

# DP kontakt

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



## Holešovická přístavní dráha se stých narozenin nedočkala

Pohlédneme do minulosti železničních kolejí, které ležely několik stovek metrů uprostřed dnešní Jankovcovy ulice.

32

## Muzejní tramvaj T3M č. 8084

Završíme informace o novinkách v hlavních exponátech Muzea MHD v Praze.

36



- 3 Aktuálně**
- 6 Metro**
- 7 Tramvaje**
- 20 Autobusy**
- 21 Ze světa**
- 23 Z podniku**
- 30 Historie**
- 37 Zajímavosti**



## DP KONTAKT

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

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

**Redakční rada:** Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Viktor Baier, Ing. Jana Benzinová, Zuzana Nesvadbová, 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:** 11. května 2010

Milí čtenáři,

je vás hodně, kterým se náš časopis dostane do rukou, a tak si dovolím využít příležitost promluvit k vám. Myslím, že je se světem něco v nepořádku (tedy spíše s námi lidmi). Když jsem si nedávno prohlížela výjimečné fotky reportážního fotografa Jana Šibíka z Haiti, Afghánistánu, Severní Koreje, Libérie, Ukrajiny, Palestiny, Kambodži, Keni, Somálska, Angoly, Iráku, Rwandy, Rumunska... nemohla jsem z návalu emocí až dýchat. Tolik bolesti, utrpení, drsné reality se bez hrnoucích se slz do očí nedalo přejít. A tak se ptám, jak můžeme svět změnit k lepšímu? Proč se dějí ty hrůzostrašné věci, my o nich víme, ale nezastavíme je. Proč svět vedou lidi lačnicí po moci, ovládání a vlastním prospěchu? Proč jim to dovolíme?

Moc jsem toho za svůj dosavadní život zatím nenacetovala, poznávala jsem život lidí spíše za „humny“, ale stačila i nedávná cesta do Paříže, abych si uvědomila, že se „magnifique“ Paříž vyskytuje už zcela sporadicky, možná tak ve vzpomínkách Ernesta Hemingwaye. Všude je spousta špíny, šedi, přehršel afrických a arabských přistěhovalců, vidíte ty propastné rozdíly mezi chudými a bohatými. Ještěže pařížskou dobrou pověst zachrání její nádherné památky a lahodné víno (tolik opěvovaná pařížská móda nikoli, pokud tedy haute couture nevyštrídala nedbalá elegance v podobě ošuntělého oblečení). I když na druhou stranu – s Paříží je to jako s láskou k blízké osobě – i přes její „nedostatky a vady na kráse“ ji pořád milujete. Ale to je kapitola sama pro sebe...

Uvědomila jsem si, jak báječně se u nás v Čechách máme. Můžeme se bavit, filozofovat, užívat si života, smát se, zabývat se hloupostmi, vyjadřovat své názory, neválcíme, zatím máme i dostupné bydlení, jídlo, vzdělání... Je u nás čisto, relativně bezpečno, žijeme v „blahobytu“ a „češství“ ještě totálně nepodlehlo globalizaci či sílicímu „amerikanismu“, které stírají jakoukoli identitu. Od návratu z hlavního města Francie mám naši zemi daleko radši než dříve a děkuji „bohu“, že jsem se narodila právě v tomto státě (i když moře mi občas ukrutně chybí, přiznávám).

Jsou země, kde panuje taková bída s nouzí, krutost a násilí, boj o přežití, že si to nedokážeme ani s nejbujnější fantazií představit. Važme si toho, co máme. A hlavně – chodme k volbám! Já letos půjdu poprvé v životě. Ale už se nemohu dívat, kam po politické stránce směřujeme. Víím, že to svým pouhým hlasem zásadně nezměním. Ano, mohu si říci, jako většina lidí, že to stejně nemá cenu. Ale ne! Lhostejnost a lenost odložím stranou. Tentokrát se k volbám postavím čelem a zodpovědně. Vždyť jde přece o naši budoucnost. A tu nechceme prožít v nuzotě a starostech, že?! Nebudu vás nabádat koho volit, to nechám zcela na vašem rozhodnutí. Každopádně u mě nemá šanci nikdo, kdo už jednou vládnutí „zpackal“. V téhle oblasti druhou šanci nedávám. Držme si tedy palce, ať zvolíme nejlépe, jak je to za daných podmínek možné.

Dobrý úsudek a šťastnou volbu přeje

Dana Reinišová



# Nový rámec trhu veřejné dopravy III

V květnovém vydání DP KONT@KTu opět navazujeme na téma nového rámce trhu veřejné dopravy v Evropské unii, jehož stručný a oficiální přehled nabídl článek z pera paní Brigitte Ollier zaměřený na nejdůležitější prvky Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Bylo v něm uvedeno, že jako první ze všeho zahrnuje Nařízení jasnou povinnost pro všechny příslušné orgány používat smlouvu o veřejné službě při udělení finanční kompenzace a/nebo výlučného práva provozovateli za plnění závazků veřejné služby.

Ing. Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

## Obsah smlouvy

Ve zprávě č. 647 z 30. listopadu 2009 zasláné členům Výboru Evropské unie UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy je konstatováno, že co se týče povinného obsahu smluv o veřejné službě není Nařízení příliš podrobné. Smlouva by nicméně měla obsahovat:

- jasné vymezení závazků veřejné služby, které musí provozovatel veřejných služeb plnit
- jasné vymezení dotčené územní oblasti
- vymezení, objektivním a transparentním způsobem, za účelem vyhnout se nadměrnému poskytnutí kompenzací:
  - ukazatelů použitých k výpočtu kompenzace
  - povahu a rozsah případných udělených výlučných práv ve smlouvách
- vymezení způsobu rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb, počítajte v to:
  - personál
  - energie
  - poplatky za infrastrukturu
  - údržbu a opravu vozidel pro veřejnou dopravu
  - vozový park
  - zařízení nezbytné pro provozování služeb v přepravě cestujících
  - fixní náklady
  - přiměřený výnos z kapitálu
- vymezení způsobů rozdělování příjmů z prodeje jízdenek
- podmínky platné pro subdodávky při plnění smlouvy. Pokud se subdodávky použijí, provozovatel je povinen poskytovat převážnou část služeb veřejné dopravy sám.

## Doba trvání smlouvy

Délka smluv je omezena a nepřekračuje 10 let pro autobusové služby a 15 let pro služby kolejové dopravy. Ovšem, za určitých specifických podmínek, může být délka smluv prodloužena. Jaká je možná doba trvání smlouvy o veřejné službě dle Nařízení, znázorňuje následující tabulka. K otázce trvání smluv o veřejné službě přináší bod V. zprávy č. 647 Výboru EU důležitou informaci o přechodném období.

	Autobusy a dálkové autobusy	Kolejová doprava (železnice, tramvaje a metro)
<b>Maximální doba trvání</b>	10 let	15 let (10 let pro železnici při přímém udělení)
<b>Maximální doba trvání při potřebě investic (viz č. 4.4 Nařízení)</b>	15 let	22,5 roku

## Přechodné období

Podle článku 8 Nařízení musí být uzavírání smluv o veřejných službách uvedeno do souladu s Nařízením do 3. prosince 2019. 10leté přechodné období bylo považováno za nezbytné, aby se umožnilo příslušným orgánům dosáhnout souladu s novými pravidly, aniž by se vytvořily vážné strukturální problémy, zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.

## Smlouvy o veřejné službě udělené před 3. prosincem 2009

Tento legislativní text nemá retroaktivní účinek. Speciální režim je připuštěn pro smlouvy o veřejné službě udělené v souladu s unijními a národními zákony před vstupem Nařízení v platnost a končící po konci přechodného období, jak je upřesněno v této tabulce.

Smlouvy o veřejné službě udělené v souladu s komunitárním a národním zákonem	na základě spravedlivého nabídkového řízení	na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení
<b>před 26. červencem 2000</b>	mohou pokračovat až do jejich vypršení	mohou pokračovat až do jejich vypršení, ale ne déle než 30 let
<b>po 26. červenci 2000 a před 3. prosincem 2009</b>	mohou pokračovat až do jejich vypršení, ale ne déle než 30 let	mohou pokračovat až do jejich vypršení, pod podmínkou, že mají omezenou délku trvání srovnatelnou s délkami trvání specifikovanými v Nařízení PSO (10 až 15 let pro autobusy a autokarové služby, 15 až 22,5 let pro kolejové služby)

## RATP – příklad speciálního režimu

Jak může vypadat uplatnění speciálního režimu pro smlouvy o veřejné službě udělené před 3. prosincem 2009 názorně ukazuje příklad RATP – Régie Autonome des Transports Parisiens, Dopravního podniku pařížského regionu. Časopis Ville Rail & Transport, vysoce pravděpodobně nejvýznamnější →



světový časopis věnující se zasvěceným způsobem komplexní problematice veřejné dopravy, včetně všech druhů dopravy šetrné k životnímu prostředí, přinesl ve svém vydání z 23. září 2009 v sekci Událost článek pod názvem „RATP chce víc než Paříž“. Téma článku je shrnuto v podtitulku o třech linkách: „Pierre Mongin (prezident a generální ředitel) znovu potvrzen v čele podniku, RATP zanechává svou šlépěj ve Spojených státech amerických a oslavuje své šedesátiny. Jako třešnička na dortu má být potvrzen jeho vliv na mnoho let dopředu v pařížském regionu.“ Článek upozorňuje na situaci, kdy zatímco prostřednictvím velké výstavy fotografií RATP slaví svoje 60. narozeniny v centru Paříže, mohl by na svém historickém území začít pociťovat konkurenci, jako přímý důsledek postupující liberalizace veřejné dopravy. Rozhodujícím datem je 3. prosinec 2009, kdy vstoupí v platnost evropské nařízení o závazku veřejné smlouvy, jehož důsledkem bylo otevření pro konkurenci v Ile-de-France, pařížském regionu.

Další událostí byla debata, která byla v témže týdnu, kdy článek vyšel, zahájena v Parlamentu nad návrhem zákona „týkajícího se organizace a řízení (regulace) železniční dopravy a přinášející různá opatření vztahující se k dopravě“. I když se výsledek parlamentní diskuse očekával až v následujících týdnech, nebylo pochyb, že by to změnilo danou, již dříve oznámenou věc. Podle zprávy z Les Échos z 15. září by RATP spíše měl být posílen v jeho hlavní roli dirigenta regionální dopravy. Podle této zprávy by si RATP měl uchovat monopol na současně existující síť metra a linky A a B RER – expresní kolejové regionální síť až do roku 2039. Pro tramvaje by tomu tak bylo až do roku 2029, pro autobusy do roku 2024. Arbitráž měl podle zprávy vynést již v létě téhož roku Francois Fillon, francouzský premiér, s tím že měla být potvrzena Národním shromážděním. Záležitost se stala konsensuální záležitostí, dlouho očekávanou jak celým vedením podniku, tak představiteli odborů, „i když to bezpochyby bude představovat problém pro ty, kteří chtěli přijít na naše místo“.

Zákon byl v Parlamentu přijat 3. listopadu 2009 a přinesl konečné vyjasnění jak v délce trvání monopolu, tak v otázce vlastnictví infrastruktury. Rozhodnutí integruje jak existující projekty, tak ty již zahájené (budoucí tramvajové linky). Naproti tomu to již nebude platit pro ty projekty, o kterých bude rozhodnuto po přijetí zákona. Zákon je označován za „text přinášející rovnovážný stav mezi současnými náklady vyplývajícími z historického vývoje a potřebou přizpůsobení se budoucnosti. Umožňuje brát v úvahu obrovské investice a neuvádí systém do nerovnováhy. S tím, že je plně eurokompatibilní s požadavky Bruselu...“

## RATP Rozvoj

Nezanedbatelná je druhá dimenze podniku, ztělesněná filiálkou RATP Rozvoj, a to podnikání na mezinárodní scéně. V Evropě je to provozování 160 km dlouhé železniční linky Mittelrhein Bahn podél Rýna „jedné z nejkrásnějších železničních linek Německa“ v 1 hod. taktu, v Itálii 49% podílnictví v autobusovém provozovateli ATCM v provincii Modena (402 busů a trolejbusů), projekt PPP linek 2 a 3 tramvaje ve Florencii (uvedený do provozu na konci roku 2009) a provozování celé tramvajové sítě po příštích 30 let. V Africe jsou největšími projekty RATP Rozvoj první linka metra v Alžíru s 8letou smlouvou na její provoz a údržbu, provoz rychlého kolejového spojení Gautrain mezi Johannesburgem a Pretorií v Jižní Africe uvedeného do provozu při příležitosti mistrovství světa ve fotbale, spolu s jihoafrickými partnery na základě koncese v délce 15 let. Na Trinidadu a Tobagu staví filiálka 2 linky expresní železnice v délce 105 km s desítkou

nádraží, jejichž provoz a údržbu bude zajišťovat 15 let. V Brazílii RATP Rozvoj uzavřel v prosinci 2006 koncesi zahrnující dodávku vozového parku, signalizačního a řídicího systému, spolu s provozováním a údržbou linky 4 metra v São Paulu v délce 30 let. V Asii je RATP se svou filiálkou vytvořenou společně s Veolií přítomen ve čtyřech strategických zónách. V Číně v Nandžingu autobusovou sítí obsluhovanou vozovým parkem mezi 4 a 5 tisíci vozidel, což odpovídá síti RATP v pařížském regionu. V Hongkongu řízení tramvajového systému pod čínským statutem. V Jižní Koreji, na nejdůležitějším trhu Asie, provoz první linky 9, která je hlavní linkou sítě metra v Seoulu. V Indii, řízení linky metra v Bombaji. Cílem filiálky je zde dosáhnout obrátu 500 milionů € v roce 2013 oproti 70 milionům v roce 2009. Ve Spojených státech amerických získal RATP Rozvoj majoritní kontrolu dvou společností veřejné dopravy, jedné v Texasu, druhé v Pensylvánii. Využitím jejich know-how a znalostí místního trhu a ve spojení s vlastní expertizou se chce stát majoritním hráčem na trhu městské veřejné dopravy v USA.

Na domácím území se chce RATP stát třetím velkým hráčem v sektoru dopravy pro místní územní celky, spolu s Keolisem a Veolií. Tomu nahrává i přání GART – Uskutečněním orgánů zodpovědných za dopravu. Pan Mongin k tomu dodává: „Existuje poptávka místních územních celků po třetím hráči stejného kalibru. Máme nesrovnatelný technický know-how a mimořádnou inženýrskou kapacitu, představovanou našimi 1200 inženýry. Pro síť MHD je to velká síla, ještě je třeba ji umět prodat.“

## Uzavírání smluv v městské veřejné dopravě

Studie Evropské komise z roku 2008 „založená na sbírce široké mnohotvárnosti smluvních postupů, které se v současnosti používají v celé Evropě“ analyzuje 35 případů, mezi nimi i čtyřletou smlouvu DP Praha s městem Prahou z let 2004–2007.

Studie vychází z Nařízení 1370/2007 a zabývá se různými aspekty vztahu mezi příslušným orgánem a provozovatelem.

### Vztah mezi orgánem a provozovatelem

Vztah mezi orgánem a operátorem určuje několik okolností. Tento vztah musí být uspořádán tak, aby umožnil dosažení politických cílů. Rozsah činnosti každého z partnerů je definován několika okolnostmi v rámci tohoto vztahu:

- úlohami a úkoly stran tohoto vztahu;
- vlastnictvím infrastruktury a vlastnictvím dopravního operátora;
- úrovní rizika pro operátora;
- plánováním a uspořádáním služeb veřejné dopravy; kontrolou výkonů.

Jak ukazuje následující obrázek, rámec veřejné dopravy se skládá ze dvou hlavních nástrojů:

- Celkové rozhodnutí o úlohách a úkolech a o vlastnictví infrastruktury a operátora je obvykle na orgánech (tj. v rámci politických výborů). Tato rozhodnutí determinují organizační strukturu místního trhu veřejné dopravy (organizace trhu).
- Pro implementaci cílů orgánu do každodenních činností je zapotřebí uzavřít dohody o plánování a uspořádání služeb veřejné dopravy, kontrole výkonů a úrovní rizik pro operátora. Ve většině případů jsou tyto tři dohody explicitně uvedeny ve smlouvách veřejné služby.



### Vlastnictví versus užívání

Článek 5.3.2 studie se zabývá druhým hlavním problémem z pohledu orgánu, a to jak uspořádat vlastnictví operátora, resp. infrastruktury.

Poskytování služeb veřejné dopravy vyžaduje na jedné straně dostupnost konkrétních aktiv (jako je infrastruktura a vozidla) a na straně druhé správu těchto aktiv v kombinaci s personálem, který má dopravní služby dodávat. Pro konkrétní potřebu si orgán může vybrat z několika modelů. Obstarávání a vlastnictví aktiv, a řízení a provoz služeb lze umístit buď u orgánu (nebo s ním spojené entity), nebo u operátora. V úvahách o problematice vlastnictví musíme rozlišovat tři hlavní okruhy. Zprve existují různé vlastnické varianty:

- veřejné vlastnictví,
- smíšené vlastnictví (majoritní soukromý partner s více než 50% podílem nebo minoritní soukromý partner s méně než 50% podílem),
- soukromé vlastnictví.

Za druhé, musí být vyřešen problém oddělení vlastnictví infrastruktury od vlastnictví operátora (a vlastnictví může být na každé straně uspořádáno odlišně):

- vertikální integrace (operátor vlastní infrastrukturu),
- vertikální oddělení (operátor nevlastní infrastrukturu).

Za třetí, v případě vertikálního oddělení, musí být vyřešen problém správy infrastruktury:

- operátor spravuje infrastrukturu,
- orgán spravuje infrastrukturu nebo organizuje její správu odděleně od provozovatele služeb osobní přepravy.

Kombinace obou dimenzí, vlastnictví a užívání v případě, kdy dopravní provozovatel rovněž spravuje infrastrukturu, vede k následujícím variantám:

Obstarávání aktiv a vlastnictví

	Orgán	Operátor
Orgán	<b>Veřejná správa</b> Vnitropodnikový operátor Vnitropodniková smlouva s veřejným operátorem	
	<b>Delegovaná správa</b> Operátor využívá veřejných aktiv k zajištění dopravních služeb	<b>Obstaravatelská smlouva</b> Operátor poskytuje aktiva a provozuje služby
Operátor		

## RATP – příklad uspořádání vlastnictví infrastruktury

Vlastnictví infrastruktury bylo jedním z témat, které byly předmětem slyšení prezidenta a generálního ředitele RATP a prezidenta 7. komory Hlavního účetního dvora Francie, které se konalo dne 15. 12. 2009 ve finanční komisi Národního shromáždění.

Hlavní účetní dvůr předložil 7. května zprávu o RATP. Zpráva, často přísně formulovaná, se staví čelem k otázkám budoucnosti (platy, produktivita, zadlužení, oddělení rolí správy infrastruktury a provozovatele), které budou rozhodovat o tom, jak bude RATP připraven čelit konkurenci, která se dříve či později dostaví.

### Infrastruktura

Pokud jde o transfer infrastruktury na RATP se účetní dvůr a státní společnost, kterou pařížský dopravní podnik je od svého založení v roce 1949, shodly na tom nejpodstatnějším: zákon z 3. listopadu 2009 umožňuje situaci vyjasnit. Podle prezidenta 7. komory Účetního dvora byl RATP dlouhodobě v nepravu, když do svých nemovitostí zapisoval 100 % infrastruktury, kterou spravuje, zatímco ji vlastnil jenom ze 49 %. Otázka vlastnictví byla po dlouhou dobu tak zamlžená, že se pořádně nevědělo, komu tyto infrastruktury patří. Politováníhodné je to, že při založení STIFu – dopravního svazu pařížského regionu a převádění infrastruktury na STIF v počátečním období, na něj stát též nepřevodil dluh s ním spojený a přesahující 4 miliardy Euro. To bylo opakem toho, co bylo učiněno při restrukturalizaci Francouzských drah založením RFF – Správy železniční sítě Francie. Pan Descheemaeker, prezident účetního dvora během slyšení na toto téma řekl: „**Teď, když RATP má svou infrastrukturu pod sebou, má podniková rozvaha hlavu a patu.**“

### Dluh – aneb jak zabránit jeho růstu

Podle Účetního dvora jsou investice špatně oceněny: „**Jak v pojmech socio-ekonomické bilance, tak finanční rentability a valorizace ušetřeného času jsou výsledky daleko od původních předpovědí.**“ Pierre Mongin se chce „**vyhnout opakování toho, co jsme příliš často dělali, tj. financování toho, co partneři ve „Smlouvě o projektech“, kterými jsou stát a region, nefinancovali.** Po 50 let, pokaždé když v pařížském regionu vznikaly nové dopravní infrastruktury, byl na provozovatele – RATP kladen požadavek, aby se podílel na jejich financování, a to až do výše 17 % jejich výsledných nákladů.“ Z toho vznikl nápad přijmout rozhodnutí podobné článku 4 o RFF, který podrobuje investice dostatečné finanční rentabilitě tak, aby se nezhoršovaly podnikové účty.

### Provoz a správa infrastruktury – jak je oddělit

Aby mohl v budoucnu přijmout konkurenční provozovatele na svých infrastrukturách v pařížském regionu, bude RATP muset oddělit obě funkce, a to správce infrastruktury a provozovatele dopravy. Historický provozovatel se tak připravuje „**za podmínek účetní autonomie identifikovat náklady na správu infrastruktur a v souladu se zákonem je certifikovat.**“ V rámci tohoto účetního oddělení by část dluhu byla převedena k aktivitám správce infrastruktury.

V příštím pokračování se budeme věnovat způsobům rozdělení rizik mezi dopravním orgánem a provozovatelem dopravy a jejich vysokým vlivem na finanční výkonnost ve veřejné dopravě.



# Exkurze v metru Odborníci se učí od Prahy

Motivace pro návštěvu Dopravního podniku mohou být různé. Pro odborníky ze zahraničí je zajímavé fungování metra z profesního hlediska, pro laiky zase může být fascinující vidět útroby a zákulisí metra a spatřit z jiného úhlu to, čeho si člověk při cestě do práce nebo do školy nevšimne.

oddělení Komunikace

## Návštěvníci: studenti i odborníci

Exkurze a návštěvy v metru Dopravního podniku se dají rozdělit do čtyř typů. Nejčastějšími návštěvníky jsou studenti třetích a čtvrtých ročníků dopravních průmyslovek, kteří jdou na exkurzi v rámci své čtrnáctidenní praxe v metru nebo v rámci příprav na odborné zkoušky. Obvykle se jedná o studenty z pražských škol, ale objevili se též elérové ze zahraničí. Další skupinou jsou specialisté, kteří se úzce zabývají svým oborem a spíše než o obecnější výklad mají zájem promluvit si se stejně zaměřenými experty z DP. Třetí skupinou jsou návštěvníci pražských kongresů jako například Sdružení evropských dopravců a dalších profesní příbuzných skupin na úrovni Evropské unie, které se v Praze setkávají. Konečně poslední takovou grupou jsou jednorázové specializované výpravy, které chtějí vidět provoz metra jako takový.

## Technik-průvodce

Průvodcem v metru je i pan Jaroslav Voska, hlavní dozorcí provozu trati C z jednotky Provoz Metro. Vzhledem ke spektru činnosti, které tato jednotka obstarává, rozumějí její pracovníci většinou aspektů provozu metra a mohou je představit odborníkům i zájemcům z řad veřejnosti. „Všechno, co se na metru

děje, nějak souvisí s provozem. My musíme vědět něco o silnoproudu, slaboproudu, vzduchotechnice i zabezpečovacích systémech,” říká Voska. Díky tomu dokáže například kongresovým účastníkům poskytnout informace o odborných procesech, které jsou zajímavé samy o sobě i z hlediska jejich vlivu na chod organismu metra.

## Srovnání se zahraničím

Zahraníční hosté mají možnost porovnávat technologie a způsob organizace provozu. Zatímco technologie se mezi jednotlivými evropskými metry v mnoha aspektech příliš neliší, velké rozdíly najdeme v organizaci. Města se sice navzájem inspirují, ale každý dopravní podnik si buduje svoji jedinečnou organizaci práce. Proto mnoho dotazů směřuje právě tímto směrem. Pražské metro je navíc ovlivněno tím, že bylo budováno podle sovětského typu, který počítal s velkým množstvím lidí na zajištění provozu. „V moskevském metru existovala vedle funkce dozorcího stanice i zvláštní funkce dozorcího eskalátoru,” uvádí Voska jeden z důsledků sovětské filosofie „Nás mnoho”. To vše je pro zahraniční návštěvníky zajímavé. Lidé odjinud si také všímají nebývalé čistoty pražského metra, která překonává nejedno podobné zařízení v mnohem vyspělejších státech. „Udržování čistoty je dlouho nastavený trend, který se snažíme zachovat. Samozřejmě to stojí ohromné množství peněz,” zamýšlí se Voska nad velkým plusem pražské podzemky.

## Cenné zkušenosti z povodní

Zvláštní pozornost, co se týče organizace práce, se upírá k zajištění chodu veřejné dopravy během povodní a po povodních, kdy byly některé stanice vyřazeny z provozu. Zahraníční provozovatelé metra se tak mohou z pražských zkušeností poučit o fungování dopravy v krizových podmínkách. „Našimi hosty bývá tento krizový postup velice kladně hodnocený,” nenechává si pro sebe Voska. Experti ze zahraničí probírají s našimi odborníky možné způsoby krizového řízení hladce reagujícího na postupující velkou vodu. V Praze to znamenalo nejprve

vyhradit pruhy pro autobusy a omezit automobilovou dopravu ve středu města. „Dále je nutno říct, že celý systém postupného otevírání stanic a využití vlakové dopravy byl kvalitně zorganizovaný,” říká průvodce a dozorcí provozu v jedné osobě pan Voska.


## Céčko – výkladní skříň pražského metra

Většina exkurzí končí na lince C, která v poslední době otevřela nejvíce nových stanic a jezdí zde také nejmodernější soupravy. Právě tady se dá nejlépe demonstrovat používání nejnovějších technologií v pražském metru. Součástí linky je navíc i jedna z nejnovějších tří stanic Střížkov, která je zajímavá nejen po technické, ale i po architektonické stránce. Navrhoval ji pan architekt Kotas a za jeho řešení tato stanice získala i prestižní cenu. Pan architekt Kotas s Dopravním podnikem spolupracuje i na prohlídkách a návštěvníkům tak může říct o stanici zajímavosti z pozice architekta.

## Ochranný systém

Nejlépe se metro „prolázá” v noci po ukončení provozu pro cestující. Mnoho návštěvníků si rádo počká na vlaky údržby, které projíždějí tunely pomocí svých nezávislých dieslových motorů. Zájem vzbuzuje také ochranný systém metra. Návštěvníci se v technických centrech dozví, jak vypadají útroby metra od fekální jímky až po atomové dveře. Největší takovou akcí pro širokou veřejnost uspořádal Dopravní podnik loni u příležitosti 35. narozenin metra. Výherci vědomostní soutěže si mohli prohlédnout „durch” stanici metra Florenc.

## Význam exkurzí

Návštěvy přispívají k šíření dobrého jména Dopravního podniku a k lepší informovanosti mezi lidmi. „Každý zná jenom nástupiště, vestibul, podchody, ale k zajištění provozu je toho potřeba daleko víc,” říká Voska. Právě exkurze v Dopravním podniku mohou tuto situaci změnit. Vždy samozřejmě záleží na lidech a důvodech, proč do metra přišli. „Někdo si svoji návštěvu jen odchodí, ale kdo má zájem, to své si najde,” shrnuje zkušenosti průvodce Voska. 



# První železniční kolejnici má Poděbradská



Pražská tramvajová síť má první železniční, tedy bezžlábkovou kolejnici ve své novodobé historii. V dubnu roku 2010 ji získala Poděbradská ulice. Při výluce, která trvala necelé dva měsíce, byla aplikována do úseku mezi Kbelskou ulicí a obratištěm Lehovce. A první dojmy? Svezení po této trati je nyní komfortní zážitek jak pro řidiče, tak pro cestující.

**Text a foto: Ing. Miroslav Grossmann, oddělení  
Koordinace přípravy DCT**

**T**en okamžik nastal skrytý pod rouškou tmy v úterý 20. dubna se zahájením nočního provozu. Na trati s bezžlábkovou kolejnicí vyrazil od Starého Hloubětína k Lehovci první vlak určený pro přepravu cestujících. Stalo se tak o dva týdny dříve, než se původně předpokládalo. Výluku se podařilo zkrátit díky rychlému postupu prací, ačkoliv během stavby bylo nutno reagovat na řadu nepředvídatelných skutečností. Ale o tom až v další části článku.

Nyní se zaměříme na uvedení trati do provozu, protože úspěšně zvládnuté stavební práce nebyly vše, co bylo potřeba udělat pro její řádné zprovoznění. Jak již bylo řečeno v úvodu, trať je v Praze zatím zcela unikátní použitím bezžlábkové kolejnice 49E1 (známá spíše pod původním označením S49). Důvody pro její použití byly popsány v předchozím DP KONTAKTU a patří mezi ně především o 30 % nižší pořizovací cena. Nezanedbatelné je též snížení hlučnosti provozu.

Na druhou stranu, pro bezpečný provoz tramvají na tomto typu kolejnice je nutné zajistit, aby kolo tramvaje mělo výšku okolku nejméně 16 mm. Podmínku v tuto chvíli splňuje cca 80 % pražských vozů. Proto byl před ukončením výluky vydán pokyn, který umožňuje vjezd na trať pouze způsobilým tramvajím. Ty jsou označeny bílým symbolem širokopatní kolejnice na zeleném pozadí. Tato „dálniční známka“ je umístěna na čelním skle kabiny řidiče a je viditelná zvenku i zevnitř.



Zkušební jízdy na trati proběhly 15. dubna s vozem KT8D5. RN2P, ev. č. 9060 s novým, zatím testovaným profilem kol PR-1 o výšce okolku 22 mm. Záměrem bylo v praxi ověřit vzájemnou interakci nepotřebeného kola s novým profilem a nové nepotřebené trati. Výsledky? Byly patrné při samotných jízdách. Zřetelná byla naprosto klidná jízda při všech rychlostech, do svahu i ze svahu.

Komfortní dojem z jízdy při testování trati se vzorovou tramvají ale samozřejmě není to nejdůležitější, čím se Dopravní podnik může prezentovat vůči cestujícím veřejnosti. Velké očekávání nastalo právě až se spuštěním pravidelného provozu, tedy až na trať vjely vlaky s běžnými koly a všech ostatních typů tramvají, tedy včetně T3 a především T6, které jsou charakteristické neklidnou jízdou v kolejevném kanálu, tedy prudkými pohyby ze strany na stranu. Bez zbytečné hrdosti na novou trať je možné prohlásit, že tento jev se zde nevyskytuje. Monitorování provozu zatím přináší pozitivní poznatky a všechny typy tramvají se chovají nadměrně klidně, což ve srovnání například s loni rekonstruovanou tratí ve Střelničné ulici (s použitím žlábkové NT1) je rozdíl. V jednom případě (typ T3M) bylo zaznamenáno vertikální rozkmitání vozu. Tramvaj laicky řečeno poskakovala.

Jednou z deklarovaných výhod kolejnic S49, které jsme zmínili, je jejich nižší hlučnost. Poděbradská byla v tomto úseku jednou z nejhlučnějších tratí ve městě, čímž byla právem terčem kritiky místních občanů a samosprávy. Dokonce se dostala do městského Akčního plánu snižování hluku a DP musel situaci řešit. Už samotná změna kon-





**Takto nevábny vzhled měly dlouhá léta nepoužívané toalety. Kdoví, jak dlouho v podzemním prostoru nebyl člověk.**



**Vlevo byla pánská část toalet, na pravé straně dámská. Z objektu už jsou patrné jen obvodové stěny.**



**Nyní už těžké kladivo začíná likvidovat strop na záchodky a do temných místností se dostává denní světlo.**



**Vyplněno, nad tratí se může začít s prováděním konstrukce tramvajové trati.**



**Zdejší pisoáry už nikdy nikdo nepoužije.**



**Nad podchodem dokončuje Skanska upevnění kolejnic na betonovou desku. Mezi výstupy z podchodů jsou patrné dřevěné pražce.**



strukce trati do otevřeného svršku s pružným upevněním přinesla, jak je dlouhodobě prokázáno, snížení hlukových emisí. Železniční kolejnice by měla být v tomto ohledu dalším pomocníkem.

Že je trať opravdu tichá, je patrné pouhým poslechem. Slabé hvízdání, které je kromě zvuku elektrovýzbroje vozů v tuto chvíli asi nejvýraznějším hlukovým projevem jízdy tramvají, by mělo ustávat po několika týdnech provozu. Shrnutí, nyní je těžké jízdu tramvaje vůbec zaregistrovat, pokud se vedle ní pohybuje kolona automobilů. Ta vytváří hluk zřetelně vyšší.

Přesto, jak si jistě mnozí všimli, zůstalo na trati noční „protihlukové“ hlukové omezení rychlosti na 40 km/h. V minulých dnech proběhlo měření hluku a bylo zjištěno, že došlo k jeho významnému útlumu. V nočních hodinách až o 4,5 dB a nyní trať bezpečně splňuje stanovené limity. Dopravní podnik tedy v nejbližší době zváží zrušení omezení rychlosti. Jednalo by se o vůbec první úsek, na kterém by k tomu došlo.

V úseku je několik přechodů mezi různými typy kolejnic. U křižovatky s Kbelskou navazuje původní bloková žlábková kolejnice B1 (v BKV panelech) na bezžlábkovou S49. A nedaleko před obratištěm Lehovce, kde je trať zadlážděná, přechází S49 na žlábkovou NT1. Všechny tyto přechody jsou řešeny speciálně vyválnými kusy, které mají na obou koncích vždy profil příslušné kolejnice.

Nyní se však pojďme vrátit ještě do průběhu stavby, protože v minulém DP KONTAKTu jsme stihli zaznamenat pouze část stavebních prací. Zmíňme se alespoň o slibných neočekávatelných skutečnostech, které na zhotovitele čekaly.

První oříšek přišel ve druhé polovině března v kousku trati nad podchodem zastávky Hloubětín. Důvodem byly méně přehledné konstrukční vrstvy nad podchodem, které vznikaly v různé době a zjevily jako součástí více různých akcí. Šlo o realizaci podchodu v rámci rozšíření Poděbradské v 60. letech, realizaci tramvajové trati na pražcích (rok 1976) a její rekonstrukci do BKV panelů (1989). Nakonec došlo k pragmatickému řešení odstranit jen nezbytnou část betonové vrstvy nad podchodem a kolejnice zde neukládat do šterkového lože, nýbrž je připevnit ke stávající betonové desce pomocí plastbetonových hrobečků, podobně jako v metru.

A u podchodu Hloubětín ještě zůstaňme. Při chůzi od met-



**Tramvaj 14T na lince 19 opouští zastávku Hloubětín a stoupá k Lehovci.**

ra na tramvaj si po pravé straně podchodu můžeme všimnout dvojice dveří. Kam vedly? V minulosti zde byly toalety. Již léta jsou nefunkční. Vzhledem k tomu, že se jednalo o poněkud neznámý prostor pod vlastní tramvajovou tratí, bylo po dohodě s TSK (správce objektu) a za účasti statika, přijato řešení.

Strop toalet na Havaně (jak se dříve zastávka jmenovala) byl zbourán, byly provedeny nezbytné práce pro likvidaci objektu a celý prostor vyplněn popílkocementem. Nad to už přišlo šterkové lože a konstrukce trati. Postup prací v tomto nejzajímavějším místě celé stavby je patrný z fotografií.

Jinou nečekanou událostí bylo rozhodnutí o rušení jiného podchodu, na sousední zastávce Sídliště Hloubětín. Došlo k němu necelé dva týdny po zahájení výluky na Poděbradské. Likvidaci podchodu přitom musela předcházet výstavba přechodu pro chodce a signalizace na křižovatce se Slévačskou ulicí. Pro Dopravní podnik z toho vyplynula nutnost změny polohy zastávek Sídliště Hloubětín. Ty se musely částečně ubourat a posunout 27 metrů východním směrem. I tyto práce se nasazením hlavního dodavatele i subdodavatelů podařilo stihnout.

Významný je též fakt, že na všech zastávkách byla opravena nástupiště. Vzhledem k finančním možnostem podniku bylo v maximální míře použito vytěženého materiálu. →

**Všechny přechody přes tramvajovou trať byly realizovány jako bezbariérové a jsou doplněny nápisy POZOR TRAM.**



**Na jeden z kontrolních dnů dorazil i Ing. Martin Dvořák, generální ředitel Dopravního podniku (uprostřed). Doprovází ho Ing. Ladislav Sarnovský, šéf provozovny Vrchní stavba (vlevo) a Ing. Radek Zamrazil, technický ředitel. Foto: Jan Šurovský**





**Zastávka Sídliště Hloubětín je posunutá o 27 metrů směrem k Lehovci. Zmizely výstupy z podchodů a přístup na nástupiště je od nového přechodu u Slévačské ulice.**

Estetický dojem tedy není stoprocentní, ale podařila se základní věc: vylepšení výšky nástupní hrany. Ta se nyní pohybuje obvykle v rozmezí 20–22 cm, což lidem usnadňuje vystupování a nastupování. Kde to bylo možné, byl zajištěn i bezbariérový přístup k zastávkám. Řidiči oceňují instalaci elektricky ovládaných přestavníků v obratišti Lehovec, takže už není nutné ruční stavění výhybek.

Během stavby TSK realizovalo zmíněnou signalizaci Poděbradská – Slévačská. Vzhledem k tomu, že se jedná o provizorium, není zde dosud realizována tramvajová detekce. Preference tramvajů se tedy dočkáme až v definitivním řešení, jehož termín je zatím neznámý. Nepříjemné zdržování přináší i po obnovení provozu SSZ Poděbradská – Hloubětínská. Zde by mohlo být nalezeno řešení v podobě zajištění preference pro všechny vlaky během několika týdnů.

Uvedením trati do provozu, zatím pochopitelně zkušební, nic nekončí. Kromě pravidelných vlaků můžeme na Poděbradské spatřit také zmiňovaný vůz 9060, který najíždí svých 3000 km bez cestujících. A už se blíží další významná rekonstrukce, při níž bude opět realizována kolejnice S49. V létě k ní dojde na zdevastované Plzeňské ulici. A na výrazně delším úseku trati, než tomu bylo na Poděbradské.



**Trať s otevřeným svrškem s použitím bezžlábkové kolejnice snižuje hlučnost tramvají v zastávkách.**

## Ceny kolejnic

NT1	S49	rozdíl	
1675 Kč/m	1162 Kč/m	513 Kč/m	30,63 %

### Akce TT Poděbradská

**Realizace:** 1. 3. – 19. 4. 2010 (původně do 3. 5.)

**Délka tratě:** 1,239 km z centra, 1,122 km do centra

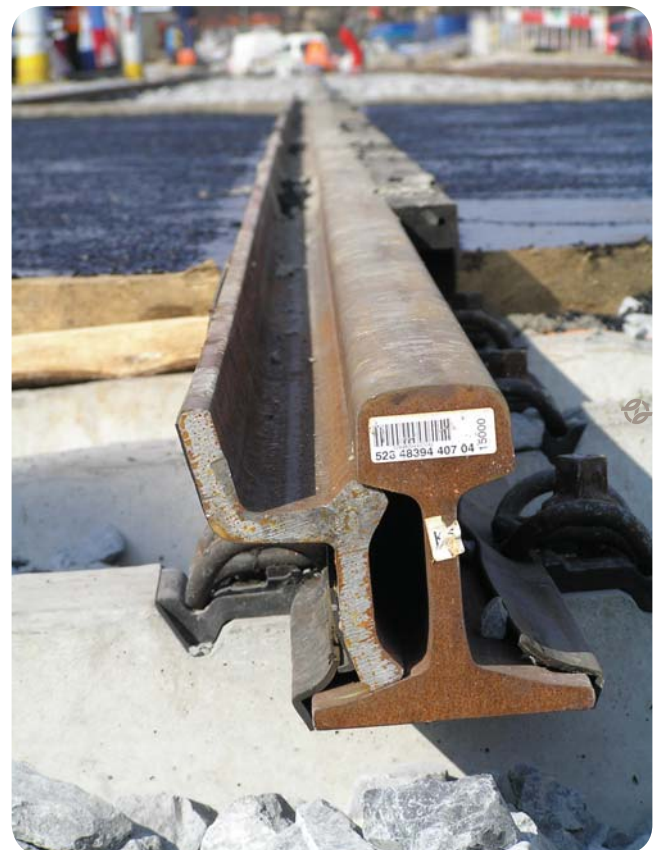
**Zastávky:** Kbělská, Hloubětín, Sídliště Hloubětín, Lehovec

**Hlavní dodavatel:** provozovna Vrchní stavba DP

**Náklady:** cca 52 000 000 Kč

### Provedené práce

- nahrazení trati velkoplošných panelů otevřeným kolejovým svrškem s použitím bezžlábkové kolejnice 49E1 a žlábkové NT1
- úprava 4 stávajících a výstavba 3 nových bahníků a přípojek pro odvodnění trati
- zřízení 4 přejezdů přes TT (Hloubětínská, Chvalská, Slévačská, vjezd do obratiště Lehovec)
- zřízení 5 bezbariérových přechodů přes TT, případně bezbariérových přístupů na zastávky
- zřízení elektrického ovládní a ohřevu výhybek v obratišti Lehovec
- zrušení kolejového přejezdu v obratišti Lehovec
- oprava a zvýšení nástupních hran zastávek
- natření sloupů trakčního vedení a zábradlí
- obnova označků na zastávkách
- posun zastávky Sídliště Hloubětín
- likvidace přístřešku u vnitřní koleje ve smyčce Lehovec



**Jak se provádí tramvajový přejezd při aplikaci bezžlábkové kolejnice? Tady je odpověď. Ke kolejnici se přišroubuje ocelový profil, z opačné strany se přilepí guma a pak se zřídí živičný kryt.**



# Blíží se stavební boom na tramvajových tratiích



Letošní letní měsíce budou ve znamení realizace dlouho připravovaných rekonstrukcí tramvajových tratí v Praze. Již dnes můžeme říci, že takto rozsáhlý program obnovy Praha nezažila více než 20 let.

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

## 1. Akce vyvolané stavbou Městského okruhu a trati metra V.A

V současné době uplynuly již 2 roky od doby, kdy stavba severozápadní části Městského okruhu razantně zamíchala kartami v provozu tramvají především v oblasti Prahy 6. Od června 2009 zase jezdíme do znovu připojené smyčky Špejchar a od loňského listopadu je provizorně propojena ulice Milady Horákové s Badeniho ulicí. Přes rok a čtvrt nejezdíme mezi Badeniho ulicí a Prašným mostem. V únoru letošního roku se podařilo obnovit trať na Malovance. Od června 2010 nás čeká uzavření tratě od Brusnice přes Prašný most na Vítězné náměstí. Tato etapa potrvá 3 (k Brusnici 4) měsíce, během níž bude připojen již existující provizorní dvoukolejný trojúhelník na Prašném mostě. Je již nejvyšší čas, neboť stará trať na Prašném mostě je už v nepříjemném stavu. Hodně se na ní podepsal intenzivní provoz autobusů, který trvá mnohem déle, než se původně očekávalo. Provizorium bude zatím napojeno na stávající tratě k Brusnici i Vítěznému náměstí, jejichž rekonstrukce od hranic stavby Městského okruhu je sice také připravena, ale dojde na ní až při stavbě definitivní křižovatky Prašný most v roce 2012. Od června do konce srpna bude zároveň budován trojúhelník Badeniho – Milady Horákové tak, aby po prázdninách bylo možno začít jezdit od Špejcharu přímo na Prašný most a na Vítězné náměstí. Kromě samotného Prašného mostu se již bude jednat o definitivní tratě. Během těchto výluk bude od ostatní sítě odpojována vozovna Vokovice, z níž bude udržován ostrovní provoz mezi Podbabou a Divokou Šárkou. Díky zprovoznění řady tratí bude možno v závěru roku vyměnit intenzivním provozem velmi „opracované“ oblouky u Pražského hradu.

I ostrovní provoz vozovny Vokovice bude vystaven stavebnímu zásahu do kolejové sítě, protože (pravděpodobně) od počátku prázdnin bude na cca 3 roky uzavřena a demontována smyčka Červený Vrch, která bude zabráněna stavbou metra

## Tramvaj jede po původní trati do Dejvic...

V.A. Od stejného data ještě navíc nebude k dispozici (ani pro manipulační, resp. noční provoz) tramvajová trať přes (již zlikvidované) zastávky Hládkov v Myslbekově ulici, protože trať i vozovky dočasně zaniknou stavbou hloubeného tunelu a veškerá silniční doprava bude převedena na 2 roky na provizorní komunikaci v blízkosti hradeb.

V době uzávěrky tohoto čísla DP KONTAKTu vrcholila stavba definitivní přeložky v Partyzánské ulici, na kterou bude provizorně a jednokolejně připojen starý Trojský most. Na jeho severním předmostí se staví provizorní jednokolejná protioblouky, které umožní dokončení hloubené části tunelů Blanka. Velkou zajímavostí je přizvednutí severního konce západního mostu do nové nivelety. Výškový rozdíl je pěkně viditelný ve srovnání s vedlejším východním mostem. Další postup výstavby ovlivní nový Trojský most, což je a bude předmětem řady jednání.

Na rok 2011 je ještě připravována rekonstrukce trati do nové (jižnější) polohy v ulici Milady Horákové mezi ulicemi U Sparty a zastávkami Letenské náměstí. Stavba tunelů Blanka je financována hlavním městem Prahou prostřednictvím Odboru městského investora.

## 2. Soubor prací v oblasti Prahy 5 a 17

Pod tímto označením se skrývá řada akcí mezi Andělem a sídlištěm Řepy. Havarijný stav tramvajové sítě v oblasti Smíchova vede jednotku Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) k pečlivé přípravě řady rekonstrukčních a opravných akcí v dotčené oblasti. Koordinačním cílem je uskutečnit v jedné stavební →

...a hned vedle vzniká nová provizorní trať.





**Situace na Prašném mostě se mění ze dne na den. Přes ještě nedokončený provizorní trojúhelník pokračují automobily na již přes rok odpojené torzo staré křižovatky.**



**Intenzivní provoz autobusů na Prašném mostě nutně urychlil devastaci trati.**

sezóně všechny potřebné práce v oblasti a nezpůsobit opakované výluky tramvajové dopravy ve stejných úsecích, tj. minimalizovat dopad na cestující. Rovněž je důležité opakovaně nevystěhovávat vozovnu Motol, kromě řady nepříjemných dopadů na naše zaměstnance jde i o velké vícenáklady. Do souboru akcí patří následující projekty:

- Rekonstrukce tramvajové trati (RTT) v ulicích Plzeňské a Makovského v úseku Klamovka – Sídliště Řepy**  
 Neustálé opravy trati mezi Andělem a sídlištěm Řepy probíhaly v technologii BKV panelů v poměrně dlouhých výlukách v letech 1993, 1994, 1996, 1997, 2000, 2003 a 2006 (při několikanásobném vystěhování vozovny Motol), aniž by se stav trati výrazněji zlepšil. Proto je jediné systémové řešení RTT v úseku Klamovka – Sídliště Řepy do technologie trati na pražcích. Od Kotlářky jsou v většině navrženy bezžlábkové kolejnice S49. Úsek je dlouhý 6,5 km dvoukolejně. Úsek Motol – Řepy je nyní v havarijním stavu s vyloučením provozu tramvají 14T. Financování je navrženo z fondů EU Konkurenceschopnost, realizovat ji budou od června do září firmy Eurovia a Skanska. Vozovna Motol bude nedostupná pouze během letních prázdnin.
- Rekonstrukce tramvajové trati v Plzeňské ulici v úseku Anděl – Tomáškova**  
 V rámci stavby Strahovského automobilového tunelu (SAT) byla v roce 2000 přeložena trať mezi Radlickou a SAT do jiné polohy za použití BKV panelů. Nevhodná konstrukce

trati a špatné výškové řešení (negativní sklon) v kombinaci s intenzivním provozem tramvají způsobily již po několika letech vážný stav trati. Akce je navržena v časoprostorové koordinaci s výše uvedenou akcí na Plzeňské v režii DP – JDCT. Úseky na BKV panelech budou nahrazeny tratí na betonové desce (snížení staré hlukové zátěže). Současně bude vyměněna zcela zničená kolejová konstrukce na křižovatce Plzeňská – Radlická.

**• Rekonstrukce tramvajové trati v Nádražní ulici v úseku Anděl – Na Knížecí**

Tramvajová trať v BKV panelech v tomto krátkém úseku pochází ze tří různých období, nicméně základem jsou panely a kolejnice z roku 1984. Stárí trati spolu s intenzivním provozem způsobily špatný technický stav významné trati, která je součástí důležitého tramvajového tahu Anděl – Barrandov. Akce je navržena k realizaci v režii DP – JDCT a měla by časově předcházet akcím na Plzeňské. Nová trať bude na betonové desce, a to především z důvodu snížení staré hlukové zátěže. Dopravně nejnáročnější bude rekonstrukce trati na křižovatce Nádražní a malého smíchovského okruhu (Ostrovského – Vltavská).



**Na Partyzánské jezdily tramvaje levým otvorem. Nově budou jezdit pravým otvorem z centra a levým do centra.**

**Tramvajová trať v Troji stála v cestě hloubenému tunelu Blanka, a proto musela být přeložena. Na snímku likvidace původní tratě.**





Jen o kousek dál bylo k vidění toto zvláštní řešení vztahu kolo-kolejnice.



Probíhající výluky využila JDCT pro opravy trati v Trojské ulici a k likvidaci kolejové spojky v zastávce Nad Trojou.



Pravý most je již přizvednut a každý si může porovnat rozdíl o kolik. V levé části snímku se rýsuje trasa pro jednokolejnou přeložku.



Plzeňská mezi Kotlářkou a Kavalírkou je poslední zcela původní panelový úsek trati z roku 1979.

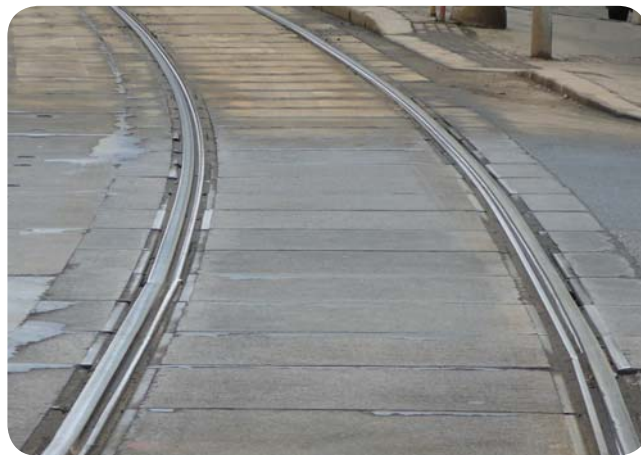
#### • Výměna kolejové konstrukce na křižovatce Anděl

Křižovatka je v havarijním stavu, zejména pak oblouk pro linku 9, případně pro linky 4, 7 a 14. Konstrukce by se měla měnit po částech v červnu a červenci, tudíž přes Anděl budou tramvaje vždy jezdit minimálně ze dvou, obvykle však tří směrů. Akce je klíčem v koordinaci se všemi dalšími akcemi v Praze 5.

### 3. Soubor prací v oblasti Prahy 1 a 2

Poslední „balík“ letních staveb nalezneme na pomezí Prahy 1 a 2. Skrývají se v něm dvě velmi zásadní stavby. První z nich je již zahájená RTT Myslíkova financovaná z fondů EU Konkurenceschopnost. Po přípravných fázích na inženýrských sítích došlo i k zahájení vlastní rekonstrukce trati. Jak jsme již v DP KONTAKTU informovali, je součástí stavby i rekonstrukce trati u Mánesa (plánovaná na červen) a rekonstrukce trojúhelníku Spálená – Lazarská plánovaná na závěr stavby do cca poloviny července. Ukončení celé RTT je směřováno na pátek 23. července 20.00 hod. aby bylo možno zahájit uzavírku Štefánikovy ulice z důvodu finální výměny křižovatky Anděl. Tato akce bude rychlá, pouze do noci z neděle na pondělí 25./26. července.

Díky tomu bude možno přikročit k poslední plánované prázdninové akci, která je pro chod pražské tramvajové dopravy naprosto nezbytná, tj. k RTT Spálená – Národní. Tato stavba se rodila velmi těžce od roku 2008. Sama o sobě byla podvázána (kromě nedostatku finančních prostředků) především koordinačními vazbami na rekonstrukci stanice metra Národní třída a na stavbu Copa centra, ale jelikož tyto stavby jsou ve skluzu, bylo možné jim RTT Spálená – Národní předřadit: Tím můžeme do budoucna reálně umožnit Národnímu



O mnoho let novější oblouk na křižovatce Plzeňská – Jinnická je velmi špatném a prakticky neopravitelném stavu.

divadlu rekonstruovat zásobovací tunely na nábřeží a nebránit v rekonstrukci národní kulturní památky Klementinum. Stavba RTT Národní – Spálená umožní i daleko větší volnost v nasazování vozů 14T, neboť ty do Spálené ulice z logických důvodů nejsou běžně nasazovány.

Závěrem je možno říci, že řada náročných staveb zásadně pozvedne úroveň pražské tramvajové dopravy, umožní provoz moderních tramvají, zbaví nás ohromného množství omezených rychlostí a zkrátí seznam dožilých tramvajových tratí. Díky tomu bude moci přijít čas se podívat na zoubek dalším kazům v kolejové síti, kupříkladu na trať v ulici U Výstaviště, na nábřeží Edvarda Beneše mezi Čechovým a Štefánikovým mostem, na trať mezi Moráni a Albertovem...



# Preference tramvají? Práce, která má smysl

Preference tramvají umožňuje posunout dopravu ve velkoměstě o pořádný kus dopředu. Její velmi důležitou součástí je preference na světelné signalizaci (SSZ). Jedná se o inteligentní způsob řízení, který dokáže upřednostňovat tramvaje, a díky tomu efektivně urychlovat jejich pohyb městem. Preference hromadné dopravy je přitom tou nejsložitější součástí dopravních řešení křižovatek.

Ing. Miroslav Grossmann, Jakub Ryška

**N**ejdříve si připomeňme, jakým způsobem preference na SSZ funguje. Přijíždějící tramvaj nejprve vyšle světelné křižovatce signál. K tomu se v Praze používá převážně pasivní detekce, tedy kontakty v troleji. Důležitá je přitom vzdálenost přihlašovacího kontaktu před křižovatkou. Pro některé bude překvapením, že na většině křižovatek je optimální, aby se tramvaj hlásila 30 sekund před příjezdem k signalizaci, což na volné trati činí vzdálenost 300 až 400 metrů. Pokud je vzdálenost kratší a tramvaj zde dosahuje vyšší rychlosti, může se stát, že na ni signalizace nestačí vhodně zareagovat. Pokud je výrazně delší (např. přes 60 sekund), detekce tramvaj se může stávat nepřesnou a vznikají systémové obtíže.

Křižovatka následně zareaguje tak, aby byl průjezd tramvaje co nejplynulejší. K tomu slouží řídicí logika. Je to počítačový program, který na papíře zabere desítky stránek. Zpracovává nároky z detektorů (nejen tramvajových, ale také vozidlových či chodeckých) a každou sekundu rozhoduje o tom, kde bude svítit jaký signál. Je přitom obrovský rozdíl v řídicí logice bez preference MHD, a s preferencí MHD. V čem? Především v její složitosti a rozsahu. Dá se říct, že preference MHD je vlastně obor v oboru a její kvalitní bezchybné zvládnutí je měřítkem kvality každého projektanta i programátora.

Čím více křižovatek za sebou funguje s preferencí, tím více času se pro konkrétní linku ušetří. Dobrým příkladem jsou třeba Podolské nábřeží, Plzeňská ulice, nebo oblast Holešovic, včetně nejnovějšího vylepšení úseku Vltavská – Pražská tržnice. A vzhledem k tomu, že hromadná doprava podává ve vztahu k zabranému dopravnímu prostoru výrazně lepší výsledky než doprava individuální, je preference MHD jednou z priorit pražské dopravní politiky. Je potřebné ji nadále v co nejvyšší míře prosazovat.

## Historie a současnost

První pokusy s preferencí na SSZ v Praze se datují do začátku 80. let. První trvalá preference pak funguje od roku 1987 na Přístavišti, přibližně od zprovoznění přeložky tramvajové tratě pod Barrandovským mostem. Nová etapa zavádění preference probíhá od roku 1994, kdy nastoupily moderní řadiče. Hlavním tahounem zavádění preference byl někdejší Ústav dopravního inženýrství (ÚDI), který byl později začleněn pod Technickou správu komunikací.

A kolik křižovatek nyní preferenci tramvají uplatňuje? Na pražské tramvajové síti je 222 semaforů. Z nich preferuje tramvaje 135, tedy 61 %. Jen za minulý rok jich přibylo 13. Letos další 4 a téměř jistě to není číslo konečné.

Na druhou stranu jsou i takové křižovatky s preferencí tramvaj, které mají rezervy a tramvaje by jimi bez problémů mohly projíždět výrazně lépe. Stejně tak jsou semafore, které preferenci neuplatňují vůbec, ač veškerý hardware pro preferenci, tedy i trolejové kontakty mají. To se týká třeba obnovených SSZ na Evropské třídě nebo oblasti Smíchova. Tento koncepčně motoristický ráj je přitom nyní v době dopravních špiček stejně zahlcen popojíždějícími auty a ve výsledku nejedou ani auta, ani MHD.

Nejčastějším zádrhelem pro rozšíření preference na křižovatkách je však jejich nevybavenost a tu lze řešit až na výjimky pouze celkovou obnovou SSZ. A to je při dnešním problému se zajišťováním finančních prostředků někdy až neřešitelná věc. Zároveň je potřeba i uvést, že Dopravní podnik nerozhoduje o tom, jak budou signalizace fungovat, a záleží především na postoji města, zda a v jaké míře bude preference MHD realizována.

## Světelná závora

Signalizace může umět víc než jen preferovat tramvaje na samotné křižovatce. O světelné závoře, tedy regulaci vjezdu vozidel do úseku u Vyšehradského tunelu, se zmiňoval předminulý DP KONTAKT. Tato koncepce může napomoci řešit kolony vozidel na kolejích na dalších místech. Například individuální dopravou přetížený úsek od Palachova náměstí po Národní divadlo. Vjíždí sem totiž podstatně větší množství aut, než kolik jich je u Národního divadla schopno odjet. Byť řešení není snadné, světelnou signalizaci na Palachově náměstí je možné upravit tak, aby propustila do kritického úseku jen snesitelné množství vozidel. Dá se tak do značné míry předejít vznikání vzduť. Řešení částečně funguje od léta 2009, ale není účinné při nejsilnějším provozu. To by měla změnit chystaná úprava.

Velmi důležitá je souvislost opatření s povýšením zde provozované linky 17 na metrolinku, čímž došlo ke zvýšení kapacity MHD v tomto úseku o 25 %. Pakliže se podaří řešení dotáhnout do sledovaného cíle, lze očekávat, že



v tomto klíčovém úseku bude projíždět větší množství lidí, v kratším čase a s menšími dopady na životní prostředí. Zároveň je třeba nezapomínat ani na opačný břeh Vltavy, tedy oblast Malé Strany, kde je situace v některých dobách ještě horší a kde je mimo jiné provozována metrolinka 22. Ta velmi trpí dopravní situací v Karmelitské a v Letenské ulici. I zde možná stojí za zvážení uplatnění podobného principu pomocí stávajících semaforů.

## Časový ostrůvek

Vedle nesporného přínosu opatření na podporu preference MHD před dopravou individuální patří ke sledovaným prioritám i zajištění bezpečnosti cestujících, přecházejících z chodníku na zastávkové ostrůvky a jejich ochrana před projíždějícími automobily. Účinným opatřením v tomto směru je zřizování tzv. „časových ostrůvků“ v tramvajových zastávkách. Jejich princip spočívá v tom, že tramvaj přijíždějící k zastávce navolí signál „stůj“ pro souběžně jedoucí automobily, které před koncem nástupního ostrůvku zastaví. Po dobu výstupu a nástupu cestujících zůstává jízdní pruh vedle ostrůvku volný, a tedy bezpečný pro přecházející chodce. Tento způsob, zajišťující bezpečnost a zvyšující plynulost odbavování cestujících v zastávkách je současně plně v souladu se zásadami preference MHD, neboť zájmy hromadné dopravy a jejich uživatelů jsou nadřazeny zájmům individuální automobilové dopravy. Časové ostrůvky byly aplikovány v zastávkách „Pražská tržnice, Lihovar či Jana Masaryka“. K bezpečnosti cestujících a zvyšování přitažlivosti tramvajové dopravy přispívá také uplatňování nových forem řešení tramvajových zastávek, jako jsou např. „videňské zastávky“ nebo tzv. „zastávkové mysy“.

## Preference v ČR a Evropě

Přes nesporné je na tom Praha v oblasti preference na SSZ v rámci České republiky velmi dobře. A špatně na tom není ani v evropském měřítku. V české kotlině lze považovat za preferenční jedničku Liberec, ovšem ten má velikostí nesrovnatelnou dopravní síť. Velikostí srovnatelnější je Brno. To udělalo v poslední době významný technologický pokrok rozvojem řídicího a informačního systému. Díky němu se tramvaje i ostatní vozidla MHD do signalizace přihlašují například otevřením dveří v zastávce. Nicméně proti Brnu má naše město větší podíl křižovatek s preferencí hlavně výrazně lepší know-how řídicí logiky pro preferenci. A při průjezdu křižovatkami je to znát.

V současnosti se asi nejvíce informací o preferenci tramvajů a MHD mohou případní zájemci dozvědět na stránkách prazsketramvaje.cz v podsekcí Preference.

## Kde se zlepšil provoz tramvajů v roce 2009, 2010

- SSZ 1.042a Bulhar (nejde však přímo o zavedení preference)
- SSZ 1.501 Újezd – Vítězná
- SSZ 2.328 Anglická – Bělehradská (Demínka)
- SSZ 2.366 Francouzská – Budečská
- SSZ 3.351 Želivského – Jeseniova
- SSZ 3.377 Korunní – Benešovská
- SSZ 5.577 Na Zlíchově – Nad Zlíchovem (drobné vylepšení preference)
- SSZ 7.135 Bubenské nábreží – Argentinská
- SSZ 7.187 Bubenské nábreží – tramvajová trať

- SSZ 8.206a Sokolovská – Zenklova (horní Palmovka)
- SSZ 8.242 Klappkova – Střelničná
- SSZ 8.243 Střelničná – Zdibská
- SSZ 8.984 Střelničná – Opálkova (drobné vylepšení preference)

## Nová SSZ s preferencí v roce 2009, 2010

- SSZ 2.049 Korunní – Kladská
- SSZ 2.061 Sekaninova – Křesomyslova, přechod
- SSZ 3.693 Jičínská – Přemyslovská
- SSZ 4.046 Chodovská – teplárna přechod
- SSZ 6.134 Bělohorská – Slezanů
- SSZ 6.153 Ptžeňská – Makovského
- SSZ 6.830 Myslbekova – Hládkov, přechod
- SSZ 8.254 Beštákova – přejezd TT

## Obnovená a nová SSZ bez zavedení preference v roce 2009, 2010

- SSZ 0.355 Vršovická – U Vršovického nádraží
- SSZ 6.131 Evropská – Na Pískách
- SSZ 6.138 Evropská – Etiopská
- SSZ 6.158 Evropská – U Hadovky
- SSZ 6.160 Evropská – garáže MV
- SSZ 6.831 Myslbekova – Dlabačov (prochází úpravami)
- SSZ 6.832 Bělohorská – Vaníčková (prochází úpravami)
- SSZ 6.834 Bělohorská – Pod Královkou (proch. úprav.)
- SSZ 9.666 Poděbradská – Slévačská (provizorní)

## Co možná nevíte

Doba od momentu, kdy naskočí automobilům červená, do okamžiku, kdy padne tramvaji VOLNO, se na každé křižovatce liší. A může být dokonce i záporná. Záleží na najížděcích a vyklizovacích časech pro příslušné skupiny a vychází tedy především z uspořádání křižovatk.

## Podélné dělicí prahy

Preference tramvajů se nerealizuje pouze zmíněnými způsoby. Je i mnoho dalších. Tramvajovou dopravu zkvalitňují rovněž podélné dělicí prahy vedle kolejí, které zabraňují vjíždění souběžně jedoucích vozidel na tramvajové koleje. Provoz tramvajů je díky této ochraně plynulejší. Betonové (v památkové rezervaci pak žulové) tvarovky podél tramvajových pásů jsou instalovány od roku 1997 a v současné době dosahuje jejich délka v pražské tramvajové síti téměř 10 km.

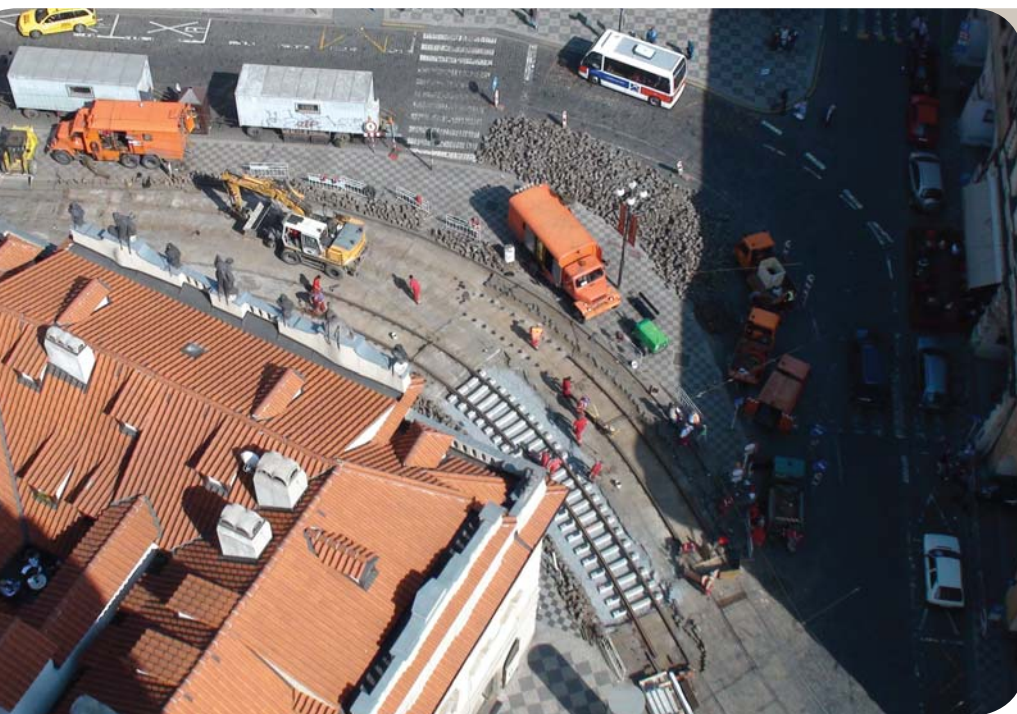
## Systematické a koncepční řešení preference

Po roce 1989, kdy v důsledku enormního nárůstu IAD začala potřeba účinné preference MHD vystupovat náležitě do popředí, bylo přikročeno k řešení této problematiky s větším důrazem. V rámci úseku dopravního bylo vytvořeno pracoviště, které se problematikou preference povrchové MHD profesně zabývá.

V zájmu koncepčního a systematického řešení byl z iniciativy DP hl. m. Prahy, a.s. vytvořen tým odborníků tvořený zástupci odboru dopravy MHMP, Policie ČR, Technické správy komunikací, organizace ROPID a DP Praha, a.s., který trvale a průběžně projednává a řeší jednotlivá preferenční opatření v konkrétních lokalitách a úsecích sítě pražské povrchové MHD. Stěžejním materiálem, z něhož uvedený tým ve své práci a při rozhodování vychází, je průběžně zpracovávaná studie s názvem „Projekt preference povrchové MHD v Praze“, vydávaná každoročně již od roku 1998.



# Definitivní konec kolejové spojky na Malostranském náměstí



**Celková situace z nadhledu. Foto: Jan Šurovský**

**S**tavba je to sice co do rozsahu nevelká (cca 2 x 40 m kolejí), ale zato určitě zajímavá co do své historie, a zejména i svým umístěním ve středu města. Možná si mnozí z vás pamatují, že právě na tomto místě bývala kolejová spojka, která nebyla moc využívána a v roce 2001 byla, již podruhé, nahrazena prostými oblouky. Historie je natolik zajímavá, že ji zde v kostce uvádíme. Začíná na jaře 1926, kdy byla provedena velká přestavba uzlů na Klárově a na Malostranském náměstí. Zrušena byla jednosměrná trať ve Valdštejnské ulici a doprava byla obousměrně převedena do Letenské ulice. V průjezdu u Tomášské ulice byla trať ponechána jednokolejnou, před domem č. p. 33 (proti dnešní budově ministerstva financí) byla zřízena kolejová splítka, první v Praze. Na Klárově byla zrušena kusá kolej u Klárova ústavu a zrušen oblouk z Mánesova mostu do Letenské. Na Malostranském náměstí byla zřízena 3. kolej, což je vlastně první kolejová spojka. Dne 4. dubna 1967 odstraněním výhybek byla zrušena (odpojena) 3. kolej na Malostranském náměstí, datum uvádí vyjmutí druhé výhybky

a definitivní nepoužitelnost koleje. První výhybka byla vyjmuta o nějaký den dříve. Ještě napojená kolej byla vidět ve filmu *Dáma na kolejích*. Až v roce 1991 (při jedné z mnoha výluk této trati) byla odpojená třetí kolej odstraněna.

Již rok poté byl během krátké výluky od 15. do 18. dubna vybudován pravý kolejový přejezd ve stanici Malostranské nám. pro obracení linky 92, provozované obousměrnými historickými vozy. Linka však měla jepičí život a přejezd záhy osiřel. Po třech letech nečinnosti byla trať v prostoru Malostranského náměstí a Letenské zcela rekonstruována a trať na Malostranském náměstí je od té doby v nové ose rovnoběžné s východní frontou domů. Kolejový přejezd byl přeložen jižněji a do oblouku. Když se v roce 2002 rekonstruoval úsek od Hellichovy ulice těsně před Malostranské náměstí, tak probíhaly i údržbové práce na samotném Malostranském náměstí, při nichž byla spojka již podruhé zrušena. Pod dlažbou se však i nadále skrývaly tzv. drážkové pražce, které se dříve používaly k upevnění kolejnic v kolejových konstrukcích. Tyto pražce

To, že stavební práce na Poděbradské ulici skončily a pracovníci Vrchní stavby odevzdali svoji práci o 14 dní dříve, umožnilo operativně připravit výměnu kolejových oblouků v obou směrech na Malostranském náměstí za zastávkou ve směru do Karmelitské ulice.

**Ing. Ladislav Sarnovský, vedoucí provozovny Vrchní stavba;**  
**Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**

s obchodní značkou TB-92 VB neměly přímé upevnění kolejnic, ale pražec byl vybaven průběžnou nebo dělenou drážkou tvořenou ocelovým profilem, ke kterému byly kolejnice upevněny pomocí plastové svěrky P15. Držebnost kolejí při tomto systému byla velmi omezena a zejména v obloucích, kdy byly kolejnice vystaveny bočním tlakům, se geometrická poloha koleje nedala udržet.

A to byl právě důvod proč jsme poslední víkend v dubnu, ještě před plnou turistickou sezonou, využili k tomu, aby alespoň nejbolestivější místo při výjezdu z oblouku mohlo být vytěženo až na samotnou štěrkopískovou podkladní vrstvu. Výluka trvala jen od pátku 20:00 hod. do pondělního ranního výjezdu 26. dubna 2010. Protože jsme pracovali v nepřetržitém režimu, tedy i v noci, připravili jsme pro místní obyvatele opravdu krušné chvíle. Také to museli oba stavbyve-

**Staré pražce TB-92 VB zůstávají jen v minimální míře. Foto: Vrchní stavba**







Přípravné práce probíhaly za omezeného tramvajového provozu.

Foto: Ing. Michal Váňa



Instalace trati na nových pražcích. Foto: Jan Šurovský

# Skromní pomocníci

3.díl



Dnes již dávno odvanutou historií je pozoruhodný autojeřáb ev. č. 193 zachycený v Rustonce. Používal se především při manipulaci s kolejnicemi. S ohledem na značný rozsah úprav lze opravdu těžko vysledovat jeho původ. 23. května 1970

doucí Tomáš Šilhan a Jan Klatovec několikrát prokazovat a vysvětlovat městské policii. Zato pro cizince to byla určitě podívaná a tak si mnozí, mimo fotky z naší „stověžaté“, odnášeli i desítky fotek lopotících se pracovníků Vrchní stavby. Ten, kdo se chtěl na stavbu podívat trochu z nadhledu, využil možnosti výhledu z věže barokního kostela sv. Mikuláše (kostely tohoto názvu máme v Praze hned tři), která je proslulá tím, že v dávné minulosti ji obýval hlásný, který pozoroval zda někde ve městě nevypukl požár. V době komunistického režimu v ní byla pro změnu zřízena tajná pozorovatelná Státní bezpečnosti, která pozorovala vchody sousedních ambasad západních zemí. Ještě ale ke kolejím. Když v neděli večer po zkušební jízdě dokončili dlaždíči velkou dlažbu a v noci z pondělí na úterý zalili poslední metry dlažby, udělali jsme poslední tečku za touto kolejovou spojkou, která se v tomto místě už asi nikdy neobjeví.

O potřebnosti autojeřábů při opravách a údržbě tramvajových tratí není nutno pochybovat. Práce s kolejnicemi, pražci nebo panely je jejich doménou, nepostradatelné jsou však i při nakolejování tramvají či likvidaci nehod.

Text a foto: Jiří Čermák

## Autojeřáby

Výhody mobilního jeřábu byly zřejmě již před dávnými léty. Ve výbavě celé řady dopravců byly proto tramvajové jeřáby málem samozřejmostí. Byly využívány při opravách a úpravách tratí jak ve městech, tak i na špatně dostupných předměstských, resp. meziměstských úsecích. Našli bychom je v mnoha městech jak na západ, tak i na východ od našich hranic. Je docela pozoruhodné, že na našem území, pokud se nemýlím, neměl kolejový jeřáb žádný z našich Dopravních podniků. →





Autojeřáb č. 191 patřil v rámci své kategorie mezi docela pohledné. Určitě k tomu přispívala i zvolená kombinace barev – červená kabina a žlutý jeřáb. Vidíme ho při rekonstrukci kolejíště na Můstku, konkrétně stojí v oblouku z Václavského náměstí na Příkopy. 24. září 1964



Celkem běžný obrázek v dané době. Autojeřáb na podvozku Tatry 111 přivezl na přívěsu nové křížení pro výměnu kolejové konstrukce na Václavském náměstí. 5. srpna 1972



Názorný příklad použití autojeřábu v praxi. Tatra 138 při nakládání pražců ze zrušené provizorní tratě na Tábořské ulici v blízkosti stanice Na Paloučku. 27. září 1970



Velmi rozšířená modifikace Tatry 138 stojí na Strossmayerově náměstí jako pohotovost pro možný zásah při oslavách 1. máje. 1. května 1983



Autojeřáb ADK 125 originál výroba NDR podvozek i nástavba, tj. vlastní vozidlo ADK. Motor byl (jak jinak) IFA 6 válec. Kabina jeřábníka byla součástí kabiny řidiče a ovládání pomocí otočného sedadla. DP Technické služby vlastnil 4 tyto vozy. Fotografováno na Letné 1. května 1977.



Oblíbená a rozšířená Praga V3S na Palmovce. Tato lokalita v té době ovšem vypadala úplně jinak než dnes. Autojeřáb stojí těsně pod Sokolovskou ulicí, zhruba na úrovni dnešní rozjezdové výhybky. 29. července 1980



Autojeřáb a tramvaj – co k tomu dodávat? Snad jen to, že tramvaj je T1 č. 5133, a celé se to odehrálo na náměstí Bratří Synků v Nuslích. 6. dubna 1972



Do skupiny autojeřábů lze zařadit i tento ukladač panelů BKV. Vidíme ho přímo v akci v ulici U Výstaviště na křižovatce s Bubenskou ulicí. 20. března 1979



Na závěr části o autojeřábech jsem si nechal jednu opravdovou lahůdku. Jedná se o ne zcela běžné použití tohoto vozidla při odstraňování následků i dnes bohužel časté události. Nějaký výtečník strnul troleje v podjezdu v Křesomyslově ulici, a bylo proto potřeba vyprostit zde uvízlé tramvaje. Ten „vláček“ tvoří šest vozů T3, a jsme v ulici Na Slupi. 17. listopadu 1992

Veškeré potřebné práce na tratích se prováděly manuálně s využitím páky, vrátku nebo ručního heveru. Asi by bylo dobré připomenout, že mechanická, resp. hydraulická ruka se s ohledem na nosnost a omezený pracovní prostor opravdu nedá nazvat jeřábem. Stejně jako u věžových aut i zde přišly ke slovu vyřazené autobusy, které však brzy vystřídaly tovární produkty. Není divu, protože autojeřáby jsou jednou z důležitých součástí vojenské techniky,

a proto také byly relativně brzy dostupné. Po skončení války se začaly autojeřáby prosazovat stále více v civilních odvětvích, a to zejména ve stavebnictví. To posléze vedlo k velké typové pestrosti, což se ostatně projevilo i ve vozovém parku DP Praha. Pojdme si tedy nyní prohlédnout několik dobových snímků. Jsem přesvědčený o tom, že řada z nich vás zaujme nejen zobrazeným vozidlem, ale stejně tak i lokalitou, kde byla fotografie pořízena. ☺



# Provozní komise jednotky Provoz Autobusy

Provozní komise JPA se zabývá řešením připomínek a podnětů pro zlepšení dopravně-provozních podmínek v oblasti autobusové dopravy.

Cílem provozní komise je zajištění optimálních podmínek pro kvalitní výkon služby řidičů autobusů, což v důsledku pozitivně působí i na zlepšení kvality poskytovaných služeb cestujícím. Připomínku, námět či nápad může předložit každý pracovník JPA, ale nejčastěji své připomínky předkládají právě řidiči autobusů.

**Ing. Martin Beneš, tajemník provozní komise JPA**

## Dílčí provozní komise JPA

Pravidelnému jednání Provozní komise JPA předchází jednání tzv. dílčí provozní komise. Tato jednání se vedou přímo na provozovnách, kde se 1x měsíčně scházejí řidiči-četaři, kteří s vedením příslušné provozovny JPA i JSVA projednávají provozní připomínky od jednotlivých řidičů (zavedení a kompetencím tzv. řidičů-četařů se podrobně věnoval článek v DP KONTAKTu číslo 7-8/2008). Body, které jsou v kompetenci a možnostech vedení na provozovně, jsou řešeny přímo na jednání dílčí provozní komise. Návrhy a požadavky, které na dané provozovně vyřešit nelze, jsou předány zástupci provozovny, který je členem Provozní komise JPA.

## Působnost Provozní komise JPA

Provozní komise JPA patří mezi tzv. stálé komise generálního ředitele, přičemž její působnost a pravomoci jsou stanoveny směrnicí 5/2010. Provozní komisi předsedá vedoucí JPA a místopředsedou je vedoucí odboru Zabezpečení provozu. Tajemníka komise vykonává zástupce oddělení Provozní dispečink. Členy komise jsou ustanoveni vedoucí odboru Řízení provozu, vedoucí JSVA, vedoucí odboru Technika v JSVA, vedoucí odboru Příprava provozu, vedoucí odboru Řízení a kontrola provozu, vedoucí odboru Jízdní řády, vedoucí odboru Technická správa objektů a zástupci všech provozoven JPA z řad řidičů. Členové komise se scházejí pravidelně 1x měsíčně (vyjma července a srpna) v budově Centrálního dispečinku k předávání, projednávání a vyhodnocování jednotlivých provozních připomínek. Dle potřeby může předseda komise svolat mimořádné jednání.

Uplatňované a řešené připomínky, požadavky a náměty se týkají nejčastěji těchto okruhů:

- chronometráž linek a konstrukce jízdních řádů,
- úpravy a změny tras a zastávek linek PID,
- opravy a stavební úpravy komunikací,
- úpravy a změny dopravních režimů na komunikacích, včetně systémů řízení provozu na křižovatkách,
- řešení a funkce odbavovacího a informačního systému autobusů,
- konstrukční řešení částí autobusu, které přímo souvisí s pracovními podmínkami řidičů,
- rozmístění, vybavenost a stav sociálních zařízení.

Některé z výše uvedených oblastí nejsou bohužel v přímé kompetenci DP a uplatňování připomínek bývá často velmi složité a časově náročné. V některých případech jsou limitují-



cím faktorem i finanční prostředky, a to jak na straně DP, tak i na straně ostatních subjektů (Technická správa komunikací, místní úřady apod.). Po vysvětlení situace, možností a podmínek řešení je bohužel občas nutné připomínku nebo požadavek přehodnotit, případně akceptovat jeho zamítnutí. I přes tyto komplikace je úspěšnost nalezení optimálních nebo alespoň kompromisních řešení poměrně dobrá.

Přehled připomínek, které byly projednávány Provozní komisí JPA v letech 2003 až 2009 je uveden v příložené tabulce:

Rok	počet připomínek			uzavřené v příslušném roce		převod do dalšího roku	
	nové	nedořešené z předchozího roku	celkem	počet	%	počet	%
<b>2003</b>	139	59	198	160	81	38	19
<b>2004</b>	116	38	154	126	82	28	18
<b>2005</b>	90	28	118	91	77	27	23
<b>2006</b>	98	27	125	100	80	25	20
<b>2007</b>	129	25	154	104	68	50	32
<b>2008</b>	85	50	135	98	73	37	27
<b>2009</b>	113	37	150	117	78	33	22

Připomínka do provozní komise se podává písemně na formuláři „Náměty a připomínky z provozu“ nebo je možné ji uplatnit i ústně u příslušného řidiče-četaře. Z každého jednání dílčí provozní komise i Provozní komise JPA je veden záznam, který se předává všem zúčastněným. Všichni řidiči mají následně možnost informovat se o výsledku jednání a stavu podaných připomínek na příslušných nástěnkách na jednotlivých provozovnách.

## Činnost Provozní komise v roce 2009

V roce 2009 bylo prostřednictvím členů Provozní komise podáno celkem 113 nových připomínek a zároveň bylo pokračováno v řešení 37 připomínek z minulých let. Odborné útvary DP a další složky vyřešily celkem 117 připomínek (z toho 85 kladně vyřízených a 32 nerealizovaných nebo zamítnutých). Bylo svoláno jedno mimořádné jednání k upřesnění detailní specifikace nových autobusů SOR a členové Provozní komise (zástupci provozoven) se v této souvislosti přímo účastnili ověřovacího provozu zapůjčeného autobusu SOR NB12. Z dalších projednávaných oblastí lze zmínit např. podíl na přípravě novelizace provozního předpisu D1/3, řešení problematiky vyplňování zakázkových listů, jednání o řešení cyklostezek v místech autobusových zastávek apod.

Závěrem je třeba poděkovat členům Provozní komise JPA a dalším pracovníkům všech odborných útvarů v rámci podniku, kteří vyvíjejí značné úsilí pro kladné vyřízení podaných připomínek nebo námětů. Poděkování patří také zástupcům provozoven, kteří zajišťují zpětnou vazbu pro ostatní řidiče o průběhu řešení jejich připomínek.



# Madrid

## mladé a bušící srdce Španělska

Španělská metropole, která se rozvíjí a roste neuvěřitelným tempem, je domovem pro tři miliony obyvatel. Spolu s okolními předměstími, která stále více ukrajují z okolní pustiny, tu žije přes 5 milionů lidí. Taková čísla jsou dostatečným argumentem pro kvalitní veřejnou dopravu. I když už v centru města nepotkáte cinkající tramvaje, Madrid zejména v poslední době vsadil na kolejovou dopravu. Mohutnost rozvoje metra, příměstských vlaků i návrat tramvajů, byť jen do okrajových čtvrtí, může středoevropana lehce zaskočit. Ale tak rychle rostoucí město asi nemůže jinak.

Text a foto: Ing. Filip Drápal, ROPID

### Metro

Madridské metro je druhé nejrozsáhlejší v Evropě. Je to velmi rozlehlá a spleťtá síť třinácti linek, které pokrývají nejen celý třímilionový Madrid, ale postupně se rozplývají dále za hranice města, kde se stávají tepnami života pod vsudypřítomnou pouští. Na ní se horlivě budují nová předměstí nepřehledných rozměrů. Madridské metro se buduje jako přísně podzemní, jen velmi málo úseků vede venku. I když nejstarší linky jsou pomalé s malými oblouky a stísněnými nástupišti i chodbami, jsou mělké než novější linky, kam je nutno občas opravdu „sfárat“. Naštěstí ty nejnovější trasy už jsou budovány co nejmělkěji. Madridské metro je tu sice již 90 let, ale je vidět, že město se o svoji podzemní hloubu dokáže velmi dobře postarat. Všude panuje perfektní čistota, starší stanice se modernizují, zpřístupňují vozíčkářům a vozový park také razantně omládl. Metro je uzavřeno turnikety, které sice tvoří bariéru, ale dlužno říct, že příliš nezdržují. I přes přítomnost personálu v každé stanici, ať už v podobě informátorů, nebo ostrahy, se opět ukazuje, že turnikety problém černých pasažérů dokonale vyřešit nedokážou. Obyvatelé Madridu očividně stráví v podzemí metra značnou část svého života. Podzemí má svoje kouzlo a oproti jiným evropským městům je zde mnohem více světla. U žádného vstupu do metra nechybí spousta univerzálních jízdenkových automatů ani stánek s loterií – vášní zdejšího obyvatelstva. Některé stanice, zejména ty přestupní, jsou budovány s nebývalou velkorysostí – je vidět, že metro v Madridu není jen způsob dopravy, ale hlavně výkladní skříň španělského hlavního města.



### Autobusy

Podobně jako třeba v Paříži, tvoří autobusy v Madridu překryvnou síť přes celé město včetně centra. Devadesátileté metro má totiž k bezbariérovosti daleko, a tak jsou nízkopodlažní autobusy alternativou cestování pro méně pohyblivé osoby. Síť městských autobusů tvoří poměrně nepřehledná spleť mnoha linek, všelijak očíslovaných s různě dlouhou trasou. Záchytnými body jsou obrovské terminály ležící na okraji centra, které zpravidla leží na některé ze stanic okružní linky metra č. 6. Těmto autobusovým terminálům se říká Intercambiador, většinou leží v podzemí, mají několik pater a jsou v nich ukončeny jak městské, tak příměstské i dálkové linky. Do všech autobusů se nastupuje pouze předními dveřmi, pro výstup je třeba dát řidiči znamení. Odbavování probíhá jednoduše – buď si koupíte jízdenku u řidiče, nebo si označíte jízdenku v označovači, a to i třeba celodenní – strojek pozná, jestli je platná a podle toho pípne. Řidič tak už nemusí jízdenky vizuálně kontrolovat, pouze má dobře nastražené uši. Doplňkem v centru jsou 3 minibusové linky M1 – M3 provozované v elektrobusech. Městské autobusy jsou červené (původní nátěr) nebo modré (nové autobusy), regionální autobusy mají zpravidla zelenou barvu a dálkové jsou označeny žlutě. Stejně jsou označeny jednotlivé úrovně →






na již zmíněných přestupních terminálech. Na většině z nich je již oddělen prostor pro cestující od prostoru pro autobusy, bohužel ještě jeden terminál je výjimkou, a to Avenida de America. Není radno zde pobývat delší dobu. Výfukové plyny z autobusů nejsou z podzemí příliš dobře odvětrávány.

### Tramvaje

Po více než třech desetiletích se do hlavního města Španělska vrátili v roce 2007 tramvaje. Jak to tak bývá u největších evropských metropolí, návrat tramvajů však neznamenal vrácení kolejí do centra města. Tramvaje se staly doplňkem sítě metra na okrajích Madridu, kde už se metro opravdu nevyplatí. Již přes dva roky tak jezdí po nových předměstích Madridu 3 linky, označené jako lehké metro, neboli Metro Ligerero. I když na těchto třech linkách jezdí klasické francouzské nízkopodlažní tramvaje Citadis od Alstomu, ne tak úplně neprávem se jim říká metro. Velkou část trasy totiž absolvují v podzemí, i když někdy opravdu není snadné pochopit proč. Přestože byly všechny tři linky postaveny úplně nově, bohužel není jasné, proč mají tak neprakticky naprojektovanou trasu, zejména ohledně ostrých oblouků a zbytečně klikatých podzemních tunelů. Provozované tramvaje mají totiž pevné podvozky, proto není výjimkou omezení rychlosti v některých obloucích na 10 km/h, v lepším případě to tramvaje v oblouku „rozfrčí“ až na 30 km/h. Kromě tří linek „lehkého metra“ na okrajích Madridu je v metropolitní aglomeraci ještě jeden tramvajový provoz. Město Parla leží asi 20 km jižně od Madridu – s hlavním městem ho spojují v krátkých intervalech příměstské vlaky na lince C4. Parlu v součas-

nosti obývá přes 100 000 obyvatel. O nebývalém rozvoji tohoto města svědčí, že ještě v roce 1960 měla pouhých 1500 obyvatel a do konce roku 2010 se díky obrovské výstavbě na jihu a západě města předpokládá počet obyvatel ve výši 150 000. Podobně jako celý Madrid, i Parlu obklopuje ze všech stran poušť. Tramvaje jsou pro tak rychle rostoucí město zárukou kvalitní, kapacitní a ekologické dopravy. Jediná okružní linka byla otevřena podobně jako její sestry v Madridu v roce 2007 a jezdí každý den od 5:00 do 1:00, ve špičkách každých 7 minut, o víkendech a večer jedou po 15 minutách. Pro zajímavost, odpolední špičku tu mají od 18:00 do 22:00.

### Vlaky

Příměstské vlaky, zvané Cercanías, jsou páteřním dopravním prostředkem zejména pro madridská předměstí a odlehle oblasti aglomerace kolem hlavního města. Díky budování nových tunelů pod městem se ale stávají vlaky také velmi zajímavou a rychlou alternativou vůči zdejšímu metru. Bohužel, integrace vlaků do městské dopravy se tu příliš nenosí. Provozovatel příměstských vlaků, národní železniční dopravce RENFE, si tu až příliš hraje na vlastním písečku. Společné jízdenky jsou pouze pro abonenty nebo pro turisty, kteří chtějí v Madridu nějakou dobu pobýt. Jednotlivé linky příměstských vlaků jsou očíslovány C1 až C10, většina linek se v centru sjíždí do dvou hlavních stop – obě spojují největší madridská nádraží – Atocha a Chamartín. Druhá stopa vznikla poměrně nedávno – vlaky se pod zemí prodraly přímo do srdce Madridu – do přestupního uzlu Sol. Oč velkolepější jsou plány s rozšiřováním metra, o to smělejší jsou i projekty na rozšíření příměstské železnice dál do regionu a nejen tam – pod centrem Madridu se plánuje již třetí podzemní stopa, která spojí východozápadním tunelem významné přestupní uzly Avenida de América a Príncipe Pío. Vlaky mají v Madridu mnoho společného s metrem – jednak jsou to turnikety a jednak dlouhé podzemní úseky, a to nejen pod samotným Madridem. Stejně jako metro, i příměstské vlaky jsou čisté, a to ve vozech i na nádražích. Bez „Cercanías“ by se doprava v Madridu a okolí zhroutila. Doufejme, že i nadále se budou vlaky těšit takové přízni. A třeba se i někdy o něco více zapojí do městské dopravy v této bující evropské metropoli. 





# Tramvaj 15T ForCity již brzy v ostrém provozu

Jak většina z nás četla nebo slyšela, „Patnáct téčko“ v současnosti absolvuje maraton nejrůznějších zkoušek. Je dokončena homologizace a z rozhodnutí drážního úřadu přešel tento nejnovější stroj ze škodovackých dílen

do fáze zkušebního provozu – zatím bez cestujících. V době psaní tohoto článku měl najeto již šest tisíc kilometrů a čeká ho pro tuto fázi ještě dalších pět tisíc. Pokud se neobjeví závažnější nedostatky, tramvaj může přejít do zkušebního provozu s cestujícími. Na palubě s našimi prvními zákazníky by měla najet patnáct tisíc kilometrů. Až poté může Škodovka začít s první dodávkou: do pankrácké vozovny přibude dvacet pět vozů 15T.

## oddělení Komunikace

### Změna i pro vozovny

Modernizace tramvajového parku znamená jen výměnu strojů, které se budou po pražských kolejích prohánět, ale i nutnost dovybavit vozovny, pod jejichž střechou 15T spočinou. V současnosti již běží úpravy ve vozovně Pankrác – domově jediného exempláře nového druhu. Probíhá tu rekonstrukce stanoviště na zvedání, na místo se postupně dodávají sloupové zvedáky a staví se betonové podpěry. Tyto akce by měly být ukončeny v červnu, kdy začne stavba prohlížecí lávky. Podobně jako 14T má totiž i nová tramvaj elektrickou výzbroj na střechě, nikoli pod vozem jako starší typy. Další důležitou prací je rekonstrukce pankráckého kolejíště uvnitř hal depa, kde bylo zaznamenáno praskání pilířů. Naši zaměstnanci dělají vše proto, aby byla zařízení dobudována v souladu s dodávkou prvních vozů.

### Tramvaj versus koleje

Neuspokojivý stav kolejíště, na nějž může být Patnáctka citlivější než staré typy tramvají, není případem pouze vozovny Pankrác. 15T je plně nízkopodlažní vůz s motory vyvedenými na bok vozidla. Proto musí být průjezdný profil v celé šíři. Stačí vyvalený obrubník nebo enormně propadlý panel, kde by starší typ tramvaje při snížené rychlosti projel, ale pro 15T už může být nepřekonatelný. Všechna tato problematická místa musejí být opravena dříve, než na trasu vyjede nová chloubka DP. Věřme, že Dopravní cesta Tramvaje bude mít dostatek prostředků, aby dokázala Patnáctkám vyčistit všechny trasy. „Vzhledem k velikosti kontraktu na 15T by se neměla opakovat situace jako u 14T, která ze jmenovaných důvodů nemohla jezdit na některých linkách. 15T utvoří více než polovinu vozového parku a omezení tohoto typu by bylo provozně

velmi nepříjemné,“ říká Milan Slunečko, vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje. Zavedení Patnáctek může být očekávaným impulsem pro vyšší investice do tramvajové sítě.

### Sklužová ochrana vozu

Důležité je nepodceňovat ani malé nedostatky, které se vyskytnou během testování, a mohou mít závažné důsledky. Například příliš dlouhou brzdou dráhu. Ta je nyní způsobená paradoxně velmi sofistikovanou sklužovou ochranou vozu. 15T patří mezi „inteligentní tramvaje“ – když se dostane vůz do smyku, aktivuje se sklužová ochrana regulující tahy na podvozek. Na jednu stranu tento systém pomáhá celkově komfortnějšímu chování vozidla, optimalizuje jeho využití a šetří pískem. Na druhou stranu může příliš zasahovat do záměrů řidiče. „Když se sejdou některé dobře myšlené vlastnosti, tak je to ve svém důsledku pro chování vozidla neúměrné. Bohužel brzdná dráha je v tomto popisovaném případě delší než u současných vozidel,“ podotýká Slunečko. Právě pro tato doladění systému vozidla je nutný zkušební provoz. Všechny nedostatky jsou konzultovány s výrobcem Škoda Transportation, ve spolupráci s nímž je třeba dojít k rozumnému kompromisu.

### Tramvaje pro všechny

Již před rokem byly ke zkouškám nového vozu přizváni zástupci organizace nevidomých a slabozrakých a také pražského svazu vozíčkářů. Byly provedeny praktické zkoušky a simulace s nevidomým a jeho slepečným psem společně s vozíčkářem a zjištění bylo překvapující. Byť byl prostor ve vozidle pro tyto osoby navržen a zkonstruován v souladu s platnými normami, přesto jim vůbec nevyhovoval.

Třebaže byla Patnáctka zkonstruována v souladu s platnými normami, identifikovali odborníci DP a výrobce ještě několik možností vylepšení, která by zjednodušila život hendikepovaných cestujících. Je třeba vyzdvihnout přístup Dopravního podniku i konstruktérů Škodovky, kteří připomínky respektovali a vylepšili v reakci na ně Patnáctku nad rámec normy. „Domnívám se, že vůči této skupině osob je tramvaj velmi komfortní a jsou splněny všechny jejich požadavky na cestování, za což jsem velice rád,“ netají se svou spokojeností Slunečko.

### Průběh testování

Nové tramvaje během testování i zkušebního provozu najezdí okolo tři sta kilometrů denně, tedy zhruba deset tisíc kilometrů za měsíc. Ve voze je umístěn deník zkoušek, kam je zapisována každá závada a připomínka k chování vozu během zkušební jízdy. Každá technická komplikace se hlásí Drážnímu úřadu, který – podle závažnosti – buď prodlouží testovací období, nebo závadu pouze eviduje. S přechodem z testovacího období do zkušebního provozu začnou ve vozech jezdit i cestující. „Režim zkušebních jízd preferuji ‚kombinovaný‘, to znamená, že zkušební dvojice ve vozidle se skládá z technika a provozního pracovníka (dispečer, učitel ze školy drah, řidič apod.). Technik má někdy klapky na očích a vidí jen svoje. Lidé z provozu k tomu mají co říct zase ze svého pohledu. Tato metoda se osvědčila už u 14T a rád bych v ní pokračoval i u nejnovějšího typu,“ vysvětluje výhody Slunečko.

### Na obzoru další verze

Krom klasické 15T vyvíjí Škoda Transportation i typ 15T light, který nabízí pražskému dopravnímu podniku





k otestování. Verze light se liší od běžné Patnáctky tím, že má odtrakčenný přední podvozek a ztrácí tak jeden a půl tuny na váze. Nižší hmotnost by mohla též snížit náklady na provoz. Testování v současné době Škodovka provádí hlavně proto, aby si ověřila vhodnost nové konstrukce pro podmínky Prahy potažmo jiných měst. V současnosti je model připraven k technickému vyhodnocení. Teoreticky je sice možné, že z celkové objednávky dvě stě padesáti kusů budou nějaké tramvaje verze Light. Pan Slunečko však upozorňuje: „Dnes máme problémy se skluzovou ochranou normální verze, která se snad povede zoptimalizovat. Konstrukce Light má však z principu ještě horší adhezní předpoklady. Znovu to znamená zkoušky a celou řadu testů. Nicméně, zatím platí rozhodnutí pro plně trakční verzi, takže té se budeme věnovat naplno.“

## Úspěšně jsme na burze nakoupili elektřinu na rok 2012

Dopravní podnik má s Pražskou energetikou uzavřen dlouhodobý kontrakt na dodávku elektřiny. Je jejím největším zákazníkem. Dodávka je rozdělena do třech kontraktů – metro (jako celek), trakce tramvaje a netrakce s celkovým ročním objemem 350 000 000 kWh.

**Ing. Vladimír Houda, vedoucí odboru Energetika**

### Tvorba ceny elektřiny

Cena dodávky elektřiny se skládá ze dvou velkých částí, z ceny za silovou složku elektřiny a z ceny za regulované složky (distribuce). Poměr silové části vůči distribuci činí v případě odběrů DP zhruba 70:30. Cenu za regulované složky (distribuci) stanovuje stát pomocí Energetického regulačního úřadu (ERU), který svým cenovým rozhodnutím stanoví cenu za regulované složky elektřiny vždy na kalendářní rok. Tato složka je pevně daná a nelze ji v žádném případě nijak ovlivnit. Druhou část ceny tvoří cena za tzv. silovou složku elektřiny. Ta je předmětem smlouvy o sdružených dodávkách elektřiny s dodavatelem, v našem případě PRE. V minulosti byla cena za silovou elektřinu stanovována vždy na kalendářní rok. V té se zohledňovala průměrná cena v minulém období a index nárůstu ceny produktů majoritního dodavatele elektřiny (ČEZ).

### Elektřinu kupujeme na burze

Pražská energetická burza – PXE vznikla 5. března 2007. Obchodování s elektřinou tím vstupuje do zcela nové etapy, ve které o ceně rozhoduje hlavně vztah aktuální nabídky a poptávky. Nakupovat lze dodávky až na tři roky dopředu. Koncem roku 2007 nakoupil DP silovou elektřinu za poměrně výhodné ceny u PRE na roky 2008, 2009 a 2010 a v červnu 2009 i elektřinu na rok 2011. Dne

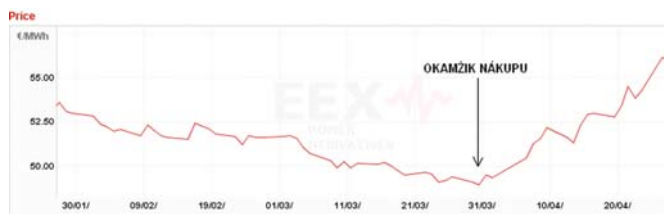
1. 7. 2009 byly s PRE uzavřeny dodatky ke smlouvám o dodávce elektřiny, ve kterých se stanovují pravidla a systém nakupování elektřiny na Pražské energetické burze prostřednictvím PRE. Zjednodušeně řečeno, od tohoto okamžiku je čistě na nás, v kterém momentě se rozhodneme elektřinu nakoupit. Až k tomuto rozhodnutí dojde, dáme pokyn PRE, ta nákup zajistí a promítne cenu nakoupené elektřiny do tarifů. Je to zajímavá výzva, ale na druhou stranu i velká odpovědnost, neboť špatné rozhodnutí by mohlo přinést ztrátu až několika desítek milionů korun. Vývoj cen na energetické burze je velmi těžko předvídatelný. Cenu elektřiny ovlivňuje řada faktorů – cena na německé burze, kurz Kč/EUR, cena ropy a dalších energetických komodit, ekonomická situace státu i politická rozhodnutí. Rozhodujícím činitelem je vývoj poptávky po elektřině.

### Trefa do černého

Sledovali jsme tedy pozorně vývoj ceny elektřiny na rok 2012 jak na Pražské, tak i na Lipské energetické burze s cílem odhadnout optimální moment pro její nákup. Od července 2009 do února 2010 byl trend vývoje ceny klesající. Přitom za toto období se již několikrát zdálo, že se pokles zastavil a začíná nárůst ceny. Pak se ale ukázalo, že nárůst byl jen krátkodobý a klesající trend pokračoval. Koncem února 2010 se cena elektřiny dostala na historické minimum. Byl to ten pravý okamžik pro nákup? Jenže hned v dalších dnech jsme zjistili, že nikoli, protože cena i nadále klesala. Dne 25. března 2010 se cena produktu Base load pro rok 2012 na Pražské energetické burze přiblížila psychologické hranici 45 EUR/MWh. Den nato porada vedení DP rozhodla, že je ten pravý okamžik k nákupu elektřiny na rok 2012. Ihned byli kontaktováni zástupci PRE s tímto požadavkem. PRE následně předložila cenovou nabídku k 1. 4. 2010, která reflektovala ceny na Pražské energetické burze ke dni 31. 3. 2010.

Teď nastal ten moment očekávání, zda jsme se rozhodli dobře, anebo zda cena elektřiny bude i nadále klesat a my si za nějaký půlrok budeme říkat, co nás to tenkrát napadlo, proč jsme ještě nepočkali a nenakoupili za pár měsíců daleko levněji. Nebudu vás napínat. Zdá se, že jsme okamžik nákupu trefili až s neuvěřitelnou přesností. Hned od 1. 4. 2010 začala cena produktů na PXE markantně růst a v době, kdy píše tento článek, stále ještě roste. Ostatně můžete si to prohlédnout na příloženém grafu.

Na závěr malá řeč čísel. Kdybychom se s nákupem opozdili jen o 20 dní, zaplatili bychom o zhruba 74 mil. Kč více. Jinými slovy, každý den zpoždění by nás stálo 3,7 mil. Kč.



**Načasování nákupu se opravdu podařilo neuvěřitelně přesně. Ne vždy to tak může vyjít.**







## Energetickými úsporami se zabýváme dlouhodobě



Dopravní podnik hl. m. Prahy je největší odběratel elektrické energie v Praze. Zároveň je i významným odběratelem tepla, plynu a vody. V souhrnu za tyto energie zaplatí dodavatelům ročně přes 1,2 miliardy Kč. (Rozložení nákladů na jednotlivé druhy energie v r. 2009, viz graf na této straně). Je proto logické, že se v této komoditě, která výrazně ovlivňuje hospodaření podniku, hledají cesty, jak náklady za tuto položku snížit.

**Ing. Vladimír Houda, vedoucí odboru Energetika**

### Úspěšnou rekuperaci to nekončí

V posledních letech se největší úspory dosáhlo postupným nasazováním nových nebo rekonstruovaných vozů metra umožňujících rekuperaci elektrické energie. Po kompletní obnově vozového parku metra byly úspory vzniklé využitím rekuperace vyčísleny na 28 % ze spotřeby trakční elektrické energie, což v současných cenách představuje úsporu 65 mil. Kč/rok. Obdobné je to s tramvajovou trakcí. I zde je nasazováno stále více nových či rekonstruovaných tramvajových vozů umožňujících rekuperaci. K dnešnímu dni již z celkového počtu cca 950 tramvajových vozů jich 432 umožňuje rekuperaci. Úspory zavedením nových a rekonstruovaných vozů se odhadují na 71 mil. Kč/rok. Další velký balík úsporných opatření představuje rekonstrukce osvětlovacích soustav. V metru se při rekonstrukcích stanic a při výstavbě nových přešlo z původně příčného uspořádání svítidel na nástupišti k podélnému s využitím speciálně nasvícené hrany nástupišť. Samozřejmě je využívání nových úsporných světelných zdrojů a ve stanicích se smíšeným osvětlením i čidla denního osvětlení s možností plynulé regulace intenzity umělého osvětlení. Při eventuelních rekonstrukcích osvětlovacích systémů mimo metro (depa, vozovny, garáže) je vždy vyžadována instalace úsporných světelných zdrojů. K úsporám elektrické energie vede i nasazování nových typů pohyblivých schodů. Nově instalované pohyblivé schody mají obecně nižší instalovaný výkon pohonu oproti původním typům. Je to dáno jinou koncepcí pohonů, širší výkonovou řadou použitých elektromotorů, a zejména snížením jmeno-

vité rychlosti schodového pásma. Reálná úspora elektrické energie činí cca 15 až 20 %.

V oblasti tepelného hospodářství dochází k postupným rekonstrukcím otopných soustav jak na straně zdrojů (kotelny, výměňkové stanice), tak na straně areálových i objektových rozvodů a měření a regulace. Díky těmto opatřením klesla spotřeba tepla v DP v porovnání s rokem 2006 o 17 %.

### Pracovní tým hledá úspory

Dne 1. 8. 2008 vznikl pracovní tým s názvem „Úspory energií“. Členové týmu byli vybráni průřezově celou strukturou podniku. Úkolem tohoto týmu je vyhledávat možná úsporná opatření v oblasti spotřeby energií, především beznákladová a nízkonákladová a pomáhat je uvádět do praxe. Z iniciativy tohoto týmu vznikla řada úsporných opatření.

Jenom jako příklad zde uvádím:

- Omezení osvětlení na tramvajové trati Hlubočepy a Barandov – úspora: 190 tis. Kč/rok.
- Omezení hlavního větrání v metru po dobu ranní energetické špičky – úspora: 10 mil. Kč/rok.
- Omezení osvětlení v administrativní budově Sokolovská – úspora: 120 tis. Kč/rok.
- Náhrada parovodu pro jídelnu depa Hostivař parním vyvíječem – úspora: 490 tis. Kč/rok.

Zároveň členové týmu provedli prohlídky areálů DP, z nichž vzniklo množství drobných beznákladových či nízkonákladových úsporných opatření typu: kontrolovat důsledné zavírání oken a dveří, kontrolovat zbytečné svícení, přestěhovat zaměstnance z energeticky nevyhovujících objektů a tyto objekty pouze temperovat, vyčistit svítidla, dotěsnit vrata atd.

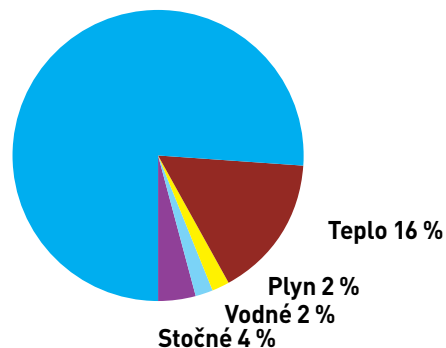
### Co se děje teď a co se připravuje

V současné době se pracuje na několika úsporných akcích, které jsou v různém stadiu rozpracovanosti. Zase zde uvedu pouze výběr těch nejzajímavějších.

Zlepšení využití rekuperované elektrické energie úpravou grafikonu. Rekuperace je technický systém, který umožňuje mechanickou energii vzniklou při brzdění přeměnit na elektrickou a vrátit zpět do vnitřní sítě k dalšímu využití. V současné době je nutné, aby se ve stejné elektrické sekci, kde rekuperovaná energie vzniká, našel i spotřebič. V ideálním případě rozjíždějí se vlak metra. Zvýšení účinnosti rekuperace lze tedy dosáhnout sestavením energeticky optimálního grafikonu. Provozem souprav podle tohoto grafikonu samozřejmě při dodržení všech provozních parametrů, by bylo dosaženo optimálního využití rekuperované energie vozidel. Odhadované úspory cca 10 mil. Kč/rok.

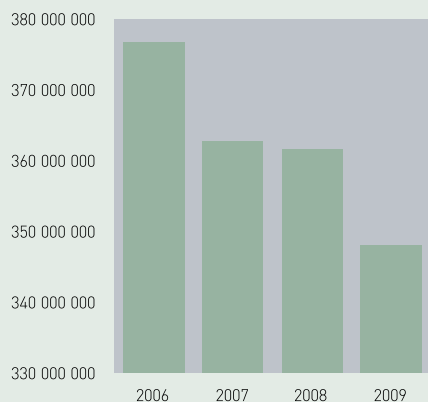
Optimalizace jízdy vlaků. Opatření vychází z myšlenky zkrátit dobu staničení vlaku o cca 5 sekund při zachování stejného intervalu. Potom by rozjezd vlaku mohl být plynulejší a dosažená maximální rychlost nižší. Odhadovaná úspora zavedením tohoto opatření je 8 mil. Kč/rok.

**Elektřina 77 %**

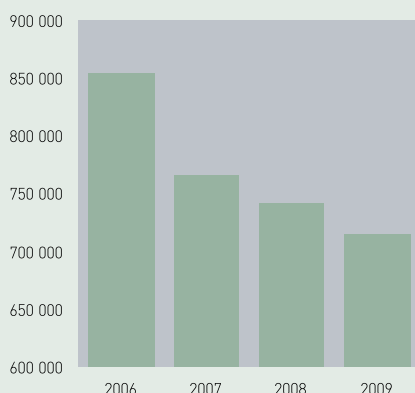




### Elektrická energie kWh



### Vodné m<sup>3</sup>



### Teplo GJ



V tramvajové trakci se jako zajímavé úsporné opatření jeví využití energetické posilovací stanice (EPOS). Tato stanice je již pokusně provozována v Plzeňských městských dopravních podnicích. Zařízení EPOS umožňuje snížení ztrát v napájecím kabelovém vedení přeléváním energie se sousedním trakčním úsekem a dále využití energie rekupeované brzděním tramvajových vozů, která bude dočasně deponována v superkapacitorových bateriích.

Další poměrně velký potenciál úspor elektrické energie představují rekonstrukce osvětlovacích soustav. Především velké haly dep, vozoven a garáží jsou osazeny zastaralými svítidly na hranici životnosti. V současnosti jsou na trhu svítidla, která by po jejich instalaci mohla přinést úsporu až 70 %. Problémem je samozřejmě poměrně velká investiční náročnost. Ta by se ale dala vyřešit financováním systémem EPC (financováním z úspor). Druhým problémem a zřejmě závažnějším je, že tyto haly jsou většinou nedostatečně osvětlené. Proto při rekonstrukci osvětlovacích soustav bude nutno nejprve zvýšit osvětlenost na normovanou hodnotu. Pak ale i při instalaci úsporných zdrojů budou úspory elektrické energie menší než prostou náhradou svítidlo za svítidlo, a tím pádem i financování z úspor velmi problematické.

Samostatnou kapitolu úspor energie představuje úspora tepla. V současnosti se připravuje několik akcí technologického charakteru, které přinesou nemalé úspory ve spotřebě tepla. Namátkou jmenujme například:

- rekonstrukce topné soustavy areálu Klíčov,
- stavební oddělení průjezdu hal v garážích Řepy,
- rekonstrukce topné soustavy v depu Zličín,
- instalace řídicího systému měření a regulace pro řízení topné soustavy v areálu Ústředních dílen Hostivař,
- náhrada centrálního parního zdroje v OZM Hostivař atd.

Část těchto akcí by měla být financována z investičních prostředků, část metodou financování z úspor.

Poměrně značných úspor tepla se dosahuje zavedením nízkonákladového úsporného opatření – Zlepšení monitoringu vnitřních teplot s cílem dosáhnout dodržování normovaných hodnot. Před zahájením letošní topné sezony byla do objektů v areálech DP nainstalována záznamová teplotní čidla. Pravidelným vyhodnocováním průběhu teplot v těchto objektech a tlakem na provozovatele topné soustavy – firmu České teplo se podařilo snížit teploty tradičně přetápěných prostor až o několik stupňů Celsia, tím zlepšit pracovní podmínky a zároveň ušetřit nemalé finanční částky.

## Překážkou je nekázeň, vandalismus a rozmáhající se krádeže

V poslední době vzrostl počet případů krádeží a vandalismu na energetických zařízeních např. termohlavice radiátorů, vodovodní baterie, sprchy, úsporné žárovky. Možná se vám zdá, že to s úspornými opatřeními v energetice nijak nesouvisí. Opak je pravdou. Desítky lidí se snaží v areálech optimalizovat vytápění, vyladit otopný systém až po jednotlivé radiátory. Krádež několika termohlavic celý systém rozhodí a neefektivní odběr tepla je znát nejen na postižených radiátorech, ale i v celém systému.

Hledají se úsporná opatření ve spotřebě vody. Vložením různých technických zařízení do vodovodního systému dojde k omezení průtoku a šetření spotřeby vody. Krádeží nebo zničením vodovodních baterií nebo sprchových ramen či růžic dojde opět k narušení celého systému a ke značnému plýtvání.

Podobně negativní dopady má i nedodržování energetické kázně, jako je např. nezavírání vrat, dveří, oken, zbytečné svícení, přetápění a následné větrání okny atd. Proč má nezodpovědnými činy několika jedinců nižší inteligence trpět celý podnik? Proto vznikl pracovní tým s názvem Omezení škod na energetických zařízeních. Tento tým provádí namátkové kontroly areálů DP se zaměřením na dodržování energetické kázně a na zjišťování vandalismu a krádeží energetických zařízení. Výsledky kontrol s konkrétními zjištěními případy jsou pak předávány přímo vedoucím jednotek, které tyto prostory užívají.

## Vize a cíle do budoucna

Potenciál drobných nízkonákladových úsporných opatření se zdá být téměř vyčerpán. Budoucnost úspory energií vidím v důsledném využívání moderních úsporných technologií. Při budování nových stanic metra, nových tramvajových tratí, při rekonstrukci stanic metra, při opravách a rekonstrukcích areálů DP důsledně dbát na instalaci úsporných technologických zařízení.

Skutečnou vizí do budoucna je pak vybudování fungujícího moderního energetického řízení (tzv. energetický management – EM). Nezbytnou podmínkou pro fungování EM je dokonalý monitoring spotřeby všech druhů energie. Znamená to instalaci měřidel schopných přenášet hodnoty po síti, sběr těchto hodnot a jejich počítačové vyhodnocování. Pracoviště EM pak bude tato data analyzovat, srovnávat s minulým obdobím a hledat možná úsporná opatření. V konečném stadiu by mohlo dojít i k určitému dispečerskému ovládní spotřeby. Jako např. rozložení velkých spotřebičů



mimo energetické špičky, online regulace vnitřních teplot, sledování úniků vody atd.

### Co říci na závěr?

Vyhledávání a realizace úsporných opatření v oblasti energetiky je v našem podniku nikdy nekončící proces. Zabývá se jím mnoho našich zaměstnanců průřezově celou strukturou podniku. V minulosti vzdálenější i nedávne se podařilo zrealizovat množství významných úsporných opatření. V grafech na straně 26 je znázorněna spotřeba elektrické energie, tepla a vody za poslední 4 roky. Z těchto grafů je vidět, že i přesto, že bylo zprovozněno několik nových stanic metra

i tramvajových tratí, je trend spotřeby neustále klesající. Je to způsobeno pouze realizací úsporných energetických opatření.

Dnes je moderní mluvit o alternativních a obnovitelných zdrojích energie, které pomohou zlepšit ekologii naší planety. Problém není tak jednoduchý, jak by si mnohý myslel. Masivní instalace fotovoltaických článků a větrných elektráren způsobuje kolapsy elektrických sítí, musí být připraveny záložní zdroje, když nefouká vítr a nesvítí slunce, a navíc je sporné, zda jejich výroba nezatíží ekologii více, než je jejich přínos. Jedno je jisté. Nejekologičtější energie je ta nespotebovaná.

## Malá sběrná nádoba



Dne 31.12. 2009 byla podepsána smlouva o Zřízení místa zpětného odběru mezi DP a společností Ekolamp, s.r.o., kde se zavazujeme ve svých prostorách umístit dodanou malou sběrnou nádobu (MSN) za účelem bezplatného zpětného odběru použitých světelných zdrojů. Odvoz světelných zdrojů je rovněž bezplatný a probíhá prostřednictvím smluvních přepravců KS EKOLAMP. Za provoz sběrných nádob získáme navíc zajímavé finanční bonusy.

**Ing. Veronika Veselá, oddělení Životní prostředí**

V současné době v rámci pilotního projektu jsou po konzultaci s techniky jednotlivých areálů v DP rozmístěny tři MSN (dle následného využití a reakcí z řad spolupracovníků může být množství i umístění MSN upraveno):

- vstupní hala budovy Centrálního dispečinku, Na Bojišti 5, Praha 2,
- hala vozovny Hloubětín, Na Obrátce 16/102, Praha 9,
- sklad vozovny Střešovice, Patočkova 4, Praha 6.

### Základní informace

Malá sběrná nádoba je určena pro sběr úsporných kompaktních zářivek a výbojek i z domácností zaměstnanců a je vhodná pro umístění do interiérů budov, jako jsou například maloobchodní prodejny, budovy úřadů, zdravotní střediska, školy, obecní a státní instituce apod. Nádoba je standardně dodávána v designu společnosti Ekolamp s možností umístění loga či jiného označení smluvního partnera.

### Sběr světelných zdrojů

Do sběrné nádoby se vkládá výměnná sběrná krabice z vlnité lepenky. Po naplnění se tato krabice vyjme a vymění se za prázdnou. Obsluha tak nemusí manipulovat se světelnými zdroji. Do této nádoby patří: úsporné kompaktní zářivky, výbojky, lineární (trubicové) zářivky do délky 40 cm, světelné zdroje s LED diodami. Do této nádoby nepatří: klasické žárovky, reflektorové žárovky, halogenové žárovky, lineární (trubicové) zářivky nad 40 cm.

Sběrná nádoba může být instalována třemi různými způsoby:

a) na podstavci – na stojné noze



b) na podstavci – instalace na stěnu c) bez podstavce samostatně



Více informací poskytne oddělení 340 480 – Životní prostředí – sekce odpady, případně [www.ekolamp.cz/msn/zakladni-informace](http://www.ekolamp.cz/msn/zakladni-informace).





# 500200 – Zaměstnanecký odbor

I dnes pokračujeme v představování útvarů personálního úseku a rádi bychom vás seznámili se zaměstnaneckým odborem.

**Ing. Renata Kotková, vedoucí oddělení Metodika**

Strukturalizačními změnami v rámci Dopravního podniku docházelo postupně i k organizačním změnám uvnitř zaměstnaneckého, původně personálního odboru. Mzdové útvary a personální útvary působily nejprve samostatně v rámci divizí, odštěpných závodů, aby se postupně přetvářely ve společné útvary Mzdové a personální umístěné v Hostivaři, na Kačerově a na Sokolovské. Později došlo k vytvoření jednoho zaměstnaneckého odboru, v rámci kterého byla vytvořena tři oddělení – Metodika, Personalistika a Mzdy. Nakonec od 1. 1. 2010 proběhlo sloučení dvou oddělení v jedno, a to v Personální a mzdové se sídlem

v depu Kačerov, kde se provádějí veškeré mzdové a personální práce. Cílem všech organizačních změn bylo vytvořit pro zaměstnance co nejlépe fungující službu.

V současné době zahrnuje zaměstnanecký odbor tedy dvě oddělení:

- 500210 oddělení Metodika
- 500250 oddělení Personální a mzdové

Pod přímou působnost vedoucího odboru patří činnosti spojené s tvorbou mzdových analýz a sledováním vývoje mezd DP.

**Oddělení Metodika** zajišťuje veškerou problematiku vnitřní mzdové politiky, zpracovává podklady pro kolektivní vyjednávání a zabezpečuje metodiku vyplývající z implementace jednotného personálního a mzdového systému. Dále se zabývá výkladem a metodickým zpracováním pracovních a mzdových předpisů. Toto oddělení úzce spolupracuje s druhým útvarem odboru 500200, a to oddělením Personálním a mzdovým, kterému připravuje metodický základ pro realizaci personálních a mzdových činností včetně nezbytné

evidence, předepsané statistiky a sestavování výkazů.

**Oddělení Personální a mzdové** zajišťuje veškerou pracovní právní a mzdovou problematiku v praxi ve vztahu k zaměstnancům. Podrobnější seznámení s tímto útvarem vám přineseme v příštím čísle DP KONT@KTu.

Celý zaměstnanecký odbor svou činnost vykonává s cílem poskytnout co nejvyšší a nejkvalitnější službu zaměstnancům. Naši snahou je vyjít vstříc všem, kteří se dostanou do tíživé jak životní, tak pracovní situace. Zaměstnanci zaměstnaneckého odboru jsou připraveni pomoci vám zorientovat se v komplikované síti pracovních a mzdových předpisů.

V budoucnu chceme dosáhnout dalšího zjednodušení a sjednocení personální a mzdové agendy, přes specifika jednotlivých trakcí co nejvíce sblížit stávající docházkové systémy a docílit co největšího komfortu poskytovaných služeb pro naše zaměstnance.

## Došlo do podniku

**DP Kontakt**  
př. Mgr. Martin ČERVÍČEK  
POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ředitel

DOŠLO DNE  
28-04-2010  
21.40.30

Praha dne 16. dubna 2010  
KRPA-1550-22/CJ-2010-0000ZU  
Počet listů : 1

Vážený pane řediteli,

Policie České republiky v rámci svých zákonných povinností a zmocnění zajišťuje nebo se spolupodílí na zajištění nejúčinnějších akcí, které jsou konány na území hlavního města Prahy. Do těchto činností spadá mimo jiné i zajišťování bezpečnostních opatření, souvisejících s návštěvami hlav států při oficiálních návštěvách České republiky.

Jednou z nejvýznamnějších akcí, která se v posledních dnech uskutečnila, bylo setkání prezidentů USA a Ruské federace u příležitosti podpisu smlouvy o snížení počtu strategických jaderných zbraní v Praze ve dnech 7. až 9. dubna 2010. Pro zajištění tohoto opatření bylo nutné značné množství sil a prostředků, a to nejen ze strany policie, ale i ostatních složek IZS a dotčených orgánů státní správy a územní samosprávy.

Proto mi dovoluji, pane řediteli, abych nejen Vám, ale Vaší cestou i ostatním zúčastněným pracovníkům dopravního podniku poděkoval za příkladnou spolupráci s Krajským ředitelstvem policie hlavního města Prahy na tomto opatření.

Pevně věřím, že dosavadní spolupráce bude pokračovat i v dalším období a nadále se bude rozvíjet v oblastech, které jsou prioritní nejen pro Policii České republiky nebo pražský dopravní podnik, ale i pro Prahu, jakožto hlavní město České republiky.

Dopravní podnik a.s.  
generální ředitel  
Ing. Martin DVORÁK  
Sokolovská č. 217/42  
190 22 Praha 9

Kongresová 2  
140 00 Praha 4

Tel: +420 974821220  
Fax: +420 97482 5275  
Email: phars@mvcr.cz

## Vážený pane řediteli,

Policie České republiky v rámci svých zákonných povinností a zmocnění zajišťuje nebo se spolupodílí na zajištění nejúčinnějších akcí, které jsou konány na území hlavního města Prahy. Do těchto činností spadá mimo jiné i zajišťování bezpečnostních opatření, souvisejících s návštěvami hlav států při oficiálních návštěvách České republiky.

Jednou z nejvýznamnějších akcí, která se v posledních dnech uskutečnila, bylo setkání prezidentů USA a Ruské federace u příležitosti podpisu smlouvy o snížení počtu strategických jaderných zbraní v Praze ve dnech 7. až 9. dubna 2010. Pro zajištění tohoto opatření bylo nutné značné množství sil a prostředků, a to nejen ze strany

policie, ale i ostatních složek IZS a dotčených orgánů státní správy a územní samosprávy.

Proto mi dovoluji, pane řediteli, abych nejen Vám, ale Vaší cestou i ostatním zúčastněným pracovníkům dopravního podniku poděkoval za příkladnou spolupráci s Krajským ředitelstvem policie hlavního města Prahy na tomto opatření.

Pevně věřím, že dosavadní spolupráce bude pokračovat i v dalším období a nadále se bude rozvíjet v oblastech, které jsou prioritní nejen pro Policii České republiky nebo pražský dopravní podnik, ale i pro Prahu, jakožto hlavní město České republiky.

**plk. Mgr. Martin Červíček**  
Krajské ředitelství policie  
hlavního města Prahy



# Ruce podané spolupráci

Technický a bezpečnostní úsek DP společně připravily na měsíc duben odborné zaměstnání pro Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy a Hlavní báňskou záchrannou stanicí Praha.

**Ing. Michal Brunner, Hasičský záchranný sbor DP**  
**Foto: Kamila Drábková, Hasičský záchranný sbor DP**

Cílem zaměstnání bylo seznámit součinnostní složky integrovaného záchranného systému (IZS) s postupy a prostředky Hasičského záchranného sboru DP pro řešení havarijních situací v provozu tramvají se zaměřením na typ Škoda 14T. Akce probíhala každé dubnové úterý vždy ve dvou etapách, aby se během nácviků mohla vystřídat požární družstva všech tří směn a deseti stanic HZS hl. m. Prahy a čtyři čtyři záchranářů HBZS Praha. Hlavní činností HZS DP byla vždy praktická ukázka vyproštění cvičné figuríny zpod tramvaje 14T a následně seznámení hostů s unikátním vybavením technických automobilů HZS DP. Tato technika je součástí IZS a na základě dohody uzavřené mezi Dopravním podnikem a městskými hasiči může být využita i mimo DP na pomoc při mimořádných událostech a katastrofách na území hlavního města Prahy. Pražským hasičům a báňským záchranářům se ochotně věnovali také pracovníci Technické kontroly jednotky Správa vozidel Tramvaje, kteří odpovídali na nejrůznější odborné dotazy k tramvaji 14T. Provedené odborné zaměstnání bylo zatím největší akcí svého druhu za poslední roky a jistě nezůstane osamoceno. Celkový počet účastníků ze strany HZS Praha a HBZS Praha odhadujeme na 210 hasičů a záchranářů. K přínosům akce lze přičíst vzájemné poznávání a navazování neformálních kontaktů mezi městskými a podnikovými hasiči a dalšími složkami DP a IZS. Kontaktů, které mohou být velmi užitečné pro hladký průběh řešení reálných mimořádných událostí nejen v pražské dopravě.



## Pěvecký sbor Dopravního podniku zahájil činnost

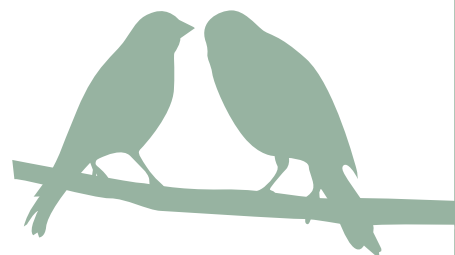
V březnovém DP KONT@KTu jste měli možnost přečíst si článek o nově vznikajícím pěveckém sboru DP s pozvánkou na první setkání. Právě na něj přišlo 13 zájemců, z toho 4 muži.

Dostavili se dozorčí stanic, řidiči povrchové dopravy, zájemkyně z kanceláří či jiných provozoven. Je evidentní, že i v 21. století je o sborový zpěv zájem. První setkání, můžeme říci již první zkouška, proběhla v duchu seznámení s cíly a posláním tohoto nového tělesa. Poté byli jednotlivci zařazeni do pěveckých hlasů, a to na základě krátkých intonačních cvičení. Pak následoval asi nejočekávanější okamžik – společné zpívání. Ozvaly se

první tóny a já si v tu chvíli řekl, že sbor bude mít pěknou barvu projevu, že budeme schopni dokázat kus cílevědomé, leč mravenčí práce. Ostatně tak, jak to ve sborovém a vůbec muzikantském světě chodí. Byli bychom rádi, kdybyste i „vy“ ostatní bez ostychu rozšířili naše řady. K dnešnímu dni se počet členů blíží k číslu dvacet. Přišli další zaměstnanci, mezi nimi i strojvedoucí metra. Není se čeho bát, přijďte si s námi zazpívat!

Zkoušíme ve vozovně Žižkov každé pondělí od 17 hodin (kromě svátků). Případné dotazy můžete směřovat na emailovou adresu: [lukas.janirek@centrum.cz](mailto:lukas.janirek@centrum.cz).

Těší se na vás členové se svým sbormistrem Lukášem Janírkem.



# Informace a pokyny

20. a 21. století můžeme bez váhání označit za století informací. Základní podmínky pro přenos informací jsou celkem jednoduché. V první řadě musíme mít nějakou událost, která se stala, nebo právě probíhá, případně teprve nastane. Dále je nutné mít možnost předání zprávy na místo určení, a konečně je nutné zajistit, aby se daná informace dostala k těm, jimž je určena.

Text a foto: Jiří Čermák

**V** dobách dávných byli nositeli informací zprvu pěšáci a běžci, posléze jim byli k dispozici pomocníci ze zvířecího světa. Vše to ale

bylo dost pomalé. Značné zrychlení přenosu zpráv přineslo využívání optických prostředků (oheň, zrcadla, prapory apod.). Zásadní zvrat pak

přinesl telegraf, telefon a rádio. Zdálo se, že nic dokonalejšího již přijít nemůže. Jenomže se ukázalo, že to vše s převahou smetl rozmach informačních technologií ve 20. a 21. století. Ve světle výše uvedených faktů vám možná následující řádky a fotky mohou připadat poněkud úsměvné. Pravdou ale je, že ani dnes se neobejdeme bez vývěsek, letáků a informačních tabulí. Pro porovnání, jak se s tímto problémem vyrovnávali naši nedávní předchůdci, si prohlédněte následující snímky. Některé z nich asi vyvolají úsměv na vaší líci. Jenže i ten může vzápětí ztuhnout na rtech, když si do důsledku uvědomíte oznamovanou skutečnost. Tož tedy vzhůru na exkurzi!



2. července 1972 byla ke spatření tato cedule na tramvajové zastávce Hlavní nádraží. Na první pohled celkem běžné sdělení o přerušení provozu. Vzápětí si však uvědomíte, že v tomto případě jde o trvalé zrušení tratě kolem Hlavního nádraží. Za pár týdnů to bude už 38 let.



Pozoruhodnou informaci přináší doplňková tabulka u vozovny Motol. Ve své podstatě byla jistě dobře míněná. Zamysleme se ovšem nad tím, do jaké míry, a zda vůbec, byl onen požadavek proveditelný u starých motorových vozů, či u T3 se zrychlovačem. Vozovna Motol, 5. října 1973.



Inu, čeština je řeč záludná. Autor této informační tabule zcela jistě neměl na mysli péči o duchovní život pražských tramvajů. Přitom stačilo tak málo – napsat příjem, že ano?! Ústřední dílny Hostivař, 11. listopadu 1995.



Dnes tyto situace řešíme značkou „Zákaz stání“, případně „Zákaz zastavení“. Jenomže v dané době byla možná tato výzva účinnější – kdo ví? Ulice Ke Karlovu, 29. června 1975.



Tak toto je přímo informační invaze! Pro stálého cestujícího bylo vše zřejmě naprosto jasné, pro náhodného však docela složitý rébus. Budějovické náměstí, 11. března 1973.



Zde se nacházíme u stanice metra Vltavská. Při zahájení jejího provozu v listopadu 1984 byla jak ve stanici samotné, tak na jejím povrchu a v blízkém okolí nainstalována celá řada nových informačních prvků. Některé se používají dodnes, jiné postupně odvál čas. K těm druhým patřil také tento stojan s čísly projíždějících tramvajových linek.



Stanice Palouček bývala ve směru do centra bez nástupního ostrůvku. Protože tu má vozovka docela slušný sklon, automobilistům se nechtělo příliš brzdit. Proto se tu objevilo toto upozornění. Bohužel nemáme žádné zprávy o jeho účinnosti. Fotografováno 23. prosince 1972.



Dopravní značka v pořádku, dodatková tabulka také. Jen ta instalace se jaksi nezdařila. Kobylisy, 21. září 1974.



Chudák sloupek! Podívejte, co na něj všechno navěsili! Není divu, že čísla projíždějících linek zůstala málem utajena. A jízdní řády pro jistotu zmizely úplně. Aby nedošlo k mýlce – podle textu na vývěsce byla zastávka v provozu od 9. února 1979. Fotografováno den poté na Strossmayerově náměstí.

# Holešovická přístavní dráha se stých narozenin nedočkala



**Jen obtížně mnozí poznávají tuto část Holešovic. Přístavní dráha křížuje Plynární ulici s tramvajovou tratí. Většina domů v pozadí zmizela při výstavbě metra na počátku 80. let minulého století.**

**Foto: Jiří Čermák, 5. 11. 1977**

ce vídeňského ministerstva železnic označil za nepřijatelné, a proto komise celý projekt odmítla. Ministerstvo železnic dalo pražské obci na srozuměnou, že by mohla dráhu vystavět sama. Posouzením této problematiky byly pověřeny Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Počítáme-li jejich přímého předchůdce, příslušné elektrotechnické oddělení plynáren v roce 1897, zabývaly se tímto úkolem již vlastně podruhé. Po dlouhé době, až v listopadu 1899, Elektrické podniky dospěly opět k názoru, že tak rozsáhlá a náročná stavba s řadou zemních prací není vhodná k realizaci v obecní režii. Posuzovala se také myšlenka elektrické trakce, ale běžné trolejové vedení bylo shledáno jako překážka pro různá, zejména jeřábová zařízení přístavu. Počátkem roku 1902 se opět věci daly do pohybu a nový projekt přístavní dráhy byl ve dnech 18. – 20. března 1902 podroben další politické pochůzce, 27. listopadu 1902 vydalo vídeňské ministerstvo železnic stavební povolení a v říjnu následujícího roku se začalo s výkupem pozemků. Podnikatelkou dráhy se stala Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, která s pražskou obcí uzavřela 1. listopadu 1905 potřebnou smlouvu o užívání pozemků, a teprve v červnu 1906 se započalo se stavbou dráhy. Práce byly zadány firmě Schön a synové a trvaly čtyři další roky. Holešovická přístavní dráha vedla podle definitivního projektu z jižní části bubenského nádraží, kde mezi vlastním nádražím a železničními dílnami měla čtyři manipulační koleje. Pak vycházela z nádražního areálu a vedla středem Okružní ulice až k vjezdu do přístavu. Procházela přístavem, kde bylo zřízeno rozsáhlé kolejiště, a pokračovala do Jateční ulice, kterou vedla až ke křižovatce s ulicí Na Manínách, kde v 3,190 km kuse končila. V úsecích, které byly vedeny po ulici [km 0,700–1,740

Zajímavostí Holešovic bývaly dlouhá léta železniční koleje, které ležely několik stovek metrů uprostřed dnešní Jankovcovy ulice. Nepřesně se jim říkalo „vlečka do Holešovického přístavu“, ale ve skutečnosti nešlo o vlečku, ale o hlavní celostátní dráhu s nákladním provozem. Pohlédneme-li do minulosti této dráhy, zjistíme, že kromě žlábkových kolejnic a městské ulice existuje více prvků, které nás nutí pohlížet na ni také očima historiků pražské městské dopravy. Zahájila provoz před 100 lety.

**Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**

**H**olešovický přístav byl vybudován v letech 1892–1894. Zahájil částečnou činnost v listopadu 1894, ale jen jako ochranný zimní přístav. Aby mohl plnit i obchodní funkci, bylo potřebné propojit toto důležité území také s jinými druhy dopravy, zejména s železniční sítí. Není bez zajímavosti, že již v srpnu 1897, těsně před oficiálním vznikem Elektrických podniků, posuzovalo možnost drážního napojení přístavu ředitelství Pražských obecních plynáren, které už stavělo první elektrickou dráhu pražské obce a připravovalo její provoz. Myšlenka tratě do přístavu však byla pro nový začínající městský dopravní podnik příliš velkým soustem. Myšlenkou dráhy se proto zabývaly především jiné, zkušené instituce, například Rakouský dopravní železniční ústav a Společnost

státní dráhy. Tehdy se předpokládalo, že dráha bude z bubenského nádraží vycházet do dnešní Argentinské (tehdy Jeronýmovy) ulice, ze které odbočí do tehdy teprve projektované Okružní (Jankovcovy) a tou povede až k vjezdu do přístavu. Dráha měla pokračovat dál až do Jateční ulice a tou vést až k ulici Jeronýmově s napojením krátké železniční tratě obsluhující jatky (ta byla v provozu od 1. července 1895) a konečně měla ústít opět do bubenského nádraží. Konec dráhy měl být totožný s jejím počátkem. Navržená přístavní dráha tedy byla původně projektována jako okružní. Tento projekt se objevil i v některých plánech města, ale nebyl v této podobě nikdy realizován. V červnu 1898 byl sice předložen politické pochůzce, ale pražská obec kladla příliš velké požadavky a podmínky, které zástup-





**Jankovcova ulice mezi Plynární a Argentinskou. Přístavní dráha tu původně vedla středem komunikace. Foto: Jiří Čermák, 10. 8. 1974**



**Stejné místo jako na předchozím snímku kolem roku 1980, kdy tudy byla vedena objížďka při rekonstrukci Argentinské ulice. Přístavní dráha je už přeložena do nové polohy (vlevo), ale původní koleje ještě dlouho zůstaly v zemi. Foto: Archiv DP**

a 2,945–3,190), byly položeny žlábkové kolejnice. Kromě kolejíště přístavního nádraží byly vybudovány odbočné větve ke konci ochranné přístavní hráze na protějším břehu přístavního bazénu v délce 1,413 km, kolej k vývoznímu skladišti (0,920 km) a kolej k dovoznímu skladišti (0,435 km).

Na křižovatce Okružní a Plynární ulice dráha křižovala jednokolejovou tramvajovou trať Smíchov – Jatky – Centrála. V místě křížení bylo nutné už v roce 1908 přeložit výhybku tramvajové výhybny v tehdejší zastávce Jablonského ulice. Výhybna byla prodloužena, čímž bylo v předstihu vybudováno definitivní dvoukolejné křížení. Úplné zdvojkolejnění tramvajové tratě v roce 1909 už na přístavní dráhu nemělo vliv. Technicko-policejní zkouška dokončené přístavní dráhy se uskutečnila ve dnech 21.–23. dubna 1910. Elektrické podniky vydaly 23. dubna 1910 oběžníkem č. 67 vlastní předpisy o přejíždění této křižovatky a dalším oběžníkem (č. 75 ze 4. května 1910) oznámily, že na nové železniční trati bude zahájen provoz 10. května 1910. K tomuto datu povolila provoz i úřední komise při technicko-policejní zkoušce. Zatím po trati jezdily jen zkušební a pracovní vlaky. Pravidelný železniční provoz dráhy i obchodního

přístavu začal až 6. června 1910. V době zahájení dopravy bylo denně vypravováno deset párů vlaků. První jel v 07.00 z Buben, poslední v 19.45 z přístavu. Provoz zabezpečovala státní dráha. V letech 1909–1912 naléhal na zavedení elektrického provozu také František Křížík, který pro obsluhu přístavu navrhoval dvě lokomotivy pro napětí 550 V. Idea vzala za své pro vysokou cenu stanovenou Elektrickými podniky za případný odběr elektřiny. Vybudovaná železniční trať vedla rozvojovým průmyslovým územím a pro zdejší továrny se stala velmi atraktivní. Už v závěru roku 1910 se jednalo o vlečku do skladiště železa, patřícího Živnobance (pozdější Ferru, resp. Ferro). V roce 1911 byla postavena vlečka pro Akciovou společnost mlýnů v Praze. Měřila 444 m, z toho asi 330 m vedla po uličním pozemku, čímž se stala nejdelší vlečkou připojenou na přístavní dráhu. V roce 1917 vznikla vlečka do skladu firmy V. J. Rott odbočující těsně před koncem dráhy a patrně v roce 1918 se stavěla vlečka do Pergamenky. Zatímco vlečky do skladu železa nebo do pergamenky byly krátké s jedinou kolejí, jiné měly kolejí několik a byly vybaveny točnicemi (Mahlerova přádelna bavlny, V. J. Rott) nebo posuvnou (mlýn).

Během první světové války nastaly problémy v zásobování Prahy, především v distribuci potravin a stavebního materiálu po hlavním městě. Žádaným artiklem bylo dříví. Zřejmě kolem roku 1916 bylo zřízeno dřevní skladiště Aprovizačního úřadu královského hlavního města Prahy na jihovýchodním nároží dnešních ulic Jateční a Na Manínách. Do tohoto skladiště byla zavedena nová vlečka o dvou kolejových větvích z Holešovické přístavní dráhy a v areálu byla pro manipulaci se dřevem zřízena průmyslová úzkorozchodná drážka. Rozvoz dříví po Praze se předpokládal nákladními tramvajemi. Pro tento účel měla být vystavěna do skladiště nákladní kolej v Jateční ulici o délce 290 m. Projekt tramvajové odbočky schválilo ještě vídeňské ministerstvo železnic v roce 1918. Ze stavby koleje nakonec sešlo, protože Elektrické podniky nabídky Aprovizačnímu úřadu časově nevyhovující dlouhý termín realizace (4 měsíce).

Asi v roce 1922 byla postavena vlečka z přístavního areálu na severní stranu Okružní ulice do nově postaveného skladiště Jednoty hospodářských družstev. (Po druhé světové válce skladiště převzal podnik Oseva pro čisticí stanici osiv.)

V letech 1926–1928 došlo v souvislosti s přeložením koryta Vltavy k přestavbě a rozšíření holešovického přístavu. Náročná přeložka vltavského toku proběhla v letech 1923–1926 a došlo při ní i k výstavbě dvou nových důležitých mostů – Baxova (Libeňského) a Trojského (Barikádníků), které vedly i nad větvemi přístavní dráhy. Přístavní dráha byla v jižní části přeložena, současně zanikla vlečka Aprovizačního úřadu a zcela přeložena byla i vlečka firmy V. J. Rott. Vznikly také další větve k novým skladištím a podél nového přeloženého hlavního toku Vltavy, včetně další železniční stanice nákladní dopravy s názvem Praha-Holešovice veřejná skladiště, která byla uvedena do pravidelného provozu 1. března 1928. Změněny byly i koleje na překladišti sahající až k novému Trojskému mostu. V roce 1935 byla vystavěna a 17. ledna 1936 byla uvedena do provozu nová tramvajová trať Holešovice – Pelc-Tyrolka – Vychovatelna. Na křižovatce Argentinské a Okružní také křižovala kolej přístavní dráhy, takže ta křížila tramvajové koleje už po druhé. Před koncem druhé světové války se opět projevila krize v nákladní automobilové dopravě, a proto se uvažovalo o veřejné dopravě nákladů tramvajemi. →



V září 1944 se objevily úvahy o překládání různých materiálů pro potřeby zbrojního průmyslu ze železnice na tramvaj s využitím Holešovické přístavní dráhy. Jako vhodné místo byla vybrána tato křižovatka přístavní dráhy a tramvajovou tratí Holešovice – Pelc-Tyrolka – Vychovatelna. Byly vypracovány tři varianty s odbočnými kolejemi tramvajů i železnice. V té době už existovala mezi Plynární a Argentinskou ulicí další železniční vlečka patřící firmě Nova, která mohla být výhodně k uvedenému účelu využita. Z celého záměru ale nakonec sešlo, stejně jako ze stavby 370 m dlouhé tramvajové odbočky z Dělnické ulice přímo do přístavu na hranu přístavního bazénu. Z dalších změn vzpomeňme přestavbu holešovického mlýna zahájenou v roce 1960, při které byla radikálně přestavěna i vlečka, která byla přeložena na západní stranu ulice na zvýšené těleso. Poslední vlečkou, která byla na holešovickou přístavní dráhu napojena, se stala odbočka do panelárny Prefa kolem roku 1961. Byla napojena na severní přístavní větev pod mostem Barikádníků.

Teprve v šedesátých letech byly křižovatky přístavní dráhy s Plynární a Argentinskou ulicí manuálně ovládanou vybaveny světelnou signalizací. Do té doby střežil křižovatky při průjezdu vlaků drážní zřízenec s červeným praporkem, či za tmy s bílým světlem. Zásadní zásah do tradičního vedení přístavní dráhy byl proveden při výstavbě nového mostu Barikádníků a jeho přilehlého jižního předmostí. V té souvislosti zanikla v lednu 1975 také tramvajová trať v Argentinské ulici a s ní i křížení s dráhou. Argentinská ulice byla s pohledem na vznikající silniční most propojující dvě části Vrbenského ulice zahlobena a novou niveletu dostala i Jankovcova ulice. To znamenalo i změnu trati přístavní dráhy, jejíž kolej byla v úseku Plynární – U pergamenky (490 m) v roce 1977 přeložena asi o 10 metrů jižněji do nové osy a na vlastní těleso podél komunikace, čímž zanikl jeden z úseků se žlábkovými kolejnicemi. Odpadlo sice křížení s tramvajovou tratí, ale vzniklo úrovněvé křížení s trasou šestipruhové silniční magistrály, která byla v tomto úseku v provozu od 28. listopadu 1980, což přinášelo značné problémy a zdržovalo automobilovou i městskou autobusovou dopravu, i když toto řešení bylo chápáno od počátku jako dočasné. Přejezd byl vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením ovládaným manuálně při průjezdu vlaků. V té době byl konec



**V letech 1936–1975 křižovala přístavní dráha také tramvajovou trať v Argentinské ulici. Foto: Jiří Čermák, 10. 8. 1974**



**Přístavní dráha křižovala několik let i rušnou severojižní magistrálu. Koleje zde kupodivu přežily i počátek nového tisíciletí. Foto: Petr Špitálský, 7. 8. 2004**



**Nákladní vlak v Jankovcově ulici kolem roku 1980. Vpravo budova podniku Oseva, původně skladiště Jednoty hospodářských družstev. Foto: JUDr. Jan Čech**

tratě ČSD, tj. Holešovické přístavní dráhy v km 1,741, tj. u vrat přístavu. Přístavní kolejiště bylo považováno za vlečku Státní plavební správy. Ostatní vlečky byly ještě stále v provozu, ale příslušné firmy už byly jiné Pražské papírny (bývalá Pergamenka), Feron (sklad Živnobanky či Ferra), Technická ústředna spojů (Mahlerova přádelna bavlny), Pražské energetické závody (býv. Kamenoprůmysl, datum zřízení neznáme), Pražské pekárny a mlýny (A. s. mlýnů), Oseva (Jednota hospodářských družstev) či Velkoobchod průmyslovým zbožím (V. J. Rott).

V té době probíhala také výstavba holešovické železniční přeložky a nové železniční stanice Praha-Holešovice. Nádraží bylo uvedeno do provozu 28. září 1985 a v roce 1986 bylo zprovozněno i nové napojení holešovického přístavu. Původní úsek Holešovické přístavní dráhy mezi železniční stanicí Praha-Bubny a vlečkou Pražských papíren (závod Pergamenka) byl fakticky opuštěn, i když zůstal fyzicky zachován jako alternativní napojení přístavu a továrních vleček v případě, kdy by byly při případné povodni zaplaveny koleje na nábřeží. Pravidelná obsluha vleček



**Osobní vlaky byly v Jankovcově ulici naprostou vzácností. Například se tu objevil zvláštní vlak K-reportu v říjnu 1998. Na snímku stojí na vlečce podniku Ferra. Foto: Miroslav Dyk**

se pak uskutečňovala po nové spojení z holešovického nádraží přes kolejiště přístavu, přičemž příslušné vlaky se sestavovaly ve stanici Praha-Libeň. Teprve v létě 1998 bylo při opravách tramvajové tratě v Plynární ulici po 88 letech sneseno křížení s nepoužívanou kolejí přístavní dráhy. Stalo se tak při výluce ve dnech 27. června – 16. července. V té době byl provoz na zbývajících vlečkách už prakticky ukončen. Vlečka Osevy byla zrušena v roce 1987, vlečka VPZ v roce 1994, vlečky PRE a České pošty (dříve TÚS) v roce 1997, Mlýn Holešovice byl v roce 1999 už také bez provozu. Všechny vlečky zůstaly ale fyzicky zachovány.

V té době už velké procento nákladní přepravy zajišťovala kamionová doprava. V celé Praze mizela jedna železniční vlečka za druhou. Slábl i objem přepravy do holešovického přístavu. Zásadní zlom přinesl rok 2002, kdy katastrofální povodeň neušetřila ani holešovický přístav. Po povodni byla obnovena jen část poškozených vlečných kolejí na tzv. nízkém nábřeží v severní části přístavu, kde i nadále bude v provozu překladiště. Není tedy divu, že se i pro lukrativní území přístavu nakonec našlo jiné využití. V září 2004 vydal Drážní úřad povolení ke snesení vlečky na území, pro které byla schválena změna územního plánu. Následně bylo sneseno kolejiště bývalého přístavního nádraží a koleje na tzv. vysokém nábřeží. Brzy poté byla zlikvidována i kolej původní holešovické přístavní dráhy od Pergamenky až k ulici Varhulíkové. V zemi zůstaly jen koleje nebo jejich zbytky některých vlečkařů, pokud vedly po ulici. Z bývalé přístavní dráhy je tak v provozu jen zmíněné nízké nábřeží a poslední kolej podél řeky s propojením do holešovického nádraží. Snesena byla i vlečka Prefy, která byla po povodních mimo provoz.



**Ještě nedávno jsme mohli v Jankovcově ulici vidět téměř celý vlečkový systém přístavní dráhy a zajímavé kolejové konstrukce. Na snímku výhybka vlečky do holešovického mlýna. Foto: Petr Špitálský, 7. 8. 2004**



**Bývalá Mahlerova přádelna bavlny, v době ukončení provozu závod Dodavatelské a obchodní služby České pošty. Část zrušené vlečky na ulici ještě existuje, ale po přístavní dráze již najdeme jen nenápadné stopy v živичném povrchu vozovky. Foto: Mgr. Pavel Fojtík, 22. 4. 2010**



**Dnes už téměř nepoznáme, že v místech, kde dnes stojí luxusní obytné domy, bylo ještě před několika lety železniční přístavní nádraží. Holešovickou přístavní dráhu ale připomíná několik památkově chráněných budov, jako například bývalé celní skladiště. Foto: Mgr. Pavel Fojtík, 22. 4. 2010**

Pro zajímavost dodejme, že překladiště přístavu využil ještě v roce 2008 i Dopravní podnik. Moc nechybělo, aby se zajímavá dráha, která měla i významný vliv na plynulost městské dopravy v Holešovicích, dožila

svého stého výročí. Nestalo se tak. Pro zájemce o železniční dopravu ale Jankovcova ulice i bývalý přístav jistě stojí za procházku i dnes. Stop po Holešovické přístavní dráze (pomineme-li funkční zbytek vlečky) tu je i dnes celkem dost. ☺



# Muzejní tramvaj T3M č. 8084



V tomto čísle stručně završíme informace o novinkách v hlavních exponátech Muzea MHD v Praze. Zatímco v minulých třech číslech jsme přiblížili podrobně postup významných rekonstrukčních prací, tentokrát se zaměříme na zcela nový exponát – tyristorovou tramvaj T3M. Tyto vozy známe velmi důvěrně, vždyť reprezentují pro většinu z nás téměř současnost. Zdá se vám, že je zbytečné zachraňovat něco, co tak dobře známe? To by byla chyba. Jednou příští generace i tento počin náležitě ocení. Kdyby tak kdysi k vozidlům pražské MHD přistupovali naši předchůdci, byla by sbírka muzejních vozidel mnohem bohatší.

**Lubomír Kysela, emeritní správce muzea MHD**

V letech 1977–1981 proběhly v Ústředních dílnách v Hostivaři modernizace celkem 102 zánovných vozidel T3. Náhradou původní elektrické výzbroje PCC byla tyristorová pulsní výzbroj označená jako TV 1. Současně s tím byla provedena i celková oprava vozových skříní a podvozků. Vozy dostaly typové označení T3M a byly přečíslovány na řadu č. 8005–8106. (Dodávku vozů č. 6923–6958, z níž náš nový muzejní vůz pochází, obdržel DP v roce 1976 s tradiční stykačovou výzbrojí. Na tyristorový vůz byl přeměněn v roce 1981.) Po této úpravě zůstal vzhled vozové skříně prakticky zachován, pouze na střeše vzadu přibyla skříně s odpory pro elektrodynamické brzdění a vozy se daly rozpoznat podle zvláštního bzučení. Výkon motorů zůstal – 4 x 44 kW, pravděpodobně se nezměnila ani váha [hmotnost], která činila 16 500 kg. Toto již nelze v DP ověřit. Zachováno bylo i předchozí vybavení – elektrodynamická, čelistová i kolejnicová brzda. Opravou pantografů bylo v pozdějších letech namontování uhlíkových lišt. Uvnitř pak zůstala laminátová sedadla v kombinaci šedá-

**Vůz 8084 už jako nejnovější přírůstek Muzea MHD v Praze na dvoře vozovny Střešovice 29. září 2009.  
Foto: Jan Gottwald**

červená. Později proběhly i další úpravy – montáž kabiny s posuvnými dveřmi a modernizovaná přístrojová deska. Přibýlo lepší vybavení pro komunikaci a hlášení polohy, píčky pro ohřev jídel atd.

Některé z vozů T3M se dočkaly výměn karoserií i dalších velkých oprav. 6 vozidel s původní karosérií, ale po celkové větší opravě, bylo předmětem návrhu muzejní rady DP před dvěma lety: č. 8078 (pův. č. 6379), 8084 (6960), 8094 (6877), 8095 (6849), 8096 (6848) a 8098 (6872). Bylo schváleno zachovat 1 z těchto vozů v muzeu MHD. Všechna uvedená vozidla jsme tehdy prohlédli a shledali jsme, že jejich celkový stav byl velmi slušný, bez ohledu na to, v jaké vozovně jezdila. V tomto smyslu bylo požádáno Ministerstvo kultury ČR, aby na něj byla vztažena ochrana kulturně-technické památky s tím, že vlastní evidenční číslo vozu upřesníme. Proces schvalování beztak trvá někdy i dva roky.

Nejdříve došlo k odstavení tramvaje č. 8084 (6960), zatímco u ostatních se toto předpokládalo až koncem roku 2010 nebo v letech pozdějších. Vůz č. 8084 jezdil v té době ve vozovně Strašnice a v průběhu prázdnin 2009 byl převzat muzeem MHD ve Střešovicích. Dlužno podotknout, že tramvaj nám byla předána kompletní a v zachovalém stavu, za což upřímně strašnickým děkujeme.

Pro náš nový přírůstek s č. 8084, ačkoliv na prvý pohled vypadá pěkně, je objednána oprava v Ústředních dílnách Hostavař. Opravovat se bude zejména to, co moc vidět není, ale nese to stopy pochopitelného opotřebení – schody, podlaha, některé plenty, poškrábaná okna atd. Musí se vyměnit všechna elektrická výzbroj, vč. zařízení některých náhradních dílů. Vůz potřebuje renovovat podvozky. Po dokončení všech prací by měl být zachován poslední provozní stav, včetně zachování reklam uvnitř i vně (bude-li to samozřejmě možné).

Přistavení do opravy bylo předběžně dohodnuto na počátek roku 2010. Myslím, že zahrnutím vozu s tyristorovou výzbrojí do sbírek muzea MHD jsme soubor muzejních vozidel obohatili o zástupce modernizace řady vozů T, která se prostě „povedla“. Tyto vozy byly spolehlivé, ujely pěknou řádku kilometrů a odvezly hodně cestujících. Vzhledově možná vůz č. 8084 návštěvníkům muzea moc neřekne, ale dočká se. Proto je zatím umístěn ve 3. hale, tj. v depozitáři. Nepředpokládám, že budou všichni, z řad členů různých dopravních sdružení i vlastních zaměstnanců, s volbou nového přírůstku spokojeni. Proto bych chtěl na závěr vysvětlit, proč jsem uvítal co nejrychlejší řešení: Jednak byl vůz č. 8084 jedním ze šesti, které byly odsouhlaseny kolektivním orgánem zvaným Muzejní rada DP, a pak také neustávala jednání o budoucnosti vozoven i ústředních tramvajových dílen v Hostivaři. Otálení nebylo proto na místě.

Dojde-li k opravě v našich dílnách, bude zachována i ukázka umu a dovednosti Dopravního podniku. To, co se kdysi říkávalo o starých tramvajích a Rustonce, to vlastně přenesené platí i dnes. Vždyť tramvaj T3, má-li dobrou údržbu, je vlastně nesmrtelná.



## Den s hlavním dozorčím provozu trati C

Jaroslav Voska začínal v Dopravním podniku v devadesátém roce „od píky.“ Přes profesi přepravního manipulanta, dozorčího stanice a samostatného provozního technika se vypracoval až na pozici hlavního dozorčího provozu, kterou vykonává dnes. Právě ve vedoucí pozici pan Voska zúročuje zkušenosti z dřívějšíka: „Díky tomu, že jsem metro prošel odspodu, vím, co všechno moji práci ovlivňuje a co se na ni nabaluje,“ říká. Těžko obsáhnout všechny činnosti hlavního dozorčího provozu, jelikož jeho povinností je „zajišťovat servis pro hladký provoz linky C od Hájů až po Letňany“. V tom se skrývá pestrá škála aktivit, které se v průběhu dne mění podle potřeb všech zainteresovaných stran. Jeho současná pozice je sice teoreticky čistě úřednická, ale pan Voska se věnuje z velké části i další práci, díky které si udržuje tolik potřebný přehled o dění na svém pracovišti.

oddělení Komunikace  
Foto: Luboš Wisniewski



### Nabité dny v metru

Velkou část práce pana Vosky tvoří zajišťování potřeb zaměstnanců pečujících o každodenní provoz metra. „Musíme se postarat, aby naši lidé měli k dispozici vše potřebné, od grafikonu po nůžky,“ vysvětluje Voska. Během dne musí komunikovat s celou řadou lidí, kteří se nějakým způsobem podílí na provozu linky. Jednotka Provoz Metro velmi těsně spolupracuje zejména s odbornými službami, které zajišťují servis. Podílí se také na veškeré organizaci, která probíhá při výstavbě nových stanic, ale i na dalších pracích ve stanicích, depu nebo v tunelu. Při nových stavbách konzultuje veškerou projektovou dokumentaci, organizuje část prací, které na stavbě probíhají a zajišťuje i otevírání nových stanic. Při všech těchto činnostech musí sledovat zejména aspekty týkající se bezpečnosti cestujících, zaměstnanců a monitoruje i případné narušení provozu.

Zkušenosti s organizováním velkých staveb získal pan Voska při obnově stanic po povodních v roce 2002. Při opravách bylo nutné vyjednávat podmínky s dodavateli, ať se jednalo o elektrikářské, či stavební firmy, musely být připraveny podklady a zformulovány požadavky. Bylo potřeba porozumět všem aspektům stavby a prokousat se veškerou projektovou dokumentací, která se musela vyjednávat s odbornými službami.

„Při veškerém našem jednání musím vysoce ocenit jednu věc – i když jsme pouze jedním z mnoha útvarů, vždy jsme se mohli spolehnout na to, že máme podporu a důvěru vedení Jednotky a pana ing. Urbánka. I proto se nám povedlo prosadit věci, které dnes ulehčují výkon služby našich zaměstnanců.“

### Mravenčí práce

Velké projekty nejsou ale zdaleka jedinou činností, kterou pan Voska zajišťuje. Stejně tak důležitá je drobná mravenčí práce (jak to s nadsázkou nazývá jeden z jeho kolegů) okolo každodenního chodu linky. Proto každý den začíná na oddělení porádou pěti lidí: pana Vosky, jeho nadřízeného pana Hrubého a tří dalších dozorčích provozu, kteří zodpovídají za jednotlivé úseky. Na této schůzce se probírají veškeré události předchozího dne a noci. To pomáhá všem členům týmu udržovat si stále aktuální přehled o dění na trati. Na těchto schůzkách se také tým informuje o tom, co bylo na jednáních předchozího dne vyjednáno a domluveno. Každý den je také nutné vyřídit telefonáty se stížnostmi a požadavky zaměstnanců provozu a seznámit se s veškerými denními hlášeními od pracovníků na jednotlivých stanicích. Práce je tak závislá na tom, co je na provozu momentálně potřeba. „Já nikdy ráno nevím kromě naplánovaných akcí, co budu dělat během dne. Můžu stěhovat staré křeslo nebo být na jednání o rozvoji zabezpečovacího zařízení pro rok 2014. Je to opravdu práce, která se mění každou půlhodinu, s každým telefonátem či e-mailem, které můžou přijít ze strany nadřízených, podřízených, ze strany externích firem či ze strany odborných služeb,“ popisuje pestrá pracovní dobu pan Voska.

### Od nábytku k jednacímu stolu

Tento typ pracovní zátěže vyžaduje od všech pracovníků jednotky vysokou míru flexibility. I proto při rozdělování úkolů v Provozu Metro nehraje roli striktně podřízenost a nadřízenost, ale spíše kompetentnost a zkušenosti pro daný

úkol a také dobře načasovaná organizace. Na tomto proměnlivém pracovním tempu, kdy člověk ráno neví, co ho odpoledne čeká, pan Voska oceňuje možnost být přítomen u zavádění nových technologií a šanci se něco naučit. „Nedávno se nám podařilo zavést elektronické poučování pro zaměstnance. Naši zaměstnanci mají ze zákona povinnost několikrát ročně absolvovat školení. My jsme dva z těchto kurzů zavedli v elektronické podobě. Ty mohou zaměstnanci absolvovat během směny a jejich současť jsou i testy. Já jsem se na tom podílel od začátku a ta příprava byla pro mě velice zajímavá. Měl jsem možnost naučit se pracovat s dalšími novými programy,“ popisuje pan Voska jeden ze svých posledních úspěchů.

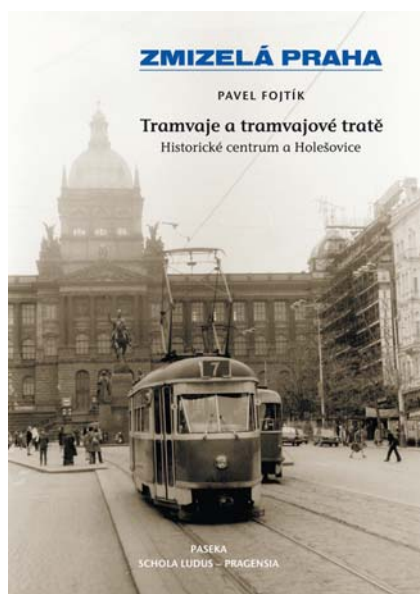
### Když se řekne „přehled“

Co se týče kompetentnosti a rozhledu na vlastním pracovišti, je pan Voska exemplárním příkladem. „Ze mě si kolegové dělají srandu, protože až do rozšíření linky o poslední tři stanice jsem si pamatoval každé z asi pětiset dveří, které máme na starosti. Pamatuji si, jaké číslo má každá místnost a kde se přesně nachází. Teď po rozšíření máme na starost sedm set dveří, a ty nové už si tak přesně nepamatuji,“ říká s úsměvem pan Voska. To ovšem neznamená, že by rezignoval na učení nových a nových věcí. „Neocenitelným zdrojem k získání přehledu na pracovišti a pro orientaci v nových technologiích jsou všichni, kteří chtějí o daném problému diskutovat a řešit jej – zaměstnanci ostatních útvarů jednotky Provoz Metro, odborných služeb, spolupracovníci, ale v neposlední řadě i podřízení,“ dodává na závěr Voska.





# Nová knížka o tramvajích




**T**ramvajová Praha je dnes ale jiná než dřív. Nejen, že v ulicích jezdí jiné, modernější tramvaje než kdysi, ale i v mnoha ulicích stojí už dávno zcela jiné domy a v některých ulicích tramvaje už ani nepotkáme. Jen sem tam na několika místech můžeme najít zapomenutá opuštěná torza kolejí, nenápadně připomínající, že „tudy“ tramvaje jezdily. Nová knížka si neklade za cíl seznámit čtenáře s historií tramvajové dopravy. Od toho existuje odborná literatura. Autor, kterým je vedoucí archivu DP Pavel Fojtík, chtěl tentokrát ukázat proměny našeho města. Svého času jsme na stránkách DP KONTRAKTu

Na počátku května vydavatelství Paseka a Schola ludus – Pragensia představila novou publikaci z edice Zmizelá Praha, která nese název Tramvaje a tramvajové tratě. Cílem této publikace je připomenout důležitý fenomén pražských ulic – tramvaje, které už bezmála 135 let vnímáme jako nedílnou a samozřejmou součást Prahy.

**PhDr. Marie Jílková, vedoucí odboru Spisová služba**

mohli číst seriál Pamatujete si?, ve kterém jsme vzpomínali na dobu poměrně nedávnou – na naše dětství či mladá léta. Také Tramvaje a tramvajové tratě mají být vzpomínkou, a tak v publikaci nenajdeme jen staříčké fotografie z konce 19. století nebo z první republiky, ale i z doby, kterou většinou dobře pamatujeme. Vždyť teprve v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století se některá místa Prahy začala zásadním způsobem proměňovat, ať už to bylo pod vlivem výstavby metra, sídlišť, nebo severojižní magistrály. Pomineme-li stručný úvod, tak knížce Tramvaje a tramvajové tratě – ostatně jako celé edici Zmizelá Praha – dominují hlavně fotografie. I když je autorem knížky vedoucí archivu DP Pavel Fojtík, skutečnými autory jsou vlastně známí i méně známí fotografové – z doby posledních čtyř desítek let například Dana Molnárová a Jaroslava Hussarová (obě ve své době „kmenové“ fotografky DP), a především mnoho příznivců praž-

ské dopravy, především Ivo Mahel, Jiří Čermák, Ondřej Řepka, Miroslav Knížek a další a další. Tramvaje fotografovali a dokumentovali v dávných dobách také slavní fotografové jako Jindřich Eckert, Jan Kříženecký či Rudolf Bruner-Dvořák či fotografové-amatéři jako Antonín Novotný (v první čtvrtině 20. století zaměstnanec Elektrických podniků). Mnoho fotografů nám ale zůstalo skryto v anonymitě, protože jejich snímky uložené v archívech a muzeích nebyly označeny žádnými jmény. Publikace Tramvaje a tramvajové tratě obsahuje na dvě stovky fotografií, z nichž velká část pochází z archivu Dopravního podniku, další pak z Muzea hlavního města Prahy, Národního technického muzea i ze soukromých sbírek a samozřejmě přímo od některých autorů. Dodejme ještě, že Tramvaje a tramvajové tratě budou rozděleny do dvou dílů. Ten první, který právě vychází, je věnován historickému centru Prahy a oblasti Holešovic. 

## Zajímavosti ze světa

oddělení Komunikace

### Tchaj-wan: soutěž o karty

Starosta taiwanského města Taipei vyhlásil soutěž o místní obdobu Opencard. Ve snaze šetřit energií a snížit emise CO<sub>2</sub> vyhlásil starosta Hau Lung-bin soutěž pro všechny, kdo využívají hromadnou dopravu nebo službu Youbike (automatizovaný systém masového půjčování kol, která mohou být vrácena na kterémkoli místě ve městě). Ceny zahrnují 60 kusů VIP EasyCard, na níž mohou výherci jezdit celý rok zadarmo, 120 karet s omezenou nabídkou a 6000 vstupenek do Botanické zahrady a Vodního světa.

Kritériem vítězství je množství CO<sub>2</sub>, které se uchazečům podaří ušetřit. Město ve spolupráci s ministerstvem informatiky vyvinulo systém schopný toto šetření po zadání jednoduchých údajů spočítat. „Kdyby lidé místo jízdy autem použili nadzemku, ušetřili by 1027 tun emisí. Když zvolí autobus, stále to bude úspora krásných 855 tun,“ zdůvodnil starosta.

### Jihoafrická republika: od taxiků k autobusům

Hned v několika městech bylo od prvního dubna spuštěno komplexní řešení hromadné a linkové dopravy

zahrnující nové trasy a nový odbavovací systém. Zřízeno bylo množství linek spojující hlavní město s dosud neobsluhovanými oblastmi. Program pod názvem Bus Rapid Transit zařadilo 350 delegátů z různých průmyslových oblastí. V první fázi byly spuštěny dvě linky o délce 70 kilometrů, na nichž byly vystavěny čtyři terminály a obsluhovat je bude 159 autobusů.

V Johannesburgu byl systém vřele přivítán občanskými sdruženími i samotnými občany, ale logicky vyvolal nevoli mezi taxikáři. „Chápu, že BRT je v zemi novou věcí, ale my



taxikáři moc nechápeme její smysl," řekl na tiskové konferenci Brian Dlamini, předseda Národní taxikářské aliance (National Taxi Alliance – NTA). Není divu, v některých měsících, kam BRT přichází, se dosud sedmdesát procent lidí přepravovalo právě taxíky. Na fungování nového systému hromadné dopravy bude mít velký vliv i odbavovací systém. Až do současnosti nebyla žádná možnost kontroly řidičů, kteří si ve velkém strkali peníze za lístky přímo do vlastních kapes.

### USA: útoky v Rusku vyvolaly opatření

Po sebevražedných atentátech v moskevském metru přikročilo mnoho amerických dopravních společností k tuhým bezpečnostním opatřením. Ve stanicích postávají policisté a někteří provádějí namátkové prohlídky přímo na nástupištích. V New Yorku hlídají největší dopravní uzly strážníci vybavení neprůstřelnými vestami a samopaly.

Znatelný nárůst uniformem v ulicích lze vidět i ve Washingtonu a Atlantě. Nicméně někteří experti vnímají opatření jako nesmyslná: „Čečenští rebelové se nijak nezajímají o Spojené státy," říká Jeffrey Mankoff z Ruských studií v New Yorku. Nicméně se zdá, že nějaké nebezpečí visí ve vzduchu – ač ze strany jiných extrémistů. Minulý měsíc se afghánský přistěhovalec sídlící v Coloradu Najibullah Zazi přiznal k plánování útoku na newyorské metro.

### Mexiko: boj proti agresivním řidičům

Představitelé megalopolé Mexico City nechali po městě rozmístit kolové parky, kde si člověk může za poplatek vypůjčit bicykl. „V Mexico City je řidič osobního auta králem rozhodnutým srazit každého, kdo nesedí za volantem," píše noviny Chicago Tribune. Politici doufají, že poskytnutím kol sníží počet lidí, kteří pro dopravu do práce nebo do školy používají auto. Inspirovali se přitom

projektem Ecobici známým z Barcelony, Paříže nebo Copenhagenu. Člověk, který se chce stát členem tohoto programu, zaplatí v přepočtu 500 korun registrační poplatek, za nějž obdrží elektronickou kartu. Na ni si může volně půjčovat kolo kdekoli po městě a zdarma jej využívat po dobu 30 minut. Za každou další započatou hodinu pak platí 50 korun.

Jak se Ecobici ujme v chaotickém a do smogu zahaleném Mexico City, je otázka. „Všude jinde to funguje. U nás máme navíc krásné počasí. Stačí jen lépe vyřešit prostor a zlepšit kvalitu vzduchu," říká Martha Delgado, ekologická zmocněnkyně mexické vlády. Dosud město rozmístilo 1100 kol v 85 stanicích. Pokrývají nejméně frekventovanější čtvrtě v centru, v nichž se lidé nejčastěji přemísťují mezi kanceláři, obchody, školami apod. Snad se investice sta milionů korun vyplatí. Již nyní můžeme vidět na hlavních třídách lidi šlapající na červeno-bíle pomalovaných kolech. ☺

## Kulturní tipy

**Přelom května a června většinou (pokud tedy zrovna neprší) láká k pobytu v přírodě či výpravám za poznáním. Neutuchá ale ani kolotoč kulturních akcí a my se na něj teď pokusíme aspoň na chvíli naskočit. Do kin se chystá nový film režiséra Jana Svěráka, soubor Městských divadel pražských sáhl po literární předloze Zdeňka Jirotky a hudební akce se chystají do malých klubů i velkých sportovních hal.**

### kino

#### Kuky se vrací



Nový snímek režiséra Jana Svěráka přináší v kombinaci hraného a animovaného filmu rodinný příběh, v němž hlavní role přebírají hrdinové ze světa dětské představitivosti. Šestiletý Ondra trpí astmatem, a tak ze „zdravotních důvodů" musí pryč i jeho oblíbená hračka – růžový medvídek Kuky. Když maminka vyhodí Kukyho do popelnice, začne pracovat Ondrova fantazie,

v níž prožívá medvídkovy příběhy v neznámém světě. Je to ale opravdu jen sen malého kluka, anebo se Kuky skutečně vydal za největším dobrodružstvím svého plyšového života? V kinech od 20. 5. 2010.

### divadlo

V květnu obohatí repertoár Divadla ABC pro někoho možná až kultovní titul – Jirotkův Saturnin. Režie se ujal Ondřej Havla, který by se, spolu se svými Melody Makers, měl chopit i hudebního doprovodu inscenace. Předloha okouzluje zejména

svým nezaměnitelným suchým humorem, parodií, nadsázkou, a především absurditou situací, do kterých uvádí svérázný sluha Saturnin celé své okolí. Jak se to všechno povede převést na prkna, jež znamenají svět, by mohlo stát za návštěvu.

### hudba

V legendárním strahovském klubu 007 by se měla v sobotu 22. 5. představit Australanka Brigitte Handley s kapelou The Dark Shadows. Toto dívčí trio v klasickém obsazení kytara, baskytara a bicí se věnuje energické kytarové muzice s povětšinou horory inspirovanými texty. V této souvislosti se občas hovoří o relativně specifické hudební kategorii „punk noir" a jejich koncerty rozhodně specifickou atmosféru nepostrádají. Hned den na to, v neděli 23. 5. se do O2 Areny chystají glam rockoví Kiss. Kapela má u nás stále značný počet oddaných fanoušků. Kytarista Paul Stanley slibuje, že turné Sonic Boom Over Europe představí živě kompletní historii kapely, která sahá až do roku 1973. Spojení muziky s velkou vizuální show tak, jak je u Kiss



zvykem, bude jistě událostí nejen pro pamětníky. Na závěr ještě něco z domácí scény. V úterý 25. 5. pokřtí v klubu Futurum svou novou desku Šapitó iluzí kapela Matahari. Soubor s nepřeslechnutelnou vokalistkou Žantí hraje v podstatě už devět let a právě si připisuje do své diskografie druhou položku. V úloze předskokanů si zahráli např. i s Wahnout nebo americkými Dog Eat Dog. A hudební charakteristika? Prostě příjemný ostřejší kytarový rock s výrazným zpěvem. Nakonec..., úsudek si můžete udělat sami. -mis-



