

# DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



## Výsledky komplexního přepravního průzkumu metra 2008

Nejzajímavější statistiky listopadového průzkumu v metru.

**3**

## Pražská koňka má opět svoje cestující

Nejstarší vůz expozice díky dvěma novým exponátům zase o něco více ožil.

**25**



Milí čtenáři DP KONTAKTu,

vítám vás v novém roce i v dalším – již čtrnáctém ročníku časopisu pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy. Doufám, že jste letopočet 2009 přivítali s dobrou náladou, která vás po celý rok neopustí.

V listopadu loňského roku se v metru uskutečnil komplexní přepravní průzkum. Vzhledem k tomu, že již máme k dispozici jeho výsledky, seznámíme s nimi i vás.

Pozornost zaměříme i na jedno z nejdiskutovanějších témat poslední doby – uzavření stanice metra Národní třída v souvislosti s výstavbou budovy Copa Centrum.

Vedení města zvažuje umožnit taxikářům využívání vybraných silničních pruhů vyhrazených pro autobusy MHD a také některých tramvajových tratí – i tomuto kontroverznímu tématu věnujeme stránky časopisu.

Minule jsme se jako cestovatelé vypravili do Pobaltí, abychom zmapovali městskou hromadnou dopravu v hlavním městě Lotyšska – Rize. Dnes v Pobaltí ještě chvíli zůstaneme, a to kvůli dopravě v hlavním městě Estonska – Tallinu.

V letošním roce oslavíme 35 let od chvíle, kdy pražským podzemím začalo poprvé projíždět metro. První vozy metra se však zbrusu novými tunely pod Prahou nerozjely 9. května 1974, ale o několik měsíců dříve v rámci pomocného a zkušebního provozu. A my si připomeneme, co se před slavnostním zprovozněním metra s cestujícími, přibližně od října 1973 do ledna 1974, v pražském metru odehrávalo.

V Muzeu MHD ve Střešovicích mají dva nové přírůstky, což pozornější z vás mohli již postřehnout z titulní strany lednového čísla. Do historické koňky přistoupili dva noví cestující – elegantní dáma Maruška, které dělá doprovod úředník Elektrických podniků. Více už ale o těchto dvou nových exponátech prozradí Pavel Fojtík ve svém článku.

Představíme vám světovou raritu kolejové dopravy, která vznikla v Pražské strojárně a kterou jste mohli také zhlédnout na loňském veletrhu InnoTrans – největší evropské přehlídce tramvajové techniky. O čem je řeč – to zjistíte, když nalistujete stranu 28.

Povyprávíme vám také napínavý a zajímavý příběh, kterak bezpečnostní ředitel zápasil s kriminálním. Na podzim minulého roku ukradli dva muži trezor z pražského Hotelu Olympik. Jednoho z pachatelů se podařilo policistům chytit, ten druhý stále unikal. Obrat však nastal 13. listopadu, kdy v dopadení tohoto pachatele sehrál klíčovou roli náš bezpečnostní ředitel Antonín Fedorko a řidič Bohuslav Koudelka.

V minulém čísle jsme vás seznámili s naším kolegou – Sašou Kirilovem, jehož muzikantský koníček slavil úspěch v soutěži Česko hledá písničku. Dnes na um a mimopracovní zájmy našich pracovníků navážeme dalším úspěšným kolegou. Pan Jaroslav Suchý je totiž nejen zaměstnanec Dopravního podniku, ale i mnohonásobný mistr republiky v lukostřelbě. Možná by tak mohl vzniknout další pravidelný seriál o lidech z DP, kteří mají zajímavé koníčky či sklídili zasloužené úspěchy. Proto pokud o někom takovém víte, podělte se o jeho příběh s námi a pošlete nám tip do redakce.

I v roce 2009 budeme pokračovat v pravidelném seriálu o dopravních podnicích v České republice. Tentokrát náš redaktor Jakub Ryška zavítal do Olomouce, aby zjistil, s jakými zajímavostmi se zde můžeme setkat.

Vánoce jsou již za námi, ale i přesto máme pro některé z vás připravený malý dárek. Pro ty, kteří rádi soutěží, jsme přichystali soutěž o vstupenky na výstavu Republika, která probíhá v Národním muzeu až do 15. března. Pro každého z devíti vylosovaných výherců máme připraveny dvě vstupenky na tuto unikátní výstavu.

Věřím, že rok s magickou devítkou na svém konci bude plný krásných zážitků, moudrých ponaučení, větší blízkosti k druhým i k sobě samým a prožijeme jej ve zdraví, lásce, radosti a poklidu. A pokud přijdou chvíle bolestné a náročné, zvládneme je s důstojností a nezломí nás, nýbrž posílí. Prožijte kouzelný rok 2009.

Dana Reinišová

### 3 Aktuálně

### 8 Metro

### 10 Tramvaje

### 14 Autobusy

### 16 Ze světa

### 18 Z podniku

### 22 Historie

### 26 Zajímavosti



## DP KONTAKT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

**Sídlo redakce:** Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

**Redakční rada:** Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

**Šéfredaktorka:** Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

**Uzávěrka tohoto čísla:** 10. ledna 2009



# Výsledky komplexního přepravního průzkumu metra 2008

Komplexní přepravní průzkum metra se uskutečnil ve středu 12. listopadu 2008. Poslední průzkum tohoto rozsahu byl realizován v roce 2004. Byla použita metoda lístkového průzkumu. Výdej lístků byl zajišťován v době od 5.30 do 21.00 hodin, sběr lístků od 5.30 do 21.45 hodin. Z celé řady získaných výsledků jsme vybrali ty, které jsou pro čtenáře nejzajímavější.

Ing. Pavel Čejka, vedoucí oddělení Dopravně-provozní podpora

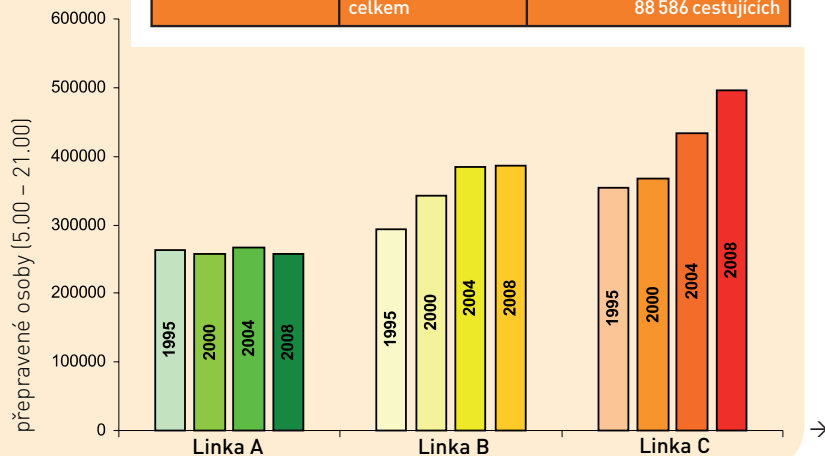
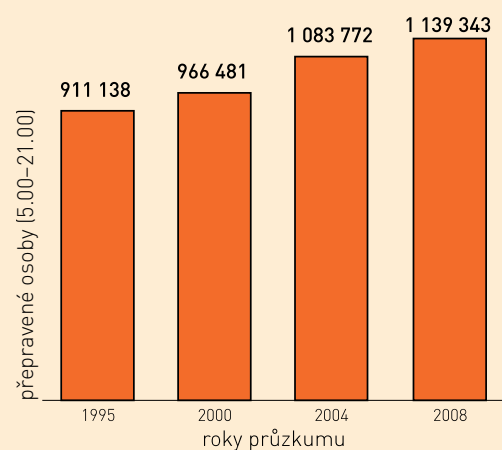
## Počet přepravených cestujících na jednotlivých linkách v období 5.30–21.00 hodin

linka A	254 714
linka B	380 891
linka C	492 221
<b>celkem</b>	<b>1 127 826</b>

Vzhledem k tomu, že sledování vstupů bylo ukončeno ve 21.00 hodin a z důvodu zjištění celkového počtu přepravených cestujících za celý provozní den, tj. od 5.00 do 24.00 hodin, byl sledován pomocí automatických počítadel ve všech vestibulech metra počet vstupujících a vystupujících cestujících. Takto byl stanoven celkový počet přepravených cestujících za celý provozní den, tj. od 5.00 do 24.00 hodin, na 1 198 579 (linka A – 276 032; linka B – 404 256; linka C – 518 291).

Počet přepravených cestujících v roce 2008 je tak o 56 641 osob vyšší oproti roku 2004 (1 141 938 cestujících), tj. o 4,96 %.

## Přepravené osoby – trend



## Nejzatíženější stanice podle obratu cestujících

linka A	nástup	výstup	obrat
Dejvická	63 585	54 141	117 726
Můstek A	46 708	45 588	92 296
Staroměstská	19 788	21 204	40 992
linka B			
Anděl	47 475	53 976	101 451
Smíchovské nádraží	36 361	35 200	71 561
Černý Most	27 439	36 122	63 561
linka C			
I. P. Pavlova	56 330	62 317	118 647
Budějovická	51 087	48 711	99 798
Kobylisy	40 726	39 815	80 541

## Nejméně zatížené stanice podle obratu cestujících

linka A	nástup	výstup	obrat
Depo Hostivař	8 557	8 590	17 147
Muzeum A	8 683	9 190	17 873
Želivského	10 542	10 182	20 724
linka B			
Kolbenova	2 642	2 496	5 138
Invalidovna	3 067	2 661	5 728
Stodůlky	4 956	4 113	9 069
linka C			
Prosek	6 345	5 624	11 969
Roztyly	10 504	9 727	20 231
Střížkov	12 011	11 609	23 620

## Zatížení přestupních stanic

Můstek	směr A – B	50 840 cestujících
	směr B – A	44 945 cestujících
	<b>celkem</b>	<b>95 785 cestujících</b>
Muzeum	směr A – C	54 537 cestujících
	směr C – A	50 376 cestujících
	<b>celkem</b>	<b>104 913 cestujících</b>
Florenc	směr B – C	44 875 cestujících
	směr C – B	43 711 cestujících
	<b>celkem</b>	<b>88 586 cestujících</b>



## Nejzatíženější úseky

RANNÍ PŘEPRAVNÍ ŠPIČKA (maximální 1/4 hodina/maximální hodina/maximální 3 hodina)		
linka A:	Muzeum A – Můstek A	3 094/10 626/27 621 cestujících (7.30–7.45/7.15–8.15/6.45–9.45)
linka B:	Anděl – Karlovo náměstí	3 969/15 187/37 374 cestujících (7.45–8.00/7.00–8.00/6.15–9.15)
linka C:	Pražského povstání – Vyšehrad	4 560/16 433/41 920 cestujících (7.30–7.45/7.00–8.00/6.30–9.30)
ODPOLEDNÍ PŘEPRAVNÍ ŠPIČKA (maximální 1/4 hodina/maximální hodina/maximální 3 hodina)		
linka A:	Můstek A – Muzeum A	2 718/9 464/26 455 cestujících (17.45–18.00/16.00–17.00/15.45–18.45)
linka B:	Karlovo náměstí – Anděl	3 757/12 862/34 571 cestujících (17.15–17.30/16.30–17.30/15.30–18.30)
linka C:	I. P. Pavlova – Vyšehrad	3 883/13 827/39 981 cestujících (17.30–17.45/16.45–17.45/15.30–18.30)
CELÝ PROVOZNÍ DEN (tj. 5.00–24.00 hodin)		
linka A:	Můstek A – Muzeum A	97 625 cestujících
linka B:	Národní třída – Můstek B	115 093 cestujících
linka C:	Vyšehrad – I. P. Pavlova	146 538 cestujících

## Zatížení nově otevřených stanic v roce 2008


### obrat cestujících

	nástup	výstup	obrat
Letňany	14 699	16 022	30 721
Prosek	6345	5624	11969
Střížkov	12 011	11 609	23 620

### zatížení úseků

úsek	směr Háje	směr Letňany
Letňany–Prosek	14 699	16 022
Prosek–Střížkov	20 063	20 665
Střížkov–Ládví	30 082	30 282

## Další zajímavé údaje

- **průměrná přepravní vzdálenost cestujících:** 6400,10 m (v roce 2004: 6150,61 m)
- **průměrná doba přepravy cestujících:** 16 min 9 s (v roce 2004: 15 min 57 s)
- **přestupovost (poměr přestupujících cestujících k celkovému počtu přepravených cestujících):** 24,14 % - 289 284 přestupů (v roce 2004: 23,99 %)
- **maximální relace:** Dejvická – Můstek A (9 899 osob/den)
- **nejdelší cesta:** Háje – Zličín (51 min 30 s)
- **nejzatíženější úsek v obou směrech:** I. P. Pavlova – Vyšehrad (291 689 osob/den) 

Takto bude vypadat zastávka Národní třída po dostavění Copa Centra.



# Národní třída: tři vylepšení v jedné stavbě

Uzavření stanice metra Národní třída a související stavba budovy Copa Centrum patří k nejdiskutovanějším pražským tématům poslední doby. Protíná se tu množství soukromých i veřejných zájmů, a nelze se proto divit, že stavbu provází emoce.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace Foto: Copa Real Estate Prague

**P**ro Dopravní podnik je to však jedinečná příležitost jak spojit do stejného období opravu eskalátorů, rekonstrukci stanice metra a zřízení výtahu pro invalidy. Na tyto akce naváže ještě další stavba, a to rekonstrukce tramvajové trati ve Spá-

lené ulici, která je v havarijním stavu. Již v roce 2000 proběhla architektonická soutěž na zástavbu volného prostranství na Národní třídě. O rok později schválila rada hlavního města vítězný projekt zástavby, pročež začal peleton připravovat i stížností nejrůz-

nějsích zájmových skupin. Mezi nespokojené patří jednak obyvatelé protějších domů, kteří přijdou o volný výhled, památkáři poukazující na neadekvátní výšku budovy, ale také podnikatelé provozující stánky mezi vestibulem a Tescem, pro něž znamená každý měsíc, o který bude stavba oddálena, další výdělek. Vzhledem k tomu, že bude uzavřena stanice metra, ozývají se i někteří cestující. Jakkoli je však zbudování Copa Centra diskutabilní, rekonstrukce eskalátorů i stanice Národní třída je nevyhnutelná.

## Rekonstrukce eskalátorů

Vzhledem k tomu, že projekt Copy počítá s přesunem vestibulu metra do podzemí budovy, nelze než obě stavby spojit. Plánovači se však snaží o co nejmenší zatížení cestujících. Proto budou nejprve základy Copy hloubeny okolo vstupu do metra. Až poté (podle plánu 1. 7. 2009) bude stanice uzavřena. „V žádném případě není možný ani částečný provoz stanice po dobu stavby,“ říká Ing. Jaroslav Šubert z technického úseku a vysvětluje: „Je třeba zkrátit tubus eskalátoru o dvě patra, zbudovat nový vestibul a z něj vést další tubus na povrch.“ Eskalátor se přitom musí kompletně odstrojít včetně jeho nosných konstrukcí. „Začne se po jednotlivých dílech rozebírat a spouštět speciálním lanovým výtahem dolů. Až to bude hotové, začneme posazovat jednotlivé kusy konstrukce zase zespodu nahoru,“ popisuje Šubert.

Všechny úkony na sebe navazují. Po rozebrání eskalátoru nastoupí stavební firma, která odstraní jeho ze země čnicí tubus. Následně se mohou začít stavět čtyři podzemní podlaží Copa Centra (zahrnující i velká parkoviště). Po toto období nezbude Dopravnímu podniku a jeho cestujícím než čekat, až budou hotové konstrukce, do nichž bude možné uchytit eskalátorový tubus vedoucí na povrch. „Do stanice je jediný přístup, a proto bude Národní třída uzavřena stejně jako kdysi Náměstí míru, Staroměstská, Malostranská a Hradčanská,“ připomíná Šubert.

## Rekonstrukce stanice

Pro mnohého je uzavření stanice mrzuté, na druhou stranu se jedná o výbornou příležitost, jak za absence cestujících obnovit kromě eskalátorů i celé podzemí. „Je to jediná možnost za několik desítek let,“ upozorňuje Šubert. Stanice od svého otevření v roce 1985 zpustla, velkou ránu jí zasadily povodně v roce 2002. „Když voda opadla, vyměnila se jen technologie a osvětlení, ale s ostěním a stavebními prvky se nehýbalo, protože už tehdy bylo

známo, že se bude nad stanicí stavět,“ vysvětluje Šubert. Rekonstrukce tedy bude spočívat v kompletním odstrojení až na holé ostění. Bude třeba odstranit podhledy i tzv. deštník proti úkapům podzemní vody a zvrátí ostění přetěsnit.

Poté dostane stanice úplně nový háv. Zranitelné sklo na sloupech nástupiště nahradí jiné materiály. „Obklad nyní tvoří fólie zatavená mezi dvě vrstvy skla, díly jsou navíc zakřivené, takže je velký problém s jejich produkcí. Každý vám rád vyrobí takovéto obložení pro celou stanici, ale nikdo nebude rozjíždět linku kvůli jednomu nebo dvěma kusům, když je třeba je vyměnit,“ vysvětluje Šubert. Z tohoto hlediska je nejvýhodnější keramika, kterou lze vždy bez problémů dokoupit, její vzhled se časem nemění a je podstatně levnější než sklo nebo kámen. Na druhou stranu se těžko zakřivuje, proto nejnovější návrh obložení spočívá v kombinaci keramiky na rovných bocích sloupů a hliníkového plechu zlaté barvy na zakulacených plochách. „Rozdíl oproti dnešnímu vzhledu by měl být minimální,“ říká Šubert.

S odstrojováním stanice i eskalátorů se začne souběžně. Práce nad kolejíštěm budou probíhat jen v noci, aby přes den mohly volně projíždět vlaky s cestujícími. „Bude to docela napínavé, každou noc pojedou čtyři nebo i více nákladních souprav, které musejí vykládat materiál i nakládat vybourané kusy. Přijíždět budou pravděpodobně ze Zličína,“ popisuje Šubert.


## Stavba výťahu

Mnoho let žádá veřejnost o zřízení výťahu, který by mohli využívat invalidní lidé a rodiče s kočárky. Avšak teprve nyní – u příležitosti rekonstrukce stanice – se město zavázalo uvolnit finanční prostředky na jeho stavbu. Břemeno pro městskou kasu přitom činí 150 milionů, jelikož se jedná o mimořádně technicky náročnou záležitost. „Každý si řekne: Tak prostě vykopejte šachtu z nástupiště do vestibulu. Jenomže když spočítáme délku eskalátoru a navazující chodby, zjistíme, že samotná stanice leží nejen 40 metrů pod povrchem, ale i 300 metrů mimo úroveň vestibulu,“ říká Šubert.

Nástupiště se nachází zhruba v místech souběhu ulic Spálená a Lazarská, kde lze nalézt takřka cokoli, kromě volného místa k vyvedení výťahu. „Roku 2004 byla udělaná studie zkoumající možnosti nabourání do zástavby. Na výběr byla vysoká škola, banka nebo soud. Samozřejmě nikdo z nich by nebyl rád, abychom se nabourali zrovna do jeho domu,“ líčí Šubert. Navíc cena vybudovaných stavebních úprav v jednotlivých

budovách byla již tehdy odhadnuta na 100 milionů korun. Dopravní podnik si nechal udělat novou studii, podle níž lze využít obecní pozemek – chodník v proluce za kostelem. Jedinou obětí by v tomto případě byl vzrostlý strom. „Nebude se to sice líbit ochráncům přírody, ale lepší a levnější řešení není,“ upozorňuje Šubert. Zástupci radnice Prahy 1 již s návrhem souhlasili. Do konce února by měla být hotová projektová dokumentace, na jejímž základě proběhne výběr zhotovitele.

S výtahem se počítalo už při stavbě stanice v osmdesátých letech, byl pro něj vyhrazen prostor na konci nástupiště. Ovšem s jeho realizací se původně nepočítalo ani v rámci nadcházející rekonstrukce. Teprve na poslední chvíli přislíbilo město peníze. „Onou přípravou se myslí proražení klenby nad nástupištěm, do níž se vloží železobetonový věnec,“ přibližuje Šubert. Tento úkon není možný za běžného provozu. Proražená klenba přestává fungovat a je třeba ji podepřít. „Někteří lidé se ptají, proč neuděláme šikmý výtah v eskalátorovém tunelu, jako je tomu například na Vltavské. Jenomže tam není eskalátorový tunel, Vltavská je hloubená, je to velká železobetonová krabice, do níž není problém takové zařízení umístit,“ vysvětluje Šubert. Národní třída disponuje pouze úzkým tunelem se třemi eskalátorovými rameny. Žádné z nich přitom není možné odstranit, jelikož musí být schopna obsloužit cestující v obou směrech i v případě poruchy.

Ne lze je ani zúžit kvůli platným normám. Co bude tedy stavba výťahu obnášet? Přístupovou chodbu, výťahovou šachtu, krátkou přestupní chodbu již se výtah dostane mimo úroveň zástavby a další šachtu. Výtahy musí být vždy dva a mít dveře nejen pro nástup a výstup, ale také mezi sebou pro případ, že by jeden z nich uvízl a bylo třeba evakuovat jeho osazenstvo pomocí druhého výťahu. Dalším oříškem je ochranný systém metra sloužící pro případ válečného či teroristického útoku. „Abychom jej neznehodnotili, musí mít výťahová šachta, kterou do něj zavedeme, tlakový uzávěr schopný vydržet nejen enormní tlak, ale i rázovou vlnu,“ říká Šubert. Přestupní chodba tedy nebude jen improvizovaným řešením jak se vyhnout zástavbě, ale poslouží i pro ochranné účely. Navíc poskytne prostor pro turnikety, jejichž zavedení se plánuje. Původně byla délka rekonstrukce odhadnuta na rok a půl, po intervenci primátora se nyní hovoří o deseti měsících. Těžko odhadnout zda je to reálný předpoklad. V každém případě se můžeme v roce 2010 těšit na zbrusu novou stanici připravenou fungovat alespoň další čtvrt století. 





# Na koleje!



„Vedení města zvažuje umožnit taxikářům využívání vybraných silničních pruhů vyhrazených pro autobusy MHD a také některé tramvajové tratě. Pokud tuto novinku město schválí, budou je moci užívat pouze taxikáři, kteří povezu klienta a budou splňovat všechny podmínky související s provozováním taxislužby, což v praxi znamená, že auto nebude starší osmi let a bude vybaveno klimatizací, bude mít zapnutý taxametr atd.

Ke konečnému rozhodnutí bude nutné vyhodnotit všechny jízdní pruhy a tramvajové tratě, které by pro uvedené opatření připadaly v úvahu. Umožnit vozům pražské taxislužby rychlejší průjezd Prahou by mohlo vést k většímu využívání této služby a ke snížení využívání vlastních osobních automobilů k rychlému cestování ve městě. Mohla by to být jedna z možných cest ke snížení počtu aut v přeplněných ulicích města.“

Pavel Ďuran

**T**olik informace, kterou denní tisk přinesl poprvé už v květnu 2007. Dovolím si na tomto místě citovat z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2006–2010: Praha – město pro život: „Jednoznačnou prioritou Rady bude i nadále podpora městské hromadné dopravy (dále jen MHD). Rada chce udržet její mimořádně vysoký podíl na celkových přepravních objemech ve městě,

a proto bude cílevědomě zkvalitňovat a rozšiřovat síť MHD, pokračovat ve výstavbě nových tras metra, zavádět nové nízkopodlažní bezbariérové tramvaje a dále modernizovat vozový park Dopravního podniku HMP. **V RÁMCI ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ PROBLEMATIKY BUDE RADA USILOVAT O PŘÍMĚŘENOU REGULACI INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY (IAD), včetně zavedení projektu zpoplatnění vjezdu na území Pražské**

*památkové rezervace jako klíčového ekonomického nástroje ke zklidnění historického centra města...*

Kdo si dá tu práci a přečte si Programové prohlášení Rady celé zjistí, že zatímco o veřejné dopravě je tu popsáno mnoho řádek, a to ve smyslu její preference, upřednostňování a zkvalitňování, o individuální automobilové dopravě se tu hovoří toliko ve smyslu jejího omezení a vytlačování z centra metropole – slovo TAXI byste v tomto dokumentu hledali marně. Umožnění průjezdu vozidel taxislužby po tramvajových kolejích či vyhrazenými jízdními pruhy pro autobusy MHD tak lze považovat za něco, co s myšlenkou „jednoznačné priority Rady i nadále podporovat městskou hromadnou dopravu a chtít udržet její mimořádně vysoký podíl na celkových přepravních objemech ve městě“ absolutně nekorresponduje.

Reakce pražských dopraváků byla na prahu léta 2007 poměrně bouřlivá a až na výjimky zněla unisono v neprospěch takového opatření. A zatímco argumentů proti byly vyřčeny desítky, argumentů pro abys lupou pohledal. Ale našly se: například pan Jiří Kvasnička z taxislužby AAA se vyjadřoval například v tom smyslu, že to takhle funguje všude na Západě – problém možná bude v tom, že jenom málokde na Západě je podíl veřejné a individuální dopravy tak výrazně ve prospěch MHD jako právě v Praze. Magistrát se touto skutečností sice jen málokdy zapomene pochlubit, nicméně se zdá, že dělá všechno proto, aby se tento poměr v neprospěch hromadné dopravy změnil. Navíc ne všude na Západě to takto funguje – deník Právo například uvedl pouze Paříž nebo Milán. Nechme ale zahraničí zahraničím a rozhlédněme se po své vlasti – ptal jsem se v některých českých městech, které městskou hromadnou dopravu provozují. Pan Leo Sedláček z DP v Hradci Králové mi k této problematice napsal následující: „V našem městě tramvajové koleje ani vyhrazené jízdní pruhy pro MHD nemáme, takže tento problém neřešíme,“ a podobně se vyjádřil i dopravní ředitel Petr Hnát z Mostu: „V našem provozu tramvajové dopravy jsme tento problém nezaznamenali. S ohledem na své provozní a dopravní problémy ani nepředpokládáme, že k těmto situacím u nás dojde.“ Eva Radovská z Dopravního podniku Ostrava byla

trošičku sdílnější: „*Nic takového u nás nefunguje. A názor – Praha je Praha a asi pro ni platí jiné zákony než ve zbytku republiky. Teď jsou to taxikáři, zítra funebráci a pozitíři tam budou jezdit všichni. Nevím, kdo to schválil, ale rovnou mohli vyhrazené jízdní pruhy zrušit. Určitě toto rozhodnutí přispěje ke zvýšení bezpečnosti ve vyhrazených jízdních pružích – myšleno ironicky.*“

Mgr. Rudolfu Blažkovi, který stál v čele těch, kdo nápad prosazovali, byl adresován i dopis poradce generálního ředitele ing. Antonína Duba. Ten vyčerpávajícím způsobem sumarizoval argumenty, které stály proti – v závěru napsal: „*Případná realizace sice zvýhodní několik jedinců, ale poškodí tisíce Pražanů, kteří využívají k cestování po městě MHD. Nevyhnutelně musí dojít k narušení systému MHD, ke zpomalení tramvajové dopravy, prodlužování jízdních dob a přidávání dalších tramvajových vlaků. V konečném důsledku město za každou navíc vypravenou tramvaj zaplatí miliony korun ročně. Každé zpomalení MHD přináší odliv cestujících, kteří se přesunou do svých motorových vozidel a ještě více zahlť pražské ulice. Rozhodně se nebráním tomu, aby řidiči taxislužeb byli zvýhodněni. Řešením může být zpoplatnění vjezdu do centra, vytvoření průjezdných koridorů přes centrum s vyloučením IAD nebo vyhrazení servisních jízdních pruhů na magistrále a Jižní spojce pro vozidla taxi, IZS či technických a komunálních služeb. Zvýhodnění vozů taxi musí být vždy a jen na úkor IAD, nikoliv na úkor MHD!*“

S létem 2007 tato debata utichla. Utichla však jenom proto, aby se o rok a půl později dostal návrh opět na pořad dne. Nyní už s konkrétně vytipovanými místy, kde by měla vozidla taxislužby vjezd na tramvajové koleje a do vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy povolen. Která to jsou? Z tramvajových tratí: Smetanovo nábřeží v úseku Karolíny Světlé – most Legií (směr k mostu Legií), most Legií (do centra), Badeniho – Chotkova v úseku Mariánské hradby – Klárov (do centra), Jindřišská v úseku Politických vězňů – Senovážné náměstí (obousměrně), Havlíčkova v úseku Hybernská – V Celnici (obousměrně), Dlážděná (obousměrně), Ječná v úseku I. P. Pavlova – Karlovo náměstí (do centra), Milady Horákové v úseku Badeniho – U Sparty (směr k Letenskému náměstí) a Sokolovská

(v úseku mezi ulicemi Ke Štvanici a Karlínské náměstí).

Z vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy: U Nemocnice, Na Pankráci v úseku Hvězdova – Děkanská vinice (pokud bude BUS pruh), Modřanská rampa na Jižní spojku, Vrchlického, Nádražní v úseku Moulíkova – U Královské louky, Milady Horákové v úseku Tychonova – U Vorlíků směr Veletřní, V Holešovičkách, Zenklova, Čimická a Horňátecká.

K tomu ještě úsek Nádražní – Štefánikova (průjezd pěší zónou) a umožnit průjezd z ulice Na Příkopě na nám. Republiky a z nám. Republiky do Hybernské. Dovolují si k tomu podotknout, že jsou k povolení vjezdu vozidel taxislužby vytipována i taková místa jako například ulice U Nemocnice (BUS pruh – po trase linky 291), kde žádný vyhrazený jízdní pruh pro autobusy není...


Tentokrát si Magistrát hl. m. Prahy – takže to myslí opravdu vážně – vyžádal i oficiální stanovisko pražského DP. Ze zprávy ing. Duba, který byl o jeho zpracování dopravním ředitelem DP, a. s., ing. Blažkem požádán, cituji: „*Pokud by měla být povolena jízda vozů taxislužby po tramvajovém pásu nebo ve vyhrazených jízdních pružích určených pro autobusy, pak jen za podmínky, že nebude žádným způsobem omezoována městská hromadná doprava.* Je potřeba mít zejména na zřeteli:

1. *Vozidla taxislužby si nemohou nárokovat preferenční zásahy na dynamicky řízených světelných křižovatkách nebo jiných místech, která jsou zabezpečena světelným signalizačním zařízením. Při souběžném provozu vozidel taxislužby a vozidel MHD se bude snižovat účinnost preference vozidel MHD. Na mnohých křižovatkách nedojde k udělení signálu VOLNO, pokud není nárokována výzva od přijíždějícího vozidla MHD, tzn. řidič vozidla taxislužby se signálu VOLNO dočká teprve až po příjezdu tramvaje nebo autobusu.*
2. *Při jízdě ve vyhrazeném jízdním pruhu vedeném po tramvajovém pásu se řidič vozidla jedoucího v takovém pruhu řídí signály pro tramvaje. Řidič vozidla taxislužby pak např. nebude moci na křižovatkách řízených světelným signalizačním zařízením bez porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích odbočovat v místech, kde jsou tramvajové koleje vedeny např. jen přímo.*

3. *Při odbočování z vyhrazeného jízdního pruhu vedeného po tramvajovém pásu má řidič taxislužby přednost před souběžně jedoucími vozidly.*

4. *Bude-li povolena jízda vozům taxislužby v místech, kde se nacházejí tramvajové zastávky, jediné vozidlo taxislužby mezi tramvajemi způsobí, že nebude možné odbavování cestujících ve dvou tramvajových vlcích současně, sníží se propustnost zastávky a znemožní se přestupy mezi vlaky.*

5. *Bude-li povolena jízda vozům taxislužby v místech, která jsou určena nyní jen vozidlům MHD, budou si postupně nárokovat jízdu v takových místech i složky integrovaného záchranného systému, organizace komunálních služeb apod. Kromě toho se zvýší neukázněnost ostatních motoristů.*“

Na závěr mi dovolte položit otázku: proč se v Praze – a je to skutečně o tom, že povolení vjezdu vozidel taxislužby na tramvajové koleje nebo do vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy nemá oporu v současně platné legislativě (neboli Magistrát hl. m. Prahy má v úmyslu nadřadit obecní vyhlášku zákonu) – o něčem takovém začalo vůbec spekulovat? Pravděpodobně to souvisí s tím, že když se od pražských taxikářů něco chce, pak je jim třeba také něco dát. A Praha od svých „dročkařů“ žádá jednotnou žlutou barvu jejich vozidel, klimatizaci, určité stáří vozu, prostě ne snad přímo luxus, ale určitou úroveň. Na oplátku nabízí průjezd místy, který je jiným vozidlům zapovězen. Jejich seznam jsem uvedl, přičemž se nemohu zbavit dojmu, že tyto lokality významně zefektivnění služeb pražské taxislužby nepomohou. Takže to v podstatě nemá logiku... nebo má – v tom případě, že se za čas vytipují další a další úseky. Pro mě osobně je zcela nepřijatelné, že Magistrát hl. m. Prahy povoluje po kolejích pražských tramvajů a ve vyhrazených jízdních pružích pro autobusy jízdu taxiků, přičemž vozidla integrovaného záchranného systému sem nesmí. Je to o prioritách. Vzhledem k tomu, že všichni víme, jaká klientela se většinou po metropoli vozy taxislužby pohybuje, je to myslím jasné. Pro lidi, pro obyvatele hlavního města, to není. Pro ty zůstává jejich „socka“, v budoucnu omezoována taxiky. 



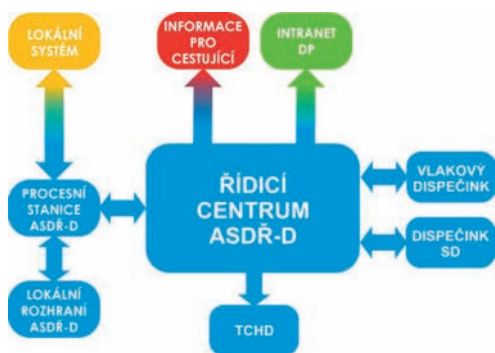


# Zabezpečovací technika v pražském metru

Zabezpečovací a řídicí technika zajišťuje bezpečný provoz vlaků na tratích a ve stanicích metra, tzn. zabezpečuje, aby se vlaky nesrazily, jely vždy po určené koleji v předepsaných intervalech a ani při poruše nebo chybě obsluhy nedošlo k ohrožení bezpečnosti jízdy vlaků.

Viktor Moch, oddělení Zabezpečovací technika

Položíme-li si otázku, jak je možné, že pražské metro dokáže přepravit miliony lidí denně, a to bez větších technických problémů při neustále rostoucí přepravní kapacitě, to vše při zajištění maximální míry bezpečnosti a komfortu pro cestujícího, je na místě odpověď, že za částí tohoto výsledku stojí právě služba Sdělovací a zabezpečovací. Jsou zde ale i další služby a útvary, které nenahraditelně zajišťují komplexnost provozu metra. Služba Sdělovací a zabezpečovací zajišťuje v první řadě bezpečný a do značné míry automatizovaný provoz vlakových souprav, včetně provozu návazné sdělovací techniky. Provoz vlaků řídí vlakový dispečer pomocí Automatizovaného Systému Dispečerského Řízení Dopravy (ASDŘ-D). Tento systém slouží k zajištění centralizovaného řízení dopravy celé sítě metra z dispečerských pracovišť (Schéma 1).



Co si pod pojmem ASDŘ-D můžeme představit? Jde o soubor hardwarových a softwarových prostředků sloužících k přenosu a zpracování dat z technologických zařízení umístěných v jednotlivých stanicích a depech metra, s cílem poskytnout řídicímu centru všechny potřebné informace nutné pro kvalifikované řízení provozu. Tedy směrem do centra putují informace, po jejichž vyhodnocení může řídicí centrum (vlakový dispečer nebo programový automat pro automatizované stavění jízdnicích cest – ASJC) kvalifikovaně vysílat opačným směrem povely k řízení jízd vlaků a k informování cestujících veřejnosti na trasách metra.

Zabezpečení jízdy vlakových souprav v tunelech, stanicích a depech metra zajišťují zabezpečovací systémy na několika úrovních, které mají ve vzájemné součinnosti na starost jak bezpečnou, tak i částečně automatizovanou jízdu vlaků.

Základními, a zároveň nejdůležitějšími systémy jsou staniční a traťová zabezpečovací zařízení, která jsou rozmístěna na všech stanicích a depech metra. Staniční, případně traťová zabezpečovací zařízení umožňují bezpečnou jízdu vlaků včetně obrátů v požadovaných intervalech. Dále umožňují stavění a rušení vlakových cest podle potřeb dopravního personálu. Bezpečnost je zajištěna konstrukcí systému tak, aby každá předvídatelná porucha způsobila pouze zpoždění vlaků, ale nikdy nesmí způsobit nebezpečný stav, který by mohl vést k ohrožení bezpečnosti jízd vlaků (Schéma 2).

Systémy staničních a traťových zabezpečovacích zařízení jsou koncipovány se zaměřením na jednoduchou a intuitivní lokální obsluhu, zároveň s možností předávání vybraných informací pro

← Schéma 1: Struktura systému ASDŘ-D a jeho propojení s ostatními systémy.

→ Schéma 2: Příklad propojení jednotlivých systémů zabezpečovacího zařízení a následné napojení na systém ASDŘ-D (situace popisuje variantu, kde je použito jako místní ovládání zabezpečovacího zařízení, tak i možnost místní obsluhy pomocí rozhraní ASDŘ-D).

potřeby obsluhy pomocí subsystému ASJC (automat pro stavění jízdnicích cest počítačem).

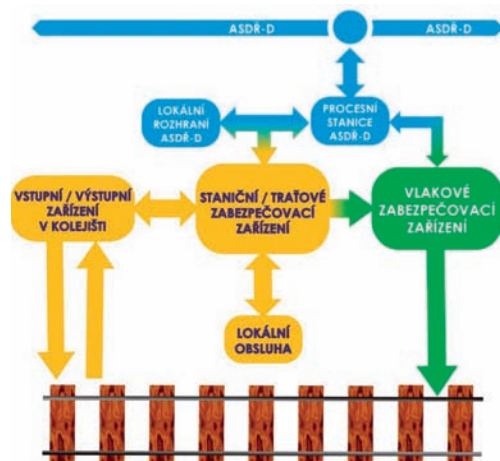
Nejmladším zabezpečovacím zařízením v pražském metru je elektronické stavědlo ESA 11M, které je nástupcem reléového systému řady AŽD 71. Stacionární zabezpečovací systémy jsou zdrojem vstupních informací pro vlakové zabezpečovací zařízení (VZZ). Jízda vlakové soupravy je následně zabezpečena prostřednictvím informací předávaných stacionární částí VZZ na mobilní část VZZ vlakové soupravy.

Možnou nadstavbou systémů VZZ jsou systémy pro automatické vedení vlaků (AVV).

Vlastní automatické vedení vlaku (AVV) je zajištěno díky rozšířeným informacím vydávaných na vlak pomocí tomu určených vlakových zabezpečovacích zařízení (VZZ).

Vlak takto přijaté informace neustále vyhodnocuje a na jejich základě ovlivňuje buď hnací, nebo brzdové ústrojí soupravy. Dále aktivuje další funkce jako hlášení názvu stanice nebo samočinné otevření dveří po zastavení vlaku ve stanici.

Nejmodernějším systémem spojujícím činnosti VZZ a AVV je systém LZA, provozovaný na trase A. Tento systém umožňuje vysokou optimalizaci jízdy vlaků v závislosti na lokálních podmínkách trati. To vše s cílem co možná neefektivnějšího využití trakční energie, a zároveň přesného dodržení jízdnicího řádu.







↑ Komunikační rozhraní pro lokální obsluhu ASDR-D a elektronického stavědla, zleva: subsystém ASJC, elektronické stavědlo ESA 11M a subsystém IČV (Depo Hostivař).



↑ Systém LZA, displej vlevo v kabině strojvedoucího slouží jako informační rozhraní se subsystémy ACBM3 a SOP2P.

Systém LZA je složen ze subsystému vlakového zabezpečovacího zařízení (VZZ) s označením SOP2P a subsystému automatického vedení vlaku (AVV) s označením ACBM3.

Dále je v současnosti ve fázi testování rozšíření systému LZA o režim bezobslužného obratu ve stanici Dejvická. Tato nadstavba minimalizuje činnost strojvedoucího během obrátů vlakových souprav. Strojvedoucí v tomto režimu opustí vlak a pouze vydá z hrany nástupišť povel k odeslání vlaku na obrátě. Poté se vlak samočinně přesune na obratovou kolej. Následně pak vlak přijede až k bodu zastavení na odjezdové koleji, kde strojvedoucí opět nastoupí a převezme zpět kontrolu nad vlakovou soupravou.

V současnosti není AVV na trase B, kde je řízení a obsluha vlakových souprav metra plně v kompetenci strojvedoucího. Zde tedy obsluha vlakové soupravy přímo ovlivňuje hnací, brzdové a ostatní ústrojí vlaku. Bezpečnost jízdy vlaků je zajištěna pouze vlakovým zabezpečovacím zařízením (VZZ). Toto zařízení hlídá maximální povolenou rychlost jízdy v kolejových úsecích a při jejím překročení aktivuje rychlobrzdu.

Na trase C je instalován systém PA135, který svou technologií a koncepcí představuje mezistupeň mezi reléovými a elektronickými vlakovými zabezpečovacími a systémy pro automatické vedení vlaků (AVV).

Pro zajištění správné činnosti vlakového zabezpečovače vysílá systém PA135 signály o maximální povolené rychlosti v daných úsecích, ke kterým jsou současně přidávány vybrané signály doplňkových informací potřebných pro automatické vedení vlaku a pro ovládání dodatkových a komfortních funkcí pro cestující. Mezi tyto funkce patří např.: hlášení názvu stanice, otevírání dveří.

V pražském metru je tedy použito několik generací zabezpečovacích zařízení. Je nezbytné ale podotknout, že jak generačně nejstarší systém, tak i nejnovější systém, byl upraven pro provoz metra, a proto i starší systém nemůžeme považovat za méně bezpečný.

Svou koncepcí jsou všechna tato zařízení stavěná s požadavkem na maximální bezpečnost a propustnost trati, kde je minimální možný interval mezi vlaky 90 vteřin. Zároveň je kladen důraz na vysokou míru spolehlivosti, která byla ve starších generacích dána konstrukční robustností použitými spínacími prvky v podobě speciálních bezpečnostních relé.

U nových elektronických řídicích systémů jsou pro zaručení požadovaných kritérií použity specializované konstrukce a softwarové algoritmy.

Použití nejmodernějších technologií znamená, že současné zabezpečovací systémy jsou vysoce sofistikovaná zařízení bez možnosti výrazného zásahu do svého automatizovaného chodu. Veškeré standardní činnosti spojené s obsluhou tohoto zařízení jsou značně zjednodušeny a omezeny. Obsluhující personál, pokud záměrně nevyřadí část bezpečnostního systému z činnosti, nemůže způsobit fatální chybu, kde by byla přímo ohrožena bezpečnost cestujících.

Z výše uvedeného současně plyne, že někdo toto zařízení včetně systému ASDR-D musí před spuštěním do provozu s cestujícími testovat a podrobovat veškerým možným provozním situacím. Dále ho udržovat během provozu v provozuschopném stavu. Nedílnou podpůrnou součástí provozů služby Sdělovací a zabezpečovací je provozně vývojová laboratoř, technické zázemí opraven, cejchoven a měřicích zkušeben jednot-



↑ Technologická část elektronického stavědla ESA 11M.

livých prvků zabezpečovacího zařízení. Zde probíhají plánované i mimořádné opravy a měření potřebná pro zajištění bezpečné a spolehlivé funkce zařízení. Toto vše je úkolem a posláním jednotlivých útvarů služby Sdělovací a zabezpečovací, které zajišťují i ostatní podpůrné činnosti, do kterých se řadí vlastní vývoj a spolupráce na vývoji, nezbytný operativní servis, implementace nových funkcí do systému ASDR-D a mnoho dalšího.

Nelze tedy opomenout, že pracovníci, jejichž náplní je zajistit bezpečnou a spolehlivou přepravu cestujících, jsou nejen uniformovaní zaměstnanci Dopravního podniku, kteří přicházejí do styku s cestujícími nejčastěji, ale i jiní neméně potřební pracovníci, kteří se podílejí na zajištění provozu stejnou měrou a zaslouží si, aby se o jejich práci dozvěděla širší část veřejnosti.



# Vztah kolo-kolejnice u tramvají

Často se setkáváme s otázkami, jak vlastně funguje jízda tramvají přes křížení, jaké jsou důvody vykojení tramvají, proč se tak rychle opotřebovávají kolejnice, a především proč se v Praze používají bezvýhradně kolejnice se žlábkem, když všude ve světě a ve většině dalších tramvajových provozů v České republice používají i kolejnice bezžlábkové, tzv. širokopatní, vignolové, hlavové, nejčastěji v provedení S49.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje

**C**elý vztah kolo-kolejnice je u tramvají zahalen poměrně značným tajemstvím. Ona je to sice celkem složitá věda, ale zatím v našem podniku chybí i v některých odborných technických složkách základní teoretická znalost tohoto procesu. Za dob odštěpného závodu Elektrické dráhy byl vztah kolo-kolejnice jednoznačně určen pouze potřebou předchůdkyně dnešní jednotky Správa vozidel Tramvaje. Prakticky jediným kritériem byl kilometrický proběh tramvajového kola. Takové opotřebené kolo mělo (a leckdy dosud má) silně negativní dopad na stav kolejnic, zejména pak oblouků a srdcovek v kříženích. Důvod je jasný: v srdcovkách totiž jezdí naše tramvaje po okolku (pro laiky: to je ten zub na kole co se valí žlábkem v kolejnici), nikoliv po nákolku (čili po té ploše určené ke standardní jízdě). Už sám tento způsob je na pováženu a přispívá obrovskou měrou k devastaci okolku tramvajového kola. Jenže my jsme na tom byli ještě hůře, protože hloubka mělkého žlábků v srdcovce je 14 mm a povolená výška okolku je 11 mm (ano, skutečně tak málo), čímž vlastně takoveto legálně opotřebené kolo do žlábků srdcovky spadne a ničí tím sebe samo a hlavně tu srdcovku. Pád kola do žlábků srdcovky způsobuje ráz a ten zase pěchování materiálu. Pěchováním materiálu ve žlábků srdcovky dojde k rychlému vzniku vlnovitosti ve žlábků, která následně způsobuje rezonanci tramvaje při přejezdu a dále šíří vlnovitost na hlavy kolejnic v oblasti kolejové konstrukce. Z toho vyplývá, že přejezd nové kolejové konstrukce tramvají s patřičně vysokými okolky probíhá velmi klidně, zatímco s opotřebenými okolky přes stejnou konstrukci tramvaj „skáče“. Vzniklé nerovnosti jízdní plochy ve žlábků po krátkém čase způsobují neklidnou jízdu všech tramvají a v tu chvíli je již kolejová konstrukce znehodnocena a přejezd tramvají působí nefalšovaným dojmem východní Evropy. Navíc samozřejmě reálný jízdní obrys opotřebeného kola je dost vzdálen jízdnímu profilu nového kola (tzv. VM profil). Tolik zaklínaná bezpečnost provozu dostávala pořádně na frak a při správném přístupu k problematice by bývalo nemuselo dojít k celé řadě vykojení. Jestli bychom někde v České republice našli daleko lépe vyřešený vztah kolo-kolejnice než u nás, tak bychom se museli vypravit do Ostravy. Tamní Dopravní podnik má totiž



↑ Klárov x Letenská.

→ Zenklova.



tramvajovou síť postavenou na bázi železniční dopravy, a proto používají kolo odvozené z původního kola železničního (kuželového).

Nesmírně zajímavý článek Optimalizace profilu tramvajového kola vyšel ve Zpravodaji ostravského DP v čísle 3/2008 (ke stažení na [www.dpo.cz](http://www.dpo.cz)), z čehož plyne, že můžeme kolegům jen závidět. Kolo v Ostravě má daleko vyšší okolek než máme my, a nyní ještě dojde ke zvětšení šířky kola umožňující překonání všech (!!!) výhybek v síti DP Ostrava po nákolku. Tím dojde k výraznému zvětšení bezpečnosti proti vykojení v obloucích, ke snížení opotřebení okolků tramvajových kol, ke snížení nákladů na opravy srdcovek a snížení hluku a vibrací při průjezdu přes kolejové konstrukce. Optimalizace ostravského tramvajového kola tedy bude mít ekonomický, ekologický a bezpečnostní přínos. Pakliže se vrátíme k nám, tak jsou výchozí podmínky daleko smutnější. U nás rozměrově nevycházíme z železničního kola, ale z kola koňky. A rovnou a nekompromisně si

řekněme, že váha a rychlost koňské dráhy je někde úplně jinde než například u tramvaje Škoda 14T. Jaké jsou důsledky výchozího stavu z dob Elektrických drah? Nemožnost použití kolejnic S49 je jen špičkou ledovce. Daleko závažnější je devastace oblouků a křížení. Když k tomu připočteme nevhodné technologie (BKV) pro stavbu tramvajových tratí v obloucích a také vliv nekvalitních podvozků tramvají T6 (rezonanční příčný rozkmit vozidla při rychlosti cca 48 km/hod), nelze se divit, že jsou zničené i moderní tratě v přímých úsecích.

Je evidentní, že je třeba klást důraz na minimalizaci nákladů a dalších škod celého vztahu kolo-kolejnice, nikoliv tedy optimalizovat kilometrický průběh jen kola nebo jen kolejnice. Je třeba si uvědomit, že špatné kolo se dá opravovat v uzavřeném areálu vozoven či dílen, kdežto špatný (předčasně zbytečně ojetý) oblouk se opravuje venku, na ulici, v provozu, s obtížnou možností získat povolení k těmto pracím. Navíc platí logické pravidlo: po špatné trati neprojde tramvaj ani s novým, ani s ojetým kolem, kdežto v opačném gardu tomu tak není. Po dobré trati neprojde pouze tramvaj se špatným kolem, ostatní samozřejmě ano.

Na jaře roku 2007 byl zahájen transformační projekt ID042 Optimalizace vztahu kola-kolejnice. Projekt iniciovala jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) s cílem zavést do provozu kolejnice S49, jejichž cena na běžný metr je výrazně nižší než u dosud používaných NT1. Kromě toho je kolejnice S49 světově běžný výrobek, kdežto NT1 se používají (anomalně) pouze v některých městech bývalého Československa. Po prvotním nezájmu jednotky Správa vozidel Tramvaje (JSVT) se však věci daly do pohybu. Proběhla řada konzultací mezi JDCT a novým vedením JSVT, přičemž zejména pánové Slunečko a Kaprálek mají zájem o optimalizaci vztahu kolo-kolejnice. Projekt už na podzim 2007 zaštilil budoucí technický ředitel pan Ing. Radek Zamrazil, který přinesl zkušenosti kolegů z metra, kteří spolupracovali s doc. Ing. Jaromírem Zelenkou, CSc. z Univerzity Pardubice (UPCE). Spolupráce s doc. Zelenkou se ukazuje jako zcela zásadní, přinesla spoustu nových zjištění a prokázala oprávněnost obav a empirických zkušeností JDCT. Spolupráci Dopravního podniku hl. m. Prahy a UPCE dnes zaštiťuje Ing. Jaroslav Šubert, jehož zkušenosti z metra jsou pro nás rovněž nedocenitelné. Nezávisle na výsledcích práce doc. Zelenky již po celý rok 2008 JSVT zvyšuje výšku okolku na minimálních

14 mm, což přispívá ke zvýšení bezpečnosti proti vykolejení a omezí devastace srdcovek.

Ze studie doc. Zelenky nazvané Posouzení vhodnosti jízdního obrysu VM na kolejnicích DP hl. m. Prahy vyplývají důležité poznatky. Především je velmi negativně hodnocen provoz po vrcholech okolků. Dále již citace ze studie: „Závažným negativním jevem je značný měrný tlak na temeni okolku, který způsobuje jeho pěchování zesílené velmi nepravidelným tvarováním dna žlábků účinkem okolků dřívě jedoucích kol. Tím se okolek v oblasti temene rozpěchovává – rozšiřuje.“ V oblouku poté „existuje značná skluzová rychlost a třecí síly, s nimiž je spojen proces opotřebení jak okolku, tak i vodící hrany kolejnice. Vzniká tak postupný proces snižování výšky okolku opotřebáváním materiálu, který se pěchováním temena okolku dostal do té části, kde je nejintenzivnější opotřebení. Provoz dvojkol, která mají rozdílné výšky okolků, navíc s tvarově „upravenými“ v oblasti jejich temen, kde se zřejmě odehrává nejdramatičtější proces otěru, vytváří podmínky pro vznik druhotných žlábků na bocích hlav kolejnic. Tyto žlábků vybrušují především kola již se sníženými okolky, protože těch je v provozu nejvíce. Tím se kola s novými a vyššími okolky dostávají do kontaktu s tvarově jim nevyhovujícím tvarem hlavy kolejnice, okolky pojíždějí po spodní části žlábků a proces jejich opotřebování se tím ještě urychluje.“ Stručně řečeno: „z okolků se stává obráběcí nástroj, byt tupý, který odřezává z kolejnice a sám ze sebe materiál, který mu předchází pěchování okolku pro tento proces připravilo.“ O tom, že dosavadní stav není v pořádku, jistě nejvíce svědčí jasné konstatování „v oblouku má jízdní obrys VM na teoretické kolejnici NT1 velmi špatné vodící vlastnosti“ a „jízdní obrys VM není vhodný ve vztahu k teoretické kolejnici S49.“

Jaký je z toho závěr? Určitě nepřilíš povzbudivý. Kolejnice S49 zatím nelze použít, byt pro první zkušební úsek Kbelská – Lehovec již jsou připraveny v areálu Ústředních dílen kolejové rošty s kolejnicemi S49. Zároveň je ale evidentní, že nelze zůstat u dnešního tramvajového kola a je potřeba velmi energicky celou problematiku řešit. Stav našich tramvajových tratí je neradostný a při současném poznání interakce kola a kolejnice bychom mohli rekonstrukce tramvajových tratí provádět v podstatě zbytečně. Důležité však je, že vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy si závažnost problému uvědomuje a nebude před touto časovanou bombou zavírat oči. ☹

↓ Zdeformovaný hrot srdce TK Koh-i-noor.



↓ I takto strašlivá kola v minulosti (fotografováno v roce 2006) jezdila na našich vozech po našich tratích.



# Elektricky ovládané výměny v síti Dopravního podniku hl. m. Prahy



Původní návěstidlo signalizace polohy a blokování.

Tramvajová síť v hlavním městě Praze je velmi hustá. Jejím specifikem oproti jiným městům je rozvedení kolejí do všech směrů na křižovatkách, a to hlavně v centru města. Plní základní úkol městské hromadné dopravy, tj. přepravení cestujících co nejdříve k místu jejich cíle.

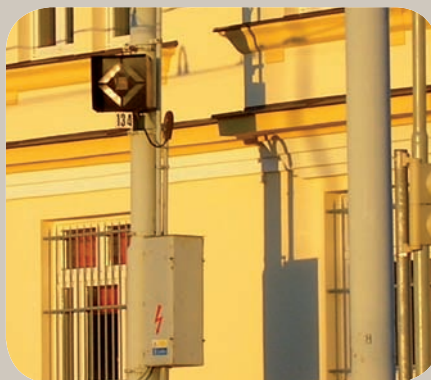
**Text a neoznačená foto: Michal Nepilý, jednotka Dopravní cesta Tramvaje**

**K** tomu, aby tramvaj s cestujícími odbočila tam, kam je třeba, musí sloužit zařízení, které odvede kolo tramvaje do odbočné větve. Zařízení se nazývá výhybka, která se skládá z výměny, srdcovky a spojovacích kusů kolejnic. Výměn existuje několik druhů a typů, o těch však jen stručně. Původním typem je tzv. čepová výměna, jež je charakteristická velkým čepem u kořene jazyka. Proto, aby bylo možné použít výměnu pro rozjezd, je nutné spojit oba jazyky výměny. V tomto případě pak slouží jeden jazyk pro vedení kola tramvaje a druhý jazyk slouží jako opornice pro druhé kolo na společné ose. Tento typ výměny je postupně nahrazován v tramvajové pražské dopravě novějším a pro provoz v obytných částech města i výhodnějším, jsou to výměny s pružnými jazyky. Tyto výhybky jsou s ohle-

dem na konstrukci v zimním období vyhřívány v místech od hrotu jazyka po celou jeho pohyblivou část. Musí být totiž splněna základní podmínka pro bezpečný průjezd kola, a to je dostatečné dolehnutí k opornici a u uzamkatelných výhybek k jejich uzamčení v místě poblíž hrotu. Z tohoto důvodu je takováto výměna udržována v čistém stavu bez smetů, které by fyzicky bránily jejímu uzamčení. V zimním období může být takovým smetím i čerstvý sníh nebo námraza. Pokud nebude prostor výměny dostatečně vyhříván, tak by sníh nestačil rychle roztát.

Protože ruční obsluha výměny vyžaduje zastavení vozu, manipulaci řidiče s výměnou pro nasměrování do požadovaného směru a opětovné rozjetí vozu, což omezuje plynulost městské tramvajové dopravy, hledal se způsob jak tuto činnost zjednodušit. Řešení bylo nalezeno v podobě elektrického ovládání výměn. Jako nejstarší způsob ovládání výměny sloužil elektromagnet, který při

průchodu proudu je schopen vyvinout dostatečnou sílu pro vtažení železného jádra. Jádro je spojeno pomocí různých táhel a zvrtných pák s osou jazyků. Jejím pohybem se mění směr postavení rozjezdové výměny tak, jak je potřeba. Nejstarším typem elektrického ovládání výměn je systém EMP1. Jeho největší využití v tramvajové síti v Praze bylo v osmdesátých letech minulého století. Tehdy bylo elektricky ovládáno něco málo přes osmdesát výměn. Téměř všechny byly typu Oerlikon. Jedna však byla ovládána skutečným přestavítkem Oerlikon, který byl celý vyroben ze slitiny bronzu, včetně skříňě. Jediné železo v něm bylo jádro. První závada se v něm objevila v roce 1995. Tento přestavítek byl v provozu až do svého konce na křižovatce Kubánské náměstí ve směru od Průběžné a nesl číslo 001. Dodnes v Praze funguje deset elektricky ovládaných čepových výměn EMP1. Převážně se jedná o přestavítky na vjezdech do obratišť, případně



Novější typ, nasazovaný na konci osmdesátých let minulého tisíciletí.



Řídicí systém TSC3.1.



Pětina výhybek se systémem EMP1 dožívá v obratišti Březiněveská.

rozjezdů v nich. Už jen jediný se nachází na širé trati, a to u Mánesa. Ale hezky po pořádku: 026 – Mánes; 034 – Podbaba do obratiště; 044 – Kubánské náměstí do obratiště; 052 – Divoká Šárka do obratiště; 065 – Bílá Hora do obratiště; 071 – Sídliště Řepy do obratiště; 077 – Sídliště Řepy v obratišti; 120 – Kotlářka v obratišti; 134 – Střelnická v obratišti; 141 – Střelnická do obratiště.

Nevýhodou těchto přestavníků byla neustálá přítomnost trakčního napětí na obou koncích stavěcí cívky, kdy jeden vývod cívky byl přes pojistku připojen k trolejovému vedení a druhý na stavěcí (tzv. pracovní) kontakt. Kontakt byl upraven tak, aby při průjezdu lišty pantografu přes jeho pracovní plochu došlo k oddálení lišty od trolejového drátu a styk byl zajišťován pouze s pracovní plochou kontaktu. Při dostatečném odběru tramvaje (překračující 50A) protekl cívkou takový proud, který stačil vyvolat takové elektromagnetické pole uvnitř cívky ke vtažení jádra, jež způsobilo jeho vtažení, a tím došlo k přestavení jazyků výměny. Trvalé napětí na svorkách cívky se jevílo jako velmi nevýhodné zejména za deštivého počasí při nedostatečně funkčním odvodnění, kdy docházelo k zaplavení prostoru cívky splašky z vozovek a vlivem nečistot k vodivému spojení se zemí. Při dostatečně malém odporu vody mohlo dojít k samovolnému přehození výměny. Tomu mělo bránit blokování stavěcí cívky zkratováním jejich vývodů palci stykače. Ani toto řešení však nebylo zrovna šťastné, neboť stačilo, aby se při sepnutí stykače připlepela mezi palce moucha nebo jiný hmyz a odpor sepnuté plochy palců stoupl přibližně na stejnou

hodnotu jako odpor cívky (cca 6 Ohmů) a při průjezdu pantografu druhého vozu soupravy došlo k podhození výhybky. Tomu se snažili zabránit tvůrci řídicího systému EMP2 a dalších. I přes tento zásadní nedostatek se ve své době jednalo o kvalitní systém stavění jízdní cesty tramvají v Praze. K signalizaci (a zdůrazňují pouze orientační) polohy jazyků výměny sloužily dva typy návěstidel. Jedná se o návěstidla vybavená žárovkami. Protože žárovky jsou konstruovány na napětí 230 V, byl každé žárovce předřazen srážecí odpor o příslušné hodnotě. U návěstidel novějšího provedení byly v každém rameni vždy tři žárovky. Jejich propojení bylo provedeno tak, aby vždy v každém rameni svítila alespoň jedna žárovka. Z počátku byly jednotlivé větve odděleny diodami, ale poruchovost diod vedla k jejich vypuštění a zjednodušení jejich propojení. Návěstidla plní pouze funkci orientační, jak již bylo uvedeno, neboť kontakty, které propojují žárovky s mínus pólem (kolejnice), jsou vytvořeny z železného křídélka a mosazných plíšků na izolátorech. Jejich schopnost sepnutí nemůže zajistit spolehlivost signalizace pro bezpečný průjezd tramvaje.

V osmdesátých letech probíhaly pokusy s jinými přestavníky, např. EMP2, což je systém se dvěma cívkami a s jedním společným jádrem, instalované proti sobě. Výhodou byla přítomnost trakčního napětí na kontaktech pouze jedné cívky a pouze v době nutné k přestavení. Systém měl i tlumení rázů při přestavování výměny, protože síla byla schopna vyvolat značné mechanické rázy. Tlumícím prvkem byl transformátorový olej, který současně sloužil k odizolování cívek od obalu i k jejich chlazení. EMP2 je systém, který se také ještě v Praze používá, avšak již jen v podobě přestavníků. Jeho nasazením bylo možné zajistit bezpečnou signalizaci polohy jazyků. Řídicí systém EMP2 však měl i nedostatky. Jednalo se o elektrické zařízení napájené z rozvodné sítě, které však pro přestavování používalo trakční napětí. Nastávaly situace, kdy došlo k výpadku napájení v rozvodné síti (zvolné odpojení jističe). V tu chvíli zhaslo i návěstidlo, signalizující směr jazyků výhybky, a hlavně nefungovalo blokování a ani jeho signalizace. Proto byly řídicí systémy EMP2 nahrazeny novějšími a do dnešních dnů se dochovaly v provozu již jen některé přestavníky EMP2. V Praze se používaly i systémy typu KNG (elektrohydraulický přestavník) – v principu se jednalo o elektromotor na napětí 230 nebo 380 V s hydraulickým čerpadlem a pístem s přepouš-

těcími kanálky, jehož nevýhodou byly časté poruchy koncových spínačů, kdy docházelo vlivem působících sil až k oddálení hrotů jazyků, a tím i k častým vykojením. Další značnou nevýhodou bylo napájení z rozvodné soustavy a při poruše kabelu, nebo při výpadku napájení nebylo zařízení funkční. Dalšími zařízeními, zcela závislými na trakčním napájení, která se objevila v síti, byly systémy H&K. První na Vinici od Želivského, v krátké době následované třemi na křižovatce Želivského. Do těchto systémů se nesmělo couvat po hrotech, pokud jazyky nebyly postaveny ve směru couvání. Pokud došlo k porušení tohoto zákazu, došlo též k poškození výměny (zlomení jisticího klínku).

Poslední dva popisované systémy dnes v Praze nenajdete, byly nahrazeny systémy české výroby a to R92 (řada 200) a TMPKM (řada 500). Mezi těmito systémy se ale s postupným vývojem objevuje i R95, osazené moderními polovodičovými prvky (řada 300). Následováním systémem R96 – v podstatě předchozí systém, jehož ochranné prvky kontaktní jsou nahrazeny kolejovými obvody. Pak se ještě objevují systémy, kde nahrazují kolejové obvody pro jejich konstrukční a finanční náročnost ultrazvukové snímače (řada 370), tento způsob blokování se však pro značnou poruchovost neosvědčil. Následujícím typem byl systém TMPK (**T**ra**M**vajový **P**řestavník s **K**olejovými obvody). Po něm ve velmi krátkém čase následoval systém TMPKM (**T**ra**M**vajový **P**řestavník s **K**olejovými obvody a **M**emory deskou). Tento systém je v současné době nejrozšířenější. Nejnovějším postupně se rozšiřujícím typem elektrického řídicího systému je TSC3.1 (**T**ra**M** **S**ystems **C**ontroler) pro ovládání jedné výměny, a TCC3.2 pro současné ovládání dvou výměn. Tento systém umožňuje mimo jiné i on-line sledovat vnitřní děje pomocí GSM modulu nebo archivní statistiku dějů stažením ze serveru firmy SEA. Jedná se o zařízení, které téměř splňuje všechny požadavky správce, tj. Dopravního podniku hl. m. Prahy. Na závěr trochu statistiky. Elektricky ovládaných výměn v tramvajové síti v Praze je celkem 236 v následujícím členění dle řídicích systémů: 10 kusů EMP1; 19 kusů R92; 31 kusů R95; 19 kusů R96; 2 kusy TMPK; 5 kusů TMPM; 82 kusů TMPKM; 48 kusů TSC3.1; 20 kusů TSC3.2. Podle dostupných informací se jedná o nejvíce elektricky ovládaných výměn v jednom provozu na světě. Ve statistice jsme neuváděli elektricky ovládané výměny ve vozovkách.

Nejnovější zrekonstruovaná elektricky ovládaná výhybka se nalézá ve smyčce Nádraží Hostivař. Foto: Jan Šurovský



# Dopravní podnik překonává bariéry

Lidé na vozíku neměli nikdy snadný život, díky moderní městské dopravě však získávají možnost své omezení alespoň částečně překonat. Skupina kdysi uklizená na okraj společnosti se dnes díky dvěma speciálním autobusovým spojům dostane takřka kamkoli po městě, nachází v něm nová vyžití a nové příležitosti.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**  
**Foto: Luboš Wisniewski**



„Řídit autobus byl můj klubovský sen,“ říká Ondřej Franko. On i jeho kolegové spadají pod Garáže Hostivař, na rozdíl od ostatních řidičů však jejich čtyři vozy nesou logo s invalidním vozíkem. Pan Franko stál u zrodu první linky pro postižené v roce 1992. Pod patronací magistrátu vyjel první spoj 2. října. Jeho první zastávka byla u tehdy největšího bezbariérového bloku v Praze na Černém mostě. Autobus dál pokračoval na Harfu, Karlínské náměstí, Florenc a Náměstí republiky. Zkušební trasa se ujala. Pro postižené, kterým za komunismu nezbylo než se dívat doma z okna, to byla velká revoluce – stejně tak i pro jejich okolí. „Když jsme přijeli poprvé na Republiku a vyložili pasažéry, lidé okolo udiveně hleděli, co že se to chystá za podivný průvod,“ vzpomíná Franko.

Linka se prodlžovala: Jižní město, I. P. Pavlova a přes Nuselský most k Jedličkovu ústavu přinášeje do života tamějších dětí velikou změnu. „Žáci vždy přijížděli do ústavu v pondělí a rodiče si je vyzvedávali

až v pátek, díky jedničce se mohli dostat domů každý den,“ vysvětluje Franko, který už po krátkém čase vyzoroval blahodárný účinek: „Děti začaly být daleko soběstačnější a sebevědomější.“ Dále linka rostla ke Krčské nemocnici, Krčskému lesu a na Chodov, později se změnila: autobus nyní jezdí přes Kunratice. Rovněž rostla i její obliba. K jedničce přibyla trojka křižující sídliště Řepy, Slánskou, Bílou horu, Vypich, Hradčanskou, Chodkovými sady si razila cestu na Klárov a Florenc, z Florence k Holešovičské tržnici, Nádraží Holešovice, Rokosku, k Nemocnici na Bulovce, domovu důchodců na Madlině, do Sídliště Dáblice a dále do Stodůlek, kde přibyl další bezbariérový blok. Díky navržené trase využívají spoj nejen postižení, ale i rodiče s kočárky a senioři.

## Od nádražní plošiny k nízké podlaze

Ke skutečně bezbariérovým vozům vedla dlouhá cesta. Nejprve byly autobusy vybaveny starými plošinami s ohrádkou, které bylo třeba

v každé stanici namáhavě rozkládat. Na jednom voze se také zkoušela plošina používaná u drah. Kvůli přílišné váze se však nedostala do běžného provozu. Poté se podařilo Benešovským strojárnám vyvinout plošinu, které se dodnes používají ve dvou starších autobusech Karosa. „Systém to byl na svou dobu velice pokročilý, schody se rozloží do vodorovné polohy a pak po nich lze jezdit dolů i nahoru,“ líčí Franko.

Ať už je plošina vymyšlená sebelepší, vždy bude jen z nouze ctností – namáhavým a zdoluhavým způsobem, jak „nacpat“ vozíčkáře do útrob konvenčního vozu. Skutečnou změnu přinesly až před půl rokem dva nízkopodlažní autobusy, které by v dohledné době měly doplnit další dva nové. Dopravní podnik testoval i mikrobus od Fiatu, ten ovšem svými rozměry neobstál. Nové vozy jsou příjemné nejen pro řidiče, ale i cestující. Plošinu stačí jedním pohybem vyklopit, aby mohl pasažér na vozíku pohodlně přejet na chodník. Vylepšení spočívá i v systému rychloupínacích pásů, které stačí na rozdíl od jejich

předchůdců příčně přetáhnout přes vozík, nikoli složitě uzlovat. „Autobus se také výborně řídí,“ pochvaluje si Franko. Oficiálně se do jednoho takového vozu vejde 8 invalidních cestujících. „Počet může být i větší, pokud má někdo sklápěcí vozík a může si sednout dozadu. Snažíme se nenechávat nikoho na zastávce,“ říká Franko.

## Řidiči jako součást komunity

Pan Franko řídí speciální linku už 16 let a pro mnohé cestující je starým známým. Ví, kdo kam cestuje, jaké má problémy i záliby. Kromě Prahy Franko sjezdil se „svými“ vozíčkáři i celou republiku v rámci výletů, kurzů a ozdravných pobytů organizovaných nejrůznějšími sdruženími. „Navštívili jsme Jizerské hory, Český ráj, Kutnou Horu, Karlovy Vary, Valašské Meziříčí, Přerov nad Labem a podobně,“ vypočítává Franko jedny z mnoha míst. Výraznou akcí je Sportovní setkání vozíčkářů v oboře letohrádku Hvězda. Každý rok se zde odehrávají celostátní sportovní hry postižených, kteří soutěží v jízdě na vozíku, lukostřelbě, hodu oštěpem a podobně. „Svážíme účastníky dvěma plnými autobusy,“ říká Franko. Oblíbený je i veletrh pro rehabilitaci, protetiku a zdraví Rehaprotex v Brně, kam také přijíždějí autobusy našeho Dopravního podniku.

V rámci běžné dopravy funguje linka 1 a 3 každý všední den. Na každé lince vyjedou v přibližně stejnou dobu dva autobusy proti sobě, všechny se pak setkají na Florenci, kde mají cestující 10 až 15 minut na přestup. „Vždycky na sebe čekáme, případně se domlouváme přes dispečink, jestli nemá ten druhý někoho na přestup. Pokud ne, pokračujeme, abychom nezdržovali a jeli co nejvíce podle jízdního řádu,“ popisuje Franko. Časy jsou totiž na lince tohoto typu jen orientační, nelze dopředu odhadnout, kolik zabere nástup a výstup pasažérů.


Nejvytíženější jsou ranní spoje. „Častokrát se nám stává, že na Černém Mostě nepobereme všechny pasažéry, ranní spoj z Chodova je také velmi vytížený,“ popisuje vzrůstající nároky na bezbariérovou dopravu Franko. Dalším frekventovaným časem je sedmá večer,

kdy mnoho lidí vyráží za kulturu, svěřenci Jedličkova ústavu často jezdí například na hokej do O2 areny. Autobusy však nezahálí ani o víkend, kdy vozí pasažéry do ústavů na rehabilitace, počítačové kurzy či do jiných zájmových kroužků, například keramické dílny na Hradčanské. „Člověk někdy žasne nad zručností, kterou si postižení vypěstují,“ komentuje Franko.

## Vozíčkáři nemají vyhráno

Linka pro postižené nikdy nebyla a ani ze své podstaty nemůže být výdělečná. Proto se za každého období rozpočtových škrťů ocitá v nebezpečí zrušení. „Myslím ale, že lidé už měli spoustu příležitostí se přesvědčit, že speciální spoje jsou nutností,“ říká Franko. To, co je pravda v rámci celé republiky, pozoruje Franko i každým rokem v práci: vozíčkářů neustále přibývá. „Zatímco ze začátku byla většina lidí uvázaných na vozík kvůli chorobě, dnes začínají převažovat lidé po úrazu, zejména po autonehodách,“ říká Franko. Postižení lidé jsou navíc stále aktivnější a jejich nároky na mobilitu stoupají. S budová-

ním bezbariérového bydlení a sítí služeb se tedy musí pojít i doprava.

Co se týče přístupu k vozíčkářům, Česká republika stále zaostává – zejména na individuální rovině. „Snažíme se jezdit opatrně, mírně brzdit, vybírat zatáčky, jelikož postižení mají mnohdy ochablé svalstvo a jediné, co je drží na vozíku, je bezpečnostní pás. Přesto se ale stává, že nám lidé vjíždějí neuvale do cesty, nedávají přednost a podobně,“ upozorňuje Franko. Ačkoli mají autobusy loga s invalidními vozíky ze všech stran, jen málokdo bere ohledy. „Kolikrát se stane, že jsou zaparkovaná auta ve stanici, takže se tam nedostaneme,“ říká Franko, podle něž je nejhorší situace na Náměstí Republiky, I. P. Pavlova a Florenci. Franko komentuje: „Lidi na nás nejezde kašlou, ale ještě přijdou a ptají se, kdy už odjedeme, že by si chtěli taky zaparkovat.“ Jisté je, že postoj většinové společnosti k vozíčkářům se bude o to víc zlepšit, čím více se tato skupina zapojí do veřejného života – neodmyslitelným krokem k tomu jsou i speciální linky. 



# Městská doprava v Tallinu



Trajekt Tallink Cruise v přístavu.



Parní lokomotiva L-2317 na pomníku u Balti jaam.

V minulém článku, který se nazýval „Městská doprava ve městě na Daugavou“ jsem vám přiblížil jak historii hlavního města Lotyšska Rigy, tak dopravy v něm jako takové. Dnes bych vám rád alespoň trochu představil historii i současnost hlavního města Estonska – Tallinu a dopravy v něm.

Text a foto: Jan Horský



KT4 70 je zachycena mezi st. Angerja a Volta.

Město Tallin jsem s kamarádem navštívil ve dnech 23.–25. července 2008. Tallin (dříve rovněž Revel) ležící u Baltického moře (na jižním pobřeží Finského zálivu) bylo silným hospodářským a obchodním centrem již v 10. století. V roce 1154 slavný arabský učenec Al Idrísí zmiňoval místo Kalevanlinna (dřívější jméno Tallinu). Městská práva obdrželo toto město v roce 1157. Město samotné bylo několikrát dobytó různými zeměmi, ať už to byli Dánové, Švédové, či Rusové.

Dánové, kteří dobyli město v roce 1236, zde od roku 1265 začali budovat pevnost s hradbami dlouhými 2,5 km (jedny z nejdelších ve středověké Evropě).

Estonsko se poprvé osamostatnilo v roce 1918, kdy rovněž získalo jeho hlavní město současný název Tallin. V roce 1945 jej dobyli Rusové a od roku 1991 je opět samostatným státem. Co se památek týká, tak těch tu nalezneme opravdu mnoho. Na vrchu Tompea se kromě fortifikace z 13. a 14. století nachází gotická katedrála Pany Marie a ve Starém městě pod hradem gotický kostel sv. Mikuláše ze 13. století s mohutnou věží. Koncem 15. století byl též v Tallinu postaven kostel sv. Olafa, jehož gotická věž, vysoká 159 m, byla pravděpodobně jednou z nejvyšších staveb nejen v Evropě, ale i na světě. Po požárech však byla přestavěna a dnes měří „pouhých“ 123 m. Přes četná poškození z období



KT6NF 109 zatahuje do vozovny Ton.



KT4 94 vozovna Kopli.





druhé světové války bylo pečlivě obnoveno středověké městské opevnění s baštami a bránami, např. bašta Paks Margareta (Tlustá Margareta).

Tallinské staré město bylo v roce 1997 zapsáno na listinu světového dědictví UNESCO.

Tallin je též důležitým přístavním městem. V tallinském přístavu panuje čilý dopravní ruch a plně obsazené a naložené trajekty se např. několikrát denně vydávají na plavbu do Helsinek. Poblíž přístavu stojí pomník, který připomíná zmařené lidské životy, které mělo v roce 1994 za následek potopení trajektu Estonia.

Do Tallinu rovněž vede železniční trať, která končí tzv. „šturcovým“ nádražím, které se jmenuje Balti jaam. Okolo nádraží projíždí dvě tramvajové linky a končí zde některé trolejbusy a autobusy. U nádraží stojí na pomníku nádherně zrenovovaná parní lokomotiva, která připomíná dávné časy, kdy železniční koleje opanovala pára. Ale dost vypravování o historii a současnosti Tallinu jako takového a pojďme se věnovat zdejší městské dopravě, která není o nic míň zajímavá.

První koněspřežná tramvaj, která začala psát historii zdejší městské dopravy vyjela do ulic města na rozchodu 1067 mm již 24. srpna 1888 a v provozu se udržela až do 24. dubna 1919. Od 26. ledna 1916 do roku 1931 zde na rozchodu 1524 mm jezdila parní tramvaj a od 28. října 1925 zde až doposud jezdí na rozchodu 1067 tramvaj elektrická. Kolejovou dopravu v tomto městě v současnosti zajišťuje cca 120 vozů typu KT4SU a KT6NF, které jsou vypravovány ze dvou vozoven (Pärnu a Kopli) na čtyři linky zde jezdící.

Vedle páteřní tramvajové dopravy je zde též hustá síť trolejbusových linek, které začaly svou historii dne 6. července 1965. Trolejbusů dopravní podnik vlastní cca 100 a vypravuje je z jedné vozovny (Paldiski). Nejčtenější řadou je zde vůz Škoda 14Tr. V provozu jsou též trolejbusy 15Tr, Ikarus Ganz, Trollino 12 a Trollino 18.

Třetí složku zdejší městské dopravy tvoří autobusy. První autobusová linka vyjela do ulic zdejšího města již v polovičce 20 let. Vozový park v poslední době zastupují dva výrobci Volvo a Scania. Místní zvláštností je používání vleků na zdejších autobusových linkách.

Jízdenka pro jednotlivou jízdu zde stojí 13 EEK (Estonských korun) pro dospělé a 6 EEK pro děti, dvouhodinová jízdenka 25 EEK a jednodenní jízdenka 55 EEK. Samozřejmě, že zde existují i vícedenní jízdenky a rodinné jízdenky.

Pokud vás tedy i tento článek inspiroval k návštěvě zdejší metropole, třeba o příští dovolené, pak vám přeji mnoho příjemných zážitků.



15Tr 410, konečná Estonia.



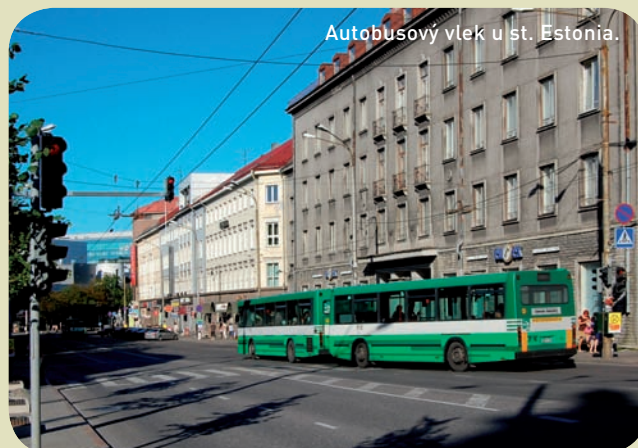
Solaris Trollino 12 334, konečná Kaubamaja.



Bus Scania na Vabaduse väliak.



14Tr 289, konečná Kopli s mořem v pozadí.



Autobusový vlek u st. Estonia.

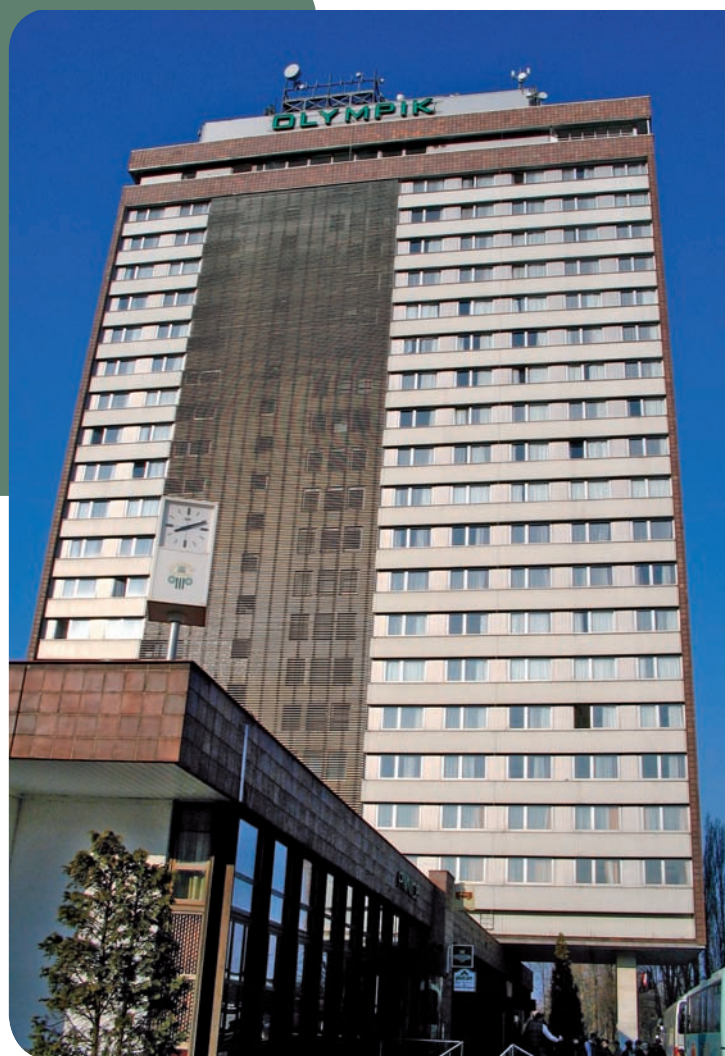


# Bezpečnostní ředitel zápasil s kriminálníkem


Na podzim minulého roku ukradli dva muži trezor z pražského Hotelu Olympik. Odnegli si v něm akcie v hodnotě několika set milionů korun. Policistům se podařilo vcelku rychle odhalit a chytit jednoho z pachatelů, jeho komplic jim však stále unikal. Obrat nastal 13. listopadu. Klíčovou roli v něm hrál náš bezpečnostní ředitel Antonín Fedorko a řidič Bohuslav Koudelka.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

**T**ěžko mohlo naše dva kolegy napadnout, co se semele během rutinní cesty do práce. Mířili onoho listopadového rána na Sokolovskou. Přejeli Libeňský most a blížili se k Palmovce. Jelikož silnice v těch místech prudce zatáčí, musel řidič zvolnit a jet skoro krokem. Jeho spolujezdec měl díky tomu čas zpozorovat cosi neobvyklého: muže v červené bundě, jak zalézá pod jedno ze zaparkovaných aut u krajnice. Na tom by nemuselo být nic zvláštního, třeba se ten člověk chtěl jenom podívat, jestli mu neuniká olej. Jenže zakrátko před kolegy vyvstal další obrázek: proti nim běželi po chodníku muž a žena, pátravě se rozhlížející na obě strany. Fedorko i Koudelka, oba bývalí policisté, měli jasno. Náš bezpečnostní ředitel (jehož původní titul zní Ředitel dopravní policie, pořádkové policie a správních činností), vyskočil z auta a zastavil pár se slovy: „Nejste náhodou policisté?“ Jeho dlouholetou praxí získaná intuice nezklamala. Muž a žena byli kriminalisté v civilu hledající podle svých slov „nebezpečného recidivistu“. Okamžitě se tedy všichni vydali k autu, pod nějž před chvílí viděli zalézat onoho muže. Byl to on, zpod podvozku mu koukaly jenom podrážky, které by ve změti zaparkovaných aut policisté těžko sami zpozorovali. Obstoupili auto a několikrát ho vyzvali, aby vylezl. Bezvýsledně. Nezbylo tedy než ho chytit za nohy a společnými silami vytáhnout. A tehdy nastala mela. Jako hora byl ten chlap, bývalý vyhazovač. Okamžitě se začal prát a ačkoli by se zdálo, že čtyři lidé na něj musí stačit, dalo jeho zkrocení pořádnou námahu. Útočníkovi evidentně pod vlivem drogy nedocházely síly. Fedorko i jeho kolega si do příjezdu posil procvičili ne jeden chvat a hmat, který se kdysi učili v bojové přípravě. Musíme smeknout nad výkonem třiašedesátiletého ředitele, který v obleku zápasil s hromotlukem. Byl to zároveň on, kdo ze staré známosti přivolal pohotovostní jednotku.



Atmosféru doplnilo ještě několik opilců, kteří přilákáni hlukem boje, vyběhli z nedaleké herny. „Gestapo!“ pokřikovali zatímco policisté odváděli pachatele v poutech do auta. Stále nadopovaný agresor se ještě naposledy vzepjal a rozbil hlavou boční okénko. Konečně ho však policie odvezla a ruch utichl. Fedorko však neměl vyřízené všechny účty. „Co to bylo za řeči o gestapu, hoši?“ přistoupil k zevlující partě. „Radši se vraťte ke svému pivu,“ poradil bezpečnostní ředitel a chlapi beze slova poslechli.

„Nedá se říct, že bez nás by toho člověka nedopadli,“ ohlíží se za událostí Fedorko. „Policie už po něm vyhlásila celostátní pátrání a on sám byl v Libni známá firma. Na druhou stranu jsme jeho dopadení uspíšili. Ti dva zasahující policisté by ho v tak nepřehledném terénu sotva našli,“ připouští bezpečnostní ředitel. Jisté je, že pan Fedorko i Koudelka odvedli ten den skvělou práci, za níž si vysloužili i děkovaný dopis od Policie ČR. 

# Přesná střelba z Vozovny Vokovice

Daleko od města a přece v jeho samotném středu stojí budova Sportovního klubu Start. Jeho domovinu – Střelecký ostrov chrání před ruchem metropole vlny Vltavy a vzrostlé stromy na pobřeží. Sem chodí trénovat mušku Jaroslav Suchý, zaměstnanec Dopravního podniku a mnohonásobný mistr republiky v lukostřelbě.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

Pan Suchý je veteránem dvou světů. Jeho život je s naším podnikem spojen už 41 let, z luku střílí ještě o dva roky déle. „Vyučil jsem se tu a potom dělal na údržbě, kde jsem zůstal ještě i dva roky po vojně,“ vzpomíná na svoje profesní začátky Suchý. Taková práce však poskytovala jen skrovnou obživu pro ženatého člověka s dětmi a proto obrátil svoje kroky mezi řidiče. Dnes už je pan Suchý protřelým vlkem z Vokovic, který pracuje u dopravní kontroly i jako řidič instruktor. „S lukostřelbou jsem začal už na základce,“ vzpomíná Suchý: „Hrával jsem tehdy házenou na Strahově, ale nějak se to rozpadlo. Jednoho dne jen tak okouníme za plotem, kde jakýsi chlapík střílí z luku. On nám řekl, ať si to taky zkusíme. Jak vidíte, zůstal jsem u toho dodnes.“ Pan Suchý je soutěživý typ. Jak sám říká, atmosféra závodů a pocit vítězství ho vždy motivovaly k tomu, aby u svého koníčku zůstal. Ve 14 letech si nechal udělat „ostaršení“, aby mohl závodit za dorost. Sám neví přesně, kolik mistrovství od té doby vyhrál. Počet zlatých medailí v kategorii Muži odhaduje na šest, ve družstvech několikrát tolik. „Nejdelší šňůra vítězství našeho oddílu v první lize je 24,“ říká Suchý a dodává: „V poslední době se daří spíš ženám.“

Suchý se dokonce probojoval i do širšího výběru na olympiádu v Mnichově, kam nakonec nemohl odjet kvůli vojně. Za jeho vůbec největší mezinárodní úspěch se dá považovat 24. místo na mistrovství světa v terénní disciplíně, tedy střelbě na dopředu neznámé terče umístěné v kopcovitém terénu. „Paradoxně se mistrovství konalo v Holandsku, což je jedna velká placka. Museli proto závodit i umístít do pískovcového lomu. Někdy jsme stříleli skoro kolmo nahoru nebo dolů,“ usmívá se Suchý. Nejen extrémní podmínky, ale i konkurence světových lukostřeleckých velmocí, vůči nimž je

Česko skutečně trpaslíkem, proto dává Suchého úspěchu ještě větší lesk. Sedmapadesátiletý Suchý dnes střílí v kategorii senioři, ale rád si vzpomíná na léta strávená v reprezentaci: „Tehdy jsem měl měsíčně i 80 tréninkových hodin, na něž mne podnik uvolňoval, stejně tak když jsem jezdil s reprezentací po Evropě nebo třeba do Mongolska. Vzhledem ke svému pracovnímu vytížení si dnes už takovou svobodu těžko mohu dopřát.“ Stejně jako se změnil podnik, změnil se i svět lukostřelby. Duralové luky nahradila směsice laminátu, karbonu a dřeva za 60 tisíc korun. Levné nejsou ani šípy, jejichž cena se pohybuje od šesti set do tisíce. „Na trénink by si jich přitom měl člověk přinést alespoň osm. Vystřelit tři a jít pro ně devadesát metrů tam a zase zpátky za chvíli omrzí,“ podotýká Suchý. Změnila se i technika střelby. Dnešní mistři vypustí šíp do tří vteřin od natažení tětivy. „Kdysi se ukamenovala za krkem a lidé se mnohdy předháněli v tom, jak dlouho to takhle udrží, ačkoli se s časem snižuje přesnost,“ usmívá se Suchý, ale upozorňuje, že s tímto stylem vyhrál letošní olympiádu Ukrajinský reprezentant. „Komentátoři to označili za ukrajinský národní styl, jenomže to byli Čechoslováci, kdo je před třiceti lety učili takhle střílet,“ připomíná.

Za několik desítek let se z lukostřelby stala věda. Realizační týmy šampionů spočítají, kolik pramenů má mít v dané situaci tětva, z jakého materiálu má být šíp, s jakou těžkou špičkou a mnoho dalšího. Suchý ale říká: „Z devadesáti procent je to pořád poctivý starobylý sport. Ani dokonale seřízený luk netrefí cíl za vás.“ Není divu, trefit se každým výstřelem na devadesát metrů do terče o velikosti pivního táčku je um, který musí mít člověk v sobě. Vítr sfoukává šípy do stran, déšť je sráží k zemi a kupodivu i slunce ovlivňuje dráhu letu. „Když jde slunce po obloze, táhne



**Jaroslav Suchý vyhrál i loňské mistrovství republiky v terénní střelbě.**

za sebou šíp. Nikdo to ještě nevysvětlil, možná je to pouze lomem světla, ale faktem je, že odpoledne musí být zaměřovač vyklopený úplně jinak než ráno,“ dělí se o lukostřelecké tajemství Suchý. Střelba z luku není až tak silovým sportem, jakým se může na první pohled zdát. Stačí najít ten správný grif. Dokazuje to i legenda lukostřelby František Frühauf ze Slávie. „Dostal se k tomu v padesáti letech jako úplně začátečník, v padesáti pěti vstoupil do reprezentace, kde se udržel do šedesáti pěti let. Naposledy jsem ho viděl, když mu bylo sto. Střílel na padesát metrů a běhal si pro šípy k terči,“ uznale pokyvuje hlavou Suchý. Zatímco debatujeme u čaje, přišla si k nám uvařit kávu Martina Macková, trenérka české reprezentace na loňské olympiádě v Peking. Dobrá společnost, napadá mne a tak neváhám zakončit tento článek reklamou: ať už si chce člověk zastřílet pod vedením zkušených závodníků, jako je pan Suchý, zahrát nohejbal, ping-pong nebo tenis, SK Start ho rád přivítá ve své ostrovní oáze uprostřed Prahy.





# Betlémské světlo v historické tramvaji



Posly betlémského světla jsou u nás skauti. Právě oni ho každoročně přivážejí do Čech z Rakouska. Díky již tradiční spolupráci Junáku s Dopravním podnikem měli lidé možnost si světélko odnést nejen z míst, jako je Pražské Jezulátko nebo Staroměstské vánoční trhy, ale mohli se ho dočkat přímo na zastávkách tramvaje. Stačilo počkat na tu pravou „kouzelnou“, na jejíž plošně cestovali skautští světloňoši.

Historická tramvaj procestovala 20. prosince šest tratí, mezi nimiž vždy udělala dvacetiminutovou přestávku. Svoji pouť započala v jednu hodinu odpoledne na Výstavišti a skončila před osmou večer ve Vozovně Střešovice. Parta pěti skautů se dvěma petrolejkami (pro případ, že by jedna zhasla) připalovala každému

Každým rokem před Vánocemi vzplane v Betlémě světlo, jehož záře osvítí i pražské domácnosti. Svůj podíl na tom má také historická tramvaj Dopravního podniku, která 20. prosince 2008 rozvázela plamínek po celém městě.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace Foto: Luboš Wisniewski**

zájemci, popřípadě ochotně vysvětlovala historii a význam Betlémského světla. Celkem zdařile se tradice setkala s hektickým ruchem velkoměsta. Dýchavičná babička tramvaj se totiž musela „prosmýknout“ pražskou dopravní sítí, aniž by omezovala ostatní vozy. Krátký interval na nástup a výstup se tak mnohdy stal příjemnou záminkou, jak se projet v historickém kousku a odkráčēt s rozžatou svíčkou či lampou až na další zastávce. Více času i prostoru měli návštěvníci na smyčkách, kde byla tramvaj na dvacet minut odstavena (Olšanské hřbitovy, Zámecká, Florenc a podobně). Na některých z nich se počet zájemců blížil ke stovce. Novodobá historie Betlémského světla začala roku 1986 v Linci. V rámci charitativní sbírky Světlo v temnotách pořádané Hornorakouským rozhlasem byl poprvé přivezen oheň zapálený v Betlémě. Po pádu železné opony se objevuje i v Praze

pod sochou Svatého Václava. Čechy jsou pouze jedna z pětadvaceti zemí, kam se každoročně světlo z Rakouska šíří. Lidé jsou si vědomi dlouhé cesty, kterou světlo urazilo až k nám. „To ale není jediné jeho kouzlo,“ říká tiskový mluvčí Junáku Jan Žáček a vysvětluje: „Světlo je symbolem přátelství a to je hodnota, na níž skaut stojí.“ Šíření světla dům od domu – spontánně – vyjadřuje cosi hlubokého z ducha Vánoc. Lidé se například mohou zaregistrovat na stránce [www.betleske-svetlo.cz](http://www.betleske-svetlo.cz) a nabídnout plamínek svému okolí. „Jedinečnost Betlémského světla spočívá i v tom, že zatímco jsou vánoční svátky využívány pro nejrůznější charitativní sbírky, my něco naopak rozdáváme,“ říká Žáček. I tentokrát se spolupráce Dopravního podniku s Junákem vydařila a nekomerční, lidské kouzlo Vánoc mohla okusit spousta Pražanů.



## Dopravní podnik v kresbách dětí

Od 3. prosince 2008 do 7. ledna 2009 si lidé procházející vestibulem metra C na Florenci mohli prohlédnout pestrobarevné kresby s motivy MHD.

Na 24 panelech byla vystavena díla našich nejmenších cestujících, kteří se zúčastnili projektu Školky v muzeu MHD 2008, v jehož rámci vypořádali městskou hromadnou dopravu.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace Foto: Luboš Wisniewski**

Každý měsíc od března do dubna a od září do listopadu přijede do střešovického muzea MHD autobus plný dětí. Vloni přišli na řadu svěřenci mateřských škol Ústavní – Praha 8, Slunečnice – Praha 10, Jeseniova – Praha 3, U Krtečka – Praha 5, Anny Drábíkové – Praha 4, Laudova – Praha 6 a Křejského – Praha 4. Výprava dotovaná Dopravním podnikem má za cíl seznámit naše nejmenší cestující s historií i současností hromadné dopravy v Praze. Děti si mohou nejen prohlédnout muzeum a poslechnout přednášku, ale svezou se také historickou tramvají. Po dvouhodinovém programu je náš autobus opět odveze.

Bohaté zážitky však nejsou jediným výsledkem této akce. Žáci dostanou čtvrtky papíru, na něž zachycují své pohledy. Opřít se mohou nejen o absolutně novou výstavu, ale i každodenní cestování v autobusech, tramvajích a metru. Na výstavních panelech jsme tak mohli spatřit nejnovější typy tramvají stejně jako vůz tažený koňmi. Samozřejmě i úroveň kreseb čtyř až šestiletých autorů se liší: od třípatrového domu na kolech po věrně vyvedenou „Té trojku“. Výstava je tak zajímavá hned z několika hledisek a určitě nelitoval ten, kdo si na Florenci vyhradil chvilku a pokochal se pestrobarevnými díly.





# Došlo do Dopravního podniku

Vážení kolegové, vážení přátelé. Na jaře roku 2009 budou dodány poslední nové tramvaje řady ŠKO-DA 14T ze 60kusové série. První nízkopodlažní tramvaje pro Prahu s designem studia Porsche, které jezdí v Praze od počátku roku 2006, vzbuzovaly vždy velkou pozornost odlišnou koncepcí, která v mnohém bořila zavedené představy o kolejových vozidlech pro městskou dopravu. Svými moderními technickými parametry a vybavením (například vnitřní kamerový systém CCTV nebo oddělená, nadstandardně komfortní a klimatizovaná kabina řidiče, informační systém pro cestující apod.) přinesly výrazný posun v kvalitě městské hromadné přepravy pro cestující a řidiče. Stříbrno-červené tramvaje plzeňského výrobce měly a mají své příznivce i kritiky – kdosi kdysi napsal, že tyto tramvaje rozdělily Pražany na dva tábory zastánců a odpůrců stejně jako Sparta a Slavia. Není určitě možné, aby se nová koncepce líbila všem, některé parametry (například menší průchozí šířka než u T3) prostě vyplývají ze zadání zaručené průjezdnosti v případě míjení souprav v tak náročných průjezdných podmínkách,

jako jsou v Praze, a z požadavků na množství míst k sezení. Absence prvních dveří pro cestující je cenou za požadavky na bezpečnost a komfort řidičů. Výrobce tramvajů, podobně jako u každého nového technického díla, řeší některé problémy, které se projeví až při provozu s cestujícími. Podařilo se například významně snížit hlučnost vozu při jízdě po méně kvalitním kolejovém svršku, dochází k doplnění zádržného systému, byl odzkoušen nový software nadřazeného řízení tramvaje podle dodatečných požadavků Dopravního podniku. Rád bych touto cestou také krátce reagoval na zavádějící a nepřesné informace zveřejňované v některých médiích (například v Lidových novinách ze 6. prosince 2008) o poškozování kolejí. Především je třeba říci, že tramvaj 14T splňuje příslušné normy pro tento typ kolejových vozidel. Také je třeba konstatovat, že koncepce vozu jako pětičlankového vozidla se třemi podvozky s limitovaným natočením vůči karoserii je v současnosti nejrozšířenějším konceptem moderních tramvajových vozů. Nápravové tlaky vozu vyhovují normám ČSN, výpočty potvrdily, že opotřebení kolejí tramvajové tratě

není významně odlišné od účinků tramvajů jiných typů, například T6. Často je hlasitě zmiňována „neotočnost“ podvozků, ale málokdy se také připomíná existující limitované natočení podvozků tramvaje 14T, které společně se systémem aktivního přimazávání okolků a softwarového omezení rychlosti při průjezdu tramvaje obloukem umožňuje bezpečný nájezd do oblouků a průjezd oblouky i o velmi malém poloměru.

Dovolte mi, prosím, abych vám všem, kteří se účastníte všech činností souvisejících s provozem a údržbou tramvajů 14T, jako zástupce výrobce těchto tramvajů touto cestou poděkoval. Vám všem, kteří se svou každodenní prací podílíte na tom, že tramvaj 14T, vyráběná ryze českou firmou s okřídleným šípem ve znaku, vozí bezpečně cestující tam, kam potřebují. Rád bych vám touto cestou popřál mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním i pracovním životě do nového roku. Pevně věřím, že rok 2009 bude pro nás všechny rokem plným úspěchů a splněných přání.

Marek Herbst  
ředitel Realizace

ŠKODA TRANSPORTATION, s. r. o.

Vážení pane generální řediteli, nejsem častým cestujícím pražské hromadné dopravy, ale dovolte mi, abych se s Vámi podělila o příjemný zážitek. Dne 26. 12. 2008 kolem 15.30 jsem s přáteli cestovala autobusem číslo 115 od Top hotelu Praha do stanice Chodov. Již při vstupu do autobusu jsem byla příjemně překvapena. Autobus byl čistý a bylo v něm teplo. Mé překvapení vzrostlo při kupování jízdenek u řidiče. Když řidič zjistil, že moji přátelé hovoří německy, přešel plynule do němčiny. Vysvětlil nám nejen platnost jízdenek, ale i možnost zakoupit jízdenky přes mobilní telefon. Na náš dotaz,

jak se dostat na Pražský hrad, nám podrobně vysvětlil jak jet metrem, kde přestoupit na další linku metra a kde je možnost přestoupit i na tramvaj. Na konečné na Chodově nám ještě dal schéma pražské hromadné dopravy. Cizinci většinou hodnotí město a zemi podle prvních dojmů. Řidič Vašeho dopravního podniku tak určitě velkou měrou přispěl k tomu, že moji přátelé z Rakouska měli již od počátku při své první návštěvě Prahy pozitivní a příjemné zážitky. V roce 2009 Vám přeji hodně úspěchů ve Vaší práci. S pozdravem

Martina Málková

Dobrý den, chtěl bych ocenit chování řidiče tram 22, vozu 7188, který zajížděl do vozovny Vokovice v 23:59 6/1/09 – jel jsem touto tramvají a potřeboval jsem na konečnou Divoká Šárka, zavolať vlastním telefonem řidiče tramvaje 36 před námi, aby ve stanici nechal otevřené dveře o 10 sekund déle a mohl jsem přestoupit. Udělal to sám od sebe, aniž bych jej o to žádal, udělalo mi to radost. Vaše školení na slušné chování řidičů alespoň u některých zabírají. Moc díky.

Marek Běhal





# Před 35 lety poprvé vyjelo pražské metro

Pokud se vám zdá nadpis článku poněkud předčasný, jste na omylu. První vozy metra se zbrusu novými tunely pod Prahou nerozjely 9. května 1974, ale o několik měsíců dříve. Stalo se tak už na přelomu let 1973 a 1974 v rámci pomocného a zkušebního provozu. Sice zatím bez cestujících, ale přece. Připomeňme si tedy, co se před pětatřiceti lety, přibližně od října 1973 do ledna 1974, v pražském metru odehrávalo.

**Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**  
Foto: Archiv DP

## Jak vzniklo slovo metro?

Slovo metro je pro nás dnes naprosto samozřejmé. Poprvé ho u nás zřejmě použili Vladimír List s Bohumilem Beladou, kteří v roce 1926 svůj slavný návrh podzemní dráhy nazvali „**Studie rychle městské dráhy »Metro« v Praze**“. Jak toto slovo vzniklo? Objevilo se poprvé v Paříži k označení tamní podzemní dráhy, kterou provozovala *Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris*, čili *Společnost pařížské metropolitní* (tj. městské) *železnice*. Protože termín *Chemin de fer métropolitain* byl pro běžné používání dlouhý, používalo se běžně jen slovo *métropolitain*, tj. *městská* („jedu městskou“), které se brzy zkrátilo na praktické **metro**. Nejstarší metro světa, které zahájilo provoz v Londýně už v roce 1863, tedy před neuvěřitelnými 146 lety, se původně také označovalo jako metropolitní železnice – *Metro-politan Railway*. V Londýně ale časem zdomácněl termín Underground (přeložme ho jako „podzemka“, i když znamenalo oficiálně podzemní dráhu); dnešní provozovatel londýnské podzemní dráhy razí v posledních letech



Vozy metra přijížděly do Prahy po vlastní ose. Na snímku je prvních šest vozů v železniční stanici Praha-Krč, kam přijely 16. října 1973.

nový termín – Tube (tunel, ale také roura), ale desítky let staré logo s nápisem Underground se nezměnilo.

## První trať pražského metra

Málokdo si dnes uvědomuje, že první tratě pražského metra vlastně nebylo „první céčko“, ale zkušební trať na Kačerově. Byla postavena mnohem dříve než trať C, aby se na ní mohly provádět zkoušky nových vozů metra ještě před zahájením pravidelného provozu. Její konstrukce je poměrně neobvyklá. Byla totiž postavena ve formě kolejové splítky s vlečkou, která spojuje kačerovské depo se železniční stanicí Praha-Krč. Odsazení os vlečky a zkušební tratě je 0,5 m. Zkušební trať má nyní délku 1,417 km a je vybavena napájecí kolejnicí. Z provozních důvodů na ní byly zřízeny také stanice, které dostaly poetické pracovní názvy Most, Louka a Pole. Nejedná se však o klasické stanice, které známe z tunelů metra, ale jen o služební nástupiště. Součástí tratě byla původně i provizorní remíza a provizorní pojízdná měničárna.

Právě na této trati se prováděly zkoušky s prvními českými soupravami typu R1, které byly pro pražské metro v roce 1971 zkonstruovány. První souprava vozů metra zde vyjela už 6. května 1971,

ale po nehodě na ní byl 12. ledna 1972 provoz okamžitě zastaven. Zkušební trať osiřela na bezmála dva roky. Teprve když 16. října 1973 dorazilo na nádraží v Krči prvních šest vozů Ečs, nastal čas první trať oživit. Protože zkušební trať sloužila současně jako vlečka, byla jejím drážním správním orgánem Správa severozápadní dráhy ČSD. Příslušné povolení k zahájení provozu na zkušební trati bylo vydáno 19. listopadu 1973.

Zahájení provozu na zkušební trati bylo stanoveno příkazem ředitele DP-Metro č. 37/73 od 12. prosince 1973, 14.30 hodin. Zda se k tomuto termínu opravdu vyjelo, to zatím přesně nevíme. Jisté je, že se 20. prosince 1973 uskutečnilo slavnostní zahájení provozu zkušební tratě. Denní tisk v této souvislosti uváděl, že metro vyjelo v předstihu – o dva dny. Zdá se ale nepravděpodobné, že by se taková sláva uskutečnila „na ostro“, bez předchozího vyzkoušení vozů i tratě. Přítomni byli zástupci Federálního ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra ČSR, Výzkumného ústavu železničního a samozřejmě nechyběli ani zástupci Dopravních podniků hlavního města Prahy a organizací, které trať stavěly. „*Přítomen byl i hlavní sovětský poradce pro metro V. K. Fjodorov,*“

psaly tehdy noviny. Ačkoliv bylo přítomno hodně funkcionářů, nepodařilo se dosud nalézt z této akce jedinou fotografii.

Na zkušební trati se začaly zkoušet jednotlivé, postupně dodávané vozy EČs a cvičili se strojvedoucí a jejich pomocníci.

## Den otevřených dveří

S blížícím se koncem roku 1973 se začala rozjíždět i propagace nového dopravního prostředku. Jednou z takových akcí byly i Dny otevřených dveří, které se konaly ve stanici Gottwaldova (dnešní Vyšehrad). Cílem bylo ukázat jednu ze stanic pražského metra a také představit nové vozy. Tato stanice bývala označována za nejhezčí na prvním provozním úseku tratě C, protože jako do jediné sem vnikalo denní světlo. Protože v ostatních stanicích ještě nebylo v dostatečné míře dokončeno osvětlení, bylo denního světla ve stanici Gottwaldova využito i k této ukázce.

Dny otevřených dveří byly naplánovány na 23.–25. listopadu 1973 vždy v době od 8 do 16 hodin. Žádné vozy metra ale tunelem ještě jezdit nemohly, a tak bylo nutné jednu třívozovou ukázkovou soupravu do stanice dopravit pomocí lokotraktoru. K tomu musel vydat povolení odbor výstavby Národního výboru hlavního města Prahy (NVP). Jednotlivé vozy [jejich čísla nemáme k dispozici] byly do stanice postupně dopraveny lokotraktorem 22. listopadu 1973. Bylo to poprvé, kdy vagony EČs jely tunelem, i když to ještě nebylo vlastní silou. Vozy byly odstaveny na západní straně. Jeden ze tří vozů byl

pro návštěvníky otevřen, ostatní dva bylo možné prohlížet jen zvenčí. Ve vestibulech stanice byla instalována propagační výstava, na obou nástupišťích se ve směru ke Kačerovu promítaly „ozvučené diapozitivy“. Návštěvníci přicházeli přes východní vestibul, ve stanici podcházeli trať a na koleji ve směru z centra si mohli prohlédnout vozy. Odchod byl přes západní vestibul. Dny otevřených dveří se setkaly s velkým úspěchem.

## Depo Kačerov ožívá, ale není hotovo...

Ačkoliv první vozy EČs dorazily do Prahy už 16. října 1973, nebylo kde provádět jejich dokončování a ožívání pro zkušební provoz, protože kačerovské depo nebylo ještě dokončeno! Seřizování prvních vozidel se proto zpočátku odehrávalo v nepříznivých podmínkách v příštřešku – původní provizorní remíze vozů R1, ale z prostorových důvodů vždy jen na jednom vozidle. Teprve po čase bylo možné pracovat v hale depa na 33. a 34. koleji, později i na kolejích č. 32, 35 a 36. Už 18. října se sice konalo místní šetření o pomocném provozu, který by umožňoval posun vozů v areálu depa Kačerov, bylo ale přerušeno, protože nebyly splněny některé požadavky na bezpečný provoz z hlediska požární ochrany. Teprve o měsíc později bylo konstatováno, že je vše v pořádku, a proto 21. listopadu 1973 vydal drážní správní orgán (v tomto případě Odbor dopravy NVP) souhlas s pomocným provozem, zatím jen za denního světla v době od 8 do 16 hodin. Rychlost posu-

nu byla stanovena na 5 km/h. Vozy na zhlaví depa zatím nesměly a nemohly jezdit vlastní silou. Na kolejích č. 32–36 nesměly garážovat pomocné trakční prostředky. Jejich depo ale ještě nestálo...

## První technologická jízda

V prosinci se přiblížil den, kdy se poprvé tunelem měl rozjet vlak metra vlastní silou. Dne 14. prosince 1973 oznámil ředitel Metrostavu připravenost pro pracovní jízdu 22. prosince v celém úseku Kačerov – Sokolovská. Zatím neznáme důvod, proč nebyla jízda uskutečněna po celé trati. Ředitel DP-Metro příkazem č. 41/73 nařídil provést v noci z 22. na 23. prosince 1973 první jízdu technologického vlaku mezi stanicemi Kačerov a Pražského povstání.

Pro tuto jízdu neplatila ani návštěvnická ani vlakové zabezpečovací zařízení ARS. Jízdu už ale řídil provizorní dispečink ve stanici I. P. Pavlova. Maximální rychlost jízdy byla stanovena na 20 km/h. V každé stanici byl stanoven pobyt v délce 120 vteřin.

Zkušební dvouvozová souprava (původně se uvažovalo s třívozovým vlakem) byla připravována už od 8 hodin na koleji č. 37 depa. Mezi 14. a 17. hodinou projela celou trať tzv. šablona, tj. pomocný vozík s obrysovými čidly tažený vozem MUV-72M, který zkontroloval, zda je v pořádku průjezdný profil tunelu. V úseku Depo Kačerov – služební nástupiště stanice Kačerov byla zkušební souprava přepravena pomocí lokotraktoru. Od tohoto nástupiště do prostoru vlastní stanice jel už vlak poprvé vlastní silou. Pokud šlo vše podle plánu, byla →

**Dny otevřených dveří, které se konaly ve stanici Gottwaldova (dnes Vyšehrad) ve dnech 23.–25. listopadu 1973, přilákaly tisíce Pražanů. Poprvé se v některé stanici objevily vozy metra.**



**Existuje několik nedatovaných fotografií z období prvních zkušebních jízd. Na snímku je pravděpodobně první ověřovací jízda 29. prosince 1973. Vlak stojí ve stanici I. P. Pavlova. Snímky z první technologické jízdy, která se konala 22. prosince, zatím neznáme.**



napájecí kolejnice zapnuta před 20. hodinou a první vlak pražského metra vyjel ze stanice Kačerov vlastní silou 22. prosince 1973 ve 22 hodin (nebo ve 22.30 – připraveny byly obě varianty, ale není známo, která nakonec platila). Pocit zaměstnanců DP, kteří byli v dotčených stanicích, musel být úžasný. Pražské metro se stalo skutečností!

## První ověřovací jízda

Aby bylo možné v souladu s usnesením vlády ČSR zahájit od 1. ledna 1974 zkušební provoz, bylo nutné provést ještě ověřovací jízdu po celé trati, tj. z Kačerova až do stanice Sokolovská. K tomuto účelu se sešla 28. prosince 1973 v užším složení hlavní kolaudační komise, která projednala stanoviska dílčích odborných komisí. Bylo například stanoveno, že pro jízdu ještě nebude v provozu zabezpečovací zařízení, ale muselo být připraveno VKV spojení mezi dispečinky a vlakem. Pro rozhodující místa musely být k dispozici tři nezávislé samostatné přípojky veřejné telefonní sítě. (Dnes se mladší generaci takové opatření může zdát úsměvné, ale zavzpomínejme, jak dlouho máme k dispozici mobily a jak dlouho jsou signálem pokryty alespoň stanice metra...) Při ověřovací jízdě byla prověřena také energetická zařízení, především měnírny ve stanicích Gottwaldova a Kačerov (měnárna Sokolovská nebyla v provozu) a distribuční transformovny a rozvodny v depu a ve stanicích Kačerov, Budějovická, Mládežnická a Pražského povstání, kabelové vedení 22 kV Kačerov – Gottwaldova a napájecí kolejnice v celé trase Kačerov – Sokolovská. Vzduchotechnika v době jízdy byla mimo provoz. Určitou překážku tvořila zpráva geodetické komise pro průjezd tratě. Ta 27. prosince projela s pojízdnou šablonou celou trať a shledala, že ve stanici Sokolovská je na koleji č. 2 množství nevyklizeného materiálu, které nedovolilo kolej šablonou projet. Komise proto nemohla dát souhlas k ověřovací jízdě, pokud nebude do 15 hodin 28. prosince materiál odklizen. Také komise traťového hospodářství konstatovala několik nedostatků, takže souhlasila s ověřovacím provozem jen za podmínky, budou-li nedostatky rovněž odstraněny. Pro jízdu vozů Ečs byl prověřen už 21. prosince i most metra přes železniční trať Krč – Vršovice a vlečku a DP-Metro musel předložit i výsledky I. etapy zatěžovací zkoušky Mostu Klementa Gottwalda. Důležitou podmínkou pro tuto ověřovací jízdu bylo, aby dva vozy, potřebné pro sestavení soupravy, měly alespoň

první technicko-bezpečnostní zkoušku jízdou na zkušební trati. Protože nebylo možné provést všechny další zkoušky (např. stacionární zkoušky technických zařízení vozů), byla pro ověřovací jízdu povolena maximální rychlost 30 km/h a použití vozů bez dalších zkoušek bylo možné jen do 6. ledna 1974. Pro ověřovací jízdu byly vybrány vozy 1010 a 1020, které absolvovaly první část první technicko-bezpečnostní zkoušky na zkušební trati 27. prosince 1973. Byly to první vozy, kterými začaly technicko-bezpečnostní zkoušky vozů pražského metra. V den ověřovací jízdy vydal odbor výstavby NVP souhlas s provedením ověřovací jízdy, vlastní jízda byla nařízena příkazem ředitele DP-Metro č. 43/73, písemný souhlas k jízdě vydal 29. prosince i generální ředitel DP Ing. Mikuláš Lacek. Vlak 1010+1020 byl 29. prosince přistaven pomocí dvou lokotraktorů ke služebnímu nástupišti u obrátových kolejí stanice Kačerov, první z lokotraktorů následně provedl kontrolní jízdu v celé trase z Kačerova na Sokolovskou a zpět. Jízda se uskutečnila v půl čtvrtě v noci.

## Zahájení zkušebního provozu

Jen v prosinci 1973 se tedy uskutečnilo několik významných událostí – znovuzahájení provozu na zkušební trati, první technologická jízda vlastní silou a ověřovací jízda v celé trase. Na počátku roku 1974 bylo prvním úkolem zahájení zkušebního provozu. Slavnostní jízda za účasti funkcionářů, kterou byl zahájen zkušební provoz, se uskutečnila 2. ledna 1974. Akce začala v 8 hodin ve stanici Kačerov mítinkem se zaměstnanci DP-Metro a o půl hodiny později odjel slavnostní dvouvozový vlak s pozvanými hosty do stanice Sokolovská. Cestou si hosté prohlíželi dokončované stanice, takže vlak dojel na Sokolovskou až krátce před půl desátou. V půl desáté se vlak vracel zpět na Kačerov, i v tomto směru byla jízda spojena s delšími přestávkami v jednotlivých stanicích.

Do stanice Sokolovská přijel 2. ledna 1974 první vlak, kterým byl oficiálně zahájen zkušební provoz. Pražské metro – i když zatím bez cestujících – se stalo skutečností. Foto: Antonín Plevka



Slavnostní zahájení zkušebního provozu ještě neznamenal, že by se jezdilo už podle grafikonu. Přes zhlaví depa se vlaky zatím jen posunovaly pomocí lokotraktorů. Pokračovala různá měření a kontrolní jízdy. Mezi ně patřil i program ověřování zabezpečovacího zařízení. Například 4. ledna se uskutečnily ve tři čtvrtě na jedenáct v noci za účelem měření a kontroly všech typů kolejových obvodů a jejich součinnosti se zabezpečovacím zařízením zkušební jízdy po jedné koleji v úseku Kačerov – Nuselský most (karlovská strana). Současně se přezkušoval vliv ocelové konstrukce v tubusu mostu na činnost kolejových obvodů. V rámci zkušebního provozu se na trati začaly provádět i jízdní části první etapy technicko-policejní zkoušky vozů Ečs. První vozy, které tuto část zkoušek v tunelu absolvovaly, byly opět 1010 a 1020. Zkušební jízda se uskutečnila v noci z 15. na 16. ledna mezi stanicemi Budějovická a Mládežnická (dnes Pankrác). Ostatní vozy se později zkoušely v úseku Mládežnická – Pražského povstání. Souhlas s pomocným provozem k provádění zkoušek vozů Ečs a ověřování způsobilosti potřebného zařízení na nezkolaudované trati metra vydal odbor výstavby NVP 25. ledna 1974. V úseku, kde se prováděly technicko-bezpečnostní zkoušky (Mládežnická – Pražského povstání) byla povolena maximální traťová rychlost 80 km/h, v ostatních úsecích 60 km/h. Zahájení pravidelného provozu se blížilo. V té době byl ještě oficiálním termínem zahájení provozu s cestujícími 1. červenec 1974.



# Pražská koňka má opět svoje cestující

Až se letos ve střešovické vozovně otevrou opět brány Muzea městské hromadné dopravy v Praze, mohou návštěvníci spatřit dva nové exponáty. Do vozu koňky přibyli ke stávajícímu provoznímu personálu, kočímu a konduktérovi, i dva cestující. Nejstarší vůz expozice tak opět víc ožil.

**Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**



↑ Tak nyní nově vypadá nejstarší exponát Muzea MHD v Praze. Ve voze koňky č. 90 z roku 1889 se vezou kromě provozního personálu i dva cestující.

**N**ové figuríny vznikly, podobně jako kočí a konduktér, opět v ateliéru společnosti Umělecká řemesla, s. r. o., v čele s panem Karlem Duškem. Tvář oběma postavám vtisknul řezbář Jaroslav Talaš. Jako první se do vozu koňky usadila dáma, které zaměstnanci muzea začali familiérně přezdívat Maruška, pocho-pitelně oblečená tak, jak určovala móda na přelomu 19. a 20. století. Těsně před koncem roku, 29. prosince 2008, k osamělé cestující pánové Kalaš a Dušek usadili dalšího – muže, oblečeného do stejnokroje úředníka Elektrických podniků. Možná to někoho překvapí. Vždyť na voze je cedulka s letopočtem 1889, a to ještě Elektrické podniky přece neexistovaly! Ano, vůz byl opravdu vyroben osm let před vznikem EP, ale naše scéna je vědomě situována do období přelomu století, přibližně do rozmezí 1898–1900, tedy do doby, kdy už koňka byla majetkem EP, ale provozní personál dál užíval (pokud je známo) své původní stejnokroje Pražské Tramwaye. Úřednický stejnokroj je původní, nebyl šitý speciálně pro expozici. Jako takový je tedy opět vzácným exponátem. Původní jsou i knoflíky, které pocházejí z rakouského období. (Právě v knoflících a odznacích se často chybuje.) V pořádku je i žluté označení linky, která jede v trase Smíchov – Jezdecká ulice, i když některé spoje už jezdily v té době až na Poříčí. „Je to jedinečná možnost, jak návštěvníkům muzea nenásilně ukázat i další vzácný stejnokroj,“ říká vedoucí jednotky Historická vozidla Ing. Milan Pokorný. Během posledních dvou let tak tento významný exponát našeho muzea, původně „jen samotný vůz“, jistě získal na krásě. Nejdříve koně z pouhého vozu udělali opravdový vůz koňky, následně na začátku roku 2008 přibyl provozní personál a v závěru roku jsme se dočkali i cestujících. Protože expozici muzea netvoří jen vozy, čeká v následujícím období změna i starší neosobní figuríny sypače kolejí a průvodčího ve stejnokroji z poloviny 40. let 20. století, které jsou v expozici od otevření muzea v roce 1993. Jejich moderní, avšak stylizovaná podoba už nekoresponduje se současnými figurínami, a navíc, upřímně řečeno, právě svojí stylizací se návštěvníkům nelíbily.



↑ Novými exponáty jsou úředník Elektrických podniků a elegantní dáma v klobouku a s parapličkem.

→ Móda odpovídá závěru 19. století. Na výběru oděvu si tvůrci dali záležet.



← Stejnokroj úředníka Elektrických podniků, který se vezde koňkou, je sám o sobě vzácným exponátem a stojí jistě za pozornost.





# Dopravní podnik města Olomouce

Když jde člověk po ploše jediné tramvajové vozovny v Olomouci, připadá si trochu jako na dvorku středně velkého hospodářského stavení. Ačkoliv sídlí dopravní podnik v srdci starobylého města, je v rámci olomouckého kraje spíše otloukánek. Přesto se tu lze setkat se zajímavými inovacemi.

Jakub Ryška,  
oddělení Komunikace



POUR  
FÉLICITER  
2009

**dpmo** 1899  
110 let MHD v Olomouci 2009

Dopravní podnik města Olomouce, a.s.  
Koželužská 1, 771 10 Olomouc • www.dpmo.cz

## Integrovaný dopravní nesystém

Coby okres zbudovalo Olomoucko integrovaný dopravní systém již v roce 1997. O šest let později však přešly všechny rozhodující pravomoci z okresu na kraj, který přistoupil k dopravní problematice po svém. Vznikl Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK), do jehož plánu byl zařazen nejprve Prostějov, poté Šumpersko, Jesenicko, Přerov, Železnice Desná a až poté Olomoucko.

Těžko odhadnout, proč plánovači ostravské společnosti UDIMO, alternativy pražského ROPIDu, postupovali právě takto. Zajímavé však je, že se v integrovaném systému ocitly nejprve oblasti obsluhované společností Connex (dnes Veolia), tudíž i například Železnice Desná dostala v úvahách plánovačů přednost před městem Olomouc.

„Nebyla to ani tak integrace, jako spíš zatažení tehdejšího Connexu do systému,“ říká Ing. Pavel Zatloukal, dopravně-provozní náměstek olomouckého dopravního podniku. Plánovačům se tak podařilo zachovat stávající linky Connexu a spoje olomouckého DP, které se s nimi ocitly v souběhu, byly zrušeny.

Důsledkem je naprosto atypická situace, autobusové linky z příměstských oblastí směřují rovnou do centra, namísto aby jejich cestující přestupovali na spoje městské hromadné dopravy. „Lidé z vesnic jsou asi spokojeni, cestují přímo a levněji, pro obyvatele Olomouce to však žádný přínos není,“ komentuje Zatloukal. Negativní důsledky pro město jsou jasné: přetěžování infrastruktury, více zplodin a omezení městské dopravy. „Jezdíme jenom vnitřní zónu. U našich autobusů jsme kvůli tomu museli snížit výkon ze 4,2 na 3,6 milionů vozokilometrů,“ říká Zatloukal.

Podle Zatloukala je popřen smysl integrace: „Jde o to, aby člověk cestoval, jak se mu zachce a s kým se mu zachce bez zbytečného přemýšlení. Tohoto komfortu se však lidé na Olomoucku nedočkají.“ Veolia, České dráhy a další dopravci v kraji mají různé způsoby odba-

vování. „Tarifní podmínky IDSOKu jsou nepřehledným elaborátem o několika stranách A4. Když se podíváme například na stejný dokument Vídně, najdeme jeden odstavec,“ srovnává Zatloukal. Olomoucký dopravní podnik se nemůže rozvíjet, ačkoli jsou případy, kdy si to cestující vyloženě žádají. Příkladem je nové obchodní centrum Olympie, do nějž každodenně míří zástupy Olomouckých. „My tam nemůžeme, ačkoli 500 metrů od něj končí naše linka 25,“ kroutí hlavou Zatloukal. Magistrát oslovuje Dopravní podnik pouze v případě, když spoj nepřeje-de pomyslnou hranici vnitřní zóny. „Je pravda, že smyslem našeho podniku by měla být především doprava v rámci města, musíme se snažit o minimální intervaly a nemrhat prostředky např. na lince s hodinovým intervalem s vesnicemi v okolí,“ připouští náměstek.

## Intelligence spojená s šetřivostí

I v Olomouci je zaveden systém preference MHD. Spolu s ním vznikly takzvané inteligentní zastávky, jimiž se dosud může pochlubit jen pár měst v republice. Od roku 2007 jsou v provozu na 52 olomouckých stanicích digitální označnický, které zobrazují příjezd následující soupravy. V každém voze je umístěno zařízení, které po zavření dveří vyše signál označnicku stanice. Na něm se vymaže údaj o odbaveném spoji a označnick pošle informaci na další zastávku, kde se potvrdí či aktualizuje doba příjezdu. Pokud následující zastávka není vybavena digitálním označnickem, posílá zařízení informaci do centrálního bodu na Svatém Kopečku, z nějž údaj putuje na nejbližší digitalizovanou stanici. Ve druhé etapě rozvoje MHD chce olomoucký dopravní podnik vylepšit inteligentní zastávky dohledovým systémem, díky nimž by měl dispečer přehled o údajích na označnicích. Systém totiž není napojen na dispečink, jako je tomu například v Plzni (viz prosincové číslo). Další chystanou investicí je nákup nových tramvají a autobusů.

Stejně jako ostatní města i Olomouc usiluje o dotaci z Regionálního operačního programu Evropské unie, který slibuje pokrýt až 85 procent veškerých nákladů. Na dotaz, který typ tramvají má v Olomouci největší šanci, Zatloukal odpovídá: „Jsme malý podnik operující v malém městě s členitou tratí. Nepočítáme proto s nákupem článkových tramvají, které bychom především v pozdních hodinách a o víkendech nevyužili.“ Jako nejpravděpodobnější se proto jeví částečně nízkopodlažní Varia, s nimiž má Olomouc již dobrou zkušenost. Naopak poslední typ, který přijde Olomouckým na mysl je Astra. „S ní má v republice každý problémy, ale odhaduji, že náš podnik je nejuspěšnější ve schopnosti udržet tento typ v provozu. Poděkování patří technikům, kteří z ní mnohdy šediví,“ říká s kyselým úsměvem Zatloukal.

Ve snaze o maximální hospodárnost stahuje dopravní podnik každý den po osmnácté hodině všechny tramvajové soupravy a kloubové autobusy a nahrazuje je sólo vozy a krátkými autobusy. „Vymyslet systém stahování a náhrad je komplikované, je to i velká zátěž na pracovníky vozoven, ale dosahujeme tak větších úspor než podniky, které nechají jezdit prázdné soupravy až do půlnoci,“ říká Zatloukal. Sólo a krátké vozy jezdí i o víkendech.

Nejen askeze, nýbrž i oslavy čekají tento rok dopravní podnik. Uplyne 110 let od jeho založení a 15 let od transformace v akciovou společnost. Ačkoli výročí připadá na duben, bude se slavit až v červnu. Tehdy by totiž měla být dokončena rekonstrukce historické tramvaje, na níž už před rokem vyhlásil dopravní podnik veřejnou sbírku. „Olomoučané jsou na ni zvyklí, dosud jsme ji používali i při ostatních městských slavnostech, takže se stala jedním z našich symbolů,“ říká Magdalena Kopřivová, asistentka ředitele. Tramvaj bude vozit návštěvníky ze stanice Hlavní nádraží do tramvajové vozovny, historický autobus zajistí spojení mezi vozovnou a stanovištěm autobusů.

## Uvězněn ve vlastním městě

Málokde člověk narazí při procházce historickým centrem na vrata vozovny. Veškeré zázemí tramvají se

tísní spolu s ředitelstvím podniku na ulici Koželužská. O nic lépe na tom není vozovna či spíše stanoviště autobusů ležící uprostřed sportovního areálu – hned vedle fotbalového stadionu, tenisových kurtů a bazénu. „Lidé běhají po sportovištích a do toho dýchají zplodiny naftových motorů,“ upozorňuje Zatloukal.

Neutěšenou situaci může vyřešit nový dopravní závod, který by soustředil tramvaje i autobusy mimo centrum a poskytl jim solidní technické zázemí. „Bez něj se nemůžeme nijak rozvíjet, nebudeme moci rozšiřovat vozový park, kterým bychom obsloužili rozrůstající se části,“ říká Zatloukal. Přitom například autobusová doprava na Jižní město přestává stačit a žádá si vybudování nové tramvajové tratě.

Podle Zatloukala již tramvajové dopravě v Olomouci nehrozí záhuba ze strany autobusů, město chápe její důležitost. Na druhou stranu neexistuje ucelená koncepce jejího rozvoje. „Stavba dopravního závodu se projednávala už v době, kdy jsem nastoupil, tedy před dvaceti lety,“ vzpomíná Zatloukal. Olomouc ho však nejenže nezačala stavět (jako například ve stejné době Opava), ale dosud ani nepokročila ve vykupování pozemků v dané oblasti. Na lepší časy se neblýská ani teď. „Vzhledem k tomu, jaké dotace jsou určené pro Olomoucký a Zlínský kraj dohromady, nemůžeme o takovéto investici uvažovat,“ vysvětluje Kopřivová. Přitom pozemky, na nichž stojí současná vozovna, jsou nesmírně lukrativní. Záleží

na magistrátu, jakým způsobem je zhodnotí a zda poskytne svému dopravnímu podniku důstojné podmínky k životu.

V příštím čísle se podíváme do Hradce Králové.

## Vozový park (údaje k 1. 4. 2008)

Typy tramvají	Počet
T3	11
T3 SUCS	13
T3 M.4	2
T3R.P	24
TRIO	3
Škoda Inekon	4
VARIO LF	4
<b>Celkem</b>	<b>61</b>
Typy autobusů	Počet
B 731	4
B 732	8
B 932	4
B 932 E	4
B 952	8
B 741	4
B 941	4
B 941 E	4
B 961	2
SOR B 7.5	2
Solaris 12	26
Solaris 18	7
<b>Celkem</b>	<b>77</b>

## Dopravní podnik města Olomouce v číslech

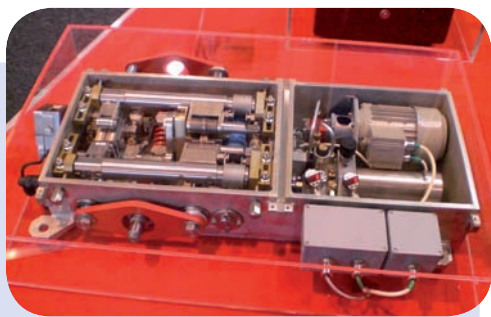
(údaje k 1. 4. 2008)

Dopravní výkony	v tis. vozkm	
Tramvaje	2 156	
Autobusy	3 875	
<b>Celkem MHD</b>	<b>6 031</b>	
Přepravené osoby	v tisících	
Tramvaje	27 431	
Autobusy	32 401	
<b>Celkem MHD</b>	<b>59 832</b>	
Dopravní síť	Délka sítě linek (km)	Počet linek
Tramvaje	30	5
Autobusy	284	23
<b>Celkem MHD</b>	<b>314</b>	<b>28</b>





# Světová rarita kolejové dopravy



**Trumf Pražské strojírny – přestavník VSP-12-K, který je světovou raritou.**

Výhybky, výhybkové systémy, tramvajové výměny, odvodnění, dilatace... 99 procent těchto prvků, které využívá náš Dopravní podnik, pochází od společnosti Pražská strojírna. Vydali jsme se ji navštívit a přiblížit tak našim čtenářům firmu, jejíž výrobky lze vidět po celém světě od Kanady po Austrálii. Dozvíme se také o světovém unikátu, který v Pražské strojárně vznikl.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

## Začalo to parními stroji

Historie společnosti sahá do třicátých let 19. století, kdy bratři Thomasové začali ve svých karlínských závodech vyrábět parní a pracovní stroje. Podnik změnil majitele a nakonec skončil roku 1911 ve vlastnictví Elektrických podniků, které zde vytvořily ústřední dílny pro městskou dopravu v Praze. Tímto začala i výroba dílů pro stavbu a opravy kolejového svršku.

Dějiny Pražské strojírny coby dynamické moderní společnosti pak začínají rokem 1994, kdy se organizačně vyčlenila z Dopravního podniku (který si ponechává 100 procent jejích akcií). Při záplavách roku 2002 se ocitá celý závod pod vodou a dochází k významné obnově strojového parku. Urbanistické změny Karlína si také vyžádaly stěhování závodu do Vinoře, které bylo dokončeno v první čtvrtině roku 2007. „Restrukturalizaci společnosti jsme nastartovali před rokem a stále pro-

bíhá,” říká generální ředitel Strojírny Ing. Vladimír Říha. Jeho cílem je proměnit výrobní společnost na obchodně orientovanou strojírenskou firmu splňující nároky 21. století. „Mnoho lidí tuto nutnost, kterou na nás doba klade, nedokázalo pochopit a museli společností opustit,” konstatuje ředitel, pod nímž z původních 140 zaměstnanců pracuje 85. Podle něj byl někdejší stav neúnosně zkosnatělý.

„Když jsem přišel poprvé, jasně jsem viděl, že se tu vyrábí jen proto, aby se vyrábělo. Výrobky, o které nikdo nestál, byly rozpracované dva roky a ty, které by se prodat daly, do výroby vůbec nešly. Častokrát se pracovalo jen na papíře,” vzpomíná Říha. Vedení muselo vylepšit zejména dvě oblasti: efektivitu provozu a zkrácení dodacích lhůt. „Ještě nedávno by musel zákazník čekat na naše výrobky 6,5 měsíce. Nyní je dodací lhůta dva až tři měsíce,” pochvaluje si ředitel.

## Boj o trh

Změny, které musela Pražská strojírna podstoupit, byly nezbytně nutné pro její další přežití. Na dnešním globalizovaném trhu je příliš mnoho silných hráčů schopných dodávat kvalitní výrobky v krátkém čase. „Z domácích výrobců jsme nejlevnější a nejspolehlivější,” prohlašuje Říha. V Praze má Pražská strojírna podíl 98 až 99 procent, jinde v republice je to okolo poloviny. „V Česku je ale pouze 7 měst vybavených kolejovou dopravou,” upozorňuje manažer pro klíčové zákazníky Jiří Rusek a dodává: „Nemůžeme být závislí jenom na Dopravním podniku hl. m. Prahy a dalších lokálních dopravcích.”

Dvacet až třicet procent roční produkce Pražské strojírny jde na vývoz a vedení společnosti se bude i nadále snažit tento podíl zvyšovat. „Kolejová doprava se jednoznačně stala moderním trendem,” říká Rusek. Zatímco ve čtyřicátých a padesátých letech se tramvajové tratě zavíraly, dnes zažívají rozkvet nejen v Evropě, ale i Severní Americe. „Náklady na výstavbu a provoz tramvajové dopravy jsou oproti metru dvacetiprocentní a její kapacita je přitom jen o dvacet procent nižší než u metra,” argumentuje Říha. Tramvajová doprava je také nepochybně ekologičtější než autobusy. Není mnoho evropských trhů, na nichž by se Pražská strojírna nepodepsala. Její zařízení používají města ve Švédsku,

Polsku, Maďarsku, Rumunsku, Bulharsku, Rusku (kam dodala strojírna celé depoly), Španělsku, Itálii (Milán, Turín), Holandsku, Belgii... Pražská strojírna expandovala i do zámoří – australského Melbourne a do Kanady. Zdaleka nejdůležitějším, nejrozvinutějším a nejnáročnějším kolejovým trhem na světě je však Německo, kde Pražská strojírna uspěla zatím v devíti městech.

Boj o tento trh je obzvláště obtížný, neboť právě německé firmy určují celosvětové trendy v oblasti kvality, ceny a bezpečnosti. „Jakmile nejste perfektní, rychlí a levní, nemáte tam šanci,” upozorňuje Říha. Jeho společnost zároveň přináší recept, jak si v takové konkurenci poradit. Co město, to specifická trať a nutnost individuálního řešení. Týká se to hlavně historických evropských metropolí a jejich komplikovaných, nesymetrických center. Kromě rychlosti dodávek a kvality tak musí být firma i nápaditá a flexibilní a právě to je podle Říhy výhoda Pražské strojírny. „Velké koncerny zasahují i do jiných odvětví než tramvajové dopravy – do železnice, metra, speciálních systémů, mnohdy vlastní i železárny, stává se z nich moloch s unifikovanou výrobou, z níž je těžké vybočit. Oproti tomu malá firma, jako je naše, může bleskově reagovat na netypická přání zákazníka,” líčí Říha.


## Nejnižší přestavník na světě

Rozkvet společnosti byl v plné síle vidět na loňském veletrhu InnoTrans – největší evropské přehlídce tramvajové techniky, na níž se sjelo skoro dva tisíce vystavovatelů z více než čtyřiceti zemí. Pražská strojírna tu poprvé otevřela svůj samostatný stánek, v němž si mohla odborná veřejnost i potenciální zákazníci prohlédnout několik druhů přestavníků, mezi nimi i typ VSP-12-K, který je světovou raritou a v současnosti největším trumfem Pražské strojírny.

Zatímco běžná výška přestavníku je 22 centimetrů, podařilo se vývojářům Pražské strojírny „vykouzlit” zařízení ještě o pět centimetrů nižší. VSP-12-K je tedy o centimetr nižší než kolejnice a dá se tak položit kamkoli bez nadbytečných stavebních nákladů, přestavník je obzvláště výhodný pro mostní konstrukce. „U přestavníků je nejdůležitější charakteristikou hloubka

a snadnost montáže. Náš model je nejmělcí na světě a jeho montáž je velmi jednoduchá," říká Rusek a připomíná další důležitou vlastnost systému: „Mechanika je uvnitř navržena tak, aby byla snadno přístupná v případě nutnosti opravy nebo seřízení.“ Tím se radikálně snižuje nutná doba odstávky, která vždy znamená pro dopravu ve městě velký problém. „V dnešní době také zákazník vyžaduje

je, aby šla veškerá zařízení propojit s informačním systémem," říká Rusek a vysvětluje: „Doposud byla zařízení řešena tak, že například každá výhybka dávala signál o tom, zda je vpravo, vlevo, zda je zajištěná, či ne, ale jestli není problém s vlhkostí nebo tlakem v hydraulice, o tom se dispečer dozvěděl až při poruše.“ VSP-12-K je naproti tomu vybaveno autodiagnostickým systémem, který po propojení s infor-

mační sítí dokáže hlásit tlak, teplotu, vlhkost atd. Ačkoli je Dopravní podnik sto procentním akcionářem Pražské strojírny, není podle Vladimíry Říhy její další směřování jisté. O fungující společnost se zajímavými produkty bude vždy zájem. „V horizontu dvou let to na prodej určitě nevypadá, chceme se soustředit na rozvoj. Máme směle našlápnuto do budoucnosti," říká generální ředitel. 

## Učeň roku 2008


Sdružení soukromých škol Čech, Moravy a Slezska pořádalo první ročník celorepublikové soutěže „Učeň roku 2008“. Naše škola nominovala dva nejlepší žáky tříletých oborů z minulého školního roku. Ti byli pozváni na slavnostní akci konanou dne 23. října 2008 v prostorách salonku Senátu ČR.

**Střední průmyslová škola  
dopravní, a. s.**

Slavnostním programem provázal Ing. Petr Jadrný, tajemník SSŠČMS. Zahájení provedl PaedDr. Vladimír Zelinka, předseda SSŠČMS, následoval projev MUDr. Přemysla Sobotky, předsedy Senátu, a poté nastal dlouho očekávaný okamžik, a to zhodnocení práce jednotlivých žáků a ocenění nejlepších předáním diplomů z rukou jmenovaných představitelů sdružení a Senátu ČR.

Slavnostní okamžik byl završen společnou fotografií, neformální návštěvou prostor Senátu za doprovodu jeho předsedy a závěrečným rautem s možností neformálních rozhovorů se všemi zúčastněnými.

Za naši školu byli na slavnostním aktu oceněni Štěpán Záruba (obor automechanik) a Denisa Rudlová (obor aranžér).

V průběhu celé akce naše žáky provázeli Ing. František Novotný, ředitel školy, a Mgr. Miroslav Sura, zástupce ředitele. 

## 11. mezinárodní veletrh cvičných firem v Bratislavě

Ve dnech 24.–26. listopadu 2008 se vybraní žáci 4. B zúčastnili 11. mezinárodního veletrhu cvičných firem pořádaného Štátnym inštitútom odborného vzdelávania v kultúrnom a informačnom stredisku v Bratislave.

**Ing. Zuzana Bejrová, Střední průmyslová škola dopravní, a. s.**



Na veletrhu, kterého se naše škola zúčastnila již podruhé, se představily pod vedením Ing. Zuzany Bejrové dvě fiktivní firmy:

**Web Maker Studio, s. r. o.**


- Jan Horniček
- Petra Kubásková
- Karel Martínek

**Svět Zvířat, s. r. o.**

- Michaela Vostárková
- Miroslav Svoboda
- Michal Snopek
- Lukáš Urbančík

První den veletrhu proběhla registrace firem a příprava stánků. Druhý den dopoledne byl veletrh slavnostně zahájen a začalo obchodování mezi zúčastněnými firmami a prezentace firem. Odpoledne na pódiu představily svoji prezentaci, které se zúčastnilo i vedení naší školy, obě naše firmy. Během celého dne probíhalo obchodování ve stáncích a zároveň byly zahájeny soutěže o nejlepší stánek, katalog a komunikaci. Třetí den dopoledne se opět obchodovalo

a odpoledne byly vyhlášeny výsledky jednotlivých soutěží. Celkem se soutěže zúčastnilo 106 firem, z toho přibližně třetina ze zahraničí (ČR, Rakousko, Rumunsko, Bulharsko, Finsko, Itálie, Maďarsko a Polsko). Firma Web Maker Studio, s. r. o. letos obhájila, což je vždy velice náročné, 1. místo v soutěži o nejlepší zahraniční stánek a do užšího výběru postoupila v celkové soutěži o nejlepší katalog. Dosažené výsledky je třeba hodnotit velmi pozitivně, neboť se žáci, kteří pracují ve fiktivních firmách v rámci praxe, snaží o co nejlepší prezentaci své firmy a školy.

Také žáci hodnotili svou účast na veletrhu kladně a především oceňovali možnost, že mohli porovnat své zkušenosti s ostatními zahraničními firmami, vyzkoušet v praxi znalosti anglického a německého jazyka a navázat obchodní styky i přátelství s ostatními fiktivními firmami. Za všestrannou podporu činnosti fiktivních firem je potřeba poděkovat také vedení školy. 





# REPUBLIKA

## Výstava k 90. výročí vzniku Československa

V symbolický den výročí vzniku ČSR 28. října 2008 se v Národním muzeu otevřela výstava s příznačným názvem „Republika“. Zachycuje příběh první Československé republiky, vykresluje atmosféru tohoto období a ukazuje vše podstatné, na co dnes s hrdoostí navazujeme, ale také události, které se v dnešní době příliš nepřipomínají.

oddělení Komunikace

Výstava se vrací do období první světové války, která přinesla zásadní změny ve vývoji celé Evropy. Rozbití Rakouska-Uherska a vznik samostatného Československa tvoří základní kapitoly našich novodobých dějin a tzv. první Československá republika je považována za zlatý věk české a slovenské státnosti.

Výstava „Republika“ návštěvníky seznamuje s domácím a zahraničním odbojem včetně legionářů. Poprvé jsou vystaveny unikátní předměty jako např. Kupkovy plakáty z doby jeho působení ve francouzských legiích nebo text Washingtonské deklarace v podobě telegramů, které Eduard Beneš posílal do Prahy. Nabízí se zde neopakovatelná příležitost shlédnout jedinečný soubor státních symbolů a předmětů, které reprezentovaly nový stát. Unikátním architektonickým řešením výstava vtahuje návštěvníka do světa obyvatel mladého státu, jejich ideálů, starostí, zábavy a smutku. Samostatně představuje dva odlišné světy – život ve městě a život na venkově, které však byly stejně důležité pro fungování státu. Ve městě návštěvníci

nahlédnou do prostředí kaváren, módních salonů a interiérů, které jsou vybaveny luxusním zbožím této doby. Zároveň nejde opominout svět továren, ekonomické krize a bydlení chudých. Specifickou atmosférou zaujme venkov s kostelem, školou, statkem, nepostradatelnou hospodou a sokolovnou.

Významné místo je ve výstavě věnováno zániku Československa, kde dominují originály Mnichovské dohody, poprvé vystavené mimo území Německa. Po dlouhém jednání se organizátorům podařilo dojednat zápůjčku německého originálu Mnichovské dohody, italského originálu Mnichovské dohody a britské autorizované kopie Mnichovské dohody. Anglicky psaný originál Mnichovské dohody se na výstavě nachází také, ovšem je společně s německým originálem součástí jednoho svazku, a tak ho návštěvníci nemohou vidět. Francouzská strana při jednání projevila velkou ochotu ke spolupráci, nicméně nepodařilo se jí francouzský originál dohledat. Návštěvníci výstavy tak mají poprvé v historii v Praze možnost spatřit originály jednoho z nejkřičlivějších a zároveň nejtragičtějších dokumentů naší historie. Vystavení těchto originálů je zcela unikátním a mimořádným okamžikem, jelikož je to historicky poprvé, co se tyto dokumenty nacházejí na území České republiky, poprvé se je rozhodla německá strana zapůjčit do zahraničí, a navíc se po 70 letech v Praze opět setkávají tři originály, které byly v Mnichově v roce 1938 podepsány. Originály Mnichovských dohod budou vystaveny až do konce trvání výstavy, ověřená kopie z Velké Británie je zapůjčena do 27. února 2009.

Součástí výstavy „Republika“ je v neposlední řadě také prezentace kultury a významných osobností této doby, mezi

kteří patří architekti, vědci, umělci či sportovní hvězdy. Je možné si zde prohlédnout šaty Adiny Mandlové, boty Oldřicha Nového, obrazy Toyen nebo Jindřicha Štýrského.

Výstava je otevřena až do 15. března 2009 od 9.00 do 17.00 hodin (kromě prvního úterý v měsíci).

## Soutěžte o vstupenky na výstavu

Pokud patříte k soutěživým typům, zapojte se do soutěže o vstupenky na výstavu „Republika“. Každý z devíti vylosovaných výherců, který správně zodpoví následující tři soutěžní otázky, získá dvě vstupenky.

**1. Jaké bylo národnostní složení obyvatelstva v prvním československém státě?**

- a) Češi a Slováci, Němci, Maďaři, Ukrajinci a Rusíni, Poláci
- b) Češi, Moravané, Slezané, Slováci
- c) Češi a Slováci, Němci, Maďaři, Ukrajinci a Rusíni

**2. Nový stát potřebuje novou měnu; jaké hodnoty byla první skutečná československá bankovka?**

- a) 20,-
- b) 100,-
- c) 50,-

**3. V jakém roce byla vyhlášena československá mobilizace?**

- a) 1939
- b) 1938
- c) 1918

Odpovědi spolu s kontaktní adresou (na kterou vám budou vstupenky zaslány poštou) pošlete do **2. února 2009** na e-mailovou adresu [soutezDP@dpp.cz](mailto:soutezDP@dpp.cz) nebo na adresu **Oddělení Komunikace**, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, Praha 9, 190 22. **Výherci budou zveřejněni 3. února 2009** na internetových stránkách Dopravního podniku hl. m. Prahy – [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).



## Důchodová problematika

**Co je zajímavého v novele důchodového zákona pro tzv. budoucí důchodce?**

Novela důchodového zákona byla zveřejněna ve Sbírce zákonů, částka 99 ze dne 21. 8. 2008 – zákon č. 306/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Část zákona nabývá účinnosti od 21. 8. 2008, od 1. 1. 2009 i od 1. 1. 2010.

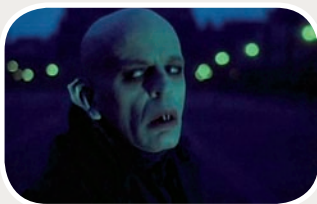
- od 1. 1. 2009 se doba vedení evidence na Úřadu práce bez pobírání hmotného zabezpečení u osob před dosažením 55. roku věku započítává do pojištěné doby pouze v rozsahu 1 roku (dosud 3 roky),
- od 1. 1. 2009 se výrazně snižuje minimální výše tzv. dobrovolného důchodového pojištění na částku 1649 Kč měsíčně (dosud 2800 Kč měsíčně),

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, pošlete na e-mail: [Helena.Bajerova@seznam.cz](mailto:Helena.Bajerova@seznam.cz) nebo volejte na telefonní číslo 724 237 528.

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti  
Helena Bajerová

- od 1. 1. 2010 dochází ke „zprůsňení“ předčasného starobního důchodu. Výše procentní výměry se snižuje za každých započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu o 0,9 % výpočtového základu za období prvních 720 kalendářních dnů (bez 10 dnů se jedná o 2 roky) a od 721. kalendářního dne (3. rok dřívějšího odchodu) se zvyšuje krácení na 1,5 % – dosud 0,9 %,
- od 1. 1. 2009 již zaměstnavatel není povinen pro účely důchodového pojištění podávat na předepsaném tiskopisu hlášení o nástupu do zaměstnání poživitele plného nebo částečného invalidního důchodu. Nadále je však v těchto případech zaměstnavatel povinen podávat „Oznámení o nástupu do zaměstnání“ pro účely nemocenského pojištění (§ 94 zákona č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění).

# Kulturní tipy



Za okurkovou sezonu, kdy se zas až tak moc neděje, bývá zpravidla označováno období letních prázdnin. Ve světě kultury to však není zrovna jednoznačné. Začátek roku je časem, kdy se třeba v hudbě děje relativně nejméně. Všichni se snažili všechno odehrát a vydat ještě do Vánoc či přinejhorším Silvestra. I tak se ale dá pár koncertů vybrat. Pokud ještě nemáte dost pohádek z vánočních televizních programů, čeká vás v kinech jedna novinková. Navíc se ale na plátna dostávají zajímavé snímky z šuplíků Asociace českých filmových klubů a Národního filmového archivu. V neposlední řadě vybereme z divadelních premiér začátku roku z programu Divadla pod Palmovkou.

## kino

Pokud se někomu stýská už teď po vánoční náloži pohádek, může se vydat do kin, kde se od 29. ledna bude o diváčkou přízeň ucházet film Milošlava Šmídajera **Peklo s princeznou**.



Příběh o princezně Anetě, která si nechce vzít nešikovného prince Jeronýma ze sousední země, jemuž byla jako dítě zaslíbena. Král Leopold by rád dceru uchránil před nechtěným sňatkem, ale nemůže porušit královský slib. A tak vymyslí test: pošle sousedovi zprávu, že se o princeznu uchází sám Lucifer. Netuší ovšem, že tím vyvolá nejen hněv pekla, ale hlavně Muribany, žárlivé nevěsty samotného Lucifera. Ve filmu uvidíte např. Jiřího Mádlu, Terezu Voříškovou, Petra Nárožného, Zlatu Adamovskou nebo Václava Postráneckého.

Leden ale přinese v rámci 15. ročníku putovní filmové přehlídky Projekt 100 také několik klasických snímků. Bude tu třeba příležitost vidět kultovních japonských **Sedm samurajů** Akira Kurosawy z roku 1954 nebo

např. dvě různé verze hororové klasiky **Upír Nosferatu** – tu současnější, kterou v roce 1979 natočil režisér Werner Herzog s Klausem Kinskim a Isabelle Adjani a tu původní režiséra Friedricha W. Murnaua z roku 1922 s legendárním Maxem Schreckem v hlavní roli.



## divadlo

Divadlo pod Palmovkou připravilo na leden několik uvedení nové



inscenace, hry **Pozor, jaguár!** z pera Nathaliena Richarda Nashe, autora slavného *Obchodníka s deštěm*. Drama vystavěné na půdorysu klasické antické tragédie je především syrovým obrazem budování úspěchu a moci – procesu, který je pro všechny zúčastněné bolestný, protože probíhá proti všemu, co dělá člověka skutečným člověkem. Láska je v Nashově dramatu donucena vést boj s lidskými šelmami, které se domnívají, že je síla opravňuje k tomu, aby jiným diktovali svá pravidla. Na scéně se setkáte mj. s Rudolfem Jelínkem, Janem Teplým, Rostislavem Čtvrtlíkem či Evou Kodešovou.

## hudba

A co nás čeká v muzice? Třeba v pondělí 19. ledna v Paláci Akropolis angličtí **The Stranglers**, brázdící hudební scénu již od roku 1975.



Prošli si punkem, psychedelií, art rockem a nakonec i popem, a přestože se léta jejich největší slávy datují pravděpodobně do pětiletky 1977–1982, mohla by to být zajímavá návštěva. Jestliže jsme zmínili punk, nelze opomenout, že svou již téměř tradiční zimní návštěvu Prahy ohlásili na středu 21. ledna do Rock Café další Britové. Dvojice kapel, které spolu na turné vyrážejí již několik posledních let, **UK SUBS** neúnavného veterána Charlieho Harpera, jenž je ve svých 64 letech považován za kmotra britského punku, a **The Vibrators**. Hned o den později, ve čtvrtek 22. ledna se, pro změnu opět v Rock Café, představí kapela spadající spíše do škatulky s názvem ethno či world music. Ba dokonce, v případě moldavských **Zdob si Zdob** se mluví o jisté symbióze ethna a hardcore.



tím pravým, co člověka nastartuje do nového roku, jak se patří. Zmínili jsme také art rock a zástupci tohoto stylu, další z legend (založená už v roce 1967), kapela **Van der Graaf Generators**, vystoupí rovněž 22. ledna, ale



na scéně Paláce Akropolis. Na závěr se ještě sluší připomenout, že by se v pondělí 9. února měl téměř po roce znovu v Retro Music Hall objevit americký zpěvák a kytarista **Richie Kotzen**. Můžete si jej pamatovat třeba ze sestavy kapel Poison nebo Mr. Big. Jeho současné koncerty přinášejí směs rocku, blues a soulu, s akcentem na pro Kotzena poměrně typické zapamatovatelné melodické motivy. Tak příjemný start do nového kulturního roku.



-mis-



