoři čerpají zejména z dispečinků. Na monitorech vidí nejvytíženější křižovatky či linky anebo si na ně přepnou, znají aktuální polohu tramvaje či autobusu. Jsou k nim napojeny i infosloupky z metra, přes které s nimi mohou cestující komunikovat. „Jsme tu prvním kontaktem a hromosvodem na všechny druhy stížností, ať jsou to zavřené dveře před nosem, déšť na zastávce bez přístřešku, posunutá autobusová zastávka, někdy jsou lidé i vulgární. Naši lidé pracují mnohdy ve stresu, když to přesahuje určitou mez, snažíme se vysvětlit, že takto dál diskutovat nebudeme,“ popisuje Václav Richter.

Coby absolventa slaboproudé průmyslovky ho vítr na dlouhá léta zavál na televizní věž na Strahov, ale patnáct let už je věrný Infocentru – od přepážky přes ekonoma k vedoucímu. „Přímý kontakt s lidmi na přepážce sice už nemám a upřímně se přiznám, že si nejsem jist, jestli bych tolik složitých situací dokázal dnes řešit s úsměvem a přehledem jako kolegové na přepážkách. S našimi zaměstnanci musím být ale v kontaktu pravidelně. Mají hmotnou zodpovědnost a jakýkoli schodek musejí uhradit. Ne každý to zatížení vydrží a z toho plyne poměrně vysoká fluktuace. Pro představu – vloni jsme tržili 126 milionů korun jen za opencard, dalších 25 milionů za další služby. Pracovníci Cross Pointu, kteří na našich přepážkách také prodávají, tržili 160 milionů. Pro ně zajišťujeme veškerý servis – odvádíme tržby, zásobujeme jízdenkami a řešíme veškerou administrativu,“ hodnotí Richter.

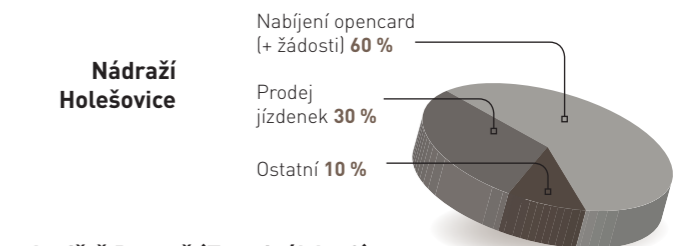
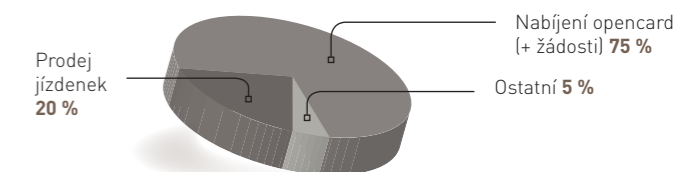
Příchodem opencard se práce výrazně proměnila – potlačila se informační činnost a výrazně se zvýšila intenzita práce. Nahlášená ztráta kočárku i s dítětem se šťastným koncem je pak „jen“ drobným vybočením z rutinního pracovního kolotoče.

Jitka Modrá,  
ekonomka Infocentra Muzeum

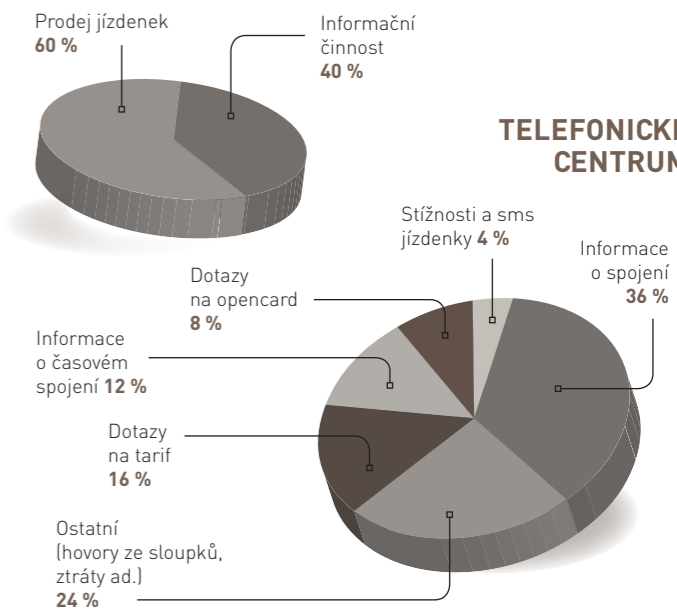


## PRŮŘEZ ČINNOSTÍ INFOCENTER DPP

### Muzeum, Anděl, Magistrát



### Letiště Ruzyně (Terminál 1 a 2)



## TELEFONICKÉ CENTRUM



VE STŘEDU 12. LEDNA PŘEDSTAVIL DOPRAVNÍ PODNIK VEŘEJNOSTI NOVÝ KLOUBOVÝ AUTOBUS SOR NBH 18 S HYBRIDNÍM POHONEM. O DVA TYTO AUTOBUSY JE ROZŠÍŘEN VOZOVÝ PARK DPP.

Ilona Vysoudilová / Foto: Petr Hejna

# HYBRIDNÍ AUTOBUSY SOR V METROPOLI



**Motor:** Cummins ISB 6.7 E5 250B, naftový čtyřdobý přeplňovaný šestiválec o objemu 6,7 litru, s mezichlazením plicního vzduchu, přímým vstřikem paliva, chlazený kapalinou, maximální výkon 180 kW

**Převodovka:** Allison, EV Drive, automatická, s dvěma vestavěnými elektromotory, chlazená olejem

#### DALŠÍ VYBAVENÍ:

- akumulátory pro elektrickou část hybridního pohonu typu NiMH o jmenovitém napětí 600 V a maximálním proudu 450 A
- kotoučové brzdy ovládané vzduchem
- nezávislé naftové topení Eberspächer Hydronic výkonu 30 kW
- elektroinstalace CAN-bus SAE 1939, plně multiplexový systém
- elektronicky ovládané pneumatické pérování

Nízkopodlažní autobusy SOR NBH 18 jsou určeny pro hromadnou přepravu osob na kratší vzdálenosti v městském provozu. Celkem pojmu 151 cestujících (a součástí jejich interiéru je i prostor pro umístění invalidního vozíku). Vozidla jsou třínápravová, pětidveřová a jejich karoserie vychází z městského autobusu SOR NB 18. Maximální rychlost, kterou se mohou pohybovat, je 80 km/h. Zkušební provoz nových autobusů s hybridním pohonem bude Dopravní podnik zajišťovat v provozovně DPP Hostivař. Dopravní podnik zařadí nové autobusy s hybridním motorem v první fázi zkoušek střídavě na autobusové linky č. 136, 139, 250 a 271. Provoz těchto dvou autobusů by měl potvrdit teoretické předpoklady o snížení spotřeby pohonných hmot v pražských podmínkách. Na základě výsledků zkušebního provozu bude rozhodnuto o případném nákupu dalších autobusů s hybridním pohonem. Uzavřená rámcová smlouva na dodávku nových autobusů ze SOR Libchavy předpokládá dodávku až 20 kusů těchto autobusů.



Maximální rychlost vozidla je 80 km/hodinu.



Celkový počet míst je 151 (44 míst je k sezení) + prostor pro umístění a fixaci invalidního vozíku a k stání je 107 míst).



Nové městské autobusy SOR NBH 18 jsou vybaveny paralelní hybridní pohonnou jednotkou firmy Allison umožňující akumulaci brzděné energie, která je následně využívána pro rozjezd. Tímto principem dochází k úsporám pohonných hmot při provozu.



Nový autobus SOR NBH 18 je dlouhý 18,7 m. Výška vozidla je 3,30 m, vozidlo je široké 2,55 m, výška podlahy je 340 mm.





Rekonstrukce tratě v ulici Na Příkopě, provedená původně v roce 1964, se už o dva roky později musela celá opakovat. Snímek ukazuje první den prací v září 1966.

## REKONSTRUKCE tramvajových tratí v 60. letech

V literatuře se vždy uvádí, že BKV panely byly odezvou na kritický stav tramvajových tratí. Jenže při pohledu do historie uvidíme, že se i v první polovině 70. let komplexně rekonstruovala celá řada nejen tratí, ale vlastně celých ulic. Namátkou: Radlická, Seifertova a Starostrašnická.

Zatímco v 70. letech byly tramvaje díky výstavbě metra velmi neperspektivním druhem dopravy, tak v 60. letech tomu tak nebylo. Dodávaly se masivně vozy T3, ale místo toho, aby se v první řadě staly posilou, jejich vlastnosti způsobovaly výraznou devastaci starých, skromně budovaných tratí. Kritický byl také stav měřené a kabelové sítě. Bylo nezbytné tuto infrastrukturu velmi radikálně modernizovat. S odstupem skoro 45 let je všeobecná povědomost o tomto úsilí už do značné míry zapomenuta. Právě proto ji stojí za to připomenout.

Po nástupu nového vedení DP v čele s ing. Lackem došlo k zásadní změně v přístupu k údržbě tramvajových tratí. Ukázalo se, že bude nezbytné změnit dosavadní zařazené technologické postupy. Do té doby se totiž i větší rekonstrukce dělaly za plného tramvajového provozu, jen s občasnými krátkodobými nočními výlukami jedné koleje, tedy tak, jak byli pražští tramvajáci zvyklí desítky předcházejících let.

PŘED ROKEM JSME V DP KONTAKTU ROZEBÍRALI VĚK A STRUKTURU NAŠICH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ. OD TĚ DOBY SE Podařilo NĚKOLIK VÝZNAMNÝCH TRATÍ ZCELA ZREKONSTRUOVAT, A JINÉ NAOPAK O ROK ZESTÁRLY. PŘIPOMÍNALI JSME PODROBNĚ NÁSTUP TECHNOLOGIE BKV PANELŮ. ALE CO BYLO PŘEDTÍM?

Jan Šurovský a Pavel Fojtík / Foto: archiv DPP

Jen zcela výjimečně se výluka uskutečnila přes den (pokud ano, tak většinou v sedle). Úplné výluky byly zcela ojedinělé.

Na přiloženém plánu z časopisu Nová Praha je znázorněna první uskutečněná „pětiletka“ tohoto počínání. V tomto období byla obnovena třetina kolejové sítě (100 km) jednokolejně. Je poměrně evidentní, že tento rekonstrukční proces byl dán potřebou rekonstruovat síť v souvislosti s výstavbou podpovrchové tramvaje. Bez rekonstruovaných návazných povrchových tratí by systém podpovrchové tramvaje nemohl fungovat. Je dost možné, že kdyby se o výstavbě metra rozhodlo o 2 až 3 roky dříve, tak jsme o řadu tratí, nebo nejspíš úplně o všechny tramvaje přišli.

### Kauza Příkopy

Jedna z prvních velkých rekonstrukcí proběhla v ulici Na Příkopě od 5. října do 19. listopadu 1964, a to ve dvou etapách, vždy při úplné, zhruba třítydenní výluce jedné koleje. Byla plánována od roku 1963, takže bychom ji vlastně do tzv. „Lackových rekonstrukcí“ ještě neměli počítat, i když probíhala už za jeho vedení. Už v průběhu prací se začalo ukazovat, že něco zřejmě není v pořádku a poměrně brzy se na opravené trati začaly projevovaly technické závady. Kolejnice se začaly značně propadat a po jejich



stranách byly na vozovce objeveny „i deformace od pevných částí spodků tramvajových vozidel“ a byl zjištěn i špatný stav odvodnění.

Odborná skupina později konstatovala, že vlastně nešlo o rekonstrukci, ale jen o výměnu kolejí na starém podloží a vyrovnání nivelety asfaltovou drtí. Rekonstrukce tratě v ulici Na Příkopě – tentokrát za obousměrné výluky provozu – se musela provést znovu od 19. září do 17. října 1966. Podrobnější vylíčení této nešťastné rekonstrukce se vymyká z tématu tohoto článku. Uvedme jen, že se obžalovaní tehdy obhajovali i skutečností, že snahou bylo provést jen nejnutenější opravy, protože se počítalo během pěti let se zrušením tratě v souvislosti s výstavbou podpovrchové tramvaje.

### Rekonstrukce naplno po roce 1965

V roce 1964 byla kromě nepovedené rekonstrukce v ulici Na Příkopě uskutečněna také rekonstrukce na třídě Sboru národní bezpečnosti (Koh-i-noor – nám. Kubánské revoluce), která byla skutečně první rekonstrukcí připravenou za Lackova vedení DP. Dále začaly výluky na Vinohradské v úseku Židovské hřbitovy – Vinice a v Chotkově ulici a na Mariánských hradbách. Začala také dvouletá výluka tratě v Chodovské ulici, kterou vyvolala nejen rekonstrukce tratě a komunikace, ale i stavba odstavného nádraží Praha Jih.

V roce 1965 se už s rekonstrukcemi doslova „roztrhl pytel“. Příspělo k tomu nepochybně i vládní usnesení č. 282/64 o krátkodobých opatřeních k rozvoji hlavního města Prahy, kdy město a Dopravní podnik získaly ze státního rozpočtu mimo řádně plánované investice a generální opravy, na rekonstrukce tratí a vozovek v roce 1965 kolem 65 milionů korun, což byly v té době značné finanční prostředky.

Jedna z nejnáročnějších rekonstrukcí se týkala tratě v Sokolovské třídě mezi ulicemi Ke Štvanici a Palmovkou, přičemž v úseku Urxova – Švábky, který byl na vlastním tělese, se prováděla jen lokální výměna pražců a pokládka živичného povrchu místo dosavadního prašného. Šlo o mimořádně zatíženou tramvajovou trať, kde nebylo kudy vést objížďku MHD tak, aby se tramvaje „někde“ za rekonstruovaným úsekem vrátily na svoji trať.

### Koněvově se BKV panely vyhnuly

Začaly se ale objevovat i nové typy vrchní stavby. Rychle se opouštěly další traťové úseky, které byly ještě „naboso“ a koleje se ukládaly na betonových pražcích. Jako moderní se zprvu považoval živичný kryt tramvajových tratí, a to i na zvýšených samostatných tělesech. Jenže kompaktní živичný kryt se ukázal jako nevhodný ve chvíli, kdy bylo zapotřebí na tramvajové trati provést nějakou opravu, například výměnu kolejnice. Proto se přikročilo i k první vlně „panelizací“, spočívající v použití zákrytových panelů. V Sokolovské ulici se v úseku Palmovka – Balabenka v roce 1969 zkusila také nová konstrukce vrchní stavby, kdy se kolejnice ukládaly na úzké podélné panely.

Během šesti let se podařilo zrekonstruovat zásadním způsobem velkou část zanedbané tramvajové sítě. Přesto byla řada tratí ale poměrně záhy znovu rekonstruována, nejčastěji do technologie BKV panelů, což platí pro Českomoravskou, část Sokolovské, příp. Revoluční. Jiné tratě naopak

měly poměrně tuhý kořínek (sloužily kolem 35 let) a era BKV panelů se jim vyhnula, což platí především o trati na Koněvově ulici v úseku Vápenka – Spojovací (nicméně tato trať byla rozsáhle opravována na jaře 1983) a v celé Černokostecké ulici. Vyloženě přestárlá byla trať v Olšanské ulici, kterou se podařilo obnovit až po 42 letech v roce 2008.

### Nejen rekonstrukce, ale i rušení

Rokem 1970 se rekonstrukce tratí nezastavily, ale na scénu vstoupilo mnoho nových faktorů, které tramvajovou dopravu v Praze začaly ovlivňovat zásadním způsobem. Naplno běžela výstavba metra a první části severojižní magistrály, tedy staveb, které byly vůči tramvajovým kolejím vysloveně nepřátelské. V lednu 1971 sice byla zprovozněna nová tramvajová trať na okraji sídliště Ďáblice a těsně předtím náhradou za trať v ulici 5. května byly postaveny nové koleje v ulici Na Pankráci, ale jako předzvěst nového postoje k tramvajím skončil tramvajový provoz v úsecích Budějovické náměstí – Kačerov a Budějovické náměstí – Ryšánka.

Posledně jmenovaný úsek se stal zvláštní ukázkou zbytečného vyhazování finančních prostředků, protože trať byla v roce 1967 zásadním způsobem rekonstruována a výluka vyvolaná stavbou stanice metra Budějovická měla trvat jen rok. Nakonec ale vedení elektrických drah svévolně a v rozporu se stanoviskem odboru dopravy NVP prostě na novém „mostě Antala Staška“ ve stejnojmenné ulici nedalo znovu položit koleje a tramvaje se na Ryšánku už nevrátily. Jako výstraha budoucí generaci pak v ulici Antala Staška ještě více než třicet dalších let ležely opuštěné tramvajové koleje.

### Ohlédnutí za první vlnou rekonstrukcí

Zdálo by se, že era těchto prvních „Lackových tratí“ už skončila, ale není tomu tak. Existuje stále krátký úsek ve Škréťově, potažmo Bělehradské ulici, mezi Římskou a Mikovcovou ulicí, který je z listopadu 1966. Poslední „pořádná“ a prakticky nezměněná trať tohoto období vede do Podbavy. Pochází z roku 1969 a zanikne teprve letos, během rekonstrukce spojené s prodloužením trati na novou smyčku. Dlužno podotknout, že navzdory věku 42 let je celkem v uspokojivém stavu, ovšem s výjimkou smyčky, která je ve stavu zcela dožilém.



Mezi prvními rekonstruovanými tratěmi byla v roce 1965 i ta na Národní třídě. Křižovatka na Perštýně působí ještě bez domů vydavatelství Albatros možná nezvykle.



Tramvaj T3 na cestě z konečné Pušča Vodica do centra Kyjeva

RÁD BYCH SE S ČTENÁŘI DP KONTAKTU  
PODĚLIL O ZAJÍMAVÉ POSTŘEHY  
Z CESTY ZA DOPRAVNÍMI ZAJÍMAVOSTMI  
UKRAJINSKÝCH MĚST, KTEROU JSEM  
PODNIKL V LÉTĚ 2010 SPOLEČNĚ S DALŠÍMI  
PATNÁCTI DOPRAVNÍMI NADŠENCI.  
JAKO PRVNÍ SE PODÍVÁME DO UKRAJINSKÉ  
METROPOLE – KYJEV A MĚSTA KRYVYJ RIH.

Text a foto: Jiří Tvarůžek

## Nejen za » TĚ TROJKOU « na Ukrajinu

### V KYJEVĚ VLÁDNE METRO

Přibližně dvoumilionové hlavní město Ukrajiny se rozkládá na obou březích řeky Dněpr (Dnipro) a disponuje rozsáhlou sítí městské dopravy. Páteří jsou, obdobně jako v Praze, tři linky metra o celkové délce 60 km, které tvoří v centru města přestupní trojúhelník. Kyjevské metro zahájilo provoz v roce 1960, kdy vyjely vozy na první úsek Svjatošinsko-Brovarské linky. V roce 1976 byla zprovozněna linka Kurenivsko-Červenoarmyjska, kterou v roce 1989 následovala zatím poslední, Syrecko-Pečerská linka.

Specifikem ex-sovětských provozů metra je jejich vedení hluboko pod zemí a palácová výzdoba stanic. Nejinak je tomu i v Kyjevě. Například do stanice Zoloti vorota na Syrecko-Pečerské lince vedou jedny eskalátory o délce přibližně jedenapůlkrát větší, než jsou v Praze na náměstí Míru. Ovšem po sjetí těchto dlouhatánských eskalátorů následuje podesta, a další, tentokrát už kratší eskalátor, kterým teprve dojedete na nástupiště. Přesné údaje o hloubce této stanice se mi bohužel nepodařilo nikde zjistit. Jelikož cesta po takovémto eskalátoru zabere pěkných pár minut, není bez zajímavosti, že zde pro cestující hraje tlumená vážná hudba, která jízdu

po eskalátoru alespoň částečně zpříjemňuje. Vstupy do metra zabezpečují turnikety sovětské výroby, stejně jako bývaly kdysi v Praze. Pouze v některých stanicích je již novější model. Turniket vás vpustí do přepravního prostoru po vhození žetonu, který opatříte buď v automatu, nebo u prodejního okénka. Spatření byli dokonce i jacísi překupníci.

Vozový park tvoří pětivozové sovětské soupravy obdobných typů, jako známe ještě z nedávných let z Prahy, tedy typ E a 81.71. Dále bylo možno potkat ještě několik souprav, působících na první pohled jako rekonstrukce původních sovětských vozů. Ve skutečnosti jde prý o zcela nové vozy typu 81.70, vyráběné od roku 2003 přímo na Ukrajině. Zajímavostí bylo umístění LED displejů, promítajících reklamy a různé informace, ve všech vozech metra, ovšem paradoxně vyjma těch nejnovějších. V úvodu jsem zmínil, že stanice metra jsou poměrně hluboko založené. Platí to ovšem hlavně pro centrální část města. Úseky v sídlištích na levém břehu Dněpru jsou mělce založené nebo povrchové. Přes řeku jezdí dvě linky, obě ji překračují po mostech, které slouží zároveň automobilům. Zajímavá je konečná Syrecko-Pečerské linky s názvem Červony Chutir. Tato stanice, otevřená v roce 2008,

se totiž nachází v lese, kde kromě několika kiosků a stanicí maršrutek není vůbec nic. V metru můžeme mimo jiné spatřit zajímavé profese jako dozorčí eskalátorů, či výpravčí odbavující plácačkou jednotlivé vlaky. A platí zde přísný zákaz fotografování. Rovněž bych doporučil být pozorný, co se osobních věcí týče. Kapsáři tu nejsou ničím neobvyklým a v přeplněných vozech metra mohou v klidu vykonávat svoji „profesi“.

Tramvajová doprava v Kyjevě je jakýmsi otlučkánkem. V minulých letech bylo zrušeno mnoho tratí, převážně v centrální části města, a též jediná trať, která spojovala oba břehy Dněpru. Díky tomu se síť, nebo spíše její torzo, rozpadla na dvě části. I tak zde ale najdeme 18 linek tramvají a k tomu tři linky rychlodrážní tramvaje. Z nich ovšem v době naší návštěvy nebyla v provozu ani jedna. Na linkách 1 a 3, směřujících od nádraží do západní části města, probíhala vleklá rekonstrukční činnost, která podle aktuálních informací na podzim skončila, a již se zde jezdí. Na lince 2, jejíž trať leží na severovýchodě města, se nedělo nic. Tato linka ovšem vede skrz jedno ze sídlišť, prakticky odnikud nikam, a provoz na ní byl prý velmi sporadický. Údajně je v plánu prodloužení této tratě ke stanici metra Livoberežna, čímž by tato trať získala nějaký smysl.

Zájemcům bych doporučil svezení linkou 12, nacházející se na severu města, která cestou na konečnou Pušča Vodica vede několik kilometrů lesem. Co se týče stavu tratí i vozidel, ten není příliš uspokojivý, ale to platí obecně pro celou Ukrajinu. Vozový park tvoří české vozy T3 a T6B5, zde známé jako T3M, opatřené žluto-červeným nátěrem.



Souprava metra vjíždí do kyjevské stanice Dnipro

Co platí o tramvajích, nedá se říci o trolejbusích. Ačkoliv i zde bylo několik tratí zrušeno (například trať po bulváru Kreščatik), síť je velmi rozsáhlá, a obsluhují ji téměř čtyři desítky linek. Dokonce se staví nové tratě. Nedávno například přibyla trať přes most Patona, která tak alespoň částečně nahradila zlikvidovanou trať tramvaje. Její prodloužení dále směrem ke stanici metra Lisova bylo ve výstavbě. Vozový park trolejbusů je velmi pestrý, mezi zhruba 550 vozy potkáme vozy značek Škoda, a dále Ukrajinské vozy JuMZ, Bogdan, LAZ a Aviant, z nichž mnohé jsou více či méně zdařilými napodobeninami českých vozů 14Tr a 15Tr. Zejména vůz Aviant zaujal, neboť kombinuje českou elektrickou (a dokonce tyristorovou) výzbroj a letecké technologie při výrobě, dané

tím, že Aviant je dceřinou společností známého leteckého výrobce Antonov. Design vozu ovšem spíše než moderní vozidlo připomínal dřevěnou chatku. Naopak moderně vyhlížející nízkopodlažní vozy LAZ s lepenými skly byly menší ostudou. Ačkoliv byly zánovní, jejich technický stav nebyl ideální, a bylo pro ně charakteristické, že u každého vozu bylo alespoň jedno sklo nahrazeno obyčejným plechem.

Síť elektrické trakce je samozřejmě doplněna velkým množstvím linek autobusů a maršrutek. Nakonec jedna zajímavost. V Kyjevě najdete též pozemní lanovku (Funikuler). Vstupuje se do ní stejnými turnikety, jako jsou v metru a během pár minut vás její roztomilé bleděmodré vozy vyvezou od stanice metra Poštova plošča na břehu Dněpru do centra města. Horní stanice se nachází jen pár kroků od chrámu Michajlivskij zoloto a památníku Vladimíra Velkého.

### KRYVYJ RIH – MĚSTO RYCHLODRÁŽNÍ TRAMVAJE

Průmyslové město uprostřed Ukrajiny má přibližně 700 tisíc obyvatel. Město je velmi netypické, protože nemá prakticky žádné historické centrum a jde o jakýsi slepenec sídlišť a továren, protáhlý přibližně ve směru sever-jih v délce kolem padesáti kilometrů. Obdobná vzdálenost je i mezi nejjihnější a nejsevernější trolejbusovou konečnou. Na tu jižní ovšem trať vede několik kilometrů v souběhu s tramvajemi, a tak se zde nejezdí. Trolejbusová síť je rozsáhlá, obsluhuje ji přibližně 20 linek. Provoz na některých z nich je ovšem dosti sporadický, a potkat na některých tratích trolejbus lze prakticky jen ve špičkách. V Krivém Rihu se můžete svést jak českými vozy Škoda, tak ruskými ZIU a samozřejmě různými dalšími vozy místní proveniencí.

Tramvajová síť se nachází v jižní třetině města. Na nepřilíh rozsáhlé síti jezdí 16 linek, které spojují prakticky každou konečnou s každou. I proto je rozsah provozu na některých z nich velmi zajímavý, řekl bych až zbytečný. Tramvajové linky jsou obsluhovány ruskými vozy KTM5 a KTM8 z Ust'-Katarského závodu, a jezdí zde též několik vozů T6B5 z produkce závodu Tatra-Jug, které oproti zbytku vozového parku působí velmi moderně.

Bezesporu nejzajímavější je ovšem v tomto městě „Metro“, přesněji rychlodrážní tramvaj. Tento systém dává odpověď na otázku, jak by to asi vypadalo, kdybychom v Praze měli místo metra podpovrchovou tramvaj. Rychlodráha je totiž obsluhována vozy T3, některé původně brázdily pražské koleje. Ojediněle se zde vyskytuje několik souprav vozů KTM11 a nebo vůz K3RN. Trať začíná ve středu města, což zní ovšem dost nadneseně. Smyčka s názvem Kilceva se totiž nachází mezi omšelými činžáky na jedné a jakousi usazovací nádrží na druhé straně. Je zde přestup na linky běžné tramvaje, odkud sestoupíte do podchodu, projdete turniketem a vylezete doprostřed smyčky s parkovou či lépe řečeno zahradní úpravou. Trať z této smyčky vede severním směrem, po mostě přejede zmíněnou nádrž, zmizí v zářezu a posléze v tunelu. Tím pojedete centrum města, a poté převážně po povrchu pokračuje dále na sever do sídlišť. Jezdí zde dvě linky v poměrně solidním intervalu. Samozřejmě že i zde je zákaz fotografování. Systém rychlodrážní tramvaje v Krivém Rihu, který byl uveden do provozu v roce 1986, nyní dosahuje délky necelých 18 km.

# Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICĚ



Tramvaj  
Škoda 13T  
v Brně



PROSTŘEDNICTVÍM ZÁKLADNÍCH ÚDAJŮ O PROVOZOVANÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ ČI CENÁCH JÍZDNÉHO I ODPOVĚDÍ NA TŘI POLOŽENÉ OTÁZKY PŘINESEME PROFIL VŽDY JEDNOHO Z MĚST. ZAČÍNÁME VE DRUHÉM NEJVĚTŠÍM Z NICH – V BRNĚ.

Oddělení Komunikace

## Název:

Dopravní podnik města Brna, a.s.  
(DPMB, a.s.)

**Historie:** Městská hromadná doprava v Brně byla zahájena 17. srpna 1869, a to zprovozněním koněspřežné dráhy, která byla první na našem území, po Vídně a Budapešti třetí v tehdejší rakousko-uherské monarchii. Dnešní akciová společnost Dopravní podnik města Brna, a. s., vznikla 1. 1. 1998 transformací státního Dopravního podniku města Brna.

## DPMB, a.s. v číslech (za rok 2009)

	Počet linek	Dopravní výkon (vozokm)	Přepravní výkon (místkm)	Přepravené osoby
Tramvaje	13	16 mil.	2 382 mil.	188 mil.
Trolejbusy	13	6,8 mil.	549 mil.	43,4 mil.
Autobusy	50	17,7 mil.	1 456 mil.	115 mil.

Počet zaměstnanců	Základní jízdné pro 2 zóny	Předplatní jízdenky nepřenosné pro 2 zóny	Vydávané tiskoviny	Zajímavost
cca 2 700	14 Kč (10 min)	530 Kč (základní měsíční)	měsíčník Zpravodaj DPMB, a.s.	Provozování lodní dopravy, která je výjimečnou brněnskou atrakcí. Letos oslaví lodní doprava v Brně již 65 let.
	18 Kč (15 min)			
	22 Kč (60 min)	4 430 Kč (základní roční)	měsíčník Šalina (zdarma na předprodejních místech v tramvajích)	

## 3 TŘI OTÁZKY PRO TISKOVOU MLUVČÍ DPMB, a.s. Lindu Škrancovou

**1. Jak byste popsala největší přednosti městské hromadné dopravy v Brně?**

Úroveň městské hromadné dopravy v Brně se stále zlepšuje. Například neustále roste počet nízkopodlažních vozidel, což má význam nejenom pro imobilní občany, ale i pro komfort všech ostatních cestujících. V současnosti máme již více než třetinu vozů nízkopodlažních nebo částečně nízkopodlažních. Pyšní můžeme být podle mě také na systém nočních spojů, ve kterém se vyzná i člověk, který není z Brna. Třeba i Pražák :-)

**2. Za co vás naopak Brňané nejčastěji kritizují?**

Příkladem z poslední doby je odlišné uspořádání sedadel v tramvajích typu Škoda 13T. V Brně dosud jezdilo 19 těchto tramvajů, jejichž sedadla v prvním, třetím a pátém článku byla situována naproti sobě jako dvě dlouhé lavice. Na toto uspořádání ale cestující příliš pozitivně nereagovali, vadila jim hlavně užší ulička a možnost i příliš blízký oční kontakt s cestujícím naproti. Nyní jsou již v dodávaných tramvajích sedadla poskládaná příčně, takže cestující budou sedět klasicky za sebou.

**3. Co Vás v poslední době potěšilo nebo na co se v dohledné době těšíte?**

Tento týden jsme uvedli do provozu pět nových již zmiňovaných tramvajů Škoda 13T, které mají vzhled Porsche. Na jaře k nim přibude dalších pět, takže náš vozový park opět o něco omládne. Letošní plavební sezona bude pro cestující také plná pozitivních změn – na Brněnskou přehradu vyplují dvě nové lodě a na břehu vyroste nové přístaviště.

# KAM ZA KULTUROU



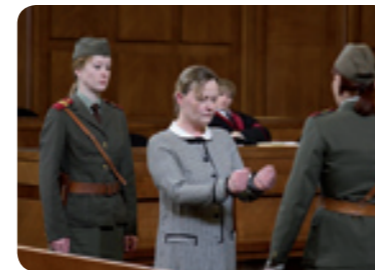
PŘELOM ÚNORA A BŘEZNA JIŽ VĚTŠINOU NACHÁZÍ KULTURNÍ SEZONU V PLNÉM PROUDU. ZVOLNA PŘIBÝVÁ FILMOVÝCH I DIVADELNÍCH PREMIÉR, ZAČÍNÁJÍ SE OBJEVOVAT TRADIČNÍ KAŽDOROČNĚ POŘÁDANÉ AKCE, NOVÉ VÝSTAVY A PRVNÍ VĚTŠÍ KONCERTY ZAHRANIČNÍCH HVĚZD. JAKO OBVYKLE SE POKUSÍME UPOZORNIT NA NĚKTERÉ Z NICH.

Milan Slezák

Stalo se již příjemnou tradicí, že u vybraných větších kulturně společenských událostí bývá DPP v úloze partnera dané akce. Protentokrát se můžeme blíže zmínit např. o **5. ročníku mezinárodního projektu proti totalitě Mene Tekel 2011**, jehož program (od 21. do 27. února) zahrnuje výstavy, koncerty, filmy, ale třeba i ekumenickou bohoslužbu za popravené, umučené a zesnulé politické vězně.

Za pozornost bude jistě stát třeba devítidílný mezigenerační výstavní projekt **Reflexe totality v umění a vzdělávání** v Křížové chodbě Karolína na Ovocném trhu, který přinese např. výběr z plastik, obrazů a fotografií Jiřího Sozanského, blok snímků pod souhrnným názvem **Praha objektivem tajné policie**, ale třeba i část s názvem **Humor z Absurdistánu**, která představuje ukázky z archivu místopředsedy České unie karikaturistů Josefa Kobry Kučery. Výstava potrvá do 5. března.

Z programu letošního Mene Tekel můžeme dále upozornit třeba na cyklus koncertů **Rockem proti totalitě** v klubu Vagon na Národní třídě nebo na zajímavé **filmy z maďarské a polské produkce** ve filmovém klubu Ponrepo – Bio Konvikt a malém sále pražské Městské knihovny.



## KINO

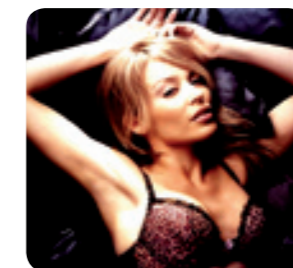
Do kin vstupuje již třetí pokračování cyklu inspirovaného pohádkami Jana Wericha Fimfárum s podtitulem **Do třetice všeho dobrého**. A trojka je u něj víc než symbolická. Nejenže se jedná o tři pohádkové příběhy, na kterých se podíleli tři různí režiséři, ale navíc se loutkové Fimfárum vydává nyní také do světa 3D. V pohádkách O kloboučku s pérkem sojčím aneb Král měl tři syny, Jak na Šumavě obří vyhnuli a Rozum a štěstí uslyšíte mj. Jana Wericha, Otu Jiráka, Jiřího Macháčka, Miroslava Krobota, Romana Řičaře nebo Miroslava Vladyku. Ústřední píseň napsala autorská dvojice Jaroslav Uhlíř a Zdeněk Svěrák.



## HUDBA

V sobotu 26. února se na scéně Divadla Archa představí finská skupina **Apocalyptica**.

Přiveze především nový materiál ze své zatím poslední „symfonické“ desky **7th Symphony** a podle zakladatele souboru cellisty Eiccy Toppinena si v něm najde každý z příznivců to svoje. Apocalyptica se proslavila v 90. letech úpravami povětšinou metalových děl (z repertoáru skupin jako Metallica, Sepultura nebo Pantera). Postupně ale začala svůj zvuk dále obohacovat, propracovávat a přidávat také svoje vlastní skladby, většinou právě s Toppinenovým autorským vkladem. Její koncerty bývají plné energie a skýtají rozhodně netuctový hudební zážitek.



Ve středu 2. března se do O2 areny po necelých třech letech vrátí australská popová hvězda, zpěvačka **Kylie Minogue**. Tentokrát, v rámci svého aktuálního turné

**APHRODITE – Les Folies Tour 2011**, slibuje show, která se jen tak nevidí. Kromě hudebního zážitku (vloni vydaná deska Aphrodite vystoupala až na samotný vrchol britské hitparády a u nás se na žebříčku IFPI podle prodejnosti dostala na páté místo) nabídne i neobvyklou vizuální složku. Připraveno bude obří pódium ve tvaru srdce s více než milionem pohyblivých částí, sedm výtahů a 30 vodních fontán, které mají tryskat do výšky 30 metrů, a unikátní systém umožňující účinkujícím vznášet se nad hlavami diváků po celé aréně.



# Aktuální nabídka v Infocentrech Dopravního podniku hl. m. Prahy



## Mapa Prahy a Středních Čech

Podrobné a přehledné mapy v praktickém formátu. Mapa hlavního města je v měřítku 1 : 24 000 a mapa střeďočeského kraje v měřítku 1 : 75 000. Aktuální stav z prosince 2010.

Cena mapy 95 Kč.



## Katalog linek metra a tramvají

Všechny trasy denních a nočních tramvajových linek, metra a lanové dráhy pražské integrované dopravy na mapovém podkladu a základní údaje o provozu jednotlivých zobrazených linek najdete v novinkové publikaci Dopravního podniku.

Cena publikace je 130 Kč.

## Seznam Infocenter

### Muzeum

Infocentrum se nachází ve vestibulu stanice metra Muzeum, na linkách A a C.

Otevřeno: Po - Ne i svátky od 7.00 do 21.00 hodin

### Anděl

Infocentrum vám je k dispozici ve vestibulu stanice metra Anděl, linka B, výstup směrem ulice Plzeňská.

Otevřeno: Po - Pá od 7.00 do 21.00 hodin;

So od 9.30 do 17.00 hodin

### Nádraží Holešovice

Infocentrum naleznete v objektu stanice metra Nádraží Holešovice, na lince metra C, u výstupu do ulice Plynární.

Otevřeno: Po - Pá od 7.00 do 21.00 hodin;

So od 9.30 do 17.00 hodin

### Letiště Ruzyně

Infocentra jsou umístěna v příletových halách letiště (Terminál 1 a 2).

Otevřeno: Po - Ne od 7.00 do 21.00 hodin

### Magistrát hl. m. Prahy

Infocentrum se nachází v přízemí budovy Magistrátu, Jungmannova 29.

Otevřeno: Po - Pá od 7.00 do 18.00 hodin

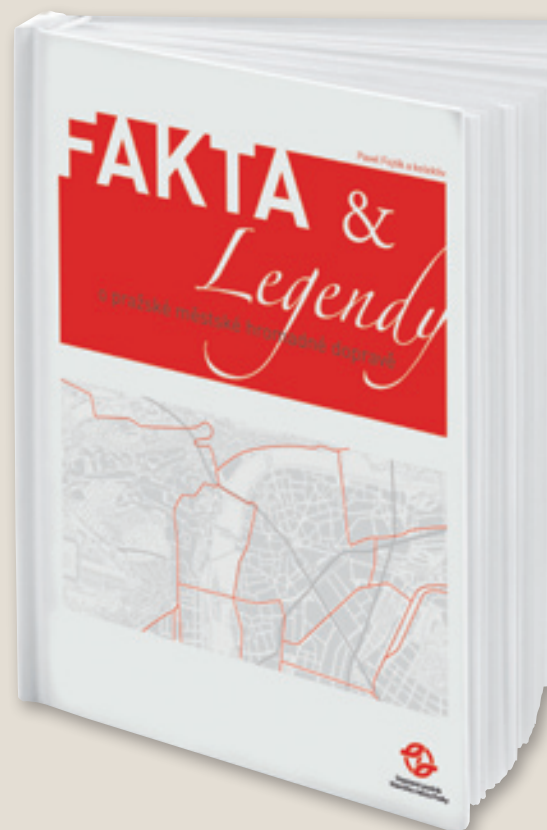
**V Infocentrech jsou dále v prodeji např. dětské omalovánky, pexesa, jedinečná oboustranná mapa, modely aut.**

## Kniha Fakta a legendy

### o pražské městské hromadné dopravě

**20 zajímavých kapitol** ze 135leté historie pražské městské hromadné dopravy doplněných o 334 vyobrazení.

Cena knihy 330 Kč.



MUZEUM



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy