

březen 2009 / ročník 14 / zdarma

číslo **3**/2009

DP kontakt

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



Nejdůležitější dokumenty našeho podniku

Listiny, bez nichž by se Dopravní podnik neobešel.

3

Historické tramvaje připomněly První republiku

Po Praze se rozjela kolona historických tramvají.

26



- 3 **Aktuálně**
- 4 **Metro**
- 7 **Tramvaje**
- 16 **Autobusy**
- 17 **Ze světa**
- 23 **Z podniku**
- 28 **Historie**
- 31 **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: 2. března 2009

Foto na obálce: Luboš Wisniewski (přední strana: prvorepublikový průvodčí pózující v popředí historické tramvaje; zadní strana: interiér Národního muzea při příležitosti výstavy Republika)

Milí čtenáři DP KONTAKTu,

v tomto měsíci přivítáme jaro a pookřejeme díky jeho hřejivým slunečním paprskům. Potěšit a vylepšit náladu však může také březnové číslo našeho časopisu. Nejen u srdce vás určitě zahřeje obsah článku na následující straně, ve kterém se dozvíte, jak Vyšší kolektivní smlouva ovlivnila odměňování zaměstnanců Dopravního podniku. Už teď prozradím, že plánované zmrazení mezd se nekoná a dochází také ke zrovnoprávnění mezd s ohledem na délku odpracované doby.

A jaká další témata pro tentokrát servírujeme? Například se dočtete, jaké činnosti jsou spojené s opravou eskalátoru (v našem případě ve stanici Hradčanská) a kolik finančních prostředků si taková oprava vyžádá.

Představíme nový typ tramvajových výhybek tzv. blokových výměn, dle know-how Pražské strojírny a. s., a v čem spočívají jejich výhody. Zaměříme se i na oblast rekonstrukcí a různých změn na tramvajových vozech, které byly realizovány na základě připomínek řidičů, pracovníků údržby či samotných cestujících. Jedná se například o montáž klimatizace na vozy T3R.PLF, výrobu a montáž slunečních clon na vozy T3 a T3R.P, změnu jedenapůl sedáku za jednosedák a rekonstrukci zádržného systému ve vozech 14T. Podíváme se také na havarijní opravu tramvajové trati na Hlávkově mostě a v podjezdu Těšnov a pokud se zabýváte otázkou „Co dělá Vrchní stavba v zimě?“, odpovíme vám na ni.

V rubrice Ze světa tentokrát nenabízíme pohled na zahraniční městskou hromadnou dopravu očima našich cestovatelů. Poměrně rozsáhlý prostor věnujeme tématu dopravního plánování – u nás tolik opomíjenému, zatímco například ve Spojených státech amerických zásadně podporovanému.

V tomto čísle naleznete také pokračování našich pravidelných seriálů – o systému řízení kvality (QMS), ve kterém vysvětlíme základní pojmy QMS, a o dopravních podnicích v České Republice. Tentokrát jsme zmapovali Dopravní podnik města Hradce Králové.

Sobota 31. ledna byla zvláště pro ty, kteří se vyskytovali v oblasti Střešovic, výjimečná. Branou střešovické vozovny vyjžděla jedna historická tramvaj za druhou. Průvod těchto historických rarit se uskutečnil v rámci partnerství Dopravního podniku s Národním muzeem. Cestujícími byli výherci vědomostní soutěže, pro které byla navíc ještě připravena prohlídka výstavy Republika v Národním muzeu.

Víte, jak měla vypadat stanice Muzeum? Podobu této stanice, původně určené pro podpovrchovou tramvaj, přiblížíme v článku Pavla Fojtíka, který listoval více než čtyři desítky let starou dokumentací.

I když trolejbusy už do vozového parku Dopravního podniku nějaký ten pátek nepatří, my si jejich éru pro tentokrát připomeneme. Jaký byl osud trolejbusových sloupů linky W, které stály v Peroutkově ulici 70 let (z toho 40 let bez využití), se dočtete v článku na straně 31.

Jelikož se blíží období, kdy pražské dlažby, chodníky a silnice budou patřit příznivcům maratónských běhů, představíme vám plány italského organizátora akce Prague International Marathon. Dozvíte se i spoustu zajímavostí ze zákulisí Pražského maratónu.

Poklidný čas bríz přejí

Dana Reinišová

P.S. Od slova bříza a doby, kdy bříza dává léčivou mizu, je odvozeno jméno měsíce březen.



Nejdůležitější dokumenty našeho podniku

Mzdy vzrostly a odměňování je spravedlivější

V tomto článku se podíváme na listiny, bez nichž by se náš Dopravní podnik neobešel: Kolektivní smlouvu a Vyšší kolektivní smlouvu. Vyšší kolektivní smlouva je zdrojem základních jistot v období nejistoty. Je oporou při mnohdy zdoluhavých a zdánlivě bezvýhodných jednáních mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem o Kolektivní smlouvě. Vyšší kolektivní smlouva je potřebná zejména našemu Dopravnímu podniku – extrémně rozsáhlé a složité společnosti, v níž působí hned 14 odborových organizací hájících nejrůznější zájmy.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Zaměstnanci MHD a dalších odvětví spojených s dopravou z Prahy, Liberce a Hradce Králové mají na další 4 roky zaručeny některé základní výhody nad rámec Zákoníku práce. Patří mezi ně např. zlevněné zaměstnanecké jízdné, pět týdnů dovolené (o týden více než zaručuje Zákoník práce), stravování v nočních provozech, zajištění uplatnění mzdových tarifů na pracovní dobu 37,5 a 40 hodin týdně a další. Tyto výhody, o nichž není zmínka v Zákoníku práce, jim zajistila čerstvě podepsaná Vyšší kolektivní smlouva mezi Odborovým svazem DOSIA, Sekce MHD a zaměstnavatelským Svazem dopravy ČR, sekce MHD. Její ustanovení zaručuje základní podmínky pro každé kolektivní jednání mezi zaměstnanci a zaměstnavateli dopravních podniků až do roku 2012. „Jsou to věci, které nejsou ukotvené v zákoně, ale je třeba se na nich dohodnout, jednání probíhala průběžně celý loňský rok,“ říká Oldřich Schneider, předseda sekce MHD a VSD Odborového svazu DOSIA. Vyšší kolektivní smlouva ovlivnila i náš podnik. Díky ní se v Kolektivní smlouvě bylo možno dohodnout na dvou dodatcích přinářejících zásadní změny: zrovnoprávnění mezd s ohledem na délku odpracované doby a dále jejich následný růst v souladu s inflací. Nedošlo tedy na plánované zmrazení, o němž jsme informovali v předminulém čísle.

Jaký je význam prvního dodatku? Zákoník práce rozlišuje fondy pracovní doby podle režimu práce, tedy denních směn, dvousměnných provozů, třisměnných provozů a nepřetržitých provozů. Náročnost práce snižuje fond pracovní doby. V našem podniku byl pracovní fond zaměstnanců v denních a dvousměnných provozech zkrácen na úroveň nepřetržitého provozu – s výjimkou dopravního personálu, který pracuje podle nařízení vlády 589 z roku 2006. Tato změna však nijak neovlivnila mzdy TH zaměstnanců a zaměstnanci, kteří odpracovali týdně svých 37,5 hodin dostávali vyšší hodinovou mzdu než jejich kolegové se 40hodinovým pracovním týdnem. Díky prvnímu dodatku byla tato nesrovnalost odstraněna a hodinová mzda zůstala konstantní.

Nejvíce zaměstnance potěšil druhý dodatek zaručující od 1. února zvýšení mezd o 5,9 %. „Inflace CPI v roce 2008 byla poměrně vysoká, a jelikož ona je základem pro jednání o růstu mezd v roce 2009, je i navýšení letošních mezd výrazné a velmi významné je i zavedení dlouhodobé výkonnostní odměny ve výši 0,35 % z vyplacených mzdových tarifů a výkonnostních odměn.

Tím byla jasně potvrzena výhodnost dvouleté kolektivní smlouvy pro naše zaměstnance,“ říká Schneider.

Kromě toho, že Kolektivní smlouva zaručuje zaměstnanecké výhody, které nejsou ukotvené v zákoně, slouží i jako určitý „překlad“ složité změní paragrafů do lidského jazyka. Nejen řadoví zaměstnanci, ale i vedoucí zaměstnanec se častokrát lépe orientuje v Kolektivní smlouvě než v samotných zákonech. Srozumitelnost je o to potřebnější, že od roku 2007 došlo k zásadní změně Zákoníku práce. „Až do té doby se jako jediný zákon v republice řídil pravidlem: Co není povoleno, je zakázáno. Nový Zákoník práce toto pravidlo víceméně otočil,“ vysvětluje Schneider.

V našem podniku probíhá vyjednávání o Kolektivní smlouvě jednou za dva roky. „V minulosti to bylo ještě kratší období, já bych ale považoval za přiměřený interval čtyř nebo pěti let s pravidelným ročním jednáním o zvýšení mezd s garancí minimálního zvýšení o inflaci,“ uvažuje Schneider. Podle zákona musí obě strany – tedy zástupci zaměstnanců a zaměstnavatele – začít jednat o nové smlouvě nejpozději 60 dnů před vypršením té předchozí. Po předložení návrhu jedné ze stran (obvykle to je zaměstnavatel) má druhá strana 7 dní na vyjádření. „V mnoha případech se vyskytnou problémy, které jsou složitěji řešitelné, popřípadě se dotýkají úzké skupiny se zvláštními požadavky,“ dodává Schneider.

Pokud se strany ani po 60 dnech nedohodnou, vstupuje do hry zprostředkovatel, který nabízí vlastní řešení. Jestliže ani to není přijatelné pro jednu ze stran, může běžet podnik i bez platné Kolektivní smlouvy – v takovém případě se řídí Zákoníkem práce a dalšími obecně platnými předpisy – v jejich rámci ovšem zaměstnavatel může například diktovat mzdy, zrušit poukázky na stravování, výplatu příspěvku na penzijní připojištění a jiné benefity vyplývající z Kolektivní smlouvy. Nebezpečí stávky ze strany zaměstnanců či výluky ze strany zaměstnavatele je za takového stavu nasnadě. „Úplně nejhorší je, když někdo při jednání opakuje: „Já to nechci.“ Sám ale žádné řešení nenavrhne. Jednání musí být vedeno za účelem dosažení shody,“ říká Schneider.

V žádném podniku není vyjednávání tak složité jako v tom pražském. Zatímco průměrný dopravní podnik v Česku zaměstnává kolem 500 lidí a většinou má jen jednu odborovou organizaci, pražská Kolektivní smlouva musí uspokojit nároky jedenácti tisíc zaměstnanců, kteří pracují mnohdy v naprosto odlišných podmínkách. Od roku 2005, kdy byla v Dopravním podniku poprvé podepsána jedna Kolektivní smlouva s platností pro celý podnik, bez příloh pro jednotlivé trakce, se podmínky pro zaměstnance postupně sjednocují.

Rozsáhlost provozu, technologická náročnost i ekonomické prostředí sice s sebou přináší nejvyšší mzdy, ale působí mnoho komplikací při kolektivním vyjednávání. Nejen jednotlivé trakce, ale i některé vozovny mají samostatné odbory vyplývající ze specifických podmínek. Například metro má odbory čtyři: dvoje pro strojevedoucí, jedny pro ostatní profese přímo zapojené do provozu a jedny pro zaměstnance údržby. Podobná situace je i na dalších traktích.

Uspokojit požadavky všech skupin je mnohdy složité. Do hry vstupují nejen profesní, ale i lidské vazby a emoce. Jak ale upozorňuje Schneider: „Je vždy třeba jednat až do poslední chvíle.“ Kolektivní smlouva je totiž potřebná zaměstnancům stejně jako zaměstnavateli.





Oprava „nového“ eskalátoru na Hradčanské

Najeto 160 000 kilometrů při průměrné rychlosti 2,4 km/h, přepraveno 5 milionů tun nákladu. To nejsou výkony obřího nákladáku z australského povrchového dolu, ale přepočtený výkon eskalátoru v pražském metru před tím, než bylo nutné provést první větší opravu.

Ing. Viktor Baier s pomocí služby Dopravní zařízení
Foto: Jiří Jindra a Viktor Baier

Opotřebení eskalátorů se pečlivě sleduje

Na metru provozujeme a udržujeme celkem 243 ramen eskalátorů (pohyblivých schodů) různé dopravní délky a od různých výrobců. Dřívější výhradní dodavatele, jednoho tuzemského a dva ruské, postupně nahrazují po roce 1989 výrobci od firem Thyssen, Schindler, Otis a Kone. V roce 1996 jsme si v DP KONTAKTu mohli přečíst o optimistických, dnes se dá říci, že nereálných, představách o tom, že eskalátory od renomovaných výrobců budou mít životnost řádu desítek let bez nutnosti větších oprav. Tyto představy vzaly záhy za své. Pro zajištění bezpečného a spolehlivého provozu praxe ukázala, že je nezbytné mimo pravidelnou údržbu provádět po určité době i opravy exponovaných dílů. Zejména převodové skříně, dráhového systému, vedení madel, ložisek, tažných řetězů schodového pásma atd. Na rozdíl od původních eskalátorů, kdy opravy vyšších stupňů byly stanoveny hodinovým proběhem, je to u nových eskalátorů stanoveno až po posouzení skutečného stavu zařízení na základě prohlídek a revizí. Předepsané tolerance ve smyslu technických norem a předpisů výrobce jsou pak limitní pro výměnu opotřebených dílů. V roce 2008 jeden eskalátor ve stanici Hradčanská takovou větší opravou prošel.



Jednou z nejobtížnějších operací je demontáž hlavního hřídele. Na manipulaci moc místa není a chybu udělat nikdo nesmí. Hřídel je nyní mimo své uložení a může se opatrně vyzvednout ze strojovny do úrovně vestibulu.



Bez různých speciálních konstrukcí a pomůcek by demontáž (i zpětná montáž) 1,6 tun těžké součástky nebyla možná. I to by bylo k ničemu, pokud byste nevěděli, jak na to. Po speciálních „saních“ se hřídel přemístí mimo montážní otvor.

Tažný řetěz je alfou a omegou eskalátoru

Stanice Hradčanská je stavebně řešena jako jednovestibulová a je svojí hloubkou nástupiště 43 m pod úrovní terénu druhou nejhlubší stanicí pražského metra. Přeprava cestujících mezi nástupištěm a úrovní vestibulu je zajišťována trojicí eskalátorů od firmy Otis, vyrobených

v závodě ve Stadhagenu v Německu. Jejich dopravní výška je 38,5 m. Tyto eskalátory byly instalovány v roce 1996 náhradou za původní ruské. Ve spolupráci s pobočkou firmy Otis v České republice byla provedena v roce 2006 technická prohlídka všech tří eskalátorů a navržen rámcový postup oprav podle skutečného stavu opotřebenosti. Na základě výsledků této prohlídky byla oprava



Hřídel je umístěna na speciální „kozou“ a za pomoci vozíku a lidských svalů odvážena k nákladnímu výtahu. V tomto případě se musely demontovat sloupky na začátku přepravního prostoru a demontovat vchodové prosklené dveře do stanice.



Pohled na opačnou dolní část eskalátoru po demontáži vratného hřídele.

eskalátoru ev. č. 613 -1-068 (jezdí ve směru nahoru) zařazena do plánu oprav roku 2008. Ke dni zahájení opravy byl eskalátor v provozu 68 570 hodin. Limitující pro další provoz bývá opotřebením řetězu. Dá se parafrázovat, že nejslabším „článkem“ eskalátoru bývá článek tažného řetězu schodového pásma.

Příprava začíná dlouho před opravou

Realizace opravy pohyblivých schodů, zejména staničních, je organizačně, technicky, časově i finančně velmi náročná. Výluka pohyblivých schodů z provozu musí být předem schválena Drážním správním úřadem, který stanoví podmínky pro prová-

dění opravy, včetně povolení stavby nezbytných záborů v přepravním prostoru metra. Některé činnosti se mohou provádět pouze v nočních přepravních výlukách metra, tedy od cca 0.50 do 3.40 hodin. Proto někdy můžeme zaslechnout připomínky nezastavených cestujících, proč se na odstaveném eskalátoru nepracuje. Ve stísněných pracovních podmínkách se musí demontovat tuny materiálu, který není možné v takovém množství ve stanici nikam uložit. Tyto skutečnosti výrazně ovlivňují celkovou délku opravy, která se u pohyblivých schodů o této dopravní výšce pohybuje v rozmezí 12 až 14 týdnů. V časovém předstihu musejí být zajištěny potřebné náhradní díly a vyrobeny speciální

přípravky s ohledem na stísněné místní podmínky. Například pro demontáž a zpětnou montáž hlavního hřídele o hmotnosti 1,6 tuny ve stanici Hradčanská byl vyroben jednoúčelový montážní přípravek. Před opravou musí být provedeny i mimořádné kontroly a seřízení sousedních dvou eskalátorů s cílem minimalizovat možnost případné poruchy. Každé mimořádné zastavení by znamenalo uzavření stanice metra pro vstup nebo výstup cestujících.

Práce na tři měsíce

Samotná oprava je zahájena postavením pevných záborů v úrovni obou nástupů a zábor pro dočasné uskladnění dílů na nástupišti metra. Prvně se demontují balustrády, uvolňují madla, demontují vodítka madel a hliníkových oblouků a demontují nástupní a krycí desky. Postupně se provádějí demontáže stupňů schodového pásma (schodů) v místě dolního nástupu a jejich uložením v záboru na nástupišti, z kterého jsou po částech odváženy nočními služebními vlaky na depo Kačerov. Celkem bylo demontováno a odvezeno 414 stupňů. To představuje naložení 35 palet. Následovala demontáž tažného řetězu postupným rozpojováním na tzv. sekce o hmotnosti cca 60 kg v místě dolní nástupní desky a v horní části eskalátoru. Celková hmotnost demontovaného tažného řetězu je více než 6 tun. Vzhledem k prostorovým podmínkám na stanici je většina manipulace s díly prováděna ručně s minimální možností použití mechanizace. Části tažného řetězu byly následně dopraveny nákladním automobilem a služebním vlakem na depo Kačerov podle toho, v jaké části eskalátoru byly demontovány. Další náročnou částí opravy je složitá demontáž hlavního hřídele v místě horního nástupu. S ohledem na rozměry hlavního hřídele, které neumožnily průchod vstupními dveřmi stanice, bylo nutno demontovat část prosklené stěny oddělující prostor stanice od veřejného prostoru včetně dvou sloupků s počítadly cestujících na hranici placeného prostoru. Práce pak souběžně pokračují na dvou místech. V dílnách na depo Kačerov, kde byly umyty a zkontrolovány stupně schodového pásma a byly vyměněny hlavní a pomocné kladky. U hlavního hřídele byly vyměněny ložiska, tlumiče a zkontrolován stav řetězových kol a mnoho dalších prací. Byly vyrobeny potřebné přípravky a drobné náhrad- →





ní díly dle požadavků montážní čety na stanici. Ve stanici pokračovala oprava výměnou poškozených pojezdových drah a opravou méně poškozených součástí dráhového systému, demontáž poháněcích řetězů, havarijní brzdy atd. Byla vyměněna nebo přimazána ložiska všech rotačních dílů. Důležitá součást opravy je geodetické zaměření a seřízení dráhového systému, usazení osově a výškově hlavního a vratného hřídele s tolerancí do cca 2 mm. To klade vysoké nároky na seřizovací práce. Na základě zkušeností z provozu byl rekonstruován a upraven systém centrálního mazání řetězů. Byly vyměněny opotřebené nerezové oblouky a boční výplně balustrád. Souběžně probíhala i oprava elektrické části pohyblivých schodů, zejména kontrola kabelového rozvodu, dotažení všech spojů, výměna některých stykačů v rozváděči, výměna bezpečnostních spínačů. Všechny tyto práce prováděli naši zaměstnanci. Firma Otis provedla nastavení a přeprogramování řídicích modulů. Po ukončení všech opravárenských prací na konstrukci pohyblivých schodů byla prováděna zpětná montáž demontovaných dílů, ale v opačném pořadí, včetně montáže nového tažného řetězu, opravených stupňů schodového pásma atd. Po celkové montáži byla provedena kontrola funkce strojní a elektrické části pohyblivých schodů, následovaly předepsané revize strojní i elektrické části a 24hodinový zkušební provoz nezátížených pohyblivých schodů bez cestujících, 12 hodin směrem nahoru a 12 hodin směrem dolů. Po ukončení zkušebního provozu byla provedena závěrečná kontrola seřízení předepsaných hodnot a pohyblivé schody byly předány po více jak třech měsících do provozu s cestujícími.

Oprava v ceně půlky nového eskalátoru

V roce 1996 byl jeden eskalátor pořízen za 26 milionů korun. Po dvanácti letech jeho oprava vyšla na 13 milionů. Je to hodně, nebo málo, nemá eskalátor vydržet více? Něco také stojí roční údržba. Ať si čtenář z předchozích řádků udělá názor sám. Kdo jezdí na kole, ví, jak je důležité mít kvalitní řetěz a jak důležité je ho včas měnit, aby se nezničila ostatní součástky. Každý materiál pracuje, tak jak dříve kulaté díry dostávají válcovitý tvar, se řetěz postupem doby vytahuje. Vůle se postupně načítají a při nerovno-



Pohled ze strojovny na čela s pohonem, prostředního a sousedních dvou eskalátorů. V popředí je menší elektromotor, který slouží ke „krokovému“ posunu. Za ním je motor hlavní. Mezi příhradovou konstrukcí jednotlivých ramen eskalátoru není žádné volné místo. V případě nutnosti opravy prostředního eskalátoru se musí rozebrat část eskalátoru sousedního, což je nevýhoda. Původní eskalátory měly mezi sebou pochozí uličku.



Pro laika je dost těžké si představit, jaké provozní zatížení působí na dlouhé eskalátory. V tomto případě je to asi překvapení i pro výrobce. Relativně nejméně namáhaný hřídel, který slouží k pohonu madla, se ustříhl a není to první případ. Poškozený hřídel je z prostředního eskalátoru.

měrném stranovém zatížení mohou způsobit přičení schodového pásma a poškození eskalátoru. Maximální vůle mezi jednotlivými stupni jsou stanoveny s ohledem na bezpečnost cestujících. Dobrý řetěz na kolo pořídíte za tisíc korun. V tomto případě na řetěz eskalátoru na Hradčanské potřebujete milionů sedm. To je přes půlku ceny celé opravy. Bohužel obecným trendem posledních let je výrazné navyšování cen náhradních dílů a ochranná opatření výrobců, kteří mají pochopitelný zájem i po záruční době na dodávání originálních dílů výrobce, ve skutečnosti vyráběných někde jinde. Marže pak dosahují desítky procent, aniž by byla v tomto poměru nabízena vyšší kvalita. Vzhledem k našim dlouholetým zkušenostem a znalostem možností místního trhu je pak nepoměrné, za jaké peníze jsme schopni udělat generální opravu ruských eskalátorů, protože nejsme

omezování výrobcem, např. v porovnání k ceně originálního řetězu na nových eskalátorech. Problém je také, že při poškození schodového stupně u nových eskalátorů, se stupeň musí vyměnit celý, protože má monolitickou stavbu a jeho cena může být i 13 tisíc korun. Eskalátor v tomto případě těch stupňů má 414. U starých eskalátorů se dal stupeň rozebrat a poškozené části vyměnit. Původní eskalátory ale měly na druhé straně mnoho výhod. Jedna z nich byla energetická náročnost. Zejména v hluboce uložených stanicích je eskalátor jedinou nezbytnou a nutnou částí dopravní cesty. Udržování v bezpečném a provozuschopném stavu stojí a bude stát každý rok velké peníze. Nejvíc ušetříte tam, kde eskalátor vůbec být nemusí. Ideální je proto, když je možné stavět metro mělce uložené. Provoz a údržba eskalátorů do 7 metrů přepravní výšky je také nepoměrně lacinější.



Nový typ tramvajových výhybek v Praze



První blokové výměny v Praze nalezneme na Senovážném náměstí směrem k Jindřišské.


Jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) pro zlepšení jízdních vlastností přes kolejové výměny ve spolupráci s dceřinou společností Pražská strojírna a.s. připravovala již delší dobu projekt nových výhybek, tzv. blokové výměny.

Ing. Luboš Pavlíček, Pražská strojírna a.s.; Ludmila Čiháková, jednotka Dopravní cesta Tramvaje DP
Foto: Ing. Miroslav Penc, Ph.D.

Celé úsilí všech zúčastněných vyvrcholilo v sobotu 14. a v neděli 15. února 2009, kdy JDCT na Senovážném náměstí nahradila dvě dožitá výměny za zbrusu nové prototypy blokových výměn nové generace. Jedná se o výměny standardní stavební délky 4660 mm. Výměny jsou geometrií a konstrukcí záměnné za dosud používané tzv. eurovýměny i předchozí typy těchto částí výhybek, ovšem oproti těmto výměnám přinášejí do pražské kolejové sítě novou kvalitativní úroveň. Bloková výměna svou novou původní konstrukcí dle know-how

Pražské strojírny a.s. zcela odstraňuje dosavadní výrazný nedostatek, a to šroubovanou nebo nýtovanou konstrukci, která v extrémních pražských podmínkách a při zvyšujícím se používaném nápravovém tlaku tramvajových vozidel nevyhovovala svou životností. Již po krátké době po osazení výměny, v některých případech ještě v průběhu záruční doby, docházelo k povolování šroubových spojů buď natažením, nebo otlačením dřívků šroubů, nebo odreznutím pružných podložek. Pokud již u šroubového spoje došlo k tomuto jevu, pak následná destrukce výměny začala nabíhat po exponenciální křivce. Destrukci umocňuje dynamika přejezdu tramvajových vozidel přes výhybky a vibracemi šířícími se volnou tratí, pro které výměna představuje pevný bod, o který se zachycují.

Nový typ blokových výměn Pražské strojírny a.s. se vyznačuje tím, že základ výměny je pouze jeden díl, blok, do kterého je vyfrézováno na frézovacích obráběcích CNC centrech vybraní pro výměnný jazyk a odpovídající průběhy žlábků. Výměnný jazyk je zhotoven z kolejnice profilu B1. V blokové výměně je uchycen upevňovacím samosvěrným klínem a proti pohybu je pojištěn spojem pero – drážka. Upevňova-

cí samosvěrný klín je po upevnění jazyka pojištěn proti náhodnému povolání šroubovým spojem. Konstrukce výměny umožňuje její osazení přímo na pražce, VUIS panely či betonovou desku. Do míst, kde byly použity výměny na podvlakovém plechu, ji lze instalovat doplněním podvlakového plechu. Každá výměna se skládá ze dvou půlvýměn ustavených do rozchodu pomocí tří rozpor. Půlvýměna je svařenec z blokové kolejnice profilu B1 180/260 jakosti UIC800 s konci výměny z náběžných kolejnic NT jakosti UIC900. Obě půlvýměny jsou vytápěny topnicemi o výkonu 600 W, napájeny jsou trofejovým napětím. Bloková výměna je přizpůsobena pro snadnou instalaci výhybkových systémů Pražské strojírny a.s. Obě půlvýměny jsou v zadní části vybaveny krycími klíny tak, aby byla usnadněna montáž výměny v základy a jiných povrchových úpravách. Rozpory a ostatní drobný kolejový materiál je ze zaručeně svařitelné oceli jakosti 11375. Blokové výměny jsou po přejímce v Pražské strojírně a.s. opatřeny antikorozním nátěrem. Pro další období připravuje Pražská strojírna a.s. ještě kvalitativně lepší výměnné jazyky, a to ze švédského ořezávacího plechu HARDOX se zaručenou tvrdostí 425 až 475 HBW. Tyto jazyky kombinují vysokou ořezávací sílu známou a osvědčenou u dosud používaných manganových odlitků jazyků s výhodou válcovaného materiálu s atestem homogenity, tj. jsou vyloučeny jakékoliv vnitřní vady materiálu. Eliminací náhlých lomů z důvodu skryté vady materiálu budou tyto jazyky jistě velkým přínosem pro bezpečnost tramvajového provozu. Doufáme, že zkušební provoz bude úspěšný a že se díky tomuto novému výrobku konečně koncepčně vyřeší problematika (ne)životnosti výhybek. 



Postupná obnova technologického vybavení vozoven s příchodem nových tramvajových vozů řady 14T a 15T a modernizovaných tramvajových vozů řady T3R.P a KT8N2

V souvislosti s dodávkami nových vozů řady 14T a chystaným nákupem tramvajových vozů 15T vyvstala zásadní potřeba obměny technologického vybavení vozoven ve vztahu k údržbě těchto vozů.

Radovan Kaprálek, zástupce vedoucího jednotky SVT



Foto 1

Vzhledem k nízkopodlažnímu provedení obou typů vozidel, kdy střešní část trakční výzbroje je uložena na střeše vozidla, se v první řadě jednalo o vybudování nových revizních lávek pro provádění údržby. Tyto lávky byly v rámci investičních akcí zatím vybudovány ve vozovnách Hloubětín a Motol (foto 1). Provedení lávek je z pororošťů, oboustranně pochozí, vybavené jeřábovou kladkou s nosností 500 kg a příslušným osvětlením pracovního prostoru. Revizní lávka ve vozovně Motol je navíc vybavena odklápěcí trolejí pro usnadnění údržby tramvajových sběračů proudu. Obě lávky vyhovují stanoveným

technickým a bezpečnostním normám jako např. dálkově ovládané troleje elektrickým odpojovačem v návaznosti na elektrické blokování vstupu na lávky. Samozřejmou podmínkou při zadávání podmínek pro výstavbu lávek bylo univerzální použití pro všechny typy provozovaných vozů. Tyto revizní lávky však představují poměrně značné finanční náklady (řádově několik milionů Kč včetně vybavení). Vzhledem k tomuto omezení uvažujeme řešit tuto situaci i cestou použití lávek mobilních. Inspirovali jsme se u výrobce, kde takové lávky fungují pro běžné „lehké“ činnosti.

Pro provádění těžké údržby na těchto vozech pracovníky JSVT byly s určitým předstihem nakoupeny ve vozovnách Hloubětín (foto 2), Motol a Strašnice soupravy stojanových zvedáků. Cílem je, aby na kterékoli vozovně bylo možno zvednout jakýkoli typ tramvajového vozu, který Dopravní podnik provozuje. V tomto okamžiku jsme však vázáni vyšší přidělených



Foto 2



Foto 3

investičních prostředků pro provedení úprav tzv. podest pro zvedáky, neboť vozy mají různé rozteče zvedacích míst a nosnosti. I v této problematice se můžeme poučit např. u našich hasičů, kdy zvažujeme možnost použití hydraulického systému Lukas i v dílenských podmínkách za předpokladu dodržení všech bezpečnostních pravidel. Pro potřeby HZS DP pro řešení mimořádných událostí byl pořízen nový systém Lukas pro zvedání těchto vozů v běžném provozu, o němž jste se již v DP KONTAKTu dočetli v minulém roce (foto 3). Další chystanou investiční akcí ve vztahu k novým vozům bude tlakové doplňování suchého písku do sypačů ve vozovnách Hloubětín a Pankrác a rozšíření tohoto systému ve vozovně Motol (foto 4).



Foto 4

Negativním projevem při provozování tramvajové dopravy jsou bohužel i dopravní nehody. Tyto události se nevyhýbají ani v současné době nejnovějším vozům 14T. Při odstraňování následků nehod je snahou, aby vůz byl v opravě pokud možno co nejkratší dobu. Mnohdy jsme však limitováni technologickými postupy při laminování, lepení nebo obnově laku. Právě při poslední jmenované operaci je negativní dopad na pracovní prostředí, a proto má JSVT v plánu investic zařazen i nákup mobilního lakovacího stanoviště včetně odsávání.

V oblasti měření kol respektive zpřesnění naměřených hodnot z těchto operací bylo v plánu investic na rok 2008 schváleno vybudování stanoviště pro bezkontaktní měření rozměrů kol na hale DO ve vozovně Pankrác pomocí laserového paprsku a digitálních kamer. V průběhu rekonstrukce kolejiště a výstavby haly DO byla provedena i stavební přípravnost na tuto technologii (foto 5).

Systém bude měřit kola všech vozů



Foto 5

při průjezdu halou DO, pracovat s přímým propojením na používané SW aplikace. V tomto systému by měla být implementována i diagnostika (detektor) plošek na kolech. Ve veřejné soutěži na dodávku systému zvítězila firma Optax spol. s r. o. a v první polovině března letošního roku bude zařízení uvedeno do zkušební provozu. Tuto technologii však nelze ihned aplikovat na ostatní vozovny (zejména pro vysoký finanční objem), proto JSVT přikročila k nákupu speciálních měřicích přístrojů MiniProf Whel pro měření kol. Přístroj lze běžně používat s minilaptopem pro ukládání měření. Zařízení tedy umí nejen změřit rozměr kola včetně průměru kola, ale zobrazí i graficky současný profil s možností přenosu dat do příslušných SW aplikací.

Další z postupných obměn technologií, které má naše jednotka v plánu, je instalace systému WiFi pro přenos dat mezi vozidlem a pracovištěm jednotlivé vozovny. Umožňuje obousměrnou radiovou datovou komunikaci směnového mistra s vozidlem v areálu depa a následnou komunikaci terminálu depa s dalšími účastníky podnikové počítačové sítě. Systém se tedy skládá z části mobilní, umístěné ve vozidle (vozy řady 14T a 15T již rozhraním WiFi disponují), a ze stacionárního bodu, se kterým tramvaj komunikuje rychlým datovým kanálem. Jinými slovy laicky řečeno – tramvaj se při zatažení do vozovny sama spojí pomocí WiFi kanálu s příslušným terminálem, systém například zkontroluje databázi hlášení zastávek, verzi palubního počítače a v případě potřeby „nahraje“ databáze a verze nové. Systém bude moci umožňovat například rovněž stáhnout data z tachografu apod. Vzhledem ke značné pořizovací ceně je nutné počítat s postupným uváděním systému do provozu na jednotlivých vozovnách.

Na závěr je potřeba zmínit nutnost postupného vybavování jednotlivých vozoven notebooky s příslušným SW vybavením, bez kterých si již dnes udržbu vozů (a nejen řady 14T) lze jen těžko představit (foto 6). Toto vybavení je dnes již nezbytné a naprosto samozřejmé například při údržbě vozů T3R.P, ale i rekonstruovaných vozů KT8N2.



Foto 6

Tramvajové kolo, jeho minulost, současnost a budoucnost

Největší změna v problematice Kolo – kolejnice nastala s příchodem nových vozů řady T z tehdejšího výrobního závodu ČKD. Tyto vozy méně zatěžovaly trať než původní vozy dvounápravové (foto 1).

Jindřich Krekule, vedoucí odboru Technicko-provozní;
Ing. Jan Kadlec, vedoucí oddělení Konstrukce a technické specifikace



Foto 1



Foto 2



Foto 3

U vozů řady T byl největší nápravový tlak 7,2 tony, zatímco staré dvounápravové vozy měly nápravový tlak až 10,9 tony, což je ještě více, než má dnešní vůz 14T. U nových vozů řady T byla výrobcem zvětšena šířka jízdní plochy z dosavadních 80 mm na 86 mm, změněno zaoblení okolku na R 5 mm, které lépe vyhovovalo žlábkovým kolejnicím, používaným v Pražské kolejové síti a zvětšena výška okolku z dosavadních 17 mm na 20 mm. Zvyšující se nároky na přepravní výkony a požadavky na vyšší bezpečnost proti vykolejení postupně vedly k nutné úpravě jízdního obrysu. V roce 1993 byl dosud používaný válcový profil kola nahrazen novým křivkovým profilem, nesoucím označení VM. Profil tramvajového kola VM byl navržen ČVUT Praha a odzkoušen ve zkušebním provozu. Výsledky zkoušek prokázaly, že nový profil zaručuje nejen vyšší bezpečnost provozu, ale i vyšší životnost kol. K údržbě jízdního obrysu byly ČVUT Praha nastaveny pouze dva kontrolní parametry, výška a šířka okolku. Povolené meze pro výšku jsou 20±11 mm, pro šířku

20±9 mm. Kola jsou dodávána z oceli jakosti TM 1 - 12063.7 dle ON 412063, každé kolo je před namontováním na podvozek kontrolováno na tvrdost (foto 2 a 3), která dle této normy musí být v rozmezí 269±330 HB.

Z pohledu dnešní doby lze předpokládat, že je možné zpřesnit nebo změnit profil VM (výpočetní technika, metody výpočtu atd.). Z provozních zkušeností vyplynuly požadavky na stanovení dalších mezních hodnot opotřeбенí jízdního obrysu kola (vnitřní a vnější úhly okolku, vlastní tvar jízdní plochy atd.). Proto bylo v roce 2007 rozhodnuto o revizi profilu VM. Z rozhodnutí technického ředitele ing. Zamrazil byla společně s JDCT připraveno zadání studie Kolo – kolejnice v tramvajové síti pražského Dopravního podniku. Na žádost JDCT bylo v roce 2008 přistoupeno ke změně minimální výšky okolku z 11 mm na 14 mm s cílem postupného přechodu na minimální výšku 16 mm. Důvodem bylo uvažované použití kolejnice typu S 49 při rekonstrukci tratí s otevřeným svrškem. V JSVT bylo k zajištění minimální výšky okolku 14 mm ke konci roku 2008



Foto 4

u všech provozovaných tramvají přistoupeno s nasazením všech dostupných technologií, technických možností a organizačních opatření. Podúrovňový soustruh v OT Hostivař (foto 4) byl v činnosti na dvě pracovní směny, byl naplno využit starý soustruh ve vozovně Motol, vyměňovaly se celé podvozky s novými koly (foto 5), u vozů 14T se měnily obruče, které se převážely do První Pražské strojírny na obnovu jízdního obrysu (foto 6).



Foto 5

Takto byl obnoven jízdní obrys kol na 724 vozech, tj. 75 % vozového parku, s finančními náklady cca 7 mil. Kč. I přes maximální nasazení zůstalo ke konci roku 2008 s okolkem nižším než 14 mm 180 vozů.

Při současných technických možnostech a maximálním organizačním a materiálovém úsilí jsme si ověřili, že dodržení minimální výšky okolku 14 mm není zcela jednoduché splnit a trvale udržet. Na základě zjištěných zkušeností a do doby zpracování studie Kolo – kolejnice, která je v současné době v řešení u doc. Ing. Jaromíra Zelenky, CSc.

z Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty Jana Pernera, s následným stanovením upraveného jízdního obrysu kola a úspěšným zkušebním provozem, budou provozovány tramvajové vozy s výší okolku minimálně 12 mm, typ 14T minimálně 14 mm.



Foto 6



Foto 7



Foto 8

Výrazné zlepšení poznatků k celé problematice kol, jejich měření, znalosti o vhodnosti profilu, jeho opotřebenění i vzájemné vlivy kola a kolejnice budou sledovány a vyhodnocovány po instalaci diagnostického systému tramvajových dvojkolí ve vozovně Pankrác. Zkušební provoz zařízení bude zahájen v 1. čtvrtletí tohoto roku.

Již dnes víme, že pro údržbu tramvajového kola a začátek „nového“ údržbového řádu budeme muset vynaložit více finančních prostředků do technického a materiálového zajištění. Toto musí samozřejmě potvrdit i ekonomická studie celého projektu, která půjde „ruku v ruce“ s již započatým projektem. V současné době jsme v jednání i s kolegy z JSVM o možnostech využití případných volných kapacit na jejich novém soustruhu (foto 8).

Pokud studie a její realizace do praxe bude zdárně dokončena, pak bude započata nová éra v údržbě tramvajového kola a kolejnic v pražské dopravě ve smyslu optimalizace kilometrických proběhů a nákladů na údržbu tramvajových tratí.



Rekonstrukce a změny na tramvajových vozech

V souvislosti s provozem nových vozů 14T a dále s nákupem vozů 15T bude v letošním roce ukončena rekonstrukce vozů T3. V dalších letech bude v Opravně tramvají pokračovat pouze rekonstrukce vozů KT8D5 na typ KT8D5.RN2P. Koncem loňského roku jsme rekonstrukce těchto vozů převzali od Pars nova a. s. do Opravny tramvají. V letošním roce již plánujeme předání dalších „našich“ 7 vozů po rekonstrukci do provozu.

Václav Havlík, vedoucí Opravny tramvají;
Jindřich Krekule, vedoucí odboru Technicko-provozní

Přestože vozů T3 bude s dodávkami nových vozů ubývat, musíme jejich údržbu zajistit nejméně na dalších 15 let. Proto byly i nadále na vozech prováděny další vylepšení a úpravy, realizované například na základě připomínek a požadavků řidičů nebo pracovníků údržby. V následující tabulce jsou uvedeny pro přehlednost počty vozů – stav k 31. 12. 2008 a plán pro rok 2009.

Typ	Počet k 31. 12. 2008	Výzbroj	Předpoklad 12/2009
T3	286	TR37	- 40
T3M	75	TV1	odprodej nebo likvidace
T3R.P	347	TV Progress	349
T3R.PLF	12	TV Progress	30
KT8D5	24	TV3	17
KT8D5.RN2P	23	TV Progress	30
T6A5	151	TV3	151
RT6N1	4	TV14	likvidace nebo odprodej
14T	51	ŠKODA	60 - 1/Q 2009
15T	0	ŠKODA	2
Celkem: 973 + 32 cvičných, manipulačních, komerčních a sněžových pluhů			

V tomto článku vás chceme v krátkosti seznámit s některými významnějšími vylepšeními a změnami v loňském a letošním roce provedenými na tramvajových vozech.

Klimatizace na vozy T3R.PLF

Na vůz T3R.PLF byla ze všech nabídek vybrána klimatizace KONVEKTA KL20E, a to z důvodu zástavbových možností a připojení na napájení. Jedná se o klasickou kompaktní klimatizaci

skládající se z kompresoru poháněného elektromotorem 24 V s převodem klínovým řemenem, chladičem se dvěma axiálními ventilátory a výparníkem s radiálním ventilátorem. Chladicí výkon je 4,3 kW, množství dodávaného vzduchu maximálně 700 m³/hod., příkon 24 V/69 A. Napájení z 24 V bylo zvoleno z důvodu výpadků 600 V na přejezdu seklemi. Byl upraven statický měnič a zvýšen jeho výkon z 6,3 kW na 8 kW. Výpadky proudu jsou pokryty stávající baterií. Aby nedošlo z jakéhokoliv důvodu k vybití baterie, je v zapojení použito napěťové relé, které případně klimatizaci odpojí. Zapnutí klimatizace a regulace množství dodávaného vzduchu se provádí přepínačem kaloriferu přepnutím do opačného směru. Tím je také blokována možnost současného spuštění klimatizace a kaloriferu. Na pravé straně panelu řidiče je signalizace funkcí třemi kontrolkami a potenciometr regulující teplotu dodávaného vzduchu. Ten je rozveden ve střeše kabiny a vyveden čtyřmi regulovanými vývody a jednou mřížkou, která zabrání zamrznutí výparníku při úplném zavření regulovaných vývodů.

V letošním roce bude provedena montáž této klimatizace na 20 tramvajových vozech typu T3R.PLF.



Výroba a montáž slunečních clon (rolet) na vozy T3 a T3R.P

V první polovině loňského roku jsme vyrobili 525 kusů slunečních clon, které byly na vozy montovány průběžně v Opravně tramvají a na jednotlivých vozovkách. Tento typ clony byl vybrán na základě podnětů řidičů a nahradil tak již nevyhovující původní typ slunečního stínítka.



Výroba a montáž stavitelných levých zpětných zrcátek na vozy T3R.P

Dalším vylepšením, zejména bezpečnosti provozu, byla montáž stavitelných levých zrcátek na vozy T3R.P. Tento požadavek byl realizován opět na základě připomínek řidičů. Montáž proběhla v Opravně tramvají a na jednotlivých vozovkách, a to v počtu 400 ks.



Změna umístění nouzového ovládání dveří v nízkopodlažním článku KT8D5.RN2P

Tato změna se týká všech 23 modernizovaných vozů. Ovládání bude umístěno do prostoru skříňky lékárny. Úprava bude provedena průběžně ve vozovně Hloubětín na již vyrobených vozech a průběžně v Opravně tramvají na všech vozech procházejících modernizací. Důvodem je špatná dostupnost ovladačů ve skříni dveřního mechanismu.



Úprava SW na vozech 14T

Na základě zkušeností a poznatků JSVT, JPT a HZS Metro z cca dvouletého pravidelného provozu dochází k úpravě softwaru nadřazeného řízení na tramvajových vozech typu 14T. Cílem této úpravy je zkvalitnění ovládání tramvajového vozu 14T pro řidiče tramvají a zvýšení pohody cestování. V rámci této změny dojde například k úpravě jízdních a brzdících vlastností, optimalizaci protiskluzové a protismykové ochrany, logiky kamerového systému, odstranění prodlev dveří pro cestující, úpravě filozofie výstražných signálů na hlavním displeji pro řidiče, změně nastavení svahového omezení atd.

Změna jedenapůl sedáku za jednosedák a rekonstrukce zádržného systému ve vozech 14T

Negativní odezvy z řad cestujících veřejnosti vyvolaly nutnost úpravy konstrukčního řešení zádržného systému a sedadel „Matka s dítětem“ (jedenapůl sedák).

Navržené úpravy byly vyzkoušeny v provozu na tramvaji 9111 a po jejich schválení jsou postupně realizovány jak již při výrobě nových vozů, tak zejména při dodatečné úpravě v mateřském depu. Spojením obou úprav dojde ke zvýšení komfortu cestování.

Výměnou sedadel za klasickou jednosedačku dochází ke zvětšení prostoru pro stojící pasažéry ve druhém a čtvrtém článku. Tato úprava bude dokončena do poloviny března na všech provozovaných vozech.

Změna zádržného systému spočívá zejména v posunu podélných stropních madel k osovému středu salonu, čímž jsou madla lépe dosažitelná pro držení bez vedlejších kontaktů se sedícími cestujícími. Tato montáž na již dodaných tramvajích je více náročnější i vzhledem k tomu, že se jedná o bezpečnostní prvky vozidla. I tato úprava bude postupně realizována na všech vozech tohoto typu.



původní stav



po úpravě



původní stav



po úpravě

Závěrem tohoto článku je nutno připomenout, že pouze na tyto úpravy bylo vynaloženo z prostředků Dopravního podniku 18 mil. Kč. Některé změny je nutné precizně připravit a projednat tak, aby splňovaly všechny platné předpisy a vozidla byla způsobilá k provozu a řidičům a cestujícím splňovala nejvyšší možný komfort při řízení a cestování.

Havarijní oprava trati na Hlávkově mostě a v podjezdu Těšnov

Na seznamu tramvajových tratí nalézajících se v havarijním stavu je uvedena i trať na Hlávkově mostě a v podjezdu Těšnov. Provedení rekonstrukce tramvajové trati je v současné době v nedohlednu, a proto bylo přikročeno k velké opravě trati v podjezdu Těšnov a k havarijní opravě na vlastním Hlávkově mostě.

**Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.,
vedoucí jednotky Dopravní cesta
Tramvaje**



Výjezd z podjezdu Těšnov před pokusem o dílčí vyrovnání.

Rekonstrukce tramvajové trati na Hlávkově mostě by sice byla více než potřebná, ale vzhledem k tomu, že ve střednědobém horizontu je připravovaná rekonstrukce celého mostu, tak by se jednalo o akci pravděpodobně velmi neefektivní. Letošní práce jsou proto koncipovány tak, aby udržely stávající trať sjezdnou po dobu následujících pěti let. Trať na mostě samotném pochází z počátku 80. let a patří mezi nejstarší tratě z BKV panelů. Stav betonu těchto panelů je v celé řadě případů u konce životnosti, jsou obnažené výztuže, nicméně žlaby ve velké většině případů ještě zajišťují potřebnou drážebnost kolejnic. Větší výměny jednotlivých panelů proběhly v roce 1993 a 1998. Od té doby probíhala pouze nezbytně nutná údržba trati na mostě, což bylo mimo jiné dáno i nemožností omezit provoz automobilů na severojižní magistrále. Všechny práce je tedy možno provádět pouze z prostoru samotné tramvajové trati. Rovněž nosná konstrukce trolejového vedení je v nedobrému stavu a rekonstrukce by byla více než žádoucí. V podjezdu Těšnov jsou použity klasické žlábkové kolejnice na zabetonovaných dřevěných pražcích. Celý podjezd pochází z roku 1975 a jeho stav je opravdu značně neuspokojivý, nicméně není ve vlastnictví Dopravního podniku hl. m. Prahy. Do podjezdu silně zatéká, a zejména v okolí dilatační spáry odpadávají kusy betonu. V podjezdu byly vyměněny kolejnice. Vybourání staré trati bylo nesmírně náročné a pracovníkům Vrchní stavby patří za tuto práci

v hluku, mrazu, sněhu nebo tmě veliké poděkování. Demolice byla náročná z toho důvodu, že prostor mezi již dosti mizernými kolejnicemi s rozporami byl po povodních zbaven štěrku a lehkého živичného krytu, a poté celý vydatně zabetonován a zaasfaltován kvůli intenzivnímu provozu autobusů na lince X-C.

Práce v podjezdu Těšnov tedy měly do značné míry charakter odstraňování povodňových škod.

Přejme si, aby havarijní opravy byly alespoň částečně efektivní a trať byla udržitelná pro provoz všech typů tramvají až do plánované rekonstrukce mostu a (doufejme) i podjezdu.



Obnažené BKV panely před podfoukáním a obnovou zálevků.



Podjezd na Těšnově a zárubní zdi volají po rekonstrukci.



Montáž nových kolejnic u podjezdu komplikoval déšť se sněhem.

Co dělá Vrchní stavba v zimě?

Zatímco v hlavní stavební sezoně potkáváme pracovníky Vrchní stavby doslova na každém kroku, teď nám zdánlivě trochu zmizeli z očí. Méně zasvěceným by se mohlo zdát, že v provozně nastala „okurková sezona“. Při bližším pohledu na loňský a letošní harmonogram akcí ale musíme nutně dojít k jinému názoru.

Roman Lauda, Technická podpora Vrchní stavby, JDCT
Foto: Jan Šurovský



Zatímco prostor smyčky Sídliště Řepy pokrýval v neděli 22. února 2009 čerstvý sníh...

...tak prostor zastávek byl řádně uklizen.

Letos jsme zřídili dvě taková pracoviště, kde jsme již smontovali 170 ks polí na akci v Bělohorské ulici (o ní více v příštím DP KONT@KTu) a provádíme montáž na další připravované akce roku 2009, například pro provoznu Kobylisy a Poděbradskou ulici. Pod pojmem běžná údržba se mimo jiné skrývá navařování kolejových konstrukcí, svařování prasklých kolejnic, broušení kolejnic, výměny a opravy kolejových výměn, lokální opravy propadlých BKV panelů, výměny kolejových oblouků, opravy výtluků atd. Tyto práce lze provádět i za ne vždy zcela ideálních klimatických podmínek s minimálním dopadem na automobilovou dopravu a většinou i za pravidelného provozu tramvají, například při nočním provozu. To je možná také důvod, proč je tato činnost pro leckoho tak trochu utajená. Nicméně údržba je nezbytně nutná pro zachování bezpečného a plynulého tramvajového provozu, v řadě případů i pro udržení provozu jako takového.

Další úkoly Vrchní stavbě přímo ukládá operační plán zimní služby Dopravního podniku hl. m. Prahy. Odpovídáme za úklid tramvajových zastávek a sjízdnost tramvajových tratí. Z celkového počtu 495 zastávek jich 278 uklízíme vlastními kapacitami, zbytek zajišťujeme za pomoci interních a externích dodavatelů. Jsme si vědomi skutečnosti, že se zde určitým způsobem prezentuje před cestující veřejností celý náš podnik. Vždyť jakmile cestující vstoupí na zastávku, začíná si utvářet názor o celém systému tramvajové, či dokonce veřejné dopravy. Pokud bude čekat na příjezd svého spoje „po kotníky ve sněhu“, nebude to asi příliš pozitivní pohled. Ačkoli je to někdy organizačně náročné, jsme připraveni v případě sněžení, úředně řečeno „spadu sněhu“, zajistit úklid v kteroukoli denní či noční hodinu, a to samozřejmě i o víkendu. Na závěr letošní poměrně dlouhé a na sníh bohaté zimy můžeme konstatovat, že okurková sezona se na provozně Vrchní stavba nekonala.



Snad i pod dojmem globálního oteplování, ale především z důvodu značné potřeby oprav tramvajových tratí, dochází k neustálému prodlužování konce stavební sezony a zároveň k jejímu dřívějšímu zahájení. Například v loňském roce skončila poslední akce v obřatišti Nádraží Hostivař 14. prosince, a naopak letos první akce většího rozsahu (výměna vnitřního oblouku v obřatišti Vozovna Kobylisy) začala již 9. února. Otázka tedy zní, co dělá provozovna Vrchní stavba v tomto „mimosezonním“ období? Odpověď je jasná: připravujeme se na letošní akce, provádíme běžnou údržbu a v letošním roce především zajišťujeme zimní službu.

V poslední době došlo v jednotce Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) k zásadní změně filozofie při opravách tramvajových tratí. Dnes již konstrukčně zastaralé tratě provedené technologií velkoplošných (BKV) panelů jsou postupně rekonstruovány při použití nejmodernějších technologií. Je zřejmé, že příprava na takovéto akce je daleko náročnější. Zatímco dříve se panely objednály u dodavatele, dnes si vlastní kapacitou provádíme tzv. předmontáž. Kolejnice se na montážní základně namontují na pražce a taktó vzniklá kolejová pole se uskladní na deponii. Poté se odvezou na stavbu, kde se již přímo položí na předem připravené podkladní vrstvy. Tato technologie výstavby vede k výraznému zkrácení termínu výstavby a tím i nemalým finančním úsporám.





Došlo do redakce



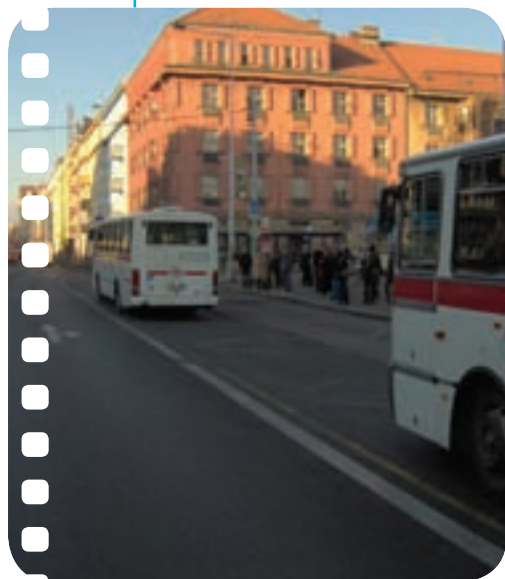
Vážená redakce DP Kontaktu,

rozhodl jsem se Vámi podělit o problémech nástupní autobusové zastávky Dejvická, kde si zvykli každý den parkovat své autobusy řidiči autobusových linek na Kladno společností ČSAD-KLADNO, POHL-KLADNO, EXPRESCAR, LAMER.

Řidiči zmiňovaných autobusů parkují v řadě za sebou (až 3 autobusy) od úrovně nástupní zastávky autobusové linky 119, velice ztěžují výhled a bezpečný výjezd všem autobusům zde začínajících linek do ulice Evropské. Protože se vyjíždí přes křižovatku ulic Evropské a Šolínovi, do které z Evropské ulice odbočuje velké množství osobních automobilů a také všechny autobusy linek 108, 143, 174 a 216, brání ve výhledu na přechod pro chodce, který je na začátku ulice Šolínovi.

Na tuto situaci již bylo poukazováno a prý při kontrole zde žádný autobus nestál. Proto přikládám i několik z mnoha fotografií, které jsem pořídil, když jsem zde jezdil linky 119 a 174.

Otakar Pavlásek, řidič autobusu DP



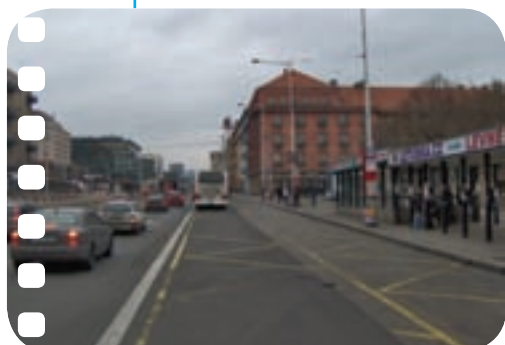
2. prosince 2008, 10.39 hodin
(2x ČSAD)



23. ledna 2009, 10.37 hodin (1x ČSAD)



23. ledna 2009, 15.17 hodin (3x BUS)



23. ledna 2009, 16.22 hodin
(1x EXPRESCAR)



To vidí řidič ve zpětném zrcátku.



To vidí řidič, když se otočí.



Zná Ministerstvo dopravy České republiky the FEDERAL TRANSIT ACT z roku 1991?

Odpověď na otázku z titulku tohoto článku zní: teď už asi ano, ale kdyby znění tohoto amerického zákona znalo alespoň od začátku roku 2008, nemohlo by předložit návrh Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících v té podobě, jak učinilo na závěr téhož roku, přesně 4. prosince 2008.

Ing. Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

Proč připomínáme **Federální zákon o městské veřejné dopravě** aktualizovaný v prosinci 1991, který: „Zplnomocňuje ministryna dopravy zajistit další finanční podporu pro rozvoj přehledných a koordinovaných systémů městské veřejné dopravy jak veřejných, tak soukromých, v metropolitních a dalších městských oblastech, a pro další účely. V platnost jej uvádí rozhodnutí senátu a domu reprezentantů Spojených států amerických shromážděných v Kongresu.“

Proč tedy **Federal Transit Act – FTA**? Protože Amerika je za vodou, přesněji za Atlantickým oceánem. Analyzovat a upozorňovat MDČR na znění zákonů z vyspělých evropských zemí prostě nestačilo. Nestačilo, že Centrum dopravního výzkumu Brno, řešitel úkolu s názvem „Návrh tezí zákona o veřejné dopravě“ z roku 2004, v kapitole „Předpisy vybraných členských států EU“ analyzoval základní

principy legislativy sektoru dopravy v Německu, Rakousku, Anglii, Holandsku a Francii. Nestačilo, že autor tohoto článku publikoval v DP KONTAKTu 5/2004 rozsáhlý článek pod názvem „Dopravní obslužnost území – Integrované dopravní systémy“, ve kterém se zaměřuje na existující legislativní rámec veřejné dopravy v Evropě a přináší přehled legislativy a financování veřejné dopravy v Německu, Itálii, Francii, Švýcarsku, Velké Británii, Španělsku a Holandsku, které ukazují mnoho příkladů legislativního řešení nezbytných výchozích požadavků pro zajišťování úspěšné veřejné dopravy. Nuže, vydejme se za Atlantik.

Článek 2. „Nálezy a cíle“ FTA zní (dle překladu autora článku):

(a) Kongres shledává:

- že převážná část obyvatelstva USA žije v rychle expandujících metropolitních a jiných městských oblastech, které většinou přesahují hranice lokální jurisdikce a často se přelívají do dvou či více států;
- že blahobyť a vitalita městských oblastí, uspokojivý pohyb lidí a zboží v těchto oblastech a účinnost bydlení, městské obnovy, uliční sítě a dalších federálně podporovaných programů jsou narušovány zhoršováním a nedostatečnou nabídkou zařízení a služeb městské dopravy, intenzifikací dopravních zácp a nedostatečně koordinovaným plánováním dopravy a jiného rozvoje na komplexním a kontinuálním základě;
- že Federální finanční podpora pro rozvoj účinných a integrovaných systémů hromadné dopravy je zásadní pro řešení těchto městských problémů;

- že podstatné zlepšení veřejné městské dopravy je nezbytné pro dosažení národních cílů ke zlepšení kvality ovzduší, zachování energetických zdrojů, mezinárodní konkurenceschopnosti a zajištění mobility pro starší občany, osoby se sníženou mobilitou a hospodářsky znevýhodněné osoby v městských a venkovských oblastech země.

(b) Cílem tohoto zákona jsou:

- podpora rozvoje dokonalejších zařízení hromadné dopravy, vybavení, techniky a metod ve spolupráci s dopravními podniky veřejné dopravy ať veřejnými, tak soukromými;
- povzbuzení plánování a budování celooblastních systémů městské hromadné dopravy potřebných pro hospodářský a plánovitý městský rozvoj ve spolupráci s dopravními podniky veřejné dopravy ať veřejnými, tak soukromými;
- poskytovat podporu státu a místním vládám a jejím prostředníkům ve financování takových systémů, které budou provozovány veřejnými nebo soukromými podniky veřejné dopravy, jak určí místní potřeby;
- poskytovat finanční podporu státu a místním vládám a jejím prostředníkům v rámci pomoci při zavádění národních cílů týkajících se mobility pro starší osoby, osoby s handikepy a hospodářsky znevýhodněné osoby.

Vývoj od věcného záměru legislativních změn v oblasti veřejné dopravy k návrhu zákona o veřejných službách

Stručný přehled vývoje je následující: Obnovení sekce veřejné dopravy (SVD) na MDČR, její personální vývoj a následné aktivity vedly od →



druhé poloviny roku 2006 k navázání na první snahy z roku 2004. První text věcného záměru z pera SVD z 19. 10. 2006 přivítal Dopravní podnik hl. m. Prahy (DP) slovy: „*Je to vysoce pozitivní krok, který lze považovat za známku zásadního posunu v pohledu na potřebu změn v sektoru veřejné dopravy v České republice tak, aby odpovídal jeho vývoji v konkurenčním prostředí vznikajícího jednotného trhu v Evropské unii.*“

Významnými částmi návrhu byla část „*Rozdělení působností v oblasti veřejné dopravy*“, ve které se SVD zabývala otázkou integrovaných dopravních systémů (IDS) a úlohou jejich organizátorů, dále část „*Výběr dopravce a smlouva o veřejné službě*“ zabývající se otázkou přímého zadání vnitřnímu provozovateli, povahou smluv o závazku veřejné služby (ZVS) a podrobněji i povinnými náležitostmi smluv. Významným prvkem této části je otázka finančního vyrovnání za ZVS a výše přiměřeného zisku, včetně motivačních prvků pro dopravce. Další významnou částí návrhu věcného záměru je „**Plánování dopravní obsluhy území**“.

DP ve svých jednotlivých stanoviscích k předkládaným vývojovým fázím věcného záměru oceňoval, že „*s vědomím, že jde o zájem celého sektoru MHD v České republice, lze s uspokojením konstatovat, že postupně upřesňování věcného záměru vykazuje tendenci k přijetí jasného legislativního rámce pro celou veřejnou dopravu*“. Paradoxně se DP jako provozovatel dopravy bral za větší pravomoci organizátorů IDS a vzhledem k naprosté absenci stanovisek jejich českých představitelů upozorňoval na úspěšné modely těchto organizačních autorit v Evropě. K tématu dopravního plánování DP uvádí: „*Plně podporujeme stanovisko ministerstva k potřebě dopravního plánování a souhlasíme s uvedenými argumenty pro potřebu provázaného systému dopravy v oblasti veřejného zájmu.*“

Již v průběhu tvorby se věcný záměr stává předmětem nesmiřitelné kritiky ze strany vnitřních oponentů v rámci MDČR, která sahá až k požadavku na vypuštění definice veřejného zájmu: „*V materiálu chybí základní výchozí zásada stávající právní úpravy, že celý systém veřejné dopravy je provozován primárně na ekonomické bázi, a až pokud to nebude možné, uplatní se veřejný zájem s dopadem do veřejných rozpočtů. Veřejný zájem*

se tedy uplatní teprve v případě, pokud veřejnou dopravu nelze zajistit na komerčním základě. Toto vymezení je nadbytečné, neboť při zhodnocení vymezení tohoto pojmu (byť se jedná o vymezení poměrně nejasné a zmatečné) jde o konkretizaci veřejného zájmu v oblasti veřejné dopravy při činnosti krajských samospráv (popř. obecních samospráv a státních úřadů). Takovýto krok není nutné zvlášť definovat, navíc nadužívání pojmu „veřejný zájem“ v různých souvislostech a vztazích znepřehledňuje postavení tohoto zásadního prvku v rámci navrhované úpravy.“

Sprcha přichází dne 21. 11. 2007, kdy na jednání představenstva Svazu dopravy České republiky bylo náměstkem ministra dopravy konstatováno, že návrh věcného záměru Zákona o veřejné dopravě je nedokonalý a MUSÍ BÝT ZÁSADNĚ PŘEPRACOVÁN. Na téměř celý rok je přerušena předtím zcela otevřená komunikace ze strany ministerstva. V polovině července 2008 je odvolán ředitel sekce veřejné dopravy ze své funkce a teprve dne 9. 12. 2008 přichází cestou Svazu dopravy ČR jako předvánoční dárek návrh zákona, který již nenese název Zákon o veřejné dopravě (ZVD), ale Zákon o veřejné službě v přepravě cestujících (ZVS). Návrh nového zákona zcela opouští základní principy obsažené v návrhu věcného záměru ZVD, které jsou důležité pro další rozvoj veřejné dopravy. Z hlediska městské hromadné dopravy je návrh zákona zcela nedostatečný a je koncipován zjevně bez, byť jen základní, znalosti problematiky.

Nejvážnější je skutečnost, že zcela opomíjí Prioritu 5: Podpora rozvoje dopravy v regionech – Specifický cíl 5.1 Rozvoj a budování integrovaných systémů tak, jak je formulována v Dopravní politice ČR 2005–2013. Zákon neobsahuje jedinou zmínku o IDS.

Stejně vážným zásahem je totální vypuštění jak definice „oblasti veřejného zájmu“, tak aspektu dopravního plánování, stejně jako opomíjení věci tak zásadní, jako je otázka stanovení finančního vyrovnání za závazky veřejné služby a výše přiměřeného zisku. Návrh zákona vůbec neřeší, co jako tvůrci předtím sami tvrdě napadali slovy: „*Konstatování, že návrh se zaměřuje na vnitřní efektivitu a provázanost systému a neřeší problematiku vnějších finančních zdrojů, je jednoznačně nepřijatelná...*“.

Absurdnost vzniklé zákonné „holoseče“ ilustrujeme z úsporných důvodů na otázce dopravního plánování tak, jak je předmětem „sporů“ v české kotlině a jak je pojata v zákonodárství Spojených států amerických.

Dopravní plánování ve věcném záměru legislativních změn

Autoři věcného záměru Zákona o veřejné dopravě ze SVD vycházeli z cílů Dopravní politiky ČR 2007–2013, která předpokládala provedení legislativních změn v oblasti veřejné dopravy, a dále z materiálu „Strategie podpory dopravní obsluhy území“, který tento a další cíle, včetně plánování, podpořil. Strategie podpory dopravní obsluhy území byla vzata na vědomí usnesením vlády z 12. 4. 2006 jako výchozí strategický dokument rezortu dopravy pro další období. Vláda zároveň ministru dopravy uložila předložit jí věcný záměr potřebných legislativních změn. SVD návrh věcného záměru průběžně projednávala s kraji, Svazem dopravy ČR, Svazem měst a obcí a dalšími významnými subjekty. V důsledku převedení odpovědnosti za zajištění základní dopravní obsluhy území regionální dopravou do samostatné působnosti krajů tak chtěla dosáhnout splnění významné podmínky pro provedení legislativních změn, kterou je společný postoj těchto subjektů. Vedle oblasti vztahů mezi objednatelům a dopravcem a oblasti přístupu na trh byla významnou součástí návrhu i oblast plánování dopravní obsluhy území veřejnou dopravou.

SVD vycházela z principu, že cílem dopravního plánování je zajištění formulace veřejného zájmu v oblasti veřejné dopravy. Současná právní úprava předepisuje obecním úřadům, aby předkládaly kraji návrhy na zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné linkové dopravě a ve veřejné drážní dopravě a informovaly jej o místních přepravních potřebách ve veřejném zájmu obce. Kromě této povinnosti stanovené v zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a v zákonu č. 266/1994 Sb., o drahách není v žádném dalším právním předpisu řešena vzájemná spolupráce veřejných institucí při formulaci veřejného zájmu ve veřejné dopravě. Autoři návrhu věcného záměru upozorňují, že v důsledku neexistence vzájemně porovnatelného plánování dopravní obsluhy území dochází v systému veřejné osobní dopravy

k nehospodárnostem a nedostatečně efektivnímu vynakládání veřejných prostředků. Absence dopravního plánování rovněž vede k rozptýlu rozhodovacích kompetencí o rozsahu dopravní obsluhy území a k tomu, že území s podobnými charakteristikami dopravních vztahů mají někdy zajištěnu velmi rozdílnou četnost a kvalitu dopravní obsluhy. Zatímco účelem licence je zabránit kolizi mezi komerční a smluvní oblastí (s licencí nepřicházejí finanční prostředky na vyrovnání, proto licence nemůže strukturovat oblast veřejného zájmu s vysokými kvalitativními standardy), účelem dopravního plánu, který dnes zpracovávají jednotlivé regiony bez legislativní podpory a s rozdílnou strukturou a hloubkou zpracování, by mělo být vytváření plnohodnotného provázaného systému dopravy v oblasti veřejného zájmu, splňujícího požadavky jednotlivých objednatelů. Autoři se opírají o zkušenosti z některých evropských států (zmiňují Německo a Rakousko), které plány dopravní obsluhy zavedly a kde se plánování veřejné dopravy dobře osvědčuje. Uvádějí, že při tak významných veřejných přispěvcích, jaké existují v oblasti veřejné dopravy a nutné udržitelnosti dopravy jako celku, je střednědobé plánování způsobu zajišťování dopravních služeb ve veřejném zájmu velmi významné, neboť posiluje odpovědné a plánovité investování prostředků do dopravní obslužnosti.

Dopravní plány by se podle věcného záměru z časového hlediska dělily na:

- střednědobý dopravní plán vydávaný na dobu pěti let, alternativně na delší časové období max. deseti let,
- projekt dopravní obsluhy území vydávaný na časové období jeden rok.

Plány dopravní obsluhy území by se zpracovávaly na základě dokumentů určených k podpoře regionálního rozvoje, dokumentů veřejné správy, které mají vliv na rozvoj dopravy, a dokumentů územního plánování. Obsahovaly by, vedle popisu existujících dopravních služeb, formulace přepravních potřeb na základě zjištěných přepravních vztahů, návrhu cílů ve veřejné dopravě, základních kvalitativních požadavků na objednávku veřejné dopravy i návrh na propojení mezi jednotlivými druhy dopravy. Zajišťování dopravní obslužnosti pomocí integrace jednotlivých

systémů dopravy vyžaduje velké množství organizačních a koordinačních činností. V současné době již dochází poměrně často k přenášení těchto činností z orgánů veřejné správy na specializované organizace, organizátory dopravní obslužnosti integrovaných dopravních systémů (IDS). Zakládání IDS přináší značné nároky na spolupráci jednotlivých subjektů na úrovni politické, organizační a výkonné. Vzájemná spolupráce je nezbytná při budování technické infrastruktury pro intermodální dopravu. Z těchto důvodů autoři věcného záměru považovali definování základních pravidel pro spolupráci subjektů za velmi významný příspěvek pro integraci dopravy.

Dále by obsahem plánů dopravní obsluhy území byly rámcový objem finančních prostředků na veřejnou dopravu pro období platnosti plánu a návaznost veřejné dopravy na strategii pěší, cyklistické a individuální automobilové dopravy. Důležitou součástí dopravních plánů by bylo stanovení potřeby investic do infrastruktury potřebné pro zajištění dopravních služeb, a to na plánovací období 15 let.

Věcný záměr doporučoval zpracování plánů dopravní obsluhy území ve třech úrovních: celostátní, regionální a obecní (městské).

Dopravní plánování v USA – dle publikace Prof. Vuchiče **Městská hromadná doprava – Provoz, plánování a ekonomika**

Autoři návrhu věcného záměru legislativních změn se při definování potřeb dopravního plánování opírali o zkušenosti ze zemí našich sousedů s vysokou úrovní veřejné dopravy a jejího plánovitého rozvoje, Rakouska a Německa.

Z článků v DP KONTAKTu z přelomu století vyplývá, že veřejná doprava v Praze byla předmětem zájmu dvou amerických profesorů, pana Prof. Johna Puchera z Ruthers University v New Jersey a pana Prof. Vukana Vuchiče z University of Pennsylvania. Vukan R. Vuchic, PhDr., Profesor zakladatel dopravního inženýrství, jak zní jeho čestný titul, je vedoucím Katedry systémů na Fakultě inženýrství a aplikované vědy Pensylvánské univerzity a vedle četných spoluautorství je autorem knih *Systémy a technologie městské hromadné dopravy z roku 1981* a *Doprava pro obyvatelná města z roku 1999*. V roce 1982 mu byla jako prvnímu odborní-

kovi předána „Medaile Dr. Friedricha Lehnera“ udělovaná v Německu „lidem, kteří věnovali svou celoživotní práci městské hromadné dopravě a dosáhli ve svém úsilí vynikajících výsledků“. Prof. Pucher o Vukanu Vuchičovi píše: „Je jedním z nejslavnějších profesorů dopravního plánování a inženýrství v USA a odvážným zastáncem veřejné dopravy a udržitelných dopravních systémů.“ Prof. Vuchič dne 29. května 2000 přednesl na Fakultě dopravy ČVUT v Praze přednášku na téma „Intermodální doprava a obyvatelná (livable) města“. V rámci jeho pobytu byla zorganizována další přednáška pro management pražského Dopravního podniku o systémech veřejné dopravy ve velkých městech USA. Setkal se též ke krátkému rozhovoru i s tehdejšími hlavními představiteli DP za přítomnosti profesionálního tlumočnicka. Stručným a jediným komentářem z tohoto setkání bylo, že pan profesor „je zcela mimo“. Bez ohledu na toto hodnocení vydal v roce 2005 pan profesor knihu s názvem **„Městská veřejná doprava – Provoz, plánování a ekonomika“**. Dopravnímu plánování je v ní věnována **Část III. Volba druhů dopravy a plánování systémů městské veřejné dopravy**. Na stránkách 469 až 640 knihy ji tvoří tři kapitoly pod názvy: Kapitola 10 „Plánování systémů MHD“, Kapitola 11 „Analýzy, hodnocení a volba druhů MHD“ a Kapitola 12 „Plánování a volba středně a vysokovýkonostních druhů MHD.“ V jednom ze salonků výstaviště v Helsinkách, kde se v roce 2007 konal 57. světový kongres Mezinárodního svazu veřejné dopravy, byl autor článku svědkem, když Kaan YILDIZGÖZ, manažer pro kvalitu a podnikový rozvoj ISTANBUL ULA-SIM a.s. – DP Istanbul, projednával s panem profesorem otázky spojené s překladem významných kapitol této knihy do tureckého jazyka pro účely univerzitní výuky v Turecku. Bez dalšího komentáře.

Plánování systémů MHD

Problematiku plánování, pojednávanou na 170 stranách knihy prof. Vuchiče nelze ani stručně shrnout, přesahuje jednoduše rámcové tohoto článku. Omezíme se jen na úvodní část, Kapitulu 10 a její bod 10.1. **Účel a organizace plánování MHD.** Plánování dopravy a MHD je obvykle klasifikováno do dvou kategorií, dle délky plánovacího období. →



1. Krátkodobé plánování zahrnující projekty a opatření, které mohou být realizovány za 3–5, někdy 8 let, a obvykle nezahrnují větší investice a projekty výstavby infrastruktury.
2. Dlouhodobé plánování spočívající v plánování velkých objektů infrastruktury, linek, sítí apod., včetně vývoje nových typů vozidel. Plánovací horizont může být 10–25 let. Některým projektům zahrnujícím umírněnější investice odpovídá střednědobé plánování s obdobím zavádění 5–10 let.

Dlouhodobé plánování se svou povahou zabývá projekty zahrnující kapitálové investice, fyzické a organizační změny nebo nové komponenty systému MHD. Vzhledem k tomu, že takový rozvoj je permanentní, mají takové projekty mnoho dopadů a interakcí s jinými aktivitami. Jejich dlouhodobé účinky jsou obvykle modelovány a pečlivě vyhodnocovány. Financování dlouhodobých projektů MHD musí být vyhodnocováno společně s ekonomickými, sociálními a environmentálními přínosy a náklady pro společnost jako celek.

10.1.2 Potřeba komplexního plánování

Plánování je základní funkcí v mnoha oblastech života společnosti. Veřejné systémy a vybavení, jako jsou města a dopravní systémy, obecně vyžadují komplexnější plánování než soukromé systémy a organizace, a to nejen kvůli své větší komplexitě, ale i rozmanitosti svých zákazníků – celé veřejnosti. Navíc účely a cíle veřejných systémů jsou rozmanitější než soukromých systémů: zahrnují nejen finanční důsledky, které dominují soukromým systémům, ale též dopady na veřejnost a na fungování celého města nebo metropolitní oblasti. Intermodální systémy MHD sestávají ze sítí různých druhů, mají komplexní infrastrukturu a zabírají hodně prostoru. Aby fungovaly účinně, musí být sítě, infrastruktura a vozidla plánovány jako koordinované systémy. Navíc protože doprava je ve vzájemném silném ovlivňování s prakticky všemi aktivitami v městských oblastech (bydlení, průmysl, obchod, služby a další), musí být dopravní plánování koordinováno s územními plány, urbanistickou formou a charakterem a životním stylem daného území. Specificky systémy MHD, které mají permanentní zařízení (tratě, terminá-

ly), vyžadují dlouhodobé, komplexní plánování. Bez něj mohou systémy MHD ve velkých a středních městech jen zřídkakdy odpovídat dopravním potřebám své oblasti. Pečlivé plánování je také rozhodující pro účinnost systémů MHD, musí je proto těsně propojit s ostatními druhy dopravy, stejně jako s územním plánováním. Vzhledem k narůstající komplexitě měst a silné propojenosti s dalšími aktivitami, musí být plánování veřejné městské dopravy uvedeno do souvislostí se všemi relevantními plánovacími, hospodářskými a sociálními aspekty měst. Aby byl zvládnut dopravní systém jako celek, musí jeho plánování zahrnovat všechny geografické oblasti, které fungují společně, není jej možno omezit administrativními hranicemi.

10.1.3.1 Rozvoj federální plánovací legislativy ve Spojených státech

Z této obsažné pasáže výše zmíněné knihy vybíráme pouze nejpodstatnější fakta:

Nejpůvodnějším legislativním aktem ve vztahu k plánování dopravy v metropolitních oblastech, který ustanovil jeho strukturu a postupy, byl FAHA, **Federal – Aid Highway Act – federální zákon o financování a podpoře veřejných komunikací** z roku 1962. Tento zákon uváděl, že po 1. 7. 1965 podmínkou pro udělení federální podpory pro projekty komunikací v městských oblastech s více než 50 000 obyvateli bude, aby byly založeny na „kontinuálním komplexním procesu dopravního plánování, zajišťovaném kooperativně státy a místními komunitami“. Specifická pravidla pro provádění takových studií byla stanovena Úřadem pro veřejné komunikace a modifikována následujícími zákony z let 1981, 1991 (ISTEA) a 1998 (TEA-21). Tyto zákony zavedly rozsáhlejší požadavky a byly zaměřeny na předání větších plánovacích pravomocí MPO-Metropolitním plánovacím organizacím (ustanoveným FAHA v roce 1962) ke koordinaci na regionální úrovni. Zavedení **procesu zvaného „3K“ (kontinuální, kooperativní a komplexní)** bylo rozhodující pro rozvoj integrovaných dopravních systémů. „Kontinuální“ znamená, že plánovací proces je nepřetržitý, často přehodnocující a aktualizující dopravní plán, reflektující změny v městské oblasti. „Kooperativní“ je definováno jako potřeba koordinace, nejen na různých úrovních vlády (místní, státní

a federální), ale též mezi jednotlivými správními úřady na stejné úrovni. Definování „**komplexnosti**“ je přesnější než předchozích pojmů. Je popsáno jako soubor 10 prvků, pro které jsou vyžadovány katalogizace a analýzy. Jsou jimi hospodářské faktory ovlivňující rozvoj, obyvatelstvo, využití území, typické vzorce cest, existující dopravní zařízení, terminály a přestupní uzly, prvky řízení dopravy, stavební zákony, urbanistické členění města, finanční zdroje, četné kvalitativní prvky...

Aby se tyto faktory propojily do vzájemného vztahu a pokryly celou metropolitní oblast, musí být plánování prováděno multidisciplinárním týmem a ve spolupráci s různými administrativními jurisdikcemi a útvary. Plánování dopravy, a MHD především, je propleteno s plánováním mnoha nedopravních prvků. Dopravní plán oblasti je tak vkladem do jiných plánovacích procesů, stejně tak jako jiné plány představují vklad do plánování dopravního systému. Plánování městské dopravy před rokem 1962 ve skutečnosti produkovalo plány a zajišťovalo financování pouze pro komunikace. Zásadní krok v rozvoji dopravy bylo vytvoření Federálního ministerstva dopravy v roce 1967. To bylo následováno **Zákonem o finanční podpoře městské hromadné dopravy** z roku 1970, který zavedl poprvé dlouhodobé federální finanční závazky ve vztahu k projektům MHD. Zákon též vyhlásil, že kategorie obyvatel se speciálními potřebami, včetně starších a hendikepovaných osob, mají stejná práva na služby veřejné dopravy jako zbytek obyvatelstva. Další důležitou federální akcí bylo přijetí **Společných plánovacích směrnic pro komunikace a MHD** z roku 1975. Byl jimi vyžadován proces plánování městské dopravy produkující dlouhodobý dopravní plán, každoročně revidovaný, aby se potvrdila jeho platnost. Dále bylo vyžadováno vypracování víceletého programu dopravního zlepšování (TIP – transportation improvement program) v souladu s plány, účely a cíli stanovenými v procesu dopravního plánování. Plánovací horizont TIPů byl pět let. **Zákon o finanční podpoře pozemní dopravy** z roku 1982 dal státům a místním vládám větší volnost ve využívání obou fondů, pro komunikace a pro hromadnou dopravu. **Zákon o účinnosti intermodální pozemní dopravy – The Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA)**

z roku 1991 představoval v dopravě zásadní krok dopředu, s přínosy především pro městské oblasti. Poprvé zákon silně vyjádřil potřebu intermodálních dopravních systémů a zdůraznil jejich význam pro účinnost, kvalitu služby pro cestující a pozitivní dopady na kvalitu života v urbanizovaných oblastech. Stejný duch byl zachován v následném **Zákonu o účinnosti dopravy pro 21. století** (TEA-21), na který od roku 2004 navazuje další dopravní legislativa. ISTEA určil, že každý stát musí zavést do chodu celostátní plánovací proces v šesti oblastech, včetně veřejné dopravy a intermodálních dopravních zařízení, pro zajištění „bezešvých cest“ v rámci různých druhů dopravy. ISTEA silně zvýšil a usnadnil využívání federálních fondů na různorodé projekty zaměřené pro zlepšování životního prostředí (opatření na zlepšování kvality ovzduší, cyklistické pruhy, systémy park a ride, parkoviště pro kola u stanic a nádraží, pěší doprava atd.) zlepšujících obyvatelnost městských oblastí. ISTEA též stanovil fondy pro rozvoj rychlostní pozemní dopravy.

10.1.3.2 Metropolitní plánovací organizace – MPO

MPO, založené FAHA v roce 1962, zajišťují dlouhodobé dopravní plánování ve všech urbanizovaných oblastech definovaných jako standardní metropolitní statistické oblasti (SMSO) s počtem nad 50 000 obyvatel.

Typickým případem je, že MPO mají v čele politický výbor složený z představitelů města, sousedních okresů a státních (nebo států v SMSO na hranicích státu) správních úřadů a dalších zainteresovaných úřadů. Veřejný zájem je zastupován speciálním občanským poradním výborem, sestávajícím z představitelů různých organizací, významných osobností se vztahem k dopravě atd. Jmenování do těchto orgánů musí citlivě reagovat na místní podmínky a ideálně by měly reprezentovat politický průřez, který bude vytvářet základní podporu pro jakékoli rozhodnutí, které výbor musí ukončit.

Studie dopravního plánování jsou realizovány zaměstnanci v čele s ředitelem, který plní direktivy politického výboru. Jemu či jí obvykle asistuje technický poradní výbor, který tvoří dopravní experti z různých pracovišť a oborů v metropolitní oblasti. Personál obvykle zahrnuje

dostatečně velký tým dopravního plánování a odpovídající odborníky.

Pohled autorů ZVS na dopravní plánování

Proti kapitole o dopravním plánování ve věcném záměru legislativních změn uplatňují jeho oponenti z MDČR následující argumenty:

Tato část věcného záměru je výrazně inspirována zákony o národohospodářském plánování z doby direktivního řízení hospodářství (zákon č. 145/1970 Sb. a zákon č. 67/1989 Sb.), zejména:

- vytvářením hierarchické struktury plánovacích dokumentů, tedy podřízením dopravních plánů krajů a obcí celostátnímu plánu,
- vytvářením časové struktury plánovacích dokumentů na 5 či 10 let,
- stanovením povinného souladu smluv s plánem.

Považujeme za nemožné v tomto věcný záměr realizovat a legislativně ztvárnit v poměrech tržního hospodářství.

Lze poznamenat, že uvnitř existujícího systému založeného na představě „veřejného zájmu“ a „úhrady prokazatelné ztráty“ je návrh na zavedení dopravního plánování prohloubením direktivního regulačního řetězce. Hierarchická struktura plánů je nepochybně zásahem do samostatné působnosti krajů a obcí. Předkladatel nezdůvodnil, proč by měla být tato oblast řešena na úrovni zákona. Jestliže se předkladatel odvolává na zahraniční právní úpravy, měl by v tomto bodě přinést detailní rozbor těchto úprav i aplikační praxe, aby bylo zřejmé, jak konkrétně tuto problematiku uchopují jiné státy. Nelze proto s touto částí souhlasit a navrhuje se její vypuštění.

A dále závěrem:

Dopravní plánování je právně nevynutitelné a je zásahem do samosprávy, který je podle Ústavy nepřijatelný. Pro oblast veřejné dopravy jsou kodifikována opatření, která nejsou v tržní ekonomice používána nebo je jejich používání striktně omezeno. Nově zaváděná oblast plánování je inspirována národohospodářským plánováním z doby direktivního řízení ekonomiky.

Místo závěru – Společné omyly v městské dopravě

Větší kontrasty, než nabízejí předchozí fakta a úvahy o dopravním plánování, nelze zprostředkovat, hovoří samy o sobě místo závěru.

Příklad nedávného rozhovoru s dopravními plánovači z Los Angeles však

ukazuje, že plánování v USA není pouhou teorií, ale základním předpokladem rozvoje veřejné dopravy v praxi. Další argumenty na podporu dopravního plánování přináší legislativa a praxe z Holandska a Francie. Zmíníme i některá z typických tvrzení kritiků městského plánování v USA, doprovázená výkladem faktů tak, jak je přináší kapitola „Společné omyly v městské dopravě“ v knize Prof. Vuchiče „Doprava pro obyvatelná města“.

Účinnost americké legislativy pro další rozvoj systémů MHD v USA by mohl ilustrovat článek z vynikajícího periodika Metro Report International z prosince 2008, který publikuje britská Railway Gazette. Článek pod názvem „Před námi leží budoucnost bohatá na výzvy“ přináší rozhovor redaktorky časopisu se dvěma manažery Metropolitního dopravního úřadu okresu Los Angeles, známého pod zkratkou Metro. Jde o orgán s trojí úlohou: je zodpovědný za plánování a financování všech velkých i menších dopravních projektů v okrese, za druhé realizuje velké stavby pro kolejovou dopravu a za třetí je provozovatelem regionálních autobusových linek a systému kolejové dopravy. Okres LA má 10 milionů obyvatel, rozlohu větší než 10 tisíc km² a jednu z největších hustot osídlení v celé zemi. Metro se snaží plány aktualizovat každé tři až pět let, aby reagovaly na současné populační a finanční trendy. Za svůj hlavní úkol označují získat zdroje pro nový rozvojový plán do roku 2030, zahrnující vybudování dopravní infrastruktury na podporu předpokládaného růstu Los Angeles o další 2 až 3 miliony lidí. V plánu existují dva prvky: jedním je „omezený“ plán, který obsahuje projekty určené k financování během příštích 25 let částkou 152 miliard dolarů, o kterých vědí, že je dostanou díky silné politické podpoře plánu a díky federálnímu a státnímu financování, ale též ze „zpoplatnění zahlcenosti“ silnic a dálnic. Druhá strategická část plánu zahrnuje projekty bez finančního krytí ve výši zhruba 60 až 70 miliard dolarů.

Součástí referenda z podzimu 2008 bylo Opatření R, které pro účely MHD po dvou půlprocentních prodejních daních, schválených voliči z let 1980 a 1990, přidalo další půlcent. Pro jednotlivce by tento výdaj představoval 25 dolarů ročně. Opatření R bylo v referendu schváleno dvoutřetinově →



vou většinou a umožní tak realizaci projektů železnice, metra tramvaje, Bus Rapid Transit a dalších, včetně podzemní dráhy do Hollywoodu. Lze argumentovat příkladem Holandska, které v jedné rovině s prakticky nejliberálnější legislativou v Evropě disponuje Centrálním plánovacím úřadem, Zákonem o plánování dopravy z roku 1998, Zákonem o prostorovém plánování, Dokumentem o politice mobility, s obsahem povinně uzákoňovaným na období 15 let, tzv. Jádrovým plánovacím rozhodnutím, podle kterého na základě celostátního plánu musí být nejpozději do 1,5 roku vydány vzájemně sladěné dopravní plány provincií (krajů) a sedmi největších měst. Plánování v zemi tulipánů je stavěno na přesvědčení, že dobrá mobilita je základním předpokladem pro hospodářský růst a sociální rozvoj země, posilování hospodářství a konkurenceschopnosti země na mezinárodní úrovni, kde všechny úrovně vlády, tj. na celostátní, regionální a lokální úrovni jsou zodpovědné za rozvoj tzv. startovních bodů politiky dopravy. Podobně by zněla historie a znění francouzského zákona LOTI z roku 1982 o směrnících vnitrostátní dopravy z doby socialistické Mitterrandovy vlády a pera ministra dopravy za komunistickou stranu Francie. Zákon si přirozeně v ničem nezadá s holandskou legislativou, zraje financování městské veřejné dopravy zahrnují celkem devět různých zdrojů, představujících podporu globální dopravní politiky, jejíž vypracování a zavádění je zajišťováno vzájemně státem a dotčenými územními celky, v rámci decentralizovaného smluvního a demokratického plánování. Rozvoj hromadné dopravy osob má v této politice prioritní charakter. Pro tyto účely byla zřízena státní rada pro dopravu, v jejímž dekretu jsou specifikovány obsah, postup vypracování, konzultací a schvalování a podmínky pro zavádění plánů přepravy ve městech do života. Součástí plánů městské přepravy je studie o způsobech financování a krytí provozních nákladů. Občané se k plánům vyslovují ve veřejné anketě. Vraťme se naposledy zpět za oceán. Ve Spojených státech, více než ve srovnatelných zemích, je automobilová lobby tradičně velmi silná. Většina dopravních plánů zaměřených na snížení závislosti na automobilu se ocitá tvář v tvář silným útokům těch, kteří chtějí pokračovat v uplatňování

teze, že automobil je fakticky jediný vhodný druh dopravy pro budoucnost. Od té doby, co je městská doprava, zvláště kolejová, výrazným symbolem rovnovážné dopravy a lidské orientace městských ploch, často slouží jako hromosvod pro kritiku ze strany podporovatelů dominantního postavení automobilu ve městech. Z téměř čtyřicetistránkové kapitoly „Společné omyly v městské dopravě“, jsme vybrali tři z typických tvrzení a výklad faktů z pera „Profesora zakladatele dopravního inženýrství“ (v překladu Miroslava Penče Ing. Ph.D.):

Tvrzení: „Plánování je v protikladu s principy naší svobodné společnosti.“

Fakta: Plánování měst, městských ploch a jejich dopravních systémů je běžným produktem racionální společnosti. Je nezbytné dosáhnout dlouhodobých, společensky žádoucích cílů, kterých nelze docílit rozhodnutím, založeným na krátkodobých přáních jednotlivců nebo skupin. Ačkoliv realizace plánů rozvoje města znamená jistá omezení a požadavky na jednotlivce a jejich chování, přináší efektivní rozvoj, činí město obyvatelným a zesiluje společenské vazby. Racionální plánování může vlastně zabránit škodlivým a nevhodným situacím a může vést k novým možnostem. Tak jako dobře organizované soukromé společnosti musejí plánovat svou budoucnost, je základní povinností vlády plánování veřejných systémů a služeb, jakou je i doprava. Každý krok ve vývoji lidské civilizace je charakteristický vysokou úrovní plánování a společné organizace. Tvorba plánů a jejich provádění není v rozporu se svobodnou společností. Zdaleka nejlepší plánování měst a dopravních systémů se provádí v nejdemokratičtějších zemích světa, jako je Švýcarsko, Nizozemí a Skandinávské země.

Tvrzení: „Svobodný trh může určovat využití půdy a formovat městské plochy.“

Fakta: Svobodný trh je skvělým mechanismem pro většinu ekonomiky, ale je nesprávné požadovat, aby všechny ekonomické a společenské funkce byly řešeny mechanismem svobodného trhu. Plánování městské a regionální dopravy na všech úrovních (od místní po federální) je činnost, která přísluší státní správě, protože samotný svobodný trh

ji nemůže ovládat. Svobodný trh má sklony reflektovat krátkodobá komerční hlediska a ignorovat externalitu – tedy náklady a škody, které nejsou zahrnuty do ekonomických měřítek: plánování veřejných systémů a zařízení musí v sobě zahrnovat dlouhodobé výnosy a náklady, jakož i četné ekonomicky nevyčíslitelné aspekty jako společenské vlivy, vlivy na životní prostředí a na kvalitu života.

Tvrzení: „Cestování automobily je soukromé, hrazené uživatelem, kdežto městská doprava je veřejně subvencovaný systém.“

Fakta: Toto tvrzení je hluboce mylné. Většina systémů veřejné dopravy je ve veřejném vlastnictví a je subvencována, ale také silniční síť je ve velkém rozsahu ve veřejném vlastnictví. Fakticky všechny ulice, dálnice a většina dalších zařízení – jako mosty, řada parkovišť a vozidel – jsou ve veřejném vlastnictví i používání. Tento veřejný podíl v systému dostává, zvláště ve Spojených státech, daleko více veřejných prostředků než kterýkoliv jiný dopravní systém. Jak již bylo zmíněno v předchozím bodě, silniční doprava je vládou a společností rozsáhle subvencována, a tudíž se nejedná o soukromý systém, placený uživateli, nýbrž, podobně jako veřejná doprava, jde o zčásti subvencovaný veřejný systém, užívaný převážně provozovateli soukromých vozidel. Vysoká míra subvencování automobilové dopravy je vlastně jedním z důvodů, proč musí vláda subvencovat dopravu veřejnou. Zavedení reálných cen za užívání automobilu bude ve svém výsledku znamenat nejen snížení vládních subvencí na silniční dopravu, ale také příležitost k redukci dotací do veřejné dopravy.

Závěr: Podíváme-li se na český ZVS brýlemi nikoli mámení, ale prostřednictvím faktů z per amerických zákonodárců a slavných profesorů, nasnadě je závěrečná otázka: Kdo je víc „zcela mimo“?

P.S.: Ze zpráv denního tisku (úterý 27. 1. 2009)

Zácpa: jen 15 km/h – Auto jede krokem, už třetí rychlostní stupeň je poránu na mnoha hlavních tazích metropole zbytečný. Jako včera na Jižní spojce. Z reproduktorů se ozývá hlas moderátorky: „Se zdržením počítejte v Praze na všech hlavních tazích.“



Střídací bod Na Knížecí

Od února 2009 bylo rozšířeno střídání řidičů tramvají na zákonné bezpečnostní přestávky formou střídacích čet v nově zprovozněné místnosti nacházející se v prostoru autobusového terminálu Na Knížecí. Je to další z řady kroků pro zabezpečení plnohodnotného čerpání bezpečnostních přestávek pro řidiče tramvají.

Pavel Čeněk, vedoucí odboru Jízdní služba;
Robert Domašínský, vedoucí oddělení Řidiči



Objekt byl vytipován nejen pro jeho velmi příhodné umístění na trase směrem ke konečné zastávce Sídlíště Barrandov, ale i pro blízkost k důležitému tramvajovému uzlu, křižovatce Anděl. Slouží především pro linky 12 a 14. Vybavení místnosti jsme zařídili maximálně pohodlně tak, aby řidiči tramvají, kteří se rozhodli toto zázemí využít, měli k dispozici veškeré prostředky k příjemnému odpočinku. V místnosti je nainstalováno podlahové topení, které je v případě tuhých mrazů doplněno ještě nástěnným elektrickým topením tak, aby byla zajištěna příjemná tepelná pohoda. Oproti tomu jsme pro nadprůměrně teplé dny v letních měsících nechali nainstalovat jednotku dělené klimatizace, která teplotu příjemně sníží. Do místnosti jsme umístili dvě pohovky, které určitě vytvoří větší pohodlí řidičům. K dispozici je i samozřejmá mikrovlnná trouba, varná konvice a chladnička. Pokud by někdo z řidičů požadoval větší úpravy své stravy, je v objektu i místnost s malou



kuchyňkou, dvouvařičem a dřezem. Samozřejmostí je zcela nové, moderní a dobře vybavené sociální zařízení. V chodbě je taktéž k dispozici automat na kávu. Vstup do objektu je umožněn pomocí osobní čipové karty a celá budova i s okolím je střežena kamerovým systémem.

Rádi bychom touto cestou poděkovali jednotce Správa nemovitého majetku za spolupráci při zajištění objektu a jejich velmi vstřícný přístup při realizaci našeho záměru.

V současné době JPT plánuje velmi brzké zprovoznění další, tentokrát dočasné, střídací místnosti ve vozovně Střešovice. Tato místnost bude provizorní náhradou budoucí střídací

místnosti, která vznikne po dokončení staveb okolo tunelu Blanka v prostorách nově rekonstruovaného vestibulu stanice metra Hradčanská. Je to další logický krok pro zajištění komplexního střídání řidičů všech tramvajových linek na bezpečnostní přestávky.





System řízení kvality (QMS) Co to je?

1. část

V minulém DP KONTAKTU jsem slíbil připravit soubor článků, ve kterých bych se pokusil objasnit požadavky na systém řízení kvality (QMS). A tento článek je prvním z nich.

Proč se vůbec zabývat QMS? Jaké přínosy pro organizaci má zavedení, popř. certifikace, systému řízení kvality?

Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení

Názory se různí. Ještě před pár lety bylo výhodou vlastnit certifikát QMS. Ale dnes? Dnes je zavedení systému považováno za standard a je NEVÝHODOU nemít ho aplikovaný. Většinou cestujících je lhostejné, zda systém řízení dle určitých standardů máme, či nemáme zavedený, hlavně když obdrží požadovanou kvalitu služby. Ale ta „kvalita“ a „vnímání zákazníka“ jsou alfou-omegou systému řízení a též samotného podnikání. Zavedení QMS má přínosy nejen pro cestující, ale je přínosem i pro organizaci. Jeho zavedením totiž dochází k jednoznačné identifikaci vazeb mezi útvary z hlediska „kdo komu jaký produkt předává a kdo jak se podílí na realizovaném procesu“ a k upřesnění odpovědností konkrétních pracovních funkcí. Tím dochází k větší transparentnosti v řízení a vykonávaných činnostech. Tato jednoznačnost by měla zabránit situaci, která je popsána na následujícím obrázku.

V jednom podniku ...

... pracovali čtyři pánové. Tito pánové se jmenovali **Každý**, **Někdo**, **Kdokoli** a **Nikdo**. Bylo potřeba vykonat důležitou práci. **Každý** si byl jistý, že ji **Někdo** udělá. Sice ji mohl udělat **Kdokoli**, ale neudělal ji **Nikdo**. **Někoho** to namíchlo, protože to byla práce **Každého**. **Každý** si myslel, že **Kdokoli** by ji udělat mohl, ale **Nikoho** nenapadlo, že **Každý** se na ni vykašle. Dopadlo to tak, že **Každý** vinil **Někoho**, že **Nikdo** neudělal něco, co mohl udělat **Kdokoli**.

Nejčastějším nedorozuměním při navrhování a uplatňování požadavků systému řízení, a nejenom systému kvali-

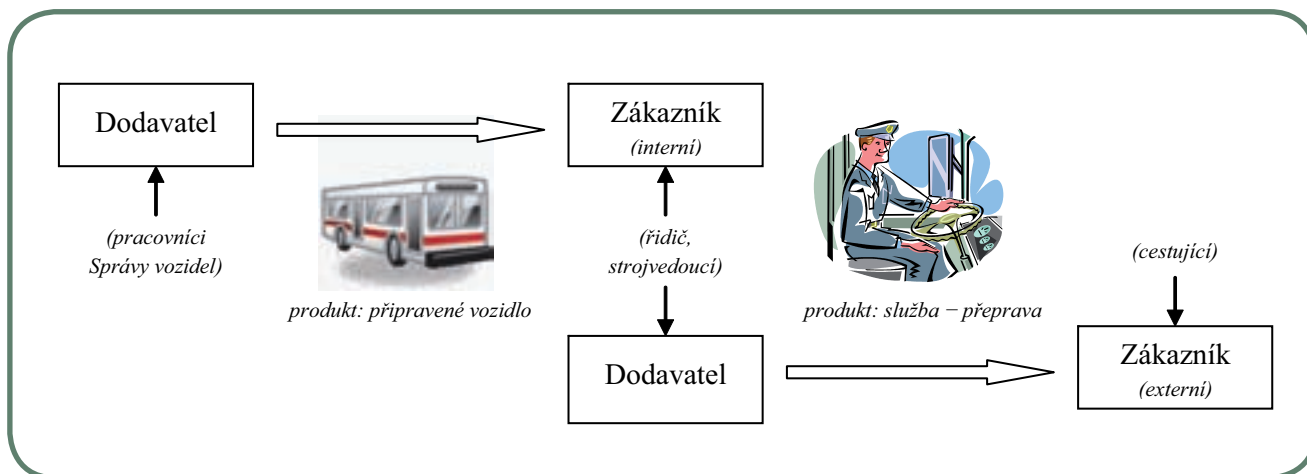
ty, je, že si účastníci navzájem nerozumí! Z tohoto důvodu musíme začít nejdříve vysvětlením některých základních pojmů a definic.

Co je to **QMS** jsme si vysvětlili již minule, ale vzhledem k tomu, že tuto zkratku budu nadále často používat, tak ji objasním ještě jednou. QMS z anglického Quality management system (systém řízení kvality) je systém řízení zahrnující všechny aspekty, které ovlivňují či mohou ovlivňovat kvalitu poskytovaného produktu – výrobku nebo služby. I tady platí „všechno souvisí se vším“. A byť nám některé činnosti na první pohled nepřipadají jako činnosti, které mohou ovlivnit poskytovaný produkt – přepravu cestujících, nemůžeme je zcela vyloučit. Příklad: Souvisí požární ochrana s QMS? Samozřejmě, že ano! Protože pokud se vyskytnou požáry např. na vozidlech, znamená to výpadek spoje či spojů a my nemůžeme cestujícím – zákazníkům zaručit plnění služby v úplném rozsahu.

Zákazník – „organizace nebo osoba, která přejímá produkt“

Zjednodušeně je to ten, kdo využívá výsledky naší práce. Z této definice vyplývá, že zákazník pro DP je jak cestující, tak i majitel automobilu, který si dal vozidlo k nám opravit nebo na technickou kontrolu, nebo návštěvník muzea. Zákazníky však nejsou jen výše uvedení, ale jsou to i zaměstnanci DP, kteří odebírají nebo využívají výsledek práce jiných pracovníků. Jedná se o tzv. interní zákazníky. Kdo je konkrétně interním zákazníkem a proč? Zkusme objasnit na příkladu. Kdo je zákazníkem pracovníků jednotky Správa vozidel metra/tramvaji/autobusů? Jednoznačně cestující (externí zákazník), ale i strojvedoucí nebo řidič (interní zákazníci). U cestujících je pozice zákazníka zřejmá. Ve vztahu k jednotkám Správy vozidel je pro zákazníka nepřijatelné, aby vozidla byla nepojízdná, chyběly jim části konstrukce, neposkytovala přiměřený stupeň bezpečnosti. Strojvedoucí nebo řidiči (interní zákazníci) využívají vozidla pro svou práci (přeprava cestujících) jako pracovní nástroj a očekávají, že jim bude dodán ve funkčním a nepoškozeném stavu a že při jeho používání nebude docházet k nedostatkům vzniklým nedobře odvedenou prací „dodavatele“ – toho, kdo jim připravoval vozidlo.

V řetězci „dodavatel – poskytovatel produktu – zákazník“ je poskytovatel produktu (strojvedoucí, řidič) zákazníkem



dodavatele (pracovníků jednotek Správy vozidel) a zároveň je dodavatelem zákazníka (cestujícího). Viz obrázek výše.

Dodavatel – „organizace nebo osoba, která poskytuje produkt“


V minulém odstavci jsme si upřesnili i tento pojem. Dodavatel, jak externí, tak interní, by měl mít vždy na mysli uspokojování požadavků zákazníka, jak externího, tak interního.

Proces – „soubor činností, které přeměňují vstupy na výstupy“

Když chci uvařit kávu, tak co všechno musím udělat? Nalít vodu do konvice, zkontrolovat, že je konvice zapojená „do elektrické sítě“, zapnout konvici, a než se začne vařit voda, nasypat do hrnku přiměřené množství kávy. Při varu vody

vypnout konvici, zalít kávu dostatečným množstvím vody, osladit, zamíchat, počkat na pitelnou teplotu a vypít. To, co jsem tu zjednodušeně popsal, je „soubor činností“, ale dohromady je to jeden „proces“. Tento proces nazvěme „Příprava kávy“. Vstupem do tohoto procesu je voda, káva a cukr. Výstupem – produktem – lahodná káva jako nápoj. Konvice, elektrická energie, hrnek a lžička jsou zdroje nutné ke zhotovení nápoje.

Tolik k nezákladnějším pojmům, se kterými se v následujících dílech budeme setkávat.

Byl bych rád, kdybyste i vy byli spoluvůrci těchto článků o kvalitě. Prosím, zasílejte mi dotazy (januk@dpp.cz) týkající se QMS. V následujícím článku bych se na ně pokusil odpovědět. 

Volby členů Dozorčí rady DP z řad zaměstnanců

Odbor KS a sociální péče

Vážené kolegyně, vážení kolegové, jak jste byli již informováni, končí v dubnu tohoto roku čtyřletý volební mandát dvěma členům Dozorčí rady DP z řad zaměstnanců.

I volitelům těchto členů skončil pětiletý mandát. Je proto třeba, abychom si ze svých řad zvolili 57 volitelů podle klíče, který je uveden ve Volebním řádu pro volbu nebo odvolání členů dozorčí rady z řad zaměstnanců.

Volby volitelů se uskuteční v období od 16. do 31. března 2009.

Volitelé jsou voleni podle předem stanoveného klíče 1:200, tj. na každých 200 zaměstnanců připadá jeden volitel.

Volby jsou tajné a organizuje je každý volební okrsek po dohodě s odborovými organizacemi působícími v DP.

Kandidovat na volitele na základě písemné přihlášky může každý zaměstnanec DP, který je v době volby v pracovním poměru k DP nebo je zástupcem nebo členem zástupce zaměstnanců podle zvláštního právního předpisu.

Výsledky voleb v každém volebním okrsku budou platné, zúčastní-li se jich nadpoloviční většina nás – zaměstnanců DP.



Historické tramvaje připomněly První republiku

Dopravní podnik a Národní muzeum jsou dlouholetými partnery. Po projektech Pražské muzejní noci a Cool Tour lince došlo na další zajímavou akci. Po Praze se rozjela kolona historických tramvají a navodila tak v ulicích atmosféru První a Druhé republiky – období, jemuž byla do 15. března věnovaná výstava v Národním muzeu.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Kdo procházel v sobotu 31. ledna kolem vozovny Střešovice, nestačil se divit. Otevřenou branou vyjžděla jedna historická rarita za druhou. Do atmosféry všedního, sychravého, prvorepublikového dne plně zapadala i rakousko-uherská budova vozovny, která je nejstarší funkční provozovnou Dopravního podniku v původní podobě a oslaví letos 100 let. Jelikož vyjela takřka celá flotila historických vozidel, musel se to ráno personál vozovny pořádně otáčet. „Všechno ale proběhlo podle plánu,“ konstatuje Ing. Milan Pokorný, vedoucí jednotky Historická vozidla.

Kvůli chladnému počasí musel zůstat pod střešou vůz číslo 240 z roku 1908, jehož otevřené plošiny by na konci ledna neocenili cestující ani řidič s průvodčím. Ze stejného důvodu se nakonec průvodu nezúčastnily ani historické automobily od Národního muzea. Rozhodně však bylo v pražských ulicích na co koukat. Rok výroby nasazených tramvají se pohybuje mezi 1915 a 1936.

Také díky spolupráci našeho dispečinku, který pozdržel či odklonil ostatní linky, a policie, která spolu s vozidly Dopravního podniku zajišťovala hladký a bezpečný průjezd



tramvají na křižovatkách, se průvod vydařil. Zatímco stovky kolemjdoucích se zájmem přihlížely, desítky nadšenců stály připravené podél celé trasy počínaje Střešovicemi a fotily každý projíždějící vůz. Uvnitř nich seděli výherci nedávné vědomostní soutěže, pro něž byla kromě jízdy připravená i komentovaná prohlídka v Národním muzeu. Ostatní zájemci se mohli svést na zpáteční cestě z Náměstí bratří Syнкů.

„S historickým vozovým parkem pražského Dopravního podniku se

nemůže měřit žádné město Evropy,“ říká Pokorný. To rozhodně není smělé tvrzení, když uvážíme, že každý den podniknou naše „prababičky tramvaje“ tři až pět jízd, aby v součtu měly na kontě 1500 výjezdů za rok. Službu využívají nejen turisté, pořadatelé stylových svateb či jednotlivci, ale i organizátoři kongresů a jiných masovějších akcí. Vždyť flotila historických tramvají může naráz odvést 350 lidí. Co si lidé v Národním muzeu prohlížejí na fotkách či za vitrínou, to mohli díky Dopravnímu podniku zažít



Vůz z roku 1915 byl původně určen na export do Káhiry.



Bývalý služební vůz byl kompletně renovován ve Střešovicích v roce 2000.



Tento elegantní vůz pochází z roku 1930.



V bohatém životě vozu 412 z roku 1920 je i kuriózní srážka s parní lokomotivou na vlečce v Českomoravské ulici v roce 1944.

na vlastní kůži. Cestující se kochali kouzlem, které vdechl pražským tramvajím roku 1905 architekt Jan Kotěra. Interiér vypadá navlas stejně jako před sto lety – je funkční a zároveň neobyčejně zdobný. Kombinace světlého jasanu a tmavého mahagonu v dnešním člověku vyvolává pocit, že cestuje v luxusní limuzíně spíše než ve voze MHD.

Samozřejmě některé vybavení se muselo obměnit, aby splňovalo současné standardy. Při pohledu zvenku je největší změnou pantograf, který nahradil kladku. Ostatní „vymoženosti“ jsou už neškoleným okem sotva postřehnutelné: rádiové přehazování výhybek zajišťuje nenápadná krabička u sloupku kontroleru. Podobně nenápadné je i zařízení na střeše, díky němuž jsou historické tramvaje napojené na dispečerské řízení. Během cesty si lidé mohli uvědomit posun nejen v oblasti módy a techniky, ale i změny, které se odehrály ve společnosti jako takové. Jelikož historické, dvounápravové tramvaje neměly vytápěný interiér, mohl průvodčí zavřít dveře plošiny a prodávat lístky malým okénkem. Kdo seděl příliš daleko, poslal peníze po ostatních cestujících a vrátil se mu lístek. „Dnes by se asi těch šedesát haléřů k průvodčímu nedostalo,“ podotkl Pokorný.

Zatímco dnes je řidič schovaný ve své malé pevnosti, za první republiky se o něj cestující skoro otírali – nehledě k tomu, že musel svoji devítihodinovou směnu vykonávat ve stoje.

„Tehdy ovšem na šedesát cestujících připadala čtyřčlenná posádka a případné problémy se snadno řešily.

Dnes je řidič sám a za ním třeba 250 lidí,“ upozorňuje Pokorný. Jelikož dvounápravové tramvaje jezdily až do roku 1974, leckdo jejich éru pamatuje. „Nejvíce cestující vzpomínají na jízdu s otevřenými dveřmi. Lidé z nich viseli nebo skákali. Byla to tehdejší adrenalinová zábava,“ líčí Pokorný. Aby vše dobově zapadalo, jezdí i naši řidiči a průvodčí v historických uniformách. Čtyři z nich jsou u nás zaměstnaní na hlavní pracovní poměr, a když není sezona, vymění stejnokroj a jezdí na běžných linkách. Na stálý úvazek zaměstnává náš podnik i dva průvodčí. Řídit historickou tramvaj má svoje zvláštnosti.

Zatímco levou rukou je třeba točit klikou kontroleru, pravá ovládá brzdu. Práce to není o nic lehčí než kovařina s několikakilovým kladivem. „Jeden žák si mi stěžoval, že po kurzu řízení nemohl večer v hospodě uzvednout půllitr,“ usmívá se Pokorný. Řadit rychlostní a brzdové stupně tak, aby tramvaj jela plynule si tedy před sto lety žádalo kromě citu i sílu a grif.

Historický průvod ukázal obrovskou výhodu kolejových vozidel oproti silničním – odolnost. Vozy, které ve své době jezdily i 200 kilometrů denně, cestujícím sloužit nepřestaly ani po sto letech. „Jedna redaktorka se mě ptala, jak dlouho si myslím, že budou naše tramvaje ještě fungovat. Já říkám, jezdí sto let, tak dalších sto let vydrží,“ líčí Pokorný. Nejen spolehlivost, ale ani technické parametry historické tramvaje během průvodu nezdály. Vzhledem k tomu, že průměrná rychlost tramvajů v Praze je dnes 18 kilometrů v hodině, neměly problém držet krok s ostatním provozem. Dvounápravové vozy jsou poměrně lehké, a proto také nečekane svízně jezdí i brzdí. Řidiči ostatních tramvajů proto musí vždy dbát na dostatečný odstup, nechťejí-li se s prababičkou „sčuchnout“.

„Estetický dojem historických tramvajů je nejen vizuální ale i sluchový. Zvuky dvounápravových tramvajů už nikde jinde neuslyšíte. Skřípání v obloucích nebo rachocení ruční brzdy má svou zvláštní poezii,“ uzavírá Pokorný. Vozy z jednotky Historická vozidla tak splnily svoje poslání na více než sto procent. Nejenže posloužily k propagaci Dopravního podniku i Národního muzea, ale poskytly svým cestujícím a divákům neobvyklé potěšení a kouzlo minulé doby.





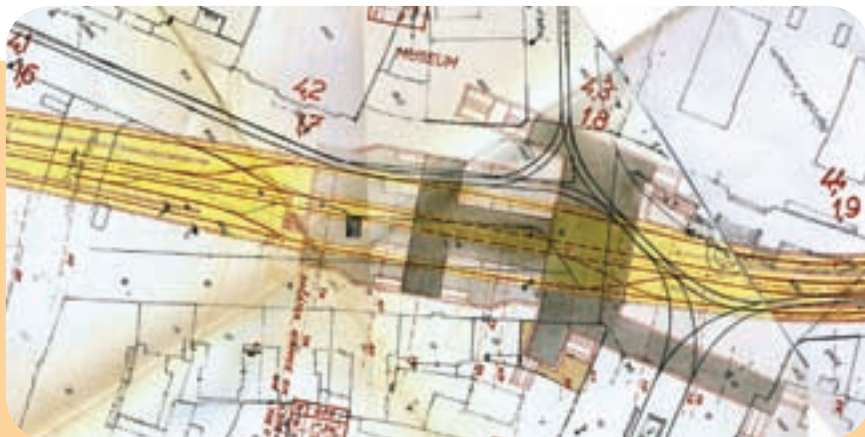
35 let pražského metra

Jak měla vypadat stanice Muzeum

Přestupní stanici Muzeum dnes chápeme jako neodmyslitelnou součást sítě metra. Patří mezi nejstarší provozované stanice, ale její historie je o něco bohatší než v ostatních případech. Patří mezi stanice, které se původně měly stavět pro podpovrchovou tramvaj. První stavební práce už v tomto duchu dokonce začaly. Podívejme se společně do dnes už více než čtyři desítky let staré dokumentace a připomeňme si, jak tato stanice měla vypadat.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí odd. Archiv Foto a reprodukce: Archiv DP

In systému podpovrchové tramvaje se předpokládalo, že stanice Muzeum (tehdy se ještě v duchu tehdejších pravidel českého pravopisu psalo Museum) bude přestupní. Projekt tramvajové sítě ale proti dnešnímu stavu předpokládal, že jednotlivé tratě nebudou autonomní, ale bude možné zajistit alespoň v určitých směrech i částečně přejíždění tramvajových vlaků mezi tratí A a C. Vlaky přijíždějící od Florence tedy mohly u Muzea pokračovat buď na Vinohrady, nebo k Nuselskému mostu. Podobně vlaky jedoucí z Dejvic se mohly vydat jak na Vinohrady, tak na Pankrác. Projektanti se přiklonili k variantě, ve které obě podpovrchové tratě budou ve stejné výškové úrovni. Protože při předpokládaném krátkém intervalu nepřipadalo u této zastavovací stanice, aby několik linek zastavovalo u téhož nástupiště, byla stanice navržena jako čtyřkolejná, přičemž koleje téhož směru měly být za nástupiště vzájemně propojeny křížovými spojkami (přejezdy). Prostřední dvojice



Na tomto výkresu stanice podpovrchové tramvaje Muzeum z roku 1965 je dobře vidět navržené uspořádání galerie, pasážové haly a podchodu. Výstupy na povrch ještě zcela neodpovídají výslednému projektu.



Situace stanice Muzeum podpovrchové tramvaje v dokumentaci prvního provozního úseku tratě C. Je zde vidět komplikované křížení u odstavné koleje.

kolejí, trať C, vedla na severní straně dvoukolejným tunelem ke stanici Hlavní nádraží, zatímco krajní dvojice kolejí patřila k trati A a směřovala do Dejvic, přičemž kolej pro směr Dejvice mimoúrovňově v samostatném tunelu podjížděla dvoukolejný tunel tratě C. Podobně byla řešena jižní strana stanice – trať C tu měla navrženo dvoukolejný tunel, který směřoval pod Čelakovského sady pod Legerovu ulici, zatímco koleje tratě A vedly pod Čelakovského sady v samostatných tunelech, z nichž ten, který směřoval na Vinohrady, vedl nad tratí C k Anglické ulici.



Realizace tohoto záměru předpokládala demolice domů mezi Čelakovského a Anglickou ulicí.

Zajímavostí navrženého kolejového uspořádání byla odstavná kolej situovaná severně od stanice a napojená na koleje tratí C a A tak, že na ni bylo nutné od nástupiště zacouvat. Později se objevil návrh, aby podobná kolej byla zřízena i v opačném směru mezi kolejemi pro směr Florenc a Dejvice, kterou by ale bylo nutné doslova vplést do nezbytného křížového přejezdu, takže by tu pro tento směr bylo 7 výhybek a tři křížení o celkovém počtu 18 srdcí. Takové uspořádání odstavných kolejí by znamenalo, že v krátkém úseku by tu bylo v podzemí vedle sebe 6 kolejí. V jiných křížovatkových stanicích odstavné koleje navrzeny nebyly (alespoň v dané fázi projektových příprav).

V tomto „nástupištním podlaží“ nebylo zdaleka navrženo tolik technologických prostor jako v dnešní stanici metra. Vlastní stanice byla navržena jako prostorná hala o délce 90,2 m a šířce 40,8 m, čili přibližně o trojnásobné šířce vůči dnešnímu stavu. Výška haly měla být přibližně 8 m. Stropní konstrukci měly nést tři řady železobetonových sloupů. Celkem tu měla být čtyři nástupiště. V úrovni stanice podél stěn na krajních nástupišťích měly být manipulační prostory, například pro úklid apod., mimo veřejnou část stanice, jižně od nástupiště, měla být rozvodna a trafostanice, vzduchotechnika a také sklady.

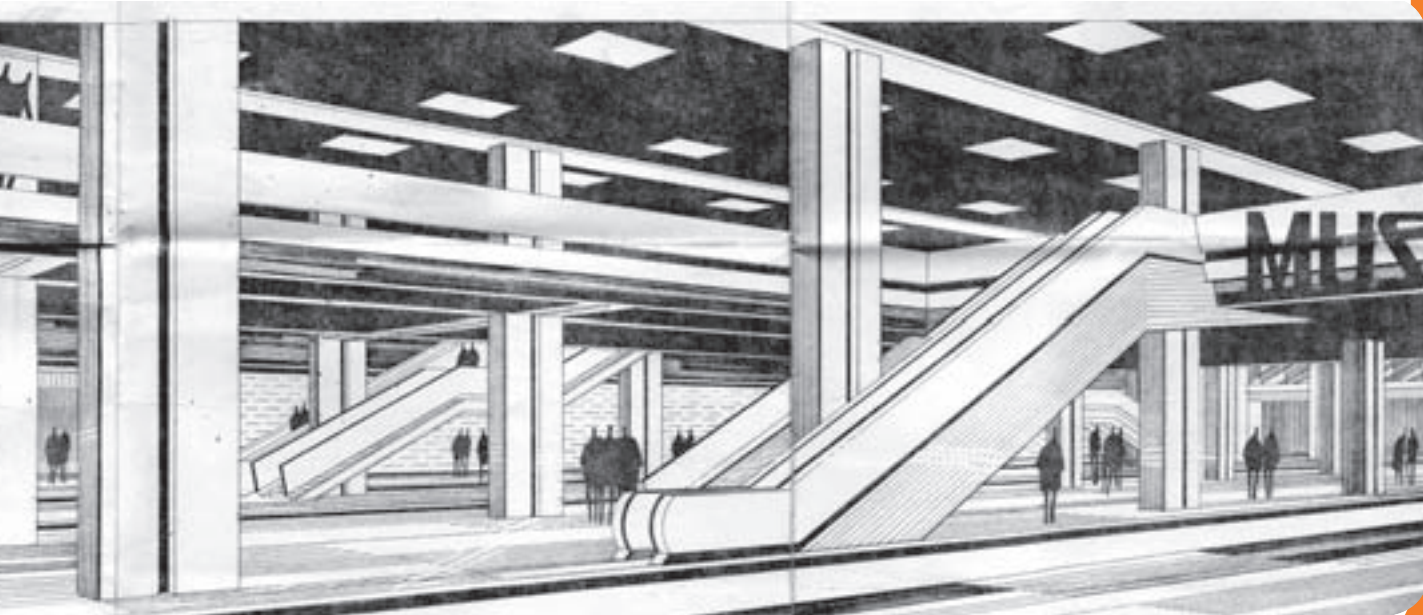
Do jisté míry nesmyslné se nám dnes zdá navržené umístění místnosti pro výhybkáře (!), situované ke stěně na jižní stranu nástupiště tratě A pro směr Dejvice – do jediného „rohu“ stanice, kde nebyla žádná výhybka. Naproti tomu v místech severního křížení a navržených odstavných kolejí, tedy v místech největší kumulace výhybek (celkem v obou směrech 10 výhybek), byly navrženy šatny a záchody pro zaměstnance...

Přibližně uprostřed každého nástupiště byla proti sobě navržena dvě schodiště, vždy v kombinaci pevné schody a jedno rameno eskalátoru vedoucí na galerii – celkem tu tedy mělo být osm pevných schodišť a osm eskalátorů. Galerie propojovala jednotlivá nástupiště a zároveň vedla nad prostřední dvojicí kolejí (tj. nad tratí C) do prostorné tzv. pasážové haly. V této výškové úrovni byly kromě technického a kancelářského zázemí stanice navrženy také veřejné záchody, ale také prodejny lahůdek, cukrovinek či stánek s květinami. Galerie byla od pasážové haly oddělena tzv. platební přehradou s prodejními automaty a turnikety. Na pasážovou halu navazoval podchod pod Václavským náměstím. Celkem mělo na povrch vést 6 výstupů – většina měla být vybavena pevným schodištěm a eskalátorem, výstupy před Národní muzeum a směrem k budově Národního shromáždění měly mít eskalátory dva. Zajímavé je, že do prostoru tramvajových zastávek

u pomníku sv. Václava byl navržen jen jeden společný výstup, který byl chápán jako provizorní do doby ukončení tramvajového provozu na Václavském náměstí a jeho převedení do tunelu tratě A. Proto sem nebyl navržen eskalátor. Zcela samostatně byl navržen podchod pod Mezibranskou ulicí, který na podchod související se stanicí podpovrchové tramvaje vůbec nenavazoval. Výstup před Národním muzeem byl situován pod místní rampou a vlastní výstupní portály měly být proraženy v bočních stěnách vyhlídkové terasy rampy.

Výstavba stanice podpovrchové tramvaje Muzeum byla zahájena 15. května 1967. O výstavbě metra bylo rozhodnuto až 9. srpna téhož roku. Téměř tři měsíce se tedy stavělo podle původního projektu. Porovnáme-li tehdy navržené řešení s později realizovanou stanicí a podchodem metra, najdeme i dnes některé podobné prvky. Samotná stanice tratě C je prakticky ve stejné poloze, jak byla navržena pro tramvaj, ale mnohem užší. Ostatně místo čtyř bočních nástupišť tu máme jen jedno ostrovní o šířce 10 metrů. Přestup na trať A je řešen mimoúrovňově přestupními chodbami s eskalátory přímo z nástupiště. Vstup na trať A je ze společného vestibulu. Samotná galerie se nám „smrskla“ na malou zasklenou vyhlídkovou terasu v čele stanice. Podchod (původně formálně rozdělený na pasážovou halu a podchod) má přibližně stejnou polohu, →

Originální rozměrný výkres architektonického řešení stanice podpovrchové tramvaje patrně čtyři desítky let nikdo nevybalil z dokumentace, a tak jsou na něm vidět i místa, kde byl přeložen. Doposud se při publikování pracovalo jen s malou reprodukcí.

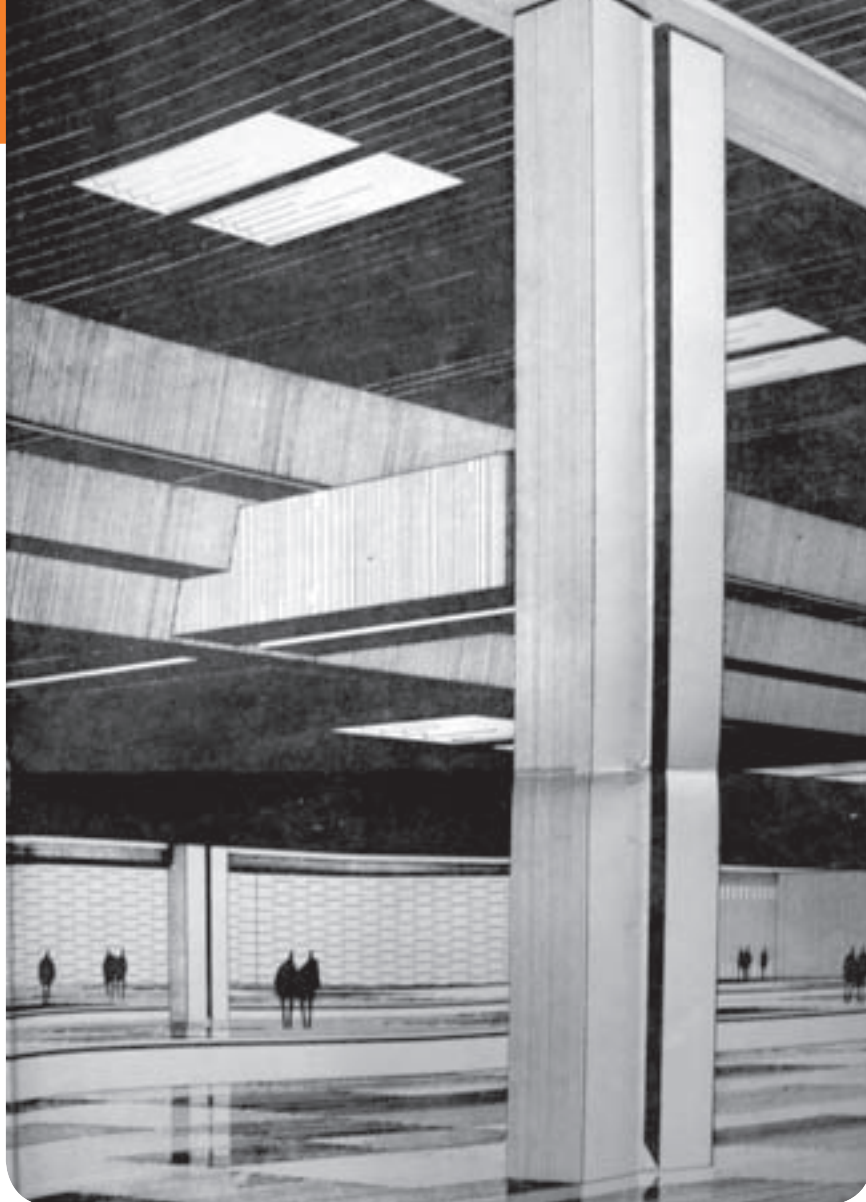




ale jeho rozměry se částečně změnily. Především část pod Václavským náměstím (resp. pod magistrálou) se výrazně rozšířila, změnila se poloha navržených obchodů, přibylo víc technologických a skladových prostorů. Hodně se změnila dispozice výstupů na povrch. Odpadl výstup do Washingtonovy ulice a na rampu Národního muzea (ten byl nahrazen výstupem vedle muzejní budovy směrem k Vinohradské třídě). Na tramvajové zastávky byly zřízeny logicky, byť jen na šest let, dva výstupy, po jednom ke každému nástupišti. Na rozdíl od původních představ našťastí nebyly po ukončení tramvajové dopravy zrušeny, ale jsou i dnes hojně využívány jako přístup do klidové zóny u sochy sv. Václava. Nakonec byl do podchodového komplexu zahrnut i podchod pod Mezibranskou ulicí do Čelakovského sadů.


Vraťme se ještě k původnímu navrženému čtyřkolejnému řešení stanice podpovrchové tramvaje. Není možná bez zajímavosti, že podobné uspořádání navrhovali i projektanti konsorcia sdružených firem na počátku války ve známém, ale nerealizovaném projektu podzemní dráhy. Také tehdy se předpokládalo, že zde vlaky budou přejíždět mezi tratěmi, proto byly i v roce 1941 za stanicí navrženy v obou směrech křížové přejezdy a mimoúrovňové křížení tratí. Jen počet nástupišť byl menší. Projektanti si vystačili se dvěma nástupišti, přičemž vlaky jedoucí po vnitřních kolejích měly otvírat dveře vpravo, zatímco vlaky na krajních kolejích vlevo ve směru jízdy. Stanice byla navržena zhruba před muzejní budovou a měla být vybavena dvěma podchody napojenými na obě čela nástupišť.

Podíváme-li se ještě do staršího návrhu, z konce třicátých let, kdy se navrhovala stavba podzemní tramvajové rychlodráhy, zjistíme, že projektanti počítali také s přejezdem mezi tratěmi, ale řešili polohu stanic ve dvou výškových úrovních. Podle jednoho návrhu měla být budova muzea doslova obkroužena ze všech stran tramvajovými tunely. Než bylo nalezeno nejlepší řešení, myšlenka podpovrchové tramvajové rychlodráhy se v závěru roku 1939 opustila a konsorcium začalo projektovat metro. A tak se stanice Muzeum ve své předlouhé historii dvakrát „přeprojektovávala“ při změnách koncepce z podpovrchové tramvaje na podzemní dráhu.



Druhý dochovaný výkres tramvajové stanice Muzeum jsme mohli vzhledem k jeho rozměru jen přefotografovat.

Na závěr si připomeňme ještě jednu zajímavost dnešní stanice metra Muzeum. Budete-li přijíždět od Hlavního nádraží, těsně před stanicí si všimněte „odskočení“ stěny tunelu. Je to pozůsta-

tek stavební přípravy na nerealizovanou traťovou spojku A-C, která měla podle původních projektů v těchto místech ústít. Jaký byl důvod ke změně projektu, se nám zatím nepodařilo zjistit. 

Tato fotografie staveniště stanice Muzeum byla pořízena 30. května 1969. V té době se už stavělo místo podpovrchové tramvaje metro.





Konec trolejbusových sloupů linky W

Ačkoliv trolejbusy v Praze byly zlikvidovány až s nebývalou urputností v letech 1959–1972, tak do dnešních dnů nám zbyla celá řada němých svědků trolejbusové éry v Praze. I když postupně ubývají...

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje
Foto: David Šindelář



40 let nevyužité sloupy odpočítávají své poslední poklidné minuty.



Tento sloup se podařilo vytáhnout celý... ..i se základem.



Trolejbusové sloupy opouštějí Peroutkovu ulici.

Do dnešních dnů slouží řada extrolejbusových měničů: Hřebenka a Podolí napájejí tramvaje, Letňany slouží jako technické zázemí provozovny Napájení TT. Dosud používáme několik kabelových tras, v jednom případě dokonce i kabely z roku 1956, jež trolejbusy přímo napájely. „Trolejbusoví archeologové“ dobře vědí, které sloupy v Praze jsou po trolejbusích a kde jsou růžice od trolejového vedení na domech. Bohužel tyto památky postupem dob logicky také ubývají. Prodána byla nedávno například bývalá měnírna Jinonice a na stejné trati zmizela ve čtvrtek 19. února 2009 jedna velmi hmatatelná památka.

Začátkem února dorazil od Technické správy komunikací lapidární text: „Vážený pane, na základě stížností občanů Vás žádáme o odstranění sloupů na ulici Peroutkova, v úseku NN 2646 – Česká (mezi sloupy VO 502960 a 502972). Nachází se zde sedm sloupů kovových a jeden dřevěný, jež jsou pozůstatkem po trolejbusové lince, která zde byla dříve provozována.“ Po bližším ohledání došlo ke zjištění, že kovové sloupy jsou skutečně němými svědky zahájení provozu trolejbusové linky W. Připomeňme si, že frekventovaná a strmá (nejvíce 9,04 %) trolejbusová trať k Waltrovce byla předána do provozu 1. října 1939. Sloužila bez větších komplikací do 31. března 1969, kdy byly zrušeny frekventované trolejbusové linky 52 a 60 obsluhující tuto trať. Velmi pikantní a trapné je, že náhrada autobusy byla v prudkém stoupání problematická, nové vozy buď nezvládaly rozjezd do kopce (RTO), nebo měly problémy s brzdami (ŠM 11), a tak se nenáviděné trolejbusy od 9. dubna 1969 do Jinonic nakrátko vrátily v podobě trolejbusové linky s autobusovým označe-

ním 153. Upravené autobusy ŠM 11 byly k dispozici teprve po dvou měsících, a tak z oblasti Malvazinek a Jinonic zmizely trolejbusy definitivně až 31. května 1969. Ovšem adekvátní náhrada za ně, přijatelnou i s ohledem na životní prostředí, se v tomto úseku nepodařilo zajistit dodnes.

Ještě před 20 lety bylo mezi Malvazinkami a Waltrovkou spousta sloupů, které dobře připomínaly zaniklou trolejbusovou trať. Koneckonců ne náhodou byla právě tato trať vytipoována pro obnovu trolejbusové dopravy v Praze, ke které mělo dojít 23. prosince 1991 linkou 71 Anděl – Motorlet. Postupem doby sloupů ubývalo, naposledy v souvislosti se zánikem hasičské zbrojnice a vznikem autobazaru v témže místě. Čtvrtek 19. února 2009 se stal posledním dnem existence pro šest kovových sloupů v Peroutkově ulici. Demontáž spočívala v odbourání povrchu do cca 30 cm a uříznutí stožárů. Stožár na pozemku dnešního autobazaru demontován nebyl a zůstává jedním z posledních vzpomínek na trolejbusovou trať do Jinonic. Jeden ze sloupů přinesl překvapení: podařilo se jej vytáhnout i se základem, čímž jsme si připomněli, že v minulosti se sloupy nebetonovaly, ale na širokou zemní přírubu se pečlivě udusaly kameny s hlínou. Sloupy nebudou zatím likvidovány, ale jsou uloženy u měnírny Trojská. Nejméně na dvou místech v Praze mají zástupci městských částí zájem vybudovat připomínku, že na tomto místě jezdil v letech x–y trolejbus. Na závěr připomeňme, že trolejbusové sloupy stály v Peroutkově ulici 70 let, z toho 40 let bez využití. Trať do Jinonic byla nejdéle provozovanou trolejbusovou tratí v Praze. Provoz na ní trval téměř 30 let. Samá kulatá data...





Dopravní podnik města Hradce Králové

Tam, kde staví svatostánky pro cestující

Z málokterého města provozujícího vlastní hromadnou dopravu dýchá taková pohoda jako z Hradce Králové. Asi nejlépe si to uvědomí člověk, který do něj přijede z nedalekých, přibližně stejně velkých, avšak dopravně přetížených, Pardubic.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace



Přítel hromadné dopravy

„Dopravní systém Hradce Králové byl historicky založený velmi předvídatvě,“ říká Ing. Miloslav Kulich, předseda představenstva dopravního podniku. Hradec je typickým příkladem královského města, které se rozrůstalo v prstencích od svého středu. Jeho charakter respektovali i dopravní plánovači jako radiálně okružní systém, kdy centrum obepíná okruh, který v původním záměru měl odvádět podstatnou část dopravy mimo nejhustěji zastavěnou část města. Tak, jak se město rozrůstalo, je nyní bohužel tento okruh součástí městské zástavby a tranzitní doprava způsobuje mnohdy nemalé dopravní problémy.

I přesto na svou velikost a umístění působí Hradec neobvykle klidně. Jak ale upozorňuje Kulich, i sem doléhá překotný růst motorizace a s ní i zpomalování MHD. Okruh například, jak jsme již zmiňovali, musí obsloužit veškerý tranzit mezi Moravou a zbytkem ČR, včetně silného provozu do Polska. Co se týče individuální dopravy ve středu města se problémové období, dříve trvající po dobu Vánoc, prodlužuje v současnosti na celý prosinec a listopad. S tím je spojen i počet dopravních nehod. Dopravní podnik letos zaznamenal dvojnásobný nárůst celkových škod z nehod oproti předchozím rokům. Stále se však dá říct, že provoz soukromé a tranzitní dopravy není díky výbornému urbanistickému řešení překážkou pro hradeckou MHD s výjimkou zimních měsíců.

Další specialitou města je rozptýlené centrum. Při pohledu na mapu sice člověk nemá pochybnosti, kde ho hledat – uprostřed prvního z prstenců leží his-

torický střed, z něhož se paprskovitě roz-
bíhají ulice. Z pohledu dopravy je situace
jiná. Skutečné centrum a jeho pěší zóna
se totiž rozkládá od historického Velkého
náměstí až po Hlavní vlakové nádraží. Na
něm se protínají všechny druhy dopra-
vy včetně příměstské a vytváří hlavní
dopravní uzel. „Dvě třetiny linek tam
končí a začínají, skoro všechny ostatní
tudy projíždí,“ říká Kulich.

Ačkoli by se zdálo, že systém preferen-
ce MHD není zrovna v Hradci žhavou
otázkou, řidiči autobusů a trolejbusů
by ho jistě přivítali. Zvláště na okruhu
je mnohdy problém vyjet ze zákroje
zastávky. Projíždějící řidiči jen málokdy
respektují výjezd vozů MHD. „Myšlenka
vyčlenit samostatný jízdní pruh se tu čas
od času objevuje, ale osobně nepočítám
s jejím zavedením,“ uvažuje Kulich.
Zatím jediným reálným pokusem
o preferenci MHD byl zkušební provoz
spínače, umístěného na trolejovém
vedení, který na křižovatce „přidržel“
červenou, je-li nablízku trolejbus.
Jedním z kroků jak nabídnout cestují-
cím rychlejší městskou dopravu bylo
i zavedení rychlíkových autobusových
spojů. Vozidla na těchto linkách jsou
provozována pouze v poptávkových špič-
kách a zastavují pouze ve středu města
a následně až na sídlišťích, jako jsou
například Moravské předměstí, Slezské
předměstí či Labská kotlina. „Tato
nabídka je ze strany cestujících přijímá-
na velice kladně,“ hodnotí Kulich.

Vlastní cestou

Hradec začal používat stejný systém
elektronického odbavování jako Pardu-
bice již od roku 2006. Díky tomu může
člověk s Pardubickou čipovou kartou

jezdit v hradeckém MHD a naopak.

„U nás má cestující také možnost
využít nabídky elektronického jízdného
na krátkou vzdálenost. Po označení
nástupu je z elektronické karty odečte-
na hodnota plného jízdného. V případě,
že se cestující rozhodne cestovat do
vzdálenosti maximálně 3 stanic a výstup
si opět označí, je mu část strženého
plného jízdného vrácena zpět na kartu,“
upozorňuje Ing. Vladimír Pejřil, doprav-
ně-technický náměstek.

V Hradci Králové disponuje kartou
drtivá většina občanů – 80 z 95 tisíc.
V Hradci však dosud karta nalezla
uplatnění jen v MHD. „Víceúčelové využití
v rámci města se plánovalo od samého
začátku, ale zatím je ve fázi jednání,“
říká Kulich. Podle plánů by měla karta
sloužit v plaveckém bazénu, na univerzi-
tě, základních školách a při parkování.
Pardubicím se podobá i velikost vozo-
vého parku. Všechny autobusy a trolej-
busy se soustředí v jedné vozovně.
Vzhledem k tomu, že Hradec od roku
1996 začal s nákupem výlučně nízkopod-
lažních vozů, jsou dnes například
všechny krátké trolejbusy bezbariérové
a v kategorii krátkých autobusů je 92 %
také nízkopodlažních. Na druhou stranu
kloubové trolejbusy patří k nejpalcivěj-
ším problémům dopravního podniku.
Na obměnu této části vozového parku
se stále čeká. „Jsme závislí na podpoře
z regionálních dotačních programů,“
vysvětluje Kulich.

Zatímco v Pardubicích vsadili na
autobusy poháněné zemním plynem,
Hradec Králové se po posouzení celé
problematiky, jak z hlediska technických
přínosů a problémů, tak také z hlediska
ekonomických aspektů případného pře-

chodu na CNG, rozhodl zatím plynofikaci vozového parku nepřipravovat. Není tajemstvím, že jedním z důvodů je například i fakt, že plánovaná obnova vozového parku autobusů v kategorii dvanáctimetrových vozů, se kterou dopravní podnik uvažoval pro případný přechod na CNG, představuje z hlediska předpokladu počtu obnovovaných vozidel v období následujících třech let velmi nízké počty, které nejsou schopny zaručit nutnou rentabilitu případného přechodu na plynový pohon.

Kromě městské dopravy nabízí hradecký podnik i zájezdovou. „Má u nás dlouhé kořeny. Vždy jsme ji provozovali jako doplněk, teď je z ní samostatná činnost,“ říká Kulich.

Hradci se úspěšně podařilo přečkat krizové roky v tomto segmentu a zájezdovou dopravu si udržel. V nabídce podniku je 10 vozů, z nichž 7 je plně klimatizovaných a uzpůsobených k dálkovým jízdám. „Můžeme odvézt třídu na exkurzi stejně jako turisty k moři,“ říká Pejřil. Efektivně dokázal hradecký podnik naložit i se starou administrativní budovou v areálu vozovny, kterou přestavěl na hotel nabízející saunu, posilovnu a další služby především svým zaměstnancům, ale využít je může v případě zájmu i široká veřejnost. Prostor vozovny zahrnuje i opravnu autobusů a trolejbusů. Dopravní podnik je zároveň v rámci svých dalších aktivit i autorizovaným servisem firmy Iveco a jeho služeb využívá například i společnost Veolia. „Je to slušný zdroj příjmů, ale i starostí,“ líčí Kulich.

Dále tu najdeme zajímavost v podobě speciální haly na vnitřní úklid vozidel MHD. Díky ní jsou interiéry vozidel prostřednictvím průmyslového vysavače vysávány cca jedenkrát za 2–3 dny. U autobusů tento úklid probíhá v době doplňování paliva. Celý proces netrvá déle než 4 minuty a výrazně přispívá k efektivitě provozu.

Katedrála MHD

Po mnoho let se Hradec Králové potýkal s neexistujícím autobusovým nádražím a nástup a výstup cestujících linkové a městské hromadné dopravy probíhal před budovou vlakového nádraží a na ploše autobusového nádraží „U Koruny“. Autobusy a trolejbusy se mísily na betonové ploše bez jakéhokoliv vybavení pro cestující i personál, bez orientačních a navigačních systémů apod. Problém vyřešila nově vystavená budova Terminálu hromadné dopravy, která vyrostla nedaleko vlakového nádraží loni v létě. Musíme říct, že pro hradecké cestující to byl obrovský kvalitativní krok. Budovu

navrhl ateliér Ing. arch. Kotase, důvěrně známý pražským cestujícím například díky stanicím Rajska zahrada, Střížkov či Barrandov.

Terminál může působit dojmem katedrály a jeho návštěva zcela jistě stojí za to.

Střecha zhotovená netradičně z plachtoviny je jakoby nesená dvěma neobyčejně vysokými odbavovacími halami.

Tyto haly spolu s přílehlými nástupišti a barevně odlišenými informačními systémy dělí celý prostor terminálu hromadné dopravy do dvou částí. Zatímco v části určené pro provoz městské hromadné dopravy dominuje informačním panelům a obrazovkám barva červená, převládá v části určené pro provoz linkové a mezinárodní dopravy barva modrá. Obě haly jsou koncipovány jako čekárny pro cestující vybavené informačním centrem, rychlým občerstvením, sociálními zařízeními a nechybí ani bankomat, internetová kavárna nebo úschovna zavazadel v podobě automatických boxů. Hala připomíná chrámovou loď nejen výškou svých prosklených stěn, ale i stanovištěm dispečera – obrovskou koulí zavěšenou u stropu – která svým umístěním vyvolává pocit letícího balonu. Na své pracoviště se dispečer dostává po schodech a následně úzkým můstkem. Zevnitř prosklené koule má výhled na dění po celém Terminálu. Kam nedohlédne pouhým okem, tam ho zastoupí kamerový systém Terminálu. Z dispečinku ovládá i veškerou technologii objektů, jako je například topení a klimatizace.

„Je to krásná a nadčasová stavba,“ říká vedoucí Terminálu Alexandr Eliáš.

Se stavbou Terminálu se pojí i rekonstrukce prostranství před vlakovým nádražím – Riegrovým náměstím. Celý přednádražní prostor byl zcela zásadně změněn, byly vybudovány nové nácestné zastávky městské hromadné dopravy,

Dopravní podnik města Hradce Králové v číslech

(údaje k 1. 1. 2009))

Dopravní výkony	v tis. vozkm
Trolejbusy	1 906
Autobusy	4 505
Celkem MHD	6 411
Přepravené osoby	v tisících
Celkem MHD	37 000
Dopravní síť	Délka sítě linek (km)
Trolejbusy	34,11
Autobusy	233,94
Celkem MHD	268,05

vybavené krytými staničními přístřešky a přehledným informačním systémem zobrazujícím odjezdy nejenom linek MHD, ale i odjezdy vlakových spojů z Hlavního nádraží ČD. „Systém zatím pracuje pouze s údaji jízdního řádu, i přes tento hendikep se jedná o žádané a významné z kvalitativní informovanosti cestující veřejnosti a s ohledem na skutečnost, že se městské hromadné dopravy v Hradci Králové zatím daří dodržovat jízdní řády poměrně přesně, není zásadním požadavkem cestující veřejnosti požadavek na informaci o příjezdu vozidla do zastávky v reálném čase,“ vysvětluje Pejřil.

S ohledem na to, že všechna vozidla MHD jsou vybavena systémem GPS, který nyní slouží k bezobslužnému provozu ohlašování zastávek ve vozidle, chce hradecký podnik tento technický základ v blízké budoucnosti rozvinout do již zmiňovaného systému informace o skutečném reálném příjezdu vozidla do zastávky. Hradec Králové byl přitom zřejmě prvním městem v republice, kde se již před deseti lety objevily digitální označnický zobrazující příjezd nejbližších 12 linek.

Dnes je hradecký dopravní podnik provozuje na 19 zastávkách především v centru města. Není bez zajímavosti, že se jedná o vlastní návrh řešení a vlastní výrobu hradeckého dopravního podniku.

V příštím čísle se podíváme do Jihlavy. 

Vozový park

(údaje k 1. 1. 2009)

Typy trolejbusů	Počet
ŠKODA TR 14	2
ŠKODA TR 21	21
ŠKODA TR 21 ACI	1
ŠKODA TR 15	13
Celkem	37
Typy autobusů	Počet
KAROSA B 732.1654	7
RENAULT PS09B4 E2	32
IRISBUS PS09D1 E3	15
IRISBUS PS09D1 CITELIS E3	8
IRISBUS PS09D1 CITELIS E4	12
KAROSA B 941.1930 E2	5
KAROSA B 941E.1962 E2	3
IRISBUS PU09D1 E3	5
IRISBUS PU09D1 CITELIS E3	3
IRISBUS PU09D1 CITELIS E4	9
Celkem	99





Prahou poběží maratonce

„Paní Zátopková je moje druhá maminka,“ říká italský organizátor

Tisícovky lidí všeho věku a pohlaví se několikrát do roka postaví na start v historickém středu Prahy, aby bojovali o nejlepší časy i sami se sebou. Obří akce, která se odehrává na obou březích Vltavy a zastavuje na několik hodin provoz v srdci města, se neobejde bez spolupráce Dopravního podniku.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

„Maraton není obyčejný sport. Vyhraje ho totiž každý, kdo dokáže doběhnout do cíle,“ říká Carlo Capalbo, ředitel společnosti Prague International Marathon. On a jeho spolupracovníci organizují v Praze každoročně mnoho běžeckých akcí, z nichž nejbližší nás čeká 29. března. Půlmaraton začal téměř před deseti lety jako trénink na hlavní událost roku – Pražský maraton. Jeho obliba však začala dramaticky růst a dnes již překonává maraton samotný. „Očekáváme letos 7500 návštěvníků,“ říká Capalbo. Prestiž Prahy se blíží Berlínu, Londýnu, New Yorku, Chicagu či Tokyu. Tato města jsou držitelé zlatých ocenění mezinárodní atletické federace IAAF za špičkovou úroveň závodů. Díky Capalbovi to Praha zatím dotáhla „jen“ na stříbrnou příčku, ovšem jako jediná na světě se může tímto oceněním pochlubit hned u tří běžeckých událostí: Hervis 1/2 Maratonu, Volkswagen Maratonského víkendu a Tesco Grand Prix.

Ocenění si Praha vysloužila kvalitní trasou, dobrým zdravotnickým zázemím, špičkovými závodníky, atmosférou kolem trasy, o níž se kromě diváků stará i několik desítek kapel apod. „Letos se pokusíme získat pro půlmaraton zlatou medaili,“ odkrývá plány Capalbo a s úsměvem dodává: „Jsem sice Ital, ale tenhle úspěch bude Czech Made.“ Aby svého cíle dosáhl, musel pro akci získat nejlepší sportovce na světě, to jest ty, kteří jsou schopni zaběhnout 21 kilometrů za méně než hodinu. Z první desítky světového žebříčku jich do Prahy přiletí tři, dalších pět patří mezi nejlepší



Emil Zátopek s maratonce na 1. ročníku Maratonu Praha v roce 1995

patnáct. Ke zlatému ocenění se pojí mnoho dalších požadavků, například vysílání akce v pěti dalších státech světa a podobně.

Vrcholový sport však není jediným smyslem pražských závodů. Další a možná důležitější složkou jsou tisíce – a nemůžeme říci obyčejných – lidí, kteří sice zaostávají za světovou špičkou o jednu až dvě hodiny, ale přesto vybojují na kilometrech pražské dlažby a silnic heroické vítězství. „Kdo nikdy neběžel, nepochopí magii dlouhého běhu,“ říká Capalbo a pokračuje: „Já sám jsem velmi roztržitý člověk, těžko udržíte mou pozornost na déle než pět minut, takže mě ani nikdy předtím dlouhé běhy nebavily.“ Přesto i sám ředitel propadl nakonec kouzlu půlmaratonu: „Krásný není jen ten sport, ale vše, co se kolem něj odehrává. Samotný závod předchází měsíce příprav, měření, hecování s přáteli.“

Pražské závody jsou sociální událostí stejně jako sportovní. Drtivá většina běžců, kteří se jich účastní, by se sama označila jako průměrní či obyčejní lidé. Přesto jsou něčím osobití. Schopnost uběhnout přes dvacet či čtyřicet kilometrů není nějaká libůstka, vychází z celkového přístupu k sobě a ke světu. „Naši účastníci jsou lidé, kteří chtějí něco dokázat, jsou sociálně odpovědní, ekologicky smýšlející, jednoduše lidé toužící po lepším životě,“ říká Capalbo a zároveň tak odhaluje poselství své společnosti. Prague International Marathon probouzí ducha starého přes sto let, takřka pohřbeného komunistickou totalitou, ale opět se vzímajícího. Každoročně se na startovní čáru postaví naprostí nováčci. Je až s podivem, kolik lidí je schopno uběhnout celou vytyčenou trasu. Ze 4500 maratonských běžců přijelo loni 48 procent z ciziny, přesněji z 81 zemí světa. Maraton je tak vynikající příležitostí k propagaci Prahy. Fotografie z akce,

jejíž pozadí naše hlavní město tvoří, jsou každoročně vystavovány v hale Ruzyňského letiště. Státisíce turistů z celého světa tak zhlédnou největší běžeckou výstavu: 440 velkoformátových fotografií. Výstava se poté přesouvá do Bruselu. Prague International Marathon si může získat oblibu mezi masami stejně jako prestiž u velkých firem. Každá společnost, která v Česku něco znamená, staví na startovní čáru čtyřčlenný tým svých zaměstnanců během Korporátního maratonu. Řevnivost konkurenčních firem se tak mnohdy přetavuje do sportovního klání. Jinou atmosféru nabízí zase Rodinný maraton na 4 kilometry, běhy v parku, závody pro vozíčkáře, in-line brusle a mnoho dalších. Capalbo a jeho spolupracovníci prostě připravili takové spektrum akcí, aby v něm každý našel tu svoji správnou míru i svůj osobní vrchol – stačí se zúčastnit. Atmosféra každého závodu je neopakovatelná a rodí se v ní tisíce příběhů. „Spousta lidí si tu našla přátele, životní partnery, většina pak sama sebe,“ říká hlavní organizátor. Carlo Capalbo je původem z Itálie, jeho životní příběh trochu připomíná filmovou postavu: z veleúspěšného topmanagera se stal poslem sportu a kvalitního života. „Kromě businessu jsem se dlouhá léta věnoval vrcholovému sportu. Byl jsem v italské volejbalové reprezentaci, hrál jsem rugby v nižší soutěži, ale mám rád i mnoho jiných sportů. Mám ale také rád lidi, a tak jsem hledal činnost, ve které bych uplatnil všechny tyhle věci: obchod, sport a přátelství.“ Podle svých slov organizuje pražský maraton mimo jiné i proto, že chce splatit morální dluh městu, které ho před 14 lety přijalo. Capalbo nenazývá Prahu svým domovem pro nic za nic: „Mám tu něco jako druhou maminku. Vždy alespoň jednou za měsíc mi zavolá paní Zátopková a pozve mě na bábovku a kafe,“ líčí Capalbo svůj vztah k legendě české atletiky. Na druhou stranu, Česká Republika má štěstí, že se v jejím středu ocitla taková osobnost jako Capalbo – člověk, který novodobou tradici dlouhých běhů v Česku nejen založil, ale učinil z nich vysoce prestižní událost s širokým společenským dosahem a obecně lidským poselstvím. Dopravní podnik má radost, že na ní může spolupracovat. Vždyť ti samí lidé, kteří se postaví již tento měsíc na start i jejich fanoušci bývají v drtivé většině také přáteli MHD.

Kulturní tipy

Ani jsme se nenadáli a nový rok se nám zvolna dostává do své jarní části. A jakoby to působilo i na sféru kultury, začíná přibývat koncertů i dalších zajímavých akcí. Zkusme se tedy zase mezi tím, co se chystá, trochu porozhlédnout. Nebývá zrovna zvykem, aby v Čechách vznikl filmový thriller, a tak si jej trochu přiblížíme. Za divadelní premiérou vyrazíme tentokrát Na Fidlovačku a závěr věnujeme již zmiňovaným koncertům v pražských sálech a klubech.

kino

Normal

Thriller režiséra Julia Ševčíka vznikl na motivy skutečného případu masových vražd, které ve 30. letech minulého století otrásly celou Evropou. Výpravný dobový film zachycuje vražedné řádění i dramatický střet



uvězněného vraha a jeho obhájce. Šílený a geniální vrah totiž i po uvěznění rozehrává svůj další smrtící scénář. V roli „českého Hannibala“ se objevuje Milan Kňažko, protivníkem mu je mladý Pavel Gajdoš v roli ambiciózního obhájce. Hlavní trojici postav doplňuje svým návratem na stříbrné plátno Dagmar Havlová jako tajemná vrahova manželka. V kinech od 26. 3. 2009.

divadlo

Divadlo Na Fidlovačce představí ve čtvrtek 19. března v české premiéře hru **Záhada** francouzského autora Erica-Emannuela

Schmitta. Od doby svého prvního pařížského uvedení v roce 1996 byl text přeložen již do pětadvaceti jazyků. Vypráví příběh Erika Larsena (Otakar Brousek ml.), který se coby redaktor

provinčních novin vydal na opuštěný ostrov v Norském moři za nositelem Nobelovy ceny za literaturu Abelem Znorkem (Tomáš Töpfer), aby s ním udělal interview o jeho poslední knize „Zapřená láska“. Když však začne pátrat po identitě ženy, které jsou Znorkovy milostné dopisy adresovány, profesní rozhovor o literatuře se změní v osobní souboj dvou mužů s odlišným pohledem nejen na lásku, ale na život vůbec. Hra se podle tvůrců pohybuje mezi dramatem, „konverzačkou“ a psychologickou detektivkou, a do jaké míry takové spojení zapůsobí, se můžeme od března přesvědčit na vlastní oči.

hudba

Pozvánky do koncertních sálů zahájíme na scéně Paláce Akropolis, kam v pondělí 23. 3. zavítá malijský písničkář **Habib Koité** se svou doprovodnou kapelou. V sále, který se mu povedlo již několikrát roztančit na svých předchozích vystoupeních, opět předvede originální fúzi tradiční západoafrické muziky se „západní“ kytarovou hudbou. Ve svém energickém pojetí míchá celou řadu malijských stylů a vše ochucuje rockem, funky, reggae či latinou. O den později, tedy v úterý 24. 3. se v Lucerna Music baru můžeme zúčastnit křtu nové desky s názvem **Nejsou malý věci**, kterou připravila kapela kolem nezdolného Karla Šůchy, tedy soubor **Laura a její tygři**. Není nic jednoduššího,



než se dojit podívat, jestli jsou muzikanti stále věrni své vizuální podobě známé z přelomu 80. a 90. let, tedy bílým košilím, černým kravatám a černým brýlím.

A Lucerna Music bar ještě jednou – ve středu 25. 3. v něm v rámci svého Aukro best of Tour 2009 vystoupí

Anna K s reprezentativním výběrem ze svého dosavadního repertoáru.

Hostem programu je jeden z objevů loňského roku, písničkář **Marek Ztracený**.

Ve středu 1. 4. se v Divadle Archa představí kultovní soubor pocházející z anglického Leedsu. Jsou stále mnozí, kteří na ně nedají dopustit, přestože kapela kromě občasných koncertů téměř žádnou činnost nevyvíjí. Vždyť svou zatím poslední řadovou desku **Vision Thing** vydala v roce 1990. Pamětníci a příznivci temnějších odstínů rockové muziky již patrně tuší, že se jedná o formaci kolem autora a zpěváka Andrewa Eldritche a jeho „věrného druha“, automatického bubeníka (a nyní vlastně už i automatického baskytaristy ;-)) nazvaného **Doctor Avalanche – The Sisters Of Mercy**. Když už

jsme tak zmiňovali nějaký ten křest desky, je tu kapela, která bude křtít hned dva dny po sobě. „Otcové“ domácí ska scény, formace **Sto zvířat**, připravila na jaro své nové album s mnohoslibným názvem **Postelový scéný** a slavnostní



koncerty se odehrají ve středu 8. 4. a ve čtvrtek 9. 4. v klubu Roxy. Pro ty z vás, kteří přeci jenom raději poněkud poklidnější vody popu, je tu ještě závěrečný z hudebních tipů. Na pátek 10. 4. se připravuje do velkého sálu Lucerny koncert **Lucie Bílé**, která zde vystoupí s kapelou Petra Maláska.

-mis-

