

# DP kontakt

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



» **Manévry na náměstí Bratří Synků u konce**

/strana 14 až 15/

»» **Manažeři projektu z nebe nespadli**

/strana 16 a 17/

»»» **Mikuláš s Dopravním  
podnikem**

/strana 22 a 23/

# Praha jako na dlani Prague at your fingertips



## PRAŽSKÉ VÝLETY

hromadnou dopravou  
Bus / Tram / Metro

## PRAGUE TRIPS

by public transport  
Bus / Tram / Subway

- Nová aplikace pro iPhone
- 33 výletů po Praze s dopravním spojením pražskou MHD
- Online i Offline mapy výletů
- Bohatá fotodokumentace
- Aplikace je dostupná v App Store za 3,99 EUR.
- Více na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)

- New iPhone Application
- 33 trips around Prague with transport connection with the Public transport
- Online and Offline maps
- Rich Photodocumentation
- Application is available on the App Store for EUR 3,99.
- More on [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)

- 4-5 » **Aktuálně z DPP**  
PERSONÁLNÍ ZMĚNY V DOZORČÍ RADĚ DPP  
TRAMVAJ PROTI AIDS VYJELA  
MUZEUM MHD UKONČILO SEZÓNU 2011
- 6 » **Listárna**
- 7 » **Média**  
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 » **Rozhovor**  
STANOVENÍ JASNÝCH PRIORIT:  
CÍL NOVÉHO ŠÉFA IT
- 10-12 » **Z podniku**  
MANAŽERSKÁ KONFERENCE - INFORMACE  
V KOSTCE
- 13 » **S OPENCARD ZA VÝHODAMI A SLEVAMI**
- 14-15 » **MANÉVRY NA NÁMĚSTÍ BRATŘÍ SYNKŮ  
U KONCE**
- 16-17 » **MANAŽÉŘI PROJEKTU NESPADLI Z NEBE**
- 18 » **ZA TECHNICKÝM UNIKÁTEM**
- 19 » **CESTUJÍCÍ NA SVOU NEPOZORNOST  
DOPLÁČEJÍ**
- 20-21 » **Den s...**  
VČAS A DOBŘE ŘEŠENÁ REKLAMACE  
JE POZITIVNÍ
- 22-23 » **Fotoreportáž**  
MIKULÁŠ S DOPRAVNÍM PODNIKEM
- 24-25 » **Historie**  
PONĚKUD ZAPOMENUTÁ GALERIE
- 26-27 » **Ze světa**  
HYBRID V PADOVĚ NEOSLNIL
- 28 » **Zajímavosti**  
„DVOUTISÍCOVÁK“ ŽIVOTNÍM OSUDEM  
ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICCE
- 29 » **Kultura**  
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 30 » **Zábava**  
FOTOSOUTĚŽ, OSMISMĚRKA

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: 296 192 056, 296 193 332, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček

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

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 25. listopadu 2011

NEPRODEJNÉ



### Vážení kolegové,

v roce 2007 jsem nastoupil do DPP s jasným cílem – transformovat společnost tak, aby došlo ke snížení provozních nákladů, omezení počtu pracovníků, a především podstatnému snížení finanční zátěže DPP na rozpočtu Hl. m. Prahy. Během téměř pěti let mého působení ve funkci generálního ředitele DPP se nám podařilo dosáhnout mimořádně dobrých výsledků v provozní oblasti a to, co jsme si s vedením města historicky dohodli, bylo splněno.

I díky vaší obětavé a kvalitní práci se nám podařilo posunout Dopravní podnik z významné provozní ztráty k provoznímu zisku ve výši 1,834 mld. Kč v roce 2010. Naše výsledky v provozní oblasti považuji opravdu za mimořádné. Dosáhli jsme jich v období, kdy docházelo ke snižování obdržené kompenzace ze strany města a naše pozice byla oslabována mnoha názorovými střety politiků. Jsem potěšen, že jsme i v této složité době navýšili počet cestujících (o 2,6 %) i dopravních výkonů v podobě místových km (o 7,3 %).

Během mého působení jsem byl však konfrontován neustálými mediálními spekulacemi. Těm však je možné čelit pouze s politickou podporou, kterou má funkce vyžaduje. Tuto podporu ale v poslední době nepociťuji, a proto jsem se rozhodl nadále DPP mediálními domněnkami neohrožovat a rezignovat na funkce generálního ředitele a předsedy představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Rád bych vám všem touto cestou poděkoval za odvedenou práci a popřál hodně úspěchů do dalších let. Dopravnímu podniku pak přeji jen spokojené cestující.

S přáním příjemného prožití vánočních svátků

Martin Dvořák

## Dopravní podnik dosáhl zrušení smlouvy na dodávky jízdnic dokladů

DPP podepsal dohodu o zrušení Rámcové smlouvy o dílo na dodávky jízdnic dokladů (dále Rámcová smlouva). K ukončení smlouvy vyzvalo vedení DPP dodavatele poté, co 21. listopadu 2011 generální ředitel obchodní společnosti Neograph konstatoval ve svém tiskovém prohlášení, že dodával po 4 roky DPP předražené jízdny a že DPP nabídl ukončení rámcové smlouvy. Dopravní podnik tento krok uvítal a okamžitě přistoupil k ukončení smlouvy tím, že připravil Dodatek (Dohodu) o zrušení Rámcové smlouvy a vyzval JUDr. Sittu k uzavření této Dohody. „Jsem rád, že jsme došli ke shodě o nutnosti smlouvy o dodávkách jízdnic ukončit,“ komentoval výsledek Martin Dvořák, generální ředitel a předseda představenstva DPP. „Ještě předtím, než předám agendu vedení podniku pověřenému nástupci, chtěl jsem tuto otázku jednoznačně vyřešit. Bylo to jedno z mých posledních manažerských rozhodnutí v Dopravním podniku,“ dodal Dvořák. Dohoda byla podepsána a nabyla účinnosti 30. listopadu 2011.

## MUZEUM MHD UKONČILO SEZONU 2011

Muzeum MHD v pražských Střešovicích, které od 2. dubna až do 17. listopadu nabízelo veřejnosti více než čtyři desítky historických vozidel a další exponáty, přivítalo letos celkem 20 700 návštěvníků. Z toho ve výstavní dny (soboty, neděle a svátky), kterých bylo letos 72,

navštívilo muzeum 17 500 návštěvníků. Muzejní noci využilo k návštěvě asi 4 600 lidí. V pracovní dny zavítalo do muzea přibližně 3 200 zájemců, a to především školní skupiny. V příští sezoně Muzeum MHD očekává jubilejního čtvrtmiliontého návštěvníka.



## Tramvaj proti AIDS vyjela

DPP společně s Občanským sdružením Česká společnost AIDS pomoc, o. s., (ČSAP) uspořádal 1. prosince již poosmé preventivní akci s názvem Dopravní podnik proti AIDS. 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, pořádala při této příležitosti řadu osvětově-preventivních akcí. Na základě dobré spolupráce DPP a ČSAP i letos v tradičním termínu vyjela s dobrovolníky speciálně vyzdobená tramvaj z holešovického obratiště u Výstaviště. Dobrovolníci během jízdy cestujícím rozdávali informační materiály a také prodávali plastové odznaky představující červenou stužku – mezinárodně uznávaný symbol sympatií s HIV pozitivními a nemocnými AIDS a symbol boje proti AIDS.



## Personální změny v Dozorčí radě DPP



Nově zvolení členové: Karel Hanzlík, Jiří Nouza, a Michal Štěpán

Rada hl. m. Prahy v působnosti valné hromady DPP odvolala k 29. listopadu čtyři členy dozorčí rady a na jejich místo s platností k 30. listopadu zvolila tři nové členy. Pražští radní odvolali z Dozorčí rady DPP Milana Richtera, Dalibora Mlejnského, Marka Ječménka a Antonína Weinerta. Novými členy Dozorčí rady DPP byli zvoleni Karel Hanzlík, Jiří Nouza a Michal Štěpán. V dozorčí radě nadále zůstává její současný předseda Miloslav Ludvík a její člen David Vodrážka (informace platná k 2. 12. 2011).



## Martin Dvořák rezignoval

### NA FUNKCE GENERÁLNÍHO ŘEDITELE A PŘEDSEDY PŘEDSTAVENSTVA DPP

GENERÁLNÍ ŘEDITEL DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY MARTIN DVOŘÁK OZNÁMIL DNE 1. PROSINCE 2011 PRIMÁTOROVI HL. M. PRAHY BOHUSLAVU SVOBODOVI REZIGNACI NA FUNKCI GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP A PŘEDSEDY PŘEDSTAVENSTVA SPOLEČNOSTI. SVOU REZIGNACI PODAL K 5. PROSINCI 2011.

#### Výsledky společnosti v době působení Martina Dvořáka ve funkci generálního ředitele DPP

Martin Dvořák nastoupil do funkce generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy v roce 2007. Po svém příchodu do funkce zahájil transformaci společnosti, jejímž výsledkem bylo snížení provozních nákladů společnosti, omezení počtu pracovníků, a především podstatné snížení finanční zátěže společnosti na rozpočtu HL. m. Prahy.

Společnost pod jeho vedením dosáhla v roce 2010 hospodářského výsledku ve výši 1,354 mld. Kč. V roce 2007 DPP hospodařil se ztrátou 1,834 mld. Kč. Výsledek hospodaření za první tři čtvrtletí letošního roku je 957 mil. Kč. Za období 2007–2010 vzrostl objem dopravních výkonů DPP vyjádřený v místových kilometrech o 7,3 % (z 19,4 mld. mkm v roce 2007 na 20,8 mld. mkm v roce 2010).

Během pětiletého působení Martina Dvořáka ve funkci došlo k významnému snížení obdržené kompenzace z rozpočtu HMP. V roce 2007 její výše činila 15,2 mld. Kč, v roce 2010 dosáhla výše 12,7 mld. Kč. V roce 2010 DPP pokrýval z vlastních zdrojů (především odpisy a přiměřený zisk) více než 80 % celkových investičních výdajů.

Od roku 2007 pravidelně rostl počet přepravených cestujících DPP průměrně o 0,9 % ročně, v roce 2010 přepravil DPP o 2,6 % více cestujících v porovnání s rokem 2007 (nárůst z 1 193 mil. přepravených cestujících v roce 2007 na 1 224 mil. cestujících v roce 2010).

Celkové provozní náklady společnosti poklesly v období 2007–2010 o 1,4 % (pokles z 15 188 mil. Kč v roce 2007 na 14 973 mil. Kč v roce 2010). Ke snížení nákladů společnosti došlo i přes současný významný nárůst cen energií a dalších vstupů (o více než 10 %).

Počet zaměstnanců se ve stejném období snížil o 12,4 % na 10 763 (k 31. 10. 2011).

„Myslím, že po pěti letech mohu říct, že máme mimořádně dobré výsledky v provozní oblasti a to, co jsme si s vedením města historicky dohodli, bylo splněno. Odstupuji primárně proto, abych neohrožoval Dopravní podnik nejručnějšími spekulacemi,“ řekl Martin Dvořák ke své rezignaci a dodal: „Po pěti letech si opravdu myslím, že potřebuji, pokud mám řídit takhle velkou a významnou firmu, politickou podporu, kterou v současné chvíli zcela nepocítuji.“

K rezignaci Martina Dvořáka se vyjádřil také primátor hl. m. Prahy Bohuslav Svoboda: „Jednal jsem s panem Dvořákem a pan ředitel mi nabídl rezignaci. Rezignaci jsem přijal i přesto, že jsem si vědom, že hospodářské výsledky jsou v současné době nejlepší za několik posledních let.“

## ORGANIZAČNÍ ZMĚNA V DOPRAVNÍM ÚSEKU A V ČELE DPP

K 2. prosinci 2011 rezignoval na pozici dopravního ředitele DPP Petr Blažek. Novým dopravním ředitelem se 3. prosince stal Jaroslav Stůj, který je od 5. prosince zároveň pověřen zastupováním generálního ředitele DPP.







## /PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

➤ V pátek 23. 9. 2011 mě postihl v tramvaji č. 22 směr Hostivař mezi stanicí Kubánské náměstí a Průběžná v 9:30–10:00 srdeční kolaps. Díky rychlé záchranné službě, kterou zavolala cestující, a ochoť řidiče, který rychle reagoval na danou situaci, mi zachránili život. Patří jim můj velký dík.

Jaromír Chmelíček

➤ V současné době mám nohu v nechodící sádře, a k tomu francouzské hole. Navzdory svému zranění pracuji, a tak jezdím denně MHD. Včerejšího večera (15. 11. 2011) mě při cestě domů nadmíru potěšil řidič autobusu. Na nádraží Hostivař musím vyšplhat po schodech k autobusové zastávce. Se sádrou a holemi mi to nejde tak rychle. Pan řidič autobusu na mě nejen počkal, ale byl dokonce usměvavý a moc milý. Byl to autobus linky 271, čas odjezdu 19:31 (Nádraží Hostivař). Tenhle člověk je u mě frajer!

Jindřich Kupsa

➤ Poděkování řidiči autobusu č. 139 [24. 11. 2011 před 9:00 hodin v úseku Čechovo náměstí – Na Rolích] – pan řidič vykázal z autobusu cestující, kteří si autobus spletli s hospodou a nastoupili s nakousanou pizzou a otevřeným kelímekem kávy. Jsem ráda, že jsem mohla cestovat bez obavy, že vystoupím s flekem na kabátu. Mimochodem – všichni Vaši řidiči mají můj obdiv, jezdí skutečně načas, a ještě zvládají korektně „usměrňovat“ cestující.

Jana Dvořáková

➤ Dobrý den, vzhledem k tomu, že jsem matka s kočárkem, jsem odkázána na bezbariérové přístupy do metra. Bohužel jsem nucena si stěžovat na nefungující výtah ve stanici Luka na trase B. Tento výtah je již delší dobu mimo provoz. Snad dojde brzy k nápravě.

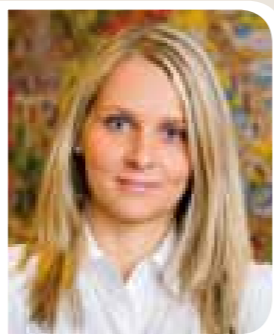
Ivana Šulcová

➤➤ **Z ODPOVĚDI:** Předně se omlouváme za komplikace, které Vám působí nefunkční osobní výtah ve stanici metra Luka, který byl odstaven z provozu dne 26. 10. 2010 z důvodu závažné závady hydraulického systému pohonu stroje. Nové náhradní díly byly objednány u výrobce v Itálii a podle posledních informací by měly být dodány ve 47. týdnu; neprodleně po jejich dodávce začne oprava výtahu.

➤ Linka 156 (vůz 3137) má hlášení zastávek tak hlasité, že je to velmi nepříjemné, až na prahu bolesti. Už dvakrát jsem to zažil a volal jsem tehdy na infolinku 296 191 817. Je to asi 14 dní zpět, ale náprava nenastala. Prosím tedy o nápravu nyní.

Hynek Bulíř

➤➤ **Z ODPOVĚDI:** Na základě prověření musíme konstatovat, že Vaše podání je oprávněné. U autobusu 3137 se skutečně vyskytla závada na odbavovacím a informačním systému, který se projevoval, kromě jiného, příliš hlasitým vyhlášením zastávek. Autobus je v záruční době, a tak byla závada reklamována u výrobce vozidla. Výrobce závadu odstranil, ale po několika dnech se závada objevila znovu. Druhá oprava již byla úspěšná, a tak je dnes vyhlášení zastávek v tomto autobuse v normální hlasitosti.



## PŘIPRAVOVANÁ ZMĚNA komunikace společnosti

V několika posledních měsících bylo v naší společnosti rozděleno řízení externí a interní komunikace. Souběh jednotlivých komunikačních aktivit ovšem stále více vyžaduje úzkou koordinaci činností obou oddělení, proto vedení společnosti v současnosti uvažuje o změně řízení komunikace DPP. O této iniciativě budou zaměstnanci DPP detailněji informováni na přelomu roku.

Změnou vedoucí k vyšší efektivitě by měla být i úprava stávající podoby časopisu DP kontakt. Aby tato změna byla účelná, nelze při její realizaci opomenout názor vás, čtenářů. Pouze s vaší pomocí jsme schopni zajistit, aby se v časopise objevovala aktuální témata a problematika, kterou ve svých úsecích, odděleních a při své každodenní práci řešíte.

I proto jsme připravili krátký dotazník, v rámci něhož můžete zhodnotit jednotlivé stávající rubriky, obsah a navrhnout případné změny časopisu, které by jej přiblížily vašim představám. Vyplněný dotazník můžete odevzdat do boxů na Kontaktních místech v budovách DPP. Pokud je pro vás pohodlnější vyplnění dotazníku elektronicky, naleznete ho také na hlavní stránce vnitropodnikového intranetu.

Velmi si vážíme vašeho názoru a budeme rádi, když se do procesu úprav DP kontaktu prostřednictvím vyplnění dotazníku zapojíte.

Těším se na další vzájemnou spolupráci.

S úctou,  
Ilona Vysouřilová,  
Vedoucí Tiskového odd.



**metropraha** www.metro.cz  
PONDĚLÍ, 5. PROSINCE 2011

# V metru je tajné město

**o Za „oficiálními“ tunely jsou další kilometry chodeb o Byli jsme tu v noci o Co se tu děje?**

„Hele, Metro v metru.“ Ušle je kósi na starý výtisk tohoto deníku. Vůli se mezi kolejeleci v tunelu podzemní dráhy asi ti sta nerří aměren v Florence na Křížkovu. Jak se tak daleko dostal?

Je při čtvrté ráno. S brnkem lidí jsme na pozvání Doprávního podniku vstáli do mlst, která zůstává cestujícími skryta. Musíme sebou becht, za chvíli jstí do kolejišce posud a začnou jezdit první ranní vlaky.

To, co vidíte v okně, je jen zlomek toho, co se tady nachází. Vešli jsme dovnitř ve vestibulu do tajného města a objevili kilometry chodeb, větracích šachet, schodišť a desítky dřevných místností. kde jsou malé elektrárny, vodárny i vrtáky velké jako dodávka. Je to téměř děsivé, ale fascinující.

**220**

Toto plynuté město se jedním rokem. Rozná se to vyhnou jednoho bloku elektrárny Termální. Metro je proto největším odvětvím městský v Praze.

**Snek a hadice**

Na Floreně jsou spojery trasy C a B. Mezi patnácti metro od sebe vzdálenými kolejišti se táhne kilometrový spirálovitý šnek.

V tunelu je hadice, díky které mohou hasit kydící ziskat vodu. Také se tu v noci svítí, během dne ne.

**PROJEKT**

**PROJEKT**

**PROJEKT**

## ➤ Co o nás píší média

### V metru přibudou další bezbariérové stanice

**PRÁVO, 8. LISTOPADU 2011**  
DPP počítá v nejbližší době s budováním osobních výtahů do pěti zastávek podzemní dráhy. Když se teď dopravy v metropoli neznalý vozičkář rozhodne pro cestu z Můstku, po několikaminutovém beznadějném přemýšlení, jak zdolat schody, se raději přesune doprostřed Václavského náměstí nebo na Národní třídu, kde počká na nízkopodlažní tramvaj. Vozičkář Tomáš Franc doplnil, že pražští invalidé vědí o vhodných dopravních spojích od sebe navzájem, informace čerpají také na stránkách DPP, kde se nachází rubrika přímo o bezbariérovém cestování. Budování výtahu ve stanici Můstek se zřejmě rozběhne příští rok a cestující by jej mohli využít rok nato. V případě Anděla a I. P. Pavlova se v současné době vybírá projekt, stavba se předpokládá v letech 2013–14. Opatovský nákladní výtah nahradí pro lidi vhodnější zařízení, jehož zprovoznění DPP odhaduje v roce 2013. Také na Palmovku by měla být časem cesta lepší, příprava zatím nezačala,

nicméně odhady hovoří o realizaci do roku 2015. Zprovozněním nového úseku metra A v roce 2014 přibudou další bezbariérově přístupné stanice Červený vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol.

### DPP zahájil prodej časových jízdenek na příští rok

**MEDIAFAX.CZ, 10. LISTOPADU 2011**  
Elektronické časové jízdenky s platností od nového roku si již mohou zakoupit pražští cestující a vyhnou se tak frontám. Od 31. prosince do 5. ledna totiž končí platnost 104 tisícům držitelů ročních jízdenek. Již během listopadu si tak každý může pořídit jízdenku, která mu začne platit až v polovině ledna. Vyhne se tak frontám, které se tvoří u předprodejních míst na přelomu roku. Časové jízdenky si navíc mohou cestující zakoupit z pohodlí domova přes e-shop a následně si jízdné pouze nahrát na opencard pomocí validátorů ve vestibulech metra. Majitel opencard si může roční jízdenku pořídit kdykoliv v průběhu roku. Výhodou je také to, že platnost kuponů může přerušit až na 60 dnů. Cena roční jízdenky je 4 750 korun. Další možnost

Uživatelé smart fonů si díky nim budou moci pořídit elektronický lístek rychleji a pohodlněji. Nové programy jsou dostupné na webových stránkách DPP. Po nahrání aplikace budou mít uživatelé k dispozici jízdenku na 30 minut za 24 korun, na 90 minut za 32 korun nebo jízdenku na celý den za 110 korun či na tři dny za 310 korun.

### Umění v metru si oblíbili zloději

**METRO, 22. LISTOPADU 2011**  
Cestujícím metra se natolik zalíbily komiksové kresby umístěné ve stanicích, že někteří neodolali a odnesli si umělecká díla domů. Sedm z osmi plakátů s komiksovými dvojportréty pražských bezdomovců někdo odstranil ze sloupů, a to ve stanici metra Kačerov. Dopravní podnik proto na sloupy umístil zcela nové plakáty s výtvarným dílem od Vladimíra 518. Nyní už opět chybí tři a DPP momentálně řeší, jak obrazy ve stanicích metra před nenechavci uchránit. Kresby nemizí totiž pouze ve stanici metra Kačerov. Minulý týden si například jednu odnesl mladík ze stanice Nádraží Holešovice.



## STANOVENÍ JASNÝCH PRIORIT: CÍL NOVÉHO ŠÉFA IT

JOSEF LISTÍK, NOVÝ VEDOUCÍ JEDNOTKY INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE, PŘIŠEL DO DOPRAVNÍHO PODNIKU Z JINÉ MĚSTSKÉ SPOLEČNOSTI, A TO TECHNICKÉ SPRÁVY KOMUNIKACÍ, KDE ŘÍDIL PROVOZ IT. DO DOPRAVNÍHO PODNIKU HO PŘIVEDL ZÁJEM O ZDOKONALENÍ PROFESNÍHO RŮSTU A CHUŤ BÝT V TÝMU, KTERÝ SE NEUSTÁLE ROZVÍJÍ. DO FUNKCE NASTOUPIL V ZÁŘÍ 2011.

Ilona Vysoudilová  
Foto: Petr Hejna

**Jaké byly vaše první kroky jako vedoucího IT Dopravního podniku?**  
Šlo většinou o běžné aktivity spojené s příchodem do nového zaměstnání. Setkal jsem se s kolegy z jednotky IT a seznámil se s organizací. Popsal jsem jim svá očekávání, jak by měla jednotka do budoucna fungovat. Stále pronikám do fungování podniku, což není vůbec jednoduché, protože DPP je velká společnost s mnoha provozními procesy.

**Jak se díváte na probíhající projekty v IT, na jejich strukturu a počet?**  
Nechám si čas, abych rozhodl, který z projektů je nezbytný a který si naopak můžeme dovolit postrádat. Mezi ty budou patřit zejména projekty bez dostatečných výsledků. V tomto směru jsem zahájil i diskusi nejen v rámci IT, ale také s ostatními úseky. Z této diskuse by měly vyplynout základní priority pro dané oblasti. Některé z projektů jsou řízeny chaoticky a nefungují podle běžných standardů IT. Určitě je budeme upravovat a zefektivníme jejich řízení. Rád bych také vypracoval pravidla,

tzv. „kuchařky“, ve kterých by bylo jasně stanoveno, jak postupovat při IT projektech.

### Kolik pro představu je v IT rozpracovaných projektů?

V současnosti je v DPP rozpracována zhruba stovka IT projektů. Některé z nich nejsou řízeny na úrovni IT jednotky, přestože spadají do kompetencí IT. Do budoucna dojde k jejich centralizaci a následně optimalizaci jejich počtu. Tím dojde nejen k úsporám, ale veškeré iniciativy budou komplexně řešeny z úrovně IT.

### Můžete tedy konkrétně popsat své priority?

Po mém příchodu proběhl personální audit, a to nejen na pracovní pozice, ale i na procesy a fungování jednotlivých oddělení v IT. Nyní s personalisty procházíme výsledky a doporučení auditu a hledáme kroky vedoucí k jejich naplnění. S jistotou však již můžu říci, že budeme realizovat organizační změny, které povedou k zefektivnění a zjednodušení řízení jednotky.

### Je řešení oblasti IT v dopravě specifické?

Ano, je specifické v určitých oblastech, ale stejně tak je specifické například v bankovním sektoru – i ten potřebuje mít informace on-line 24 hodin denně a vysoké zabezpečení. Jednou ze specifik IT v dopravním sektoru je oblast telematiky. Informovanost prostřednictvím internetu, různých mobilních aplikací, ale i funkčnost e-shopu je pro naše zákazníky naprosto klíčová.

### A co bezpečnost?

Bezpečnost IT je jednou z našich priorit, proto věnujeme této oblasti maximální pozornost. Síť DPP a obecně důvěrné informace jsou nepřetržitě vystaveny mnoha hrozbám jak z vnějšího, tak vnitřního prostředí. Uplatňováním přísných bezpečnostních standardů a vnitřních

předpisů těmto hrozbám zatím úspěšně odoláváme.

### Kdy poznáme, že naše IT se s novým vedoucím mění?

Budeme velmi otevření a vnímaví k potřebám jednotlivých úseků naší

**Jednotka Informačních technologií má tři odbory a sedm oddělení, ve kterých pracuje 55 zaměstnanců. Svůj uživatelský účet v síti DPP má 3 000 uživatelů, ale evidováno je 5 000 koncových prvků (info stojany). V rámci všech lokalit DPP jednotka spravuje téměř 150 serverů. V DPP je přiděleno 3 200 osobních počítačů včetně notebooků.**

společnosti. Samozřejmě nelze všechna přání splnit najednou, ale musíme si stanovit jasné priority. Avšak úkoly, kterým se budeme věnovat, budou plněny na 100 % z hlediska kvality i harmonogramu jejich realizace.

### Můžete být konkrétnější?

V první polovině roku plánujeme sjednotit portálová, nebo chcete-li

webová řešení – tj. prostředí webových stránek, intranetu, HelpDesku apod. To jsou prostředí, která se budou razantně měnit. A nepůjde pouze o grafický vzhled, ale i o technologická řešení, která práci v těchto aplikacích výrazně urychlí. Cílem je udělat prostředí uživatelsky příjemnější jak pro cestující, tak i zaměstnance. V další fázi se zaměříme na naše dodavatele.

### A kdy to poznají naši klienti – cestující?

Společně s marketingem připravujeme pro cestující nové informační kanály

– jedná se např. o facebookové stránky DPP, které budou k dispozici v prvním čtvrtletí příštího roku. Věřím také, že cestující ocení již spuštěné mobilní aplikace, které umožňují rychlejší a snazší pořízení SMS jízdenek. Právě novým médiím se hodláme věnovat i do budoucna. Jejich využití ze strany veřejnosti je stále populárnější, tento trend budeme sledovat a nesmíme v tomto směru nic podcenit.

V první polovině příštího roku chceme sjednotit portálová řešení, zejména prostředí webových stránek, intranetu a HelpDesku, říká v rozhovoru nový vedoucí jednotky Informační technologie DPP Josef Listík







Zejména posledních 5 let včetně aktuální pozice Dopravního podniku zhodnotil na manažerské konferenci Martin Dvořák



## Manažerská konference – informace v kostce

HALA STŘEŠOVICKÉ VOZOVNY PŘIVÍTALA V PONDĚLÍ 28. LISTOPADU 2011 NA DVĚ STOVKY MANAŽERŮ DPP A ZEJMÉNA ŠESTICI PŘEDSTAVITELŮ VRCHOLOVÉHO MANAGEMENTU - PŘEDNÁŠEJÍCÍCH. CÍLEM JEDNODENNÍ MANAŽERSKÉ KONFERENCE BYLO PŘEDAT AKTUÁLNÍ INFORMACE VEDENÍ PODNIKU MANAŽERŮM K NÁSLEDNÉMU PŘENOSU TÉMAT SMĚREM K PODŘÍZENÝM ZAMĚSTNANCŮM.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

Úvod manažerské konference patřil generálnímu řediteli Martinu Dvořákovi, který nejprve připomněl každoroční opakování situace, kdy se politici začnou při schvalování rozpočtu města na příští rok zajímat o miliardové částky v položce DPP: „A v tu chvíli přichází z města pokyn: šetřete. My říkáme ano, ale máme mj. smlouvu na tramvaje za 19 mld., máme tu rozestavěné áčko na 22 mld., máme nakoupené autobusy za 4 mld., máme s Ropidem podepsanou smlouvu na vozokilometry za 12 mld.“ Pro srovnání Martin Dvořák připomněl úspory DPP za poslední roky, kdy se například během let 2007 až 2010 snížil počet zaměstnanců o více jak 1 500, což představuje okolo 12 procent, a dodal: „Dále jsme snížili jednotkové náklady, tzn., že průměrné náklady DPP ve všech aspektech klesly, a to přesto, že jdou nahoru klíčové vstupy, např. ceny energií o desítky procent ročně. Například elektrická energie představuje náklad 1,2 mld. korun ročně, PHM ročně představují 700 mil. korun.“

Přes snižování počtu zaměstnanců a provozních nákladů poskytuje Dopravní podnik Pražanům celkově lepší služby – o 7,3 % více místokilometrů. „Přestože výkony

zvyšujeme,“ řekl dále Martin Dvořák, „náklady nám klesly o 1,4 %. Za roky 2007–2010 to není zanedbatelná částka, protože v tomto období došlo k zásadnímu růstu cen vlivem inflace a růstu nominálních mezd, růstu cen energií o 10,6 %. Zjednodušeně by se dalo říct, že DPP ušetřil 12 % průměrných nákladů.“ Za klíčový parametr považuje Martin Dvořák desetiletou smlouvu mezi městem a DPP platnou až do roku 2020, na jejímž základě může Dopravní podnik lépe plánovat své náklady, výkony a projekty, a zároveň garantuje to, že to, co Ropid a město objednají, musí předem objednat a poté zaplatit. „Má to jeden háček, měl být podepsán dodatek smlouvy o tzv. přiměřeném zisku, který nám má zajistit financování investic v oblasti obměny vozového parku. Na tomto dodatku jsme se ještě po dvou letech nedohodli,“ dodal Martin Dvořák.

Už vloni měl DPP podle smlouvy odebrat 66 ks tramvají 15T, nakonec se do konce letošního roku odebere řádově na čtyři desítky kusů. Opět v souvislosti s financováním i v oblasti autobusů je skluz a nepodaří se jej v řádech měsíců dohonit, konstatoval dále ve své prezentaci Martin Dvořák a dodal, že smlouva původně počítala s dodávkou v rozmezí 6 až 7 let

celkově sedmi stovek vozidel, pravděpodobně ale dojde k prodloužení na časový úsek 8–9 let. Jako řešení stávající finanční situace města navrhl DPP směnečný program.

Východiskem ze stávající situace jsou podle Martina Dvořáka výrazné úspory a jednu z nich vidí v optimalizaci výkonů. „V dnešní realitě všedních dní a ekonomické situaci musí DPP s městem a Ropidem spolupracovat a dojde



Vyvracení mýtů o hospodaření DPP se věnoval ekonomický ředitel Ivo Štika

Nejdůležitější je podle Ivo Štíky analýza hospodaření z roku 2009, kterou DPP společně s Magistrátem hl. m. Prahy pověřily dvě společnosti. Výsledkem bylo, že náklady na vozový kilometr na každé jednotlivé trase jsou odpovídající obvyklým praktikám v ČR. K tomu Ivo Štika doplnil: „Pokud jde nahoru počet přepravených osob a ujeté vozové kilometry, přičemž nám v současné době klesají náklady, nevidím na tomto trendu nic špatného.“

Jak firma může existovat a nevydělat si ani na výplaty, je jedna z dalších výtek.

Ivo Štika říká: „Musí se syntetizovat celá řada ukazatelů, nejen finančních, ale i například otázka spokojenosti cestujících, objemy vozových kilometrů, ale také objemy emisí, které vypouštíme.“ Vysvětluje, že by DPP teoreticky mohl zveřejnit jedno číslo, které by v historické řadě ukázalo, jak dobře nebo špatně Dopravní podnik služby vykonává: „Jednalo by se o součin všech ukazatelů, které by zohlednily všechny aspekty – jak dobře jezdíme, jak přesně jezdíme, v jakých objemech, kolik nás to stojí atd. Číslo je potřeba interpretovat poměrně obezřetně. Z hlediska finanční analýzy mohou a nemusí ukazovat pozitivní vývoj, ale je důležité se na to dívat v celém kontextu.“ Jeden fakt je jistý – náklady, které město musí vynaložit na provoz DPP, konstantně dlouhodobě klesají.

Ekonomický ředitel na závěr svého vystoupení zhodnotil aktuální hospodaření podniku. Výsledek za první tři čtvrtletí roku 2011 označil za pozitivní. Podle něho došlo jen k drobným odchylkám v překročení nákladů: „Negativní posun přinesla zejména nafta. Do rozpočtu se použila průměrná cena nafty, která neodráží současnou aktuální cenu, což je zhruba 50 mil. korun, a docházelo k aktivacím nových vozů,“ vysvětlil Ivo Štika a dodal, že věří, že do konce roku tyto odchylky nebudou tak výrazné. „V současné chvíli se budeme snažit korigovat přílišný zisk, abychom uvolnili prostředky mj. do oprav areálů. Ve výnosech se zatím neprojevuje negativní návrh ROPIDu z léta tohoto roku, který prodloužil přepravní dobu jednotlivých krátkodobých jízd,“ uzavřel Ivo Štika.

zhruba k 5 až víceprocentnímu snížení výkonů,“ zdůraznil Dvořák a dodal, že to bude velký úkol pro dopravní úsek, aby s Ropidem naplánoval pro příští rok takové výkony, aby ušetřil požadovaná procenta, ale aby paralelně zákazníci nic zásadního nepocítili. „Rozmařilost let minulých s prodlužováním provozu metra v pátek a v sobotu s následným prodlužováním spojů autobusů a tramvají, se zkracováním intervalů či s dojížděním do obchodních center bez návratu jediné koruny musí skončit,“ konstatoval Martin Dvořák. O čerstvě diskutovaných souběžích hovoří analýza DPP již z roku 2009, a to o možné úspoře 500 až 600 milionů korun.

Vedle řešení řady provozních problémů se často zapomíná na personální práci a podle Martina Dvořáka to býval zakletý úsek, který nebyl schopen reflektovat potřeby a požadavky DPP. Dopravní podnik je největší městský zaměstnavatel, pracuje v něm na 10 700 lidí, a pokud se podle jeho názoru nezmění personální práce vyššího a středního managementu, bude podnik i nadále čelit velkým problémům. „Proto děkuji nové ředitelce, která s úsekem udělala hodně práce, děkuji i odborářům, že pro některé kroky v personální oblasti měli pochopení a nebojkotovali je. Předpokládám v příštích měsících tlak vedení, aby se personalistika, tj. motivování lidí, odměňování lidí, systém rovnosti, který tu byl v minulosti, postavila znovu. Jestli se nám něco nepovedlo, tak je to vztahová situace ve firmě, atmosféra v ní, vztahy mezi lidmi,“ uzavřel Martin Dvořák.

Ředitelka sekce Lidské zdroje (SLZ) Lucie Šindelářová ve své prezentaci představila několik projektů, na kterých sekce aktuálně pracuje. Zejména se jedná o zjednodušení a zefektivnění práce SLZ, v oblasti personální v rámci DPP je záměrem mj. sjednotit postupy a cíle, zkvalitnit komunikaci vedoucích zaměstnanců směrem k zaměstnancům či SLZ s ostatními úseky (tzv. HR infoblok). Chce se rovněž zaměřit na vzdělávání, firemní kulturu a etiku, a také na adaptační proces pro nové zaměstnance. „Abychom naplnili vizi, budeme potřebovat vaši podporu,“ shrnula Lucie Šindelářová a dodala: „Chtěla bych vás požádat, abyste s námi komunikovali, pokud jste nekomunikovali doteď, abyste se nebáli zavolat i s tím nejmenším problémem, který se budeme snažit vyřešit. Upozorněte nás na nedostatky, na to, co se vám nelíbí, na to, co se děje u vás a chtěli byste to změnit. Jsme připraveni s vámi rádi spolupracovat na partnerské bázi.“

V programu manažerské konference byly i oblasti strategického rozvoje, představení aktuálních úkolů a problematiky technického a dopravního úseku. Na závěr

Martin Dvořák vyzdvihl ještě jednu oblast hodnou za připomenutí, a to aktuální změny v oblasti komunikace: „Kromě toho, abychom zlepšili personální práci, je třeba se zaměřit na interní komunikaci – sdílení informací uvnitř firmy mezi jednotkami, úseky, odbory, odděleními. Byl bych rád, kdybyste pracovali se všemi nástroji interní komunikace, které jsou k dispozici – DP kontakt, intranet, nástěnky. Sice nikdy nezamezíme šuškanďe, ale nelze jí čelit bez toho, abychom lidem neříkali, co se dělá a co se připravuje.“

Konference se zúčastnilo 190 pracovníků DPP. Přítomní byli vyzváni, aby na listech anonymně zhodnotili akci tak, aby jejich postřehy mohly být využity. Z odevzdaných 87 dotazníků vyplynulo, že konference byla po informační stránce hodnocena jako velmi přínosná. Kdo se zajímá o to, proč se určitý projekt realizuje, kolik bude stát, nebo kolik například Dopravnímu podniku přinese, jaké jsou plány pro rok 2012 i roky další, může oslovit své nadřízené, kteří kompletní prezentace všech přednášejících mají k dispozici.



Manažeři získali díky konferenci dostatek informací ze všech oblastí DPP tak, aby je mohli předat svým podřízeným



OPENCARD NENÍ JEN ELEKTRONICKÁ TRAMVAJENKA. ČERVENÁ KARTA PRAHY PŘINÁŠÍ SVÝM DRŽITELŮM BEZ OHLEDU NA VĚK ČI POHLAVÍ RŮZNÉ SLUŽBY I ZAJÍMAVÉ SLEVY. A PROTOŽE OD LEDNA 2012 JI BUDOU POUŽÍVAT I ZAMĚSTNANCI DPP, PŘINÁŠÍME PŘEHLED VÝHOD.

Martin Opatrný / Foto: archiv DPP

## S opencard za výhodami a slevami



Pro čerpání slev není nutné mít na kartě nahanou žádnou aplikaci. Opencard nabízí slevy ve výši až 60 % nejrůznější vstupy, služby i nákup zboží. Slevový program opencard zahrnuje jak městské, tak i komerční subjekty. Nabídka slev u více než 70 partnerů je opravdu pestrá. Příznivci kultury ocení levnější vstupné např. do Národní galerie, Židovského muzea, Divadla na Fidlovačce, Strašnického divadla, kina Lucerna, Muzea Karlova mostu, nebo využijí zlevněné vstupenky na koncerty FOK. Sportovci raději navštíví levněji nejrůznější fitness nebo relaxační centra, bowling nebo také solnou jeskyni. Gurmáni ocení slevy v restauracích, pizzeriích a kavárnách.

### S opencard i do knihovny

Opencard také coby průkazka otevírá dveře 38 poboček Městské knihovny v Praze, které svým návštěvníkům vedle knih nabízejí také hudební CD nebo DVD. Díky kartě je možné on-line vyhledávání i rezervace. Vypůjčené knížky nebo hudební nosiče je pak možné vracet v kterékoli pobočce. Ústřední knihovna na Mariánském náměstí navíc pořádá pro své návštěvníky pravidelné zajímavé filmové projekce za velmi výhodné ceny. Vše o knihovně včetně programu kulturních akcí lze najít na: [www.mlp.cz](http://www.mlp.cz).

### Kartu využijí i řidiči

Karta s gotickým portálem umožňuje svým držitelům rovněž bezhotovostní úhradu parkovného ve všech zónách placeného stání v Praze. Není tak nutné hledat po kapsách drobné, celkem lze s kartou zaplatit u zhruba 400 parkomatů. Stačí jen navštívit Zákaznická centra v Jungmannově ulici v Praze 1 a na přepážce složit libovolnou hotovost (minimálně 100 Kč). Obsluha nahraje peníze na kartu a pak už jen stačí u parkomatů navolit předpokládanou dobu parkování a přiložit kartu. Motoristé mohou s opencard také zjistit, jakých dopravních přestupků se dopustili na území hlavního města a jaké jim za to hrozí bodové a finanční sankce. Informace poskytne služba „Vím, jak řídím“ na portálu [www.praha.eu](http://www.praha.eu).

O procesu přechodu zaměstnaneckého jízdného v DPP na opencard k datu 1. 1. 2012 jsme informovali v DP kontaktu č. 11. Již od 15. listopadu 2011 bylo možné využít předprodej přes e-shop DPP s možností platby kartou nebo převodním příkazem a následným provedením aktivace na validátoru.



### Nabídka slev je pestrá

Opencard však poskytuje slevy rovněž na advokátní i některé zdravotnické či finanční služby, výuku cizích jazyků, nákup a půjčovnu vodáckých potřeb a další. Se slevou mohou držitelé opencard nakoupit v knihkupectví Academia, pořídit si levněji domácí spotřebiče, jízdní kola nebo zájezd u některých cestovních kancelářích. Velmi praktické jsou také slevy u vybraných provozovatelů taxislužeb (např. Modrý anděl) nebo u autopůjčovných. Kompletní přehled slev naleznete na: [www.opencard.cz](http://www.opencard.cz).

Slevový program opencard se neustále rozvíjí, takže držitelé karet mají možnost čerpat stále nové a nové zajímavé slevy z nejrůznějších oblastí.



# Manévry na náměstí Bratří Synků u konce

LETOŠNÍ STAVEBNÍ SEZONA NA TRAMVAJOVÉ SÍTI BYLA ZAVRŠENA SOUBOREM AKCÍ V OBLASTI NUSLÍ V PRAZE 4. PŘEDMĚTEM ZÁJMU BYLY TRATĚ OTAKAROVA – VOZOVNA PANKRÁC, OTAKAROVA – SPOŘILOV A OTAKAROVA – OBLOUKOVÁ. V PRAŽSKÝCH POMĚRECH UNIKÁTNÍ BYLY PŘEDEVŠÍM PRÁCE REALIZOVANÉ ZA OMEZENÉHO JEDNOKOLEJNÉHO PROVOZU.

Jan Šurovský / Foto: Michal Váňa a Lukáš Srb

Při hodnocení stavu kolejové sítě byla správcem tramvajových tratí konstatována potřeba řady dílčích zásahů v předmětných tratích, které sloužily prakticky beze změny od roku 1986. Také bylo třeba doplnit elektricky ovládané (a vytápěné) výhybky pro provoz nočních linek ulic Na Zámecké, neboť zde dosud byly pouze ručně stavěné čepové výměny, ačkoliv stožár pro přestavník typu EMP1 byl v zastávce Otakarova (směrem z centra) vztyčen již v létě onoho roku 1986. Vzhledem k tomu, že v oblasti prací se v budoucnosti předpokládá výstavba stanice metra D, byly na rekonstrukce použity vytěžené pražce z Modřan a neproběhla například rekonstrukce zastávek, které čeká kompletní přebudování právě s metrem.

## Práce v několika etapách

Již v prvopočátku definování záměru bylo s jednotkami Provoz Tramvaje

a Správa vozidel Tramvaje domluveno, že vozovna Pankrác se nebude vystěhovávat a bude omezeně dostupná, a to v pracovních dnech. Směr do centra dle této dohody byl sjízdný od 4 do 8 hodin, pak byl úsek elektricky vypnut. Směr z centra byl zprovozněn vždy v 18 hodin a zůstal k dispozici až do 3. hodiny ranní dalšího dne. Do vozovny tedy nemohly zatahovat šejdrové vlaky. O víkendu vozovna Pankrác vlaky nevypravovala.

Akce byla záměrně prováděna na několik etap z důvodu minimalizace vlivu na MHD i individuální automobilovou



Rekonstruované tramvajové těleso na náměstí Bratří Synků

dopravu. Klíčové práce probíhaly mezi křižovatkami Otakarova – Bělehradská a Nuselská – Vladimírova. Zde došlo k úplné rekonstrukci tratě, rozsáhlé rekonstrukci troleje, zřízení rádiově ovládané výhybky u „spořitelny“. Kritický úsek mezi spořitelnou a křižovatkou Nuselská – Vladimírova byl realizován jednokolejně za pomoci povrchových kolejových přejezdů Kalifornien. První byl umístěn přímo na náměstí Bratří Synků v nejjihnějším prodloužení ulice Na Zámecké a druhý v Tábořské ulici před (v zásadě bývalou) Nuselskou radnicí. Druhý víkend akce se přejezdy prohodily a třetí víkend byly již zcela demontovány.

Svým způsobem náročnější, ale rozhodně neviditelnější, byla výměna kolejových oblouků v křižovatce Na Veselí – Soudní. Mnohokrát opravované a havarované oblouky z BKV panelů pocházely z roku 1995. Tato výměna mohla být realizována pouze v době nečinnosti vozovny. Zdaru akce nahrál především prodloužený víkend, neboť ani 28. října vozovna nevypravovala. První se měnil oblouk ve směru z centra. V pondělí večer po zašterkovaném,

podbitém, ale ještě nesvařeném oblouku tramvaje skutečně zatáhly, a v dalších denních výlukách byl oblouk dokončen, tj. svařen, zabetonován a zaasfaltován.

Opačný oblouk byl vyměněn první listopadový víkend, přičemž práce byly zahájeny již v pátek po dokončení výjezdů z vozovny. V koleji z centra došlo k úplné výměně rozjezdových výhybek do smyčky a zřízení rádiově ovládané výhybek. To je velký pokrok, protože místo dosavadních dvou nezávislých plně kontaktních výhybkových systémů, navíc dvou různých typů (R92 a R95), se bude jednat o tzv. dvojče.

Protože se však jednalo o kolej z centra, započaly práce až po zatažení tramvajů z pátku na sobotu, k dobru naopak byl ještě pondělek do začátku zatahů.

## Došlo i na oblouk v Chodovské

Původně se předpokládalo, že údržbové práce na spořilovské větvi budou jen doplňkové, ale i zde bylo nakonec všechno jinak. Zprovoznění jižní části Pražského okruhu v září 2010 způsobilo svedení kamionové dopravy z relace D5 (ev. R4, R6 a R7) na D8 (ev. R10 a D11) na Spořilovskou ulici. Důsledkem této změny bylo převedení autobusů linek 135, 136 a 213 ve směru do centra na tramvajovou trať, a to od nájezdu pod smyčkou Spořilov po Chodovskou ulici. Tato trať, pocházející z roku 1986, na podobnou zátěž rozhodně nebyla stavěná, což se projevilo hned po zimě: BKV panely se začaly propadat a rozpadat. V létě 2011 několikrát havarovaly kolejové oblouky v zaústění do Chodovské ulice, provoz se však havarijními zásahy podařilo udržet. Nakonec nezbylo než najít termín pro výměnu celého kolejového oblouku. Ta se nakonec realizovala především během silniční uzávěry od 10. do 14. listopadu, přípravné a dokončovací práce samozřejmě probíhaly před hlavní akcí i po ní.



Výjezdy a zatažení do vozovny Pankrác probíhaly po koleji, na které se právě nepracovalo. Tramvaje běžně jezdily v protisměru

Po ukončení prací na pankrácké a spořilovské větvi se pracovní čety přesunuly do úseku Otakarova – Oblouková. Cílem bylo především zjednodušení trolejového vedení v Otakarově ulici, neboť stávající koncepčně pocházelo ze složitě etapové přestavby a přeložky uzlu v roce 1976. Připomínáme, že do roku 1976 trať vedla severněji než dnes, dnešní zastávky Otakarova jsou na místě zbořených domů a dvorního traktu. Dále byly vyměněny dvě třetiny trojúhelníku Otakarova – Na Zámecké. Ve směru z centra byla zřízena rádiově ovládaná výhybka, kterou využijí zejména noční linky. Od Vršovic je doplněna signalizace uzamčení výhybky. Kvůli této rekonstrukci zanikl předposlední pražský trojúhelník vybavený kompletně čepovými výhybkami. Tím posledním zůstává (a zřejmě ještě i dlouho zůstane) uzel Radlická – Za Ženskými domovy.

Dopravně přinesla 1. etapa prací v Otakarově ulici velikou zajímavost. Ve směru od Vršovic do centra jezdily tramvaje přes smyčku na náměstí Bratří Synků, v praxi šlo o linky 6 a 7. V opačném směru kolejové spojení neexistuje, a tak linka 7 (a noční 55) musela jezdit závlekem přes vozovnu Pankrác. Aby závlek nemátl cestující, docházelo na náměstí Bratří Synků ve směru od Radlic (ev. v noci z Kobylis) k převlečení na linku 37 (v noci 50). Pod tímto „krycím“ označením tramvaj dojezdila k vozovně Pankrác a zpět, kde se pře-

## RTT Otakarova

- rekonstrukce TT v zastávce Otakarova, nahrazení velkoplošných panelů klasickou konstrukcí na příčných pražcích se živčným krytem
- zřízení rádiově ovládané výhybky na rozvětvení Vršovická / Na Zámecké z centra
- Termín: 15. 11. – 29. 11. 2011

vlékla opět na číslo 7 (ev. 55), a to na náměstí Bratří Synků v ulici Na Zámecké. Linka 6 jezdila jednosměrným objezdem přes zastávky Náměstí Míru, Ruskou, Čechovo náměstí a rovnou zpět přes Obloukovou, průjezdem smyčkou na náměstí Bratří Synků a dále po své trase na I. P. Pavlova. Linka 24 byla po celou dobu odkloněna na Spořilov.

V poslední etapě prací nebylo možné jezdit ani přes smyčku, čímž došlo k většímu přerušování dopravy. Linka 7 jezdila jen z Radlické k vozovně Pankrác, linka 24 zůstávala na Spořilově, linka 6 jezdila rovnou přes Náměstí Míru a Ruskou. Východní úsek linky 7, tj. od Koh-i-nooru po Ústřední dílny DP, byl obslužen linkou 4, která byla provozována i o víkendu. Linka 4 zajistila i důležité spojení Strašnice – Smíchov. Akci zabezpečoval DPP vlastní kapacitou jednotky Dopravní cesta Tramvaje, provozovny Vrchní stavba a Napájení TT. Přínos akce je zejména v omezení hluku od projíždějících tramvajů, a to především v prostoru starých čepových výhybek, které jsou nahrazeny moderní technologií.

Zatímco na „Synkáči“ už tramvaje jezdily, těžká technika se pustila do trati o několik desítek metrů dál. Toto je prostor zastávek Otakarova druhý den výluky







Skupina manažerů projektu (zleva): Vratislav Kučera, Věra Kokošková, Milan Volek, Jaroslav Lerch, Jan Hroník, Zdeněk Hrubeš, Michal Růžička, Petr Kadeřábek, Zdeněk Rampa, Jiří Fouček, Vítězslav Pokorný, Karel Pečený, Antonín Buriánek, Martin Břejša.

## MANAŽEŘI PROJEKTU NESPADLI Z NEBE

SKUPINA S NÁZVEM MANAŽEŘI PROJEKTU OPERUJE V DPP OFICIÁLNĚ OD LETOŠNÍHO SRPNA, ALE SVÉ POSLÁNÍ PROFILOVALA DÁVNO PŘEDTÍM. DNES JE PŘIROZENOU SOUČÁSTÍ MEZIÚSEKOVÉ KOMUNIKACE A ZÁRODKEM KE VZNIKU DŘÍVE OSVĚDČENÝCH POZIC – VEDOUcí VOZOVNY A VEDOUcí GARÁŽE.

Jaroslav Stůj / Foto: Petr Ludvíček

Projekt má za cíl stanovit vazby mezi zaměstnanci, kteří pracují nebo přímo ovlivňují provoz na trasách metra, tramvajových vozovných a autobusových garážích. Projekt vznikl na základě potřeby stanovit jednoho odpovědného vedoucího zaměstnance pro danou trasu, vozovnu, garáž s možností vlivu na ostatní útvary v podniku, které nejsou v organizační podřízenosti vedoucího provozní části. Před rokem 2004 si někteří pamatují, že garáže a vozovny měly svého vedoucího, který měl v přímé podřízenosti všechny zaměstnance působící v daném areálu garáže nebo vozovny. Dnes tento projekt pomůže nastavit to, co bylo změnou organizace narušeno a je potřeba si přiznat, že v současné době chybí.

Manažeri projektu byli ustanoveni Příkazem 9-2011-00 a od 1. srpna tohoto roku začali pracovat. V současné době dochází k projednávání výsledků jejich zjištění a návrhů. Po projednání a legislativním procesu by se tedy měli do vozoven vrátit vedoucí vozovny a do garáží vedoucí garáže. Cílem je, aby zaměstnanci věděli, kdo je vrcholově

odpovědný za danou trasu, vozovnu, garáž a případně i jiná pracoviště a provozní problémy mohli řešit přímo na pracovišti a napříč organizační strukturou.

### **Impuls pro vznik skupiny manažerů projektu**

Skupina manažerů projektu vznikla proto, že bylo potřeba někde a nějakou oficiální formou začít řešit problém, o kterém všichni v DPP mluvili, ale tím to také končilo. Mluvíme o komunikaci a spolupráci mezi zaměstnanci, kteří pracují na jednom pracovišti, ale mají rozdílné vedoucí. Možná to zní divně, ale zaměstnanci spolu přestávali mluvit, stavěli mezi sebe bariéry a chránili si „své“ know how v rámci útvaru, atd. Mnohdy to dospělo tak daleko, že se nebáli nahlas říct, že činnost jiného útvaru, pro který dělají podporu nebo servis, je vlastně nezajímavá, protože mají vlastního vedoucího a své úkoly. To byl jednoznačný signál, že něco není v pořádku. Příčiny tohoto problému musíme hledat po velké reorganizaci v roce 2004, kde došlo k zásadní změně organizační struktury v DPP a zároveň k citelnému zpřetrhání nastavených vazeb mezi zaměstnanci.

Nebudeme si nalhávat, že všechno lze vyřešit předpisem, pokynem a příkazem. Některé činnosti fungují lépe a efektivně, když se zaměstnanci znají a vědí, kdo a pro koho co dělá. To je prostě fakt a je potřeba vztít tuto skutečnost na vědomí. Na druhou stranu je nepřijatelné, aby si zaměstnanec budoval v rámci firmy pozici nepostradatelnosti, a to jak z pohledu filtrování informací, tak z pohledu své technické, technologické, vztahové či provozní znalosti. Dříve nebo později se to ukáže a pak nepostradatelný už není nepostradatelný, ale je na úplně jiné straně žebříčku své bonity pro DPP. Skupina manažerů projektu vznikla po událostech v červnu tohoto roku, což byla pro vrcholové vedení poslední kapka z pohledu přenosu informací a vzájemné komunikace mezi vedoucími zaměstnanci. Generální ředitel zadal úkol – najít řešení, jak tuto situaci začít řešit a jak řídit pracoviště, na kterém působí více útvarů, úseků DPP. Bylo jasné, že řešení nelze stanovit okamžitě, ale že je potřeba komunikovat se zaměstnanci na příslušných pracovištích. Jako první a zásadní bylo potřeba řešit řízení tratí, vozoven a garáží, a to i z důvodu, že je to základní činností DPP, tj. provozovat metro, tramvaje a autobusy, což mnohdy některým zaměstnancům uniká.

### **Pohled zaměstnanců na manažera projektu**

Řadoví zaměstnanci mají manažera chápat jako člověka, který dostal za úkol uklidit a srovnat činnosti podle potřeby a používání. Chápat ho mají jako zaměstnance, který má za úkol nastavit komunikaci a systém práce mezi útvary DPP. Je potřeba sjednotit pohled vedoucích zaměstnanců a připomenout priority DPP, což je provozování městské hromadné dopravy. Řadoví zaměstnanci by měli využít možnosti a říci manažerům projektu, co je případně trápí a co by chtěli zlepšit nebo napravit, aby se v DPP pracovalo bez zbytečných nedorozumění a krkolomných řešení jednoduchých situací. Když si půjdte poslechnout zaměstnance do provozů, dep, dílen, tak uslyšíte hodně podnětných věcí a zjistíte, že je tam hodně lidí, kteří si práce váží a mají svoji práci rádi.

Manažerů projektu je celkem 14. Byli vybráni vedoucími jednotek JPM, JPT, JPA, a to po předchozí diskuzi napříč celým DPP. U metra se jednalo hlavně o konzultace s JDCM a u tramvají a autobusů s JSVT, JDCT, JSVA. Samozřejmě nebyly opomenuty ani útvary bezpečnostního ředitele a JSNM. Manažeri projektu tedy jsou z útvarů JDCM, JPM, JPT, JSVA, JPA.

### **První hmatatelné výsledky skupiny**

Skupina manažerů se začala scházet ještě před vydáním srpnového příkazu a první výsledky na sebe nenechaly dlouho čekat. Manažeri přinesli první konkrétní zprávy, které potvrzovaly dřívější předpoklad, že mnoho procesů v DPP probíhá lépe, pokud je nastavena osobní vazba, resp. pokud jeden zaměstnanec ví, pro koho, kdy a jak se jeho práce potřebuje a čeho je součástí. Tyto neoficiální vazby je potřeba zmapovat a pokusit se najít systém, který budou akceptovat i zaměstnanci, kteří nemají takovou znalost nebo nemají kontinuitu procesů v rámci DPP.

Jedním z návrhů je vytvoření malých týmů na tratích, vozovných a garážích, což znamená pracovní setkání vedoucích, jejichž podřízení pracují na jednom pracovišti nebo konkrétně garáži, vozovně za účelem zhodnocení uplynulého období a zajištění zpětné vazby na pracovní procesy. Hlavním výsledkem, který vzešel zejména z řad řadových zaměstnanců, je stanovení jednoho vedoucího za pracoviště, areál, objekt, garáž, vozovnu a všude tam, kde je to potřeba, a to všechno s cílem koordinace všech činností a určování priorit procesů na pracovišti. Dnes, pokud se např. na garáži nedohodne vedoucí technické části s vedoucími dopravní části nebo se správou nemovitého majetku, tak se problém musí řešit na ředitelství nebo u vedoucích jednotek, kteří nejsou na místě. V budoucnu bude stanoven vedoucí vozovny, vedoucí garáže apod., který místní problémy vyřeší sám a nebude k tomu potřebovat nadřízené. Určitě to nebude platit vždycky, protože strategická rozhodnutí, rozhodnutí o investicích apod. se bude odehrávat jinde, ale z podkladů a požadavků pracoviště, vozovny, garáže, atd.

### **Nastavení komunikace manažerů s jednotkami**

Manažeri projektu se pravidelně scházejí a předávají si zkušenosti ze svých pracovišť. Dále pravidelně všechna svá zjištění konzultují s ostatními kolegy, a hlavně s vedoucími týmu trakce: Metro – Ladislav Urbánek, Tramvaje – Petr Hloch, Autobusy – Václav Jelínek, kteří jsou odpovědnými za provoz metra, tramvají a autobusů. To znamená nejenom za jednotky provozu, ale za to, že metro, tramvaje a autobusy vyjedou do města a budou v dané kvalitě vozit cestující. Spolupráce manažerů projektu má písemnou podobu a je pravidelně předkládána vedení společnosti.

MANAŽEŘI PROJEKTU ZANIKNOU VE CHVÍLI, KDY PROCESY PŘEJDOU DO RUTINNÍHO PROVOZU. MANAŽEŘI PROJEKTU JSOU ZAMĚSTNANCI DPP, KTEŘÍ KE SVÉ PRACOVNÍ FUNKCI VYKONÁVAJÍ JEŠTĚ FUNKCI MANAŽERA PROJEKTU. TO ZNAMENÁ, ŽE UKONČENÍ PRÁCE SKUPINY NENÍ PRO MANAŽERY PROJEKTU UKONČENÍ JEJICH PRÁCE U DPP.

Prvním cílem bylo zmapování činností a jejich integrace v rámci jednoho pracoviště. Dnes je podpora skupiny manažerů nejen ze strany vedení, ale i ze strany řadových zaměstnanců, protože se mnoho věcí vysvětlilo a zbytečné složitosti se začínají odstraňovat. V současné době po mnoha diskusích na všech úrovních, mj. i schůzky generálního ředitele s řidiči tramvají a autobusů, se připravuje zavedení

funkce vedoucí vozovny a vedoucí garáže. Dále bude rozšířena působnost týmů M – Metro, T – Tramvaje, A – Autobusy a vznikne nový tým Operativního řízení. Pod těmito týmy vzniknou subtýmy, které stanoví vedoucí týmu a které budou působit přímo na pracovištích tratí, vozoven, garáží a všude tam, kde to bude potřeba.



Dálkově ovládaný vzduchový přepravník tramvají vlastní z dopravních podniků pouze Praha

## Za technickým UNIKÁTEM

DOPRAVNÍ PODNIK JE VEŘEJNOSTÍ VNÍMÁN JAKO PROVOZOVATEL MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY, A TEDY NEJČASTĚJI SPOJOVÁN S PŘEDSTAVOU FUNKČNÍCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ. PROVOZUSCHOPNOST VOZIDEL JE PODMÍNĚNA MJ. ÚDRŽBOU A OPRAVAMI. K TOMU JSOU ZAPOTŘEBÍ I SPECIÁLNÍ A ZÁROVEŇ ZAJÍMAVÁ ZAŘÍZENÍ.

Text a foto: Michal Pospíšil

Technické poklady zůstávají veřejnosti skryty, kromě dnů otevřených dveří, jako tomu bylo v případě říjnového DOD v opravě tramvají, kde si zájemci prohlédli tamní technické a strojní vybavení. Doslova v obležení návštěvníků byl unikátní transportér tramvají na vzduchových polštářích DELU LRF-22.

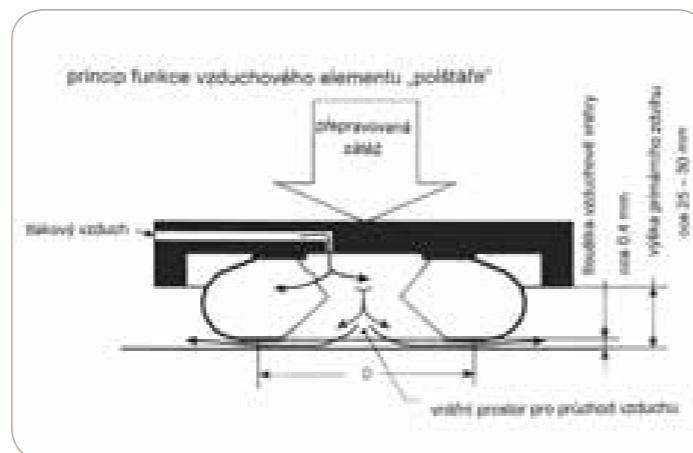
### Pohyb díky 12 polštářům

V opravách tramvají jsou instalovány 2 transportéry na „vzduchových polštářích“ (z německého „Luftkissen“ a anglického „air cushion“). Jejich úlohou je mezioperační doprava tramvají mezi stanovišti oprav, lakovacími a speciálními prostory. Ve vztahu k počtu tramvají, rozsahu opravárenské činnosti a realizovaným modernizacím a rekonstrukcím bylo nutno řešit interní transport, neboť kolejová síť takový rozsah prací neumožňovala. Proto byly pořízeny a v letech 1997 a 2002 uvedeny do provozu tyto transportéry pohybující se na tenké vrstvičce tlakového vzduchu. Jde o výrobky německé firmy DELU GmbH Nürnberg, založené na patentu Hartwiga Michelse. Základem jsou vzduchové nosné elementy, namontované na spodku transportéru. Ty pod sebou vytvářejí zmíněnou tenkou vrstvičku unikajícího vzduchu, tlustou cca 0,4 mm, na které transportér „plave“. Náš transportér má na spodku 12 těchto elementů. K jeho řízenému pohybu pak slouží dvě malé přítlačná a otočná, poháněná pogumovaná kolečka. Jedno vpředu a druhé vzadu. Jediným zdrojem energie je tlakový vzduch, k jehož rozvodu je připojen pomocí 60m hadice, kterou si při pohybu sám odvíjí a navíjí na svůj vnitřní horizontální bubnu. Nosnost je 22 000 kg, provozní tlak cca 7 bar. Další velkou výhodou je dálkové rádiové ovládání z přenosného pultu. To umožňuje obsluhu výhodný odstup pro přesné navádění na jednotlivá pracoviště.

### Transportér v centru zájmu

Konkrétní provedení transportérů pro naše tramvaje vzniklo spoluprací firmy DELU a technických útvarů DPP. Zařízení vyvolává pozornost u odborných návštěv. Ale nejen u nich.

Vzduchový element připomíná „pneumatiku“ (duši) upevněnou na základové desce, materiál je však pryž speciálního složení s vnitřní ocelovou tkaninou. Tlakový vzduch je nejprve přiveden do „pneumatiky“ samotné. Ta se nafoukne (a tudíž dojde ke zdvihu transportéru) o 25–30 mm. Ventil potom přepne proud vzduchu do středového vnitřního prostoru a tlak vzduchu stoupá. V okamžiku, kdy je tlaková síla v tomto vnitřním prostoru větší než přepravovaná zátěž, začne vzduch unikat pod „pneumatikou“ do všech stran – vytvoří cca 0,4 mm tenkou vzduchovou vrstvu – transportér na ní začne „plavat“



Nákres principu vzduchového elementu – polštáře

– ztratit se styk a tření s podlahou. Jak bylo uvedeno, náš transportér má na své spodní ploše 12 takových elementů. Pražský dopravní podnik je jediný v České republice, který touto technologií disponuje. Na podobných zařízeních se v zahraničí provádí konečná montáž trupu a křidel letadel Airbus – montáž musí být provedena s přesností 1 mm. Zajímavé je i použití při manipulaci se stupněm evropské rakety Ariane, se zrcadlem obřího teleskopu ESA v Andách a v řadě dalších unikátních technologií. Transportéry na vzduchových „polštářích“ se vyrábějí v různých aplikacích až do nosnosti 1 000 tun.



## CESTUJÍCÍ na svou nepozornost doplácejí



DO 20. LISTOPADU LETOŠNÍHO ROKU VYŽÁDAL UŽ SEM DVA OBĚTI. V POROVNÁNÍ S MINULÝM ROKEM SE POČET TRAGICKÝCH NEHOD, PŘI KTERÝCH DOCHÁZÍ KE STŘETU CHODCŮ S TRAMVAJEMI, VÍCE JAK TROJNÁSObNĚ ZVÝŠIL. A PROČ K NEHODÁM DOCHÁZÍ? PŘEDEVŠÍM KVŮLI NEPOZORNOSTI A NEKÁZNI CESTUJÍCÍCH, KTERÍ NEDODRŽUJÍ ZÁKLADNÍ PRAVIDLA CHOVÁNÍ V TRAMVAJOVÉM PROVOZU. NEJČASTĚJI TRAMVAJ PORAZILA CHODCE PŘI PŘECHÁZENÍ MIMO PŘECHOD.

Text a foto: Martina Neckářová

POČET NEHOD 2010/2011	CELKOVÝ POČET STŘETŮ	POČET USMRČENÝCH
2010	76	2
2011 (od 1. 1. 2011 do 20. 11. 2011)	59	7

Z důvodu navyšování počtu střetů tramvají s chodci, jejichž následky jsou mnohdy fatální, se Dopravní podnik rozhodl apelovat na širokou cestující veřejnost, jak se v tramvajovém provozu chovat a jak předcházet nebezpečím, která jim v souvislosti s tramvajovou dopravou hrozí. Z tohoto důvodu DPP ve spolupráci s Krajským ředitelstvím policie hl. m. Prahy (KŘP) zahájil letos na jaře již druhý ročník dopravně bezpečnostního projektu Není cesty zpět. Ten byl zaměřen na prevenci nehod charakteristických pro povrchovou dopravu, zejména pak pro tramvaje.

### Radila kamarádka Zebra

V rámci projektu byla vypravována z vozovny Pankrác speciální tramvaj, ve které se konaly besedy s dopravně bezpečnostní tematikou. Besed se zúčastnili žáci pražských mateřských a základních škol. Příslušníci Policie ČR a řidiči DPP s dětmi opakovali zásady



správného přecházení a upozorňovali na nebezpečí, se kterým se mohou v dopravě setkat. Besedy byly volně přístupné i široké veřejnosti. Hlavním maskotem celého ročníku se stala kamarádka Zebra. Informační materiály s motivem zebry v podobě samolepek a plakátů nemohli cestující při jízdě tramvají přehlédnout. Cestující na vybraných zastávkách upozorňovalo hlášení, že chodec nemá přednost před tramvají.

### Pro velký úspěch repete

Jarní část akce projektu Není cesty zpět sklídila úspěch a vzbudila zájem nejen široké veřejnosti, ale i dalších pražských škol. A tak Dopravní podnik opět společně s KŘP a podporou Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra ČR navázal na úspěšnou jarní část a uspořádal podzimní pokračování projektu. Na besedy v tramvajích projektu Není cesty zpět přišlo více jak tři desítky škol.







Vedoucí odboru Technika **Václav Soustružník** a vedoucí oddělení Technická podpora **Zdeněk Rameš** v hostivařské hale opraven autobusů při prohlídce jednoho z vozů při standardní záruční opravě

## Včas a dobře řešená reklamační je pozitivní

Dopravní podnik hl. m. Prahy, provozuje k dnešnímu dni celkem 1 213 autobusů, z toho 384 kloubových, 806 standardních a 23 midibusů.

Asi byste na první pohled neřekli, že za názvem oddělení Technická podpora jednotky Správa vozidel Autobusy se v drtivé většině jeho činnosti skrývají reklamační vozidel. Tři ze čtyř pracovníků se zabývají primárně jimi, čtvrtý má na starosti stroje a zařízení včetně zajišťování outsourcovaných oprav na provozu. „Personální změny tu probíhají poměrně často,“ říká **Zdeněk Rameš**, vedoucí oddělení a dodává: „Za dvanáct let, co jsem tady, odešlo přibližně devět lidí, což je poměrně dost. Většinu zlákali na vyšší postavení a lepší podmínky jiná oddělení.“ Práce je tu jen pro „otužilé“, nikdo neví, co přinese další den. Poté, co jsou nové autobusy přiděleny na provozovny, začíná práce pro oddělení. To zajišťuje komunikaci s výrobcem autobusů a s prvními závadami zahajuje reklamační řízení. Všechny závady v době dvouleté záruky pracovníci oddělení řeší prostřednictvím reklamací, do kterých nespádají jen závady zaviněné DPP a vyšší mocí. Mají přesný metodický postup, který v současnosti zaznamenává úpravu.

DOPRAVNÍ PODNIK EVIDUJE NA 1 300 AUTOBUSŮ NĚKOLIKA ZNAČEK. JEJICH MODERNÍ FUNKCE A VÝBAVA SE NEOBEJDE BEZ SOFISTIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ. JEJICH DĚTSKÉ NEMOCI JE TŘEBA VČAS ZAZNAMENAT, VYCHYTÁVAT A ŘEŠIT. REKLAMAČNÍ PROCES OD ZJIŠTĚNÍ ZÁVADY PO KONTROLU PROVEDENÍ OPRAVY JE ÚKOLEM PRO ODDĚLENÍ TECHNICKÁ KONTROLA.

Text a foto: Petr Ludvíček

### Řetězec činností reklamačního procesu

Řidič vozu bývá první, kdo závadu zjistí. Zapiše ji do zakázového lístku a předá ho na příjem oprav. Tam si otevrou databázi oprav oddělení Technická kontrola, do ní závadu zaznamenají a poté ji elektronicky předají na dílnu. Mistři na dílně vyskočí avízo opravy, číslo vozu a závada. Kromě toho, že nechá vůz přistavit a opravit, vystavuje reklamační protokol, ve kterém uvede typ závady. U standardních závad je provozovna odstraňuje sama, mistr v příslušné aplikaci závadu uzavře a předá ji elektronickou cestou na reklamační oddělení. „My musíme provést kontrolu údajů, doladit data v reklamačním protokolu, a poté odesíláme protokol k výrobcu tak, jak je smluvně dojednáno,“ popisuje dále proces **Zdeněk Rameš** a dodává: „Výrobce protokol schválí, pošle nám jej zpět a my pak složku předáváme k fakturaci tomu, kdo práci provedl.“ Částky vyfakturované za reklamační předstávají ročně částky v řádech milionů, například letos to bude nad 16 milionů korun.

V případě nadstandardních, tedy složitějších reklamačních oprav, musí reklamační technici vadu zdokumentovat a kontaktovat výrobce, který o opravě rozhodne. I když má daná značka autobusu více subdodavatelů, vždy se závada reklamuje vůči dodavateli. Urychluje se tak reklamační proces. Jeden z příkladů reklamační: řidič vozidla značky SOR objevil problém s převodovkou. „Ihned jsme kontaktovali dodavatele a během pár dní dorazil technik z Německa ze společnosti ZF, vše s vědomím SORu,“ popisuje **Zdeněk Rameš** a pokračuje: „Společně jsme závadu při řazení začali zjišťovat a během téhož dne se závadu podařilo odstranit. Upravený program se potom nahrál do ostatních vozů. To, že se ne vždy podaří závadu odstranit tak rychle, je dáno složitostí zařízení.“

### Koordinace výrobce a zákazníka nutná

Za jeden měsíc lze zaznamenat i na čtyři stovky reklamací, ale mohou tam být načítány hromadné reklamační, tedy jedna závada na více vozech. Výrobce některé závažnější případy řeší i např. stažením vozidel z provozu k výrobcu nebo do opraven na garážích. Oddělení Technická podpora pak provozovně předává jednotné technické instrukce, postup oprav kontroluje, někdy postup oprav i převádí. K tomu **Zdeněk Rameš** dodává: „Neobejdeme se bez pravidelných jednání s výrobcem a naopak on bez školení pro příslušné zaměstnance Dopravního podniku.“

Dnes je drtivá většina autobusů v záruce značky SOR, ale část vozů Iveco ještě do záruční lhůty spadá. Jsou to poslední vozy z roku 2006, u kterých byla záruční doba na základě výběrového řízení 63 měsíců. Dopravní podnik v případě Iveca



Abyste mohly autobusy cestující vozit anebo se jim takto v plné parádě předvést při dni otevřených dveří, nesmí u nich být podceňeny záruční opravy.

dlouhodobě řeší praskání karoserií v záruční lhůtě, přesněji porušení smluvní podmínky o poskytnutí vyžádané technické pomoci do pěti dnů, po nichž přichází v platnost sankce vůči dodavateli. Sankční částka se v tomto případě vyšplhala již na 6,5 milionu Kč.

S autobusy SOR jsme se dosud pohybovali v období záruční lhůty. Pro její uplynutí má DPP ve smlouvě se SORem zajištěny maximální garantované náklady. „Když se výrobce hlásil do soutěže, musel uvést, jaké předpokládá nejvyšší náklady na ujetí jednoho kilometru,“ vysvětluje **Zdeněk Rameš** a připojuje: „V průběhu osmi let života autobusu sledujeme všechny náklady na vůz, tedy náklady, které jdou v době záruky k tíži dodavatele, a po záruce je vše započítáváno do garantovaných nákladů.“ Pokud náklady na opravy překročí o 10 % garantovanou částku, má DPP právo je fakturovat.

Čas letí. První dodávky autobusů SOR, jejichž provoz začal v roce 2009, již vyběhají ze záruky. Smlouva o dodávkách 720 autobusů SOR je podepsaná na šest let plus jeden rok opce. Průměrně by tak mělo do DPP přicházet na sto nových autobusů ročně bez rozdílu typu. Jaká bude realita v současné situaci je nyní otázkou. Jak jsme již uvedli, kromě autobusů SOR, jsou ještě v záruce některé vozy Iveco a svou vlastní kapitolu píše „profláknuté“ elektrobuses, u nichž končí záruka. V listopadu rozhodl management DPP o vrácení vozidel, protože jejich provoz po záruce je výhledově neufinancovatelný. Například před půl rokem se ukrotily hnací hřídele a musel se vyměnit celý agregát, který stojí deset tisíc euro. A poté „odešly“ oba dva znovu. O častém dobíjení a problémech s topením vědí řidiči své.

### Optimalizace hlavně o hledání nových přístupů

Oddělení Technická kontrola spadá do odboru Technika, jejímž hlavním úkolem je technická podpora provozu, tedy garáží. „Rozhodovací pravomocí má vedoucí garáže, my jsme v roli metodického řízení, jakési podpory garáží,“ vysvětluje **Václav Soustružník**, vedoucí odboru Technika. V důsledku odborné řízení vrchní mistry v provádění údržby, ošetřování a opravy autobusů. K tomu přísluší zmíněný reklamační proces a údržba zařízení. Nově sem spadá vnitropodniková doprava, tedy zajišťování oprav i u těchto vozů.

„Řekl bych, že i po sedmi letech od proběhlé transformace se systém stále usazuje. Do konce loňského roku jsme měli provozovny a pod vrchní mistry spadaly i sklady. Ty se předaly Zásobování. Skladník však dělal řadu činností, které jsou činností provozovny. Proces optimalizace se neustále vyvíjí, zaměstnanci i my si na to zvykáme.“ Podle **Václava Soustružníka** je třeba snižování zaměstnanců zastavit a začít řešit procesy: „Narážíme na to, že rezervy už nemáme. Optimalizace je podle mne předně o hledání nových přístupů. Vždy se rezervy dají najít, vždy

se dá někde ubrat, něco vylepšit. Avšak doba je taková, že se mnohé řeší horkou jehlou s tím, že ‚se to pak doladí‘, ale na doladění nezbyvá čas.“ Řízení reklamačního procesu přesná pravidla vyžaduje, protože jejich každodenní řešení je pak otázkou rychlé reakce odpovídající adrenalinovému sportu.



V pankrácké vozovně nemohl chybět Mikuláš, čert ani anděl.

# MIKULÁŠ s Dopravním podnikem



PRVNÍ PROSINCOVOU SOBOTU PŘIPRAVIL DOPRAVNÍ PODNIK PRO RODINY S DĚTMI VE VOZOVNĚ PANKRÁC MIKULÁŠSKÉ ODPOLEDNE. STOVKY DĚTÍ, KTERÉ SE SVÝMI RODIČI DO VOZOVNY PŘIŠLY, NEBYLY ROZHODNĚ ZKLAMÁNY.

Ilona Vysoudilová / Foto: Petr Hejna

V rámci odpoledního programu děti od 14 do 18 hodin nejen soutěžily, ale viděly také dětské představení a užily si plno zábavy s kouzelníkem. Rodiče zatím mohli nakoupit nejrůznější čerstvé a kvalitní produkty ve stáncích farmářských trhů. A nemohla chybět ani projížďka historickými vozy metra a tramvají.



Každou hodinu byla pozornost směřována k jevišti, kde byl připraven interaktivní blok zábavy s kouzelníkem Ray Salmanem a s loutkovým divadlem Zvoneček.



Velký zájem byl o projížďku malým vláčkem. Hlavně kluci si chtěli vyzkoušet, jaké to je být strojvůdcem.

Po celé odpoledne probíhaly soutěže pro děti všech věkových kategorií. Za úspěšné splnění byly děti odměněny žetony, které mohly využít na některých atrakcích.



Není nad dovádění v bazénku plném barevných míčků. Velký úspěch sklídil také skákačí hrad nebo surfařský trenážér. Pád byl vždy do měkkého.

Při speciální jízdě soupravy metra Ečs se cestující setkali s Mikulášem, čertem i andělem. Děti dostávaly čokoládové bonbony.



Mikulášská tramvaj jezdila na trase Vozovna Pankrác – Náměstí Bratří Synků – Svatoplukova – Albertov – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova – Náměstí Bratří Synků – Vozovna Pankrác. Mikulášská souprava metra Ečs jezdila na lince C mezi stanicemi Kačerov a Nádraží Holešovice. **Všem, kteří se na přípravě i hladkém průběhu celého zábavného odpoledne podíleli, patří velké poděkování.**



Všem účastníkům zazpíval i Pěvecký sbor DPP. Zazněly vánoční písně a koledy ve sborových úpravách. Nechyběly známé koledy, jako je Nesem vám noviny nebo Narodil se Kristus Pán.





# Poněkud zapomenutá GALERIE

„TATO STANICE SE NACHÁZÍ V OBLASTI, JEŽ JEŠTĚ DO NEDÁVNA BYLA ZA HRADBAMI NOVÉHO MĚSTA A SLOUŽILA JAKO REKREAČNÍ OBLAST, V NÍŽ BYLY ZAHRADY A ŘADA KULTURNÍCH ZAŘÍZENÍ JAKO DIVADLA A STŘEDISKA LIDOVÉ ZÁBAVY. NÁMĚSTÍ ZŮSTALO DODNES VÝJIMEČNÝM OBYTNÝM PROSTOREM S BOHATOU ZELENÍ A NĚKOLIKA KULTURNÍMI ZAŘÍZENÍMI. VÝTVARNÉ POJETÍ STANICE BUDE VYCHÁZET Z TĚCHTO ZKUŠENOSTÍ A VÝTVARNÁ DÍLA SE DOPORUČUJE ZAMĚŘIT NA RADOSTNÝ ŽIVOT LIDÍ (DĚTÍ) V MÍRU.“

Pavel Fojtík / Foto: archiv DPP a autor



Pohled do krajiny. Keramický reliéf od Marty Taberyové dnes vidět nemůžeme. Je v podchodu stanice Smíchovské nádraží zakryt obchodem



Uhodli jste, ke které stanici se vztahuje text z úvodu tohoto článku? Ano, Náměstí Míru. Pochází z Informace o ideovém návrhu architektonického a výtvarného řešení I. provozního úseku trasy A – libreta jednotlivých stanic.

## Výtvarná díla ve většině stanic

V době, kdy vznikaly první traťové úseky pražského metra, se nemalé finanční prostředky vkládaly nejen do celkového architektonického řešení té které stanice, ale také do uměleckých děl. Rozhlédneme-li se po 57 stanicích pražského metra, zjistíme, že ve většině stanic, které byly otevřeny před rokem 1994, existují či existovala výtvarná díla. Jejich témata nebyla nahodilá. Zpravidla se nějakým způsobem vztahovala k názvu stanice nebo jejímu bezprostřednímu okolí. Už v rozpočtu na první provozní úsek tratě C (a pravičelně i v rozpočtech pro další úseky) najdeme na tehdejší dobu poměrně značnou finanční částku na umělecká díla – téměř 28 milionů korun.

K navrženým dílům se vyjadřovaly nejen městské politické (stranické) orgány, ale především Český fond výtvarných

umění ČFVU), který byl – dá se říct – i přímým partnerem pro Dopravní podnik. Například pro stanici metra Florenc C, která se původně v letech 1974–1990 jmenovala Sokolovská, byl stanoven jako téma výtvarného díla společný boj sovětské a československé armády. Vznikla tak rozsáhlá kamenná mozaika, kterou vytvořili pedagogové AVU prof. Oldřich Oplt (1919–2001) a Sauro Ballardini (1925). Provozovateli (tedy DPP) bylo dílo předáno až po podrobném projednání a kladném hodnocení v ČFVU a následném převzetí podnikem Dílo (což byl podnik ČFVU).

## Od obkladaček po Lenina

Skladba výtvarných děl, která vznikla během let pro pražské metro, je velice pestrá. Díla najdeme většinou ve vestibulech či podchodech, ale také na povrchu, v blízkém okolí stanic. Mnoho z nich se přirozeně stalo majetkem Dopravního podniku. Někdy se těžko určuje hranice mezi dílem jako takovým a vlastní architekturou stanic. V některých případech se za umělecká díla uvádějí i obklady některých stanic, například skleněné lisované tvarovky Františka Víznera (1936–2011) ve stanici Karlovo náměstí

nebo známé skleněné obkladové čočky, přezdívané Pražany „televizní obrazovky“, od Václava Cíglera (\*1929) na Náměstí Republiky.

Mezi důležitá díla, která dotvářejí architekturu vestibulu a podchodů, patří rozsáhlé kamenné mozaiky a keramické stěny. Některé měly vysloveně ideologické zadání. U mnoha je jejich obsah zcela konkrétní a čitelný. Mezi takové patří mozaika s Karlem IV. v severním vestibulu stanice Karlovo náměstí od národního umělce Radomíra Koláře (1924–1993) a Františka Tesáře (\*1936), u jiných mělo ideologické vyjádření spíše abstraktní charakter – kdo chtěl, „revoluci“ v díle viděl. Dvě takové mozaikové kamenné stěny vytvořil například akademický malíř Martin Sladký (\*1920) pro stanici Leninova (Dejvická). Ačkoliv byla ideologicky výrazně zaměřená díla z metra většinou odstraněna či byla zakryta, obě zmíněné mozaiky je možné ještě dodnes alespoň částečně vidět. Jedna tvoří stěnu prodejny pekařství, druhá stěnu sázkové kanceláře.

Jedno z nejvýraznějších ideologicky zaměřených děl vytvořil stejný autor pro stanici Staroměstská. Ačkoliv politická komise Městského výboru KSČ doporučila pro tuto stanici „výtvarně zpracovat informaci“ o její poloze v památkové rezervaci s použitím originálních románských fragmentů, na poslední chvíli někoho napadlo, že rok 1978, kdy se stanice uváděla do provozu, je současně rokem 30. výročí Vítězného února. A tak zde Martin Sladký vyhotovil výraznou mozaiku na toto téma. Dnes je toto dílo skryto za trafikou. Podobný osud potkal i jiné prokomunisticky zaměřené dílo – plastickou hlavu Lenina doprovázenou citáty Vladimíra Majakovského. Pro stanici Leninova ho vytvořil Vendelín Zdrůbecký (1923–1986).



Mozaika ze skleněného smaltu od Jana Grimma je ve východním podchodu stanice Náměstí Republiky. Dnes ji veřejnost ale vidět nemůže

## Z očí zmizela i hodnotná díla

Bohužel komerce a vidina příjmu z pronájmu prostor dala umění v pražském metru v některých případech „na frak“, a tak za trafikami a podobnými obchody zmizela i díla dnes zcela obsahově nenapadnutelná. Například ve východním podchodu stanice Náměstí Republiky byla obchodem zakryta mozaika ze skleněného smaltu od Jana Grimma (\*1943) a v jižním podchodu stanice Smíchovské nádraží byl zakryt obchodem keramický reliéf Pohled do krajiny od akademické malířky Marty Taberyové (\*1930). Zvláštní osud potkal výzdobu podchodu stanice Hradčanská, kde byly v roce 1978 instalovány rozsáhlé opukové stěny s reliéfy na téma české státnosti, které vytvořili Slavoj Nejdla (1929–2007) a Jiří Prádl (1929–1993). Stěna připomínající vzdálenou historii s gotickým českým znakem a dalšími ornamenty zmizela nedávno převážně za skupinou několika dodatečně vestavěných obchodů (viditelná je jen mříž se stylizovanou královskou korunou), zatímco citát ze socialistické ústavy a státní znak někdejší ČSSR můžeme vidět dodnes. Škoda, že prostorové možnosti podchodu nedovolily právě opačné řešení.

Podobný prostorový význam jako mozaiky mají různé kamenné a bronzové desky s reliéfy, případně skleněné vitráže a stěny. Ojedinělým případem je stanice Anděl (původně Moskevská), ve které najdeme osm bronzových reliéfů sovětských autorů na stěnách za kolejemí. Je to jediný případ umístění uměleckých děl tohoto typu přímo v prostoru nástupiště.

## Malostranská i s Braunem

Ve vestibulech a podchodech najdeme také četné pamětní desky připomínající zahájení provozu na některých úsecích a je potěšitelné, že nikdo neměl tendenci odstranit desky jen proto, že je na nich jméno Leninova, Dukelská či Kosmonautů. Na povrchu u některých stanic vznikly také různé fontány a pitka, například na Vltavské, Želivského, Jiřího z Poděbrad či Malostranské. Posledně jmenovaná stanice je unikátní svým celkovým výtvarným pojetím v památkové rezervaci a najdeme v ní například kopie četných barokních soch (zřejmě nejznámější je Naděje, jejíž originál vytvořil Matyáš Bernard Braun), ale také moderní krásné kovové mříže dokonale zapadající do zdejšího prostředí. I tady ale máme jedno „bohužel“.

Vjem z trojdílné mříže s motivy houslí, klíče a slunce ve vstupním pavilonu od Jana

Smrže (\*1943) je dnes zcela jiný, než původně býval, protože dílo je dnes viditelné jen částečně, zvenku, protože v jeho těsném sousedství je obchod (občerstvení).

### Jedna z posledních výzdob na Palmovce

Výjimkou v pražském metru jsou díla vysloveně figurální. Na povrchu u stanice Depo Hostivař můžeme obdivovat sousoší Rodina od Vladimíra Navrátila (1907–1975) a Bohumila Teplého (\*1932), které původně stálo u stanice Flora, odkud muselo ustoupit stavbě tamního obchodního paláce. U stanice Náměstí Míru stojí socha dívky s holubicí, nazývaná původně Mír. Jejím autorem je akademický sochař Jiří Kryštof (\*1932). Známost je také socha budovatele metra u stanice Chodov (původně Budovatelů) od Františka Radvana (\*1922).



Tato skleněná reliéfní stěna od Stanislava Kostky na motivy RVHP bývala v podchodu na Můstku. Toto dílo bylo v 90. letech sejmuto a uloženo do skladu. Dnes tu jsou, jak jinak, obchody



Některá umělecká díla se stala obětí sprejerů. Tak dopadl český znak v podchodu stanice Jiřího z Poděbrad ze souboru keramických stěn na téma Husitství od Lubomíra Šílara

Naproti tomu některá díla jsou ryze abstraktní. Příklad najdeme ve východním vestibulu na Palmovce, kde je plastika od Alexia Appla (\*1944), která podle dobových materiálů vyjadřuje téma moderní dopravy či pokrok v MHD. Mimořádně – toto dílo patří mezi poslední, která pro pražské metro vznikla. V dalších letech vznikly sice architektonicky výrazné a zajímavé stanice, ale na jejich doplnění výtvarnými díly se už v rozpočtu, bohužel, nepamatovalo. Až dnes si opět začínáme uvědomovat, že pražské metro není jen prostředkem městské dopravy, ale i zajímavou galerií výtvarných umění.



Vyjádření několikasetleté tradice české státnosti v podchodu na Hradčanské se dnes většinou skrývá také za několika obchody

## Hybrid v Padově neoslnil

DVOUSETTISÍCOVÉ MĚSTO PADOVA LEŽÍ NA SEVERU ITÁLIE, V REGIONU VENETO. V HISTORICKÉM CENTRU NALEZNEME BEZPOČET PAMÁTEK, Z NICHŽ JMENUJME TU NEJVÝZNAMNĚJŠÍ, BAZILIKU SVATÉHO ANTONÍNA. TAK JAKO V ŘADĚ JINÝCH MĚST, I V PADOVĚ DŘÍVE JEZDILY TRAMVAJE. JEJICH PROVOZ BYL VŠAK ZRUŠEN V 50. LETECH MINULÉHO STOLETÍ. V ROCE 1970 PADLY I TROLEJBUSY A MĚSTU ZŮSTALY JEN AUTOBUSY. PRO RENESANCI VEŘEJNÉ DOPRAVY BYL V ROCE 2007 VYBUDOVÁN ZCELA NOVÝ DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK – TRANSLOHR.

Text a foto: Jiří Tvarůžek

Vozidla translohrů na první pohled vypadají jako tramvaje. Avšak při pohledu na jízdní dráhu zjistíte, že vše je poněkud jinak. Vozy totiž jezdí na pneumatikách, jediná kolejnice uprostřed jízdní dráhy pak slouží k vedení vozu.

### Chvíli na baterii, chvíli na trolej

Translohr v současnosti jezdí v Padově na jediné lince, vedené napříč městem ve směru sever – jih. Trať je dlouhá 10,3 kilometrů. K dispozici je 16 tříčlankových, 25 metrů dlouhých obousměrných vozidel, jejichž vozovnu najdete na jižní konečné. Ve všední dny se jezdí v intervalu 10 minut, o víkendech je interval 18 minut. Přes náměstí Prato della Valle, které je považováno za jedno z nejhezčích v Evropě, nejsou nataženy troleje a vozidla zde jezdí na pomocný bateriový pohon.

Dojmy z provozu jsou poněkud rozpačité. Pokud chcete místní dopravu použít, připravte se na typicky italský laxní přístup. Na parkovišti P+R nenaleznete jedinou informaci o tom, že o víkendu je parkování bezplatné. V celém přilehlém terminálu, kde je konečná translohrů a návazných autobusových linek, je jediný jízdenkový automat, navíc poněkud skrytý. Pokud si při koupi jízdenky (na 60 minut stála 1,70 euro) zvolíte angličtinu, po prvním úkonu s vámi automat stejně komunikuje italsky.



Vůz translohrů dorazil do výstupní zastávky v terminálu Guizza-Capolinea sud

Když se vše nakonec podaří, nic nebrání tomu, abyste vyrazili na cestu. Ve vozech translohrů je samozřejmostí klimatizace. Odpůrce klimatizace v MHD přitom může zajímat, že ačkoliv jsou v Padově zastávky poměrně blízko od sebe, ve voze bylo velmi příjemně a nedocházelo k žádným teplotním výkyvům.

Ovšem jízda jako taková příliš pohodlná není. Po pár letech provozu je již betonová jízdní dráha polámaná, a tak vozidlo na gumových kolech poskakuje a houpe se.

### Pozvánka i k návštěvě památek

Jak byla informovanost pro cestujícího tristi na nástupní zastávce, ve voze se to dohání. V centru města jsou kromě názvů zastávek oznamovány též památky, které se nacházejí v jejich blízkosti, a to dokonce i v angličtině. Na zastávkách v centru pak nikde nechybí schéma sítě a podrobný jízdní řád.

Některé zastávky jsou do nepřilíživě širokých ulic vměstnány ve formě úzkého ostrovního nástupiště, společného pro oba směry. U nádraží se pak nachází kolejový trojúhelník, který slouží zřejmě k manipulačním účelům, a dává tušit možné rozšíření sítě.

**Autobusová doprava ve městě nyní hraje pouze doplňkovou roli, jednotlivé linky jezdí pouze dvakrát až třikrát za hodinu.**

V translohrů získala Padova městotvorný dopravní prostředek. Obsazenost byla i o víkendu slušná. Přesto nelze najít žádnou zřetelnou výhodu, kterou by tento zvláštní hybrid, napůl tramvaj a napůl autobus, přinesl oproti klasické tramvaji.





JAKÉ NEČEKANÉ SHLEDÁNÍ MŮŽE PŘINÉST BRIGÁDA VE STŘEŠOVICKÉ VOZOVNĚ? ODTAJNIL NÁM HO JEDEN Z NADŠENCŮ, KTERÍ SE ROKY STARAJÍ O TO, ABY NOSTALGICKÉ JÍZDY PRAHOU PŘIPOMÍNALY BOHATOU A ÚSPĚŠNOU HISTORII TRAMVAJOVÉ DOPRAVY.

Text a foto:  
Petr Ludvíček



Ivo Žežulka v plné výstroji průvodčího připraven před poslední jízdou nostalgickou soupravou tramvají 13. října 2011

## „DVOUITISÍCOVÁK“ životním osudem

Na střešovickou vozovnu se snesl podzimní chladný večer a v kolejišti ozářeném svitem měsíce se připravují posádky několika historických tramvajových souprav k jízdě do centra Prahy. V dobové uniformě své tradiční místo průvodčího zaujal i **Ivo Žežulka**, po více jak třinácti letech brigád u jednotky Historická vozidla naposledy. „Ve čtyřiasedmdesáti se už hlásí zdraví. Byl jsem nedávno na operaci a lékaři po mně už teď touží víc. Tak jsme se dohodli na poslední jízdě,“ začal své vyprávění před jízdou Ivo Žežulka.

V důchodu si příliš neodpočinul – kamarádi ho k brigádám na soupravě motorového a vlečného vozu přemluvili hned po skončení kariéry řidiče tramvají. „Ptali se, co budu dělat, a já řekl, že nic, že budu sedět na zahrádce a pozorovat cvrkot kolem sebe. Na starou tramvaj mě ale utáhli a za čtrnáct dní jsem byl ve Střešovicích,“ vzpomíná Ivo Žežulka. Počítal, že vydrží rok dva, jízdenky nakonec štipal 13,5 roku. Do paměti se mu vryly časté obrázky z hlavního města, když projíždějí historické soupravy zdravili turisté a hlavně starší lidé: „Někteří mi říkali, že vzpomínají na naskakování na plošinu vozu. Ta nostalgie tady funguje a vzpomínky se ožívují. I pro mě to bylo velmi příjemné období, navíc je tady dobrá parta,“ hodnotí Ivo Žežulka.

Než propadl řízení tramvají, byl dlouhá léta věrný jiným kolejím, železnici. Tramvaje měl ale pod kůží už od studentských let. S kamarády vyplňoval léto brigádami v pankrácké vozovně: „Od roku 1953 jsme coby 16letí študáci jezdili v létě o prázdninách jako průvodčí. Byla to velmi dobře placená brigáda, takže jsme se spolužáky choďovali pravidelně, u mě to byly osmery prázdniny.“ Týdenní školení bylo však velmi přísné. Brigádníci museli znát podrobně linkové vedení v šesti pásmech včetně

přestupních stanic. „Tehdy se mohlo přestupovat jen v místě, kde se linky rozcházely, až později se mohlo přestoupit kdekoli na společné trase linek tramvají. Autobusů tehdy bylo ještě málo, ale museli jsme znát navazující spoje na konečné tramvají,“ dodává Ivo Žežulka. Studentská parta byla tak vynikající, že se tučet z nich schází dodnes. Jeden student po studiích zůstal na Pankráci jako řidič.

Pětadvacetiletou „tramvajovou“ pauzu vyplnil Ivo Žežulka na již zmíněné dráze. Vystudoval totiž dopravní školu, a tak nastoupil jako průvodčí. Coby Pražák křtěný Vltavou, a to doslova, protože se narodil v Podolí, se stejně do vozovny vrátil. „Divili se, že odcházím, ale hrdě jsem prohlásil, že se vracím ke svým oblíbeným tramvajím. Jezdil jsem pět let a zbytek jako výpravčí,“ uzavřel své vzpomínání Ivo Žežulka, při kterém jsme dorazili k čelnímu vozu 2110.

**V roce 2010 bylo ze střešovické vozovny vypraveno celkem 1 184 smluvních jízd historickými tramvajemi a v letošním roce (do 20. 10.) celkem 1 067. K nostalgickým jízdám je k dispozici celkem 12 historických motorových vozů, z toho osm dvounápravových, ke kterým lze připojit 10 vlečných vozů. Jednotka má 5 řidičů a 19 průvodčích.**

Zastavil se u něj přesto, že nemá tak blýskavý lak, jako jiné soupravy, a řekl: „Tak na tomhle voze jsem jezdil jako študák na Pankráci. A teď v důchodu nostalgické jízdy Prahou.“ Měl to štěstí a tu čest, na něm projet městem i při nedávných oslavách 120. výročí zprovoznění první elektrické dráhy. Vždy v dobové uniformě, s koženou kabelou a kleštičkami.



## Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICE

S POSLEDNÍM DÍLEM SERIÁLU O DOPRAVNÍCH PODNICÍCH V ČESKÉ REPUBLICE JSME SE TENTOKRÁT ZASTAVILI VE ZLÍNĚ A OTROKOVICÍCH.

### Název:

Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o. (DSZO, s.r.o.)

### Historie:

Autobusová doprava je ve Zlíně provozována od 20. let 20. století. Za první republiky zajišťovali městskou autobusovou dopravu převážně soukromí dopravci. Od roku 1944 byly v hlavních směrech nahrazeny městskými trolejbusy. První linku trolejbusu ve Zlíně zřídil podnikatel Tomáš Baťa. Po druhé světové válce celou MHD převzal Dopravní podnik města Zlína (dříve Gottwaldov). Od 1. ledna 1995 se Dopravní podnik města Zlína transformoval do současné podoby v Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o.

DSZO, s. r. o. v číslech (2010)		
Počet zaměstnanců	343	
Přepravené osoby	35,3 milionu	
Počet linek	Trolejbusová doprava	14
	Autobusová doprava	13

Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu		
Jízdenky	doba platnosti	cena
Jízdenky základní nepřestupné	20 min.	9 Kč
Jízdenky základní přestupné	40 min.	12 Kč
Jízdenky denní	1 den (24 hod.)	40 Kč
Jízdenky vícedenní	3 dny (72 hod.)	70 Kč
Jízdenky vícedenní	7 dnů (168 hod.)	90 Kč

### Zajímavosti:

#### HISTORICKÝ TROLEJBUS ŠKODA 9TR

Zlínský historický trolejbus Škoda 9Tr byl vyroben v roce 1979 v závodě Škoda Ostrov nad Ohří s výrobním číslem 7227. Vozidlo má pohotovostní hmotnost 8920 kilogramů, celková hmotnost i s cestujícími činí 16 tun. Vůz je 11 metrů dlouhý a 2,5 metru široký. Výška se staženými sběrači dosahuje 3,24 metru. Maximální povolená rychlost je 60 km/hod. Tento vůz byl rekonstruován včetně nátěrů a některých detailů v interiéru do podoby, jak vypadala MHD ve Zlíně a Otrokovicích v osmdesátých letech minulého století. Historický trolejbus Škoda 9Tr je v provozu už od roku 2004. Zlínský dopravní podnik trolejbus využívá při slavnostních příležitostech nebo se zájemcům pro zvláštní akce pronajímá.

#### HISTORICKÝ AUTOBUS ŠKODA 706 RTO MTZ

Rekonstruovaný historický autobus Škoda 706 RTO MTZ Dopravní společnost Zlín – Otrokovice představila veřejnosti letos v červnu. Ze dvou vraků autobusů RTO se během tří let podařilo složit jeden funkční vůz a dotvořit jeho vzhled i interiér do podoby, jakou měly ve Zlíně autobusy v padesátých a šedesátých letech minulého století. Při slavnostních příležitostech vozí historický autobus cestující dle běžného tarifu.





Milan Slezák

## Kam v Praze za **KULTUROU**



### VÝSTAVA »

V prostorách Clam-Gallasova paláce (Husova 20, Praha 1) můžete až do 22. ledna navštívit výstavu s názvem **Pražské rokoko** a podtitulem **Kulturní a společenský život v Praze 1740–1791**, kterou pořádá Archiv hlavního města Prahy ve spolupráci s Muzeem hlavního města Prahy. Výstava svými cca 600 originálními exponáty návštěvníky zavede do Prahy období rozkvětu rokokového stylu, doby rozvíjejícího se osvícenství, racionalismu a nástupu antických reminiscencí v umění. V souvislosti s pojmem rokoko lze hovořit o životním stylu spojeném s charakteristickou módou, a hlavně řešením interiérů. Objevuje se elegantní a zdobený nábytek, drobné sošky, dekorativní zrcadla, novým prvkem v interiérech byla také kamenina a porcelán. Měnil se ale i životní styl obyvatel města. Důležitým mezníkem v dějinách Prahy se stal rok 1784, kdy byla spojena čtyři dosud samostatná pražská města pod jeden magistrát. Na výstavě budou připomenuty i další historické události, které významně ovlivnily život města, ať už se jednalo o obléhání či obsazení města cizími vojsky, klimatické katastrofy, nebo významné změny životního stylu a existenčních poměrů jeho obyvatel. Základ expozice tvoří předměty každodenního života, nábytek, ošacení, drobné předměty denní potřeby, obrazy, plastiky, grafické listy, knihy a další exponáty ze sbírek a fondů obou pořádajících institucí. A instalovány jsou tak, aby umožnily dokonalou představu o životě Pražanů v daném období.



### « DIVADLO

Divadlo Hybernia láká v období Vánoc na výpravný příběh **Vánoční koleda**, který vznikl na motivy proslulé povídky Charlese Dickense. Představení pod režijním vedením Ondřeje Sokola nabídne divákům určité propojení různých uměleckých žánrů. V kulise mystické atmosféry vánočního Londýna první poloviny 19. století, která bude svědkem přeměny a nápravy mrzoutského nelidy a lakomce Scrooge v podání Karla Rodena, se nebude odehrávat klasický muzikál. Tato adaptace má poněkud širší žánrové ambice. Kromě živého orchestru Kryštofa Marka a tria hudebních osobností – slovenské šansoniérky s jedním z nejvýraznějších hlasů současné československé hudební scény Szidi Tobias, sólistky Státní opery Praha, sopranistky Mariny Vyskvorkiny a lídra legendární kapely Lucie, muzikanta a zpěváka Davida Kollera – dostane svůj prostor třeba i kouzelník Roman Štabrňák nebo členové Centra pro nový cirkus Cirqueon. V úloze vypravěče a ducha Vánoc se přestaví Ivana Chýlková. V posledním měsíci roku se s Vánoční koledou v programu divadla můžete setkat od 13. do 18. a od 28. do 31. prosince.

### VÁNOČNÍ AKCE »

Vánoční čas je pravidelně plný nejrůznějších speciálních koncertů a akcí. Pokusme se alespoň stručně upozornit na některé z těch zajímavějších. Za návštěvu určitě stojí tradiční scénické provedení **České mše vánoční Jakuba Jana Ryby**, tentokrát v Kostele sv. Šimona a Judy v pátek 23. prosince. Na sobotu 17. prosince naplánovala svůj vánoční koncert do velkého sálu paláce Žofín první dáma české opery a sólistka Národního divadla **Eva Urbanová**. A nutno dodat, že by se prý posluchači mohli dočkat v jejím podání a za doprovodu **Boom! Bandu** i skladeb skupin Queen nebo Nightwish. Speciální vánoční akci pod názvem **Velká vánoční jízda** chystají ve Dvořákově síni Rudolfiny na úterý 20. prosince také **The Tap Tap** a dětská lidová muzika **Notičky**. Hosty pořadu by měli být Ondřej Hejma a Bára Basiková, jako moderátoři se pak představí Ester Kočičková a tradičně i Ladislav Angelovič. Ve středu 21. prosince se zase třeba v Divadle Archa objeví se svým vánočním koncertem jeden z mála zpěváků a hudebníků, kteří u nás na relativně delší čas nahlédli i do světa politiky, **Michal Prokop**.



## VELKÁ ZIMNÍ FOTOSOUTĚŽ pro čtenáře



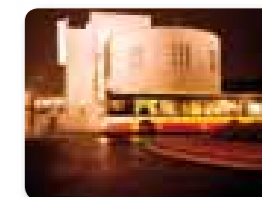
Snad každý z nás uchovává své zážitky pomocí fotografie. Často vznikají snímky, které jsou zajímavé, a to nejen pro rodinný archiv. Proto je pro čtenáře DP kontaktu připravena Velká zimní fotosoutěž. Abychom vám ulehčili účast, téma jsme vybrali za vás: **MHD v zimě**.

Vaší fantazii se meze nekladou. Nejpozději do **29. února 2012** nám zasílejte snímky (velikost souboru od 1 do 3 MB) na mail: [soutezdpk@dp.cz](mailto:soutezdpk@dp.cz) (předmět: MHD v zimě).

Vítězné snímky otiskneme v březnovém vydání DP kontaktu a tři z vás odměníme **rodinnou vstupenkou do Království železnic na Smíchově**.

#### Vyhodnocení listopadové fotosoutěže

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 11 zněla: Národní památník na Vítkově. Do redakce přišlo 45 správných odpovědí. Po 2 volných vstupenkách na výstavu Pražské rokoko a publikaci Autobusy a trolejbusy pražské MHD získali: **Karel Hájek, Věra Pálková a Josef Rudolf**.



## » OSMISMĚRKA «

#### LEGENDA:

AHOJ, ALEJ, ANTI, ARGONARC, ASBEST, ASOCIACE, ATAKY, AUTA, AŽURA, BANDA, BANDITĚ, BLANKYT, BOŽENA, CAEN, CAESAR, COURT, DAVY, DĚDA, DEKADENCE, DLUŽNÍK, DRÁT, DUSÍK, ÉTER, ETOL, FRANTIŠEK, HNIŽDIŠTĚ, IDEA, IGLÚ, INAK, JARA, JEDNATEL, KAMEJ, KAŠE, KDYSI, KOUSATI, KRYL, KRÝT, KŘÍK, LAOS, LIBIDA, LOMY, LÝKA, MASAŘKA, MILENKA, MOLITAN, NEONY, NÍŽE, NORY, NŮŠE, OCÚNY, OČKA, ODIV, ORAT, PATA, ROPA, ROUSY, RUKSAK, RŮST, SAFE, SJEZDY, SPLATNOST, STÁT, ŠUPA, TLESKÁNÍ, TONIKY, TRKY, TUŽIDLO, VLÁDCE, VLNY, VŠEUM

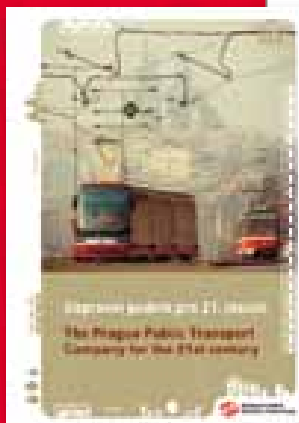
N	J	A	R	A	H	T	J	E	L	A	S	M	Y	Y	I	E	Š	A	K
E	Ů	K	A	H	U	N	S	K	L	J	K	A	D	N	A	B	F	Á	O
A	Y	Š	S	O	A	L	Í	Ů	E	T	Ř	Š	L	O	S	I	A	U	
C	K	V	E	J	T	S	B	Z	R	A	É	S	A	V	Č	E	T	S	S
R	O	P	A	E	U	O	D	U	D	M	T	L	E	S	K	Á	N	Í	A
A	Y	Y	C	D	Ž	Y	O	I	Ě	I	T	V	K	B	A	Ř	A	Á	T
N	R	N	M	E	I	C	B	Í	D	L	Š	E	A	U	S	M	I	L	I
O	O	T	N	O	D	I	V	R	A	E	C	T	T	B	P	A	E	K	N
G	N	A	T	I	L	O	M	N	U	N	A	A	Ě	L	L	T	A	Í	A
R	P	R	A	K	O	N	E	M	E	K	K	Y	R	A	A	Á	Ž	N	Y
A	S	O	C	I	A	C	E	D	Y	A	S	K	K	N	T	E	U	Ž	N
T	L	É	T	I	D	N	A	B	Š	U	P	A	D	K	N	T	R	U	Ú
A	Ý	R	T	Á	Y	K	I	N	O	T	M	E	K	Y	O	O	A	L	C
P	K	R	L	E	E	L	Y	R	K	E	J	T	Á	T	S	L	G	D	O
Y	A	V	K	D	R	Á	T	C	J	I	F	R	A	N	T	I	Š	E	K

Tajenka z minulého křížovky: Komiksy odstartovaly Umění v metru



# Vánoční nabídka v Infocentrech

Dopravního podniku hl. m. Prahy



## Dopravní podnik pro 21. století

18. července 2011 oslavil Dopravní podnik hlavního města Prahy významné výročí v městské hromadné dopravě – 120 let od zahájení provozu první elektrické tramvaje v Praze. Při této příležitosti jsme pro vás připravili DVD, které mapuje dopravu v metropoli od těchto počátků až po současnost.

**Cena DVD je 460 Kč**



## Kniha Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě

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

**Cena knihy 330 Kč**



## Plán města Praha

Složená mapa Prahy se zakreslenou sítí linek Pražské integrované dopravy v měřítku 1 : 24 000 zobrazující stav dopravy k červnu 2011.

**Cena mapy 50 Kč**



## Kniha Pražské výlety

Poznejte ta nejzajímavější místa hlavního města s jedinečnou publikací, vydanou v anglickém jazyce, 33 PRAGUE TRIPS by public transport. Kniha vás provede nejen centrem, ale ukáže vám i pozoruhodné přírodní i architektonické skvosty v okolí.

**Cena knihy 150 Kč**



## Seznam Infocenter

### Muzeum

podchod stanice metra Muzeum, na linkách A a C  
Otevřeno: Po–Ne včetně svátků od 7.00 do 21.00 hodin.

### Anděl

vestibul 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

objekt 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

přiletové haly letiště (Terminál 1 a 2)  
Otevřeno: Po–Ne včetně svátků od 7.00 do 21.00 hodin.

### Magistrát hl. m. Prahy

přízemí budovy magistrátu, Jungmannova 29/35, Praha 1  
Otevřeno: Po–Pá od 8.00 do 18.00 hodin.

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

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



**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**