

# DP kontakt

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



## Chováme se odpovědně

Dopravní podnik hl. m. Prahy vytvořil „bezbariérové“ internetové stránky.

3

## Praha bude mít letos novou tramvajovou trať

Po čtvrtstoletí se v Radlicích opět objeví tramvaje.

16

- 3 Aktuálně
- 10 Metro
- 12 Tramvaje
- 20 Autobusy
- 26 Ze světa
- 29 Z podniku
- 34 Historie
- 36 Zajímavosti



Milí čtenáři DP KONT@KT,

duben byl i jako zdroj témat pro náš časopis, dá se říci, aprílový. Přinesl spoustu radostných událostí, ale také ty nepříjemnější.

Na jeho začátku se Dopravní podnik hl. m. Prahy pochlubil novým úsekem metra IV.C2, který představil novinářům a médiím. U zvláštní tzv. bílé jízdy jsme byli také, a tak se v naší krátké fotoreportáži můžete podívat do míst, která na své cestující teprve čekala. V dalším článku se dozvíte, jaké změny v dopravě nastanou v souvislosti s prodloužením metra linky C z Ládví do Letňan. V polovině dubna byl na tiskové konferenci představen koncept „Chováme se odpovědně“, jehož součástí se stalo spuštění internetových stránek Dopravního podniku v nové podobě, s novými funkcionalitami, a hlavně – s přístupností pro osoby se zdravotním postižením. Naše internetové stránky jsou nyní „handicap friendly“ a doporučuje je Národní rada osob se zdravotním postižením. Co je cílem konceptu „Chováme se odpovědně“ a jak vznikaly nové „bezbariérové“ internetové stránky, se dočtete na následující straně.

Opět se vracíme ke službě SMS jízdenka, jelikož Dopravnímu podniku neustále přináší velkou radost. Získala totiž cenu Český zavináč pro rok 2008. S Českým zavináčem vás slovem i obrazem seznámí Kateřina Poláková, která se svěří i s pocity ze slavnostního předávání tohoto ocenění.

Pokud by někde existoval „pytel zajímavostí z dopravního světa“, musela bych konstatovat, že se s nimi pro dubnové číslo DP KONT@KTu doslova roztrhl. Díky našim pilným a nápaditým autorům se tak můžete například dozvědět, jaké překvapení čekalo na návštěvníky Muzea MHD nebo jak nejstarší tramvajová kolej v Praze ztratila spojení s kolejovou sítí pražských tramvají. Proradíme vám i tajemství pana Šoltise – muzikanta z Dolních Chaběr – a novinky od „dráteníků“.

Nabízíme vám samozřejmě spoustu dalších dopravních perliček či událostí. A dubnovým číslem to nekončí... Již nyní vám mohu slíbit, že mnoho zajímavostí se dočtete i v květnovém vydání DP KONT@KTu.

Nabízíme vám samozřejmě spoustu dalších dopravních perliček či událostí. A dubnovým číslem to nekončí... Již nyní vám mohu slíbit, že mnoho zajímavostí se dočtete i v květnovém vydání DP KONT@KTu.

Příjemně oslavte první májový den a najděte si čas na to, co k němu tak neodmyslitelně patří...

Dana Reinišová



## DP KONT@KT

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: reinišova@dpp.cz

**Redakční rada:** Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, 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:** 25. dubna 2008

# Chováme se odpovědně

## aneb Dopravní podnik hl. m. Prahy představil „bezbariérové“ internetové stránky



Dne 15. dubna 2008 spatřily světlo internetového světa nové internetové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy, které jsou přístupné všem svým návštěvníkům – tedy i občanům se sníženou pohyblivostí a nevidomým či jinak zrakově postiženým. Na jejich přípravě spolupracoval Dopravní podnik s Národní radou osob se zdravotním postižením, a stal se tak první institucí v České republice, která vytvářela své internetové stránky přímo na základě připomínek lidí se zdravotním postižením.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace

### Koncept „Chováme se odpovědně“

Nové internetové stránky DP byly spuštěny v rámci konceptu „Chováme se odpovědně“, který je zaměřený na sociálně-ekologické oblasti spolupráce Dopravního podniku s vybranými organizacemi v České republice. Cílem celého konceptu je podpora činností, které vedou k odstraňování bariér v hromadné dopravě, a zároveň k výchově k odpovědnosti za životní prostředí. V tomto duchu zahájil Dopravní podnik spolupráci s organizacemi, jako je NRZP (Národní rada osob se zdravotním postižením), Helpes (Centrum výcviku psů pro postižené), OSA (Centrum pro podporu samostatnosti), SONS (Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých), Tyflocentrum (společnost poskytující služby zrakově postiženým). V ekologických oblastech spolupracuje Dopravní podnik se Sdružením TEREZA.

„Naše společnost se dlouhodobě snaží přispívat k sociální integraci a ke zlepšování ekologie v české metropoli. Od začátku 90. let investoval Dopravní podnik do projektů tohoto zaměření několik miliard korun,“ uvedl Martin Dvořák, generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy. „Smyslem konceptu ‚Chováme se odpovědně‘ je setřídít aktivity v sociálně-ekologické oblasti pod jednu značku, dát řád a logiku projektům, které budou v této oblasti vznikat, a zároveň stanovit podmínky spolupráce pro potenciální partnery. Všechny projekty v rámci ‚Chováme se odpovědně‘ jsou striktně nevýdělečné a spolupráce se odehrává na nefinanční



← Touto stránkou vás nové internetové stránky DP uvítají.

↓ Na internetových stránkách DP naleznete interaktivní mapu stavu bezbariérových zařízení v metru.

bázi,“ dodal Martin Dvořák. Významným počinem v oblasti komunikace Dopravního podniku směrem k veřejnosti byl projekt nových internetových stránek DP. Při jejich tvorbě se Dopravní podnik obrátil na Národní radu osob se zdravotním postižením (NRZP) s prosbou o spolupráci. Cílem této spolupráce bylo, aby internetové stránky splňovaly podmínky „handicap friendly“, tedy aby přinesly uživatelům z řad občanů se zdravotním postižením užitečné informace, které potřebují pro bezproblémové cestování po Praze, a zároveň, aby se daly ovládat a byly funkční pro lidi s různým druhem zdravotního postižení.

„Nové internetové stránky předcházejí dobu tím, že svým pojetím myslí i na lidi se zdravotním postižením. Díky spolu-



práci s Národní radou osob se zdravotním postižením se mohly na jejich vzniku podílet přímo tyto osoby svými připomínkami a postřehy, a to již při samotném vzniku internetových stránek, nikoli až po jejich spuštění, jak bývá zvykem,“ poznamenal Martin Dvořák.

## NRZP a „bezbariérové“ internetové stránky DP

Národní rada osob se zdravotním postižením vznikla v roce 2000 dohodou organizací občanů se zdravotním postižením a dnes je největším a nejrepresentativnějším zástupcem organizací osob se zdravotním postižením v České republice. Aktuálně sdružuje 101 členskou organizaci, které zastupuje téměř 300 000 občanů se zdravotním postižením. NRZP je hlavním poradním orgánem Vládního výboru pro zdravotně postižené občany. Je rovněž členem mezinárodních organizací Disabled Peoples' International, Rehabilitation International a European Disability Forum. Má celostátní působnost s krajskými organizačními jednotkami. Vedle výroční ceny Mosty je NRZP vyhlášovatelem Národního rozvojového programu mobility pro všechny či projektu Equal, jehož cílem je posílení postavení občanů se zdravotním postižením na trhu práce. Spolupráce Dopravního podniku s NRZP při tvorbě internetových stránek DP probíhala ve dvou základních rovinách – obsahové a funkčnosti (ovládání).

Pokud jde o obsahovou část, proběhla v rámci NRZP dvě kola sbírání podnětů. V prvním interním kole byl vytvořen základní seznam požadavků – informací, které by se na internetových stránkách měly objevit, aby výsledkem byly užitečné, funkční a přátelské stránky pro všechny cestující včetně lidí se zdravotním postižením. Ve druhém kole vyzvala NRZP ke spolupráci své členské organizace a jednotlivce, a to jak prostřednictvím svých internetových stránek, tak zveřejněním výzvy v časopise „Skok do reality“. Výsledkem této diskuze bylo získání podnětů a komentářů nejen k obsahu stránek, ale také k jejich přehlednosti a snadné orientaci pro lidi se zdravotním postižením. Internetové stránky tak obsahují například informace o bezbariérové přístupnosti jednotlivých stanic metra včetně popisu bezbariérového zařízení v metru (aktuální stav bezbariérových zařízení v metru je zde navíc zobrazen i v interaktivní mapě), o bezbariérovém cestování či garantovaných nízkopodlažních spojích atd. Druhou základní rovinou bylo ovládání stránek zejména z pohledu lidí se zrakovým postižením. Aby byly internetové stránky přístupné pro nevidomé a pro lidi se zbytkem zraku, musí nabízet možnost „přečíst“ stránky přes zvukový záznam či možnost výrazně zvětšit

písmo, musí být i schopné přenést data přes Brailovo písmo.

V této fázi spolupráce se internetové stránky DP testovaly ve dvou základních programech – hlasový software Jaws a hlasový a zvětšovací software Supernova. Testování se zúčastnily dvě spolupracovnice NRZP se zrakovým postižením. Testoval se způsob orientace na internetových stránkách běžného nevidomého uživatele a uživatele se zbytkem zraku.

Spolupráce Dopravního podniku s NRZP tímto ale nekončí, jelikož internetové stránky se budou nadále vyvíjet dle případných podnětů a připomínek lidí se zdravotním postižením.

## Další novinky na internetových stránkách DP

Hlavní podstatou nových internetových stránek DP je jejich „bezbariérovost“ a přístupnost lidem se zdravotním postižením. Jejich struktura je upravena pro snadnou a rychlou orientaci těchto osob.

Nicméně nové internetové stránky DP nabízejí spoustu dalších novinek. Nejvhodnější spojení městskou hromadnou dopravou si nyní můžete vyhledat přímo z úvodní strany (homepage). Pomocí dopravních kamer zjistíte aktuální stav dopravy v pražských ulicích, a můžete se tak rozhodnout, zda je lepší cestovat městskou hromadnou dopravou, nebo automobilem. Pomocí meteočidel se dozvíte aktuální naměřené hodnoty teploty a větru na 30 místech v Praze. Pokud chcete cestovat Prahou pohodlně, využijte služeb parkovišť P+R. Zanechte své auto na jednom z nich a dále už cestujte pražskou MHD. Aktuální obsazenost parkovišť P+R zjistíte také na internetových stránkách DP.

Svého rozšíření se dočkala i sekce Zábava, ve které kromě jiného naleznete ke stažení PC hry či mobilní hry s dopravní tematikou.

Registrovaným uživatelům je nabízeno ještě daleko víc. Ti si mohou internetové stránky DP personalizovat. Zaregistrováním získají např. možnost využívat službu „Moje spojení“ (po zadání své oblíbené či nejčastěji využívané trasy pražské MHD si mohou přímo vyhledat aktuální spoj na této trase bez dalšího zadávání dat) či „Moje linky“ (po zadání oblíbené linky mohou sledovat konkrétní dopravní omezení na této lince a nechat si je zasílat na svůj e-mail). Po registraci mohou návštěvníci internetových stránek DP využít také možnost

zasílání aktuálního stavu bezbariérových zařízení v metru prostřednictvím SMS zdarma či zasílání newsletterů Dopravního podniku e-mailem. Fanouškové městské hromadné dopravy mají možnost vytvořit si zde svůj vlastní blog s dopravní tematikou. Svůj prostor na internetových stránkách DP naleznou i média a novináři v sekci přímo jim určené. Po registraci tak získají možnost zaslání tiskových zpráv, pozvánek na tiskové konference, akce Dopravního podniku atd. Internetové stránky DP čekají v letošním roce ještě dvě vývojové fáze. Od 1. června si budou moci jejich uživatelé nechat posílat informace o výlukách prostřednictvím SMS zprávy, seznam parkovišť P+R a meteočidel naleznou v interaktivní mapě a sekce Zábava bude rozšířena o wallpapy (tapety na plochu PC) a ringtones (vyzváněcí melodie pro mobilní telefony).

K 1. srpnu bude spuštěn internetový obchod s časovými kupony a veškerým zbožím, které je nyní dostupné v infocentrech DP. Novou službou budou také kalkulátory, které vám pomohou například porovnat, zda se vám vyplatí jet městskou hromadnou dopravou, či automobilem, nebo vám poradí, jaký typ jízdného pro svou cestu pražskou MHD použít.

Posuďte sami, jaké změny internetové stránky Dopravního podniku doznaly a jaké nové služby nabízejí. Stačí se podívat na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).



↑ Novou podobu zaznamenal i vyhledávač spojení, který nyní splňuje požadavky zrakově postižených a je přístupný pomocí čtecího zvukového zařízení.

V květnovém DP KONTAKTU se dočtete, jak probíhalo testování, zda internetové stránky DP splňují požadavky pro zrakově postižené. Dozvíte se i, jak se lidem se zrakovým postižením cestuje pražskou MHD.

# Ostravská apokalypsa

Dík vzdávám osudu, neboť jsem byl křtěn Vltavou, a nikoli Odrou. I to je jeden z důvodů, proč jsem dnes řidičem tramvají v Praze, a nikoli v Ostravě, i to je jeden z důvodů, proč třeba zrovna já dnes neležím v nemocnici obviněn z trestného činu obecného ohrožení.

Pavel Ďuran

V pátek 11. dubna 2008 v 17.53 hodin došlo na jednokolejně trati linky č. 5 v Ostravě – Poruba k závažné dopravní nehodě. Mezi zastávkami Poruba Koupa-liště a Vřesina se čelně srazily dvě tramvaje. O této mimořádné události informovala okamžitě všechna média. Zprávy přicházející z Ostravy byly děsivé: internetové servery hovořily o desítkách zraněných a čtyřech mrtvých, zpravodajský kanál ČT 24 uváděl mrtvých dokonce osm. I to svědčí o tom, jaký zmatek na místě zavládl. Někteří reportéři se příští den vyjádřili v tom smyslu, že když dorazili na místo nehody, vypadalo to tam, jako by spadlo letadlo... Tragická bilance se nakonec ustálila na dvou mrtvých na místě, přičemž třetí z obětí svým zraněním podlehl nedlouho po převozu do nemocnice, téměř padesátce zraněných, z toho patnácti těžce. Bezprostředně zahájila šetření jak Policie ČR, tak Drážní inspekce. Tramvajová doprava byla na této trati až do odvolání zastavena a byla nahrazena autobusy NAD.

Za pravděpodobného viníka nehody byl označen jeden z řidičů tramvají, který nevyčkal v zastávce Vřesina na křížení s protijedoucí tramvají. Z předběžného vyhodnocení záznamů tachografu a ze zajištění stop na místě následně vyplynulo, že brzdy obou tramvajových vozů byly v činnosti – tramvajový spoj jedoucí z výhybny Vřesina jel před zahájením brzdění rychlostí 61,9 km/h a v místě střetu rychlostí 40 km/h, přičemž nejvyšší dovolená rychlost v tomto úseku tratě je 60 km/h. Druhá tramvaj jela v momentě zahájení brzdění rychlostí 55,5 km/h a v místě střetu byla brzdícím účinkem rychlost snížena na hodnotu 33,2 km/h. Před zahájením brzdění byly obě tramvaje od sebe vzdáleny necelých 74 metrů. Zástupci Drážní inspekce konstatovali, že na základě dosavadních výsledků šetření nedošlo při mimořádné události k porušení povinností provozovatele

dráhy – mělo jít jednoznačně o selhání lidského činitele.

Skutečně? Mráz mi přeběhl po zádech ve chvíli, kdy jsem se dověděl, že jednokolejný úsek trati je na začátku jedenadvacátého století zabezpečen toliko poznámkou v jízdním řádu! Kdyby poznámkou – podbarvením políčka s časovým údajem! Nic víc.

Podle tvrzení představitelů ostravského DP se na této trati po osmdesát let, kdy je v provozu, nic nestalo. Pár dní po nehodě se už ale ví, že to tak docela pravda nebyla. V období posledních tří let byly na jednokolejné tramvajové trati zaevidovány dvě dopravní situace, kdy nebylo řidiči tramvají respektováno předepsané křížování ve výhybně. V obou případech jeden z řidičů křížujících se tramvají nezastavil na místě určeném k čekání na protijedoucí tramvaj. Jednalo se o podobné dopravní situace, kdy tramvaje nedovoleně opustily výhybnu a nastala situace musela být vyřešena nezbytnou manipulací s vozidlem – couváním. Tyto události nebyly „mimořádnými událostmi v drážní dopravě“ ve smyslu platných zákonů a byly řešeny vnitropodnikově. V sedmdesátých letech minulého století mělo v uvedeném úseku dojít dokonce ke srážce, která si vyžádala třináct zraněných.

Co dělal Dopravní podnik Ostrava, který o nebezpečnosti úseku zjevně věděl, aby minimalizoval možnost nehody? Pravděpodobně to, co mohl: existuje z dotací města a obecně platí, že si díky penězům z městských kas dopravní podniky v celé republice vyskakovat zrovna nemohou. Jak je možné, že Drážní úřad na zdejší trati povoloval provoz, aniž ta je jakýmkoli (byť nejjednodušším) technickým prostředkem chráněna? A – to zůstává rozum stát – dokonce bez jakéhokoli omezení rychlosti? Co je platné, že Dopravní podnik Ostrava před znovuzprovozněním jednokolejné trati Vřesinská – Zátíší zvýší úroveň zabezpečení provozu, které sníží rizi-

Tramvajový jízdní řád pro linku 5 v Ostravě, pracovní den. Tabulka obsahuje data pro Linku 5 a Linku 6, včetně zastávek Poruba, Koupa-liště a Vřesina. Červená šipka ukazuje na konkrétní časový údaj v tabulce.

ko selhání lidského faktoru. Stávající systém hlasového spojení služebními telefonem (s duplicitním zajištěním radiostanicí) se službukonajícím traťovým dispečerem bude doplněn o světelné návěstidlo zdůrazňující identifikaci místa k vyhýbání tramvajových vlaků. Oproti dosavadnímu stavu budou povinnosti řidiče rozšířeny o povinnost vyžádat si souhlas dispečera bezprostředně před každým pokračováním jízdy v jednokolejném úseku. Dále bylo rozhodnuto o vybavení jednokolejné tramvajové trati moderním plnohodnotným zabezpečovacím zařízením, které nebezpečí selhání lidského faktoru prakticky vyloučí. K realizaci tohoto systémového řešení má dojít už v tomto roce. Najednou to jde... Je smutným faktem, že k realizaci jasných, zřejmých a nezbytných opatření dochází až ve chvíli, kdy už je pozdě. Poměrně sofistikované zabezpečení jednokolejné trati mezi Libercem a Jabloncem (v případě, že se do tohoto úseku trati dostanou dvě tramvaje, dojde k přerušení napájení) bylo zbudováno také až po nehodě, totéž platí pro nejnovější pražskou tramvajovou trať, kde na zastávce Poliklinika Barrandov musela zemřít holčička, aby zde byla realizována opatření navrhovaná lidmi z provozu ještě před otevřením trati.

Vinu z řidiče ostravské tramvaje nikdo nesejme – ostravští odboráři jej zaštitili kvalitním právním zastoupením a mám informace, že na něj dokonce vybírají peníze. On však viníkem není – je spoluviníkem. Obávám se ale, že na lavici obžalovaných stane sám. Měl by tu přitom sedět spolu s odpovědnými lidmi z ostravského DP, magistrátu i Drážní inspekce.



# Změny v evropském právním rámci pro veřejnou přepravu osob –

## situace věcného záměru Zákona o veřejné dopravě České republiky

V únorovém vydání z roku 2007 jsme pod názvem „Zlepšování kvality v sektoru veřejné dopravy“ informovali čtenáře DP KONTAKTU o přípravě nového evropského legislativního rámce pro veřejnou dopravu.

**Ing. Zdeněk Došek,**  
vedoucí oddělení Oborové vztahy

Značná část první poloviny textu byla tehdy věnována polemice s expertním názvem externího konzultanta Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (DP, a.s.), který shledal důvody pro své písemné doporučení, že ani ve světle tehdy čerstvého zákona č. 319/2006 Sb. z 25. 5. 2006 „o některých opatřeních ke zprůhlednění finančních vztahů v oblasti veřejné podpory“ DP, a. s. „zřejmě není osobou“, která podle zákona č. 319/2006 Sb. se 1) účastní hospodářské soutěže (nebo ji může svou činností ovlivňovat), 2) má subjektem veřejné správy udělena zvláštní nebo výlučná práva a 3) bylo jí svěřeno poskytování služeb obecně hospodářského významu.

Toto „doporučení“ samozřejmě neobstálo již v prvopočátečním porovnání se sdělením Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, dle jehož názoru „je DP, a.s. adresátem povinností vyplývajících ze zákona č. 319/2006 Sb., neboť nabízí služby, u nichž může dojít k podstatnému ovlivnění obchodu mezi členskými státy.“

V současné době se může tato polemika zdát buď pouze jepičí epizodou, nebo i historickým předělem ve vývoji názoru největšího provozovatele veřejné dopravy v České republice na otázku vlastního sebeurčení. Možná však, že právě tento fakt by měl autor článku využít pro zdůraznění významu věcného záměru Zákona o veřejné dopravě České republiky (ZVD), po řadu let diskutovaného legislativního předstupu vlastního návrhu zákona. DP, a.s. byl po

řadu let aktivním účastníkem procesu vzniku věcného záměru, a to v rámci připomínkových řízení, kdy již od prvního jejich kola v roce 2004 odrážela písemná stanoviska DP, a.s. dosavadní legislativní a praktickou zkušenost provozovatelů městské hromadné dopravy v ČR.

Pro všechny účastníky připomínkových řízení, v čele s tvůrcem věcného záměru ZVD, sekci veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR, byla přitom spojujícím motivem skutečnost, že dosud je v právním řádu ČR postrádán zákon, který by jednotně upravoval a harmonizoval podmínky dvou základních aspektů sektoru veřejné dopravy, a to dopravního podnikání na jedné straně a realizace veřejného zájmu na straně druhé. Symbolicky jde o uplatnění obou stran jedné mince v podobě vstupu jednotlivých subjektů na trh veřejné dopravy, s cílem přispívat k optimálnímu využívání dopravní sítě nabídkou komplexních řešení, a využitím technologických předpokladů jednotlivých dopravních systémů.

Tvorba věcného záměru i stanoviska k němu v jednotlivých fázích uplatňovaná, která od roku 2006 byla součástí komplexních stanovisek v rámci pracovní skupiny pro legislativní změny a dopravní politiku Svazu dopravy České republiky (SDČR), přitom vycházely z perspektivy přizpůsobování národní legislativy evropskému právnímu rámci.

### Evropské nařízení

V říjnu 2007 přijaly Evropský parlament (EP) a Rada Nařízení č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, které zásadním způsobem modifikuje pravidla v sektoru veřejné dopravy členů EU a určuje rámec pro znění příslušných zákonů jednotlivých zemí. Toto nařízení zároveň ruší dosavadní platnou legislativu EU, a to nařízení č. 1191/69 a č. 1107/70.

Nové evropské nařízení se vztahuje na služby veřejné přepravy osob po železnici a silnici (možná aplikace na vodní cesty, pokud se tak členské státy rozhodnou), které podléhají závazkům veřejných služeb a které vyžadují poskytování finančních kompenzací anebo výhradní

práva. Nařízení stanovuje velmi obecný právní rámec, který stále ponechává kompetentním úřadům/orgánům určitou volnost pro organizování služeb veřejné přepravy jako místní služby reagující na místní potřeby mobility. Přináší vyšší právní jistotu, a to především zavedením principu smluvní úpravy vztahů mezi veřejnými orgány s hospodářskými subjekty v oblasti dopravy, a zvyšuje jejich transparentnost.

Toto nařízení bylo publikováno v Úředním věstníku Evropské unie. Vstoupí v platnost 3. prosince 2009, s výjimkou „Článku 5“ o přidělování veřejných zakázek (10leté přechodné období). Všechna ostatní ustanovení budou aplikovatelná od tohoto data. V kostce řečeno, jedním z hlavních úspěchů je závazek používat veřejné zakázky s minimálním povinným obsahem a také s omezeným trváním. Obsahové „jádro“ tohoto nařízení spočívá v „Článku 5“, který stanovuje pravidla pro přidělování veřejných zakázek. Obecný princip popsáný v tomto článku ponechává volbu organizujícímu úřadu/orgánu buď vypsat na zakázku soutěž, nebo ji udělit přímo. Tato druhá možnost samozřejmě podléhá řadě podmínek. Během fáze projednávání v Radě EU pro dopravu bylo do původně navrženého nařízení začleněno mnoho výjimek, takže konečný kompromis – více méně – vyhovuje všem různým národním směrnicím. Nicméně tyto směrnice, zejména pokud jde o přímé udělování zakázek, budou redukovány a stanou se transparentnějšími. „Článek 5“ bude muset být plně aplikován ve všech zemích EU po uplynutí 10letého přechodného období, začínajícího běžet od data nabytí účinnosti tohoto nařízení.

**Co nastane v členských státech? Jak se změní národní právní rámce? Jak jsou připraveny úřady/orgány a provozovatelé?** Ačkoliv je evropský právní rámec značně rozsáhlý, mnohé země budou muset během příštích 2 let, tj. před nabytím účinnosti tohoto nařízení koncem roku 2009, přizpůsobit svoji celostátní nebo regionální legislativu.

### Věcný záměr Zákona o veřejné dopravě

Cílem tohoto článku je přiblížit, jak věcný

záměr ZVD ČR adaptuje přijaté nařízení a jak se vyjadřuje k bodům, které vyžadují úpravu formou vnitrostátního právního předpisu.

V kostce shrnuto, k nejjednodušší charakteristice návrhu věcného záměru zákona o veřejné dopravě lze využít úvod prvního stanoviska DP, a.s. uplatněného v rámci pracovní skupiny SDČR z 8. 11. 2006: „**předložený záměr legislativních změn sektoru veřejné dopravy ČR je vysoce pozitivním krokem směrem odpovídajícím reálnému vývoji konkurenčního prostředí jednotného trhu EU.** Výstižně analyzuje současný stav právní úpravy a potřebu změn v souvislosti s převedením pravomocí na obce a vyšší územní celky, a s cílem především:

- překlenují odlišnosti ve vymezení vztahů mezi objednatel a dopravcem, které existují mezi zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách,
- zajistit kompatibilitu s legislativním rámcem EU,
- posílit roli koordinátora v třístupňové organizaci veřejné dopravy,
- generalizovat používání smluv mezi objednatel a dopravcem pro zajištění veřejného zájmu,
- podpořit roli dopravního plánování jako nástroje zajištění veřejného zájmu v oblasti veřejné dopravy.“

V dalším vyjádření z 30. května 2007 jsme uvedli: „To, že v úvodu tohoto stanoviska za DP Praha, které podáváme s vědomím, že jde o zájem celého sektoru MHD v České republice, můžeme s uspokojením konstatovat vysoký stupeň shody tezí uvedených ve věcném záměru s prakticky definitivní podobou nového nařízení, je zároveň uznáním práce, která Ministerstvo dopravy ČR vykonává v zájmu našeho sektoru.“

Přes tento názor, všeobecně sdílený v široké odborné veřejnosti, však vyjádření k věcnému záměru zákona o veřejné dopravě SDČR z 11. prosince 2007, výkonným ředitelem svazu panem Petrem Kašíkem adresované ministři dopravy Řebíčkovi a jeho náměstkům Šípovi, Šlégrovi a Hodačovi začíná následovně: „Na představenstvu SDČR dne 21. 11. 2007 bylo **ze strany náměstka ministra dopravy Jiřího Hodače konstatováno, že návrh věcného záměru zákona o veřejné dopravě je nedokonalý a musí být zásadně přepracován.**“

Na základě této informace a vzhledem k trvalému aktivnímu podílu SDČR na připomínkování věcného záměru, svolal dne 4. 12. 2007 výkonný ředitel Svazu

pracovní poradou za účasti ředitele sekce veřejné dopravy Ing. Jiřího Nálevky, ministerského rady Ing. Vichy a členů pracovní skupiny svazu za železniční, silniční a městskou hromadnou dopravu, která se ve společné diskusi shodla na vysvětlujících bodech k věcnému záměru zákona o veřejné dopravě.

Bylo by stejně konstruktivním počinem, kdyby pan náměstek věcným způsobem, jakým jsou vysvětlující body písemně podané na podporu věcného záměru ZVD, konkrétně uvedl, v čem je návrh nedokonalý a v čem by měl být zásadně přepracován.

V příštím čísle uveřejní DP KONTAKT stručný přehled o tom, jak své existující národní právní rámce budou přizpůsobovat v jiných členských státech EU. Plně znění článku o tom přinese květnové vydání Public Transport International UITP, které bude tematicky věnováno evropským záležitostem a projektům.

Květnové číslo PTI bude obsahovat i článek „**SPUTNIC – Strategie pro veřejnou dopravu ve velkých městech**“. V úvodní kapitole článku o tomto evropském výzkumném projektu na téma veřejné dopravy v nových členských státech pod názvem „**Hromadění problémů**“ autoři uvádějí: „Veřejné přepravy (PT) chybějí peníze. Má nadbytek personálu a je neefektivní. Trpí starými metodami řízení. Je vnímána svými zákazníky jako nepohodlná, nespolehlivá a nepřívětivá. Zastaralý vozový park a infrastruktura ve špatném stavu je pravidlem. Zní to povědomě?

Je to realita u mnohých systémů PT v nových členských státech EU, kde musí PT projít stejně turbulentní transformací jako u skoro všech ostatních aspektů společenského a hospodářského života.

Na této nové křižovatce politiky, sociálních úvah a podnikání se veřejná přeprava nachází ve fázi hledání své identity. Je to politická záležitost – často používaná v politické debatě – jakým způsobem se může PT flexibilně přizpůsobovat měnícím se představám politiků a zvyšujícím se požadavkům? Je to podnikání orientované na zisk – a je k tomu vytvořen vhodný rámec? Je to sociální služba – nepochybně plní důležitou sociální funkci, zejména ve velkých městech a regionech střední a východní Evropy – jsou si toho ale plně vědomy osoby s politickou rozhodovací pravomocí a poskytují potřebnou podporu? Systémy PT jsou zejména ve fázi transformace zranitelné a závislé na

četných externích faktorech. Rozvíjející se konkurenční prostředí, kde se objevují noví aktéři, aby si nárokovali podíl na tomto podnikání, často špatně fungující institucionální rámec, stále skrovnější finanční zdroje atd., to vše rapidně zvyšuje konkurenční tlak ze strany soukromých automobilů, jako odezva na nové požadavky mobility a nové životní styly.

Navíc k reakci na vnější tlaky, mají mnohé systémy PT jako primární úkol překonat interní strukturální problémy a slabé stránky, často zděděné po desítky let trvající neudržitelné organizaci a provozu. Když společnosti potřebují realizovat transformaci současně v mnoha nebo ve všech aspektech své organizace a provozu, je často obtížné vědět, kde začít, jak pokračovat a kam přesně transformace povede. Neexistuje na to žádná jednoznačná odpověď, nýbrž rozmanitost přístupů a zkušeností vyplývající z konkrétních specifik každého případu. Dostatečná znalost dostupných variant a jejich aplikovatelnost je tedy klíčová pro úspěch jakéhokoliv pokusu o vnesení nového života do PT.“

V další kapitole pod názvem „**Rychle se měnící prostředí**“ kladou autoři otázky: „Jsou společnosti schopny podržet své místo a expandovat v rychle se měnícím prostředí? Jsou úřady/orgány připraveny vytvořit podmínky k zabránění toho, aby agresivní, nekontrolovaná a destruktivní konkurence ze strany nových aktérů podkopala základy PT?“

Na základě poznatků, které dosavadní průběh projektu SPUTNIC přinesl, svůj článek naši kolegové z konsorcia projektu uzavírají: „V sektoru PT ve střední a východní Evropě dochází k rostoucí mobilizaci, spolu s pochopením toho, že **ačkoliv mnohé závisí na externích faktorech, hraje sám sektor PT primární roli při své konsolidaci a obnově.** Aktéři PT budou postupně opouštět mentalitu „nedostáváme dost peněz“ a začnou se interně dívat po nových myšlenkách a nápadech, jak se za nových okolností restrukturalizovat a zvýšit svoji efektivnost a konkurenceschopnost. Cílem projektu SPUTNIC je podporovat je v tomto přístupu.“

Pro tuto cestu Zákon o veřejné dopravě představuje základní orientační značení jako záruku plynulého, hospodárného a bezpečného provozu, směrem k udržitelnému rozvoji.



# Trvalé změny Pražské integrované dopravy k 9. květnu 2008

V odpoledních hodinách dne 8. května 2008 bude slavnostně otevřen nový úsek pražského metra. Linka C se rozroste o další tři stanice: Střížkov, Prosek a Letňany. Počínaje ranním výjezdem v sobotu 9. května 2008 dojde k rozsáhlým úpravám autobusových linek PID, a to nejen v okolí nových stanic metra, ale i v dalších částech Prahy a jejího okolí.

Ing. Filip Drápal, ROPID  
Foto: Jiří Beneš



Hlavním cílem provedených úprav bylo přizpůsobit povrchovou dopravu novému úseku metra se snahou o maximální navázání na nové stanice metra, zejména na přestupní terminál Letňany. Zároveň byl kladen důraz na maximální možné zachování současných přepravních vazeb zejména ve směrech z Proseka do Libně a Vysočan. Posílen byl význam autobusových linek s krátkým intervalem, spojujících významné lokality mimo dosah působení metra C. Tyto linky kopírují stávající silné přepravní proudy a díky atraktivním intervalům i nasazením kapacitních vozidel se stávají páteří autobusové dopravy v oblasti.

## Přehled nejvýznamnějších trvalých změn od 9. 5. 2008 souvisejících s prodloužením metra C do Letňan

Původní název zastávky	Nový název zastávky
Liberecká	Střížkov
Letňany	Staré Letňany
Fořtova	Libeňská
Tryskovická	Za Tratí

Zastávka	Původní charakter	Nový charakter
Huntířovská	Na znamení	Stálá
Letňanská (v Letňanské ul.)	Stálá	Na znamení

### Linky:

**C** prodloužena o úsek Ládví – Letňany

**102** v úseku Kobylisy – Vychovatelna nově jede přes zastávky Ládví, Na Slovance, Vinopalnická a Bulovka, pro nahrazení linky 186 jsou celotýdenně zavedeny vložené spoje Kobylisy – Sídliště Bohnice, v úseku Staré Bohnice – Zámky je zaveden celotýdenní mimošpičkový interval 120 minut, převedením linky přes zastávku u terminálu metra Kobylisy dochází ke sjednocení nástupu pro cestující do zastávek Dunajevská a Na Pazderce

**110** nově je vedena v trase Dolní Počernice – Hloubětín – Letňany – Avia Letňany, v úseku Letňany – Avia Letňany jsou navíc vedeny vložené posilové spoje ve špičkách pracovních dnů

**134** nově je v provozu v pracovní dny cca do 22.00 hodin v trase Sídliště Ďáblice – Střížkov – Českolipská – Letňanská – Krocínka – Vysočanská – Českomoravská, každý druhý spoj ve špičkách pracovních dnů je veden po stávající trase do zastávky Kavkazská, přičemž tyto spoje nezajíždějí do zastávky Českomoravská

**136** prodloužena o úsek Sídliště Ďáblice – Vozovna Kobylisy, kde nahradí linky 175, 181 a 183, v úseku Roztyly – Koleje Jižní Město jsou v ranní špičce pracovního dne vedeny nově všechny spoje

**140** zkráceny intervaly ve špičkách pracovních dnů, obousměrně zřízena zastávka Oderská, linka je nově vedena přes terminál Letňany

**145** zrušena a její spoje převedeny na linku 195

**151** zaveden celotýdenní interval 30 minut a obousměrně zřízena zastávka Střížkov a druhá zastávka Prosek ve směru Českomoravská v Litoměřické ulici

**156** zrušena a částečně nahrazena metrem C, posílením linky 195 a změnou trasy linek 110 a 166

**158** zrušena a nahrazena linkami 110, 166 a 210

**162** zkrácení intervalu v pracovní dny ráno

**166** nově jede v trase Palmovka – Prosek – Letňany – Avia Letňany – Obchodní centrum Čakovice – Třeboradice – Teplárna Třeboradice (v úseku OC Čakovice – Třeboradice – Teplárna Třeboradice jede jen část spojů)

**169** zavedení provozu i v pracovní dny dopoledne a večer cca do 22.30 hodin, zkrácení intervalu v pracovní dny ráno

**175** zrušena a nahrazena linkami 136 a 183

**181** zkrácena do trasy Nádraží Hostivař – Hloubětínská, v úseku Kbelská – Sídliště Čimice je nahrazena celotýdenním provozem linky 183 a částečně též změnou trasy linek 134 a 136

**183** v úseku Třebenická – Vozovna Kobylisy jede nově přes Ládví a Kobylisy a dále je prodloužena do Sídliště Čimice, v úseku Nádraží Hostivař – Sídliště Čimice je zaveden celotýdenní provoz jako náhrada za linku 181. V úseku Kobylisy – Sídliště Čimice jsou navíc vedeny vložené spoje v pracovní dny dopoledne

**185** nově jede přes terminál Letňany, v úseku Palmovka – Letňany jede ve špičkách pracovních dnů pouze každý druhý spoj, v úseku Letňany – Letecké opravny dochází ke zkrácení intervalů v pracovní dny

**186** nově je vedena v trase Černý Most – Satalická obora – Kbely – Avia Letňany – Letňany – Českolipská – Střížkov –



- Bulovka - Nádraží Holešovice, v úseku Kobylisy - Sídliště Bohnice je linka nahrazena posílenou linkou 102
- 187** zrušena a částečně nahrazena metrem C a linkami 140 a 166
- 195** ve špičkách pracovních dnů je posílena spoje ze zrušené linky 145 a nově je vedena přes terminál Letňany
- 200** posílena zkrácením intervalů v pracovní dny
- 201** zrušena a plně nahrazena nově vedenou linkou 186
- 210** nově je vedena v úseku Letňanská - Teplická přes zastávky Českolipská, Poliklinika Prosek a Střížkov, dále je prodloužena o úsek Čakovice - Miškovice a v úseku OC Čakovice - Miškovice jsou nově vedeny všechny spoje
- 233** zkrácena do trasy Letňany - Sídliště Čakovice, v úseku OC Čakovice - Sídliště Čakovice je zaveden celotýdenní provoz
- 259** zkrácena k terminálu Letňany, dochází ke zkrácení souhrnného intervalu s linkou 375 do Víně v pracovní dny
- 269** nově zajíždí do zastávky VÚ Běchovice
- 274** zrušena a částečně nahrazena linkami 140, 166 a 195
- 280** zkrácena k terminálu Letňany a celotýdenně posílena zkrácením intervalů na 60 minut v pracovní dny a 90 minut v nepracovní dny
- 302** zkrácena k terminálu Letňany
- 305** nově je vedena jako školní v trase Nám. Jiřího Berana - Sídliště Čakovice - Hovorčovice, zrušený úsek nahrazen linkami 351 a 416
- 348** nově je vedena v trase Letňany - Tupolevova - Líbeznice I. - Neratovice, nám. Republiky - Obříství, Štěpánský most - Zálezlice, Kozárovice (v úseku Zálezlice, Kozárovice - Kralupy nad Vltavou, žel. st. je nahrazena novou linkou 473)
- 349** zrušena a její spoje jsou převedeny na linky 348 a 368
- 351** zkrácena k terminálu Letňany a nově vedena přes zastávku Tupolevova
- 354** zrušena a plně nahrazena novými spoji linky 375
- 358** zrušena a její spoje převedeny na linku 351
- 365** zkrácena k terminálu Letňany a nově vedena přes zastávku Tupolevova, dále je posílena o spoje zrušené linky 366 včetně stávajících variant tras
- 366** zrušena a její spoje převedeny na linku 365
- 375** nově je vedena přes terminál Letňany a posílena o nové spoje Českomoravská - Podolanka, které zajistí spolu se stávajícími spoji přímé spojení Víně a Kbel s oblastí Vysočan, zkušebně je povolen nástup všemi dveřmi v zastávkách na území Prahy, pouze ve směru do centra
- 376** zkrácena k terminálu Letňany
- 377** zkrácena k terminálu Letňany, zřízena zastávka Tuháňská
- 399** zrušena a částečně nahrazena posílením linky 375
- 416** nově je vedena přes Kojetice, Čakovičky, Novou Ves a Měšice jako náhrada za linku 305, varianta trasy do Zlonína zůstává zachována
- 417** spoje do/z Hovorčovic jedou nově přes Líbeznici

- 473** nová linka v trase Neratovice, III. ZŠ - Neratovice, nám. Republiky - Obříství, Štěpánský most - Vojkovice, Bukol - Kralupy nad Vltavou, žel. st. jako náhrada za zkrácenou linku 348
- 551** nová školní linka v trase Sídliště Čimice - Přívorská - Vozovna Kobylisy - Šimůnkova

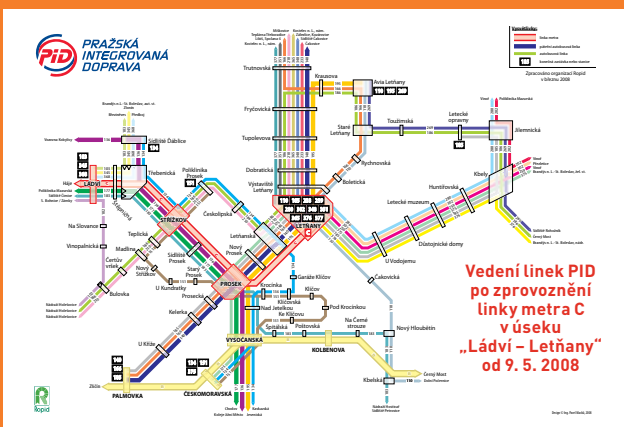
### Další trvalé změny k 9. 5. 2008, které bezprostředně nesouvisí s prodloužením metra do Letňan

Výrazné změny jsou realizovány v oblasti Malešic a Zahradního Města. V Malešicích dochází k významnému zjednodušení linkového vedení a posílení vztahu Depo Hostivař - Malešice prodlouženou linkou 133. V oblasti Zahradního Města je nově obsluhována lokalita sídliště Na Groši a zefektivněna obsluha samotného Zahradního Města. Opuštěna je stávající trasa linky 101 k Plynárně Měcholupy. V oblasti Břevnova a Motola dochází k posílení většiny autobusových linek v odpolední špičce pracovních dnů.

#### Linky:

- 101** nově je vedena v trase Skalka - Sídliště Na Groši - Centrum Zahradní Město - Jesenická - Záběhlice - Bohdalec - Koh-i-noor - Tolstého, a to celotýdenně cca do 21.00 hodin, v úseku Strašnická - Centrum Zahradní Město nahrazena posílením linky 224
- 109** zkrácení intervalu v ranní špičce pracovních dnů jako náhrada za zrušenou linku 168
- 133** nově je vedena přes zastávky Dlouhá třída - Náměstí Republiky - Bílá labuť a prodloužena o úsek Sídliště Malešice - Depo Hostivař
- 138** zrušena a nahrazena novou trasou linky 101 a posílením linky 224
- 146** zrušena a její funkce částečně nahrazena prodloužením linky 133
- 148** zkrácení intervalů v pracovní dny dopoledne v úseku Podolská vodárna - Kavčí hory a prodloužení intervalů v pracovní dny v úseku Kavčí hory - Budějovická na celodenních 30 minut
- 155** celotýdenně posílena a částí spojů prodloužena o úsek Sídliště Malešice - Rektorská
- 168** zrušena a nahrazena posílením linky 109
- 174** zkrácení intervalů v odpolední špičce pracovních dnů z 10 na 7,5 minuty
- 179** zkrácení intervalů v odpolední špičce pracovních dnů z 20 na 15 minut
- 180** zkrácení intervalů v odpolední špičce pracovních dnů z 10 na 7,5 minuty
- 184** zkrácení intervalů v odpolední špičce pracovních dnů z 20 na 15 minut
- 188** zkrácení intervalů celotýdenně večer z 30 na 20 minut
- 208** zkrácena do trasy Depo Hostivař - Dolní Počernice a zrušený úsek nahrazen linkami 133 a 155
- 224** zkrácení intervalů celotýdenně jako náhrada za zrušenou linku 138 a odkloněnou linku 101
- 225** zkrácení intervalů v odpolední špičce pracovních dnů z 20 na 15 minut
- 238** zkrácena do trasy Depo Hostivař - Zentiva a zrušený úsek nahrazen linkami 133 a 155
- 239** zrušena a plně nahrazena posílenou a prodlouženou linkou 155

Přejeme všem cestujícím pohodlné a bezproblémové cestování Pražskou integrovanou dopravou a věříme, že zprovoznění nového úseku metra přinese vyšší kvalitu i spokojenost při cestách Prahou.



## Zahájení provozu na IV.C2

Za měsíc zahájíme provoz s cestujícími na novém úseku trati C metra do Letňan. Ještě před tím, než dojde k té chvíli, jistě rámované mnoha slavnostními projevy, plných pocitů uspokojení nad vykonaným dílem, by bylo na místě připomenout některé okolnosti, které k tomuto aktu nemalou mírou přispěly, a také zmínit i nezanedbatelný podíl pracovníků jednotky Dopravní cesta Metro na úspěšném uvedení trati do provozu.

Jan Lehovc, vedoucí provozu Elektrické stanice

**S**tejně jako při všech dosud otevíraných nových tratích metra, ale třeba i při opravách stanic po povodni, první systémy ve stanicích, které začaly fungovat ještě dávno před vlastním zahájením provozu, byly elektrické stanice. Prvním krokem je, že nové či opravené elektrické stanice jsou vřazeny do primárního systému 22 kV napájení metra a následně jsou z nich postupně napájeny elektrickou energií všechna další zařízení ve stanicích metra jako takové, včetně osvětlení, a to ještě v průběhu závěrečné fáze vlastní stavby. Od toho okamžiku jsou elektrické stanice nejen v dispečerském řízení, ale jsou již obsluhovány pracovníky provozu Elektrické stanice. Těmto krokům předchází nejen náročné zkoušky zařízení spolu s dodavateli technologie, ale pak všechna následná postupná uvádění dalších elektrických systémů do provozu. A tak se zde v této fázi výstavby trati či stanic pohybují jako první zaměstnanci Dopravního podniku – především pracovníci služby Elektrotechnika (všech profesí a na všech úrovních). Chtěl bych ale v tuto chvíli připomenout hlavně zmíněné provozní elektrikáře obsluhy elektrických stanic. V případě IV.C2 již od listopadu 2007 ve stanicích Střížkov, Prosek a Letňany pracuje 14 elektrikářů, kteří obsluhují elektrické stanice. Je třeba jim vzdát hold i vyjádřit velké díky za jejich skutečně nelehkou činnost v podmínkách



Obsluha MDT-Letňany.

stavby, kdy jen přístupová cesta na pracoviště se stále měnila a byla plná různých nebezpečí, kdy zde byla absence hygienických a sociálních zařízení, kdy se museli potýkat se všudypřítomným prachem či hlukem. A přitom museli dohlédnout na vše, co se ve stanici dělo, účastnit se zkoušek zařízení, přijímat a předávat veškeré důležité informace, vést potřebnou evidenci, týkající se elektrických zařízení a také se nová zařízení učit opravdu „za pochodu“. A co horšího, provádět dozor nad pracovníky stavby, dohadovat se s nimi – a to v mnoha případech s pracovníky „jiných slovanských národností“, hlavně ale tak, aby se nikdo z nich nedostal tam, kam nemá, a neohrozil bezpečnost jak svoji, tak i dalších lidí nebo provozovaného zařízení. Skutečně to nebylo lehké! Protože to ale byla vybraná sestava těch nejzkušenějších a nej kvalifikovanějších pracovníků z elektrických stanic všech již provozovaných tratí, zvládli to na výbornou. A tak chlápci, díky vám a určitě si zasloužíte naši vděčnost, i když za svoji osobu ji mohu vyjádřit jen těmito slovy a ničím jiným. Snad jen také příloženým obrázkem jedné z „posádek“, a to kompletní obsluhy MDT-Letňany, kde je spolu se svým mistrem, panem Trkovským, který se o úspěšné uvedení trati do provozu zasloužil neméně. Díky!



## Projížďka novými stanicemi metra

Měsíc a den před zahájením provozu uspořádal Dopravní podnik hl. m. Prahy pro novináře zkušební jízdu prodlouženým úsekem metra linky C z Ládví do Letňan, včetně prohlídky tří nových bezbariérových stanic – Střížkov, Prosek, Letňany.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace  
Foto: Luboš Wisniewski, Ing. Viktor Baier

**K**aždá stanice má svůj charakteristický vzhled, navíc stanice Střížkov a Prosek nabídnou cestujícím ojedinělý pohled na přijíždějící vlaky, jelikož cesta z jednoho nástupiště na druhé vede lávkou mezi kolejemi.

Nový úsek metra je dlouhý 4,6 kilometru a bude slavnostně otevřen 8. května 2008. Pražské metro se tak rozroste na 57 stanic. Od tohoto okamžiku bude interval na lince C zkrácen na 115 vteřin ve špičce.

Termín dostavby se podařilo zkrátit o několik měsíců, jelikož původně bylo otevření 3 stanic plánováno až na začátek školního roku v září.

DP KONTAKT byl zkušební projížďce – tzv. bílé jízdy – přítomen, a nabízí vám tak několik záběrů z míst, která už jen čekají na cestující.



Speciální soupravou metra vyjeli novináři ze stanice Ládví směrem do Letňan.



Velká tlačeniče nastala při vjezdu do tunelu metra. Každý chtěl pohled do něj zachytit jako první.

## Střížkov



Dominantou stanice Střížkov je ocelová konstrukce a velké prosklené plochy. Stanice má délku 228 metrů a nachází se na křižovatce ulic Vysočanská a Lovosická (u hotelu DUO). Vstup do stanice Střížkov zahalovaly 7. dubna igelitové fólie.

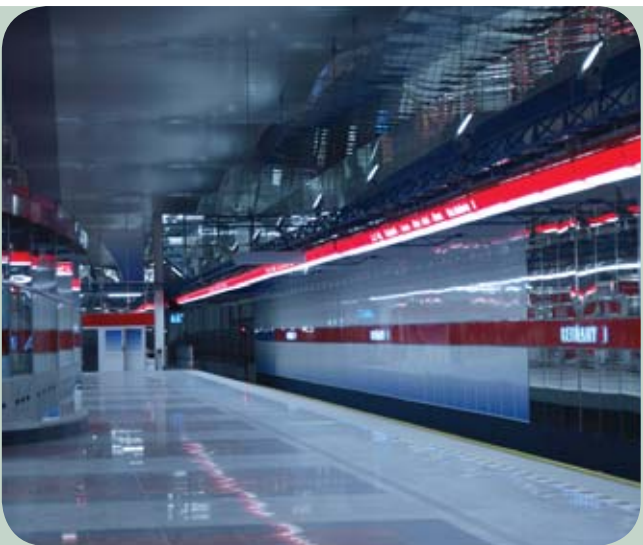
## Prošek



Do modra laděná stanice Prošek, s mohutnými ocelovými stoupy na nástupištích i mezi kolejemi, je dlouhá 205 metrů. Najdete ji na křižovatce ulic Vysočanská a Prosecká (u obchodního domu Billa). Na začátku dubna zde zbývalo dodělat již jen maličkosti.



## Letňany



Na závěr „prohlídky“ se všichni ještě prošli konečnou stanicí Letňany, jejíž nástupiště má impozantní šířku 15 metrů. Celková délka stanice je 592 metry. Jediná z nových stanic má nástupiště mezi kolejemi. I zde probíhaly poslední dokončovací práce (nové obložení dostávalo omyvatelný nátěr proti sprejerům). Pokud vystoupáte do vestibulu, budete moci usednout na lavičky, které připomínají létající talíře. Stanice Letňany se nachází jižně od stejnojmenné části města v polích u výstaviště. Na jejím povrchu vyrostl nový autobusový terminál a parkoviště P+R.

# Novinky od „dráteníků“

Čtenáři DP KONT@KTu jsou pravidelně informováni o tom, co se děje na našich tramvajových tratích. Důraz je kladen na koleje, což je vzhledem ke špatnému stavu tratí logické. V jednotce Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) však také působí i jiné provozovny nežli Vrchní stavba. Podívejme se dnes podrobněji na „dráteníky“ nebo-li na... Vlastně na koho? Otázek a změn je tolik, že je potřeba čtenáře seznámit se změnami okolo „dráteníků“.

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



↑ Pracovníci provozovny Vrchní vedení v Jaromírově ulici. Březen 2008.


Do konce února se provozovna 252000 jmenovala Trakční vedení, což však byl pojem velmi zavádějící až chybný. Ono se vůbec v Dopravním podniku slovo „trakce“ používá chybně, protože pojem „trakce“ znamená „způsob pohonu“ (viz DP KONT@KT 3/1996). Způsoby pohonu máme u nás jen dva: motory elektrickými nebo naftovými. Jediný, kdo má v Dopravním podniku skutečně rozdělení dle trakcí, je odbor Jízdní řády, který se dělí na dvě oddělení (viz DP KONT@KT 2/08). Ostatní si pod tímto slovem zřejmě mylně představují „druh“ dopravy. A podobně chybný byl pojem „trakční vedení“, protože tím je vše od plusového vývodu z měničny, což jsou kabely přes vypínač na sloup, od něj kabelem k troleji, následuje samotná trolej. Dále se obvod přesouvá k jednotce Správa vozidel Tramvaje (elektrický obvod prochází tramvajovým vozem). Do správy JDCT se vrací prostřednictvím kolejnic a pokračuje zpětnými kabely do měničny jako minus pól. Pochopili jste správně, trakční vedení jsou i kolejnice a kabely. Z uvedených důvodů došlo k přejmenování provozovny na staronový název Vrchní vedení.

Tím však změny nekončí. Vzhledem ke shodě několika okolností bylo rozhodnuto na úrovni vedení JDCT provést sloučení provozoven 252000 Vrchní vedení a 253000 Měničny a kabelová síť. Sloučení vejde v platnost 1. května 2008. Vedoucím sloučené provozovny (s novým názvem 253000 Napájení TT) bude pan Otakar Höschl. Pracně zavedený pojem Vrchní vedení samozřejmě nezanikne, protože sloučená provozovna bude mít 3 provozovny: 253100 – Měničny, 253200 – Kabelová síť a 253400 – Vrchní vedení. Další změna je personálního charakteru, a to na postu vedoucího provozu 252100 (nově 253400). Po mnoha desítkách let u Dopravního podniku odchází na konci dubna do důchodu pan Vladimír Košík, muž, díky kterému máme vrchní vedení na velmi dobré úrovni. Modernizace vrchního vedení v posledních letech postupovala mílovými kroky vpřed a je jen

málo úseků, které na takovouto koncepční modernizaci ještě čekají. Naštěstí pan Košík pracoval na tom, aby měl dobrého nástupce, a tím se stal od 1. dubna 2008 pan David Šindelář. Mnoho desítek let se šíří zprávy o nutnosti vyklidit Orionku a přestěhovat se s provozovnou jinam. Od bláznivých nápadů, že na Orionce bude benzinová pumpa se naštěstí ustoupilo. Nicméně úsilí MČ Praha 10 tento provoz vymístit ze srdce Vinohrad je celkem pochopitelné. Vinohradský pivovar již byl přebudován, v současnosti se likviduje i Orionka jako taková (čokoládovna, ne „naše“ Orionka) a revitalizované území je už u hranic našeho areálu. Díky dobré spolupráci s jednotkami Správa nemovitého majetku a Správa vozidel Autobusy je již jasné, kde bude Vrchní vedení sídlit. Nový azyl nalezneme v části haly 1 DOZu (Dopravně-opravárenský závod nebo-li Ústřední dílny BUS). Zdá se, že většina složek JDCT se pomalu, ale jistě stěhuje do Hostivaře. Vrchní vedení z Orionky do DOZu a Měničny s kabelovou sítí z Krejčárku do Depa Hostivař. Sloučená dílna Vrchního vedení (nyní Orionka) a Měření (nyní Elektrárna Holešovice) se snad už brzy dočká nových prostor, které se již druhým rokem budují v měničně v Ústředních dílnách. Nyní je nutné zajistit, aby veškeré stěhování proběhlo důstojně a co možná nejklidněji. Hlavními hybateli stěhování za JDCT jsou pánové Košík, Šindelář, Höschl, ale i Ing. Sarnovský z Vrchní stavby. Důležitá je i dobrá spolupráce se sociálním partnerem, kterého reprezentuje pan Ludvík. Nejen organizačními změnami a stěhováním však žijí „dráteníci“. Prvořadým úkolem je především pracovat. Kromě pravidelných revizí vrchního vedení a neustálého opravování stržených trolejí (viz DP KONT@KT 2, 3/2008) zvládli pracovníci provozovny rekonstrukci trolejového vedení v úseku Albertov – Otakarova. Původní představa o výluce byla cca 3 týdny. Nakonec se musela provozov-

na spokojit pouze s 8 dny, a to od pátku 14. března do pátku 21. března (včetně). Práce však trvaly mnohem déle, veliké procento bylo předpřipraveno za provozu tramvají, konkrétně většina nových sloupů a nosné konstrukce.

Na právě probíhající akci Korunní II. také dojde k technickému zhodnocení troleje, a to v oblasti napínacích trolejových sloupů. Tato akce však řadě pracovníků provozovny zanechává i šrám na duši, protože v rámci ní bude odpojena kolej do areálu Orionky a na odpojené koleji bude sneseno vrchní vedení, neklamný důkaz opuštění areálu. Důstojné rozloučení s kolejovým napojením areálu proběhlo v pátek 28. března 2008.

Husarský kousek se podařil společně pracovníkům Správy napájení TT, jednotky Správa vozidel Tramvaje a provozovny Vrchního vedení v průběhu března. Po Dopravním podniku se tradovalo (a autor článku v tomto duchu školil řidiče ve Vokovicích), že vozy T3R.PLF nesmějí jezdit ve dvojici kvůli jiné rozteči pantografů, protože to má dopad na funkci blokování výhybek trolejovými kontakty. Poté, co bylo navrženo řešení na úpravu přidržovacích kontaktů, už šlo vše ráz na ráz a během března byly upraveny všechny elektricky ovládané výhybky s blokováním trolejovými kontakty i pro provoz vlaků T3R.PLF+T3R.P(V). V sobotu 29. března 2008 tak poprvé vyjely takovéto soupravy s cestujícími na linku 26. Od nápadu k plné realizaci uplynulo maximálně 6 týdnů... Během letošního roku se provozovna chystá rekonstruovat trolejové vedení na třídě Milady Horákové od Strossmayerova náměstí po Letenské náměstí a také v Klapkové ulici v oblasti Stírky. Práce nejen pro Dopravní podnik, ale i pro cizí subjekty (například kvůli převěšení troleje při výstavbě různých domů, areálů atd.) dostatečně vytěžují kapacitu provozu Vrchního vedení, který je připraven důstojně pokračovat ve své činnosti a dále zvyšovat kvalitu vrchního vedení v Praze. 

# Jak dál v opravách a rekonstrukcích tramvajových tratí



↑ Panely z 90. let mají téměř vždy vyhnílé žlaby, ve kterých kolejnice drží jen zázrakem. Nábřeží E. Beneše, březen 2008.

V letošním roce není (kromě úseku Křížová – Laurová) plánována žádná „klasická“ rekonstrukce tramvajové trati a finančně vypořádány nejsou ani investiční akce Albertov a Palackého náměstí z roku 2007. Přes naprostý nedostatek finančních prostředků na údržbu a investice do tramvajové sítě plánuje jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) udržení provozuschopnosti kolejové sítě, byť za cenu zvyšování počtu omezených rychlostí, případně vyloučení provozu vozů s vyšším dynamickým účinkem na trať v kritickém úseku. Od března 2008 je tak například vydán zákaz provozu vozů 14T Seifertovou ulicí do centra z důvodu havarijního stavu podloží u zastávky Lipanská.

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

Vzhledem k tomu, že každé vyloučení provozu má negativní dopad na cestující veřejnost, realizuje JDCT maximum akcí systémem „od výhybek k výhybkám“, tj. je snaha v uzavřeném úseku uskutečnit maximální možný objem prací tak, aby nebylo nutné se do úseku vracet. To je proti dřívější praxi výrazný pokrok a v žádném případě z tohoto modelu nelze ustoupit. Každá náhradní autobusová doprava (NAD) akce nesmírně a neproduktivně prodražuje.

Ačkoliv pravidelnou zprávu o stavu kolejové sítě JDCT teprve zpracovává, je evidentní, že stav se globálně trvale zhoršuje. Kolejovou síť si můžeme zhruba rozdělit do následujících kategorií:

- **trati z doby před BKV panely** – jedná se o několik posledních úseků ze 60. a 70. let, které jsou již dožité a je nutno je často opravovat (Olšanská, část trati do Dáblic, Škrétova, Myslíkova, Podbaba). Podle stavu podloží je možná souvislá obnova svršku nebo rekonstrukce. Je třeba dořešit i zákazy potkávání pro vozy KT.
- **BKV panely I. generace** – jde o úseky z počátku 80. let. Těchto úseků je v síti stále poměrně velké množství. Charakteristické je dožité podloží, tj. trať „plave“ a jízda je velmi nekomfortní. Životnost panelů je u konce, rozpadají se a obnažují se výztuže. Příklady: Plzeňská mezi Kavalírkou a Klamov-

kou, Zenklova mezi Bulovkou a Vychovatelnou, část Národní třídy, Hlávkův most a další. Je však pozoruhodné, že úsek Vinohradské ulice mezi Muzeem a Jiřího z Poděbrad je poměrně solidní i po více než 27 letech provozu.

- **BKV panely II. generace** – po sérii naprostých zmetků v polovině 80. let (o čemž kriticky referoval i tehdejší tisk) došlo k dramatickému zlepšení kvality panelů. Panely, které jsou nyní staré 18–21 let patří mezi špičku v této komoditě. Bohužel však dožívá podloží pod nimi, trať opět „plavou“ a jízda není komfortní. Většina panelů je pokryta zbytky kalového zákryvu, což není příliš estetické. Velká část tratí tohoto období je na vlastních tělesech a instalace BKV panelů do těchto úseků je naprosto nevhodná z důvodu hlučnosti, nemožnosti směrově a výškově trať upravovat. Tyto úseky navrhuje JDCT řešit rekonstrukcemi formou klasické koleje na pražcích s otevřeným nebo zatravněným svrškem. Typickými příklady jsou Plzeňská od Kotlářky do Řep, Petřiny, Hostivař, Vršovická, Lehovec atd. Prvořadou prioritou pro JDCT je rekonstrukce Plzeňské od Klamovky po Řepy. Vyzískané zachovalé panely budou využity pro řešení bodových havarijních stavů ostatních tratí z panelů BKV.
- **BKV panely III. generace** – počátkem 90. let došlo ke změně technologické-

ho postupu výroby BKV panelu, jehož smyslem bylo zajištění drsného povrchu panelu pro silniční dopravu. Do té doby byly panely s hladkým, a tím pádem kluzkým povrchem. Důsledkem však je mimořádně nízká životnost ocelových žlabů v panelu, zejména pak u krátkých panelů do délky 1,5 metru. Tímto fatálním nedostatkem jsou „postiženy“ prakticky všechny panely z 90. let. Důsledkem jsou havarijní stavy oblouků, kde nepříchází v úvahu výměna kolejnic, protože by se nedaly už do panelu zpátky zatlačit. JDCT čeká výměna obrovského množství takto vadných oblouků. Paradoxem zůstává, že zatímco dříve byla slabým článkem panelu jakost betonu, tak nyní to jsou jednoznačně žlaby. Závažné poruchy tohoto typu nalezneme prakticky na všech tratích z BKV panelů starších 8 let, například ve Spálené, Plzeňské, u Kinského zahrady, na Nuselské, U Výstaviště, v Jindříšské a na dalších místech. Možná řešením jsou především: havarijní bodové opravy užitým nebo novým materiálem a rekonstrukce tratí na klasickou kolej upnutou do pražců nebo do betonové desky.

- **moderní trať s klasickým svrškem na pražcích** – prakticky jediný kvalitní segment našich tratí. Na těchto tratích je třeba především provádět pravidelnou údržbu tratí (podbíjení, výměna kolejnic, navařování oblouků, výměna vadných →




pražců). Samostatnou kapitolou je úsek Přístaviště – Nádraží Braník, kde byla v roce 1986 špatně zřízena stykovaná kolej a který potřebuje souvislou obnovu svršku, čemuž však částečně brání majetkové poměry na této trati.

- **kolejové uzly, smyčky a vozovny** – téma na samostatný článek. Po masivních rekonstrukcích uzlů v posledních letech musí nastoupit především údržba a prosté výměny konstrukcí. Jak již víme z Karlova náměstí, umí Vrchní stavba vyměňovat třetinu kolejových trojúhelníků za víkend, což dramaticky snižuje náročnost pro cestující. Řada uzlů by však potřebovala technicky zhodnotit (rozřazovací splátky, zrušení zákazů potkávání atd.). Akutně je řešen i katastrofální stav výhybek s výměnnými jazyky, jejichž životnost je absolutně neuspokojivá. JDCT začne v maximální možné míře používat výhybky s nevýměnnými jazyky. Kritériem pro jejich instalaci bude četnost provozu ve



směru do nebo z odbočky. Stav obratišť je různorodý, prioritně je však třeba řešit smyčku Sídliště Dáblice. Některé nadbytečné kolejové spojky v obratištích budou z úsporných a hlukových důvodů postupně rušeny. Ve velice špatném stavu je kolejiště vozovny Kobylisy, které se blíží stavu nesjízdnosti. Kolej 5 v hale vozovny je od 2. dubna 2008 vyloučena pro havarijní stav z provozu.

↑ Olšanská ulice je za svým zenitem už přes 20 let... Únor 2008

Z výše uvedeného vyplývá nutnost urychleně zahájit program rekonstrukcí tramvajových tratí, který druhotně pomůže i ostatním tratím. Vzhledem k tomu, že v plánu je i řada tratí zcela nových, lze očekávat, že úroveň tramvajové dopravy v Praze se v budoucnu výrazně zvýší. 

# Stavební sezona zahájena



Trat Ohrada – Palmovka je poměrně nepřístupná. 29. únor 2008.

I přes velmi svízelnou finanční situaci jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT), zejména pak provozovna Vrchní stavba, rozhodně nezhájí. Po sérii zimních údržbových zásahů a výměně řady vadných výhybek začíná sezona hlavních stavebních akcí. Paralelně probíhají přípravy na velkou opravu Olšanské (viz DP KONTAKT 2/08). Jaké akce v kolejové síti letos již proběhly, případně nás čekají?

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

## 1. Ohrada – Palmovka

Od pátku 29. února do neděle 2. března 2008 byla prováděna údržba trati Ohrada – Palmovka. V minulých letech se jednalo o jednu až dvě týdenní akce, zkrácení akce je tedy markantní. Vyměněna byla vadná dilatace od Palmovky. Výhledově však bude nutné dilatační zařízení zcela konstrukčně přeřešit.

## 2. Albertov – Otakarova

Od pátku 14. března do pátku 21. března 2008 (včetně) byly prováděny práce, které se nepodařilo zkoordinovat s loňskou rekonstrukcí křížovky Albertov. Vyloučení úseku dva roky po sobě bylo terčem oprávněné kritiky. Odsunout potřebné a řádně připravené akce do dalších let by však bylo kontraproduktivní, a proto byly práce spojeny s odstraňováním reklamačních závad loňské rekonstrukce. Těžištěm prací byla zejména rekonstrukce troleje, broušení kolejnic a reklamační výměna těsnící pryže u BKV panelů.

## 3. Nábřeží Edvarda Beneše

(úsek Horní Klárov – Čechův most)

Velice zchátralá trať na BKV panelech z let 1982 a 1991 bude během stavby městského okruhu sloužit jako náhrada za trať přes Letnou. Její stav by takové zatížení po dobu několika let nesnesl, a proto došlo k souvislé obnově svršku metodou BKV panelů. Na koleji do centra byly nově instalovány výhybky s nevýměnnými jazyky, na Klárově bylo rovněž doplněno radiové ovládání výhybek. Stavba se vyznačovala extrémně stísněným stavenišťem, neboť automobilová doprava zůstala zachována v obou směrech (vyjma úseku U Bruskových kasáren – Klárov v uvedeném směru). Vyloučen byl pouze provoz širokých vozidel, zejména pak autobusů, ale jen teoreticky, protože zájezdové autobusy zákazů nerespektovaly. Zatímco v roce 1991 byla výluka při nižším rozsahu prací a plném vyloučení automobilového provozu v délce 4 týdnů, nyní musely stačit 2 týdny a 4 dny, konkrétně od 14. března do půnoci 1. dubna 2008. Akce probíhala v režii Vrchní stavby.

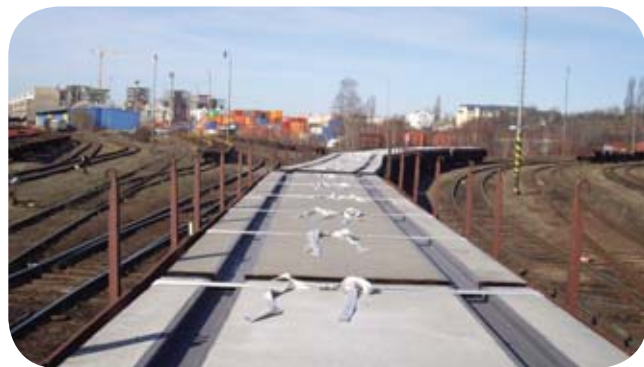
#### 4. Horní Klárov

Na předchozí etapu plynule navázala výměna třetiny kolejové konstrukce na Horním Klárově. Vzhledem k etapizaci byl uzavřen pouze úsek mezi Dolním a Horním Klárovem, čili zastávka Malostranská. Díky manipulačním obloukům lze místo solidně objet. Za připomenutí stojí, že linka 22 využívala v tomto úseku manipulační oblouky hned čtyři. Akce proběhla od půlnoci 1. dubna do půlnoci 9. dubna 2008. Oproti klasickým výměnám kolejových konstrukcí zde navíc došlo k výměně pražců a instalaci kolejového obvodu včetně radiového ovládání výhybky. Také se osazovaly pryžové bokovnice pro snížení hluku. Akce, ač relativně dlouhá, tedy přináší i technické zhodnocení.

#### 5. Korunní – II. etapa

Loni zahájená souvislá obnova svršku metodou BKV panelu pokračuje II. (a závěrečnou) etapou. Na rozdíl od minulé etapy dochází k časoprostorové koordinaci s rekonstrukcí vodovodu v úseku Šumavská – Blanická. Protože původně navržené řešení bylo pro městské orgány neakceptovatelné, došlo po velmi složitých jednáních mezi JDCT, DOP MHMP a PVS (Pražská vodohospodářská společnost) k zásadní dohodě o společném postupu, který přinese zkrácení termínu výluky o skoro 4 týdny. JDCT a ČKV (zhotovitel rekonstrukce vodovodu) nesou v tuto chvíli poměrně značné riziko, protože stavba je naplánována téměř bez rezerv. Konečný termín obnovy provozu tramvají je však fixní a stane se tak 3. května 2008 ve 4.00 hodin. Akce začala 29. března 2008 urychlenou demontáží trati (během víkendu 29. a 30. března) pro rekonstrukci vodovodu. Práce Vrchní stavby pak pokračují od 9. dubna, a to souvislou obnovou svršku v úseku Nitranská – Šumavská, odpojením koleje do areálu Orionka, a hlavně výměnou části trojúhelníka v Blanické ulici, který je mimochodem již 3 roky vyroben a uskladněn. Na závěr přijde ke slovu obnova trati mezi Blanickou a Šumavskou. Zajímavostí této akce je způsob nvozu BKV panelů. Panely vyrábí SSŽ Řevnice a jednotka Vnitropodniková doprava je naváží na vhodné deponační místo v Praze. Pro účely této stavby se využívá deponace v ulici U nákladového nádraží. Vzhledem

↓ Staveniště na nábřeží Edvarda Beneše bylo neustále obleženo auty v obou směrech. Březen 2008.



↑ Vlak s BKV panely na Nákladovém nádraží Žižkov. 6. březen 2008. Foto: Ing. Ladislav Sarnovský

k tomu, že auto uveze 4 velké panely a počet obrátů Řevnice – Žižkov je za den poměrně malý, byla zkoumána možnost železniční přepravy. Na 1 vagon lze naložit panelů 9 a denně lze v Řevnicích (SSŽ má naštěstí funkční vlečku) naložit až 6 vagonů. V rámci jednoho vlaku lze tedy naráz přivést 54 panelů, což reprezentuje 13,5 jízdy automobilového návěsu po přetíženém Barrandovském mostě. O zásadní ekologické úspoře není pochyb, skutečné náklady budou vyčísleny po ukončení akce. Je totiž nutné počítat i cenu za jeřáb s obsluhou pro skládání atd. Pozitivní je, že se ukázalo, že Nákladové nádraží Žižkov stále funguje a lze jej využít.

#### 6. Tylovo náměstí – Blanická

Od 3. do 13. května 2008 dále naváže oprava úseku Tylovo náměstí – Blanická. Jádrem akce bude obnova části trojúhelníka Blanická x Francouzská od Náměstí Míru. Rozsah prací bude stejný jako na Horním Klárově (pražce, kolejový obvod, radiové ovládání výhybek). Dále budou navařovány všechny kolejové oblouky na Náměstí Míru (jsou součástí programu preventivního navařování) a vyměněny rozpadlé výhybky na Tylově náměstí. Akce byla včas projednána se všemi dotčenými orgány a zcela záměrně zasazena do období květnových státních svátků, kdy lze očekávat sníženou dopravní frekvenci.



↑ Dnes již tramvaj na trojúhelník Laurová nepříjede... 28. březen 2008.

#### 7. Radlice

Akce je v režii odboru Projektové řízení staveb, ale pro úplnost sem patří. Po složitých jednáních se správci inženýrských sítí nakonec výluka započala v sobotu 5. dubna 2008. V současné době se ještě nejedná o rekonstrukci tratě v úseku Křížová – Laurová, ani o napojování nové trati v prostoru (dnes již opuštěného) trojúhelníku Laurová, nýbrž o stavbu PVS „Rekonstrukce Radlického sběrače“, která však neumožňuje současný provoz tramvají. V pátek 4. dubna 2008 tedy jezdily tramvaje na trojúhelník Laurová definitivně naposledy.



# Praha bude mít letos novou tramvajovou trať



↑ Kdo se přišel na smyčku podívat 14. dubna, už tu viděl položené pražce a začínalo se s kladením kolejí.

Praha se letos po několika letech dočká nové tramvajové tratě. Částečně můžeme říci, že to bude trať staronová, část zcela nová. Po čtvrt století se tak před radlickou školou opět objeví tramvaje. Proti letům dávno minulým tu už pochopitelně nebude jednokolejka v uzoučké ulici a koncová část tratě už nebude připomínat pozapomenutou pražskou periferii. Podívejme se v naší fotoreportáži, jak byla stavba tratě v Radlicích na počátku dubna 2008 daleko.

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



↑ Dvacet pět let sloužil tramvajím vratný trojúhelník v zastávce Laurová. V pátek 4. dubna tu tramvaje obracely naposledy. Během následujícího víkendu bylo v Radlické ulici v úseku Křížová – Laurová, kde bude nyní několik měsíců probíhat rekonstrukce, sneseno trolejové vedení.



↑ Poslední dny existence obratiště na Laurové si tramvaje užily svoje. Po pravé straně tratě vznikla stavební jáma a pracovní stroje občas obsadily i koleje. Automobilová doprava ve směru z centra byla převedena do protisměru a křížovala se s tramvajovými kolejemi.



↑ Automobilový provoz v Radlické ulici je v posledních letech velmi silný, a proto couvání tramvají do odbočné větve trojúhelníku bylo pro mnohé nepozorné motoristy zřejmě nečekané.



↑ Radlická ulice se mění k nepoznání. V poslední době tu byly postaveny nové protihlukové zdi. Vztyčeny jsou už nové sloupy pro trolejové vedení. V místech, kde byla pořízena tato fotografie, kdysi začínal známý, až pitoreskní jednokolejný úsek.





↑ Automobily ve směru z centra jezdily v době naší reportáže (3. dubna 2008) místy, kde se za nějaký čas objeví tramvajové koleje. V opačném směru už automobily jezdí v definitivní poloze.



↑ Před školou v Radlicích, kde bude na nové trati i zastávka, přivezly tramvaje první cestující před 81 lety – 16. června 1927. Naposledy sem tramvaj přijela poslední říjnový den roku 1983. Současná výluka tratě v Radlické je zatím naplánována tak, aby tramvaje po novém úseku začaly jezdit už 15. září letošního roku.



↑ Na tomto snímku je dobře vidět, že nová vozovka bude proti současnému stavu o něco nižší než ta původní. V parku, který je trochu vidět vzadu vpravo, bývala do roku 1983 původní tramvajová konečná.



↑ Tak vypadala budoucí konečná nového tratového úseku u stanice metra Radlická 3. dubna 2008. Kaplička vlevo je posledním pozůstatkem staré vesnice Radlice, která tu kdysi stávala a byla zbořena při výstavbě metra a nové komunikace na Jihozápadní Město.



↑ Na zemní pláň budoucí smyčky už byla položena tzv. podšterková rohož, která má působit proti šíření zemních vibrací, a začínalo se s nasypáváním štěrku.



↑ Zhotovené kolejiště budoucí smyčky pečlivě zkontrolovali už 28. února pracovníci Dopravního podniku v areálu Pražské strojírny ve Víněři.



# Tuny písku nazdařbůh



↑ Tramvajový vůz T3R.P ev. č. 8359, na kterém došlo k úpravě pískovačů.

Tramvajovou dopravu v České republice, stejně jako kolejovou obecně, zatím žádný velký rozvoj nečeká. Prioritou je stále silniční motorová doprava. Na rozdíl od našich západních sousedů jsme ještě nedospěli do fáze poznání, že tento způsob dopravy stále více limituje do bodu nefunkčnosti a postupně znehodnocuje celé město.

Text a foto: Ing. Antonín Dub, poradce generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy pro trakci Tramvaje

Zatímco Francie prožívá doslova tramvajovou revoluci, v Praze zastánci tramvajové dopravy bojují nejen s automobilovou lobby, ale i s místními obyvateli, pro které je tramvajová doprava nepřijatelná. Hlavním argumentem občanských sdružení, vymezujících se proti stavbě tramvajových tratí např. v ulici Jeremenkova na Praze 4 nebo Čimická na Praze 8, je nárůst prašnosti a hluchnosti. Při představě tratí postavených z velkoplošných panelů, hlomozu z rozdrncaných tramvajů a tunách zbytečně vysypaného písku se jim vůbec nedivím. Třeba na Plzeňské ulici, kde se v bytech s každým tramvajovým spojem klepou okenní tabule a při průjezdu sanitky po tramvajovém pásu se spustí malá písečná bouře, bych rozhodně bydlet nechtěl ani já, přestože se považuji za zastávce tramvajové dopravy. Vývoj ve stavbě tramvajových tratí i vozidel však jde mílovými kroky dopředu a výše uvedené obavy jsou u nových a dobře navržených tratí minulostí. Postavit bezhlučné tramvajové tratě umíme i v Praze, nechtějí toho ulice Sokolovská, Českomoravská nebo Černokostecká důkazem.

Kromě toho umíme i výrazně šetřit pískem, byť v Praze se tomu doposud nevěnovalo příliš pozornosti.

Začátkem října loňského roku se na Dopravní podnik hl. m. Prahy obrátil radní pro oblast životního prostředí Mgr. Petr Štěpánek CSc. s tím, abychom se zabývali úsporami při pískování kolejí v tramvajové dopravě. Poukázal na to, že z hlediska priorit programového prohlášení Rady hlavního města Prahy je nutné hledat takové technologie, které zaručí minimální spotřebu písku při zachování bezpečnosti provozu. Na základě tohoto dopisu jsem provedl analýzu spotřeby písku v Praze za posledních 7 let a požádal některé dopravní podniky u nás a na Slovensku o informaci, jakou mají roční spotřebu písku. Vývoj spotřeby písku v Praze mě nepřijemně překvapil. Zatímco v roce 2001 jsme spotřebovali celkem 581 tunu písku, v roce 2006 to bylo téměř dvakrát tolik (1102 tuny). Bratislava, která vypravuje ve srovnání s Prahou třetinu vozů, čítá celkovou roční spotřebu jen 65 tun. Také dopravní podniky v České republice mají průměrnou spotřebu písku

výrazně příznivější. Protože se rozsah vypravení v Praze poslední dobou zásadně nezvyšoval (v letech 2001–2007 jen o 5 %), je zřejmé, že změna spotřeby písku přímo souvisí s nárůstem počtu rekonstruovaných vozů T3 vybavených automatickými sypači písku. Jestliže v roce 2000 bylo automatické sypání písku instalováno standardně jen na 200 vozech T6A5 (151 ks) a KT8D5 (47 ks), kde ovládání pískovačů zajišťovala elektromagnetická klapka, přičemž ostatní vozy měly pískovače s ručně ovládanou klapkou, na konci roku 2007 už automaticky sypalo více než 550 vozů.

Od roku 2001 se s rekonstruovanými vozy T3R.P a později s vozy KT8D5.RN2P, T3R.PV, T3R.PLF a 14T začaly zavádět nové systémy kartáčkových sypačů od firmy DI-ELCOM. Místo klapky ovládané pákou nebo elektromagnetem je v ústí zásobníku písku umístěná elektromotorem poháněná vrtulka, jejíž lopatky jsou tvořeny kartáčovými hroty. Mezilopatkový prostor slouží k dávkování písku do hadice a na kolej. I přesto, že došlo ke zvýšení počtu pískovačů (u vozů T3 ze dvou na tři

## Srovnání průtoku písku:

↓ Sypač s ruční klapkou.



↓ Sypač s kartáčovým mechanismem DI-ELCOM.



↓ Pneumatický sypač TriboTec.



a u vozu KT8 z osmi na deset), nárůst spotřeby písku je ovlivňován především použitou technologií. Způsob dopravy písku po jeho uvolnění z násypníku principiálně kopíruje původní klapkou ovládané gravitační pískovače. Hadici opět zakončuje ta samá trubka výrazně předimenzovaného průměru, která je navíc upevněna relativně daleko od styku kola a kolejnice. V důsledku toho se uvolňuje zbytečně velké množství písku a jeho značná část končí bez efektu mimo hlavu kolejnice. Další ztráty vznikají rotační setrvačností pohonu a po určité době dochází vlivem opotřebených kartáčků k jejich netěsnosti a k samovolnému propadávání písku.

Vzhledem k tomu, že Dopravní podnik města Brna a Dopravní podnik Bratislava už řadu let zkouší pneumatické pískovače, obrátil jsem na technického ředitele brněnského dopravního podniku Ing. Rudolfa Johna a také technického zástupce vedoucího tramvajového provozu Ing. Pavla Poláka z Bratislavy se žádostí o sdělení zkušeností s tlakovým pískováním. Samostatná dmychadla pro každý pískovač od firmy TRIBOS (dnes TriboTec) se začala v Brně testovat na voze K2R ev. č. 1028 již v roce 2000. „Zkušební provoz prokázal bezpečný a spolehlivý provoz, zvláště v zimních podmínkách, a snížení množství sypaného písku i zlepšení ekologie tramvajového provozu,“ konstatoval pro Drážní úřad technický ředitel DPMB. I v Bratislavě se pneumatické pískovače osvědčily. Zde se ovšem na tramvajovém voze T3G ev. č. 7845 zkušebně systém s centrálním rozvodem vzduchu. Podle Ing. Poláka pneumatické sypání písku snížilo spotřebu přibližně o 70 % oproti mechanicky ovládanému pískovači na stejném vozidle. Dnes jsou v Bratislavě centrálním rozvodem vzduchu vybaveny všechny vozy T3G a dmychadla všechny „tyristorky“.

V říjnu roku 2007 jsem se byl osobně podívat na pneumatické pískovače v Brně. Kromě dmychadel na voze K2R instaloval brněnský dopravní podnik na vůz KT8D5N ev. č. 1730 také pískovače s centrálním rozvodem vzduchu. Protože Brno používá specifický systém doplňování písku do tramvají, ten je distribuován v pětilitrových pytlících, lze velmi přesně určit spotřebu písku na jednotku dráhy a objektivně porovnat spotřebu u jednotlivých systémů. Průměrná spotřeba písku všech vozů činí 41,92 litru a u vozů s elektromagnetickým pískovačem 51,88 litru na 1000 km. Data, která byla zjištěna v průběhu

spotřeba v litrech na 1000 km	KT8D5N	K2R
elektromagnetický pískovač	39,48	61,68
dmychadla TriboTec	-	11,08
centrální rozvod TriboTec	8,16	-

sledování, jsou uvedena v tabulce. O měsíc později jsem navštívil s pracovníky jednotky Správa vozidel Tramvaje našeho podniku Brno znovu, abychom absolvovali zkušební jízdu s vozem KT8D5N. Cestou z Medlánků do Řečovic a zpátky jsme tramvaj trochu potrápili, to pro ověření, že snížené množství písku nemá vliv na bezpečnost provozu. Přestože úbytek písku byl pouhým okem prakticky nepostřehnutelný, i tak ho bylo dost na to, aby dokázal udržet adhezi na úrovni bránící vzniku smyku nebo skluzu. Tlakové sypání písku v Brně přináší úspory díky kvalitnějšímu písku dokonce ještě o 10 % vyšší než v Bratislavě. Písek gravitačně padá nejdříve do dávkovacího zařízení – směšovací komory, kde se míchá s tlakovým vzduchem, a odtud je dopravován úzkou hadicí a trubicí přímo do styku kola a kolejnice. V důsledku vyšší efektivity podsypávání, kdy většina písku zůstává na hlavě kolejnice, je možné při zachování vyhovujících adhezních podmínek snížit množství písku o desítky procent. Pískovače napájené tlakovým vzduchem pomocí dmychadel umožňují kontinuální pískování až do úplného vysypání zásobníků, centrální napájení pomocí kompresoru zajišťuje sypání po dobu 15–25 vteřin, pro další pískování při úplném vyčerpání vzduchojemu je potřeba vyčkat 5–10 vteřin na natlakování soustavy. Zkušenosti z Brna i Bratislavy však ukazují, že parametry obou

systémů pro bezpečný provoz plně postačují. Na rozvod vzduchu lze bez problému připojit tlakové mazání okolků, ostatně na tramvaji 14 T je instalováno

mazání okolků právě od firmy TriboTec. Na základě návštěvy jihomoravské metropole bylo rozhodnuto vyzkoušet tlakové pískování také v Praze. Původní záměr instalace centrálního rozvodu vzduchu po vzoru Brna na jednom voze KT8D5.RN2P vzal za své, protože zástavbové poměry na spodku pražského nízkopodlažního „kátěčka“ kvůli klimatizaci kabiny neskýtají dostatek místa pro umístění kompresoru, jímky a rozvaděče. Proto bylo společnosti TriboTec umožněno požádat Drážní úřad o zkušební provoz pískování pomocí dmychadel na voze T3. Drážní úřad rozhodnutí o stanovení podmínek zkušební provozu s tramvajovým vozem typu T3R.P ev. č. 8359 vydal dne 4. ledna 2008. Již 9. ledna byly pískovače ve vozovně Pankrác nainstalovány a 14. ledna proběhla funkční zkouška za účasti Ing. Košatky z Drážního úřadu. Po dořešení vytápění pískovačů (rozvody dovolují jen topnice napájené 24 V) a odstranění problému s řízením dmychadel (řídící jednotku nahradilo relé) provedla technická kontrola úspěšnou zkoušku a vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje pan Slunečko mohl vůz dne 29. února 2008 uvolnit do provozu s cestujícími. Pokud by se podařilo snížit spotřebu písku v Praze na polovinu, ročně by se do pražských ulic nazdařbůh nerozsypalo 50 sklápěček Tatra 815 (6x6). A to už určitě za pozornost stojí!

**Dopravní podnik hlavního města Prahy zavedl od 1. 4. 2008 na zkušební dobu do 31. 12. 2008 přepravu jízdních kol v tramvajích v těchto úsecích (vždy pouze v uvedeném směru):**

- Dejvická – Divoká Šárka
- Nádraží Holešovice – Trojská
- Sídliště Ďáblice / Vozovna Kobylisy
- Nádraží Modřany – Sídliště Modřany
- Palmovka – Bulovka
- Sídliště Ďáblice / Vozovna Kobylisy
- Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov

**Jízdní kola se přepravují ve všech tramvajích v prostoru vyznačeném pro přepravu kočárků a vozíků pro invalidy. Nepřepravují se v garantovaných spojích označených symbolem & u časového újduje v jízdním řádu. Při současném nástupu do tramvaje má přednost cestující na vozíku pro invalidy nebo cestující přepravující dětský kočárek s dítětem.**

**Cestující je povinen jízdní kolo před nástupem řádně očistit a po cestu dobu přepravy dbát zvýšené opatrnosti, zejména při manipulaci s jízdním kolem.**

**Přepravovat lze pouze dvě kola v jednom voze.**

**Povolení přepravy jízdních kol v tramvajích\***

**Pracovní dny: 20:00 – 5:00 hodin**  
**Sobota, neděle, svátek: celodenně**

\* NEPLATÍ VE SPOJÍCH OZNAČENÝCH & (garantované spoje pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace)

Dopravní podnik hlavního města Prahy

# Preferenční opatření pro MHD

## II. díl

V minulém DP KONTAKTu byla uveřejněna první část článku o možnostech preference především autobusové dopravy, která se zaměřila na možná stavební opatření. Následující druhá část se zabývá různými opatřeními provozního charakteru, která by mohla zvýšit atraktivitu i hospodárnost pražské městské dopravy. Článek čerpá částečně z bakalářské práce „Autobusová linka 177 jako součást sítě metrobusů v Praze“, zpracované na Fakultě dopravní ČVUT v rámci projektu Regionální integrovaná doprava. Velká část uvedených příkladů pochází z trasy drážďanské tangenciální autobusové linky 61, která je svým charakterem i délkou trasy podobná pražské lince 177.

**Ing. Martin Jareš, Bc. Petr Balla**

**Foto: Ing. Martin Jareš**

## Preference MHD na světelné signalizaci

S narůstající hustotou provozu na komunikačních sítích větších měst trvale stoupá i počet světelných signalizačních zařízení (SSZ). Výsledky mnoha výzkumů a dopravně inženýrských měření označují zdržení vozidel před světelnou signalizací za rozhodující rušivý faktor pro požadovaný plynulý provoz MHD. Preference MHD světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby a prodloužení signálu volnojedoucími vozidly MHD tak, aby tato vozidla mohla projet světelně řízenou křižovatkou, pokud možno bez zastavení, nebo alespoň s minimálním zdržením. Tato preference může být absolutní nebo podmíněná a je součástí tzv. dynamického řízení křižovatek. Základními technickými předpoklady pro zavádění preference jsou mikropočítačové řadiče SSZ a tzv. detekce vozidel – možnost jejich přihlašování a odhlašování v rámci cyklu řízení křižovatky.

Podstatou možnosti preference MHD na SSZ je přitom skutečnost, že pohyb vozidel MHD má charakter spíše izolovaných nahodilých jevů – navíc s individuálními jízdními charakteristikami, především v důsledku zastávkových pobytů. Pro vozidla MHD tak obecně stačí pouze krátký signál volno a preference se dosáhne tehdy, pokud nastane tento signál volno právě v okamžiku, kdy ho vozidlo MHD potřebuje.

Preference vozidel MHD na světelné signalizaci není podmíněna existencí samostatných pruhů (těles) pro MHD. I za stavu omezených šířkových parametrů ulic lze dosáhnout určité preference. Např. při požadavku vozidla MHD je jednoduše upřednostněn křižovatkový pohyb (signální skupina), na který byl požadavek vznesen. Zde tak „profitují“ z preference MHD i individuální motoristé, zvláště pokud se nacházejí v křižovatkovém rameni v poloze před upřednostňovaným vozidlem MHD.

Při situování zastávek bezprostředně před křižovatkami řízenými SSZ může být čas čekání na nejbližší signál volno využit zároveň pro výměnu cestujících. Doplňkový signál pro MHD „zavři dveře“ na SSZ, který se rozsvítí krátce před začátkem signálu volno, nabízí vozidlům MHD dodatečné přednosti. Jednak je tím zaručeno, že bezprostředně po zavření dveří bude vozidlo moci bez zdržení plynule projet křižovatkou, jednak je řidiči umožněno nechat nastupovat dobíhající cestující téměř „do poslední sekundy“, aniž by se musel obávat ztráty aktuálně nadcházejícího (krátkého) signálu volno.

## Umístění zastávek

Řešením je také adekvátní umístění zastávek ve vztahu ke koordinovaným křižovatkám. Jako nejvhodnější se ukazuje tzv. vystřídané uspořádání zastávek před a za křižovatkami. V mezikřižovatkovém úseku, ve kterém není žádná zastávka, vo-

↑ Konkrétně v Drážďanech jsou levá odbočení na křižovatkách (i mimo ně) silně redukována. Pro tramvaje a autobusy, ale i pro individuální dopravu tak vznikají relativně dlouhé úseky, jež nejsou nijak narušovány odbočujícími vozidly. Jako určitý znak odlišné situace lze uvést, že tramvaje v Drážďanech daleko méně zvoní. Většinu zazvonení je možné vnímat jako nebezpečí konfliktu, často právě s automobilem odbočujícím vlevo, který stojí na kolejích...

zidlo MHD s výhodou projede plynule společně s ostatní dopravou. V úseku, kde jsou naopak zastávky dvě, se vozidlo MHD díky delšímu zdržení na těchto dvou zastávkách přibližně dostane do následující zelené vlny.

## Světelná koordinace (modifikace „zelené vlny“ ve prospěch MHD)

Prostřednictvím tzv. zelených vln, tj. koordinace SSZ ve sledu hlavního dopravního směru, se pro provoz IAD – přinejmenším v daném hlavním směru – docílí požadovaného homogenního, nepřerušovaného dopravního proudu. Vozidla MHD zde profitují v těch trasových úsecích, kde se nenacházejí žádné zastávky. Aby vozidla MHD v důsledku jejich nutných zastávkových pobytů „nevypadla“ z této zelené vlny, musejí být v případě požadavků vozidel MHD modifikovány signální programy, např. zkrácením či změnou pořadí signálu volno pro kolizní směry. Časový úsek strávený stáním vozidla MHD v zastávce by měl být pokud možno vložen do „uzavíracího času“ mezi signály volno v rámci dané zelené vlny.



## Účelové signály pro MHD a dynamické zastávky („časové ostrůvky“)

Důležitým kritériem v případě opatření pro preferenci musí být vedle zrychlení vozidel MHD též otázka bezpečnosti provozu. Samostatná SSZ pro vozidla MHD – tj. účelové signály, nazývané též „skulinkový signál“, „záchytná signalizace“ nebo „lapající zařízení“ – mohou být z bezpečnostních důvodů žádoucí i při nepřítli intenzivním provozu ostatní dopravy, např. s cílem umožnit vozidlům MHD odbočení do ulice vyšší funkční třídy, opuštění samostatného pruhu (tělesa) nebo výjezd z obratiště. To samé platí pro zajištění bezpečné výměny (nástupu a výstupu) cestujících na zastávkách kolejové dopravy, které nejsou opatřeny samostatným nástupním ostrůvkem (situovaným ve střední části uličního profilu) nebo též pro tzv. vídeňské zastávky. „Časové ostrůvky“ ve formě dynamického SSZ zabezpečují upřednostnění příjezdu a odjezdu tramvajových vozidel, zatímco ostatní vozidla jsou po dobu nástupu a výstupu cestujících zastavena před prostorem zastávky.

## Samostatné pásy a různá zvýhodnění výjezdu pro autobusy

Pokud končí vyhrazený nebo zastávkový

autobusový pruh bezprostředně před křižovatkou, tedy jako jeden z řadících pruhů před signalizací (což je řešení optimální), je žádoucí při silné intenzitě ostatního provozu (prostřednictvím speciálního signálu) autobusům umožnit bezkonfliktní průjezd křižovatkou před začátkem signálu volno pro ostatní dopravu. Za účelem zabránění ztrátových časů všem účastníkům provozu by mělo být spuštění signálu volno pro autobus co nejtěsněji navázáno na okamžik požadavku pro průjezd, vzneseného řidičem autobusu. Jako účelné se ukazuje též zřízení vyhrazeného prostoru pro autobusy, které umožní pohodlné, dalšímu směru jízdy odpovídající postavení vozidla před křižovatkou a ulehčí rovněž další manévry během následného průjezdu křižovatkou. IAD je přitom prostřednictvím dodatečné světelné signalizace „zadržena“ ve vzdálenosti min. 30 metrů před SSZ náležitě k dané křižovatce, aby byl autobusům umožněn nerušený výjezd do požadovaného jízdního pruhu. Díky vzájemně časově posunutému řízení obou řad SSZ je zaručeno, že požadované jízdní pruhy budou pro výjezd autobusu v daném časovém okamžiku volné.

## „Hlídací zařízení“

„Hlídací zařízení“ povolují průjezd vozidlům MHD, zatímco vozidla IAD jsou ve stejném úseku komunikace



↑ Při sjezdu z tramvajového tělesa v opačném směru je využívána účelová signalizace – díky zadržení automobilů provede autobus linky 61 bezproblémově přejezd přes levý odbočovací pruh napříč křižovatkou a zařadí se do pravého jízdního pruhu a pokračuje v jízdě směr Weissig.

zadržena (event. i po dobu trvání více obvyklých cyklů řízení) podle toho, do jaké míry (vzhledem ke směru jízdy vozidla MHD) jsou aktuálně dopravně zatíženy okolní úseky komunikací a křižovatky. Nevyhnutelné dopravní zácpy se tak přesunou do těch úseků dopravní sítě, ve kterých je pro ně více využitelného prostoru. Rychlost, pravidelnost a přesnost veřejné dopravy tak může být zaručena i v době přepravních špiček. Tyto úpravy je optimální realizovat v lokalitách, které nejsou tak citlivé na možné

→



↑ Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy před zastávkou Zwinglistrasse, vedený až ke „stopčáře“ křižovatky, je kombinovaný se samostatným signálem pro přejezd na tramvajové těleso (viz též foto nahoře). Fotografie dokumentuje, že získat místo pro vyhrazený pruh lze i v relativně omezených prostorových podmínkách – například tím, že pro méně zatížený protisměr je ponechán jen jeden jízdní pruh. Namísto klasického uspořádání jízdních pruhů 2+2 rovnoměrně pro oba směry je zvoleno uspořádání 3+1 jízdní pruh ve prospěch zatíženějšího směru. Právě tato kombinace s vyhrazeným pruhem pro autobusy končí těsně až před „stopčárou“ umožňují velmi vysokou míru preference, někdy i průjezd podél kolony a nájezd na tramvajovou zastávku bez zastavení na signalizaci. V Praze často končí vyhrazené pruhy pro autobusy před vznikem rozřazovacích pruhů, a tak se musí autobusy před křižovatkou stejně nakonec řadit do kolon společně s popojíždějícími automobily.

↓ Frekventovaná zastávka a křižovatka u dráždanské technické univerzity. Díky samostatnému signálu vyjíždí autobus ze zastávky přímo, i když z pruhu nalevo od toho zastávkového automobily odbočují také doprava. Zastávka tak může být umístěna přímo před signalizací, takže jsou krátké přestupní vzdálenosti a autobus zastavuje jen jednou. V Praze je v mnoha podobných případech zastávka umístěna desítky či stovky metrů od křižovatky, což prodlužuje případné přestupní vazby, nutí autobus zastavovat dvakrát (v zastávce i na křižovatce) a nabádá cestující k přebíhání vozovky mimo vyznačené přechody...



↓ Německé zákony umožňují zřízení tzv. trvalé zelené pro odbočení vpravo – autobus tak může odbočit vpravo i „na červenou“, pokud dá přednost v jízdě vozidlům na hlavní.



negativní účinky úprav na okolní prostředí (následkem dopravních kongescí).

## Dynamické změny směru a významu jízdních pruhů

Pokud nemůže být zřízeno samostatné těleso (pruh) pro MHD, přestože je na komunikaci k dispozici více než jeden jízdní pruh v každém směru, a problém se týká delšího úseku trasy, může být (s ohledem na místní podmínky) účelné zřídit signalizaci pro vjezd do jednotlivých jízdních pruhů tzv. „stálými světelnými znaky“. Jízdní pruh (pás), ve kterém se pohybuje vozidlo MHD, je pak včas uvolněn od individuálního provozu. Tento způsob regulace přichází v úvahu např. v období dopravních špiček, kdy by měl zůstat jeden jízdní pruh (v exponovaném směru) uvolněný pro MHD. Mimo tento čas musí být v tomto pruhu umožněn průjezd i ostatním účastníkům provozu, protože vedlejší pruh bude sloužit jako zásobovací.

## Změna organizace dopravy na křižovatkách úpravou dopravního značení

Změna organizace znamená zejména zákazy odbočování vlevo z komunikací, po kterých je vedena kapacitní MHD. Přináší to nejen zvýšení rychlosti a komfortu provozu hromadné dopravy, ale celkové zvýšení bezpečnosti provozu. Odbočení vlevo je možné

realizovat v místech, která jsou pro to vhodnější (dostatek prostoru pro řadící pruhy, řízení světelnou signalizací).

## Progresivně koordinované řízení SSZ

V úsecích tras s vysazenými zastávkami (především tzv. „zastávkový mys“), které v autobusovém i drážním provozu umožňují v první řadě velmi dobré podmínky pro výměnu cestujících, je usilováno o plynulý dopravní proud. S tímto cílem je podle okolností možné citlivým návrhem koordinace SSZ, prostřednictvím progresivních programů řízení a delších červených

fází pro kolizní směry, odtáhnout automobily před vozidlo MHD ve směru jeho jízdy. Postup ovšem slibuje úspěšný výsledek jen tehdy, pokud daná dopravní síť disponuje dostatečnou kapacitní rezervou.

## Zákazy parkování a zastavení na komunikacích s provozem MHD

Ve zvláštních případech (důkladné prosazení regulace provozu, vyloučení chybného chování řidičů automobilů) může být vhodné dodatečně k dopravnímu značení (mnohdy i k SSZ) zřídit fyzické zábrany (bariéry) ve formě různých závor, vrat apod. Požadovaný efekt zrychlení provozu zde však bude docílen jen tehdy, pokud budou závoře a další bariéry, oddělující vyhrazenou cestu pro MHD, ovládané automaticky řidiči vozidel MHD již během příjezdu.

Obecně je pro preferenci MHD důležité volit různá řešení, vhodná pro konkrétní situaci. Neřešit tedy všechny křižovatky a mezizastávkové úseky „podle jedné šablony“ (např. užívání jen typického uspořádání 2+2 jízdních pruhů). Omezení se jen na klasická schémata často budí dojem, že zvýšení rychlosti a pohodlí pro cestující není možné realizovat. Pozitivní příklady preference se ovšem objevují již i v pražské autobusové síti, například na SSZ na trase zmíněné autobusové linky 177. V rámci realizace projektu „Metrobus“ bude třeba věnovat tomuto tématu zvýšenou pozornost a uskutečnit co nejdůslednější preferenční opatření na této i ostatních metropolitních autobusových linkách.



↓ Na trase linky 61 mezi zastávkami Grunaer Weg a Zwinglistrasse bývají v levém odbočovacím pruhu kolony, zatímco v přímém směru bývá volno – autobus se koloně vyhne tak, že může vlevo odbočovat i z pravého jízdního pruhu.



# Hierarchizace, preference a metropolitní autobusové linky

S pojmy uvedenými v titulku našeho článku se čtenáři DP KONTAKTu už nejspíše setkali. Ve svém souhrnu i samy o sobě jsou neodmyslitelnou součástí procesu modernizace pražské autobusové dopravy. Modernizaci však nelze zužovat pouze na obnovu vozového parku, budoucnost autobusů v dynamicky se rozvíjejícím velkoměstě vyžaduje promyšlené koncepční kroky.

Jindřich Malý, oddělení Rozvoj a preference dopravy

Největším hendikepem autobusové hromadné dopravy je její často problematická koexistence s individuální automobilovou dopravou, jejíž intenzita negativně ovlivňuje rychlost, plynulost, spolehlivost a ve svých důsledcích pak obecně i přitažlivost MHD v řadách veřejnosti. Účinným řešením v této situaci je preference hromadné (autobusové) dopravy, zaváděná v co možná nejširším měřítku a pokud možno soustředěná na nejvíce využívané a zatížené trasy.

V průběhu posledních let se podařilo na mnoha úsecích autobusové sítě prosadit a realizovat účinná preferenční opatření spočívající ve vyznačení vyhrazených jízdních pruhů BUS, úspěšně pokračuje úprava světelné signalizace ve prospěch preference autobusů (tzv. aktivní preference). Vážným problémem jsou překážky, které se vyskytují již v procesu projednávání a prosazování navrhovaných opatření se zainteresovanými orgány a organizacemi. Největší riziko neúspěchu hrozí u prosazování návrhů na vyznačení vyhrazených jízdních pruhů, jejichž realizace znamená omezení kapacity pro ostatní dopravu (což je u jejich naprosté většiny).

Aniž bychom podeceňovali preferenci na linkách a trasách s nižší přepravní poptávkou, je zřejmé, že největší efekt přináší preference uplatňovaná na vysoce kapacitních linkách, resp. v dopravních stopách se souběhem vyššího počtu významných linek. V tomto směru je účinným vodítkem princip hierarchizace, který definuje síť vysoce preferovaných autobusových stop. Tyto trasy se po splnění dalších předpokladů mohou stát skutečnou páteří autobusové dopravy v Praze a za určitých okolností mohou být v budoucnu nahrazeny kapacitními kolejovými systémy. Lze tedy předpokládat, že budoucí autobusovou síť v Praze bude v souladu s principem hierarchizace primárně tvořit dominantní soustava vysoce preferovaných kapacitních linek (nebo svazku linek) doplněná sekundární sítí autobusových linek, které budou zajišťovat základní dopravní obsluhu odlehlejších oblastí a lokalit s nižší přepravní poptávkou a s návazností na dopravní systémy vyššího řádu.

Z výše uvedeného vyplývá, že těžší úsilí o rozšiřování preference autobusové dopravy a rozhodující část finančních prostředků vkládaných do preferenčních opatření by měly být soustředěny na rozhodující dopravní tahy. Postupná rea-

lizace preferenčních a dalších opatření na těchto páteřních trasách (vyhrazené jízdní pruhy, aktivní preference na SSZ, optimalizace přestupních vazeb, uplatnění progresivního informačního systému aj.) umožní zavádění sítě metropolitních autobusových linek (tzv. „metrobuse“).

Dříve, než představíme dva připravované projekty, jejichž realizace vytvoří maximum předpokladů pro zavedení metrobuse, zmiňme se o trase, která většinou potřebných atributů již disponuje. Jedná se o stopu s intenzivní návaznou autobusovou dopravou ke stanici metra „Kobylisy“ (C) v ulicích Čimická a K Pazderkám. Úsek je obsluhován šesti autobusovými linkami v průměrném intervalu 1,15 min. ve špičce (52 spojů/h). Na trase je vyznačen vyhrazený jízdní pruh v délce 300 m a 6 světelných signalizací je vybaveno aktivní preferencí pro autobusy (sedmá se připravuje). I přes poměrně silnou IAD není na této trase zaznamenávána žádná nepravidelnost nebo časové zdržení.

V současné době jsou připravovány dva projekty, které na významných autobusových stopách řeší preferenci a další kvalitativní prvky autobusového provozu.

## 1. Hierarchizace autobusového provozu Želivského – Jižní Město (213)

Uvedený úsek je součástí dopravní stopy Želivského – Bohdalec – Spořilov – Jižní Město, která představuje významné nekolejové komunikační spojení v jihovýchodní části Prahy. V uvedené stopě jsou vedeny autobusové linky, které jsou v nejzatíženějším úseku provozovány v průměrném intervalu 1,4 min. Dominantní je autobusová linka č. 213 Želivského – Jižní Město. Její trasa je v převážné části vedena po čtyřpruhových komunikacích s výrazným výskytem kongescí a prochází přes 17 světelně řízených křižovatek. Trasa nabízí možnost přestupu na metro ve stanicích Háje, Opatov a Želivského, na tramvaje v zastávkách Chodovská, Slavia a Želivského a v průběhu trasy i na další autobusové linky. Řešení preference pro autobusy na této vysoce exponované trase považujeme za jednu z priorit v tomto oboru. Proto v Dopravním podniku hl. m. Prahy vznikl ve druhé polovině roku 2007 projekt „Hierarchizace autobusového provozu v úseku Želivského – Jižní Město (213)“. Cílem projektu je vytvoření kapacitní autobusové stopy, zajišťující přepravní vazby se silnou poptávkou, krátkým intervalem, vyšším počtem preferenčních opatření a s moderním informačním systémem. Uplatnění maximálního počtu preferenčních opatření vytvoří v důsledku zkrácení jízdní doby předpoklad pro následnou úsporu provozních vozidel a na uvedené trase zvýší atraktivitu autobusové MHD. Výše uvedený projekt je zařazen a studijně rozpracován v rámci komplexního „Projektu preference městské hromadné dopravy v Praze“.

### Konkrétní navrhovaná preferenční opatření lze rozdělit do následujících částí:

- **Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu v ul. U Zdravotního ústavu a Soběslavské ve směru do centra v délce cca 600 m**  
Vyznačený pravý jízdní pruh (dále jen VJP) vytvoří předpoklad pro rychlý a nekomplikovaný průjezd autobusů ve stoupání směrem k Vinohradské ulici. V průběhu pro- →



jednávání lze od původního návrhu na pruh časově neomezený odstoupit a přistoupit na režim s časovým omezením.

- **Realizace nového jízdního pruhu v ul. Ruské a Benešovské v délce cca 200 m**

V souladu se záměry městské části Praha 10 zřídí v řešeném území kontinuální VJP od ulice U Slavie až po terminál Želivského se předpokládá rozšíření stávající vozovky na úkor chodníku a vytvoření samostatného VJP. Návrh byl prozatím zpracován pouze ve studijní rovině a jeho součástí je i kompletní změna dopravního režimu v křižovatce Ruská – Benešovská – Konopištská.

- **Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu v ul.**

- **Bělocerkevské ve směru do centra v délce cca 500 m**

Navrhované řešení předpokládá v souladu se záměry Prahy 10 rozšíření uličního profilu o jeden jízdní pruh a přemístění autobusové zastávky „Slavie“ do blízkosti křižovatky s cílem zkrácení přestupních vazeb mezi TRAM a BUS. V rámci návrhu je předpokládána realizace většího množství stavebních úprav a změn dopravního režimu. Jedná se o zásadní úpravy a změny, které byly podrobeny dopravně inženýrské analýze ÚDI Praha a příslušně upraveny do konečné podoby návrhu.

- **Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu v ul. U Slavie a U Vršovického hřbitova ve směru z centra v délce cca 900 m**

Návrh předpokládá zřízení VJP na úkor stávajícího stoupačického pruhu bez nutnosti stavebních úprav, pouze s úpravou stávajícího vodorovného a svislého dopravního značení. Nová situace bude muset být před realizací kapacitně posouzena.

- **Vyznačení jízdního pruhu v ul. Bohdalecké v obou směrech v souhrnné délce cca 800 m**

VJP v obou směrech vždy v pravém jízdním pruhu ulice Bohdalecké v úseku od křižovatky Chodovská – Záběhlická – U Plynárny k zastávce BUS „Bohdalec“.

- **Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu v ul. Opatovské ve směru z centra v délce cca 400 m**

Návrh na vyznačení VJP v ul. Opatovské v úseku mezi ulicemi Metodějova – Ke Kateřinkám.

- **Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu na tramvajovém tělese v ul. Chodovské v obou směrech v délce cca 1600 m**

Návrh spočívá ve společném vedení TRAM a BUS na zvýšeném pásu tramvajové trati. Součástí nezbytných stavebních úprav je i výstavba společných tramvajových a autobusových zastávek. Prvním krokem před vlastní realizací je prověření možnosti úprav světelné signalizace na křižovatce Chodovská – Bohdalecká – U Plynárny – Záběhlická, které je nutné v rámci ověřovacích prací provést. Velká pozornost bude muset být věnována šířkovému uspořádání tramvajového pásu zejména v místech společných zastávek obou trakcí. S maximálním ohledem na bezpečnost provozu musí být vyřešena místa nájezdů a sjezdů autobusů z tramvajového pásu.

- **Prověření světelné signalizace z hlediska možnosti uplatnění preference**

V posledních několika letech byla v Praze úspěšně otestována a postupně realizována aktivní preference pro autobusy na světelných signalizacích. V místech a úsecích, kde je tento progresivní způsob preference již uplatňován, došlo k vytvoření souvislých preferovaných tahů, které pozitivně ovlivňují plynulost autobusové dopravy.

V rámci komplexního řešení preference na autobusovém tahu Želivského – Jižní Město je uplatnění aktivní preference navrhováno na 17 světelně řízených křižovatkách.

## 2. Projekt preference Praha 4

### (návazná autobusová doprava ke stanici metra Kačerov)

Autobusové linky, které zabezpečují návaznou dopravu ke

stanici metra Kačerov z oblastí sídliště Krč, Kamýk, Novodvorská, Modřany, Lhotka, Libuš a Kunratice jsou přiváděny po ul. Michelské, na které se soustřeďuje veškerá doprava ze zdrojových komunikací Vídeňská, Zálesí, Mariánská, Lhotecká, Štúrova, Libušská a Novodvorská. Na uvedených komunikacích je koncentrována převažující přepravní zátěž hromadné i individuální automobilové dopravy (IAD) z jižních oblastí Prahy a z okolních obcí. Enormní nárůst IAD v posledních letech pak způsobuje přetížení uvedených komunikací, které kulminuje v ulici Vídeňské v úseku mezi zastávkou „Nemocnice Krč“ a ulicí Budějovickou. V tomto nejméně zatíženém úseku je vedeno 17 linek MHD a 9 linek regionální dopravy PID v průměrném intervalu cca 26 s, tj. 136 spojů/h v přepravní špičce. V důsledku intenzivního provozu automobilové dopravy dochází k narušování plynulosti spojů hromadné dopravy.

### V uvedené oblasti jsou v platnosti následující preferenční opatření pro autobusovou dopravu:

- V ul. Zálesí v úseku Nad Lesním divadlem – Štúrova ve směru do centra je vyznačen vyhrazený jízdní pruh pro autobusy v délce cca 700 m (Po–Pá 7–10 hod. + 14–19 hod.).
- V ul. Lhotecké v oblasti zastávek „Hasova“ je v obou směrech vyznačen vyhrazený jízdní pruh pro autobusy v celkové délce 290 m (bez časového omezení).

### Studijně je zpracováván:

- Návrh na úpravu dopravního režimu na výjezdu z terminálu Kačerov do souběžné ulice Michelské, jehož realizace usnadní plynulý a bezpečný výjezd autobusů od zastávkové hrany do průběžného jízdního pruhu ve směru z centra.

### Návrhy na nová preferenční opatření:

- **Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy v ul. Zálesí v úseku Štúrova – Vídeňská ve směru do centra v délce cca 300 m** (případně vybudování nového jízdního pruhu)
- **Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy v ul. Vídeňské v úseku Zálesí – Budějovická ve směru do centra v délce max. 1000 m** (případně jednotlivé kratší úseky dle reálných možností)
- **Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy v ul. Štúrově v úseku V Štíhlách – Zálesí v obou směrech v celkové délce cca 1000 m při využití středního jízdního pruhu**
- **Vybavení 21 křižovatky řízené světelnou signalizací zařízením pro aktivní preference autobusů**

Cílem projektu je dosažení vyšší kvality a efektivity autobusového provozu, zejména zlepšení plynulosti dopravy a časové dostupnosti stanice metra Kačerov do doby zprovoznění nové linky D pražského metra.

Realizace většiny výše uvedených opatření umožní zavedení vysoce preferovaných autobusových linek typu „metrobus“.

V síti MHD jsou vytipovány i další radiální a tangenciální trasy s intenzivní autobusovou dopravou (např. Prosek – Vysočany – Spojovací – Malešice), na kterých již existují dílčí preferenční opatření, ale dosud nejsou komplexně zpracována.

Je na místě, abychom upozornili i na rizika, která mohou úspěšnou realizaci obou výše popsaných projektů ohrozit.

Jedná se o projednávání a prosazování vyhrazených jízdních pruhů i úprav SSZ se zainteresovanými orgány a organizacemi v souvislosti s omezováním kapacity komunikací pro ostatní dopravu. Dále jsou to vysoké náklady na preferenční opatření vyžadující stavební úpravy a skutečnost, že financování úprav na SSZ a dopravního značení je nezbytné za spoluúčasti TSK, která trpí chronickým podfinancováním.

Zavádění účinné preference MHD před ostatní dopravou je jedním z mála způsobů, jak zajistit zvýšení kvality poskytované služby při současném snižování provozních nákladů.





## Autobusy SOR BN 12 jezdí v Dopravním podniku

Je obecně známou skutečností, že obnova vozového parku autobusů se v posledních letech velmi zpomalila. Poslední dodávka autobusů v množství, které odpovídá potřebě pravidelné obnovy, byla realizována v roce 2004 v počtu 100 ks. Od roku 2005 do dnešního dne pak byly nakoupeny celkem pouze 53 autobusy.

**Ing. Václav Beránek, vedoucí odboru Technika**  
**Foto: Mgr. Pavel Fojtík**

Z výše uvedených čísel je zřejmé, že vozový park stárne a počet autobusů nutně klesá. Proto vedení Dopravního podniku hledá možnosti, jak zajistit dostatečný počet autobusů v období do uzavření soustěže na dodávky autobusů v příštích letech. Prvním krokem k řešení současné složité situace je nájem 10 autobusů typu BN 12 od výrobce SOR Libchavy. Doba nájmu je sjednána na 1 rok. Autobusy byly dodány ve dnech 27. a 28. března 2008 na provozovnu Hostivař.

Jedná se o autobusy délky 12 m v provedení low entry, tedy nízkopodlažní až po plošinu u středních dveří. Zadní část autobusu je přístupná zvenku i ze střední plošiny po schodech. Autobus na první pohled upoutá pozornost neobvyklou boční siluetou se sníženou

přední částí a čtyřmi dveřmi pro cestující, které mají zrychlit nástup a výstup cestujících. Rychlé výměně cestujících napomáhá také kneeling – naklání autobusu na pravou stranu při otevření dveří. Dalším neobvyklým konstrukčním prvkem, kterého si odborník všimne na první pohled, jsou malé kola – rozměr ráfku pouze 19,5".

Autobus je poháněn motorem Iveco Tector s moderním systémem vstříkování paliva Common Rail, který je použit v autobusech provozovaných Dopravním podnikem poprvé. Pro splnění emisního limitu Euro 4 se používá dodatečná úprava výfukových plynů na principu selektivní katalytické redukce, což vyžaduje nastříkování roztoku močoviny (komerční označení AdBlue) do výfuku před katalyzátor. Na motor navazuje automatická šesti-


stupňová převodovka Allison a klasická pevná zadní náprava. Nízká pohotovostní hmotnost autobusu (pouze 8,8 tuny!) dává předpoklady pro dosažení příznivé spotřeby paliva. Tyto dobré předpoklady poněkud kazí skutečnost, že se výrobci autobusu nepovedlo uvést do provozu systém automatického řazení neutrálu při zastavení autobusu, přestože převodovka Allison tuto funkci umožňuje. Skutečnou spotřebu bude možné vyhodnotit až po delší době provozu.

Z úsporných důvodů byly autobusy vybaveny odbavovacím a informačním systémem, který byl demontován z vyřazených autobusů. Nové jsou pouze informační panely pro cestující.

Podle nájemní smlouvy hradí opravy vad autobusů, které nezavinil Dopravní podnik, výrobce. Jednodušší opravy mohou provádět na náklady výrobce proškolení zaměstnanci DP. Opravy, pro které Dopravní podnik není vybaven, budou provádět značkové servisy nebo přímo výrobce. Za dny, ve kterých budou autobusy neschopné provozu bez zavinění Dopravního podniku, není naše společnost povinna platit nájemné.

Po dodání byly autobusy v dílnách Dopravního podniku polepeny piketogramy a informačními samolepkami obvyklým způsobem a po vyškolení řidičů nasazeny do běžného provozu. Nejčastěji je lze potkat na linkách 195 a 133 v túrovém diagramu.

Nová značka autobusů nabízí zajímavé možnosti porovnání s dosud provozovanými typy za obdobných provozních podmínek. Zajímat nás bude zejména spotřeba paliva, provozní spolehlivost a pracnost (a cena) údržby a oprav. O výsledcích vás budeme v průběhu roku informovat.

V současné době probíhá poptávkové řízení na nájem dalších autobusů, takže je možné, že se počet krátkodobě najatých autobusů v Dopravním podniku v příštích měsících zvýší. 

## Linka „ZOO“

Od 5. dubna do 30. září 2008 se můžete svést do pražské Zoologické zahrady zvláštní autobusovou linkou „ZOO“, kterou provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy. Tato linka je v provozu vždy v sobotu,

neděli a svátky přibližně od 9.00 hodin do doby uzavření ZOO Praha a jezdí na trase Nádraží Holešovice – Zoologická zahrada v intervalu 10 minut. Na lince jsou zřízeny pouze dvě zastávky – Nádraží Holešovice

a Zoologická zahrada. Linka jezdí samozřejmě i v opačném směru Zoologická zahrada – Nádraží Holešovice. Přeprava na této lince je pro cestující zdarma. Jízdní řád linky „ZOO“ naleznete na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).



# Hamburská integrovaná doprava – první IDS na světě

Více než 40leté zkušenosti s fungováním Hamburské integrované dopravy ukazují, jak velký význam má vysoká míra integrace hromadné dopravy v jeden celek. Čím lépe je dopravní systém v duchu zásad IDS „1 tarif, 1 jízdenka, 1 jízdní řád a 1 síť“ propojen, tím více je pro cestující atraktivnější, a tím efektivněji funguje.

Ing. Martin Jareš  
Foto: Ing. Martin Jareš



Zajímavostí v Hamburku jsou bezesporu dvoukloubové autobusy na lince metrobusu 5.

## Vznik a vývoj HVV do roku 1995

Založení prvního integrovaného systému (IDS) na světě je paradoxně důsledkem boomu automobilizmu v 50. letech, který způsobil razantní pokles cestujících v hromadné dopravě. Nevýhoda hromadné dopravy byla zřejmá – i v rámci města chyběla koordinace tarifů, jízdních řádů apod., a tak se dopravci snažili živelně získat poslední zbytky cestujících, ovšem především na úkor dopravců ostatních. Zájem byl pochopitelně převážně o atraktivní linky a časy, což v důsledku znamenalo další tříštění sítě hromadné dopravy a další pokles



↑ Metro v Hamburku jezdí často nad zemí (odtud název „Hochbahn“).

cestujících. Situace již byla nadále neúnosná. Tak vznikla na začátku 60. let myšlenka založení integrovaného dopravního systému, který již tehdy překročil hranice města a přilehlého regionu a zahrnul tak celkem 3000 km<sup>2</sup>

plochy s 2,4 milionu obyvatel. Na konci roku 1965 se myšlenka uskutečnila – tři velcí dopravci Hamburger Hochbahn, Německé dráhy (DB) a Dopravní podnik Hamburg-Holstein založili Hamburskou integrovanou dopravu (Hamburger Verkehrsverbund – HVV). Tento dopravní systém od té doby řídí stejnojmenný koordinátor – společnost s ručením omezeným HVV, GmbH. Nová koncepce dopravy byla založena na posílení role kolejové dopravy, návazná autobusová doprava doposud nasměrovaná jen na linky metra byla nyní provázána také s linkami městské a příměstské železnice (S-Bahn). Byly zrušeny nepotřebné souběžné autobusové linky a z ušetřených peněz byla zlepšena dopravní obsluha tam, kde to bylo více potřeba. Koncepce rozvoje bytové výstavby byla více orientována na hromadnou dopravu, byly hustěji zastavěny oblasti v okolí zastávek metra a S-Bahnu (tzv. Hamburský zahušťovací model). Síť železnice i metra se rozvíjely, byla postavena například nová podzemní trať S-Bahnu pod centrem města, tzv. City-S-Bahn. Naopak s lítostí z mnoha stran byl v roce 1978 zastaven tramvajový provoz. V oblasti prodeje jízdenek se od začátku HVV snažil získat co nejvíce cestujících pro předplatní jízdenky. V současné době je má 625 000 předplatitelů. Aby se podchytili také potenciální cestující v příležitostné a volnočasové dopravě, zavedl HVV v roce 1981 jako první tzv. Kombiticket. Jízdenka je tak

již součástí vstupenky na hudební nebo společenské akce.

## Transformace HVV a vývoj do současnosti

V Hamburku došlo v důsledku regionalizace veřejné dopravy k transformaci koordinátora HVV v roce 1995. Od té doby jsou namísto dopravců společníky město Hamburg, země Šlesvicko-Holštýnsko a Dolní Sasko a okresy v okolí Hamburku. Integrovaná doprava je od té doby organizována v 3úrovňovém modelu, který umožňuje jasné oddělení objednavatelů a dopravců a zamezuje tak případnému střetu zájmů. Koordinátor HVV uzavřel s dopravci smlouvy o spolupráci, které mají pro všechny dopravce stejný obsah a stanovují rozdělení kompetencí, standardy kvality a smlouvu o rozdělení tržeb z jízdného. I když cílem HVV bylo již od začátku zvyšování efektivity a atraktivity hromadné dopravy, po transformaci se ještě více zaměřil na získávání nových cestujících. V současné době koordinuje HVV služby 36 dopravců a jednotné jízdní doklady, garantované návaznosti a společné přepravní podmínky platí na všech zahrnutých linkách železnice, S-Bahnu, metra, regionální dráhy A-Bahnu a autobusů. Zejména díky dlouhé historii se podařilo postupně vybudovat velmi dobře provázaný systém, jehož hlavním znakem je vysoká úroveň nabízené

kapacity a krátké intervaly i v mimošpičkových obdobích. Hamburk byl také prvním městem, které provedlo hierarchizaci autobusové sítě – nejspěšnějším prvkem jsou tzv. Metrobusy, o nichž se již v DP KONTAKTu psalo.

## Metropolitní region

S ohledem na stále větší srůstání Hamburku a přilehlého regionu se svobodné město Hamburk a země Šlesvicko-Holštýnsko a Dolní Sasko dohody na posílení vzájemné spolupráce. Již několik let tak probíhají aktivity v oblasti hospodářství, politiky a kultury společně, aby byl integrovaný rozvoj Hamburku s jeho okolím a aby se zlepšila konkurenceschopnost regionu jako celku. Spolupráce v rámci HVV ve prospěch obyvatel metropolitního regionu je příkladem pro ostatní druhy kooperace. Struktura metropolitního regionu je velmi různorodá – na jedné straně hustě osídlené velkoměsto s hustou sítí hromadné dopravy, na straně druhé venkovské, řídké osídlené regiony, ve kterých s výjimkou některých železničních tratí a dopravy ve městech dominuje školní doprava. Cílem HVV je přesto zasazovat se o atraktivní a zároveň financovatelnou nabídku hromadné dopravy pro všechny občany nezávisle na místě bydliště.

## Informace a propagace, identifikační a jednotící znaky

V HVV je od roku 1997 důsledně prosazován jednotný vzhled informačních a propagačních materiálů, zastávek a informačních středisek, typické znaky jsou i na vozidlech. Jednotný vzhled všech částí a opatření v základní červené barvě má velký význam, protože slouží k orientaci uživatelů, kteří se chtějí vyznat v nabídce jízdního řádu a tarifu ve městě i v regionu. Ukazuje to zákazníkům, že v různých regionech s různými dopravci mohou být používány a očekávány jednotné principy organizace dopravy. Optické spojení všech dopravců působících v HVV vyvolává synergický efekt, posílení ve směru společného cíle. Cílovou skupinou propagace je především mladá generace, protože se vyznačuje velkou potřebou mobility. Témata jsou volena se zaměřením na příležitostnou dopravu za nákupy apod. a na rekreační dopravu, které tvoří již více než 2/3 všech cest. Propagace má také přesvědčit, že HVV je moderní, sympatický a zákaznický

orientovaný dopravní systém. Výzkumy prokázaly, že se to podařilo – HVV byl dříve považovaný za šedivý a byrokratický, nyní má image vstřícného poskytovatele dopravních služeb. Pozoruhodné je, že dřívější negativní nálepkou měl HVV patrně z období, kdy byl vlastněn dopravci.

## Dvousystémová vozidla na železnici (A-Bahn, S-Bahn)

Od změny jízdního řádu v prosinci 2004 jezdí vlaky dopravce AKN Eisenbahn AG na lince A1 (Kaltenkirchen – Hamburk – Eidelstedt) ve vybraných obdobích až na hlavní nádraží v Hamburku a zpět. Od pondělí do pátku jezdí 8 přímých párů vlaků za den, které zastavují také ve všech nácestných stanicích S-Bahnu, v sobotu je tato nabídka rozšířena na 11 párů vlaků. Předpokladem pro to byla přestavba šesti dieselelektrických jednotek na dvousystémová vozidla, které v síti S-Bahnu odebírají proud z přírodních kolejnic, a mohou tak používat i trasu v tunelu na hlavní nádraží. Tímto opatřením, které je zatím koncipováno jako tříletý zkušební provoz, by chtěli dopravci i objednatelé docílit výrazného zvýšení počtu cestujících v rekreační dopravě na trase Hamburk – Quickborn – Kaltenkirchen. Dvousystémové vlaky S-Bahnu v Hamburku se rozjely teprve v prosinci minulého roku. Na první trati, otevřená v roce 1907, jezdily vlaky pod střídavým napětím jako na většině ostatních elektrifikovaných tratích v Německu. Další rozvoj S-Bahnu, a především výstavba podzemních úseků však vyvolala postupnou změnu napětí na stejnosměrné. Ta proběhla od 30. do 50. let 20. století a důvodem bylo to, že stejnosměrný proud odebíraný z bočních přírodních kolejnic umožňoval menší průjezdný profil v tunelech, a tudíž jejich úspornější výstavbu. V praxi to však znamená, že provoz příměstské železnice musí být zcela oddělen od ostatních elektrifikovaných tratí, což zvyšuje náklady na další rozšiřování sítě. Plány na prodloužení linky S3 o úsek Neugraben – Stade proto vyvolaly potřebu vzniku dvousystémových vozidel S-Bahnu, které by mohly v tomto již dříve střídavým napětím elektrifikovaném úseku využívat stávající infrastrukturu. V současné době probíhá zkušební provoz nejnovějších souprav upravených pro oba druhy provozu. Ze třídílné jednotky jsou krajní vozy vybaveny pro stejnosměr-



↑ Autobusová zastávka, označnická a informační v jednotném designu HVV.

né napětí, prostřední díl má nově na střeše zabudovaný sběrač proudu z vrchního vedení, které jsou zapuštěny do střechy, aby bylo i nadále možné bezproblémově projet tunely v centru Hamburku. Provozní změna napětí má podle vzoru v Karlsruhe probíhat po projetí setrvačností úseky bez proudu. Uvažuje se také o rozšíření dvousystémového provozu do šlesvicko-holštýnského okolí až po Bad Oldesloe, Kaltenkirchen, Elmshorn a případně Itzehoe. Dosavadní zkušenosti v provozu potvrzují zvýšení atraktivity hromadné dopravy díky přímému spojení bez přestupu až do centra Hamburku. Přestože oproti původní obsluze klasickou železnici došlo k rozšíření počtu spojů, kvůli nárůstu poptávky musely být vlaky S-Bahnu již asi po dvou týdnech znovu posíleny.

## Změna užívání záchytných parkovišť P+R po rozšíření HVV

Přepravní vztahy v okolí Hamburku se během mnoha let rozvinuly až za hranice HVV. Na konci 90. let proto zesílily aktivity na rozšíření integrovaného systému. To nastalo v prosinci 2002 směrem na sever od Hamburku, v prosinci 2004 na jih od Hamburku. První směrnice týkající se P+R byla vydána v roce 1969. Tehdy ovšem byl význam záchytných parkovišť přeceněn, měla v hromadné dopravě hrát stejnou roli jako metro, S-Bahn a autobusy. V 80. letech a na začátku 90. let byla naopak z některých stran kritizována kvůli údajnému konkurování návazné linkové dopravě. To však bylo vyvráceno tím, že většina uživatelů P+R (90 %) pravidelně dojížděla do práce nebo za vzděláním a dobré 2/3 jich vlastnily předplatit jízdenku. →



3-úrovňový model organizace IDS.

Lze se tedy domnívat, že užívali hromadnou dopravu denně. 70 % z nich přitom užívalo záchytné parkoviště nejvýše jednou týdně, pravděpodobně kvůli kombinaci s nějakou další cestou, kterou potřebovali vyřídit. Navíc bylo upozorňováno na to, že i bez plánování a nabídky by P+R existovala, a to „divoká“ v ulicích a užitkových cestách v okolí nádraží. Jinými kritiky bylo jmenováno silné dopravní zatížení v okolí velkých parkovišť. Byla proto realizována hustší síť menších P+R s kratšími přístupovými cestami a menším negativním vlivem na okolí. Nakonec se všeobecný názor ustálil na tom, že záchytná parkoviště mohou být smysluplná, když neexistuje prostorově, časově nebo ekonomicky přiměřená nabídka linkové dopravy. Rozšířením HVV na sever i na jih od Hamburku byly

ace na přetížených parkovištích v okrajových oblastech původního HVV. Například v oblasti na sever od Hamburku se přesunula část zátěže ze záchytného parkoviště u nádraží Ahrensburku dále do Reinfeldu, tedy z původní do nové poslední zastávky HVV. Vliv rozšíření HVV potvrdil průzkum poznávacích značek automobilů, v Ahrensburku vzrostl podíl uživatelů z bezprostředního okolí, podíl uživatelů zdaleka zřetelně poklesl. To znamená, že došlo ke zkrácení cest ujetých automobilem a naopak lehce narostl čas strávený v hromadné dopravě. Je tak naplněn žádoucí efekt redukce IAD ve prospěch veřejné dopravy. Zároveň vzrostl o 20 % počet uživatelů P+R, kteří vlastní předplatní jízdenku, což lze považovat za silnější vazbu k hromadné dopravě

zapojeny také oblasti s řídkou hustotou osídlení, kde lze považovat P+R za možné řešení. Provedený výzkum prokázal, že došlo k prostorové změně v užívání záchytných parkovišť. Po rozšíření integrované dopravy se uklidnila situ-

### Zajišťování přepravy návštěvníků velkých akcí

S rostoucím počtem velkých společenských, kulturních, sportovních a jiných akcí je role HVV jako koordinátora vhodné nabídky hromadné dopravy stále důležitější. Například v srpnu 2005 se konal den otevřených dveří výrobce letadel ve Finkenwerderu, který navštívilo přes 100 000 lidí a dalších 10 000 přihlíželo na břehu Labe prvnímu přistání Airbusu A380 v Hamburku. Kromě toho se konalo hojně navštívené fotbalové utkání. Dopravci HVV tak nasadili do provozu navíc 250 autobusů (převážně kloubových), 11 lodí a několik vlaků metra a S-Bahnu. Protože sídlo výrobce letadel je na ostrově, a tudíž špatně dostupné automobilem, zřídil HVV po dohodě s pořadatelem a s policií velká záchytná parkoviště ve Waltersdorfu, Hausbrüchu a Fischbecku, ze kterých jezdily autobusy v intervalu 1 minuta k místu konání akce. Policie na mnoha místech zakázala vjezd automobilů a zřídila zvláštní vyhrazené pruhy pro autobusy. Třetina návštěvníků a návštěvnic byla autobusovými linkami z různých míst přepravena do Teufelsbrücku a pokračovala dále přes Labe loděmi, které odjížděly plně obsazené každé 2 minuty. Když největší letadlo na světě několikrát přelétlo nad místem akce, chtěly najednou dvě třetiny návštěvníků domů. Díky mnoha nasazeným vozidlům však ani při návratu nemuseli na svůj spoj čekat dlouho.



↑ Zatím jednosystémová (stejnosečná) jednotka S-Bahnu Hamburk.

← Vlaky regionální dráhy A-Bahn v okolí Hamburku.



# SMS jízdenka získala cenu Český zavináč!

V minulém čísle DP KONTAKTu jsem se vám snažila přiblížit dnes již velmi oblíbenou službu SMS jízdenka, kterou Dopravní podnik spustil před pěti měsíci. To jsem ještě ale neměla ani tušení, že práce velkého týmu lidí dostane i jiné ocenění než formou čísel ukazujících zájem našich cestujících a pozitivních podnětů na různá vylepšení a rozšíření této služby.

Kateřina Poláková, odbor Marketing a komunikace  
Foto: archiv ISSS



↑ Ing. Radek Zamrazil převzal za Dopravní podnik cenu za projekt, který loni nejvíce přispěl k rozvoji informačních technologií – službu SMS jízdenka.

← Kateřina Poláková, Ing. Radek Zamrazil a Český zavináč.



Jaké bylo moje překvapení, když Dopravní podnik kontaktoval představitel Občanského sdružení Český zavináč RNDr. Tomáš Renčín s pozváním na gala večer, u příležitosti vyhlášení vítěze ceny Český zavináč pro rok 2008, do Hradce Králové, který zároveň zahajoval každoroční konferenci ISSS 2008. Pro upřesnění toto sdružení se zabývá rozvojem informačních technologií ve státní správě a samosprávě, organizuje na toto téma odborné konference, výstavy, veletrhy a také uděluje cenu Český zavináč za nejlepší realizovaný projekt. Tato cena je udělena jednou ročně, a to počinům,

kteří významně přispívají k rozvoji moderních technologií ve službách veřejnosti. V minulých letech byly například oceněny takové osobnosti a instituce jako v roce 1999 Otakar Motejl (tehdejší ministr spravedlnosti) za zpřístupnění obchodního rejstříku na internetu ([www.justice.cz](http://www.justice.cz)) nebo v roce 2004 Český úřad zeměměřičský a katastrální za nahlížení do katastru nemovitostí na internetu. Vydali jsme se tedy v neděli 6. dubna 2008 se zástupcem vedení Dopravního podniku, technickým ředitelem Ing. Radkem Zamrazilem, na „výlet“ do Klicperova divadla v Hradci Králové. Velkou motivací pro nás byla jak

hojná účast odborné veřejnosti, tak i účast pana ministra Ivana Langera, který se ten večer částečně stal i průvodcem a hostem na pódiu ve fiktivních „Krásných ztrátách“ Michala Prokopa. Po krátkém úvodu tohoto večera a vstupu velké dámy monologů Ester Kočíčkové, pan Tomáš Renčín za asistence moderátora večera Jana Pokorného uvedl vyhlášení vítěze soutěže o Český zavináč. Slova uznání byla rajsskou hudbou a nečekaně krásným oceněním, kterého se nám dostalo. Potom už přišla jen velká smršť dotazů od novinářů i příjemných pozvání na přednášky na univerzitu Jana Masaryka v Brně, ale to už splynulo v jeden povznášející moment, který jsme si myslím dokonale užili. Byla to ta správná satisfakce, a zároveň radost, že se lidé stále ještě zajímají o pozitivní kroky a nezabývají se jen čekáním na chybu nebo pád. Proto končím stejně jako v minulém čísle DP KONTAKTu větou, kdy doufáme, že je to pouze začátek něčeho většího...





# Proč vznikl odbor Jízdní služba?

Prvním únorovým dnem letošního roku došlo na jednotce Provoz Tramvaje k výrazné organizační změně – vznikl odbor Jízdní služba, který přebíral činnost jednotlivých provozoven v JPT (mimo Lanové dráhy na Petřín). Zajímalo mě, proč k této změně došlo, jaké novinky přinesla a jaké činnosti odbor Jízdní služba zajišťuje.

Se svými otázkami jsem se proto obrátila na vedoucího odboru Jízdní služba – Pavla Čeňka a vedoucího oddělení Řidiči – Roberta Domašínského.

**Dana Reinišová, oddělení Komunikace**  
**Foto: Luboš Wisniewski**

## Proč vznikl odbor Jízdní služba? K jakým zásadním změnám oproti dřívějšímu stavu došlo?

**PČ:** Vznikl požadavek na efektivní využití vozového parku a následně řidičů, omezení autonomních administrativních činností, koordinaci práce řidičů mezi vozovkami, v neposlední řadě garanci dodržení zákonných podmínek pro výkon řidiče tramvají.

**RD:** Navíc na základě personálního a organizačního auditu, který v Dopravním podniku v loňském roce probíhal, bylo zjištěno, že některé činnosti se dělají zdvojeně, zbytečně a že některé z nich lze řešit s menším počtem lidí a efektivněji.

**PČ:** Obecně se dá říci, že vznikem odboru Jízdní služba se většina činností na vozovnách centralizovala do jednoho místa – odboru. Zásadní viditelnou změnou oproti dřívějšímu je centrální plánování služeb řidičů. Změnou je i to, že dříve byl na vozovně vedoucí provozovny, ekonomka, denní výpravčí a 5 směnových výpravčích. V současné době je na vozovně pouze 1 denní výpravčí a 4 směnoví výpravčí.

## Jaký přínos má centrální plánování?

**PČ:** Tím, že jsou jednotlivé činnosti soustředěny do jednoho odboru, zachovávají si jakýsi jednotný řád a pravidla. Plánováním se navíc předejde velké části krizových situací. Problémy se řeší ne v okamžiku, kdy se vystupňují, ale již v okamžiku plánování, což je daleko efektivnější. Centrální plánování pomáhá také při řešení personálních problémů. Například vozovna Hloubětín měla v minu-

losti často potíže s obsazením směn. Bylo zde až 20 neobsazených směn, které musel řešit směnový výpravčí, což není jednoduché. V současné době tyto problémy vozovna nemá. Centralizace je přínosem i pro úspěšnou komunikaci při organizování služeb řidičů, ať už kmenových, či brigádníků. Dříve mezi sebou jednotlivé vozovny příliš nekomunikovaly, nyní jsme schopni využít personální rezervy účelově tam, kde jsou potřeba.

**RD:** Už není nastaveno jakési rozhraní vozoven, kdy si každá dělala to svoje a po svém, často odlišným způsobem než druhé vozovny (např. služební hlášení na řidiče tramvaje, porušení předpisů se řešilo v každé vozovně jinak, byl různý systém odměňování na vozovnách atd.).

Centralizací se daleko lépe využije potenciál lidských zdrojů, který tu je, a navíc jsou splněny ekonomické úspory, které na nás byly a jsou kladeny.

## Odbor Jízdní služba se skládá z několika oddělení. Z jakých a co je náplní jejich činnosti?

**PČ:** Odbor Jízdní služba zahrnuje tři oddělení – Řidiči pod vedením Roberta Domašínského, Výpravny, jehož vedoucím je Ing. Karel Toman, a Výcvik řidičů vede Ing. Vladimír Pušman.

**RD:** Oddělení Řidiči má na starosti mimo jiné nábor nových řidičů tramvají, pohovory s nimi a činnosti spojené s jejich přijetím do pracovního poměru. Dále koordinuje zajišťování zdravotní (lékařské prohlídky) a odborné způsobilosti řidičů (školení). Do činnosti oddělení spadá i odměňování řidičů



Pavel Čeňka je od února 2008 vedoucím odboru Jízdní služba.



Robert Domašínský vede oddělení Řidiči.

v rámci řešení výkonnostních odměn. Projednáváme také služební hlášení podané na řidiče. Mapujeme chování řidičů, což nám poslouží pro projekt Slušný řidič, který byl představen na stránkách lednového DP KONT@KTu a je zpracován jako téma na periodických školeních řidičů.

**PČ:** Oddělení Výpravny tvoří zaměstnanci, kteří kompletně zpracovávají podklady do aplikace Služby řidičů z jízdních řádů vytvořených odborem 100500 a plánují veškeré služby pro řidiče tramvají, tzn. pro 1 310 kmenových řidičů a 395 brigádníků.

Do tohoto oddělení spadají všechny výpravny vozoven (Hloubětín, Kobylisy, Motol, Pankrác, Strašnice, Vokovice a Žižkov), kde na každé je pět výpravčích. Oddělení dále zajišťuje chod střídacího místa na Palmovce, kde se střídají čtyři výpravčí. Všichni společně zajišťují řádné a včasné vypravení všech tramvajových vlaků a střídání přestávek řidičů tramvají.

Co se týče střídacích míst, je dnes největším problémem, že nemáme zázemí tam, kde bychom je potřebovali. Jako optimální se nám jeví místo u Anděla. V současné době pracujeme na zajištění střídací místnosti. Anděl by byl dle mého názoru velmi užitečný a pro řidiče lukrativní – je to dobré místo pro odpočinek, řidič se v jeho okolí může projít, má mnoho možností kde se najíst, nakoupit si...

Referát Výcvik řidičů kompletně zajišťuje praktický výcvik řidičů tramvajů jak v základních, tak v rozšiřujících kurzech. Čím dál tím víc totiž potřebujeme, aby řidič měl schopnost jezdit s kterýmkoliv typem tramvaje. Referát také připravuje podklady pro pravidelné školení řidičů tramvajů.

#### **Jak tyto organizační změny přijali řidiči?**

**RD:** V zásadě velmi pozitivně. Samozřejmě existuje malé procento řidičů, kteří se s těmito změnami neztožňovali. Ale to bylo hlavně z důvodu, že nové organizační uspořádání jim odejme výhody, které měli na úkor ostatních kolegů.

**PČ:** Během dvou týdnů jsme objeli všechny vozovny, hovořili jsme s řidiči a snažili se jim představit organizační změny. Chtěli jsme jim předat maximum informací, odpovídali jsme na jejich dotazy, pro případné dotazy a připomínky mohli využít i speciální e-mailovou adresu či bezplatnou infolinku. Vzhledem k fámě, která vznikla hned na počátku, jsme totiž měli dost ztíženou situaci a bylo třeba uvést věci na pravou míru.

#### **O jakou fámu šlo?**

**PČ:** Unikly ven informace, ze kterých se staly dezinformace, a ty spustily lavinu otázek a dohadů, že budeme s řidiči manipulovat v rámci všech vozoven, dle našich potřeb. Pro zaručení příslušnosti řidiče k vozovně byla vytvořena směrnice generálního ředitele, ve které jsme se zavázali, že nebudeme s řidiči v tomto směru manipulovat. Musím říct, že jsme nikdy tento úmysl ani neměli. Dodnes jsem se nedozvěděl, kde tento výmysl vznikl a kdo ho mezi řidiče rozšířil. Když potřebujeme z operativních důvodů přidělit službu řidiči v jiné vozovně, je to záležitost spíše výjimečná, třeba z důvodů vyšší nemocnosti, tak se snažíme po telefonické dohodě směnu obsadit nejdříve řidičem brigádníkem. Pokud to není realizovatelné touto cestou, teprve potom volíme použití kmenového řidiče z jiné vozovny. Samozřejmě přihlížíme k tomu, jak se řidič dostane po ukončení směny domů. Proto volíme vhodný konec směny a řidič je o této změně dostatečně včas informován. Včas znamená, že se jej před naplánováním služby na tuto možnost zeptáme. Připomínám čtenářům, že se půjčováním řidičů řešili krize v neobsazenosti vlaků i před vznikem odboru Jízdní služba. Ale až v té operativní části, a nikoliv již v okamžiku prvotního plánování služeb.

**RD:** Přesouvání řidičů do jiných vozoven bylo kontraproduktivní.

Kdybyste řidiče ze Žižkova přesunula do Motola, tak by se náhle objevila neschopenka, a tím by navázal další problém, ne jenom v Motole, ale současně i na Žižkově. Stačilo by, aby si řidiči toto uvědomili, a došlo by jim, že přesuny nic neřeší. Při pořádání naší ankety pro řidiče, zaměřené na možnost zajezdit si i s jiným typem tramvaje (to znamená v jiné vozovně), jsme zjistili, že by zájem o to byl. Snad ze strachu ale do dotazníku raději vyplnili, že jinde jezdit nechtějí, nebo jej nevyplnili vůbec.

**PČ:** Paradoxní je, že když jsme s řidiči mluvili při různých osobních jednáních, dozvěděli jsme se informaci, že by si rádi zajezdili v jiné vozovně s jiným typem vozu, který není v jejich mateřské vozovně. Bohužel, už kvůli počátečním obavám a nedůvěře spíše oslovujeme a počítáme s řidiči brigádníky, kteří se tomuto „použití“ do jiných vozoven nebrání. Při sepsání nabídky své výpomoci do knihy požadavků připiší, že jsou ochotni jezdit kdekoliv. Zároveň nabízíme obdobné řešení kmenovým řidičům. Kdo má zájem si zajezdit v jiné vozovně s jiným typem vozu, může tuto žádost napsat do knihy požadavků. A při nejbližší příležitosti mu bude vyhověno.

#### **Jaké máte postřehy z uvedení těchto změn v život? Jaká je realita?**

**RD:** Přes počáteční drobné problémy jsme v současné době již stabilizováni. Částečně nás ovlivňují softwarové záležitosti. Pokud i toto dopracujeme do podoby, kterou jsme si naplánovali v souvislosti s organizační změnou, pak odbor Jízdní služba bude fungovat tak, jak jsme si představovali.

#### **Jaká je situace v odměňování řidičů? Z jejich řad se ozývají hlasy, že nejsou dostatečně ohodnoceni, chybí jim motivátory pro práci.**

**PČ:** Řidičům můžeme v současné době zvýšit jejich výkonnostní odměny jen o to, co jinde snížíme za přestupky v rámci nepřiznání osobního ohodnocení. Dopravní podnik přináší řidičům ale i řadu nefinančních výhod, což si možná už mnozí neuvědomují, jelikož je berou téměř jako samozřejmost – stravenky, stejnokroj, tramvajenku i pro rodinné příslušníky, práci u stabilního zaměstnavatele atd.

**RD:** V současné době se doladuje nový motivační systém řidičů, který projednáváme se zástupci odborových organizací. Motivátorem pro řidiče by se mohl stát i projekt „Slušný řidič“, kdy dvakrát do roka budou odměněni ti nejlepší. Hodnotit se bude podle kritérií, jako je

jízda bez nehod, slušné chování vůči cestujícím a spolupracovníkům, žádná neomluvená absence, pomoc při mimořádných událostech, dobrá technika jízdy, dodržování ústrojové kázně apod.

#### **Plánujete ještě nějaké změny, nebo už jen spíše budete stabilizovat stávající situaci?**


**RD:** Jak jsem již říkal, je třeba stabilizovat stav i po stránce softwaru. Nové organizační uspořádání s sebou přináší i nutnost inovovat stávající software. V současné době sbíráme podněty a požadavky pro inovaci a vývoj softwaru, se kterým pracujeme a díky kterému se posuneme v plánování služeb řidičů o další krok dopředu.

**PČ:** Připravujeme etapu „rozvoje aplikace“ Služby řidičů, která má být hotová do konce listopadu. V současné době se například potýkáme při plánování služby s problémem, kdy je naplánován typ vozu v grafikonu, ale nemáme přímo v modulu plánování služeb informaci k řidiči, zda má příslušné oprávnění k řízení daného typu vozu, či nikoli. Plánovač musí tuto informaci kontrolovat v jiné aplikaci.

Cílem této etapy je tedy zajistit, aby námi používaný software vyhovoval co nejlépe našim potřebám.

#### **Jak byste shrnuli výsledky práce odboru Jízdní služba za období od jeho vzniku?**

**RD:** Práce nově vzniklého odboru je velice profesionální a přes počáteční startovací období se dnes celkově tento útvar stabilizuje. Za všechno lze poděkovat hlavně lidem, kteří vyvinuli obrovské úsilí k dosažení stanoveného cíle. Chtěl bych poděkovat všem řidičům, kteří přijali změny pozitivně, o čemž svědčí jejich e-maily a volání na zelenou linku. I za to, že v období přechodu na nové organizační uspořádání byli nápomocní při řešení některých nových provozních záležitostí. Věřím, že i do budoucna díky všem pracovníkům zvládneme úkoly na nás kladené.

**PČ:** Naprosto souhlasím s tím, že za úspěchem je třeba hledat mimořádné úsilí všech pracovníků nového odboru Jízdní služba. Chtěl bych jim, konkrétně panu Antonínu Buriánkovi a paní Marcelle Geckové z oddělení Řidiči, panu Zdeňku Buchalovi z referátu Výcvik řidičů a celému oddělení Výpravny, zejména pánům Flégrovi, Krtičkovi, Valentovi, Černoohorskému a Kučerovi, a také všem výpravčím na vozovnách, vyslovit přes tyto řádky velké poděkování za jejich profesionální a obětavou práci. 



# Projekt „Slušný řidič“

V lednovém čísle DP KONTAKTu jsme pod názvem Projekt „Slušný řidič“ informovali o nové kampani, která má za cíl zlepšit vzájemnou komunikaci mezi cestujícími a řidiči tramvají a autobusů. Představili jsme cíle projektu, složení pracovní skupiny, která se tímto projektem zabývá, základní akce, které budou v rámci tohoto projektu probíhat i jejich rámcový harmonogram na letošní rok.

Ing. Vladimír Pušman, vedoucí pracovní skupiny projektu „Přijetí“

**N**a jednotce Provoz Autobusy byli vybráni řidiči – četaři, kteří mají na starosti vždy určitou skupinu konkrétních řidičů a zajišťují komunikaci i zpětnou vazbu mezi nimi a vedením JPA. Na jednotce Provoz Tramvaje je nastaven jiný systém. Neexistují zde řidiči – četaři, ale řidiči – instruktoři, kteří kromě komunikace mezi řidiči a vedením JPT mají na starosti praktický výcvik řidičů tramvají, kontrolu výkonu jejich služby a zvýšenou kontrolu technického stavu trati při výkonu služby. V rámci projektu „Slušný řidič“ JPT na přelomu ledna a února vyhlásila výběrové řízení na pozici řidiče tramvaje – instruktorů. Z 90 přihlášených uchazečů bylo vybráno cca 20, z nichž již polovina na přelomu března a dubna absolvovala nový kurz pro instruktoře a složila úspěšně novou zkoušku D9. Ostatní uchazeči i stávající instruktoři budou takto proškoleni do konce června letošního roku. Tím by mělo dojít k výraznému zkvalitnění praktického výcviku řidičů tramvají a zároveň ke zlepšení komunikace mezi řidiči a vedením obou provozních jednotek. V březnu byla zahájena interní informační kampaň, s jejímž stěžejním materiálem, tzv. „Desaterem slušného řidiče“, se dnes v Dopravním podniku můžete setkávat. Tento materiál má za cíl formou známého mravního kodexu poukázat na nejčastější zdroje konfliktních situací mezi řidičem a cestujícím a poskytnout stručnou radu, jak tyto situace řešit. Měl by také být stěžejním tématem právě probíhajícího školení řidičů tramvají i autobusů, jehož téma „komunikace“ bylo zvoleno také v rámci projektu „Slušný řidič“. Dispečeri, výpravčí, dopravní kontrolori, řidiči tramvají – instruktoři a řidiči autobusů – četaři absolvovali toto školení navíc ještě v nadstandardní rozšířené formě.

Na polovinu května připravujeme zahájení externí komunikační kampaně, v níž chceme cestujícím prezentovat, že většina řidičů se snaží chovat tak, aby si zasloužila označení, které nese celý tento projekt, tedy „slušný řidič“. Cestující budou seznámeni s kvalitami řidičů Dopravního podniku. Chceme ukázat, že Dopravní podnik si svých řidičů váží, uvědomuje si složitost výkonu jejich povolání a stojí za nimi. V druhé fázi komunikační kampaně, která nahradí původní informační letáky, budeme seznamovat cestující s nejčastějšími příčinami vzniku konfliktních

situací, které v rámci interní kampaně řeší „Desatero slušného řidiče“, v této fázi by měl být cestujícím nabídnut pohled řidiče na tyto situace.

V červnu proběhne první vyhodnocení nejlepších řidičů, kteří získají hodnotné ceny zajištěné odborem Marketing a komunikace. Jedná se o zkušební období, které bylo zkráceno pouze na 4 měsíce a kritéria hodnocení řidičů mohou být v dalších obdobích upravena, a to i dle připomínek samotných řidičů.

Hodnocení budou pouze kmenoví řidiči tramvají a autobusů. Co vše se bude při výběru nejlepších řidičů za období únor – květen 2008 hodnotit?

- ▶ odpracování minimálně 95 % fondu pracovní doby (dovolená bude započítána jako pracovní doba),
- ▶ jízda bez nehod,
- ▶ bez stížností a negativních služebních hlášení,
- ▶ bez zaviněných úrazů,
- ▶ bez závad ve výkonu služby,
- ▶ nadspotřeba nafty max. 5 % (pouze řidiči autobusů),
- ▶ výkon služby nad limit svých pracovních povinností (mimořádný zákrok při pomoci jiné osobě, vzorná spolupráce při likvidaci mimořádných událostí, pochvaly, pochvalná služební hlášení apod.).

Postup hodnocení nejlepších řidičů bude v obou provozních jednotkách odlišný, vzhledem k některým odlišným specifickým pracím řidiče tramvaje a autobusu a odlišné organizační struktuře JPT a JPA.

V JPT budou řidiče hodnotit výpravčí, řidiči – instruktoři, dopravní kontrola a dispečeri. Každý z hodnotitelů navrhne několik adeptů na zařazení do nominace na ohodnocení v rámci projektu. Následně ze všech navržených řidičů vyberou vedoucí pracovníci oddělení Řidiči a oddělení Kontrola a vyhodnocení provozu stanovený počet řidičů do konkrétních kategorií.

V JPA jsou mimořádný zákrok při pomoci jiné osobě a pomoc při mimořádných událostech brány jako doplňková kritéria hodnocení. Řidiče budou hodnotit řidiči – četaři, výpravčí a vedoucí provozovny a hodnocení bude realizováno po provozovnách (jednou 1. místo, dvakrát 2. místo a dvakrát 3. místo). Každý hodnotitel vybere 3 nejlepší řidiče a přidělí jim body podle pořadí (1. místo – 3 body, 2. místo – 2 body a 3. místo – 1 bod). U skupiny vybraných řidičů se provede kontrola splnění základních kritérií (v případě jejich nesplnění hodnotitel vybere náhradníka) a pořadí se stanovuje součtem přidělených bodů. V případě rovnosti bodů u některých řidičů rozhodují doplňková kritéria. Není-li možné rozhodnout ani užitím doplňkových kritérií, rozhoduje vedoucí provozovny. Žádný hodnotitel pochopitelně nemůže vybírat sám sebe.

Celkem bude vyhodnoceno 14 řidičů tramvají a 25 řidičů autobusů. Pro výherce bude připraveno 9 prvních, 15 druhých a 15 třetích cen. Momentální snahou je získat pro projekt „Slušný řidič“ takové hodnotné ceny, které budou důstojnou odměnou za úsilí, které nejlepší řidiči do splnění podmínek investovali. V současné chvíli probíhají jednání s dodavateli výpočetní techniky a mobilních telefonů, aby se stali partnery tohoto projektu a dodali ceny pro nejlepší řidiče. Konkrétní ceny budou známy v průběhu měsíce května a budeme o nich neprodleně informovat v podnikových periodických.



# Nové metro přináší nové informační materiály

Pouze Pražan či návštěvník Prahy, který má k dispozici dostatek kvalitních a přehledných informací, může bezproblémově využívat systém městské hromadné dopravy. Kvalitní a srozumitelné informace jsou stejně důležité jako přesná a včasná doprava. Ten, kdo individuálně navštívil nějaké cizí město, by o potřebě kvalitních informací pro snadné používání městské hromadné dopravy mohl vyprávět.

**Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing  
a Mgr. Milan Slezák, odbor Provozní informace**

**P**rodloužení metra s sebou přináší nejen zlepšení dopravní obslužnosti dané oblasti, ale také vyvolává nároky na změnu velkého množství informačních materiálů, které jsou distribuovány mezi širokou obec našich klientů. Stejně je to i v souvislosti s prodloužením tratě C metra do Letňan.

Příprava změn začala již na počátku roku 2008, krátce poté, co byly připraveny materiály informující o nové tarifu Pražské integrované dopravy. Připravovány byly nové informace pro vozy metra. Nad každými dveřmi ve vozech metra uvidíte schémata v nové grafické úpravě, která koresponduje se stylem, který používá Dopravní podnik od léta loňského roku. Změnou prošly také čtvercové informace ve vozech. Oba materiály obsahují ikony nejvýznamnějších pražských pamětihodností, aby zejména turistům ulehčovaly orientaci v Praze a jejím dopravním systému.

Aktualizaci a změnou grafiky neprošly ale jen informační materiály ve vozech metra. Své nové podoby se dočkaly i ty ve vozech povrchové dopravy. Velmi ceněnou pomůckou nejen turistů, ale i Pražanů, jsou různé typy map, které Dopravní podnik vydává. Vidíte je na ulicích, ve stanicích metra a jsou také v prodeji ve všech infocentrech Dopravního podniku. K 9. květnu byl již pošesté vydán Atlas pražské

integrované dopravy. Unikátní formát, který je žádan mnoha našimi klienty. Mapové listy v měřítku 1:20 000 překrývá pauzák s aktuálním linkovým vedením metra, tramvají a autobusů.

Pokud si na vašich cestách vystačíte s „kapesní“ skládanou mapou, byla i ta k 9. květnu vydána v nové aktualizované podobě. Atlas i mapu si můžete zakoupit v infocentrech Dopravního podniku.

Při každé cestě metrem, tramvají či autobusem si možná ani ne všimnete, kolik informačních materiálů Dopravní podnik pro své klienty připravuje, aby se necítili ztraceni nebo aby věděli, jakou jízdenku si mají pořídit.

K 9. květnu byly měněny materiály informující o tarifu, neboť otevření metra mělo vliv na trasy autobusů v severovýchodní části města a přilehlého regionu. Základním materiálem seznamujícím především návštěvníky s tím, jak mají používat městskou hromadnou dopravu, je skládačka Městem v pohybu, vycházející ve třech jazykových mutacích, české, anglické a německé. Ve stejných mutacích je vydávána i skládačka Doprava z/na letiště. Ostatní materiály (například Nočním městem a tarify) jsou připravovány dvojjazyčně, česky a anglicky. Od 9. května spatříte ve 14 stanicích metra také nové informační prvky, a to stojany pro „drátěný program“. Každý stojan je rozdělen na dvě části. Dvě

třetiny bude využívat Dopravní podnik pro umístění svých informačních a propagačních materiálů a třetina je vyčleněna pro společnost Rencar a zájemce o inzerci.

V rámci zkušebního provozu bude sledováno, jak cestující budou využívat možnost si sami vzít materiál, který je pro ně nejvýhodnější. Pokud se novinka osvědčí, měla by být do konce roku instalována do dalších stanic metra. Přece jen infocenter DP je pouze několik a zájem o informace je především mezi návštěvníky města veliký. Pro „drátěný program“ jsou kromě již vyjmenovaných materiálů připravovány další, například propagační Muzeum MHD a nostalgickou tramvajovou linku č. 91.

Novinkou mezi pestrými nabídkami infomateriálů vydávaných Dopravním podnikem jsou trhačí bloky, určené pro pracovníky u vstupu do stanic metra nebo pro infocentra DP. Je potřeba něco vyznačit ve schématu či mapě centra. Pracovník vyznačí či zapíše důležitou poznámku do bloku a list předá cestujícímu.

Mezi cestujícími, kteří nemají přístup na internet, se těší stále velké oblibě knižní jízdní řády. U příležitosti otevření metra připravil ROPID oblastní jízdní řád, především pro služební potřebu, část nákladu je také prodávána v infocentrech DP za velice příznivou cenu.



# Opravna tramvají v Hostivaři slouží 40 let

Přibližně v poledne 2. ledna 1968 se od sídla Dopravního podniku hlavního města Prahy v Bubenské ulici vydalo několik autobusů s jeho vedením a dalšími zaměstnanci a směřovalo téměř na opačný konec právě rozšířeného města, kde se v rozestavěném novém areálu konalo slavnostní zahájení provozu první části nových ústředních dílen – opravy tramvají. Možná si teď kladete otázku, proč si tuto událost, od které uplynulo 40 let, připomínáme až v dubnu. Nezapomněli jsme. Jen jsme tím chtěli naznačit, že se tu tehdy uskutečnilo především jen to obvyklé symbolické přestřižení pásky a prohlídka zbrusu nové stavby. Opravdový provoz dílen začal později a stěhování jednotlivých středisek z Rustonky a několika detašovaných pracovišť trvalo ještě mnoho měsíců.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv  
Foto: Archiv DP a autor



**M**yšlenka výstavby ústředních dílen v Hostivaři je starší, než by se zřejmě zdálo. Zrodila se právě před osmdesáti lety, v roce 1928, kdy nacházíme první úvahy o možném obstarání pozemků v lokalitě Na Homoli. O rok později už byly hotovy „dispoziční plány a skizy pro projektované ústřední dílny v Hostivaři“. Elektrické podniky vlastnily v Praze některé atraktivní pozemky, které výhodně směnily s hlav-

ním městem Prahou za rozsáhlé území o rozloze téměř 21 a půl hektaru na rozhraní Hostivaře, Malešic a Štěrbohol, i když bylo jasné, že samotná výstavba ústředních dílen začne až ve vzdálenější budoucnosti. Pozemky proto byly na nějaký čas pronajaty většinou zemědělci, kteří na nich hospodařili i před tím. Když Dopravní podnik hlavního města Prahy, který se stal nástupcem Elektrických podniků v provozování městské

hromadné dopravy v Praze, v roce 1951 vypracoval první studie a o rok později investiční úkol, jistě nikdo netušil, že se realizace záměru protáhne doslova na celá desetiletí a přesto areál vlastně nikdy nebude dokončen. Předpokládalo se, že v Hostivaři vznikne opravná kolejových vozidel, trolejbusů, autobusů, zázemí pro údržbu automobilového parku osobních i speciálních vozů, dílny měření, trolejového vedení, dílny kolejových konstrukcí, sklady, učňovské středisko a další objekty. Opravy měly dokonce zajišťovat těžkou údržbu tramvají a trolejbusů i pro Kladno! (To není omyl, dobové materiály opakovaně hovoří o tom, že kapacita dílen bude počítána i pro tyto kladenské dopravní prostředky. Kladno mělo v letech 1953–1963 vlastní městský dopravní podnik. Záměry vybudovat na Kladně síť tramvají a trolejbusů se nakonec neuskutečnily.) Předpokládalo se, že stavba areálu začne v roce 1954 a bude dokončena během deseti let.

Jenže všechno nakonec bylo trochu jinak. Velkorysé představy s investičními náklady převyšujícími 1 miliardu korun staré měny (po reformě v roce 1953 šlo o částku přes 231 milionů korun) narážely na řadu administrativních překážek. Měnily se předpisy o sestavování projektové a rozpočtové dokumentace, takže se projekt musel opakovaně přepracovávat, nebyla pořádně ujasněna ani koncepce městské hromadné dopravy v Praze a také ani na zmíněném Kladně, kde po rozhodnutí vládního výboru pro výstavbu bylo upuštěno od vybudování tramvajových tratí (s trolejbusy se ale počítalo i nadále) a zahájení výstavby bylo odloženo. Zajímavá je zmínka v ekonomickém zdůvodnění výstavby dílen. Dopravní podnik správně uváděl, že průmysl tehdejšího Československa nemá potřebnou kapacitu a není zařízen na provádění údržby přibližně 1700–1900 kolejových a bezkolejových vozidel městské dopravy v Praze. Aniž by začaly pořádně projektové práce, byl zvýšen investiční náklad na celý areál o více než 100 milionů korun nové měny! Generálním projektantem první části stavby – opravy tramvají a souvisejících objektů – se v roce 1959 stal státní projektový ústav Kovoprojekta. Místo aby se začalo stavět, neustále se měnily

investiční náklady – tu směrem nahoru, tu směrem dolů.

Na pokyn ústředních politických orgánů bylo nutné zohlednit dvousměnný provoz, což se projevilo v organizaci práce, a tedy i kapacitě dílen, koncepce uspořádání objektů opravny kolejových vozidel se změnila také proto, že bylo zatím upuštěno od stavby rychlodráhy. Projektová dokumentace se opakovaně přepracovávala, a když už se zdálo, že se v roce 1960 se stavbou konečně začne, nedal odbor zemědělství Národního výboru hlavního města Prahy souhlas s vyčleněním pozemků z obdělávání, a tak došlo k dalšímu ročnímu odkladu.

V roce 1961 neměl zase potřebné kapacity generální dodavatel stavby (národní podnik Konstruktiva). Teprve v té době se definitivně rozhodlo, že opravy tramvají budou prováděny stanovištvým způsobem.

Až v roce 1962 povolil Národní výbor hlavního města Prahy zahájení stavby, mezitím ale začalo docházet ke sporům mezi Dopravním podnikem – investorem a Kovoprojektou – projektantem a některé spory dokonce skončily u státní arbitráže.

Nicméně 8. srpna 1962 převzal generální dodavatel budoucí staveniště a 16. září zahájil první stavební práce. Zdálo se, že stavba už má to nejhorší za sebou. V závěru roku 1962 ale přišel zásadní obrát. Na žádost Dopravního podniku se novým generálním projektantem stává Dopravoprojekt Bratislava a hledají se úspory v investičních nákladech. Zatím se týkají hlavně těch částí budoucího areálu, které nebyly ještě vyprojektovány.

Na počátku roku 1963 Konstruktiva oznámila Dopravnímu podniku, že jí Státní plánovací komise pro tento rok nezařadila stavbu do plánu. Usnesením vlády č. 60 z 10. ledna 1963 byly stavební práce na nových ústředních dílnách DP zastaveny. Následně bylo doporučeno, aby opravy tramvají nebyly prováděny stanovištvým, ale liniovým způsobem. To znamenalo, že veškerou přípravnou projektovou dokumentaci opravny tramvají bylo možné po 12 letech příprav hodit do stoupy a celý objekt se začal projektovat úplně od začátku. Nový způsob oprav byl možný jen za předpokladu, že se od sebe oddělí opravy starých dvounápravových obousměrných tramvají a opravy nových čtyřnápravových tramvají T1 a T3. Do konce roku 1963 se podařilo připravit a schválit nový úvodní projekt. Na rok 1964 se podařilo získat určitý



Historii celého areálu ústředních dílen v Hostivaři bude věnována další z řady příležitostných publikací vydávaných Dopravním podnikem o jednotlivých vozovnách a garážích. Její vydání očekáváme v nejbližších týdnech.

objem finančních prostředků, takže Konstruktiva 10. března 1964 znovu zahájila stavební práce. Stavělo se ale velmi líknavě a plán roku byl splněn jen na 35,3 %. Konstruktiva se vymlouvala, že stavba nemá **příslušné vládní pořadí důležitosti**. A tak teprve od počátku roku 1965 se na základě dalšího vládního usnesení č. 282/1964 stala stavba ústředních dílen v Hostivaři stavbou **vládou sledovanou a přednostně zabezpečovanou**. Konstruktivně nyní už nezbývalo nic jiného než opravdu stavět. Nový termín zahájení provozu opravny tramvají byl stanoven na konec roku 1967. Byl sice splněn, ale slavnostní zahájení provozu opravny, uskutečněné 2. ledna 1967 hodinu po poledni, mělo podle všeho jen formální ráz. Už od 15. prosince se sice v dílnách seznamovala první opravárenská četa s technologickým zařízením opravny, ale provoz tu začal až řadu týdnů po slavnostním přestřihu pásy a rozbíhal se postupně. Od 5. března se do opravny přemísťovaly opravy montážních celků elektrické výzbroje, v červenci 1968 začaly opravy podvozků a teprve v září 1968 začaly první standardní prohlídky vozů T3. Velké prohlídky se v Hostivaři začaly provádět až v lednu 1969 a během téhož roku se do Hostivaře stěhovaly i další provozy z Hloubětína a Vokovic. Teprve 1. dubna 1969 převzal Dopravní podnik do užívání umývárnu tramvají. Jako úplně poslední se do Hostivaře přestěhovaly opravy hlavic pantografů – 1. listopadu 1970.

Přes veškeré potíže s projektováním a stavbou se podařilo v Hostivaři vybudovat pro tramvaje kvalitní opravárenské zázemí, které bez významnějších změn sloužilo přes čtvrt století. Během let pochopitelně bylo nutné některá pracoviště přizpůsobit novým typům

vozů a jejich elektrické výzbroje. V první polovině 90. let bylo nutné opravny tramvají přizpůsobit novým světovým trendům v tramvajové dopravě. Především údržba nízkopodlažních tramvají vyžadovala zcela nové podmínky. Kromě toho vstoupily v platnost nové, velmi přísné předpisy týkající se ochrany životního a pracovního prostředí (to se v Hostivaři týkalo především lakovny, čistírny odpadních vod apod.). Některá zařízení i inženýrské sítě byla po 25 letech služby na hranici životnosti. To vše znamenalo, že bude nutné přikročit k půlmiliardové investici spočívající v zásadní přestavbě celé opravny.

V letech 1996–2001 byla po etapách kompletně přestavěna převážná část opravny. Některá pracoviště se odstěhovala do jiných objektů (například opravy elektrických točivých strojů probíhají od roku 1997 v objektu opravárenské základny metra, ale jsou organizačně i nadále součástí opravny tramvají), jiná byla radikálně přestavěna nebo přemístěna v rámci původního objektu opravny. Zásadní koncepční změna uskutečněná v závěru 90. let minulého století spočívá v přechodu od liniového na boxový (stanovištvý) způsob oprav. Tuto změnu si vyžádala postupně vzniklá rozmanitost vozového parku tramvají. Opravná tramvají tak drží krok s podobnými zařízeními v Evropě. Uskutečnit celý plán na rekonstrukci opravny se ale z finančních důvodů nepodařilo a další etapy byly odloženy na pozdější dobu. Také nejbližší budoucnost zřejmě do opravny tramvají přinese další změny, ať již to budou změny systému a organizace oprav tramvají nebo změny dané zaváděním nových typů tramvají. V každém případě se začne psát další kapitola v její historii.



# Malé překvapení v Muzeu MHD v Praze

V posledních číslech DP KONTAKTu jsme se zmínili o některých novinkách v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze. Ukázali jsme, jak se do expozice stěhoval podvozek Křížíkovy libeňské tramvaje, psali jsme také o rekonstrukci cenné dřevěné výhybkářské budky. Přesto ti, kteří do našeho muzea už zavítali, byli možná při svém vstupu poněkud překvapeni.

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

Je velikonoční víkend, sobota 22. března 2008, 9 hodin ráno. Na nádvorní střešovické vozovny se sešla skupinka zaměstnanců a spolupracovníků Muzea městské hromadné dopravy v Praze při příležitosti zahájení 16. muzejní sezony. Vedoucí jednotky Historická vozidla Ing. Milan Pokorný společně se správcem muzea

Lubomírem Kyselou tradičně společně přestříhli před vchodem do haly pásku a pozvali přítomné na první prohlídku expozice. Protože se ale neotvíralo jen muzeum, ale současně se poprvé představily i některé nové exponáty, stříhala se pásku ještě několikrát. I když jsme již o novinkách v muzeu psali, přesto hned první kroky přinesly pro většinu přítomných jedno překvapení. Úmyslně jsme se v dosavadních článcích v DP KONTAKTu nezmínili o jedné významné novince. Nejstarší vozidlo expozice, otevřený vůz koněspěšné tramvaje č. 90 z roku 1886, které se na počátku loňské sezony poprvé představilo i s koňmi (přesněji s mimořádně zdařilými maketami koní), čímž se z něj stala opravdu „koňka“, dostalo i svoji osádku – kočího a konduktéra. Obě postavy této části expozice doslova vdechly život. Už od roku 1993 sice v expozici dvě figuríny máme (sypače



← Karel Dušek a Jaroslav Talaš při „doladování“ vzhledu postavy kočího pražské koňky.



↑ Postava kočího „ve službě“. Návštěvníci mohou přijít.

← Ještě jsme na stránkách DP KONTAKTu nepředstavili obrázkem další vzácný přírůstek expozice – dvojkolí petřínské lanovky s ukázkou vrchní stavby s Abtovou ozubnicí.

kolejí a průvodčího ve stejnokroji z poloviny 40. let 20. století), jejich tváře byly ale výrazně zjednodušeny. Zkrátka jsou to opravdu jen figuríny, na které je navlečen pracovní oděv či stejnokroj. Tentokrát je ale situace zcela jiná. „Chtěl jsem, aby obě postavy byly až tak trochu jakoby pohádkové,“ sdělil nám řezbář Jaroslav Talaš, který z kočí-



Konduktér má službu na zadní plošině vozu.

ho i konduktéra udělal doslova nezaměnitelné osobnosti s neopakovatelnou tváří. Jejich úkolem se stalo přivítivě shlížet ze svého vozu na kolemjdoucí a připomínat jim, jak se kdysi cestovalo.

Obě postavy vznikly ve zlíčovském ateliéru společnosti Umělecká řemesla, s. r. o., ve které má hlavní slovo pan Karel Dušek. Ve Střešovicích se objevily 13. března 2008 dopoledne. Sledovali jsme několik desítek minut pány Duška a Talaše při práci. Jestli si myslíte, že je postavení dvou figur do expozice jednoduchou záležitostí, mýlíte se. Končetiny obou postav jsou vybaveny klouby, takže nějaký čas se hledala vhodná pozice nohou (ty bylo nezbytné z důvodu zajištění stability připevnit k podlaze vozu) a pak rukou. Aby kočí vypadal opravdu jako při své práci, musel pravíci držet kolo brzdy a levou rukou otěže obou koní. Snad nejnáročnějším úkolem byla co nejlepší pozice hlavy kočího. Hlava figuríny se sice přepravovala samostatně a připevňovala se až v poslední fázi, ale přesto i na její výsledné poloze velmi záleželo. Snahou přítomných bylo, aby se kočí dívala pokud možno ideálně na příchozí. Konduktér se jednou rukou drží tyče na plošině a druhou si přidržuje brašnu – vlastně si ji hlídá, vždyť v ní má mít vybrané peníze a jízdenky, které kdysi představovaly značnou hodnotu.

Chcete vědět, jakou měli oba zaměstnanci koňky v roce 1889 (tedy přibližně v letech, kdy byl vyroben náš vůz č. 90) pracovní dobu? „Pravidelná pracovní doba každého konduktéra a kočího nesmí v sedmi po sobě jdoucích dnech počet 84 služebních hodin přesahovati. Během osmi dnů má každý z jmenovaných jeden stejně placený den odpočinku, v který pouze k výpomocné službě na 1–2 hodiny v poledne (12–2 hod.) přidružen býti může. Konduktérům a kočím budiž ve služebních hodinách denně v době mezi 12.–2. hod. povolena polední přestávka 30 minut.“ Jistě jste si snadno spočítali dvanáctihodinovou pracovní dobu. Pokud si myslíte, že tím měli kočí s konduktérem odpracováno, jste na omylu. Ještě existovalo tři povinné hodiny přes čas, „po které zřízení, s ohledem na dopravu osob neb podnik, službu zastávají musí“. Teprve odpracovaných 15 hodin služba opravdu končila. Pokud se „po volném dohodnutí mezi ředitelstvím podniku a zřízcem“ dál nepracovalo přes čas...

Ale vraťme se do našeho muzea. Hned za vozem koňky návštěvníci spatří Křížkův podvozek z roku 1896 a vedle něj dvojkolí z vozu petřínské lanovky z roku 1891 i s částí Abtovy ozubnice. Další část expozice – část stálé doprovodné výstavy o historii pražské MHD – musela být s ohledem na zmíněné nové exponáty umístěné v prostoru 1. koleje mírně posunuta a částečně přeuspořádána. Za ní je pak umístěna výhybkářská budka. Novinkou v expozici je i panel věnovaný prototypu vozu metra R1, který informačně vhodně doplnil již léta vystavovaný model tohoto vozu. Věříme, že novinky naší letošní muzejní sezony potěší nejen odborníky a fandy MHD (podvozek, dvojkolí, výhybkářská budka), ale i ostatní návštěvníky, především děti.

Na závěr dodejme ještě té mladší generaci, která bude číst tyto řádky, že slovem konduktér se označoval průvodčí. Možná vám to bude připadat zbytečné, ale před časem jsme se setkali s velkým údivem jedné redaktorky, která dlouho nedokázala pochopit, že v pražské městské hromadné dopravě někdy – před rokem 1974 – existovali průvodčí. „To jako prodávali jízdenky ve voze? To se nekupovaly v trafice?“ ptala se několikrát. Takže slovo **konduktér** také pro někoho může být naprosto neznámým, dávno zapomenutým pojmem.

## Knížka o „er-jedničce“ je na světě

Knížka Projekt R1 aneb vozidlo, které nedostalo šanci, o které jsme informovali v minulém DP KONT@KTu je definitivně na světě.



V zasedací místnosti byl při příležitosti křtu vystaven model vozu R1, který je jinak v expozici Muzea MHD v Praze.



Robert Mara podepisuje svoji knihu Projekt R1 aneb vozidlo, které nedostalo šanci.

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

V úterý 11. března 2008 se v zasedací místnosti ve střešovické vozovně uskutečnil křest knihy „Projekt R1 aneb vozidlo, které nedostalo šanci“. Sešli se zde nejen pamětníci počátků příprav pražské podzemní dráhy, ale také pracovníci Dopravního podniku (především jednotky Historická vozidla, archivu DP), Národního technického muzea, Muzea hlavního města Prahy Technického muzea v Brně i četní další spolupracovníci a badatelé v historii městské hromadné dopravy v Praze, aby si připomněli tuto zajímavou kapitolu historie pražského metra. Publikace vyvolala četné příznivé ohlasy a stala se dalším významným kamínkem v pestré a nedokončené mozaice historie městské hromadné dopravy v Praze.

Vedoucí archivu Dopravního podniku Pavel Fojtík se v úvodním povídání stručně zmínil o nejstarších známých úvahách o vozidlech pro pražskou podzemní dráhu, následně autor knížky Robert Mara představil vlastní publikaci a přiblížil přítomným její vznik. Ti si také mohli jako první prohlédnout nový výstavní panel, který bude v expozici Muzea MHD v Praze umístěn u modelu vozu R1. Ještě dlouho po vlastním křtu a následné autogramiádě se v zasedací místnosti živě diskutovalo nejen o knize, o vozech pražského metra, ale také o uchování technických památek z odvětví MHD.

↓ Robert Mara během povídání o práci na publikaci o „er-jedničce“ zmínil i své další publikační záměry. V současné době dává dohromady poznatky o nejstarších sériových vozech pražského metra typu Ečs.



# Muzikant z Dolních Chaber

↓ Josef Šoltis má ve svém rodném listu rok narození 1909.

Na severním okraji hlavního města leží městská část Praha – Dolní Chabry. Zeptáte-li se místních na jméno Josef Šoltis, zcela jistě o něm budou vědět. Je to zdejší známý muzikant, jehož proslavila trumpetá.

**Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv;  
Zdeněk Fatka, Garáž Klíčov  
Foto a repro: Zdeněk Fatka**



← Na 60 let staré poškrábané fotografii je Josef Šoltis přibližně uprostřed (nejblíže k fotografovi), poznáte ho podle křídlovky pod paží.

**P**roč si na něho vzpomínáme na stránkách DP KONT@KTu? Před lety pracoval v Dopravním podniku, a dokonce to byla právě hudba, díky které se k němu dostal. Nyní je sice už řadu let v důchodu, ale rád občas zamává od svého domku u jednoho ze dvou dolnochabryských rybníků na řidiče stovaašedesátky, ačkoliv on sám řidičem nebyl. Vyučil se zedníkem, ale jeho hlavním životním uspokojením – doslova láskou – se stala muzika. Už jako jedenáctiletý to poprvé zkusil na housle, vzápětí přidal trubku a už ve třinácti na ni hrál v bohnickém dechovém orchestru. Hrával, jak už to tak na vesnicích bývá, na různých bálech, ale také při různých ochotnických představeních. Zakládal i svoji kapelu, zahrál si v legionářském orchestru a za války také v dechové kapele továrny Letov. K Dopravnímu podniku nastoupil krátce po skončení války – to ještě existovaly Městské podniky pražské – jako zedník, tedy v profesi, které se

před válkou vyučil. (Pan Šoltis rád vzpomíná, jak jako kameník a štukatér pracoval na Pražském hradě na nádvoří se sochou sv. Jiří.) Pracoval na správě budov v jeho elektrárenské části, kterou ale záhy postihlo znárodnění, a tak se najednou stal zaměstnancem nově vzniklých Stře-dočeských elektráren. S dopraváky ho ale i nadále spojoval Symfonický a dechový orchestr Dopravního podniku, do jehož činnosti se coby muzikant zapojil hned po nástupu k podniku. Energetici totiž svoje hudební těleso neměli a Josef Šoltis by bez své křídlovky snad nemohl existovat. Když měl být na počátku roku 1950 přeložen pracovním mimo Prahu, aby o svůj orchestr nepřišel (či lépe – aby orchestr nepřišel o něj), dopraváci ho doslova vyměnili za jiného zedníka, a tak se od února 1950 stal zaměstnancem Dopravního podniku. Po roce 1962 (to už pracoval u podniku na správě budov jako dozorce – četař) si se svojí trumpetou nejednou zahrál

i v televizi a rozhlasu a dostal se i k filmové hudbě. Kdo by z dopraváků (a pochopitelně nejen z nich) neznal slavný film Dáma na kolejích. I v něm zazněly tóny jeho proslavené křídlovky. Když odešel do důchodu, nezůstal doma odpočívat, i když by si to po letech práce jistě zasloužil, ale ještě několik let brigádně pracoval u Dopravního podniku, naposledy jako dělník staniční péče. A důchod neznamenal pochopitelně ani konec jeho muzikantské kariéry. Z těch několika dat už máte jistě představu, že muž, který spojil svůj život s dechovkou (ale občas si odskočil třeba i k džezu) už „něco pamatuje“. Josef Šoltis je nejstarším obyvatelem Dolních Chaber a vlastně i nejstarším žijícím bývalým zaměstnancem Dopravního podniku. Víte, kdy se narodil? 30. dubna 1909. To není tiskařský šotek. V době, kdy vychází toto číslo DP KONT@KTu, mu tedy je 99 let! Srdečně blahopřejeme.



↑ Hořící svíčky podél koleje doprovázely poslední výjezd tramvaje z areálu někdejší vinohradské vozovny. V pátek 28. března, ve 23 hodin 19 minut, odtud vyjel měřicí vůz naposledy.



↑ 23 hodin 22 minut – poslední odpojení troleje.

↓ Poslední přehození výhybky. Je 23 hodin 20 minut.

## Nejstarší kolej ztratila spojení s tramvajovou sítí



Možná si ještě vzpomínáte na zářijový DP KONTAKT, ve kterém jsme přinesli v článku o bývalé vinohradské tramvajové vozovně zmínku o nejstarší koleji. Neuvěřitelných 110 let (bezmála 111) je zde v hale stále na svém místě, jak ji tam v roce 1897 zaměstnanci Františka Křížíka, který zajišťoval stavbu vinohradské městské dráhy „na klíč“, položili a přimontovali. Stále byla připojena na zdejší odstavnou kolej.

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

V pátek 28. března 2008 večer se na jediné koleji areálu Orionky naposledy objevily tramvaje. Doma tu býval měřicí vůz trakčního vedení č. 5521 (původně T3 6258), který se se „svojí“ kolejí přijel rozloučit z Kobylis a připomněl, že před ním se tu vystřídal i několik dalších speciálních tramvajových vozů – postupně mazače troleje 183, 310 a 4049 (původně 447) a 5523 (ex T3 6205), měřicí vozy 4100 (ex mevro 3098), 5200 (ex T1 5007) či 5522 (ex T3 6226). Skutečnost, že 36 roků zde byla běžná tramvajová vozovna pro 90 vozů, zde na chvíli symbolicky připomněl osobní tramvajový

vůz T3SU č. 7023. A pak zapálené svíčky podél koleje naznačily, že pro tramvaje už bude areál definitivně uzavřen. Následoval poslední výjezd (přesněji vycouvání, protože jinak se odtud už desítky let vyjet nedalo). Zřejmě se žádnou kolejí v Praze neproběhlo takové rozloučení. Následující den byla zahájena výluka Korunní třídy, v jejímž rámci byla vyjmuta i výhybka do areálu Orionky. Nejstarší tramvajová kolej v Praze (na kterou sice již nemohly z technických důvodů do budovy vjet žádné tramvaje) tak ztratila spojení s kolejovou sítí pražských tramvajů. Už není daleko doba, kdy se s bývalou vinohradskou vozovnou rozlou-

číme úplně. Zaměstnanci „Orionky“, jak se provozovně Trakčnímu vedení běžně říkalo, pomalu balí a stěhují se do Hostivaře. Historie zdejšího areálu se definitivně uzavře. Připomeňme jen, že vozovna Vinohrady je v současnosti „služebně nejstarším“ objektem Dopravního podniku, který ji užívá jako jediný objekt opravdu nepřetržitě po celou dobu své existence. Současně je první loď vozovny společně s patrovým domem při Hradešinské ulici jediným stavebním pozůstatkem někdejšího vinohradského městského dopravního podniku, který v roce 1897 existoval jen půl roku.



# Cool tour linka

Praha se pátého dubnového dne tohoto roku probudila do sice ještě zimním spánkem znavené, přesto sluncem prozářené, soboty. Pro návštěvu některé z mnoha expozic, které jsou v našem hlavním městě k vidění, ideální počasí. Už od září loňského roku vypravuje Dopravní podnik hlavního města Prahy tzv. COOL TOUR LINKU, která pravidelně a zdarma zajišťuje spojení mezi vybranými objekty Národního muzea a Národní galerie.

**Text a foto: Pavel Ďuran**



„Rádi využíváme příležitosti představit se veřejnosti i jako dopravce za kulturou,“ prohlásil při jejím spuštění v září 2007 Jan Svoboda, ředitel marketingu a komunikace DP, „tento projekt jsme společně s Národním muzeem a Národní galerií v Praze připravili po zkušenostech z Muzejních nocí, které se již staly Pražanům tradicí.“

A tak už po řadu měsíců vyjíždí autobusová Cool tour linka každou první sobotu v měsíci a v provozu je mezi desátou a sedmáctou hodinou. Rozdíl s Muzejními nocemi tu však je – zatímco Dopravní podnik vozí cestující i tady zadarmo, v jednotlivých expozicích návštěvníci normálně platí. Mohou nicméně získat tzv. „Cool tour pas“, do kterého při vstupu do objektu Národní galerie nebo Národního muzea v den, kdy k dané expozici zajíždí „cooltourní“ linka, obdrží razítka jednotlivých expozic. Návštěvníci, kteří v rámci Cool tour linky zavítají do všech expozic obou institucí a zaplní všechna políčka v Cool tour pasu, získají atraktivní věcnou cenu a vstup do posledního navštíveného objektu zdarma. Kromě toho je tento Cool tour pas hned po návštěvě první expozice opravňuje k významné slevě.

Zlákalo mě počasí i samotná nabíd-

ka: speciální autobusová Cool tour linka mi slíbila snadno a zdarma dovézt mezi unikátní výtvarná a sochařská díla české minulosti – do Lapidária Národního muzea, abych se tu seznámil s památkami českého kamenosochařství 11. až 19. století a do Muzea českého kubismu v Domě U Černé Matky Boží s díly významných českých kubistických malířů. Lapidárium je název odvozený od latinského pojmenování kamene = lapis, který se vžil jako označení pro sbírky kamenných soch a architektonických fragmentů středověkého i novověkého původu. Nejběžnějším důvodem pro vznik lapidárií byly rekonstrukce gotických katedrál, probíhající v mnoha případech od 19. století. Expozice českého kubismu je pak prezentována ve druhém a třetím poschodí domu U Černé Matky Boží (Muzeum Českého kubismu) a je zaměřena na období let 1910–1919, tj. na nejvýznamnější etapu kubismu v českých zemích. Malířství je zastoupeno díly Emila Filly, Bohumila Kubišty, Vincence Beneše, Josefa Čapka, Antonína Procházky, Václava Špály, Jana Zrzavého, Otakara Nejedlého a Otakara Kubína, tvorba sochařská plastikami Otto Gutfreunda. Kolekce obrazů a plastik byla vybrána ze sbírkových fondů Národní

galerie v Praze a doplněna řadou výpůjček z galerií mimopražských i ze soukromých sbírek.

Bylo tedy nač se dívat a stálo to za to. Dva autobusy klíčovské garáže jezdily ze Staroměstské na Výstaviště s jedinou zastávkou na náměstí Republiky, zely však v sobotním dopoledni prázdnou... Nabízí se tak otázka, zda má tato linka vliv na návštěvnost v expozicích, které má trasa autobusu přiblížit. Zeptal jsem se na to tiskové mluvčí Národní galerie paní Petry Jungwirthové. Odpověděla mi takto: „Cool tour linku vnímáme jako sympatický začátek významného projektu, a to navzdory faktu, že jsme začali už v září loňského roku, takže teď vyjela vlastně už kulturní linka devátá. Naší úlohou je představit bohatou nabídku obou institucí – to znamená jak Národní galerie, tak i Národního muzea. Postupně seznamujeme návštěvníky s jednotlivými expozicemi. Je přitom pravda, že v rámci tohoto začátku zaznamenáváme určité výkyvy v návštěvnosti. Když tedy jela první cooltourní linka na zámek na Zbraslavi, tak návštěvnost zdejší expozice stoupla asi o pět set procent, což je neuvěřitelné. Oproti tomu návštěvnost expozic,



kteří jsou v centru metropole, se s tak dramaticky zvýšeným zájmem nesetkávají. Jak se tedy promítla Cool tour linka do návštěvnosti? Jak už jsem řekla, jsme na začátku, sledujeme to, ale už nyní si můžeme vyhodnotit, že stoprocentně zajímavé jsou objekty mimo centrum Prahy. Takže se nadále budeme snažit trasy Cool tour linky směřovat právě tak. Zámek Zbraslav – ob měsíc.“

Na prázdný autobus projíždějící ulicemi metropole je smutný pohled. Přitom v každé tramvaji, v každém autobusu Dopravního podniku už dobře čtrnáct dní jezdí leták, který na aktuální akci zve. V prostorách metra navíc tři, možná čtyři dny v pravidelných intervalech zaznívá upozornění na tuto akci také. Je to málo? Zeptal jsem se na to několika svých kolegů. Byli tací, kteří o Cool tour lince nevěděli, neslyšeli doposud vůbec nic. Většinou o tom, že „něco takového“ jezdí ale věděli, přestože netušili, kdy a odkud nebo kam. Jediný z kolegů byl informován přesně a dokázal mi říci, jakých expozic se dubnová „cooltourní“ linka týkala. Když jsem se v sobotu 5. dubna pokoušel v informačním středisku na Andělu zjistit, odkud autobusy této linky vyjíždějí, neuspěl jsem. Zdejší informační centrum je totiž o víkendech mimo provoz. Zeptal-li jsem se řidiče tramvaje linky číslo 17, který mě na Staroměstskou vezl, odkud Cool tour

linka vyjíždí, poradit mi také neuměl. Nevěděl to dokonce ani řidič autobusu linky č. 133, který odjíždí ze stejné nástupní zastávky! O této lince nevěděla dlouho ani paní Helena Tmějová, která této služby využívá naprosto pravidelně až od začátku tohoto roku. Chyběla jen minulý měsíc, to ale vládlo tak děsivé počasí, že se nebylo čemu divit. „Ty informace o tom nejsou,“ řekla mi, „nebo nebyly. Já jsem se to dozvěděla až z knížky 110 výletů s Dopravním podnikem. A pak jsem ještě měla problém sehnat Cool tour pas.“ A hned se s ním i se čtyřmi razítky v něm chlubila. Seděla v autobusu jako samojediná až při třetím kole, které jsem s řidičem Oldřichem Polcrem absolvoval. „Normálně jezdím s kamarádkou, dneska jsem jí ale nikam nevytáhla,“ svěřovala se mi paní Tmějová s tím, že podobných akcí se může účastnit až teď, když je v důchodu a děti vylétly z hnízda. „Když jsem byla zaměstnaná a starala se o kluky, tak na to nebyl čas.“

Na krátkých zastávkách na konečných jsem se pobavil i s řidičem. Oldřich Polcr je Brňák, a když jsem se ho zeptal, jestli by se on vypravil ve volném sobotním dni po Cool tour linkou nabízených expozicích, zavrtěl hlavou: „Já už su staré pelikán,“ sdělil mi, „jsem rozvedený a ve Vracově mám přítelkyni Jarmilku.“ Tedy o volných víkendech zušlechťuje duši kulturou zcela jiného ražení.



↑ Paní Helena Tmějová využívá služeb Cool tour linky pravidelně od letošního roku.

↓ Manželé Duškovi byli odměněni za vyplněné Cool tour pasy.



Přesto se už našli tací, kteří stačili zaplnit razítky všechna políčka v Cool tour pasech. Jak bylo uvedeno na začátku, získali do posledního objektu vstup zdarma a v úterý 22. dubna převzali také slibované ceny. Ludmila a Jiřímu Duškovi je v zasedací síni Národního muzea v Praze slavnostně předali zástupci Národního muzea, Národní galerie i Dopravního podniku, přičemž šlo o velmi pěkné knižní publikace. Manželé Duškovi z Prahy 8 si pak se zástupci výše zmíněných institucí povídali ještě bezmála hodinu. Projekt Cool tour linky si nesmírně pochvalovali, a to především pro výběr nabízených expozic. Na další akce „cooltourní“ linky se pak těší o to více, že zájem podílet se na tomto projektu projevil i Muzeum hl. m. Prahy, což nabídku expozic nepochybně nejen rozšíří, ale učiní ji i pestřejší a zajímavější.

Cool tour linka, jak mi vysvětlila Mgr. Pavla Holubová, která má za marketing Dopravního podniku tuto akci na starosti, nekončí. Vynechá pouze v červnu, kdy proběhne další z Muzejních nocí, přičemž už od července nabídne svým příznivcům další expozice. Cool tour linka bude i nadále vyjíždět každou první sobotu v měsíci a už teď se těší na stejně nadšené příznivce, jakými jsou manželé Duškovi.



## Inventarizace a polepování štítků, aneb dělá si z nás někdo legraci?

Aleš Karlovský, dozorčí, provoz trať B a DZ

Je pátek, poslední víkend před aprílem, těsně před 11. hodinou dopolední. Na zličínské stavědlo doráží muž, vyzbrojený poznámkovým blokem a stříbrnými štítky, které se v hojném počtu objevily všude, kam oko dohlédne. Víím, že evidence majetku vyžaduje přesnou práci a je časově i personálně náročná, ale domnívám se, že co je moc, je příliš. Nekomentuji ani to, že někdo jeden štítek přijde za týden přelipit dvakrát či třikrát, ale to, co se stalo dnes, mne utvrdilo v přesvědčení, že se někde stala chyba. Tohoto kolegy jsem si všimnul již před hodinou, ale nijak jsem mu nevěnoval pozornost. Teprve v okamžiku, kdy se u mne objevil na stavědle, jsem nevěřícně zíral. Spolupracovník se mne zeptal, jestli znám paní Jírovcovou. Řekl jsem mu popravdě, že nikoli, načež mi ukázal arch, na kterém bylo

i telefonní číslo ústředny elektrických drah. Na číslo jsem si zatelefonoval, protože jsem opravdu netušil, kde bych měl hledat „skříňku pro 128 klíčů“ nebo „lisovací kleště“. Nejvíce mne ale pobavila první položka seznamu, která zněla na „Tramvaj T3SU číslo 7203“. V tom okamžiku jsem začal tušit nepravost a opravdu jsem se nemýlil. V rámci všemožných zkratk se v dokladech objevilo i „Zl“, a to kdosi četl jako „Zl“, neboli Zličín. Po dotazu na telefonní ústředně elektrických drah došlo k dešifraci. Nejednalo se o stanici Zličín nebo stejnojmenné depo, ale jen o tramvajovou vozovnu Žižkov. A tak mne napadá jeden citát z doby dávno minulé. Píseň Ivana Mládka „Z MLR do PLR...“. A místo nic neříkajících zkratk třeba napsat, že jde o vozovnu a nikoli o stanici metra.



## Prázdninový tip pro vaše děti – letní tábor Orlík

Dana Reinišová, oddělení Komunikace

**P**okud zatím nevíte, jakou náplň zajistit svým dětem na letošní prázdniny, bude pro vás určitě dobrým tipem letní dětský tábor Orlík.

Ten navazuje na dlouholetou tradici původního letního dětského tábora Dopravního podniku hl. m. Prahy. V současné době je provozovatelem tábora firma KAMAX Strašice s.r.o, avšak charakter tábora i jeho personální obsazení zůstávají z větší části beze změny. Tábor je určen pro děti od ukončení první třídy základní školy až do ukončení povinné školní docházky. Hlavní náplní tábora je vodácký výcvik na kanoích a pramicích, hry ve vodě, na hřišti, v lese a na louce a tematicky zaměřená celotáborová etapová hra. Tábor se nachází na pravém břehu Orlické přehrady v tiché a klidné zátoce mezi kempy Popelíky a Trhovky nedaleko vesnice Hřebeny.

V letošním roce si mohou vaše děti vybrat ze dvou termínů: I. běh se uskuteční **od 28. června do 19. července**, II. běh potrvá **od 19. července do 9. srpna**. Za každý běh zaplatíte **5 970 Kč**, ale pokud jste zaměstnanci Dopravního podniku, bude vás stát pouhých **2 970 Kč**, jelikož vám Dopravní podnik přispěje 3 000 Kč.

Další informace včetně přihlášky na tábor naleznete na [www.tabor-orlik.cz](http://www.tabor-orlik.cz), nebo vám je poskytne hlavní vedoucí tábora Orlík pan Filip Kamieniecki na tel. čísle **777 159 662** či na e-mailové adrese [info@tabor-orlik.cz](mailto:info@tabor-orlik.cz).

## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti  
Helena Bajerová

Jsou již známé změny výplatních termínů důchodů, které mají datum splatnosti v roce 2008 ve svátek? Na základě sdělení České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, dochází v roce 2008 ke změně některých výplatních termínů důchodů. Mění se vzhledem ke státním svátkům, dnům pracovního klidu a svátkům, které stanovuje zákon č. 245/2000 Sb. Změna se týká následujících výplatních termínů důchodů v roce 2008:

důchody splatné		budou splatné	
ve čtvrtek	8. 5. 2008	ve středu	7. 5. 2008
v pátek	14. 11. 2008	ve čtvrtek	13. 11. 2008
v neděli	16. 11. 2008	v pátek	14. 11. 2008
ve středu	24. 12. 2008	v úterý	23. 12. 2008

Výše uvedené změny se týkají důchodů starobních (řádných i předčasných), invalidních a pozůstalostních důchodů (vdovské, vdovecké a sirotčí).

Důchody jsou vypláceny vždy dopředu.

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

# Kulturní tipy

Při pohledu do květnových programových nabídek zaujme na první pohled zejména množství koncertů velkých hudebních jmen. Vždyť kdyby na sebe třeba v Praze počkali pár dní dva australské rodáky, mohli by si tu naživo vystříhnout svůj úspěšný duet *Where The Wild Roses Grow*, což by asi s ohledem na jejich žánrové míjení byla událost vcelku výjimečná. Do kin jdou hned tři nové české filmy, z nichž se blíže zastavíme u snímku Jana Hřebejka. Dlouho jsme také neupozornili na nějakou operní premiéru, a tak se to v májovém čísle pokusíme napravit.

## kino

U mě dobrý

Na motivy povídek Petra Šabacha napsal Petr



Jarchovský scénář a Jan Hřebejk režíroval novou filmovou komedii z devadesátých let, již vetkli do názvu hlášku z mariáše. Šest přátel, zahrádkářů a rybářů, se schází v malebné přístavní hospodě U Buddyho na Libeňském ostrově. Jejich poklid, který tráví u desetníkoveho mariáše, skončí ve chvíli, kdy se jeden z nich stane obětí falešných hráčů z tržnice. A tak jako ve starých westernech, berou přátelé zákon do vlastních rukou. Na horkém území tržnice, které se hemží lehkými děvčaty, pašeráky, zloději, podvodníky i úplatnými policajty se pokusí získat zpět třicet šest a půl tisíce v použitých bankovkách. Jak se jim povede, uvidíte v kinech. Hrají Boleslav Polívka, Jiří Schmitzer, Lenka Vlasáková, Josef Somr, Miroslav Vladyka, Vladimír Javorský a další. V kinech od 15. května.

## divadlo

V Národním divadle se na scénu chystá v premiéře 7. května opera Giuseppe Verdiho *Falstaff*. V hudebním nastudování Petera Ferance a režii Martina Huby ožije v italském originále Verdiho poslední opera s Falstaffem jako symbolem požívačnosti, nespoutané troufalosti a společenské „nekorektnosti“.

Bláznivá Falstaffova nezodpovědnost je tu konfrontována s usedlou měšťanskou zodpovědností a libreto si klade otázku, co je vlastně bláznivější. V úloze Sira Falstaffa se můžeme setkat s Andrewem Greenanem nebo Ivanem Kusnjerem.

## hudba

V neděli 11. května ve sportovní hale na Výstavišti vystoupí bývalý frontman kapely Dire Straits **Mark Knopfler**. Do Prahy se dostává znovu po třech letech, a přestože se turné vztahuje k jeho páté sólové desce *Kill To Get Crimson*, velmi pravděpodobně dojde i na hity z éry Dire Straits jako třeba *Money For Nothing* nebo *Sultans Of Swing*. Ve čtvrtek 15. května by se v Lucerna Music baru měl představit „tex/mex rockový“ soubor, jehož potměšlou hudbu znají i příznivci filmů Roberta Rodrigueze a Quentina Tarantina, tedy formace **Tito&Tarantula**. Kapelník Tito



Larriva přiváží opět svou žhavou a temnou muziku z americko-mexického pomezí a nabídne nepochybně podmanivý koncert. Jestli však raději klasický hard rock, vydejte se v pondělí 19. května do Retro Music Hall za rockovou legendou, zpěvákem **Glennem Hughesem** (objevoval se i v sestavách takových jmen, jako byly Deep Purple nebo Black Sabbath). Dá se



předpokládat, že třeba song Burn z purplovského období rozezná i stěny Retra.

No a konečně, o jakých že Australanech jsem to psal v úvodu? Libeňská O2 Aréna se může těšit v pondělí 12. května na popovou superstar **Kylie Minoque** a materiál z jejího novinkového alba *X*. Rodačka z Melbourne se poprvé výrazněji zapsala do žebříčků v roce 1987, kdy éterem zněla např. její píseň *I Should Be So Lucky* a na postu jedné z nejznámějších popových zpěvaček se s většími či menšími výkyvy drží vlastně dodnes. Turné k albu *X* je dalším z těch, jež Kylie absolvuje po delší zdravotní přestávce a boji s diagnostikovanou rakovinou v roce 2005.



Druhým ze zmiňovaného duetu je jedna z kultovních postav alternativní hudební scény **Nick Cave**, na jehož albu *Murder Ballads* z roku 1995 je tato píseň obsažena. Cave a jeho doprovodná kapela *The Bad Seeds* představí v sobotu 24. května ve sportovní hale na Výstavišti v rámci turné k novinkové desce *Dig, Lazarus, Dig!!!*, která vyšla začátkem března. Jeho koncerty jsou neuvěřitelně silným a strhujícím zážitkem, a jak se zdá, Nicka ani po padesátce energie neopouští. Přijďte se přesvědčit, nejspíš se tam potkáme.



-mis-



