



LISTY

hlavního města Prahy

RYCHLE PRODÁME VÁŠ BYT!

profesionálně na trhu s realitami

MAXIMA
REALITY

14010

www.maxima.cz

LP113/03/4545

ZDARMA

www.praha-mesto.cz

březen 2003 • ročník III/3

Jezdíte autem, anebo něčím lepším?

Historie, přítomnost i budoucnost pražské MHD, a také reportáž ze zákulisí metra – to je hlavní téma tohoto čísla

Srpnová povodeň přinesla pozoruhodnou zkušenost: výhody městské hromadné dopravy oproti dopravě individuální byly v nouzové situaci zcela evidentní. Ukázalo se také, že automobilovou dopravu je možno radikálně omezit – mnohem víc, než by se kdokoli za normálních okolností odvážil.

Stoupenci aut a stoupenci MHD se tím pádem postavili proti sobě mnohem ostřeji: ti první skřípali zuby, že musí jezdit „sockou“ (tohle pohrdavé slovo se vžil zejména mezi manažery, kteří nelibě nesli, že s nimi v tramvaji jede ještě někdo další), ti druzí s potěšením sledovali, jak jejich autobus ve vyhrazeném pruhu míjí kolony stojících aut. Postupně se ovšem Praha vrátila do normálu. Co si vezme jako poučení?

O městské hromadné dopravě čtete mimo jiné na vnitřní dvoustraně.

Foto: Jana Střežková



„Když mám plonkový den, jedu na kole vždycky,“



nechává do svého sportovního diáře nahlédnout chirurg Pavel Paško

Za panem profesorem jsem vyrazil na sedmou ranní do motolské nemocnice. Jel jsem tramvají a autobusem, čímž jsem vědomě riskoval, že mě jakožto bývalého tělocvikáře můj hostitel zaskočí v cyklistickém. Nezaskočil. Vstoupil do kanceláře v 7:01 vyplavaný z podolského bazénu...

Plaval jsem od šesti v Podolí. Právě dnes byl vzduch venku těžký. My si to už ani neuvědomujeme, ale když přijedou mí příbuzní z Bratislavy a vystoupí z auta, tak se diví, jak to tady můžeme dýchat. Často když jsem sjížděl na kole z prosluněného Cukráku dolů, viděl jsem shora mlhu. A pak jsem dole u Vltavy zjistil, že tam žádná mlha není, také svítí slunce, ale vy už můžete na ten čistý vzduch na kopci jen vzpomínat. V takové chvíli si povzdechnu, v čem tu žijeme...

Jak často se dostanete plavat? Každý den?

Každý den ne. Podívejte se, já mám velmi málo volného času, nebo si to alespoň myslím, a tak využívám cestu do práce a z práce, abych se protáhl. Buď jezdím na kole, ale to nesmím mít odpoledne žádné schůze nebo podobné akce. Dnes například mám vědeckou radu, tam musím jít v saku a ne v cyklistickém. Když mám plonkový den, totiž když jenom operuji, tak přijdu v cyklistickém, postavím kolo a zase v cyklistickém od-

Foto: ČTK

jedu Prokopským údolím domů. Bohužel, jak člověk stárne, tak akcí a povinností přibývá, proto tady jedny šaty ve skříni stále mám, pro „překvápka“... A když je venku jako teď, sednu do auta, zastavím před podolským bazénem, odplavu, a pak jedu na kliniku.

Zdá se, že jste takový sportovní postrach rodiny. Vím o Vás, že jste přísný nejenom na sebe, ale také „na kluky“, tedy na vnoučata. Bojí se Vás?

Nechtější moc o víkendů ráno vstávat! Říkám, hoši, tak v kolik na lyže vyrazíme? V sedm? No, dědo, radši v půl osmý... Fajn, v půl osmé jsem pro vás. Tak pro ně dojedu, hodím je do auta, vymáčkám je nebo protáhnou na běžkách a pak je vrátím maminkám.

Vzhledem ke své oblíbené cyklistice máte doslova strategickou polohu svého bydliště...

Chci říct, že i kdyby člověk neměl rád politiky, tak ty z Prahy 4 mít rád musí. Vždyť udělali pořádný kus cyklistické stezky kolem Vltavy. Začíná už od Vyšehradského tunelu a dá se po ní dojet až do Modřan. Teď bohužel další rozšíření zbrzdily povodně, přesto přesto věřím, že se také na tato místa, odkud byl odplaven písek, znovu dostane. Asfalt cyklistické stezky zůstal, jezdím na něm i na bruslích, ale běžecký chodník utrpěl.

Pokračování na str. 3

Uvnitř březnového čísla také najdete:



Velkolepá výstava o historii Prahy **strana 3**

Praha je metropolí střední Evropy už 1100 let. Přesvědčte se od 5. dubna.



Bitva s taxikáři stále nerozhodně **strana 5**

Vyhrát by měla poctivost. Jenomže za tím někteří okradli i primátora.



Primátor Bém odměnil dobrovolníky **strana 7**

I dnes se ještě najdou lidé, kteří jsou ochotni dělat užitečné věci bez peněz.



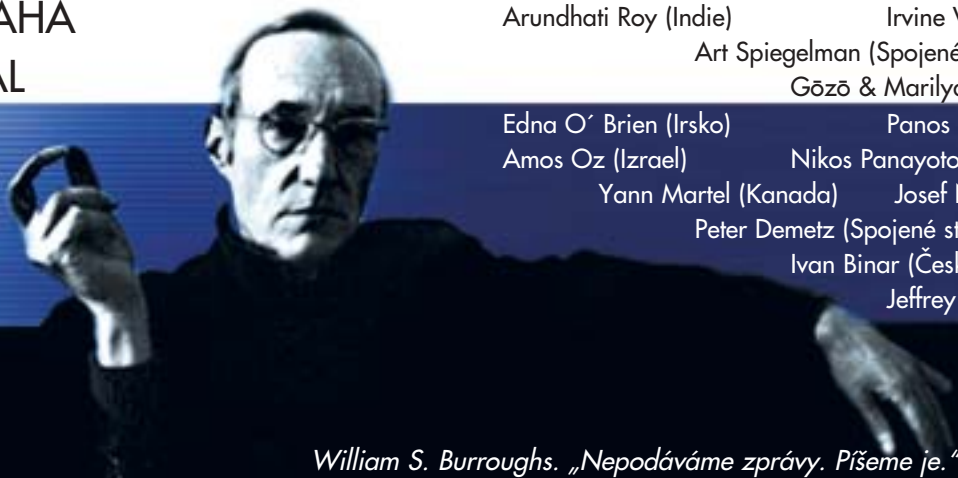
Soutěžte s námi ve znalostech Prahy **strana 13**

Stačí poznat, ve které ulici a na kterém domě visí tahle pamětní deska...

FESTIVAL SPISOVATELŮ PRAHA
PRAGUE WRITERS' FESTIVAL

6.–10. dubna 2003
Divadlo Minor
Vodičkova 7, Praha 1

záštitu převzal Pavel Bém
spolupředatel hl. m. Praha



William S. Burroughs. „Nepodáváme zprávy. Píšeme je.“

Arundhati Roy (Indie)	Irvine Welsh (Velká Británie)
Art Spiegelman (Spojené státy)	Gözo & Marilya Joshimasu (Japonsko)
Edna O' Brien (Irsko)	Panos Karnezis (Velká Británie)
Amos Oz (Izrael)	Nikos Panayotopoulos (Řecko)
Yann Martel (Kanada)	Josef Nesvadba (Česká republika)
Peter Demetz (Spojené státy)	Ivan Binar (Česká republika)
Jeffrey Eugenides (Spojené státy)	Lyubomir Nikolov (Bulharsko)
Yi Mun-yol (Jižní Korea)	Petros Tatsopoulos (Řecko)

www.pwf.pragonet.cz

LP353/03/667

RYCHLÉ ČTENÍ

FRANTIŠEK PEŘINA BUDE ČESTNÝM OBČANEM PRAHY

Čestné občanství Prahy je ojedinělým oceněním, které dostávají lidé, kteří se významným způsobem zapsali do dějin města. Patří mezi ně i genpor. František Peřina, kterému doporučuje Rada hl. m. Prahy udělit čestné občanství jako zvláštní projev úcty a ocenění mimořádných činů spojených s osobním hrdinstvím v období 2. světové války ve francouzských a anglických leteckých silách, kterými přispěl ke konečné porážce nacismu, osvobození Československa a tím i hlavního města Prahy. František Peřina byl za své vojenské zásluhy dekorován mnoha vyznamenáními, medailami a řády.

PRAHA NA HVĚZDNÉM NEBI STŘEDNÍ EVROPY

Za zvuků Dvořákovy Novosvětské symfonie v podání rakouského kvarteta Strings à la Carte bude Praha začátkem dubna představena americkým novinářům a zájemcům o cestovní ruch. Společného programu Sedm hvězd střední Evropy se zúčastní spolu se zástupci Berlína, Mnichova, Drážďan, Vídně, Salzburgu a Budapešti. Organizátoři se pokusí představit vybraná města nejen jako evropské unikáty, ale bude zdůrazněna i jejich vzájemná dostupnost. Prezentace proběhnou během tří zastávek v New Yorku, Chicagu a Los Angeles.

„POMÁHÁME NEJEN 30 DNI...“

je název výstavy, která je během března k vidění v Divadle Nablízku-A Studio Rubín na Malostranském náměstí. Zástítu nad výstavou převzal primátor hl. m. Prahy MUDr. Pavel Bém. Magistrát tak podpořil pokračování akce 30 dní pro neziskový sektor, která probíhala v měsíci únoru. Návštěvníci si mohou prohlédnout fotografie z činnosti nejrůznějších nadací a sdružení, které působí v humanitární oblasti. O předávání symbolických cen pro dobrovolníky – Křesadel – si můžete přečíst na straně 7.

MASOPUSTNÍ NEVESELI

Jen něco přes dvacet masek se účastnilo tradičního masopustního průvodu z Loretánského náměstí na Kampu. Průvod doprovázený nejméně stovkou diváků zpestřily občerstvovací zastávky u malostranských hospod. Je smutné, že v milionovém městě se najde jen tak málo lidí ochotných odhodit masku všednosti a bez zábran se v převlečení poveselit...



PRIMÁTOR BÉM JAKO DRACULA

Propagace dárcovství krve mezi středoškoly a učni může mít různé podoby. Městská policie a TV JUKON zvažují společný projekt, ve kterém by dostali slovo lékaři a populární osobnosti. V sérii přednášek a besed se má objevit například Daniel Landa a Lukáš Pollert, v jedné jsou hvězdy pop music i odborníci z oblasti medicíny. Na propagační část pak přímo navážou mimořádné odběry. Jednu z fází projektu by měla odstartovat neopakovatelná scénka, v níž se prý objeví primátor, jeho náměstek Blažek a šéf městských policistů v upířích kostýmech!

PRO MILOVNÍKY ARCHITEKTURY

O týden později, než se původně plánovalo – 25. března – bude zahájena výstava s názvem Znamé i neznámé pražské pasáže, průchody, podchody. Výstava, kterou připravil Útvar rozvoje hl. m. Prahy, pojedná o důležitém a v Praze velmi rozšířeném architektonickém jevu, o jeho historii, komunikačních, obchodních a kulturních zvláštěnostech. Zájemci si ji mohou prohlédnout do 1. června v Sále architektů na Staroměstské radnici.

Prezident Václav Klaus se ujal úřadu

V pátek 7. března se složením prezidentského slibu stal novou hlavou České republiky Václav Klaus. Během slavnostního odpoledne promluvil nejenom k oficiálním hostům ve Vladislavském sálu, ale i k několika stovkám Pražanů, kteří ho přišli pozdravit.

Brzy poté, co nový prezident vykonal vojenskou přehlídku, pozval své příznivce před Hrad, na Hradčanské náměstí. Tam se však sám zprvu ani nemohl protlačit k pódiu. Pražský primátor Pavel Bém přivítal prezidenta slovy: „Praha je Vaše!“ Václav Klaus s pohledem na něj poznamenal: „Tady se asi stalo něco vážného, když si pan primátor na sebe vzal slavnostní řetěz...“ Ve stejném duchu pak první setkání nového prezidenta s občany pokračovalo. Primátor vyslovil přání, aby slavnost byla prostá a nabídl Václavu Klausovi chléb a sůl. Prezident zdůraznil, že v nadcházejícím období nechce zklamati ani své příznivce, ale ani ostatní

občany: „Jinak by mi to jedna zde přítomná dáma totiž neodpustila!“ Paní Livia Klausová promluvila ze všech nejstručněji: „Přeji vám hezký den a hezkých pět let!“

Setkání pokračovalo vystoupením populárních umělců a sportovců, s výraznou převahou sportujících umělců. „Jsm rádi, že máme na Hradě také nějakého tenistu,“ poznamenal Jan Rosák. Houslista Pavel Šporcl zase před mnoha svědky slíbil, že kdyby se nový prezident na stará kolena chtěl učit hrát na housle, poskytne mu prezidentskou slevu. Ke gratulantům se připojili Standa Hložek, Milan Drobný, kapely Šlapeto, Patrola a mnozí další.



Foto: Pavel Ryjáček

Zasedání rady – věc veřejná?

Je známou skutečností, že veškerá jednání Zastupitelstva hlavního města Prahy – tedy v podstatě „pražského parlamentu“ – jsou veřejně přístupná: každý z voličů se může na vlastní oči i uši přesvědčit o tom, zda „jeho“ zastupitel na jednání je a jak jedná. Naopak zasedání městské rady – zůstaneme-li u přirovnání, pak tedy „městské vlády“ – jsou zcela pochopitelně neveřejná.

Tak jako se na televizních obrazovkách nesetkáváme s přenosy ze zasedání vlád, zatímco parlamentní rozpravy přenášeny jsou, nebude zřejmě nikdy možné bezvýhradně otevřít a zpřístupnit zasedání Rady hlavního města Prahy: konečné řešení bude vždy ležet „někde uprostřed“ – o jednání by v optimální míře měla být veřejnost informována, na druhé straně projednávání důležitých hospodářských a jiných důvěrných materiálů si uzavřené rokování přímo vynucuje. A tak není divu, že se názory na zpřístupnění jednání rady různí: ono „uprostřed“ kladou pochopitelně zástupci opozice jinak než ti, kteří v radě přímo zasedají. A protože v koalici smlouvě je zmínka o snaze „otevřít“ a zpřístupnit jednání rady, lze v příštím období očekávat zajímavý a ostrý názorový souboj.

Primátor MUDr. Pavel Bém v televizním rozhovoru 7. února v Pražském deníku mimo jiné řekl: „Zasedání zastupitelstva už jsou veřejná a jsou tedy maximálně transparentní. Na druhé straně zasedání rady ještě nikoliv a rozhodování uvnitř zastupitelských výborů nebo některých komisí také ne. Mým dalším cílem a krokem bude zpřístupnit alespoň část rozhodovacích procesů v této oblasti.“

Zda jednání rady zpřístupnit veřejnosti či nikoliv jsme se zeptali také členů politických klubů v pražském zastupitelstvu. Zde je mozaika názorů:



S výsledky jednání rady jsou novináři prakticky okamžitě seznamováni na pravidelné tiskové konferenci.

Foto: Ivana Strnadová

Mgr. Petr Hulinský, ČSSD

Ze zákona nelze obecně umožnit fyzickou účast občanů na zasedání Rady HMP. Nicméně v koalici smlouvě je úkol prostřednictvím internetových stránek či kabelové televize zpřístupnit všechna zasedání rady veřejnosti.

sonálních otázek – respektování presumpce nevinny). S tímto požadavkem vystupoval již bývalý primátor J. Kasl a byl tvrdě odmítnut. Očekáváme splnění povolebních slibů primátora P. Béma zajistit přímý přenos či alespoň obrazový záznam jednání

Redakční fotofejeton

Kuřáci přišli o reklamu, zdalepak přijdeme o kuřáky?



Foto: ČTK

Nejlepším důkazem toho, že člověk je bytost v podstatě rozpolcená, je propagace kouření. Jistě už samo kouření ukazuje na zřejmou schizofrenii: vždyť tu člověk při plném vědomí provádí něco, čím sám sobě ubližuje (zdravotně i finančně), a napodív v tom ještě shledává cosi příjemného. Nicméně nejkrásnější ukázkou lidské rozvojenosti jsou billboardy tabákových výrobců. Zkuste v tom najít logiku: devět desetin plochy zabírá přibarvený obraz americké planiny, obrovského nákladáku a mladocha v dokonale padnoucích krátkých, a pod tím v pruhu jediné sdělení: kouření způsobuje rakovinu. Být člověk rozumnou bytostí, přečte si text a vyhne se na hony tomu, před čím je varován. Jenomže obraz účinkuje jinak – zve nás do neskutečného světa, ve kterém rozum neplatí. A nám se v tom světě líbí. Americký kaňon láká víc

než Labské pískovce, auto s výfukem jako komín od parníku vábí víc než škodovka. Co je pod tím psáno, nás nezajímá. Dva tisíce let bojují myslitelé za zdravý rozum a za váhu pojmů a slov, aby se nakonec ukázalo, že obrázky nás ovládají víc. Ani na počátku třetího milénia prostě nejsme rozumní a svět absurdity nám pořád ještě nevádí. Dívme se pak některým politikům, že toho rádi využijí... Nu, alespoň v tabáku to teď načas přestane.

Ale zmíněná schizofrenie má ještě jinou podobu: tou je solidarita nekuřáků s kuřáky. Stojíte na tramvajové zastávce a milí sousedé vám zleva i zprava foukají pod nos dým, že si způsobují rakovinu. Stojíte na peroně a zažíváte totéž. Kdybyste se ozvali, budete mít provinilý pocit: neomezují snad příliš svoje spoluobčany? Opravdu? Ale ne! Vždyť kouření přece škodí zdraví – a nedostatek odvahy taky.

Clam-Gallasovým palácem projdou dějiny více než tisíce let

Praha–Čechy–Evropa, 1100 let kulturní, hospodářské a politické metropole střední Evropy, je plný název rozsáhlé výstavy, jejíž instalace právě probíhá ve všech výstavních prostorách pražského Clam-Gallasova paláce. Ředitele Archivu hl. m. Prahy doc. PhDr. Václava Ledvinky jsme se zeptali, na co se mohou návštěvníci na výstavě, která bude otevřena 5. dubna, těšit.

Expozice, která je uspořádána u příležitosti referenda o vstupu České republiky do Evropské unie má ukázat, že Praha a Čechy byly a jsou kulturní a hospodářskou částí Evropy. Tři souběžná chronologická pásma představí Prahu jako místo evropsky významných politických událostí, iniciativ a rozhodnutí, kulturní a duchovní ohnisko evropského významu, místo tvůrčích výbojů, inovací a (mezilidského, nadnárodního) setkávání a soužití. Záštitu nad výstavou převzal primátor hlavního města Prahy, rektor Univerzity Karlovy, velvyslanec a šéf mise Evropské komise v České republice.

Co všechno na výstavě návštěvníci uvidí?

Výstava je z podstatné části založena na historických dokumentech od pravěku až do dneška a je doplněna uměleckými díly tam, kde jsme se kulturou nejvíce dotýkali Evropy, například v době karlovské, rudolfínské či v době baroka. Namátkou – rudolfínská Praha bude zastoupena doklady o osobnostech, které v tomto období v Praze působily – od našich domácích po Tycho de Brahe, Keplera a další. Vystavena bude také řada uměleckých děl malířů a so-

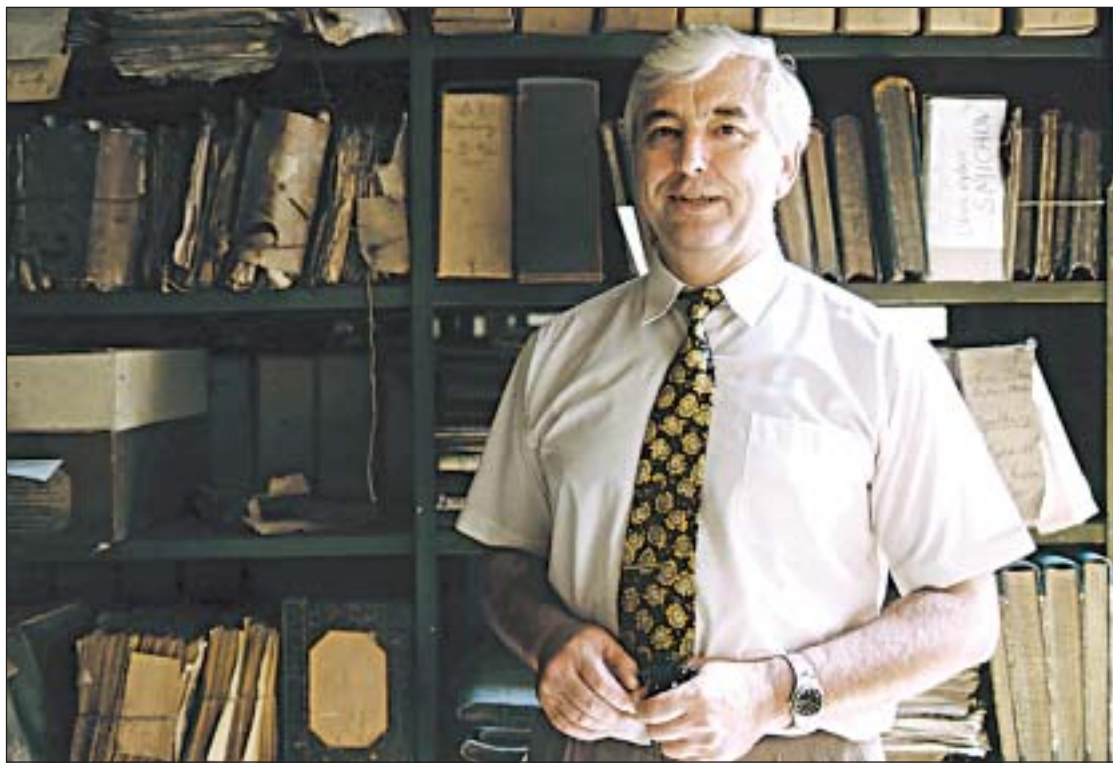


Foto: Karel Cudlín

chařů, kteří v Praze v době Rudolfa II. tvořili. Jedním z vrcholů výstavy bude samozřejmě doba Karla IV., kde kopie i odlitky svatovítského triforia přiblížíme návštěvníkům parléřovskou školu, vystaveny budou i obrazy a řada iluminovaných rukopisů z této doby. Krok za krokem výstava sleduje historii až po dnešek a každé období dějin Prahy je doprovázeno cennými dokumenty a uměleckými díly.

Záběr výstavy je velice široký, jak jste si poradili s výběrem exponátů?

Původní výčet exponátů budeme zřejmě muset zredukovat, protože do daného prostoru je všechny neumis-

time. Tento problém momentálně řeší výtvarníci. Musím říci, že partnerské instituce výstavy nám vyšly maximálně vstříc a jsou ochotny zapůjčit i prvořadě exponáty, takže k vidění bude řada vzácných věcí.

Kdo je autorem scénáře, architektonického řešení a produkce výstavy?

Společně se mnou se na scénáři podílí skupina čtyř lidí z Archivu hl. m. Prahy a pomáhají nám kolegové z Městského muzea, ze Státního ústředního archivu, ze Staré sbírky Národní galerie a další. Architektonické řešení a produkci výstavy pro nás realizuje Divadelní ústav, se kterým máme dobré zkušenosti z minulých výstav.

Jaké chystáte doprovodné akce?

Výstava bude doprovázena katalogem a sborníkem odborných studií k výstavě (jazykové verze čeština, angličtina, francouzština a němčina), v Karolinu a Clam-Gallasově paláci se uskuteční mezinárodní vědecké sympozium, chybět nebudou cykly veřejných přednášek, k výstavě bude vydán CD ROM a připravena je poznávací soutěž pro studenty středních škol.

Výstava bude ukončena 6. června 2003, její redukováná verze pak bude přesunuta do některých partnerských měst (Bamberg, Paříž), v jedné je Luxemburg a Brusel. (ist)

Pavel Pafko: „Jízda na kole je zdravější než běh“

Pokračování ze str. 1

Snad tedy město najde alespoň nějaké malé prostředky na to, aby se i tam mohlo uklidit. Stromy už prořezali, teď by možná stačilo, kdyby se tam postavily kontejnery, pár igelitových pytlů, zdá se mi, že by sami lidé pomohli uklidit místa, která jim slouží k rekreaci. Jen aby se někdo postaral o odvoz!

Když šlapete na kole z Podolí sem do Motola, kudy se proplátáte?

Na kole jsou dvě cesty: přes Barandovský most po chodníku, pak pod chuchelskou silnicí a dráhou rovnou do Prokopského údolí. V Prokopském údolí je zakázáno jezdit auty, jde o chráněnou oblast, je tam čistý vzduch. Najedu tudy čtrnáct kilometrů. A pak mám ještě kratší variantu: z Podolí šlapu po chodníku až k Palackému mostu, ráno v šest tam je úplně prázdné, přes řeku k tanku a Kinského zahradou nahoru na Strahov. Kolem strahovského stadionu přijede člověk na Bílou Horu a tam to teď krásně dělají, bude tam hladký asfalt, tedy i na bruslení, to je třeba ocenit. Těším se na to, až cestu i parkové úpravy dokončí a všechno se zelená.

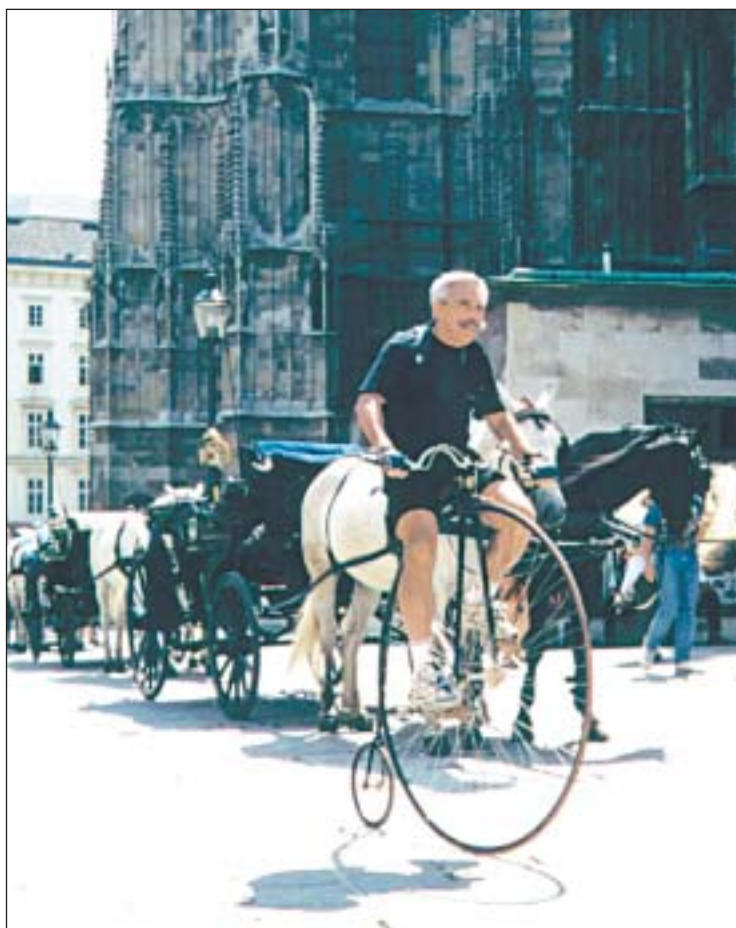
Považujete takovou investici za rozumnější než postavit v centru chromované stojany na kola?

Už proto, že střed města, pokud se tu neobjeví zóny pro kola, je pro kola ztracený. Praha má historickou dlažbu a navíc je kopcovitá. To odráží většinu cyklistů. Spíš bych prosazoval průtahy kolem řeky, protože její břehy jsou rovinaté.

Je o Vás známo, že fandíte vysokému kolu...

To je dobrá zábava, dělám tak radost sobě i okolí. Už poněkoličkáte se tak letos vydám v létě ze Šumavy do Vídně. Občas se zúčastním také některých akcí našeho klubu.

Proč dáváte kolu přednost dejme tomu před běháním?



Profesor Pafko vlomil ve Vídni, tedy v cíli etapové jízdy ze Šumavy do rakouské metropole (knír je umělý). Foto: Václav Flegl

Také jsem dost běhal. Ale kolo je zejména pro starší lidi, a to především proto, že starší člověk nepotřebuje sprinterskou zátěž, ale vytrvalostní, měl by tak působit na srdce a plíce – spíše málo a dlouho. A nikdo nevydrží dlouho běžet – po nece-

lé hodině už se nechce. Za druhé: při běhání si člověk ničí chrupavky, zatímco na kole se tolik neopotřebovávají nohy, které už má obyčejně starší člověk „ošlapané“. Sáším také na určitou psychickou motivaci: na kole si řeknu, že tam a tam si dám limonádu, pivo, anebo se tam najím a můžu zatížit organismus tři čtyři hodiny, dojezu na Karlštejn a pak zase zpátky, zkrátka spojím příjemné s užitečným.

Když jsem k Vám jel, překvapil mě na zastávkách tak brzo ráno značný počet dýmajících kuřáků. Je smutné, že zákaz kouření je respektován až tady u Vás, na plicním...

Sám se nerad podílím na protikuřáckých kampaních. Případá mi to skoro nedůstojné, protože si myslím, že všichni už od dětských let víme, co je zdravé a co zdravé není. Už v dětských letech jsme viděli na nástěnkách přeškrtnuté buček a nad talířem zeleniny velké ANO – a stejně tak je to s kouřením. Každý dospělý člověk ve střední Evropě má dostatek informací a mně je už trapné opakovat stále na billboardech, že ministr zdravotnictví varuje... A také respektuji vůli a svobodu každého člověka: ať si každý dělá, co chce. Ovšem svoboda jednoho člověka končí tam, kde začíná svoboda jiných lidí. Zejména kouření na zastávkách a na veřejnosti skutečně omezuje svobodu dalších lidí.

Poděkoval jsem panu profesorovi i za vás a v obdivu jsem ukončil rozhovor v 7.10, třebaže Pavla Pafka čekal jeden z mála „plonkových“ dní: tedy den, kdy „jenom“ operuje... (vf)

RYCHLÉ ČTENÍ

Pro kulturmilovné Pražany předkládáme několik divadelních tipů na příští čtyři týdny. Jedná se zejména o soubory, jejichž scény se zatím nevzpamatovaly z letních povodní. Vydejme se tedy na krátkou procházku po dočasných útulcích a útočištích pražských souborů.

DIVADLO V DLOUHÉ

zastihnete na adrese **Divadla Komédie**, a to od 19.30 hodin

1. 4. – **Soudné sestry** – T. Pratchett, S. Briggs
27. 3. a 2. 4. – **Velkolepý paroháč** – F. Crommelynck



Divadlo v Dlouhé: Velkolepý paroháč

...a také v **Divadle na Vinohradech** od 19.00 hodin

16. 3. – **Běsi** – F. M. Dostojevskij

...a také ve **Švandově divadle** na Smíchově od 19.00 hodin

4. 4. – **Don Juan a Faust** – Ch. D. Grabbe (Studio)

7. 4. – **Kabaret Vian – Cami** – B. Vian, H. Cami, J. Borna (Studio)

12. a 13. 4. – **PREMIÉRA – Ještě žiju s věšákem, čepicí a plácačkou** – S. Königgrätz – rež. H. Burešová – Reality show z východních Čech

HUDEBNÍ DIVADLO V KARLÍNĚ

hraje ve **Společenském sálu Kongresového centra Praha**, vchod č. 5, vždy od 19.00 hodin

18. 3. a 15. 4. – **Chicago** – J. Kander, F. Kebb, B. Fosse

19. 3. a 14. 4. – **Zvonokosy** – J. Brabec, P. Markov

20. 3. a 1. 4. – **Hello, Dolly!** – M. Stewart, J. Herman

31. 3. a 18. 4. – **Řek Zorba** – J. Kander, F. Ebb, J. Stein

DIVADLO SEMAFOR

působí v prostorech **Divadla Minor** ve Vodičkově ulici od 19.30

14. a 16. 3. – **PREMIÉRA** – I ty zpíváš si ty hity – Společnost pro záchranu písničků vybírá ty, které by neměly upadnout v zapomnění

...a také v **Divadle Solidarita** ve Strašnicích, 28. 3. a 31. 3. **Pokoušení svatého Antonína** – J. Suchý, V. Franz

DIVADLO ARCHA

se uchýlilo pod střechem **Divadla Ponec** v Husitské 24A a hraje od 20.00

15. a 16. 3. **HaDivadlo: Top Dogs** – U. Widmer

21. 3. **Divadlo Vizita: Stolek přátel žehu**

28. 3. **Divadlo Vizita: Den krutosti**

...ale hraje se také v kavárně **Divadla Archa** 29. 3. od 19.00 hodin **Café Music** – Jarní káva: Eva a Anna, šansony

Premiérový tip:

25. 3. **Činoherní klub: Gagarinova ulice** – Gregory Burke, režie Ivo Krobot



Čistě pánské obsazení (zleva Z. Maryška, M. Taclík, rež. I. Krobot, M. Zelenka a P. Kikinčuk) na čtené zkoušce Gagarinovy ulice foto: Yvona Odrázilová

Řeka nám vnutila tempo – musíme jednat rychle

V tisku již proskočily zprávy o rozsahu nově budovaných protipovodňových opatření, o termínech i nákladech, jež si vyžadají. Od náměstka primátora ing. Jana Bürgermeistersa jsme se nad mapkami a plány Holešovic, Karlína a Libně snažili dovědět více o změnách, s nimiž počítá nová úprava územního plánu. Obdobným způsobem se budeme napříště věnovat také dalším částem města.

Lépe než na těchto mapkách snad ani nelze vyjádřit podstatu problému, který před současným vedením města leží. Co je v dané chvíli nejdůležitější si uvědomit?

Chceme co nejrychleji odstranit všechny škody, které povodeň v Praze napáchala, ale zároveň využít nastalé situace k dalšímu rozvoji města, zvláště v jeho centrální oblasti, kterou Holešovice, Karlín a Libeň bezesporu jsou. Červená plocha v podstatě zobrazuje rozsah území, kde se musí provést opravy domů. Jen na obecních domech v Praze 8 to pro letošek představuje 700–900 mil. korun – a ty práce se stihnout musí, aby se mohl do těchto částí města vrátit normální život.

Kudy konkrétně povedou protipovodňové zábrany? A kdy budou hotové?

Některé jdou velmi blízko podle řeky, oddělují je od sebe ty žluté plochy a ty ostatní. Ty zábrany jsou nutné také proto, aby se do té obrovské oblasti zaplavené vodou, ať už v Holešovicích anebo na pravém břehu, vrátila jistota vlastníků domů, že má cenu opravovat a starat se o svůj majetek. Všichni, kdo tam bydlí nebo tam mají své krámkly a provozovny, musí vědět, že má cenu v této oblasti žít a dále se ní spojuvat svůj život. Proti-

jak se budou rozvíjet Holešovice a i prostor nádraží Bubny, tam je to však věcí Českých drah. Jasná vize, že tato část Prahy nepředstavuje jakousi nejbližší oblast centra Prahy, ale vlastní centrum. Nezbytně potřebujeme, aby Karlín, a řekněme Nové Město a Holešovice a Letná, představovaly v myslích Pražanů nejvlastnější městské jádro. Osobně se domnívám, že je to výzva, kterou musíme přijmout a uskutečnit s důstojností hodnou Prahy jako konkrétní vizi rozvoje města za dalších dvacet, třicet let. Věřím, že se to podaří a že se to podaří rychle, protože řeka nás poučila, že co nevznikne rychle, nakonec nebude realizováno vůbec. Když naši předkové po poslední velké povodni vystavěli kamenné nábržeží, uvažovali stejně – od Železničního mostu podél Nového Města na pravém břehu nejprve vyrostly hráze, za nimiž zůstala stará zástavba, která se teprve později proměnila v nové, moderní město.

Jaká stavební činnost bude probíhat v tzv. průtočných pásmech, tedy ve „žluté sféře“?

To je velmi citlivá otázka. Je zcela zřejmé, že zde mohou zůstat jenom činnosti, které souvisejí s volným ča-

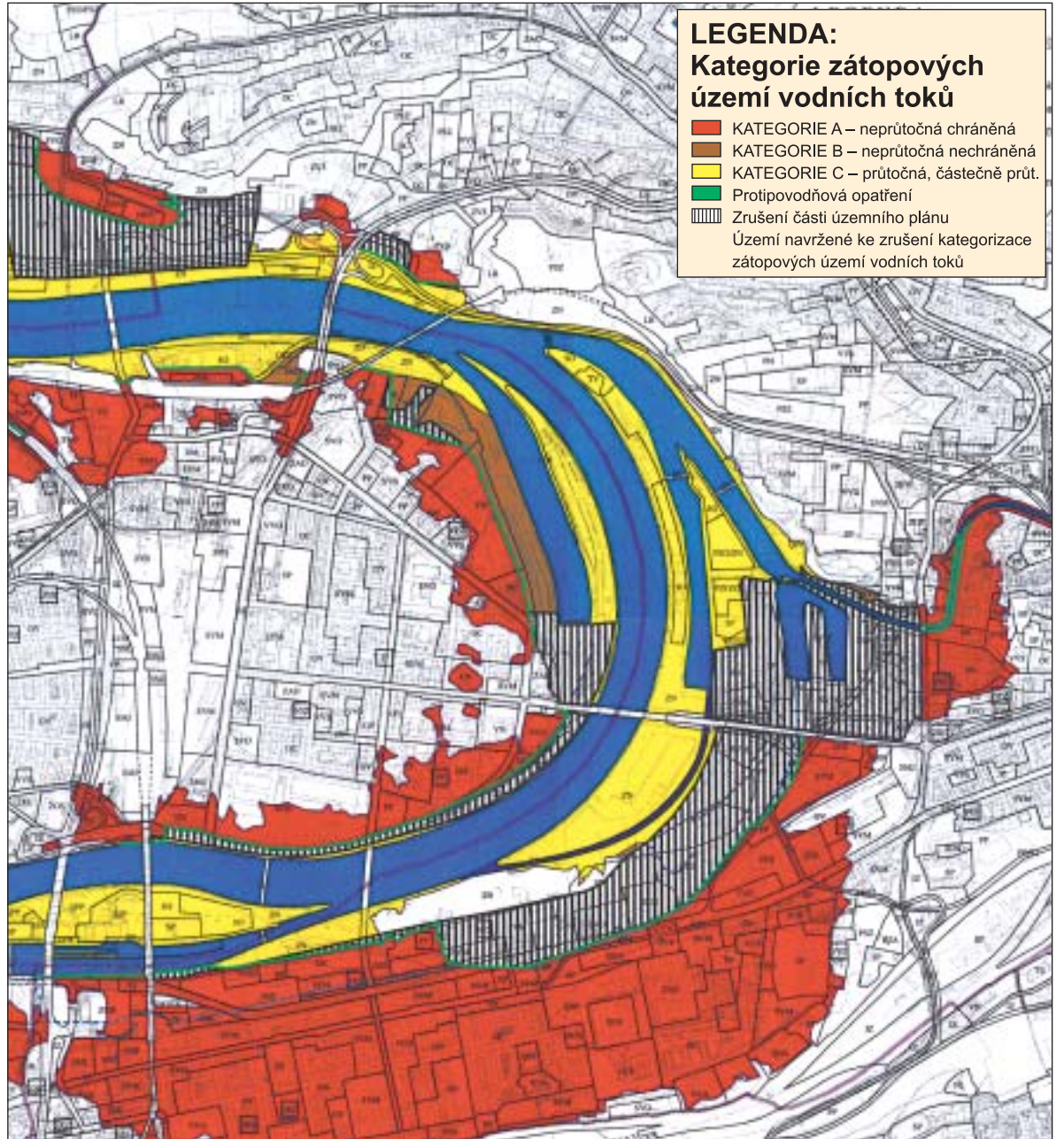


Foto: Karel Cudlín

povodňové linie budou v této části dokončeny do konce roku 2004, jde o černobíle vyšrafovanou část mapek. Jde o bezprostředně volné plochy, kde nutně dojde k dalšímu rozvoji území, a proto městská rada, a poté koncem března i zastupitelstvo, navrhne zrušit platnost územního plánu, aby se nám uvolnily ruce a mohli jsme zpracovat studie a jasně rozhodnout o tom, jak dál.

Jaký bude charakter nové výstavby v oblastech, o kterých mluvíme?

Vize je jasná – rezidenční bytové oblasti s polyfunkčními funkcemi, nově vyřešená doprava napříč Karlínem, tedy v západovýchodním směru. Víme,

sem, s rekreačními plochami. Pokud tam budou i trvalé stavby, budou muset splňovat přísné technické podmínky pro výstavbu. Orgány města je zřejmější formou vyhlášky, v podstatě půjde o rekreační pásmo pro Pražany, centrum města takovou plochu opravdu potřebuje. Je to problém velmi křehký, protože zvláště na sever od Libeňského mostu jsou desítky let zahrádkářské kolonie, v takovém rozsahu tam ovšem nemohou přežít. Povodeň ukázala, že zahrádkářské kolonie nemohou vznikát v zátopovém území. Něco jiného jsou loděnice, které opravdu provozují činnost s vodou

spojenou, anebo klubovny skautů, pokud splní technické podmínky pro výstavbu a zapadnou do rámce architektonického řešení.

Jaká je vaše představa o dalším osudu čistíčky odpadních vod?

Připravují se podklady pro zevrubnou diskusi o dvou variantách: buď připravovat projekt nové čistíčky anebo lépe proti povodni ochránit čistíčku původní. Nová stavba představuje nesmírně náročný projekt za 20–30 miliard, který bude muset vyhovovat evropským limitům. Při rekonstrukci čistíčky budeme muset zvažovat výkony města ve smyslu produkování odpadních vod, které odpovídají výhledu do roku 2010, 2020 až 2030. Osobně si myslím, že chráněná čistíčka v této lokalitě spíše zůstane, vyřeší se kalové hospodářství a najde se úspornější řešení.

Budou se na financování stavby hrázit a zábrany podílet i jiné subjekty než město?

Zvláště v oblasti holešovického a libeňského přístavu. Právě tady totiž vyrůstají rozsáhlé projekty a jsem rád, že developéři situaci města chápou a jsou připraveni své projekty nejen začlenit

a zakomponovat do povodňových linií, ale spolupodílet se také na jejich financování. Těto nabídky si vážím, protože např. jenom technická část vlastní stavby části této linie od ostrova Štvanice k Libeňskému mostu bude stát 400 milionů. Očekáváme pak další náklady 200 až 350 milionů na úpravy

a přečerpávací stanice kanalizací – splašková kanalizace totiž v případě povodně již neodteče ze Starého Města do Trojské kotliny samospádem. A finančně náročné je i technické řešení uzávěry Rokytky se silnou přečerpávací stanicí tak, aby sama Rokytky Karlín nezaplavila. (vf)

Stamiliony korun pro městské části

Na sklonku roku dostala Praha 97 milionů korun od ministerstva pro místní rozvoj jako nevratnou dotaci na opravy bytů poškozených povodní. Tyto peníze byly rozděleny mezi 12 městských částí. Současně dochází také k rozdělení dalších 148 milionů korun, které byly pro obdobné účely vyčleněny z rezervy a z vlastních zdrojů města, tedy z rozpočtu hlavního města.

Podle slov náměstka primátora Jiřího Paroubka částka 148 milionů pokryje požadavky všech městských částí po-

škozených povodní, včetně Prahy 7, zejména malých městských částí s výjimkou Prahy 8, jejíž situace bude řešena jinak, a také s výjimkou Prahy 1, která byla solidární vůči ostatním městským částem a mohla si tento krok dovolit i vzhledem k tomu, že měla relativně dobře pojištěný majetek. Ministerská dotace není podle J. Paroubka poslední možností, jak získat na obnovu prostředky od vládních institucí, město již požádalo o příspěvek 1,4 miliardy z Fondu solidarity a očekává, že obdrží podstatnou část z požadované částky. (ist)

Dotaci bude městská část vyplácet dle dohody prostřednictvím bankovního ústavu na základě uzavřené smlouvy se žadatelem. Náměstek Paroubek potvrdil, že navržená dotace vychází plně z předaných žádostí, tzv. registračních karet, které občané a instituce na podzim minulého roku předkládali městským orgánům. Město bude vycházet vstřícně oprávněným požadavkům žadatelů a v co nejkratším možném termínu jim prostřednictvím jednotlivých městských částí rozdělí veškeré finanční prostředky, vyčleněné k tomuto účelu. (ist)



Na magistrátě rozkvetl zmijovec

Tahle impozantní květina zdobí jednu z magistrátních kanceláří. Je chloubou paní Šavrdové, která podobný exemplář rozhodně nevidí poprvé. Ale vonná ta květina prý rozhodně není... (ist)

Foto: Karel Cudlín

Souboj s nepoctivými taxikáři: kdo s koho

Jak natáhnout zákazníka, o tom by se dala přímo napsat učebnice. Pokud se do toho nepustí sami taxikáři, mohou tak jistě učinit jejich zákazníci: zkušeností na to mají dost. Pověst pražské taxislužby je totiž už dlouho docela katastrofální. Zavést pořádek i do této oblasti podnikání je proto pro dnešní vedení města prioritou.

Taxikářské finty

Špinavých výdělečných metod je hned několik (a neúčinnější jsou v kombinaci).

Taxikář může mít nainstalované „turbo“, které načítá ujeté kilometry výrazně rychleji. Taxikář může přepnout na jinou než „městskou“ sazbu, to potom cena jízdy stoupá ještě rychleji – a cizinci to většinou nepoznají. Taxikář může navrhnout zákazníkovi do-

hodu a taxametr vůbec nezapínat.

To všechno taxikář může – a i když by neměl, často to dělá. Bohužel se mu to docela vyplácí. I když ho přistihnou, následně správní řízení je záležitost nikoliv dnů, ale měsíců. Vždy je třeba čekat, než se vyčerpají všechny odvolací možnosti a lhůty...

Kolikpak to vynáší?

Tak to se asi na korunu spočítat nedá, ale suma to musí být úctyhodná. Během téměř pětiset kontrolních jízd, které od dubna loňského roku uskutečnili pracovníci magistrátu, bylo 35,6 % jízd předražených – průměrně o 265 korun. Hypoteticky tedy každá třetí přinese někomu z těch nepoctivých taxikářů přes dvě stovky, což při jednoduchých sčítacích úkonech již na denní tržbě dělá výdělek do vlastní kapsy v několikati-

sícové výši. Týden má pak sedm dnů, rok dvaapadesát týdnů – a jsme u milionové násobilky.

Obraň i primátora

Na vlastní kůži si taxikářskou morálku vyzkoušel i primátor Pavel Bém. Převlečený za ruského obchodníka, s nalepeným knirkem se (v doprovodu konkurenčního Blesku) vydal na noční test taxislužby. Test byl třífázový: nejprve z Václavského náměstí k hotelu Savoy, odtud pak na Letnou a nakonec na Staroměstské náměstí. „Pravidlo“, že každá třetí jízda je předražená, se potvrdilo. Za prostřední jízdu musel primátor zaplatit o sedmdesát korun víc.

Máme málo, chceme víc!

V této situaci vyznívají požadavky taxikářů na zvýšení cen opravdu nehorázně. Slušní taxikáři tak bohužel doplácí na své kolegy-zlatokopy, protože úprava městem regulovaných cen, které se naposledy změnily 1. 7. 2000, se prozatím odkládá. Město má striktní a jasné stanovisko: ceny se zvýší až tehdy, když budou taxikáři nabízet služby „bez přírážky“ do vlastní kapsy. „Je to prostá a pochopitelná rovnice. Na levé straně je poctivost a kvalita, pravá strana znamená zvýšení maximální sazby za kilometr jízdy, případně zmírnění podmínek pro udělování koncese a pře-

zkoušování řidičů. Až bude naplněna levá strana, můžeme začít pracovat na změně té pravé,“ vysvětluje primátor Bém.

Bez stvrzenky ani ránu

Pokud jezdíte taxikem a nechcete utratit víc, než je nutné, existuje i na protřelé pražské taxikáře jeden účinný chvat. Taková zákaznická sebeobrana.

Nepřistupujte na smlouvání s taxikářem a čtěte po něm vždy stvrzenku. A to nikoliv stvrzenku napsanou ručně, ale takovou, která vyjde z tiskárny taxametru. Není to žádný nadstandardní požadavek, vydat stvrzenku patří mezi povinnosti každého taxikáře při každé jízdě. Tak na tom trvejte – a nesponzorujte zloděje. (q)

Žije se filmařům v Praze blaze?



Foto: Bohumil Dobrovolský

Ceny za pronájem pražských náměstí, ulic, objektů a prostranství pro účely filmování jsou častým tématem médií. Často se vášnivě diskutuje také o tom, zda se vůbec má v takové míře povolovat natáčení v historickém jádru městské rezervace.

Nedávno bylo například předmětem ostré kritiky filmování v chrámu svatého Mikuláše na Malé Straně. Před několika dny bylo zase „obloženo“ vozíky, sudy, proutěnými koši a replikami starých luceren Staroměstské náměstí a po jeho dlažbě přecházely postavy v historických kostýmech. Okolo paláců posedávali na plastických židlích

členové štábu připravovaného velko filmu a konzumovali polední menu z přilehlých cateringů.

Za jeden filmovací den v Praze platí produkce odlišné finanční částky, a to podle konkrétní lokality. Tato suma je sice nezanedbatelným přínosem do městské pokladny, ale daleko podstatnější je propagace města prostřednictvím natočeného filmu, referencemi filmařů a následnými návštěvami zahraničních turistů. Rada hlavního města Prahy si je vědoma některých „mezer“ v určování pravidel pronájmání ploch a chystá v nejbližší době přijetí závazných parametrů při pronájmání ploch filmařům. (ist)

Záchranka a miliony

Zdravotnická záchraná služba hl. m. Prahy zasahovala v loňském roce v 90 584 případech a realizovala 62 000 naléhavých převozů pacientů. Operační středisko pražské záchranky v loňském roce přijalo na tísňové lince 155 téměř 300 000 hovorů.

Příspěvkové organizaci ZZS jsou každoročně přidělovány částky v řádu desítek milionů korun v rámci schváleného rozpočtu hl. m. Prahy. Podle ředitele záchrané služby MUDr. Zdeňka Schwarze však tyto finance na chod organizace nestačí a žádá o zvýšení neinvestičního příspěvku na letošní rok o 54 600 tis. Kč. V případě, že záchrané službě nebude navýšen rozpočet, hrozí podle jejího ředitele mimo jiné uzavření některých výjezdových stanic, snížení platů zaměstnanců a v důsledku toho jejich odchodů. Finanční problémy způsobují Zdravotnické záchrané službě podle vyjádření jejího ředitele také pojišťovny. U Vše-

obecne zdravotní pojišťovny dlužná platba prozatím není vyčíslena, u ostatních představuje částku přes tři čtvrtě milionu korun. VZP také nehradí části výkonů provedených v rámci tzv. setkávacího systému.

Podle informací sdělených odborem rozpočtu MHMP byl neinvestiční příspěvek pro ZZS hl. m. Prahy na rok 2003 stanoven původně ve výši 152,5 milionu Kč, dne 27. 2. 2003 schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy uvolnění finančních prostředků na zvýšení platových tarifů od 1. 1. 2003, takže upravený neinvestiční příspěvek ZZS hl. m. Prahy bude činit 160 mil. Kč.

I přes nemalé problémy funguje Zdravotnická záchraná služba spolehlivě, zachraňuje denně lidské životy a můžeme se na ni vždy spolehnout. Podle slov radní hl. m. Prahy pro oblast zdravotnictví Mgr. Hany Halové, na kterou jsme se v této záležitosti obrátili, se finanční situace ZZS v současné době projednává a město intenzivně hledá kompromisní řešení. (ist)

Běžecská sezona právě začíná: Hervis 1/2Maraton Praha!

5. ročník 1/2Maratonu Praha odstartuje 22. března 2003 v pravé poledne na Karlově mostě. Závod je určen všem, profesionálům i amatérům, kteří chtějí otestovat svou kondici po „zimním spánku“, „zatrénovat“ si před letošním Pražským mezinárodním maratonem, ale také pro všechny, kteří chtějí poznat sami sebe na půlmaratonské trati.

Tratě závodu, dlouhá 21 975 km, vede z Karlova mostu, přes Josefov, Staré Město až k Národnímu divadlu, dále podél Vltavy k Výtoni a odtud do Vršovic, vrací se přes Výtoň podél Vltavy do Podolí, zpět na Jiráskovo náměstí, pokračuje přes Jiráskův most na Smíchov, proti proudu Vltavy na Strakonickou a ze Smíchova ulicí Újezd se trať uzavírá v cíli na Kampě.

Traťový rekord drží mezi muži Keňan Anthony Korir (1:02:09 z roku 2001), mezi ženami Italka Gloria Mar-

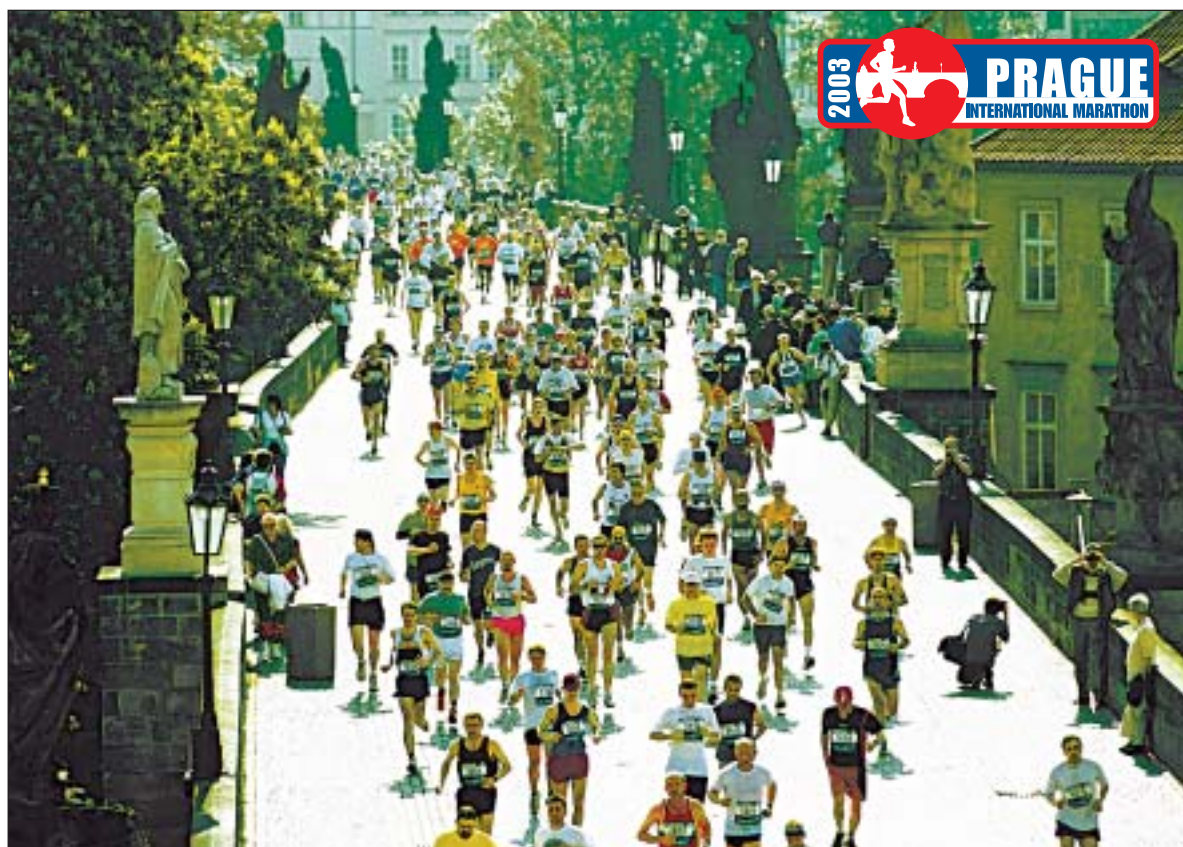
coni (1:12:06 z roku 2002). Časový limit pro absolvování trati je 3 hodiny. V cíli bude pro zájemce z řad běžců připravena jako pozornost od studentů Akademie tělesné výchovy a sportu Pa-lestra masáž zdarma. Díky Pražské informační službě se budou moci návštěvníci Hervis 1/2Maratonu Praha také výhodně ubytovat nebo se slevou navštívit vybrané historické objekty hlavního města Prahy. Pro návštěvníky 1/2Maratonu Praha je připraven také bohatý kulturní program. Hudební skupiny budou v rámci Staropramen Marathon Music Festivalu bavit běžce i publikum po celé trase závodu.

K účasti na Hervis 1/2Maratonu Praha se můžete přihlásit na internetových stránkách www.pim.cz a www.ticketstream.cz nebo v Maratonském Expu na Kampě od 19. do 21. března 2003, denně od 10 do 20 hodin. Registrační poplatek činí 400 Kč pro Čechy a Slováky; 35 EURO pro cizince. Star-

ovní tašky spolu s oficiálním startovním číslem si mohou závodníci vyzvednout v Maratonském Expu na Kampě, od 20. do 21. března 2003, denně od 10 do 20 hodin a 22. března 2003 od 8 do 10 hodin. Ve startovních taškách obdrží běžci oficiální tričko, maratonský Magazine a materiály od partnerů PIM, v cíli pak medaili.

Stalo se již tradicí, že se akcí PIM účastní také významné osobnosti ze společenské, politické nebo sportovní oblasti, ať už jako startéři nebo jako aktivní běžci. Také letos nebude na startu Hervis 1/2 Maratonu Praha chybět současný předseda vlády Vladimír Špidla. Zda se k jeho účasti připojí i další známé tváře a jak celý závod dopadne, to se dozvíte na startu 22. března 2003 v pravé poledne na Karlově mostě.

Více se o všech akcích PIM běžeckého seriálu 2003, ale např. také o soustavném běžeckém tréninku, dozvíte na www.pim.cz.



Dobrovolníci – ti, kteří „volí dobro“

Dobrovolnické aktivity přitahují v Praze stále víc zájemců

Dělat něco zadarmo, z dobré vůle – to se s dnešním trendem tržního myšlení příliš nepotkává. Přesto se i u nás daří budovat dobrovolnická centra a pomalu se tak narušuje vžitá představa, že dobré skutky patří jenom ke skautikům, kteří si vybarvují okénka foglarovského Modrého života. Zásadní podíl na tomto posunu má občanské sdružení Hestia: při něm vzniklo Národní dobrovolnické centrum, které koordinuje spolupráci mezi těmi, kdo chtějí dobrovolně pomáhat, a těmi, kdo jejich pomoc potřebují.

Být dobrovolníkem znamená věnovat nezištně a ve svém volném čase svůj um a energii ve prospěch ostatních lidí. Dobrovolníkem může být každý, ať je jeho profese jakákoli. Jak můžete pomoci? Můžete nabídnout svoje schopnosti a dovednosti všude tam, kde vás potřebují a kde se i vy budete cítit užiteční.

České slovníky – na rozdíl od těch zahraničních – o dobrovolnicích bohužel mlčí. V českém prostředí s sebou to slovo nese pachůf nedávných Akcí Z a vynucené činnosti pro společnost. Přesto se stále více lidí obrací na Národní dobrovolnické centrum a nabízí svůj čas a svou ochotu.

Pro leckoho asi bude překvapením, že se slovo „dobrovolník“ stalo také regulérním **odborným termínem** – od prvního ledna tohoto roku platí v Čechách i na Moravě zákon o dobrovolnické službě.

A co byste jako takovi dobrovolníci mohli podnikat? Můžete se stát přítelem dítěte, které někoho potřebuje. Můžete docházet do nemocnic za pacienty, kteří jsou dlouhodobě upoutáni na lůžko. Můžete připravovat program pro děti, které leží v nemocnicích. Můžete být společníky starých lidí, kteří si nemají s kým popovídat. A dobrovolníkem se můžete stát i jako nezaměstnaný.

Další informace i konkrétní nabídky najdete na www.dobrovolnik.cz.

Řízení Národního dobrovolnického centra drží pevně v rukou Olga Sozanská, už od jeho vzniku v roce 1999.

Ano, řídím to od začátku. Pracovala jsem dlouhá léta jako psychologka v poradně pro rodinu a se svým mužem jsem dělala různé dobrovolnické pro-

jekty pro Bosnu, když tam byla válka. Spolupracovali jsme s Člověkem v tísní, s lidmi z Nadace Open Society Fund – a ti potom přišli s nabídkou, že by tu rádi otevřeli dobrovolnické centrum. Začali jsme skromně, ve trojici, jen v Praze – a dnes je po celé republice v koalici

31 dobrovolnických iniciativ, od Plzně po Český Těšín. A není to konečný stav.

Kdybyste měla shrnout své zkušenosti a popsat typického dobrovolníka – co je to zač?

Víte, hloupé je, že se dobrovolnictví vnímá jako nějaká oběť. Panuje dojem, že to dělají lidé, kteří jsou religiózní nebo zamindrákovaní, kteří si potřebují zahojit nějakou svoji bolest. Ale tak to není. Všechny výzkumy – v zahraničí i u nás – ukazují, že dobrovolníci jsou převážně hodně vytižení lidé, kteří žijí vlastně velmi aktivně. Jsou nabití energií natolik, že jim ještě zbývá čas na to, aby dělali dobrovolnictví.

To ale není jediný důvod, proč se do toho lidé pouštějí...

Jistě. Hlavní motivační dobrovolníka bývá pocit, že chce dělat něco smysluplného. A to je hodně potřebný pocit, jaký ovšem tisíce lidí ze svého každodenního zaměstnání neznají. Dobrovolnictví má pro lidi, kteří se do něj pustí, spoustu důležitých pozitivních efektů. Další z motivací může být třeba touha setkat se s lidmi, kteří mají podobné naladění a podobné postoje. Což je něco, co se vlastně hrozně špatně hledá. Když člověk dokončí školu, tak už se docela těžko navazují kontakty s lidmi, kteří mají zájem o humanitární věci. Kde je najdete, když je vám pětáctýřice?

V čem konkrétně vidíte svůj aktuální úkol v současné době?



Ředitelka centra Hestia Olga Sozanská a pražský primátor Pavel Bém při slavnostním předávání cen.

Foto: Kateřina Volná

Myslím, že u nás ještě dobře nefunguje program pro nezaměstnané. Musíme udělat publicitu tomu, že prostě když někdo nemá práci, nemusí být proto ještě lempl. Prostě jen nastala taková situace – a ten člověk docela dobře může být někde využit. Každý umí něco, co se dá uplatnit. Ať už je to manuální práce nebo schopnost povídat s někým v nemocnici nebo v domově důchodců.

Jenom ti lidé stále nevědí, kam jít. Trochu se stydí. A právě na to jsou ideál-

ni dobrovolnická centra, když se zviditelní a dělají publicitu, tak ti lidé o nich slyší jednou, podruhé třeba z rádia, pak v televizi – a řeknou si: „A já bych do něčeho takového nemohl jít?“ Teď už to tímto způsobem opravdu probíhá, a to jsem moc ráda. Nedávno k nám například zavolali z úřadu práce v Třebíči a ptali se: „My jsme slyšeli o programu pro nezaměstnané a chtěli bychom ho u nás zavést – co se pro to dá udělat? Můžete pro nás udělat nějaký seminář?“ (q)

Primátor rozdál Křesadla

„Ceny pro obyčejné lidi, kteří dělají neobyčejné věci“ se poslední únorovou středou udělovaly na Novoměstské radnici. Již podruhé proběhlo předání Křesadel, symbolických cen pro dobrovolníky.

Deset pražských dobrovolníků obdrželo z rukou ředitelky Národního dobrovolnického centra Hestia Olgy Sozanské a primátora hlavního města Prahy Pavla Béma deset Křesadel. Oceněné vybírala komise složená ze zástupců neziskových organizací, novinářů a zástupců města. Kandidáty nominují do širšího výběru organizace, pro které dobrovolníci pracují již několik let.

Držiteli Křesadla se stala například Věra Urbanová, která pracuje jako laický fyzioterapeut a vede pravidelná speciální cvičení pro ženy po ablaci prsu, David Čáp, který se pravidelně schází s vysokoškolačkem – a autistou – Standou, Jana Volencová, která se svou nevidomou klientkou, překladatelkou z nizozemštiny, pravidelně navštěvuje knihovnu a napomáhá jí v orientaci v odborných a jiných publikacích.

„Nemyslím si, že je dobré dělat věci jen tak, zadarmo. Podle mě máme vždycky dělat něco za něco. Ovšem pro-

blém dnešní doby je v tom, že pod tím druhým „něco“ si umíme představit jenom peníze,“ řekl při předávání cen patron Křesadla Tomáš Töpfer, herec a ředitel Divadla na Fidlovačce. Primátor Pavel Bém poděkoval za to, co dělají, všem dobrovolníkům, oceněným, i těm bezejmenným. (q)



Foto: Kateřina Volná

Praha byla opět vidět

„K našim prioritám patří nyní protipovodňová opatření“, potvrdil v Cannes Pavel Bém

Před pár dny skončil ve Festivalovém paláci francouzského Cannes největší evropský veletrh nemovitosti a investičních příležitostí MIPIM, jenž je považován za nejrozsašlejší fórum svého oboru v Evropě.

Pro města a regiony je MIPIM vynikající příležitostí zejména směrem k potenciálním investorům do městských projektů. Proto ani Praha nechyběla – a se svým stánkem a doprovodnými prezentacemi se mezi světovými metropolemi rozhodně neztratila. Na veletrhu ji zastupovali primátor Pavel Bém, radní Pavel Klega a Miloš Gregar a také člen městského zastupitelstva Jan Kasl jako předseda jury MIPIM Awards.

Stánek Prahy na veletrhu zaujal už svou koncepcí, byly zde totiž společně představeny prakticky všechny významné stavby, které se v hlavním městě plánují či již byly dokončeny. Mezi tyto objekty patří například technologický park Běchovice, multifunkční projekt Obecní dvůr nebo administrativní komplex BB Centrum (na reprodukci vpra-

vo). Dohromady více než dvacítko projektů byla vyznačena na obrovské letecké mapě Prahy s možností získat o jednotlivých projektech informace jak z tištěných brožur, tak i prostřednictvím interaktivní prezentace na plazmatické obrazovce. Pražským systémem sdružené prezentace se nechala inspirovat i Ostrava a Brno, jejichž stánky s pražským sousedily.

Příležitosti veletrhu se již tradičně udělují prestižní ceny MIPIM Awards za nejlepší stavby světa uplynulého roku. Člen městského zastupitelstva Jan Kasl již druhým rokem vykonával funkci předsedy odborné jury, což bylo na veletrhu považováno i za uznání městu Praze.

Jádrum doprovodného programu byla konference Česká republika na prahu Evropské unie: příležitost pro investice a development. V panelové diskusi pražský primátor Pavel Bém zdůraznil zejména nutnost realizace protipovodňových opatření v oblasti Manin a Rohanského ostrova jako perspektivní rozvojové zóny v městském centru. (AMI)

Dům, ve kterém si nikdy nebudete připadat osamělí

Mnozí lidé, kteří odcházejí do důchodu, se těší, že se budou moci věnovat svým zálibám, koníčkům, rodině a přátelům. Jsou ale taci, kteří se domnívají, že odchodem z aktivního pracovního života pro ně všechno končí a uzavírají se do samoty svého domova. Naopak pozitivní postoj k životu, další vzdělávání, návštěvy kulturních pořadů, poznávání nových lidí, vycházky do přírody a za poznáním památek, to je jednoduchý recept na smysluplný život v seniorském věku.

To vše mohou najít naši starší spoluobčané ve Sdružení Život 90 v domě aktivních seniorů Portus (latinsky přístav) v ulici Karoliny Světlé 18, v Praze 1. V nově otevřeném domě, na jehož rekonstrukci byla vyčleněna z rozpočtu hl. m. Prahy částka 8 mil. Kč, působí například Akademie seniorů, je zde centrála služeb sociální péče, seniorská kavárna a celá řada dalších potřebných aktivit nejen pro mobilní občany v seniorském věku, ale také pro ty, kteří mají zdravotní problémy (např. půjčovna kompenzačních pomůcek, po-

lohovacích lůžek, sedátek do vany apod.). Život 90 vydává dvouměsíčník Generace, který vytváří moderní životní styl pro aktivní život ve stáří, podporuje sebevědomí seniorské generace a zpřístupňuje lidem potřebné informace. Členy sdružení Život 90 se mohou stát osoby žijící v ČR i v zahraničí, kolektivy a také organizace, ochotné poskytnout duchovní, organizační, materiální a finanční pomoc. (ist)

Nejbližší akce domu Portus:

19. března v 15 hod.

Povídání o Praze – Praha gotická

26. března ve 14 hod.

Senior bazar – módní přehlídka

7. dubna v 10 hod.

Pěče o domácí zvíře

Informace získáte na adrese:

Život 90, tel: 222 221 073–5

e-mail: sekretariat@zivot90.cz,

senior telefon: 222 221 771,

webová stránka: www.zivot90.cz



„Hromadnou dopravu upřednostníme,“ slibují radní

Městská rada se 18. února doslova „zasekla“ nad otázkami financování pražské MHD. Novináři, kteří čekali na pravidelnou tiskovku po jednání rady, se tentokrát museli obrnit trpělivostí. Radní ne a ne skončit.

„Debatovalo se nad navýšením rozpočtu MHD o částku téměř půl miliardy korun,“ sdělil pak primátor Bém. Z kuloárů víme, že se někteří radní musí nejdříve seznámit s tím, jak MHD v Praze vůbec funguje. To nejdůležitější, k čemu nakonec rada dospěla, zní ovšem jednoduše: změna tarifu MHD se v tomto roce nepředpokládá a prioritou MHD je plný návrat kapacity i kvality do stavu před loňskou povodní.

V koaliční smlouvě je preference MHD

„Městskou hromadnou dopravu budeme upřednostňovat tak, abychom Prahu co nejvíce zbavili přemíry osobních automobilů,“ uvádí radní Radvan Šteiner, který má oblast dopravy v hlavním městě na starosti. A jak toho dosáhnout? Strategie města má dva

(zatím) své ceny drží, a to i přesto, že leckde jinde se v přepočtu na čas a kilometry už jezdí dráž. Ale čím je to umožněno? Ke každé koruně, kterou vy dáte na jízdné, město doplní další tři. Skutečná cena jízdenky je opravdu překvapivá.

A co zdražování? Zatím ne!

Tržby v pražské MHD nekryjí náklady ani z 25 %, což je výjimečná situace; jinde v ČR i v Evropě města doplácí méně. Evropská unie doporučuje minimální výši 30 % a optimální 35 %. Současný pražský stav je tedy trochu luxus.

Se zdražením jízdného se pro letošek už nepočítá. Ale během léta zřejmě vznikne studie, která se bude cenám jízdného věnovat. V příštích letech se rozhodně zdraží, ale v jaké míře, to si zatím nikdo netroufne odhadnout. MHD v Praze je citlivá politická otázka.



Foto: Jana Střejčková

Co soudí o dopravě politické kluby pražského zastupitelstva?

ODS pokládá městskou hromadnou dopravu za dobře fungující, a to i s ohledem na obrovské prostředky, které do ní město vkládá. Problém vidí spíše ve stavu vozovek a v tom, komu patří pozemky pod komunikacemi: „Ne vždy zmíněná majetková příslušnost odpovídá skutečnosti a brání tím provedení nutných oprav.“

ČSSD podpoří rozvoj oddělených tramvajových pásů a vyhrazených pruhů pro autobusy, stejně jako preferenci MHD na křižovatkách. Chce také dál sledovat kvalitu služeb, aby MHD byla atraktivnější než automobily: „Chceme pokračovat ve zlepšujícím se trendu přesnosti provozu, kvalité poskytovaných informací, ale také dostupnosti jízdních dokladů.“

Evropští demokraté zdůrazňují, že by dopravní podnik měl vsadit na vnitřní úspory a zvýšení produktivity, které „jsou vždy největším zdrojem prostředků“. Zároveň by chtěli dorešit otázku odměňování řidičů tramvají, jejichž odpovědnost patrně neodpovídá příjmům.

Sdružení nezávislých rozhodně preferuje MHD: „Autobusy by měly mít na více místech vyhrazené jízdní pruhy, na některých místech i společnou zastávku s tramvajemi. Více by se měly využívat vlaky, zkušenosti z doby těsně po povodních byly jednoznačně pozitivní.“

Komunisté myslí spíše na věci jiného rázu: „Mělo by být automatickým zvykem, že mladší pustí sednout starší a nemocné.“

pilíře. Tím prvním je výhodnost městské hromadné dopravy, daná přijatelnou cenou, rychlostí a kulturou přepravy. Druhým pilířem je investiční rozvoj, zejména kolejových tras metra a tramvají.

Platíte 12 Kč, jezdíte za 48!

Od roku 1998 se prakticky ve všech městech jízdné zdražovalo. Praha si

Nové linky, nové trasy

V prosinci se počítá se zahájením pravidelného provozu na tramvajové trati Hlubočepy–Barrandov. Tím pádem se trochu uvolní autobusová kapacita, čehož se rozhodně využije: mírné posílení autobusových linek, především příměstských, je také jedna z chystaných změn. Intenzivně se jedná

i o roli Českých drah v městské dopravě. Všichni se shodují v tom, že po povodni jsou s vlaky dobré zkušenosti, jenomže každá věc má svou druhou stránku: státní dotace na krytí ztráty ČD v pražské dopravě je nedostačující a podíl hlavního města (60 milionů ročně) už také nestačí. Nicméně Praha je ochotna vlaky posílit.

A v příštích letech? Dokončení trasy C metra (se stanicemi na Střížkově, Proseku a s konečnou v Letňanech), další prodloužení trasy A (minimálně na jihovýchodním konci, ale zřejmě i na severozápadním – na Prahu 6) a zahájení výstavby trasy D, která v první etapě spojí Lhotku, Modřany a Krč s Vinohrady (s trasou C se propojí na Hlavním nádraží).

Rozvoj tramvají tak ambiciózní není, ale přesto radní slíbili zachovat všechny stávající trati a v plánech jsou ještě dvě další: jedna povede na malešické sídliště ulicí Počernickou, tedy od Černokostecké ulice po ulici Dřevčickou, druhá se chystá na jihu města mezi Modřany a Lhotkou, kde by měl být přístupný uzel na budoucí trasu metra 1D. To je ovšem ještě na léta.

Co běžný cestující nevidí

Máme metro velké nebo malé?

Zajíje-li člověk metro v Paříži či Berlíně, připadá mu to naše takové „pěkně maličké“. Je ovšem otázka, jak to měřit: kdyby se všechny vlaky pražského metra seřadily za sebe, vytvořily by soupravu dlouhou 10 kilometrů. Řidič by od prvního do posledního vagonu šel rychlým krokem přes dvě hodiny. Těchto deset kilometrů vlaků je v Praze denně v provozu, a to v intenzitě, která jinde, především v západním světě, nemá obdoby.



Foto: Jana Střejčková

Každých sto vteřin? Neuvěřitelné!

To, čím se pražské metro řadí do říše rekordů, je hustota provozu. Zahraniční experti, kteří sem v posledních letech jezdili, zpravidla zažívali typické překvapení: očekávali nepřilíší světobornou sovětskou techniku (právem), ale užasli nad tím, jak funguje. Ve světě jezdí vlaky metra po čtyřech minutách, ale v Praze mají ve špičce kolem 120 vteřin! V takové situaci stačí, aby nějaký cestující zaváhal mezi dveřmi, a už se posouvá jízdní řád. A přece se jezdí!

To, co cestujícímu připadá nepřilíší rychlé, neboť netrpělivě (minutu) čeká na svůj vlak, vyžaduje velkou souhru v zákulisí. Zabezpečovací technika, signalizace, údržba, to všechno musí běžet jako hodinky. Denní provoz je pro každou vlakovou soupravu de facto zatěžkávací zkouškou: málokoho totiž napadne, co právě pražská intenzita obnáší. Běžný vlak metra najede denně přibližně 300 kilometrů, tedy jako kdybyste jeli autem do Bratislavy. Ovšem

jakým stylem! Představte si, že byste po každém kilometru, minutu co minutu, zastavili, vypnuli motor, otevřeli a zavřeli všechny dveře, znovu nastartovali, rychle se rozjeli, vzápětí znovu brzdili a opakovali třístokrát celý proces. Kolik cest do Bratislavy by vaše autíčko vydrželo?

Sovětské vlaky: vot technika

Městská hromadná doprava byla a je víc věcí politiky, než se na první pohled zdá. To platí ostatně dodnes: v jakých soupravách budeme jezdít, je navýsost politické rozhodnutí. Ovšem před třiceti lety to platilo v úplně jiných dimenzích. Důležité otázky pražského metra se rozhodovaly po roce 1968, v době, kdy u nás opět „přituhlo“; vsadilo se tedy na „osvědčené sovětské zkušenosti“ – a tím pádem na techniku, která už v době nákupu zastarávala o několik desítek let.

Sovětské vlaky v Praze úspěšně jezdí po celou dobu existence metra. Ale málokdo ví, za jakou cenu. Kupříkladu každá souprava musí být po osmi až



Na nejstarší trati, tedy na „céčku“, už jezdí 22 úplně nových souprav. Krom toho tu potkáte sedm modernizovaných a zatím i 4 „pravé ruské“. Ty ovšem v průběhu letoška skončí. Rozdíl mezi původní a modernizovanou verzí je značný – z ruského vozu zbyde vlastně jenom karoserie a podvozek s elektromotory. Upravený vůz je lehčí o 1,5 tuny, úspornější a bezpečnější. Foto: Pavel Ryjáček



I z tohoto snímku je patrné, že Sověti neuměli vyrobit rovný plech. A to jsou prý pod vrstvou laku místy i centimetrové nánosy kytu... Foto: Pavel Ryjáček

deseti hodinách jízdy odstavena a důkladně kontrolována; tak zní předpis a ve zmíněné intenzitě pražského provozu je to patrně nutnost. Ovšem pro srovnání: nejnovější souprava od Siemens vyžaduje obdobnou kontrolu přibližně jednou měsíčně – a místo prohlídky se zpravidla pouze „přečte“ obsah elektronických pamětí. Inu, jiná generace. Nicméně už v době své největší slávy vynikaly sovětské vozy řadou kuriozit. Třeba to, že k dobíjení vozových baterií nepoužívaly statické měniče a transformátory, ale „vystačily si“ s jednodušším zařízením: z 850 voltů se napětí redukovalo na 75 voltů kaskádou odporů, což v praxi znamená, že se většina výkonu prostě proměnila v teplo. Staré vlaky vůbec připomínaly jezdicí topení: pomocí odporů se regulovaly i otáčky motorů, spínání a rozpínání bylo mechanické (což při vysokých proudcích znamená vznik elektrických oblouků), při elektrickém brzdění se energie nevracela zpátky do sítě, ale rovněž měnila v teplo. Dneska se tomu smějeme, ale ve městech, kde pod zemí dlouhá léta jezdily „topící“ vlaky – především tam, kde je metro o mnoho starší než v Praze – mají vážné potíže s chlazením: teplo, které vyprodukuje

neúspěšný vlak, je obrovské, a v podzemí se nemá kam ztratit. Po čase znamená nečekaný a nesnadný problém.

Boj s ruským výrobcem

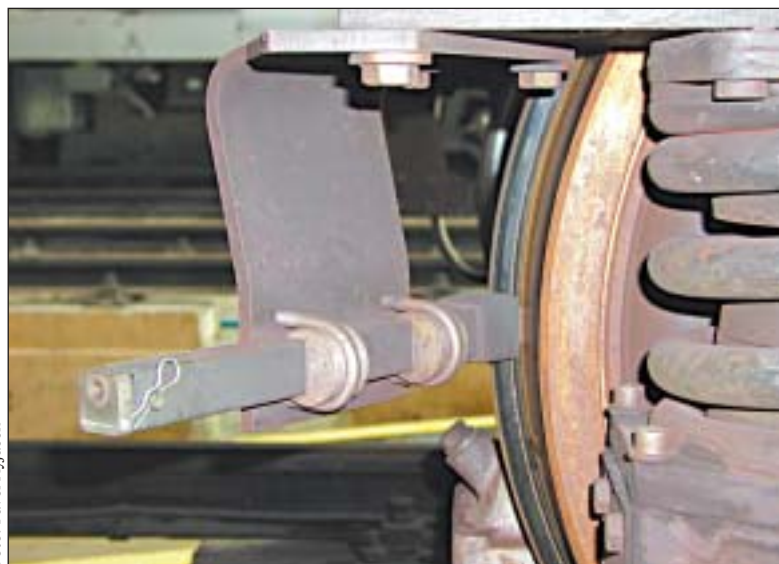
V Praze jezdilo celkem 593 ruských vozů. 85 patřilo ke staršímu typu, který ještě neměl ani zářivkové osvětlení. Jejich provoz skončil před pěti lety; většina byla sešrotována, jeden mají v dopravním muzeu ve Střešovicích a se třemi se jednou za měsíc vyjíždí na nostalgické jízdy. Přes pět stovek vozů patřilo k těm novějším, s nimiž se řidiči a technici pražského metra potýkají dodnes. Provedli na nich neskutečné množství změn a rekonstrukcí a bez nadsázky osvědčili zlaté české ruce (improvizovat, vychytávat nedodělky a vymýšlet různé figle, v tom jsou Češi vskutku trébovaní). Svěho času se do Prahy jezdili zdokonalit i sami výrobci, samozřejmě aniž by to nahlas přiznávali. Tehdy se sovětská technika nekritizovala a pokud byl s vozy nějaký problém, svádělo se to na údržbu. Představitelé Mytiščínského strojírenského závodu o pravdivou reflexi nestáli, a tak ji uslyšeli až v roce 1990. Zprvu se prý urazili, poté se opili, a nakonec uznali, že to tak nějak asi je... Sovětská

éra pražského metra se uzavřela. Desítky ruských souprav tu ale budou jezdit ještě docela dlouho, byť modernizované téměř k nepoznání.

Každá trasa metra už má svoje depo

Kromě běžně známých míst vedou koleje metra ještě do čtyř velkých objektů. Jsou to tři depa a opravna pro střední a velké opravy. Nejstarší depo je v Kačerově, pochází z roku 1973. Ve

cestující rozhodně nepomyslí. Železo se během jízdy obrušuje, kolo mění tvar a kdyby zůstalo bez úpravy, časem by hrozilo vykolejení. Aby se tomu předšlo, musí se zhruba po ujetí 50 000 kilometrů všechna kola přesoustružit. To se dá provést celkem asi třikrát, pak je třeba kolo vyměnit. Pokud se ovšem povrch kola dobře maže, opotřebovává se méně. Mazat lze leccíms, samozřejmě včetně oleje, což je ovšem neekologické a hořlavé; v pražském metru poslední dobou vsadili na speciálně



Malý zázrak: tato tyčinka (vyskytující se v několika exemplářích na prvním, prostředním a posledním vagónu) způsobí, že se kola vozů nemusejí měnit po 150 000 kilometrech, ale vydrží několikanásobně víc. Foto: Pavel Ryjáček

své historii obsluhovalo postupně všechny trasy, dnes už je určeno jen pro tu „svoji“, tedy C. V roce 1985 bylo otevřeno depo v Hostivaři (pro trasu A) a v roce 1994 na Zličíně.

Čím byste mazali metru kola?

Zní to určitě jako kuriozita: mažou se přece ložiska, převody, řetězy... Ale že by se měla mazat také železná kola, která jezdí po kolejnicích? Samozřejmě – a je to docela věda. Především je to ovšem jeden z příkladů toho, na co

Těšíte se na metro bez řidičů?

Člověk by se domníval, že je to hudba nekonečně vzdálené budoucnosti. Ale ne: v pražském metru se o tom uvažuje s horizontem osmi až deseti let. Ve světě už vlaky bez řidičů jezdí a jak se zatím ukazuje, jsou spolehlivější než vlaky s řidiči. Pro cestující to bude jen otázka zvyku: před nějakou dobou si sotvákdo uměl představit, že třeba výtah by mohl jezdit bez obsluhy – že by si každý sám zavřel dveře a zmáčkl knoflík... Jinudy ovšem vývoj nevede.

Co může v metru hořet?

Podle nových norem už prakticky nic. Nehořlavé musejí být sedačky i kabely, z protipožárního hlediska se testují všechny materiály. Ovládání vozů je polovodičové, bezkontaktní, tedy bez jisker. Ale nikdy se nemá zapomínat na nebezpečí, už proto, že mnoho věcí neovlivníte: třeba oděvy, které nosíme, vesměs nehořlavé nejsou, stejně jako dokumenty v našich aktovkách či noviny, které si bereme ke čtení. Při stovkách cestujících to už není zanedbatelné. A tak v metru funguje speciální hasičský záchranný sbor. Je docela velký: čítá 120 zaměstnanců v nepřetržitém provozu a 8 v denní službě. S klasickými hasiči má mnoho společného, ale má i svoje zvláštnosti – zdejší hasiči totiž musejí být připraveni i na likvidaci bojových otravných látek. Tomu odpovídá speci-



Výtečný pomocník: stroj, který přesoustruží kola, aniž by se musela odmontovávat. Foto: Pavel Ryjáček

vyvinuté polymerové tyčinky. Nejsou levné, ale působí zázračně: kola se stále ne a ne opotřebovávají. Místo výměny po 150 000 kilometrech se začíná mluvit o milionu.

Největší riziko a zátěž: vandalové

Automatizace, zabezpečovací technika, ovládací mechanismy, které umožňují, aby řidič při rozjezdu nanejvýš zmáčkl tlačítko a vše se dál dělo samo. Je to zdánlivě jasný trend: v metru bude zapotřebí čím dál tím méně lidí, zmizí nekvalifikovaná práce, ušetří se... Ale ouha – technice se sice daří zvládnout leccos, ale na scéně se objevuje nečekaný jev: roste počet lidí, kteří se existenciálně nudí a hledají dobrodružství v takových podobách, které nám život ještě pěkně prodraží. V metru s tím začínají bojovat dennodenně. Kupříkladu když souprava vyjíždí z depa nebo se do něj vrací a jen na chvíli zastaví u návštěvnických sprejerů a podepíší se na ni. To, co jim na chvíli přinese vzrušující zážitek, se pak odstraňuje dlouho a pracně. Do hal, které jsou hlídány kamerami, pronikají milovníci graffiti i po střeše, patrně jim adrenalinový zážitek stojí za to. Jsou prakticky nepotrestatelní a bude jich čím dál tím víc.

Stejně zlá byla jakási módní vlna nosit na krku pojistky z hasičích přístrojů, jimiž je metro vybaveno. Co utržená pojistka, to nutnost znovu testovat přístroj; stojí to práci a tisíce korun. Nezbylo, než užít pojistku, která se prostě jako ozdoba nehodí; technici a vývojáři dnes musí myslet i na takové věci.

ální vybavení, skoro stejné, jako měli vojáci v Perském zálivu, a také de facto vojenský výcvik. Činnost hasičů je ovšem pestrá, od zjišťování škodlivin v ovzduší přes vyprošťování osob až po vracení vykolejených souprav zpátky na trať.

Faktem je, že za celou dobu existence metra v něm nikdy vážně nehořelo a nikdy tu oheň nesáhl po lidských životech. Hasiči ovšem říkají, že to hlavní nebezpečí nakonec z ohně nepochází: mnohem horší je lidská neurvalost, bezohlednost a panika.

Naši čtenáři MHD kupodivu chválí

Poprvé v životě jsem se odhodlala „napsat do novin“, tak mi dovolte sdělit několik postřehů. Již od povodňů žasnou nad tím, jak je skvěle zvládnuta organizace veřejné dopravy. Obdivuji lidi, kteří byli schopni ten povodňový průšvih zvládnout, při výpadku metra to bylo víc, než se dalo očekávat. Ve vedení DP jsou schopní organizátoři. Ale i ti, kteří autobusy a tramvaje řídí, jsou obětaví.

S pozdravem

Jitka Slavíková,
Praha 8-Karlín

Mluví-li člověk s někým z dopravního podniku, zjistí, že dopraváci vůbec nemají iluze o tom, co si o nich veřejnost myslí. Patrně mají své zkušenosti. Ale jak vidno, jsou i lidé, kteří jim drží palce. Třeba jich časem ještě přibude.

Dvoustranu připravil Pavel Ryjáček
Provázeli: ing. Josef Němeček
(technický náměstek o. z. Metro)
a ing. Michal Wowsný
(ředitel HZS o. z. Metro)



Protiplynový oděv hasičů pražského metra musí umožnit práci v silně zamořeném prostředí. Kupříkladu plynotěsný zip není technicky jednoduchou záležitostí. Tomu odpovídá i cena: slušivý kostýmek byste si pořídili bratru za sto tisíc, s dýchacím přístrojem za trojnásobek. To jsou náklady, které běžný cestující v MHD vůbec nebere v potaz. Foto: Karel Cudlín

Karlínské jeviště v plném lesku v roce 2005!

Jedno z největších divadel v republice podstoupí zásadní rekonstrukci, jejíž cena se odhaduje v řádu stovek milionů korun

V prostorách, kde léta zněly melodie různých skladatelů, se v létě zabydlela Vltava – bohužel ne ta od Smetany. Rozvodněná řeka způsobila karlínskému divadlu nesmírné škody a donutila soubor změnit scénu. Místo v poničeném Karlíně se začalo hrát v Kongresovém centru Praha. A nebyla to jediná změna, která na karlínské čekala.

Od cirkusu k muzikálu

Hudební divadlo Karlín do tohoto léta sídlilo v historické budově postavené roku 1881 v pseudobarokním stylu. Původně šlo o prostor určený pro cirkusová představení, pak se zde střídala opereta a varieté, a po válce zde E. F. Burian zahájil pravidelný provoz repertoárového hudebního divadla operetou Král tuláků. Po roce 1948 divadlo řídili Jan Werich s Oldřichem Novým a poprvé na evropské půdě se zde hrál muzikál Divotvorný hrnec. Od roku 1961 je už trvale zřizovatelem karlínské scény hl. m. Praha.

Co bude dál?

Jaká je budoucnost pražské operetní scény? Poprvé tuto otázku položila srpnová povodeň. Po nedávné náhlé výměně v čele karlínské divadla se mnozí ptají znovu. Ladislav Županič totiž ředil Hudebnímu divadlu Karlín deset let a nebyla to špatná éra, divadlo v ní získalo sedm prestižních cen Thálie.

Ovšem v hospodaření divadla byly už delší dobu problémy, které bylo potřeba řešit. Město se tedy rozhodlo vyměnit ředitele a Ladislava Županiče vystřídal Egon Kulhánek. „*To odvolání nebylo žádné náhlé hnutí mysli. V karlínském divadle byla hospodářská situace komplikovaná minimálně čtyři roky, a to vážným způsobem*“, říká k tomu radní pro oblast kultury Igor Němec. „*Pan ředitel Županič měl dlouhodobě potíže s ekonomickými rozhodnutími*“, vysvětluje.

Přestavba jako cesta

Ekonomická situace divadla je neradostná. Škody na budově se blíží astro-

nomickým 100 milionům korun. Rekonstrukce Hudebního divadla Karlín byla plánována už dávno před povodněmi. V posledních deseti letech se hlavní město cíleně zaměřovalo na opravy budov svých příspěvkových organizací. Proběhla tak rekonstrukce Obecního domu, ústřední budovy Městské knihovny a jejích dalších poboček, domu U Zlatého prstenu, Müllerovy vily a mnoha dalších. Pražští radní by rádi dokázali opravit jedno divadlo ročně – rekonstrukce Karlína se však odhaduje až na 700 mil. Kč, představuje tedy investici zcela mimořádnou.

„*Na podzim roku 2005 se chci vrátit do Karlína, se souborem, s operetou i s muzikálem*“, vyslovuje své přání nový ředitel Egon Kulhánek. Hodlá proměnit i skladbu publika: „*Hovořil jsem s šéfem předprodeje, který mi řekl, že Karlín je divadlo střední a starší generace – a já bych z něj rád udělal i divadlo mladé generace, aby si sem našly cestu i rodiny s dětmi*.“



Ředitel divadla Egon Kulhánek (vlevo), radní Igor Němec a technický náměstek ředitele Hudebního divadla Karlín Jiří Blažek v historické budově. Foto: Kateřina Volná

Pražské jaro představí hvězdy klavírního nebe

Letošní ročník našeho nejslavnějšího hudebního festivalu nebude mít žádné velké jednotící téma, jako byl vloni Stravinskij. Spíše ho charakterizuje témat několik: jedním z nich je pocta klavíru jako fenoménu klasické hudby, druhé tvoří největší skvosty duchovní hudby, třetí bychom mohli nazvat Velké světové orchestry. Beethovenova Devátá zazní letos na závěr naposledy.

Cílem pořadatelů bylo, aby se v druhé polovině května v Praze objevili špičkoví světoví klavíristé, a zároveň aby je publikum mohlo srovnávat s českou re-

prezentací. Ze zahraničí přijedou slavný Emanuel Ax, Nikolaj Děmiděnko, Elisabeth Leonskaja, Grigorij Sokolov a mladý čínský objev Li Yun Di, společně budou hrát Marián Lapšanský a Eugen Indjic, ze světových a zároveň českých osobností dostane prostor Ivan Moravec (v krásném chopinovsko – beethovenovském programu). Klavír bude nahlížen i v historickém kontextu: Jaroslav Tůma provede ve dvou večerech kompletní fugy Antonína Rejchy (na hammerklavíru), na dalších dvou koncertech se objeví čtvrttónový klavír Aloise Háby (hraji Vojtěch Spurný a Tomáš Víšek).

Pražské jaro nabídne také výběr z oratorního standardu, zvaného „missa solemnis“, tedy „velká mše“. Vrcholným představitelem je tu pochopitelně Beethoven (jeho Misa solemnis D dur zazní v katedrále Sv. Víta), méně tradičním Hector Berlioz (jeho Messe solennelle se objeví v Obecním domě). Za pozornost stojí také Händelův Mesiáš v Rudolfinu (diriguje Peter Schreier) a Mozartova Mše C dur, nedávno nalezená, přesněji zkompletovaná ze zlomků (zazní v české premiéře).

Zmínit se musíme i o velkých orchestrech a jejich dirigentech. Or-

chestre National de France bude řídit jeho nový šéf Kurt Masur, San Francisco Symphony diriguje Michael Tilson Thomas, Tonhalle Orchester Zürich hraje s Davidem Zinmanem. Mou vlastní bude zahajovat Česká filharmonie s Ondřejem Kukalem, závěrečný koncert Symfonického orchestru hlavního města Prahy FOK řídí Libor Pešek. Naposledy tu zazní Beethovenova symfonie s Ódou na radost – v příštím roce už bude závěrečný koncert dvořákovský.

Z pěvců připomeňme alespoň slavnou sopranistku Barbaru Bonney. Z dramaturgických pozoruhodností

můžeme uvést dětskou operu Pavla Trojana Bylo nás pět (v Laterně Magice) či českou premiéru klarinetového koncertu Kryštofa Mařatky – Čecha žijícího ve Francii.

I letos zůstává generálním partnerem Pražského jara Česká spořitelna a hlavním partnerem Transgas, mezi velké sponzory přibyl také Eurotel. Tradičně významný je podíl ministerstva kultury a hlavního města Prahy. A co je důležité: vstupenky na koncerty jsou stále v prodeji, stejně jako v loňském roce v síti TicketPro, ale také ve zvláštní pokladně Pražského jara přímo v Rudolfinu. (cyk)

Světoví spisovatelé opět v Praze

Festival spisovatelů Praha oslaví letos již třinácté výročí

Festival spisovatelů se po roce opět vrátí do Prahy, a to mezi 6. a 10. dubnem. Jde o jednu z nejdůležitějších evropských kulturních událostí, která je jedinečná zejména spojením světových autorů, prezentací v mezinárodních médiích a živým přenosem festivalových akcí na internetu.



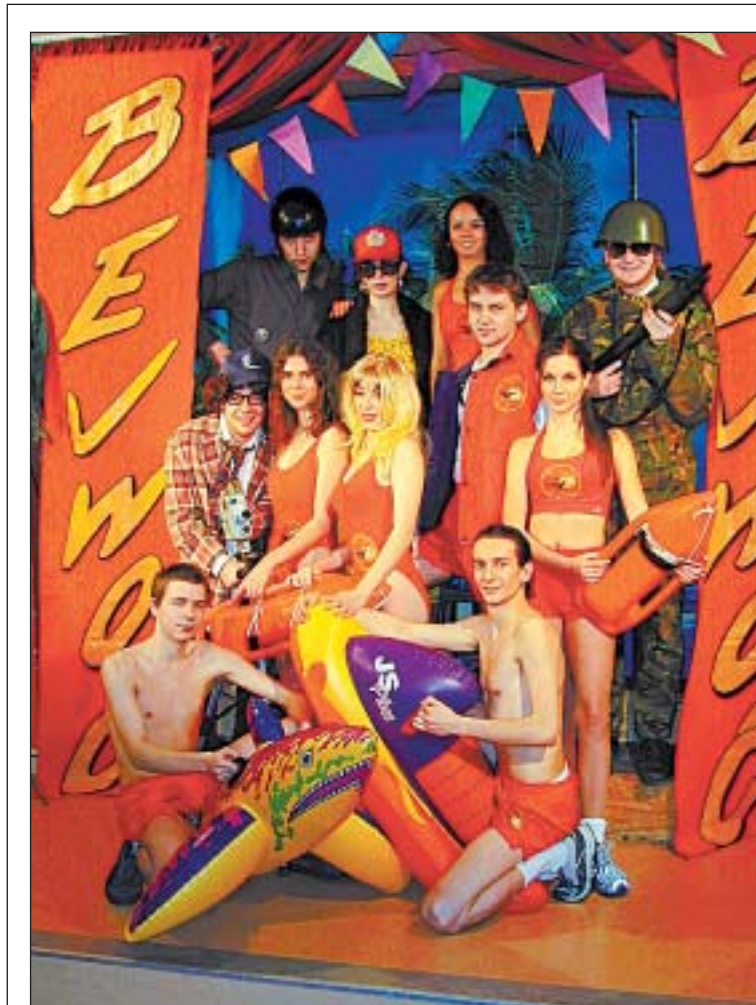
Art Spiegelman je spoluzakladatelem a redaktorem slavného časopisu Raw, který se věnuje avantgardnímu komiksu a grafice. Jeho práce byly publikovány v novinách a časopisech New York Times, Playboy, Village Voice a mnoha jiných. Jeho kresby byly vystaveny v muzeích a galeriích ve Spojených státech a dalších zemích. Mezi ocenění, která obdržel za knihu Maus, patří Pulitzerova cena (Pulitzer Prize) a Guggenheimovo stipendium (Guggenheim fellowship). Art Spiegelman žije se svou ženou Françoise Moulyovou a dvěma dětmi v New Yorku.

Festival spisovatelů Praha se poprvé konal v květnu 1991 ve Valdštejnském paláci jako setkání dvaceti českých spisovatelů, kteří stáli v opozici proti komunistickému režimu. Na téma „Svatební přípravy na venkově: Rozvod politiky a literatury“ tenkrát diskutovali například Josef Škvorecký, Ludvík Vaculík, Ivan Klíma, Milan Jungmann a Eva Kantůrková.

Během následujících let se prezidentovi festivalu Michaeli Marchovi podařilo získat pro pražské setkání spisovatelů celosvětovou pozornost díky prestižnímu listu The Guardian. Z Prahy se tak na několik dní stává středobodem evropského literárního dění. Desítky významných jmen se už mezi festivalovými hosty ocitly, letos se Pražané mohou těšit například na Amose Oze, Irvina Welshe, Josefa Nesvadbu nebo Nikose Panayotopoulou. Do našeho hlavního města zavítá i Art Spiegelman, jehož slavný komiks o holocaustu Myš: Příběh očitého svědka vyvolal silné emoce a je znám i českému čtenáři. Akce se zúčastní také Kanaďan Yann Martel, držitel prestižní britské literární ceny The Man Booker Prize za rok 2002. „*Díky úžasnému pražskému genu loci zůstává toto město dlouho v podvědomí literárních hostů a při psaní se tento moment zpětně promítá do jejich díla*“, vychvaluje místo konání Michael March, rodilý Newyorčan, jenž se v české metropoli usadil.

Letošní ročník je věnován americkému spisovateli Williamu S. Burroughsovi a festivalové motto zní: „Nepodáváme zprávy. Píšeme je.“ V neděli 6. dubna proběhne slavnostní zahájení za účasti primátora Pavla Béma, pak se rozeběhne několikadenní maraton besed, autogramiád a tiskových konferencí, které se letos budou odehrávat převážně v Divadle Minor a v knihkupectví Big Ben Bookshop. Sem si například zájemci budou moci 7. dubna v 11.00 zajít na autogramiádu kultovní knihy Irvina Welshe Trainspotting, jejíž filmová verze si získala své četné fanoušky i v Čechách.

Pokud ovšem Welshův skotský pouliční dialekt a životní příběhy britských punkáčů a narkomanů nejsou vaše gusto, vězte, že na Festivalu spisovatelů bude možné strávit čas i s tvůrci z úplně jiných koutů světa, namátkou: z Izraele, Japonska, Indie, nebo třeba z Řecka. Koncentrace světových literátů v srdci Evropy bude netradičně vysoká. Více informací na internetových stránkách www.pwf.prago-net.cz. (q)



„*Humor jako způsob přežití*“ – tak zní motto seskupení mladých herců, většinou studentů DAMU, které si získává diváky svým „extrémním“ pojetím divadla. Divadlo Extrém již několik let oživuje sídlištní kulturu městské části Prahy 4, stálou scénu nalezl soubor pod vedením herce Ypsilonky Martina Janouše v kulturním centru Novodvorská. Na repertoáru jsou mimo jiné autorská představení Milada (příběh důchodkyně a jejích přátel), dále pohádková hra na motivy známého večerníčku Jak Trautenberk dělal Krakonošovi ducha a nejnovější představení Naše pobřežní hlídka, poněkud ztřeštěná parodie na známý televizní seriál. Právě tuto inscenaci můžete v KC Novodvorská zhlédnout ve čtvrtek 13. a v pátek 14. března vždy od 19.30 hod., ale například také na aprila (1. a 14. 4.).

Putování za historií pražské dopravy

Za počátek vývoje osobní hromadné dopravy v Praze můžeme považovat rok 1829. Tehdy získal povozník Jakub Chocenský povolení k zavedení dopravy omnibusy, krytými vozy pro 15–20 osob, taženými dvěma nebo třemi koňmi. Trasa spojovala Staroměstské náměstí se Sněmovní ulicí přes Malostranské náměstí a Karlův most. Přestože se z této vymoženosti mohli Pražané radovat poměrně krátce, neboť již 19. dubna následujícího roku byl provoz ukončen, našli se následovníci. Uvádí se, že 20. srpna 1845, kdy do Prahy přijel první vlak, jezdilo jejími ulicemi již pět omnibusových linek.

ském břehu od řetězového mostu ke smíchovskému nádraží. Do roku 1885 měla koňka šest linek o celkové délce téměř 19 km a disponovala 85 vozy a 420 koňmi. Po roce 1899 začaly být tratě, tehdy již v majetku pražské obce, postupně přeměňovány na elektrický pohon. Dokud nedosloužily, byly vozy koňky používány jako vlečné za elektrickými tramvajemi. Naposledy se mohli Pražané svést koňkou 12. května 1905 přes Karlův most, poté byla i zde trať elektrifikována. Tramvaj zde však jezdila pouze tři roky, 1. května 1908 byl provoz ukončen.

Krátce předtím, 7. března 1908, byl zahájen první autobusový provoz na území Prahy. Zavedením au-

tebním kasárnám trvala 8 minut, napět 9 minut. S prvním autobusem jelo na Hradčany 6 osob, jízdné zaplativších. "Ale ani tato vymoženost neměla dlouhého trvání, strmost Nerudovy ulice byla příčinou častých poruch autobusů a po nehodě jednoho z nich byl provoz již 17. listopadu 1909 ukončen. K dalším pokusům o zavedení pravidelné autobusové dopravy docházelo ve větší míře až po 1. světové válce. Průlom znamenalo zavedení linky A z Čechova náměstí do Záběhlic v červnu 1925 a poté několika dalších linek, které zajišťovaly dopravu na území hlavního města i spojení s některými mimopražskými obcemi. Příchod krize a zejména pak 2. světové války rozvoj tohoto druhu dopravy silně omezil. Zatímco roku 1938 bylo provozováno 17 denních a 5 nočních linek, roku 1944 to bylo pouhých 7 linek, na nichž jezdilo celkem 15 autobusů, na konci války byl autobusový provoz téměř zastaven.

Éra trolejbusové dopravy v Praze je ohraničena dvěma daty: 29. srpna 1936, kdy byl zahájen provoz první trolejbusové linky ze Střešovic na Hanspaulku, a 15. října 1972, kdy vyjely trolejbusy v Praze naposledy. První pražská trolejbusová linka byla zároveň i první v republice a zahajovací jízda byla proto provázena patřičnou slávou. Jak uvádí zpráva z Lidových novin, po proslověch ve střešoviccké vozovně „se slavnostní obecenstvem stěží vepalo do velkých prostranných vozů, v nichž je 32 míst k sezení a 35 k stání. Nával byl tak velký, že se primátoru Baxovi jen tak tak podařilo urvat místo, a předseda elektrických podniků musel stát. Když vozy dojezdy do ulice Na pískách na Hanspaulce, uvítala je ryčná hudba kutálky a nadšený jásot obyvatel čtvrti.“ Vrcholu dosáhla trolejbusová doprava na konci padesátých let, kdy bylo v provozu celkově téměř 50 km tratí a 179 vozidel, ale již v roce 1960 padlo rozhodnutí o jejím postupném zrušení a nahrazení autobusy. Jako poslední byla zrušena linka 51 od Orionky na Karlov.

Jednotný tarif ve všech prostředcích pražské hromadné dopravy vstoupil v platnost 31. prosince 1951 a tehdy bylo rovněž zavedeno číslování autobusových linek, které se používá dodnes.

Stanislava Bürgerová



Foto: Archiv MHP

Autobus (linka Dobříš–Mníšek–Zbraslav–Praha) před Vyšší dívčí školou na Novém Městě, kol. 1930

Základem dnešní tramvajové dopravy bylo založení Anglicko-české tramwayové společnosti (1873), která měla provozovat koněpřežnou dráhu. Jejím koncesionářem se však posléze stal belgický podnikatel Eduard Otelet, který zavedl pravidelnou dopravu na první trase koňky z Karlína na staveniště Národního divadla 23. září 1875. Následujícího roku v květnu začal provoz na trati na levém vltav-

tosubů bylo vyslyšeno dlouholeté volání obyvatel Hradčan po vhodném spojení s vnitřním městem. Zahajovací akt se odehrál na Malostranském náměstí za přítomnosti tehdejšího starosty Groše, zástupců tisku a nadšeného zájmu obyvatelstva. Poté, jak píše Národní listy, „vstoupili účastníci zahajovací jízdy do dvou autobusů a sice N 166 Laurin a Klement a N 165 Fiat. Jízda na Hradčany k zeměbra-

Tajenku předchozího čísla (Také na území Prahy napočítáte více než třicet rybníků) vyluštilo a do redakce včas zaslalo více než 400 čtenářů, vylosovali jsme pět z nich (R. Sloupová, Praha 2; E. Homérová, Praha 5; K. Kočí, Praha 6; L. Pýcha, Praha 7; F. Nedohlíd, Praha 8). Tajenku této křížovky očekáváme v elektronické nebo písemné podobě do konce března, tedy do pondělí 31. 3.

	ZKRATKA PRAŽSKÝCH VODÁREN	ZNAČKA DERSTEDU	SOS (ŘÍMSKY)	EXEMPLÁŘ	ODPOUK-NOUIT	DVOUZPĚV	ZNAČKA BUŠLU	DEZ-INFEKČNÍ PŘÍPRAVKY	HLÁŠENÍ (ZASTAR.)	DIVADELNÍ ZÁVĚS	DOUPATA	STŘEDOVĚKÁ ČESKÁ MINCE	ZKRATKA VELKÉHO ORCHESTRU	SLOVEN "OCET"	OKRASA	PŘITAKÁNÍ	ZNAČKA OSMA	SOLNÍ ZÁČNÍ SLABÍKA	
PODFUK							ŠLECHTICOVO IN. POLIT. SORELA							ODVĚTVI AUSTRAL SIDLO					
1. DÍL TAJENKY																			
	ÚŘAD (ZASTAR.)	3. DÍL TAJENKY	OBILNINA BLANKYT				POVEL PSOVI OPAK SVRŠKU					ÚD (ZASTAR.) OCHAB- LOST				3. DÍL TAJENKY	EVROPAN	DRUH ROSNIČKY	
PŘÍSTROJ							STĚNAVĚ ZVUKY (KNIŽNĚ) CHATA					JEMNOCIT (KNIŽNĚ) ZNAČKA POČÍTAČU							
NEMILE SE DOTYKAT							PATKA SLOUPU ZVUK PŘI LETU				SPZ OHR. BENEŠOV EL. VODIČE PRO VOZY		POBÍTI KOLEM ZNAČKA KŘEMKU						
IRÁČKÁ ŘEKA							FRONTA (ZASTAR.) TRĚHLASÁ SKLADBA				SOPEČNÁ HORNINA ROZLEHLÉ ROVINY				NAPADENÍ ROURA				
	ZVUK HRČENÍ KRUTA (NÁŘEČ.)			ZÁRMUTKY (KNIŽNĚ) ÚTVAR NA HLADINĚ					POVĚDĚT (KNIŽNĚ) BRÁZDĚNÁ						DOMÁCKY ILONA OŠKUBAT				
ZNAČKA MILIAMPÉRU			PSÍ ZVUK PERSKÝ POŠVÁTNY OHEŇ				SPZ OHR. BEROUN ZNAČNĚ		DĚLOVĚNA PISÁTKA (ŘÍDČEJ) SETRA					ZNAČKA ROTACE PŘED- LOŽKA			RUSKÝ "TO"	NERVOVÝ ZÁSKUB- V OBLIČEJ	
DÁT DO OBALU							OZDOBA NA KŘK SEK						PROJET POD NĚCÍM TLOUČT						
STÁVAT SE RUDÝM									SLOVEN "SÁNE" IN. HER. OLIVIERA				BOŘITI OZNAČENÍ ŠEDO- ZEMĚ						
SLEPÍČÍ ZVUK						1. DÍL TAJENKY								UMĚLEC. SLOH 16.-18. STOLETÍ					
LETADLA						TYKAJÍCÍ SE NEJVYŠŠÍ KARTY				ZKR. ELEK- TROTECH. MĚŘICÍ TECHNICKY				A SICE			POMŮČKA: ADÁR. BULO. CHS. OE. ORT. SPIRA, TAUK. TIKÁ		

HISTORICKÉ ZAJÍMAVOSTI



NOVÝ ZNAK PRAHY 2

Návrh nového znaku a praporu od akademického malíře Karla Pánka schválili zastupitelé poté, co ho rada městské části vybrala jako nej-

lepší z návrhů zařazených do výběrového řízení. Nenašla na něm závady ani městská heraldická komise, která ho postoupila Radě hlavního města Prahy. Po schválení magistrátním zastupitelstvem putoval návrh do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, kde se jim zabýval podvýbor pro heraldiku a vexilologii, který doporučil, aby předložené symboly byly městské části Praha 2 uděleny v navrhované podobě. Rozhodnutí předsedy Poslanecké sněmovny celý schvalovací proces uzavřelo.

Od roku 1960 tvoří druhou městskou část čtyři katastrální území: celý Vyšehrad a části tří dalších (Nové Město, Vinohrady, Nusle). Praha 2 proto dosud oficiálně používala jejich historické městské znaky.

ZNAK

V červeném štítě stříbrná kvádovaná hradba se zlatým cimbuřím, černou branou se zlatou klenbou a stříbrným klenákem, s vytaženou zlatou mříží, otevřenými dřevěnými okovanými vraty přirozené barvy. V bráně zkřížené vztyčené zlaté gotické klíče zuby ven. Za hradbou dvě zlaté kvádované věže se stříbrným cimbuřím a zlatými valbovými střechami s makovičkami, každá s jedním černým oknem. Mezi věžemi český lev držící na dřevěné žerdí přirozené barvy stříbrný praporec se dvěma cípy s černou orlicí se stříbrným jetelevitě zakončeným perizoniem hlavou k žerdí (perizonium je znak na hrudi orlice).

PRAPOR

Prapor (list) tvoří tři vodorovné pruhy, červený, žlutý zubatý se čtyřmi čtvercovými zuby a třemi stejnými mezerami a bílý. Poměr šířky k délce listu je 2:3.