

# DP kontakt

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



## Na Prahu se chystá informační revoluce

Tramvajová zastávka Nádraží Vysočany má první digitální označník.

3

## V Českých Budějovicích oslavují 100 let MHD

Podívejme se na nejzajímavější události v historii zdejší městské hromadné dopravy.

24



Milí čtenáři,

začnu svůj úvodník poněkud netradičně – omluvou za několik překlepů v květnovém čísle. Podařilo se nám totiž dopadnout zákeřného tiskařského šotka, který napáchal škody v letošním pátém čísle DP KONT@KTu. V mém úvodníku na straně dvě zaměnil letopočet události spojené se zprovozněním metra za rok 1945 (taková nehoráznost!, měl to být samozřejmě notoricky známý rok 1974) a v perexu na straně šest u stanice Můstek B zase zlomyslně přidal písmeno „k“ a tak vzniklo, že tato stanice je zřejmě nejen nejhlubší na lince B, ale i na světě... Je to samozřejmě nesmysl, místo hloubky 40,3 km má být 40,3 m. Všechny tyto zákeřnosti navíc napáchal paradoxně [zajisté úmyslně] v čísle, ve kterém jsme psali o získání Certifikátu profesionální úrovně pro DP KONT@KT. Je tedy vidět, že když se ke škodolibému šotkovi přidá ještě Murphyho zákon schválnosti, nemůže to opravdu dopadnout jinak... Pevně věřím, že i přes tyto nepříjemnosti jste četli květnové číslo se zaujetím a červnové vydání nechá náš „DP šotek“ na pokoji. Však už se vyřádl do sytosti. A co jsme pro vás tentokrát nachystali?

Ti z vás, kteří se pohybují v okolí budovy Dopravního podniku ve Vysočanech, si mohli všimnout nového digitálního označnicku na tramvajové zastávce Nádraží Vysočany. Jde o zkušební prototyp, po jehož schválení bude moci dojít k pokrytí celého širšího centra Prahy tímto novým systémem.

Létem nás opět proveze Kinobus. Dozvíte se, na jakých místech zaparkuje, aby vám zpříjemnil večery promítáním českých filmů. Přidáme i pozvánku na další kulturní akci – také již tradiční – a to Pražskou muzejní noc, při které se otevírají brány muzeí, galerií a památek. Noční muzejní putování můžete zahájit v sobotu 20. června v sedm hodin večer. Otevřeno pro vás bude více než padesát objektů celkem dvaceti devíti pražských muzeí, galerií a dalších kulturních institucí. Vedle noční prezentace domácího kulturního dědictví se setkáte i s velkým množstvím unikátních doprovodných akcí, jako jsou filmová a divadelní představení, taneční vystoupení, přednášky, autorská čtení, diskuse, herní aktivity apod.

Již naposledy se vrátíme ke květnovým oslavám 35 let pražského metra, a to několika snímky ze Dne otevřených dveří na Depu Kačerov, z provozu historické soupravy E<sub>CS</sub> a ze křtu knihy Elektrické vozy E<sub>CS</sub>, na kterou jsme upozorňovali již v minulém čísle. Několik stránek věnujeme českobudějovickému Dopravnímu podniku, kde jistě teče šampaňské plným proudem, jelikož zde oslavují 100 let od zavedení městské hromadné dopravy. Po deseti letech se vrátíme do polského hlavního města – Varšavy, abychom přiblížili současný stav tamní městské hromadné dopravy.

Přidáme i několik čísel a statistik – v březnu letošního roku se uskutečnil přepravní průzkum na 59 autobusových linkách a my známe jeho výsledky.

Svých pokračování se dočká i řada seriálů – o systému řízení kvality, o dopravních podnicích (zůstaneme v Českých Budějovicích), o procházkách místy, kde už tramvaje nepotkáte (podíváme se na dvě místa s nejprudším sklonem v historii pražské MHD). Uvedeme i nový seriál. V Dopravním podniku pracuje kolem 11500 zaměstnanců. S jakými lidmi a povoláními se však můžeme v naší společnosti setkat? Jak vypadá jejich běžný pracovní den? V první části seriálu o profesích strávíme den s hasičem Dopravního podniku.

Přeji vám příjemné zahájení i průběh letních dovolených a těším se na setkání v prázdninovém dvojčísle v polovině srpna.

Dana Reinišová

### 3 Aktuálně

### 8 Metro

### 11 Tramvaje

### 13 Autobusy

### 16 Ze světa

### 19 Z podniku

### 24 Historie

### 31 Zajímavosti



#### DP KONT@KT

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

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

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

**Šéfredaktorka:** Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

**Uzávěrka tohoto čísla:** 4. června 2009



# Na Prahu se chystá informační revoluce

## Zastávka Nádraží Vysočany má první digitální označnick

Praha se zakrátko přiřadí k městům, která nabízejí luxus digitálního informačního systému. Už od konce prázdnin nebudou muset cestující na některých zastávkách „luštit“ jízdní řády, ale bude jim stačit zvednout hlavu a podívat se na číslici oznamující dobu příjezdu jejich spoje.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace  
Foto: Luboš Wisniewski



Dopravní podnik ve spolupráci s firmou Rencar připravil nový vzhled pražských označnicků, do nichž lze namontovat informační systém. Ten automaticky vyhodnocuje polohu přijíždějící soupravy a následně vypočítává dobu příjezdu, která se zobrazí na displeji. Nekopíruje tedy jízdní řád, nýbrž ukazuje skutečnou situaci v provozu. Automatika je velkou výhodou, má ale i své nedostatky. Do dvou minut od příjezdu soupravy do zastávky odhaduje systém velice přesně, poté na displeji naskočí jednička, která trvá, dokud souprava ze stanice neodjede. Pokud ale například dojde k nehodě či jiné výjimečné situaci na trati, bude systém ukazovat stále tu hodnotu, která odpovídá vzdálenosti od zastávky.

Tuto drobnou vadu by měl vyřešit, alespoň na klíčových zastávkách, další typ informačního systému. Pod čísla linek bude možno umístit LCD displej zobrazující veškeré informace o mimořádných situacích, výlukách a podobně. Vzhledem k tomu, že tento systém vyžaduje přivedení samostatné elektrické sítě

na zastávky a s tím spojené složité stavební úpravy, počítá se s ním až v dalších fázích modernizace. Každý sloupek bude mít z obou stran reklamní plochu – zepředu o něco menší, aby neomezovala prostor pro jízdní řády. Na zastávce Nádraží Vysočany již nyní stojí zkušební prototyp, který prochází nejrůznějšími zkouškami pracovníků Dopravního podniku i Drážního úřadu. Poté, co dojde k jeho schválení, již nic nebude bránit masivnímu pokrytí celého širšího centra Prahy tímto novým systémem. Týdně by mělo z montážní linky sjet 30 kusů, které se budou následující týden instalovat, takže na konci prázdnin by mělo být na zhruba 120 zastávkách vztyčeno 271 označnicků (na některých zastávkách je třeba pokrýt více směrů než z centra a do centra – tyto si vyžádají 3, někdy i 4 označnický). V další fázi se počítá s pokrytím všech terminálů, konečných zastávek včetně autobusových typu Kačerov. Ne na všech sice bude již ze začátku umístěn informační systém, všechny však budou připraveny k jeho jednoduché montáži.

Jak již bylo řečeno, nové označnický opanují širší centrum Prahy, které si můžeme představit hranicemi Malovanka, Vítězné náměstí, Podbaba, Nádraží Holešovice, Palmovka, Ohrada, Strašnická, Náměstí Bratří Synků, Výtoň a Anděl. Informační systém se bez větších stavebních úprav bude moci objevit na 230 z oněch 271 označnicků, tedy všude tam, kde jsou nynější sloupky elektricky napájeny. Jelikož se jedná o síť veřejného osvětlení, budou „střeva“ označnicku obsahovat baterii zásobující digitální tabuli přes den a dobíjející se v noci, kdy tabule, osvětlení jízdních řádů a reklamní plochy budou brát energii ze sítě. Větší sofistikovanost, a tím pádem i cena nových označnicků, přináší i větší starosti. Před útoky vandalů budou sloupkům pomáhat speciální laky a kalené bezpečnostní sklo, které je jednak odolnější proti nárazu a také se snadno udržuje – například z něj lze snadněji odstranit sprej. Ačkoli se digitální tabule neobjeví ihned na všech zastávkách, jsou nové označnický důležitým krokem v modernizaci pražské dopravy.





# Kinobus vyráží už na druhé turné

Nejeden Pražan i turista si pamatuje kino na čtyřech kolech, které minulý léto objíždělo celé město, aby jeho obyvatelům nabídlo příjemný filmový zážitek pod otevřeným nebem. I letos dostaneme mnoho příležitostí k pohodlně a zároveň zábavně stráveným večerům na čerstvém vzduchu.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace  
Foto: Luboš Wisniewski




Letošní „šňůra“ projekcí se začíná odvíjet již od 17. června na Petříně a natáhne se až k 13. září. Ve srovnání s minulým ročníkem trvajícím 30 dnů se tak jedná o více než dvojnásobek. Zhruba sedmdesátidenní kinematografický maraton bude přerušeno jen dvakrát, a to z důvodu nutného servisu a údržby těžce namáhané promítací techniky. Stejně jako minule se Kinobus zdrží v každé lokalitě zhruba čtyři dny. Je to tedy počet promítacích míst, díky němuž mohlo dojít k razantnímu prodloužení sezony. Kinobus, který se během svého putování bude omezovat pouze hranicemi Pražské integrované dopravy, navštíví celkem 22 destinací. S mnohými z nich již mají organizátoři zkušenosti, jiné se díky vydařenému prvnímu ročníku přihlásily samy. Mnohdy jde o sídliště nebo okrajové části. „Chceme rozdávat radost a pohodu, nikoli konkurovat obrovským multiplexům,“ usmívá se Jan Štojdł z oddělení Marketingu, který stejně jako loni pracuje ve svém volném čase jako promítač Kinobusu.

Že jde především o příjemně strávené večery, a nikoli o honbu za nejnovějším kasovním trhákem, napovídá samotná nabídka filmů. Už tradičně se vysílají české kusy prověřené diváky. Letos se můžeme těšit na tituly Nestyda, Román pro ženy, Postřižiny, Venkovský učitel, Sněženky a machři, Sněženky a machři po 25 letech, Anglické jahody, Tobruk a Bobule. Mnozí vědí, že právě posledním čtyřmi jmenovanými filmů byl Dopravní podnik partnerem. Nejen s přáteli a rodinou po boku, ale i s kusem něčeho dobrého v ruce, budou moci diváci strávit své filmové večery. Ačkoli se změnila společnost zajišťující občerstvení, sortiment bude dostatečně bohatý, aby nasýtil, zahřál či osvěžil. Sedmdesát dní je dlouhá doba. Příroda během nich nezadržitelně pokročí z léta do podzimu. Bude se tedy i posouvat začátek promítání diktovaný vždy západem slunce. Filmová horká letní noc začíná ve tři čtvrtě na deset a – doufejme, že příjemně – teplý podzimní večer

posledního promítání odbije o hodinu dřív. Nejen delší období, ale i větší tým bude zajišťovat filmovou zábavu. Počet promítačů se rozroste na čtyři z původních dvou. Člověk musí být tomuto koníčku opravdu oddaný, vždyť kromě pevných nervů, které jsou třeba při řešení rozmarů techniky, si práce promítače žádá veliký krajíc času, který ukusuje nejen samotné promítání, ale i příprava a úklid včetně převíjení cívek na promítačkách. Někteří nadšenci jsou však vyzbrojeni zkušenostmi z loňska. Na otázku, v čem se během minulého ročníku poučil, odpovídá Jan Štojdł bez zaváhání: „Ve všem, vždyť jsme začínali.“ Navíc ke všem organizačním zapeklitostem se loni přidával i šibeniční termín, během něž bylo nutno Kinobus přestavět z vyřazeného městského autobusu. Klid na práci je tedy to hlavní, co si Jan Štojdł pochvaluje: „S jednotlivými městskými částmi jsme začali jednat hned po skončení prvního ročníku, což byla z hlediska příprav velká výhoda.“

Organizace proběhla letos opravdu důkladně. Kinobus bude promítat nejen „na svoje triko“, ale zúčastní se i ostatních kulturních akcí. Během Pražské muzejní noci bude ve dnech 20. a 21. června promítat v areálu dejvického Ekotechnického muzea. Po celý víkend tedy lidé dostanou možnost spojit exkurzi s posezením při filmu. S Kinobusem

bude spojený i Pražský mezinárodní maraton, na nějž naváže poslední promítání – film Román pro ženy na Staroměstském náměstí. Letos lze očekávat ještě větší návštěvnost než loni, a to nejen díky většímu množství promítacích míst. Kromě toho, že byla vybrána místa s relativně velkou hustotou osídlení, soustředili se organizátoři na pro-

pagaci. O Kinobusu se tak lze dočíst v metru, tramvajích, autobusech, na internetu, ve zpravodajských denících jednotlivých městských částí a v drátěném programu Dopravního podniku. Na některých místech se letáky dokonce objeví ve schránkách. Namísto loňských 7 tisíc návštěvníků se tak Kinobus může letos těšit na přívál 45 tisíc zvědavců. 

## KINOBUS

datum	17. 6.	18. 6.	19. 6.	20. 6.	21. 6.	22. 6.	23. 6.	24. 6.	25. 6.
miesto a film	<b>Petřín</b> Nesytá	<b>Petřín</b> Román pro ženy	<b>Petřín</b> Posázňový	<b>Ekotechnické muzeum</b> Venkovský učitel	<b>Ekotechnické muzeum</b> Anglické jahody	<b>Dejvická</b> Sněženský a machři	<b>Dejvická</b> Sněženský a machři po 25 letech	<b>Dejvická</b> Tobruk	<b>Dejvická</b> Bobule
	26. 6.	27. 6.	28. 6.	29. 6.	30. 6.	1. 7.	2. 7.	3. 7.	4. 7.
	<b>Střížkov</b> Venkovský učitel	<b>Střížkov</b> Román pro ženy	<b>Střížkov</b> Nesytá	<b>Vysočany</b> Posázňový	<b>Vysočany</b> Bobule	<b>Vysočany</b> Nesytá	<b>Vysočany</b> Sněženský a machři	<b>Vysočany</b> Sněženský a machři po 25 letech	<b>Novodvorská Plaza</b> Venkovský učitel
	5. 7.	6. 7.	7. 7.	12. 7.	13. 7.	14. 7.	15. 7.	16. 7.	17. 7.
	<b>Novodvorská Plaza</b> Román pro ženy	<b>Novodvorská Plaza</b> Nesytá	<b>Novodvorská Plaza</b> Tobruk	<b>Letňany</b> Bobule	<b>Letňany</b> Anglické jahody	<b>Letňany</b> Sněženský a machři	<b>Letňany</b> Sněženský a machři po 25 letech	<b>Radotín</b> Bobule	<b>Radotín</b> Venkovský učitel
	18. 7.	19. 7.	20. 7.	21. 7.	22. 7.	23. 7.	24. 7.	25. 7.	26. 7.
	<b>Radotín</b> Román pro ženy	<b>Radotín</b> Posázňový	<b>Vinoř</b> Nesytá	<b>Vinoř</b> Tobruk	<b>Vinoř</b> Bobule	<b>Vinoř</b> Román pro ženy	<b>Chvaly</b> Venkovský učitel	<b>Chvaly</b> Posázňový	<b>Chvaly</b> Sněženský a machři
	27. 7.	1. 8.	2. 8.	3. 8.	4. 8.	5. 8.	6. 8.	7. 8.	8. 8.
	<b>Chvaly</b> Sněženský a machři po 25 letech	<b>Horní Měcholupy</b> Román pro ženy	<b>Horní Měcholupy</b> Tobruk	<b>Horní Měcholupy</b> Bobule	<b>Horní Měcholupy</b> Nesytá	<b>Uhřetěves</b> Román pro ženy	<b>Uhřetěves</b> Venkovský učitel	<b>Uhřetěves</b> Sněženský a machři	<b>Uhřetěves</b> Sněženský a machři po 25 letech
	9. 8.	10. 8.	11. 8.	12. 8.	13. 8.	14. 8.	15. 8.	16. 8.	17. 8.
	<b>Černý most</b> Román pro ženy	<b>Černý most</b> Posázňový	<b>Černý most</b> Bobule	<b>Černý most</b> Nesytá	<b>Opatov</b> Sněženský a machři	<b>Opatov</b> Sněženský a machři po 25 letech	<b>Opatov</b> Venkovský učitel	<b>Opatov</b> Román pro ženy	<b>Kunratice</b> Nesytá
	18. 8.	19. 8.	20. 8.	21. 8.	22. 8.	23. 8.	24. 8.	25. 8.	26. 8.
	<b>Kunratice</b> Tobruk	<b>Kunratice</b> Posázňový	<b>Kunratice</b> Bobule	<b>Hůrka</b> Venkovský učitel	<b>Hůrka</b> Román pro ženy	<b>Hůrka</b> Sněženský a machři	<b>Hůrka</b> Sněženský a machři po 25 letech	<b>Průhonice</b> Nesytá	<b>Průhonice</b> Tobruk
	27. 8.	28. 8.	29. 8.	30. 8.	31. 8.	1. 9.	2. 9.	3. 9.	4. 9.
	<b>Průhonice</b> Venkovský učitel	<b>Průhonice</b> Bobule	<b>Velká Chuchle</b> Román pro ženy	<b>Velká Chuchle</b> Posázňový	<b>Velká Chuchle</b> Venkovský učitel	<b>Sídliště Řepy</b> Bobule	<b>Sídliště Řepy</b> Tobruk	<b>Sídliště Řepy</b> Sněženský a machři	<b>Sídliště Řepy</b> Sněženský a machři po 25 letech
	5. 9.	6. 9.	7. 9.	8. 9.	9. 9.	10. 9.	11. 9.	12. 9.	13. 9.
	<b>Chýně</b> Román pro ženy	<b>Chýně</b> Venkovský učitel	<b>Chýně</b> Nesytá	<b>Chýně</b> Posázňový	<b>Jiřího z Poděbrad</b> Bobule	<b>Jiřího z Poděbrad</b> Venkovský učitel	<b>Jiřího z Poděbrad</b> Sněženský a machři	<b>Jiřího z Poděbrad</b> Sněženský a machři po 25 letech	<b>Starom. náměstí</b> Román pro ženy

Poznámka: Časy začátku promítání jsou pouze orientační, změna programu vyhrazena.

Předpokládáme, že: od 17. 6. do 19. 7. budeme promítat od 21.45 hodin

od 16. 7. do 4. 8. budeme promítat od 21.15 hodin

od 5. 8. do 24. 8. budeme promítat od 20.45 hodin

od 25. 8. do 13. 9. budeme promítat od 20.15 hodin





# Trvalé změny PID

od 14. června 2009

Z důvodu zjednodušení, zatraktivnění a větší efektivity dopravní sítě dochází od celostátního termínu změn jízdních řádů k reorganizaci linkového vedení městských i příměstských autobusových linek PID, zejména v oblasti Kamenice, Průhonic, Říčany a Uhřetěvesi.

Ing. Filip Drápal, ROPID

V oblasti Kamenice dochází ke zrychlení a posílení páteřních linek 337 a 339, na jejichž nejvytíženější spoje mohou být od září 2009 nasazeny kloubové autobusy. Zjednodušení nastává také v oblasti Průhonic, kde zůstávají dvě posílené páteřní linky (363 přes Újezd a 385 přes Šeberov). V Říčanech se mění obsluha oblasti nádraží. Linky 496 až 499, které částečně plnily roli městské dopravy Říčany, jsou nahrazeny posílenými a prodlouženými linkami 303, 385 a 428, které umožní přímé spojení do vzdálenějších cílů. Zrychlení se dočkají také cestující z Doubků, Babic a Pacova, kteří nově pojedou do Prahy přímo bez zajištění do Křenic a Královic.

## **Nový model dopravy v oblasti Kamenice, Průhonic a Říčany řeší následující hlavní problémy:**

- přeplňování některých spojů mezi Prahou, Kamenicí a Týncem nad Sázavou,
- nepřehlednost linkového vedení v oblasti Čestlic, Průhonic (linky 324, 325, 363, 385) a na území města Říčany (linky 496, 497, 498, 499),
- nedostatečná dopravní vazba města Říčany na okolní obce,
- ukončení možnosti využívání autobusového obratiště „Říčany, nádraží“,
- nedostatečná nabídka v úseku Říčany – Koloděje (linka 303),
- příliš dlouhé trasování linky 364 do oblasti Doubků a přeplňování některých spojů v Královicích.

## **Nové dopravní řešení jednotlivých oblastí**

### **Oblast Kamenice**

- Páteřní linky 337 a 339 nově zajistí obsluhu oblasti Kamenice.
- Zrychlení linek 332, 335, 337 a 339 zrušením méně významných zastávek na území Prahy, resp. změna charakteru zastávek na „na znamení“.
- Posílení linky 337 v úseku Budějovická – Kamenice převedením spojů ze zrušených linek 334 a 369.
- Posílení linky 339 v celé trase Budějovická – Týnec nad Sázavou v pracovní dny.
- Nasazení kloubových vozů na linku 339 (předpoklad cca od září 2009).
- Spojení Kamenice – Pohoří – Jílové u Prahy zajistí prodloužená linka 444, která nabídne nové přímé spojení mezi levým břehem Vltavy a oblastí Kamenice.

### **Oblast Průhonic a Čestlic**

- Obsluhu Újezdu u Průhonic nově zajistí posílená linka 363, na kterou se převádí spoje linky 324.

- Obsluha Šeberova je řešena posílenou linkou 385, na kterou se převádí spoje linky 325.
- Obsluha Dolní Lomnice a Mirošovic je nově řešena linkou 463 ve vazbě na vlak ve Strančicích a na zkrácenou linku 363 ve Velkých Popovicích.

### **Oblast Říčany a Uhřetěvesi**

- Linky 385 a 428 jsou v Říčanech vedeny ulicí Politických vězňů, kde je nově umístěna zastávka Říčany, nádraží. Linka 428 je prodloužena přes průmyslový areál v Říčanech a Strašín do Doubků, resp. školní spoje do Mukařova. Spolu s prodloužením části spojů linky 385 k Olivově je možno nahradit linky 497 a 498. Nová trasa linky 428 umožní spojení do Jesenice také z oblasti Radošovic a zároveň propojí většinu částí Říčany od Strašína až po Jažlovce.
- Vedení posílené linky 303 přes Radošovice a Kavčí Skálu namísto linky 499 nabízí spojení do oblasti Černého Mostu také pro východní část Říčany. Do jízdního řádu linky 303 jsou začleněny i spoje linky 496, jejíž zbývající úsek „Sluštice, škola – Škvorec“ nahradí posílená linka 329.
- Funkci městské dopravy v Říčanech nově zajistí linky 303, 385 a 428 místo linek 497, 498 a 499.
- Pro zkrácení spojení z Doubků, Babic, Strašína a Pacova s Prahou je linka 364 nově vedena přes průmyslovou a nákupní zónu v Říčanech.
- Obsluha Křenic, Královic a Hájků je řešena novou linkou 366, přičemž vybrané spoje ve špičkách pracovních dnů jsou prodlouženy do zastávky Březí, Podskalí. V rámci zefektivnění provozu jsou všechny spoje linek 266 a 366 vedeny přes Hájek a nahrazují tak stávající linky 264 a 364.

## **Změny na jednotlivých linkách**

<b>251</b>	Nové poslední spoje v pracovní dny večer s návazností na vlaky linky S1
<b>264</b>	Linka je zrušena (nahrazena linkami 266 a 366)
<b>265</b>	V mimošpičkových obdobích pracovních dnů a v nepracovní dny je linka vedena pouze v trase Nádraží Uhřetěves – Lipany, resp. Nádraží Uhřetěves – Kolovraty
<b>266</b>	Linka je prodloužena o úsek Hájek – Královice (náhrada za zrušenou linku 264) a nově je provozována celodenně, celotýdenně
<b>303</b>	Linka jede z Křenic nově přímo do Pacova a v Říčanech je nově vedena přes Kavčí Skálu, Rychtu a Olivovnu (náhrada linky 499), posílení provozu v pracovní dny v úseku Sibřina – Říčany, Wolkerova (náhrada linky 496)
<b>324</b>	Linka je zrušena (nahrazena linkou 363)
<b>325</b>	Linka je zrušena (nahrazena linkou 385)
<b>328</b>	Linka je prodloužena o zastávku Modletice, TVIN
<b>329</b>	Posílení provozu v pracovní dny a zpravidelnění intervalů
<b>334</b>	Linka je zrušena a nahrazena linkami 337 a 444

<b>337</b>	Celotýdenní posílení linky v úseku Budějovická – Kamenice, Kulturní dům (náhrada za zrušené linky 334, 369)
<b>363</b>	Linka je zkrácena o úsek Velké Popovice, Todice – Mirošovice, podstatné posílení provozu v úseku Opatov – Čestlice (náhrada za linku 324)
<b>364</b>	Linka je zrychlena a v úseku Uhříněves – Říčany, Pacov vedena v nové trase přes Říčany (nejede přes Královice a Křenice), všechny spoje jsou vedeny přes Strašín
<b>366</b>	Nová linka v trase Depo Hostivař – Uhříněves – Hájek – Královice – Křenice – Březí, Podskalí (náhrada za odkloněnou linku 364)
<b>369</b>	Linka je zrušena a nahrazena posílením linky 337
<b>385</b>	Linka je nově vedena přes Hrnčírský hřbitov a Průhonice, Rozkoš a nejede přes Újezd u Průhonic, zavádějí se vložené spoje v trase Opatov – Čestlice (náhrada za linku 325)
<b>402</b>	Ruší se zastávka Kostelec n. Č. L., Komenského, linka jede nově přes Kostelec n. Č. L., sanatorium
<b>428</b>	Linka je prodloužena o úsek Říčany, nádraží – Říčany, Černokostelecká – Říčany, Strašín – Doubek – Mukařov (náhrada za linky 497 a 498)
<b>444</b>	Linka je prodloužena o úsek Jílové u Prahy, náměstí – Kamenice, Kulturní dům (náhrada za linku 334)
<b>463</b>	Nová linka v trase Strančice, žel. st. – Velké Popovice – Kunice, Dolní Lomnice – Mirošovice (náhrada za zkrácenou linku 363)
<b>496</b>	Linka je zrušena a nahrazena posílením linek 303 a 329
<b>497</b>	Linka je zrušena a nahrazena linkami 364, 385 a 428
<b>498</b>	Linka je zrušena a nahrazena prodloužením linky 428
<b>499</b>	Linka je zrušena a nahrazena linkami 303 a 428
<b>605</b>	Noční linka je prodloužena o úsek Průhonice – Čestlice a nově jede obousměrně

Z důvodu časových posunů všech vlaků na vlakové lince S7 (Praha – Beroun) dochází také k časovým posunům návazných autobusových linek (313, 315, 414, 415).

## Změna názvu zastávek

Původní název	Nový název
Na Návsi	Dolní Měcholupy (111, 265, 266, 329, 364, 366, 506)
Říčany, Pod nádražím	Říčany, nádraží (385, 428)
Říčany, závod DISK	Říčany, U Větrníku (303, 364, 385, 428, 494)
Ve Vilkách	Formanská (363, 605)
Formanská	Ve Vilkách (363, 605)

## Nové zastávky

Zastávka	Charakter	Linky
Jirny, Logistický park	na znamení	398
Jirny, rozc.	na znamení	398
K Netlukám	na znamení	266, 366
Lety, Na Návsi	stálá	451
Nupaky, hotel	stálá	385
Oleška, Brník, u rybníka	stálá	402

## Změna charakteru zastávek

Zastávka	Původní charakter	Nový charakter	Linky
Betáň	stálá	na znamení	332, 335, 337, 339, 606
Stříbrná Skalice, Kostelní Střimelice, Skalka	na znamení	stálá	490

## Zrušené zastávky

Zastávka	Linky
Ústav mateřství	332, 335, 337, 339, 606
Zelené domky	332, 335, 337, 339, 606

# Pražská muzejní noc 2009

Šestá Pražská muzejní noc nabízí netradiční noční prezentaci domácího kulturního dědictví doplněnou bohatým doprovodným programem. Letošní ročník muzejní noci zve nejen Pražany k atraktivní návštěvě širokého spektra kulturních institucí metropole – muzeí, galerií, kulturních památek a dalších lokalit. Zůstává i centrální idea – tedy vstup a doprava do všech institucí a objektů zapojených do akce zdarma.

## Oddělení Komunikace

Letošní noční výpravu po pražských muzeích a galeriích můžete zahájit v sobotu 20. června od sedmi hodin večer. Muzea a galerie pak budou otevřeny až do jedné hodiny po půlnoci 21. června.

Pražská muzejní noc vzniká za spolupráce Asociace muzeí a galerií ČR, Národního muzea a dalších muzeí a institucí a také Dopravního podniku hl. m. Prahy, díky kterému se můžete mezi jednotlivými objekty přepravovat zdarma. Tento bonus se však týká jen zvláštních muzejních linek. Od 18.40 hodin do 01.15 hodin bude v provozu devět linek – sedm ze Staroměstské, jedna z Letňan do Kbel a jedna z Černého Mostu do Chval. Do 01.15 hodin bude jezdit také lanová dráha na

Petřín. Zároveň pro vás Dopravní podnik prodloužil provoz na všech třech linkách metra do 01.30 hodin (nebude navazovat povrchová doprava, P+R budou otevřeny do 02.00 hodin). Pokud byste si nevěděli rady, jak cestovat o muzejní noci, můžete do jedné hodiny po půlnoci využít služeb bezplatné infolinky 800 19 18 17. Pro návštěvníky jsou den dopředu a v průběhu akce připraveny informační stany, které jsou umístěny před hlavní budovou Národního divadla a před Rudolfinem na Náměstí Jana Palacha. Zájemci zde zdarma získají informační materiály a brožurky s detailním programem jednotlivých muzeí a mapou jednotlivých tras.

Více informací získáte také na [www.prazskamuzejninoc.cz](http://www.prazskamuzejninoc.cz).





# Květnové oslavy 35. výročí zahájení provozu metra

Text a foto: Bc. Jiří Tonar, provoz Obsluha vozidel B

**D**ne 9. května 2009 uplynulo 35 let od zahájení provozu metra v Praze. Při této příležitosti připravil Dopravní podnik hl. m. Prahy na 8. května v depu Kačerov Den otevřených dveří. Součástí oslav byl i pro-

voz historické soupravy E<sub>čs</sub> s cestujícími. Tato třívozová souprava, složená z vozů evidenčních čísel 1083-1085-1084, je zástupcem první generace vozidel pražského metra. Souprava prošla v posledních letech generální opravou a v plné síle se v provozu s cestujícími objevila právě při oslavě tohoto výročí.



Strojvedoucí v dobových uniformách ve stanici I. P. Pavlova. Z levé strany: Jiří Tonar, David Prosícký, Jaroslav Melichar, Oldřich Hanuš.



Strojvedoucí při řízení soupravy E<sub>čs</sub>.



Detail pultu strojvedoucího.



Původně tvořili vlakovou četu strojvedoucí a pomocník strojvedoucího.





Interiér vozu E<sub>cs</sub>, tzv. „salon“.



Pomocník strojvedoucího kontroluje volnost bezpečnostního pásu.



„Odjezd!“

S květnovým výročím pražského metra souvisí i načasování vydání knihy Elektrické vozy E<sub>cs</sub> aneb průkopníci v pražském metru, kterou vydalo nakladatelství MALKUS v Edici vozidel pražského metra. Křest této knihy proběhl 6. května přímo v historické soupravě E<sub>cs</sub> v hale depa Kačerov. Kromě autorů knihy a jejich dalších spolupracovníků byli mezi přítomnými hosty i pamětníci začátků metra v Praze. Mezi nimi například někteří první strojvedoucí i další pracovníci, kteří provoz připravovali a zahajovali. Po samotném křtu knihy tato souprava vyjela na koleje trasy C, aby v úseku Kačerov – Nádraží Holešovice – Kačerov svezla všechny přítomné hosty a umožnila jim tak lépe připomenout historické začátky provozu. →



Jedni z prvních strojvedoucích vzpomínají...



Ing. Vladimír Bílek vypráví o začátcích metra a přípravě provozu.





Autogramiáda knihy.



Výjezd z depa, aneb okno do současnosti provozu.



Vzpomínání...



Historická souprava E<sub>65</sub> vozů 1083-1085-1084 ve stanici KačeroV.



Setkání dvou generací vozů metra: E<sub>65</sub> a současnost...



# Změny mezi Andělem a Újezdem

Seznam úseků tramvajových tratí ve špatném, resp. téměř havarijním, stavu je poměrně dlouhý. Je proto vždycky úlevné, když nějaká položka z tohoto seznamu dostane nálepku: vyřízeno. Dnes se zaměříme na úsek Újezd – Anděl, jehož jádrem je Štěfánikova ulice. Tato trať není lečjaká, ale druhá nejstarší tramvajová trať v Praze. Je to až k nevíře, ale vozy koňky se tímto úsekem rozjely již 16. května 1876. Téměř přesně 133 let poté se úsek zřetelně proměnil. Byl už nejvyšší čas.

**Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje;**  
**Ing. Ladislav Sarnovský, vedoucí provozovny Vrchní stavba**

**T**ramvajová trať Anděl – Újezd byla, tak jako skoro všechny tratě v Praze, v osmdesátých letech přebudována do systému panelů BKV. Ani v posledních 20 letech se jí výluky a opravy rozhodně nevyhýbaly. V roce 1991 byla 9 dní měněna kolejová konstrukce na Újezdě. S výlukami se roztrhl pytel až později, konkrétně týden v roce 1997 kvůli přeložce telefonních kabelů, rok poté dlouhých 51 dní kvůli výměně části kolejové konstrukce Anděl a opravě části přilehlé tratě. Souvislá obnova svršku metodou BKV panelů byla dokončena hned v následujícím roce a trvala 30 dní. Poslední velkou událostí byla velmi potřebná rekonstrukce křižovatky Újezd, která proběhla v roce 2001 a trvala 40 dní. Nejen oprava trati byla příčinou výluky, ale i stavba pěší zóny v roce 2003 způsobila devítidenní nepřítomnost tramvají v dotčeném úseku. V posledních



Připravený prostor pro betonovou desku. Foto: Jan Šurovský



Rozlámaný oblouk v pěší zóně u Anděla před opravou. Foto: Jan Šurovský

12 letech to dělá 137 dní bez provozu. Protože však provoz na této trati je poměrně silný, neboť zde jezdí páteřní linka číslo 9, a po zprovoznění trati na Barrandov dále zesílil o linku 20, nebylo divu, že klasické neduhy „rýhovaných“ BKV panelů, tj. zcela shnilé žlaby zejména na krátkých panelech se zde projeví zcela naplno již po 8 letech provozu. Kritické byly hlavně ostré oblouky na náměstí Kinských a přejezd Kartouzské ulice. Rovněž správce vrchního vedení již v minulosti plánoval rekon-

strukci troleje v tomto traťovém úseku, a to včetně dopínání troleje.

Z výše uvedených důvodů byly v minulém roce zahájeny urgentní přípravy opravy tramvajové trati Anděl – Újezd, pochopitelně v koordinaci s rekonstrukcí troleje. Souvislé obnovy svršku metodou BKV panelů byly ukončeny loni v červnu, ale v daném úseku bylo uvažováno s výměnou panelů v obloucích na náměstí Kinských a na přejezdu s Kartouzskou. Poté, co jsme však zjistili skutečný stav panelů při demontáži některých tratí, padlo jasné rozhodnutí: panely budou vyměněny pouze na přejezdu s Kartouzskou a úsek Švandovo divadlo – Újezd bude zcela rekonstruován na betonovou desku. V tomto duchu bylo změněno zadání projektantovi. Po dobrých zkušenostech se systémem Vossloh W-tram (prvně použitým ve Vyšehradském tunelu) byl tento systém navržen i pro tento úsek. Součástí rekonstrukce je i výměna třetiny kolejové konstrukce na Újezdě. Během přípravy se i povážlivě zhoršil stav esíčka v pěší zóně u Anděla směrem k náměstí 14. října. Pravděpodobně zejména vlivem horka a silného provozu se esíčko z panelů narovnálo a kolejnice se nalámaly. V tomto místě byla však provedena pouze malá oprava a větší zásah bude souviset až s připravovanou obnovou křižovatky Anděl, →



kteřou chystáme na rok 2010 nebo 2011. Termín prací byl pečlivě vybírán tak, aby součástí výluky byl nějaký třídní víkend. Nakonec padla volba začátku ve volný pátek 8. května od 0.30 hodin. Důvod k tomuto výběru byl zřejmý: Kartouzskou ulici není možné zavřít o běžném víkendu, jde o nesmírně frekventovanou ulici, jež je součástí Malého smíchovského okruhu. Pouze prostřední den třídního víkendu umožňuje minimalizovat riziko dopravního kolapsu způsobeného uzávěrou přejezdu. Panely na opravu přejezdu jsme měli připraveny k montáži již od loňska, a to pro případ náhlé havárie trati, kterou nebylo možno vyloučit. V tomto místě problém



V celém úseku byla zrekonstruována také trolej. Foto: Jan Šurovský



Zabetonovaný W-tram. Foto: L. Sarnovský



Pokládka živичných vrstev. Foto: L. Sarnovský

nepocítávaly tramvaje, ale auta v příčném směru. Důvod: uhnílé žlaby panelů a riziko vyhręznutí kolejnic do vozovky. Ihned po ukončení tramvajového provozu pracovníci provozu Vrchní vedení zlikvidovali starou trolej včetně nosné konstrukce. V dalších dnech probíhala demontáž staré trati, v sobotu již zmíněná oprava přejezdu Kartouzské ulice. V pondělí 11. května byla stará trať vyvezena a byla zahájena montáž kolejové konstrukce na Újezdě.

Tím se rozdělila stavba i práce na dvě rozdílné technologie montáže a upevnění kolejnic. Zatímco na Újezdě, za částečného omezení automobilového provozu, probíhala klasická výměna kolejové konstrukce, v návazném úseku až po Holečkovu ulici se prováděla montáž koleje s plastickou podkladnicí W-tram. S měsíčním předstihem byla na montážní základně Vrchní stavby v Hostivaři na kolejnice nalepena izolační guma ORTEC a namontovány kotevní prvky. Použití takto ustrojených kolejnic umožnilo podstatně zkrátit vlastní montáž na staveništi.


Podklad pod betonovou deskou po vyfrézování živice byl v plném rozsahu pevný a snadno se na něm montovaly kolejnice,

a to za použití speciálních montážních přípravků pro stabilizaci geometrické polohy koleje, jejichž konstrukci si navrhli sami pracovníci provozovny. Pak už se mohla zřizovat betonová deska a následně i živичné podkladní vrstvy pro konečnou povrchovou úpravu litým asfaltem. O dalším víkendu se upravil dopravní režim na vlastní křižovatce Újezd tak, aby mohla být dokončena výměna spojovacích oblouků. Náhradní autobusová doprava musela být odkloněna již ulicí Plaskou.

Protože po celou dobu stavby musel být přes Šteřánkovu ulici zachován příčný přejezd do Holečkovy ulice, byla v sobotu 23. května překlopena doprava na již hotový přejezd u ulice Petřínské. Tím se uvolnil prostor pro dokončení celého projektovaného úseku až do zastávky Švandovo divadlo.

V koordinaci s těmito pracemi probíhala v celém 1100 m dlouhém úseku mezi Andělem a Újezdem výměna trolejového vedení. Předmětem této výměny byla kromě montáže nosné konstrukce, odpojovačů, kabelů a trolejového vodiče i výstavba nových stožárů. Trolejové vedení je provedeno jako prosté a doplnané s tím, že původní trolejový vodič

Cu 150 mm<sup>2</sup> je nahrazen vodičem Cu 120 mm<sup>2</sup> s uchycením na pružných závěsech. Již před vlastní tramvajovou výlukou musely být zahájeny výkopy pro nové základové patky stožárů, které však byly vzhledem k výskytu značného množství inženýrských sítí velice problematické a vyžádaly si celou řadu operativních konstrukčních změn. Za zvláštní zmínku stojí, že při letošní výluce úseku Újezd – Anděl byly vydatně využity zánovní oblouky u Palackého mostu směrem k Jiráskovu náměstí, díky čemuž odklonová trasa linky 12 byla výrazně kratší, než-li bývalo obvyklé. Po oblouku jezdila i linka 9, a tak nebylo nutno extrémně zatížit uzel Karlovo náměstí.

Nezbývá než poděkovat pracovníkům jednotek Dopravní cesta Tramvaje a Vnitropodniková doprava za zvládnutí prací v nové technologii a všem zúčastněným pracovníkům dalších útvarů Dopravního podniku, jakož i Pražanům za zvládnutí této nepřijemné, avšak urgentně nutné stavby. Naše provozovny se nyní stěhují do areálu vozovny Kobylisy a do oblasti Kobylis vůbec, ale o tom si povíme až v prázdninovém dvojčísle DP KONT@KTU. 



# Přepravní průzkum v autobusech

V rámci pravidelného sledování zatížení sítě MHD byl 18. března 2009 v době od 6.00 hodin do 20.00 hodin proveden přepravní průzkum na 59 autobusových linkách obsluhujících severovýchodní část Prahy včetně přilehlého regionu. Průzkum byl připraven oddělením Dopravně-provozní podpory Úseku dopravního DP ve spolupráci s organizací ROPID.

Ing. Pavel Čejka, vedoucí oddělení Dopravně-provozní podpora

Cílem průzkumu bylo porovnání přepravní poptávky s přepravní nabídkou a získání informací o obrazech cestujících na jednotlivých zastávkách. Personálně byla tato akce zajištěna pracovníky Úseku dopravního DP, ROPIDu a studenty Střední průmyslové školy dopravní, a. s., Plzeňská 102/219, Praha 5. Pro účastníky průzkumu byly vydány „Pokyny pro sčítače“ a v jejich smyslu proběhlo školení všech účastníků tohoto průzkumu. V období cca 6.00–18.00 hodin byli převážně nasazováni jako sčítači studenti SPŠD. Ve zbývajícím období byl průzkum zajišťován pracovníky Dopravního podniku a ROPIDu. Průzkumu se zúčastnilo cca 200 pracovníků Dopravního podniku a ROPIDu a 700 studentů SPŠD. Při průzkumu sčítači sledovali počet nastupujících cestujících a počet osob ve voze po odjezdu z každé zastávky (počet vystupujících cestujících je při zpracování dopočítáván). U zastávek na znamení byla sledována četnost zastavování. Tyto hodnoty sčítači zapisovali do předem připravených formulářů s předepsanými údaji (linka a pořadí, rozsah průzkumu, názvy zastávek) a tabulek (počet nastupujících osob, počet osob ve voze po odjezdu ze zastávky). Průzkum proběhl bez závažnějších problémů. Výsledky průzkumu budou použity jako základní vstupní podklady pro projektování MHD. Zároveň také budou využity např. při výlukové činnosti pro stanovení potřebných kapacit NAD.

## Několik zajímavých dat z výsledků průzkumu

- Na všech 59 autobusových linkách sledovaných v průzkumu bylo v období 6.00–20.00 hodin přepraveno celkem **380838 cestujících**, z toho 26965 cestujících na linkách řady 300.
- Celkový počet spojů byl ve sledovaném období 5994.
- Nejvíce cestujících přepravily linky č. 177 (41547), 136 (37667), 188 (31050), 195 (25521), 133 (22265), 183 (20803).
- Nejvíce zatížený úsek je Písečná – Čimický háj (18335 cestujících, 605 spojů, v období 6.00–20.00 hodin).



## Nejzatíženější zastávky podle obratu cestujících


Zastávka	Nástup	Výstup	Obrat
Kobylisy	24942	25279	50221
Černý Most	12999	15195	28194
Vysočanská	11181	12057	23238
Letňany	11056	11540	22596
Prosek	6640	7425	14065

## Zatížení vybraných úseků – období 6.00–10.00 hodin

Úsek	Počet cestujících	Počet spojů
Čimický háj – Písečná	8858	233
Výstaviště Letňany – Letňany	6643	203
Nádraží Libeň – K Žižkovu	5301	134
Chvaly – Černý Most	4585	146

## Zatížení vybraných úseků – období 14.00–19.00 hodin

Úsek	Počet cestujících	Počet spojů
Písečná – Čimický háj	9685	237
Letňany – Výstaviště Letňany	6959	203
Nádraží Libeň – Vysočanská	6337	162
Černý Most – Chvaly	4703	149

Na závěr bych chtěl touto cestou poděkovat všem účastníkům průzkumu za jejich zodpovědný přístup, který nám umožňuje získat data z provozu pro další rozvoj a zkvalitňování služeb poskytovaných cestující veřejnosti. Věřím i nadále v dobrou spolupráci při dalších průzkumech. 



# Autobusová komise UITP zaměřená na bezpečnost zasedala po delší době v Praze

Pro pojem „bezpečnost“ se v angličtině používají dva rozdílné výrazy. „Safety“ znamená bezpečnost proti nechtěným událostem, jako jsou např. pracovní úrazy nebo požáry. „Security“ znamená bezpečnost proti úmyslnému napadení, zejména proti teroristickému útoku, napadení agresivními pasažéry apod. Český pojem bezpečnost zahrnuje oba tyto významy, my však budeme hovořit především o „security“, která v posledních letech nabývá na významu a intenzivně se jí zabývají všechny dopravní podniky a instituce s dopravou osob spojené.

**Dr. Antonín Fedorko, ředitel bezpečnostního úseku DP;**  
**Ing. Jiří Šubrt, CSc., viceprezident Autobusové komise UITP**

Z tohoto důvodu vznikla při Celo-světovém svazu veřejné dopravy (UITP) samostatná Bezpečnostní komise, ve které má své zástupce i Dopravní podnik hl. m. Prahy. Tato komise vyvíjí a sjednocuje formy boje proti terorismu a na její platformě dochází k výměně zkušeností mezi dopravními podniky z celého světa. Příkladem může být řešení problému bezpečnosti ve stanicích veřejné dopravy, pro kterou byl vypracován zvláštní materiál, stanovující veškeré požadavky na zajištění této bezpečnosti.

Jiným příkladem je rozsáhlý bezpečnostní projekt Evropské unie COUNTERACT, jehož řízením byla pověřena Bezpečnostní komise UITP a jedním z výstupů je metodika „Hodnocení rizik ve veřejné dopravě“, která sjednocuje všechny doposud používané metodiky a v současnosti prochází schvalovacím řízením.



Předsednictvo komise při práci. Hans Rat uprostřed s červenou kravatou.



Přednáška Jiřího Šubrtu o bezpečnostních opatřeních v Dopravním podniku hl. m. Prahy.

Je zřejmé, že nelze jmenovat konkrétní bezpečnostní opatření ani popisovat rozsáhlé bezpečnostní systémy, nicméně pro ilustraci lze uvést, že v zámoří jsou cestující u některých jízdenkových automatů, aniž by to tušili, detekováni na přítomnost výbušnin. Rovněž se vyvíjejí programy na identifikaci teroristů v davu cestujících, a to na základě vyhodnocení výrazu obličeje, vlnění šatstva, vyhodnocení infravln tetraevn. Jinou řešenou oblastí je např.

složitá metodika vyprošťování cestujících z hlubokých tunelů.

Je logické, že problematikou bezpečnosti veřejné dopravy se zabývají i jednotlivé odborné komise UITP a tato problematika se v poslední době stává prioritně řešeným problémem.

V Autobusové komisi UITP, která je největší ze všech odborných komisí UITP, na této problematice pracují odborníci



Antonín Fedorko v rozhovoru s Hansem Ratem.



Členové komise při prohlídce Muzea MHD v Praze.



Skleněná plaketa s poděkováním.

z celého světa. Již od počátku pracuje tato bezpečnostní skupina pod vedením bezpečnostního ředitele Dr. Antonína Fedorka a viceprezidenta Autobusové

komise UITP Ing. Jiřího Šubrt, CSc. Nejvýznamnějším počinem této skupiny bylo vypracování „Manuálu pro vývoj Řízení bezpečnosti autobusového

dopravního systému“, což je zásadní materiál, schválený na zasedání vrcholového vedení UITP v Dubaji a který UITP publikuje a doporučuje dopravním podnikům na celém světě. O tomto Manuálu bude v DP KONTAKTu uveden samostatný článek.

Na pozvání generálního ředitele Ing. Martina Dvořáka se ve dnech 1. dubna až 3. dubna 2009 konalo v Praze řádné zasedání této Autobusové komise UITP, které řešilo především problematiku bezpečnosti veřejné dopravy. V tomtéž duchu jsme připravili úvodní přednášku o aplikaci základních prvků Manuálu v bezpečnostním systému našeho Dopravního podniku.

O skutečnosti, že program jednání je prioritou bruselské centrály, svědčí fakt, že zasedání komise se mimořádně zúčastnil i generální sekretář UITP pan Hans Rat, dále hosté z téměř celé Evropy a rovněž i delegáti z Uruguaye a Kanady. Kromě bezpečnosti veřejné dopravy byly přednášky a diskuse zaměřeny především na kvalitu a ekologii autobusové dopravy, předsedové pracovních skupin předkládali výsledky své práce.

Součástí zasedání komise byla i slavnostní večeře, na kterou byl z pověření pana technického ředitele Ing. Radka Zamrazilá pozván vedoucí jednotky Správa vozidel Autobusy Ing. Václav Novotný, který tak měl možnost neformálně diskutovat problematiku vozidel s čelními zahraničními odborníky.

Ze strany generálního tajemníka UITP Hanse Rata, prezidenta Autobusové komise UITP pana Ezio Castagny i všech účastníků bylo vysloveno našemu Dopravnímu podniku poděkování za skvělou přípravu, organizaci a pohostinnost a na důkaz toho nám byla předána děkovaná skleněná plaketa.

Zasedání se konalo v době vládní krize ČR a krize našeho předsednictví EU, takže mnozí účastníci přijížděli se smíšenými pocity a rozpačitými dotazy. Nicméně díky skvělému organizačnímu zajištění, na němž se podstatnou měrou podílely mimo pracovníků bezpečnostního úseku i pracovnice oddělení Oborových vztahů Helena Pospíšilová a Kateřina Kisořová, a díky významné podpoře managementu naší společnosti, odjížděli účastníci s nejlepšími dojmy, což nám mnohokrát sami sdělili. Jsme přesvědčeni, že se tak podařilo vylepšit obraz České republiky v Evropě i ve světě.

# Městská doprava ve Varšavě II.



Ze snímku se zdá, že ve Varšavě nic jiného než vozy 13N nejezdí. Smyčka Wyscigi v jižní části Varšavy.

Přesně před deseti lety vyšel ve spolupráci s panem Jiřím Čermákem článek v DP KONTAKTu mapující telegraficky dění v hlavním městě Polska, to jest ve Varšavě. V letošním dubnu proběhlo přátelské setkání s našimi varšavskými partnery, což je vhodný důvod pro návrat na stránky našeho časopisu. Vypravit se do Varšavy je nesmírně zajímavé, protože stav dopravní infrastruktury má celou řadu podobností s Prahou 70. let. V provozu je jedna trať metra, velmi silně zatížené tramvajové tratě, rozsáhlá překryvná síť autobusů, (podruhé) zrušené trolejbusy a extrémně silná individuální doprava v centru.

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

**D**oprava ve Varšavě je organizována na podobném uspořádání jako v Praze. Základem systému je firma ZTM mající funkci koordinátora. Provozovateli jsou zejména 3 městské organizace (Varšavské metro, Varšavské tramvaje, Varšavské autobusy) a řada



Zejména zadní část vozů 13N je s našimi vozy T1 téměř identická. Poznáte rozdíl?

dalších privátních dopravců. Pracuje se na zapojení městské a předměstské železnice do systému, a to i dráhy WKD.

## Metro

Provoz metra byl zahájen 7. dubna 1995 v úseku Kabaty – Politechnika po velmi dlouhé a mnohokrát z finančních důvodů přerušované výstavbě. V provozu byly původně třívozové, později čtyřvozové ruské jednotky typu 81, celkem 60 vozů. Trať byla několikrát prodlužována sever-



ním směrem, a proto bylo v letech 2000–2005 dodáno 108 vozů (18 šestivozových souprav) od firmy Alstom. První soupravy byly vyrobeny v Barceloně, ostatní v polském Chorzowě. Cílového bodu, tj. stanice Młociny dosáhlo metro 25. října 2008. Na první lince zbývá ještě dostavět dvě další stanice v centru (Plac Konstytucji a Muranow). Protože bylo potřeba kapacitu i ruských souprav prodloužit ze čtyřvozových na šestivozové, bylo na základě smlouvy z roku 2006 dodáno v následujícím roce dalších 30 vložených vozů. Velikým překvapením je určitě dodávka zcela nových pěti šestivozových vlaků pro finální prodloužení první linky, dodavatelem se totiž stal Vagonmaš Sankt Petersburg s mírně modernizovaným typem 81. Změněna byla především kabina strojvedoucího, byly doplněny digitální informační panely a v interiéru především zaujme změněný způsob větrání. Dle dostupných informací byl kontrakt uzavřen v hodnotě 27 milionů amerických dolarů, což činí cca 18 milionů korun na vůz. V metru jsou instalovány turnikety, na jízdenkách je magnetický proužek.

### Trolejbusy a autobusy

Trolejbusy zahájily provoz 8. ledna 1946, prvních 30 vozů bylo dodáno v březnu 1945 z Moskvy. V provozu byly také naše vozy 7Tr a 8Tr. Provoz trolejbusů byl ukončen 30. června 1973. Těžiště provozu bylo v centru města. Druhá etapa existence trolejbusů ve Varšavě začala počátkem 80. let, kdy byl zahájen provoz na dálkové trati o délce 14 km Wilanowska – Piaseczno. V provozu byly ruské vozy ZIU9. V roce 1992 bylo ze švýcarského St. Gallenu darováno několik trolejbusů a osm přívěsů. Vleky pocházely z let 1957–1970. Varšavský dopravce však trolejbusy příliš neudržel a 30. srpna 1995 trolejbusy již podruhé zrušil. Autobusový provoz je velice intenzivní. V provozu je nejen ohromné množství nízkopodlažních autobusů, ale i velmi početná flotila nám dobře známých Ikarusů ve standardním i kloubovém provedení.

### Tramvaje

První koňka na rozchodu 1524 mm vyjela v roce 1865. V letech 1906–1908 byly tratě koňky rekonstruovány



Rekonstrukce trati v Mlynarskiej ulici probíhá s využitím systému Rheda-City, známého např. z Berlína nebo Drážďan.



Centrum včetně stejnojmenné stanice je na křižovatce ulic Marszałkowska a Aleje Jerozolimskie. Typické stavby jsou však zakryty reklamními plachtami. Foto: Miroslav Penc

a 26. března 1908 byl zahájen tramvajový provoz. Během 2. světové války byla Varšava téměř zlikvidována. Po válce tramvaje vyjely nejprve na pravém břehu Visly (20. června 1945), pak na levém (15. září 1945) a ke spojení tramvajemi došlo až 22. července 1946. Součástí obnovy byla i změna rozchodu na 1435 mm, která byla ukončena roku 1950. Nejnovější tramvajovou tratí se stal úsek Nowe Bemowo – Broniewskiego (2,2 km) otevřený 21. prosince 2005. V nejbližších letech lze očekávat stavbu několika nových tratí, prvotně spojení od Młocin přes Vislu na pravý břeh.

Zajímavý je vozový park tramvají. Stále je ještě v provozu 239 vozů typu Konstal 13N, vycházející v mnoha ohledech, především pak vzhledových, z naší tramvaje T1. Vzorem se staly dva vozy typu T1, které ČKD dodalo do Varšavy v roce 1955. Dalším typem je nejrozšířenější polský vůz Konstal 105N, přezdívaný „akvárko“. Vozy 13N a 105N jezdí ve dvojicích, na lince 26 jsou k vidění i vozy 105N ve trojicích. Prvním výraznějším nízkopodlažním typem je 29 vozů 116N. Jedná se o tříčlánkový šestinápravový vůz. Firma PESA Bydgoszcz dodává do Varšavy typ 120N, což je pětičlánková třípodvozková nízkopodlažní tramvaj. Střední podvozek je běžný, krajní motorové. Vozidlo je v celé své délce nízkopodlažní. V současnosti je k dispozici 15 vozů nasazovaných na linku číslo 9.

Ve Varšavě nalezneme i zajímavou předměstskou tramvaj, spíše připomínající železnici, zvanou WKD, což znamená Warszawska Kolej Dojazdowa, lidově „wukadka“. Jde o linku vedenou z blízkosti hlavního nádraží do Grodziska o délce 32,8 km, odbočka do Milanówka je dlouhá 3 km. Na dráze je 28 stanic a zastávek. Trať je z většiny dvojkolejná. Vozový park pochází z roku 1972 (typ EN94) a jeden vlak PESA (typ EN95) je z roku 2004. Napájení je stejné jako u tramvají. Historie této dráhy je velmi zajímavá, avšak nad rozsah možností DP KONTAKTu.

### Tramvajové tratě ve Varšavě

Ačkoliv je nám Polsko jazykově velmi příbuzné a je naším sousedem, povědomost o něm je v Čechách nízká. →





Na nový kolejový brus jsou v TW patřičně hrdí.



Nejnovější vlak varšavského metra pochází z minulého roku.  
Foto: Miroslav Penc



Fanoušci kloubových Ikarusů by byli nadšeni! Spočítáte, kolik Ikarusů jede podél rekonstruované Trasy W-Z?



Vozový park dráhy WKD.


Je to určitě velká škoda, protože polští kolegové se potýkají s podobnými problémy jako my, ale v celé řadě případů volili lepší řešení, než je u nás obvyklé. Jednou z oblastí, kde to platí opravdu zřetelně, jsou tramvajové tratě, resp. koleje ve Varšavě. Tramwaje Warszawskie (TW) i přes nedostatek finančních prostředků zvládají rekonstruovat 8–10 km tratí ročně, přičemž rozsah sítě mají mírně menší, zatížení naopak o dost větší. Žádný úsek nevykazuje nám dobře známý havarijný stav tratí. Rovněž pojmy „zákusy“, ostré hrany kolejnic v obloucích nebo nesprávně pojižděné srdcovky, jsou ve Varšavě neznámé a svědčí o dobře vyřešeném vztahu kolo – kolejnice.

Naprostá většina tratí ve Varšavě, což souvisí s poválečnou obnovou města, je vedena na vlastním tělese, z čehož většina je v provedení s kolejnicemi S49. BKV panely ve Varšavě jsou v malé míře zastoupeny také a tratě vybudované touto technologií trpí podobnými nedostatky jako v Praze. Probíhá několik rekonstrukcí tramvajových tratí v síti, které se koncentrují do tzv. Trasy W-Z, tj. východ – západ. V Mlynarskiej ulici se používá při rekonstrukci systém Rheda-City, což jsou dvoublokové železobetonové pražce, určené k finálnímu zřízení celistvé betonové desky s možností výměny kolejnic. V oblasti Starého města jsou kolejnice betonovou deskou, s výjimkou horní pojižděné plochy, zality a jsou fixovány pouze betonem, pochopitelně s užitím tlumicích

pryžových profilů. Na otevřených svrších jsou použity bezvýhradně tratě na pražcích, v zakrytých konstrukcích dominují různé mutace betonových desek, čili přesně způsob, kterým se nyní ubíráme i v Praze.

Velkou výhodou ve Varšavě je to, že mají dlouhodobý plán na úrovni TW – město a podle něho se rekonstruují tratě výše naznačeným tempem 8–10 km ročně. V síti nejsou již žádné čepové výhybky. Křížení jsou projížděna výrazně vyššími rychlostmi. Trolejové vedení tramvajů je z většiny v řetězovkovém provedení, fyzicky starší, než-li v našem podniku. Elektrické ovládání výhybek zhusta využívá řídicí systémy od firmy Elektroline. Měření je v systému stejně jako u nás, tj. 41.

Technické vybavení ekvivalentu naší Vrchní stavby (či spíše Vnitropodnikové dopravy) je na výrazně vyšší úrovni. TW vlastní spoustu kolejových strojů a pracovních tramvajů. Varšavané jsou zejména hrdí na nový kolejový brus, který se dá používat i na postřiky proti plevelům. Pro nás zajímavé byly určitě i další pracovní tramvaje, např. pro kontrolu trolejového vedení, nebo dokonce plnohodnotná tramvajová strojní podbíječka.

Možnost poznat městskou dopravu ve Varšavě byla velmi přínosná. Osobní zkušenost a možnost osobního jednání s partnery je vždy daleko lepší než informace z médií, byť odborných. Navíc, jak již bylo zmíněno v úvodu, mnoho literatury o blízkém sousedovi k dispozici není. 



# Dispečerský oříšek Barrack Obama

## Jak proplést prezidentskou limuzínu mezi tramvajemi

Ačkoli Prahu navštěvují každým týdnem významné osobnosti z oblasti politiky a kultury, kvůli žádné z nich se nepřipravují tak tvrdá bezpečnostní opatření jako pro prezidenta USA – snad jedině s výjimkou papeže. Dispečink Dopravního podniku musel během víkendu 4.–5. dubna zajistit nejen útlum dopravy všude, kudy prezidentský konvoj projížděl, ale také přepravit 10 tisíc lidí zvědavých na prezidentův projev na Hradčanském náměstí.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

**N**edělní masové shromáždění během projevu Barracka Obamy a pochod aktivistů proti raketové základně byly nejviditelnějšími příznaky světové politiky, která se o zmíněném víkendu kula v Praze. Dispečink Dopravního podniku si však kromě těchto zjevných a mediálně sledovaných událostí musel poradit i se čtyřmi hlavními přesuny prezidentské kolony, samostatným odjezdem První dámy USA na letiště, návštěvou ministryně Clintonové v nové budově Rádia Svobodná Evropa a pohybem dalších 27 delegací významných evropských politiků v ulicích metropole.

Jak již bylo řečeno, opatření kvůli prezidentovi USA se od jiných státníků naprosto liší. Zatímco v případě předsedů vlád, prezidentů i králů bývá doprava pouze krátkodobě dispečery přidržována na styčných bodech, ochranná služba prezidenta USA vyžaduje naprostě „vyčištění“ oblasti od všech dopravních prostředků včetně MHD. S dopravními opatřeními, které souvisejí se zajištěním průjezdu kolony, je proto nutné začít před vlastním výjezdem mnohem dříve, aby například tramvajové soupravy stačily z inkriminovaných míst odjet, což vyžaduje nejen dobrou taktickou přípravu, ale zejména rychlou rozhodnost a reakci při vlastní realizaci.

Prvním „střetnutím“ vrcholné politiky a každodenního života byla ulice Evropská – mnohakilometrová trasa, již musela prezidentská kolona překonat na cestě z letiště do centra. V této oblasti ještě bezpečnostní opatření nebyla

pro tramvajový provoz tak výrazná, v době průjezdu kolony však museli dispečeri zajistit, aby všechny soupravy na Evropské ulici stály a měly zavřené dveře. Naštěstí díky víkendovému provozu na trati chvilkově „uvízly“ pouze tři vozy.

Více se realizovaná opatření projevila v ostatních úsecích, jako je Hlávkův most, Chotkovy sady, Mariánské hradby či Nábřeží Edvarda Beneše, které musely být prosty jakékoli dopravy včetně hromadné. Dříve, než místem projede vlastní kolona s prezidentem, trasu monitoruje v předstihu několika minut kontrolní vůz ochranné služby a ujistí se o zajištění bezpečnostních podmínek. Doprava musí být proto zadržena o mnoho dříve, než se objeví prezidentská limuzína, vždy se však jednalo o časový interval okolo 10 minut. Nedělní projev Barracka Obamy na Hradčanském náměstí se organizačně v mnohém podobal obřím koncertu pro desítky tisíc lidí. Jeho náročnost ještě zvyšovaly neustále se měnící požadavky policie na zajištění ochrany prezidenta. Vstup na Hradčanské náměstí ze zastávky Pražský hrad byl uzavřen kvůli průjezdu prezidentské kolony a jediný plánovaný přístup pro veřejnost byl z Pohořelce ulicí Lorentánskou. Ten však byl na poslední chvíli rozšířen i o ulici Kanovnickou – tedy ze zastávky Brusnice. „Dodatečně jsme proto zřídili zastávku Brusnice i pro ostatní pravidelné tramvajové linky, které jí normálně projíždějí, třebaže v původních informacích pro cestující

byla uvedena jen linka 22 a posilové spoje linky 32 z Malostranské,“ líčí okamžitou reakci dispečinku Miloš Trnka z odboru Řízení a kontrola provozu. „Tím jsme zajistili další navýšení přepravní kapacity pro prvotní návoz a následný odvoz návštěvníků projevu pana prezidenta.“


Ačkoli média informovala o otevření Hradčanského náměstí již v 7 hodin ráno, provoz posilové linky 32 byl zahájen až v 8.30. „Udělalí jsme to úmyslně kvůli odlehčení dotčených úseků od tramvajového provozu v době průjezdu vládní kolony. Posilová linka totiž přesně kopírovala většinu trasy přesunu prezidentských limuzín. Linku jsme proto zprovoznili až ve chvíli, kdy byl prezident Obama na hradě,“ vysvětluje Trnka. Připraveny byly také záložní tramvajové vlaky a autobusy pro případ, že by nasažená přepravní kapacita nebyla dostatečná. Posílena byla samozřejmě linka metra A přivážející davy lidí na zastávku Malostranskou a operativně byly také změněny trasy tramvajových linek 1 a 8 v oblasti Malostranské tak, aby všechny vlakové soupravy jedoucí na Pražský hrad odjížděly ze stejné zastávky. Bohužel, bezpečnostní opatření při přesunu prezidentské kolony z hotelu na hrad si vyžádala téměř třičtvrtěhodinové zastavení dopravy právě v oblasti Malostranské a Pražského hradu, tedy téměř trojnásobek předpokládané doby. Přesun z hotelu Hilton na Hradčanské náměstí nebyl jediným příkladem neustále se měnící situace. Dispečink Dopravního podniku musel takřka operativně reagovat na změny a požadavky všech složek Policie České republiky. Dlouho dopředu bylo avizováno, že například uzavěra ulice Ke Štvanici kolem hotelu Hilton začne v sobotu v 15 hodin – policie ji však uzavřela o tři hodiny dříve a v této souvislosti bylo nutné zareagovat i na změně plánovaných odklonů autobusové linky č. 135. Podobně uzavření přímého výstupu z metra C ve stanici Vyšehrad směrem ke Kongresovému centru bylo naplánováno na neděli od zahájení provozu →





metra. Policie jej ale nařídila uzavřít již v sobotu ve 22 hodin. „Podobné požadavky ochranné služby nemůžeme nějak ovlivnit. Na druhou stranu dopad na cestující byl v těchto případech minimální. Autobusy to téměř neovlivnilo – změnila se pouze trasa, a nikoliv zastávky a ve stanici metra Vyšehrad zůstal otevřený výstup do ulice Kongresová,“ popisuje Trnka. Opatření kvůli Obamově cestě do Kongresového centra jsou další ukázkou péče, jakou americká i česká strana věnovala prezidentovi USA. Nuselský most, který musela jeho limuzína

překonat na cestě tam i zpět, byl během plánované noční výluky v provozu metra prozkoumán mj. i pyrotechniky. Ti ve spolupráci s našimi zaměstnanci zkontrolovali též všechny vchody a průduchy v jeho blízkosti. V době samotného přejezdu prezidentské kolony přes most pak byl operativně na několik minut zastaven provoz linky C tak, aby se žádná souprava neocitla v tubusu mostu ani ve stanici Vyšehrad. Dopravní podnik zajistil nejen hladký a bezpečný pohyb významných státníků po městě, nýbrž i přesun desítky tisíc lidí na prezidentský projev a zpět. To

vše v neustále se měnící situaci, která mnohdy přepsala týden připravované plány a podklady. Perfektně odvedenou práci následně ocenily i příslušné složky Policie ČR. „Poděkování a uznání patří zejména dispečerům na trasách jednotlivých přesunů, ale i jednotlivým štábním útvarům zpracovávajícím například informační systém pro cestující či jízdni řády. Nerad bych však na někoho zapomněl, proto touto cestou děkuji celkově všem zaměstnancům Dopravního podniku, kteří se na zajištění hladkého průběhu akce podíleli,“ uzavírá Miloš Trnka. 

Jak je zmíněno v předchozím článku, ve dnech 4. a 5. dubna 2009 navštívil naše hlavní město prezident Spojených států amerických Barack Obama.

Tato událost byla jistě poctou pro naši republiku, ale i pro obyvatele Prahy. Více mně nepřísluší komentovat, bylo dost fundovaných profesionálů, kteří se v médiích v rámci této události prezentovali a dostatečně informovali.

Rovněž je všeobecně známo, že veškerá tíha zajištění bezpečnosti vzácné návštěvy spočívala na složkách MV a Policie ČR. Přesto si však dovoluji poděkovat všem zainteresovaným pracovníkům Dopravního podniku za naprosto precizně odvedenou práci v těchto dnech. Přestože náš Dopravní podnik byl „pouze“ jednou z podpůrných složek, která se podílela na bezpečnostním zajištění návštěvy, ještě jednou za management společnosti děkuji.

Dr. Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy 

# Kontrola

## Rozhovor s vedoucím odboru Kontrola Jaroslavem Šimonem

Pod křídly bezpečnostního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy doktora Antonína Fedorka spatřil v roce 2007 světlo světa nový odbor Kontrola. Vznikl rozdělením odboru Vnitřního auditu – a jeho vedoucím se stal pan Jaroslav Šimon.

Pavel Ďuran

**U** DP pracuje od roku 1997 – nejprve jako řidič tramvaje, pak dispečer, od roku 1999 dělal vedoucím oddělení technického zabezpečení provozu v tehdejší divizi ED, od 1. 1. 2005 v nově vzniklé jednotce Provoz Tramvaje nastoupil na post vedoucím odboru Zabezpečení provozu. Konečně od 1. srpna 2007 přešel do nově vzniklého odboru Kontrola. K čemu je takový odbor Dopravnímu podniku dobrý? Jakou problematikou se zabývá? A hlavně – jak to bude, nebo je s podnikovou kontrolou práce neschopných? A zatímco na stole před námi už voní káva a ze skleničky s tichým prskáním uskakují bublinky perlivé vody, ukazuje Jaroslav Šimon na

stůl před sebou, kde leží Zákoník práce a Pracovní řád. To, jak říká, jsou jeho bible...

### **Odbor Kontroly vznikl, pokud vím, rozdělením odboru Vnitřního auditu?**

Ano, v rámci Dopravního podniku existoval odbor Vnitřní audit a kontrola. Ten spadl do kompetence generálního ředitele. Zhruba před dvěma lety došlo k jeho rozdělení – interní audit zůstal pod útvarem generálního ředitele a já jsem převzal část lidí z vnitřní kontroly a vytvořil nový odbor Kontrola. Ten má v současné době dvě složky – za prvé oddělení vnitřní, za druhé oddělení provozně technické kontroly. Ta původní vnitřní kontrola se nějakým způsobem posílila, přibýly nám k dřívějším povinnostem další věci: například agenda kontroly práce dočasně pracovní neschopných, to je jedna věc, druhá pak je celé nové oddělení provozně technické kontroly, kde jsou zastoupeny lidmi z provozu všechny tři trakce. Když říkám lidmi z provozu, pak takovými matadory, kteří pracují v DP třeba třicet let – a ti mají na starosti problematiku, která se váže k jednotlivým provozům.

### **Jaký rozdíl ale mezi auditem a kontrolou je?**

Pokusil bych se to zjednodušene definovat asi tak, že audit říká *jak to má*

*být a kontrola zjišťuje odchylky od onoho požadovaného stavu.*

Je pravda, že je v tom pořád ještě trochu zmatek. Některé podněty ke kontrole stále odcházejí k auditu. I když to „gró“ stížností, problémů, průšvihů už dostáváme na stůl přímo my, některé věci skončí u auditu, kam už jen z hlediska výše uvedené definice nepatří. Naštěstí máme s tímto odborem velmi úzké, blízké vztahy nebo vazby, takže nakonec se všechno dostane tam, kam má.

### **Jste s odborem auditu na stejné úrovni, nebo stojí nad Vámi?**

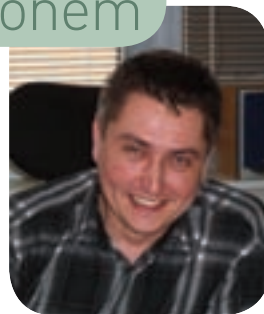
Nestojí nad námi, takhle se to nedá říct. Oni mají své postavení ve vztahu ke generálnímu řediteli. Řečeno lidsky jsou oni blíží tomu nejvyššímu, vrcholovému, prostě TOP managementu DP, protože chodí například na jednání, která my nenavštěvujeme, zatímco my jsme blíží firmě, lidem v ní.

### **Kolik lidí Kontrola má?**

Se mnou osmnáct.

### **Co všechno spadá do Vaší kompetence?**

Asi všechno, co se nezdá být zcela



v pořádku. Já bych chtěl ale říci něco k tomu, co je pro nás od nového roku aktuální novinkou – už jsem se o tom zmínil, je to kontrola práce neschopných. Ta funguje, a je to i po dohodě s odbory, ve dvou rovinách. Tou první je vlastní, firemní kontrola, tou druhou žádost o provedení kontroly na Správu sociálního zabezpečení.

Je myslím třeba říci, že je určité procento lidí, kteří nemocenské zneužívají. A díky Kolektivní smlouvě se, víte to dobře, platí v Dopravním podniku i první tři dny marodění. Takže ve spolupráci s přímými nadřízenými zaměstnanců, u nichž se dá očekávat, že by se mohli pokusit nemocenské zneužít...

### **Počkejte... jak to, probůh, ten přímý nadřízený může tušit nebo jak Vy říkáte – očekávat?**

Přímý nadřízený by přece měl vědět o svých lidech například to, že jsou mezi nimi tací, kteří v průběhu posledních řekneme pěti let ve stejném období pravidelně marodí. Takže mají nějaké kšefty nebo... prostě něco. Takovýto nadřízený se obrátí přímo na nás a udělá se kontrola. Té se účastní přímý nadřízený tohoto zaměstnance a člověk od nás, který má oprávnění tyto záležitosti vyřizovat, protože nesmíte zapomínat, že se tu pracuje s osobními údaji. Na daném místě se kontrola provede. Asi to není o tom, že bychom každého museli najít

zrovna v pyžamu, ale pokud se dotýčný nalezne na místě, je to v pořádku. Těžko budeme kontrolovat, zda dodržuje léčebný režim tak, jak má. Dopadne-li to jinak, tedy nezastihneme-li předmětného zaměstnance tam, kde zastižen měl být, pak se sejde komise, která řeší to, v jaké výši bude částka nemocenské vyplacena. A důležitá věc – jde o prvních čtrnáct dní nemoci – co je nad tuto hranici, to řeší Správa sociálního zabezpečení. Pak je druhá varianta, že můžeme sociálku požádat o kontrolu my, a to i v těch prvních čtrnácti dnech.

### **To se dělá?**

Toho přes nás například jednotka Provoz Tramvaje využívá v maximální možné míře. To znamená, že dávají podnět ke kontrole v podstatě všech svých nemocných zaměstnanců.

### **Neříkáte Vám to tak trochu jako projev nedůvěry? My jsme se bavili o tom, že přímý nadřízený by měl znát ty potencionálně problémové, JPT ale žádá o kontrolu všech...?**

Mají na to ze zákona právo. Navíc to v JPT není nic, co by se spustilo s novou legislativní úpravou, ten požadavek na kontrolu odsud šel i před tím.

### **Zkusím se zeptat jinak: využívají tohoto svého nezpochybnitelného práva i jiné jednotky?**

Ne...

**Kdo Vás může jako odbor Kontroly**

### **o Vaše stanovisko požádat?**

Všichni zaměstnanci tohoto podniku. Vy, odborové organizace, Vaši nadřízení, kdokoli. Jiná otázka je, kdo nás může vzhledem k hierarchii podniku úkolovat, ale na to jste se neptal. Sám za sebe říkám, že se velmi pečlivě a odpovědně zabýváme opravdu všemi podněty, které dostaneme na stůl. Navíc si určitá témata nebo problémy vyhledáváme sami – to je dáno mimo jiné i tím, že jsme z tohoto podniku a jeho problematikou známe. A takových námětů je většina.

### **Jste v rámci DP nejvyšší autoritou?**

V zásadě ano. Nebo jinak, nejvyšší autoritou je generální ředitel. Nicméně proto existuje náš odbor, aby dal k problematice stanovisko opřené o nějaký legislativní rámec. Takže my nerozhodujeme, rozhodují odpovědní vedoucí. S námi pan bezpečnostní ředitel, pod jehož „jurisdikci“ spadáme, každou kontrolu a zprávu z ní pečlivě probírá a my s ním postupy konzultujeme. Je pravdou, že k němu máme vždy dveře otevřené a jeho prostřednictvím předáváme výsledky určitých vybraných kontrol přímo generálnímu řediteli či dozorčí radě nebo představenstvu. A když se Vám výsledky naší práce nelíbí, pak máte možnost jít už jen mimopodnikovou cestou, což bývá soud. Takže ano, v podstatě tou nejvyšší autoritou skutečně jsme.

**Děkuji za rozhovor.**



## Výsledek recertifikačního auditu v JPM

Ve dnech 21. až 24. dubna 2009 byla v jednotce Provoz Metro provedena prověrka – recertifikační audit na plnění požadavků EN ISO 9001 a EN 13816. Audit provedla certifikační společnost Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA). Systém řízení kvality byl již prověřován podle nového vydání EN ISO 9001 z roku 2008.

### **Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení**

**T**ři auditoři LRQA v uvedených dnech prověřovali nejen formální náležitosti systému řízení kvality (vymezení systému, politiku a cíle kvality, plánování...), ale především se zaměřili na plnění požadavků při realizaci přepravy cestujících. Při auditu navštívili vybrané stanice všech tří linek metra a sledováním činností, dotazováním staničního personálu a dokladováním záznamů zjišťovali úroveň plnění požadavků daných norem. Jaký je výsledek auditu? Audit dopadl velmi dobře – bylo potvrzeno plnění kritérií norem bez zásadních nedostatků, které by bránily vystavení certifikátů.

Přesto bylo zjištěno několik drobnějších nedostatků:

- V oblasti vymezení systému řízení kvality (čl. 4.1 EN ISO 9001): ne vždy jsou jednoznačně stanoveny hranice mezi procesy, které jsou součástí certifikovaného systému a pro-

cesy, které jsou vykonávány vně certifikovaného systému (ale v rámci DP) a jsou podmínkou pro splnění požadavků uvedené normy (např. školicí aktivity, personalistika).

- V oblasti řízení dokumentů (čl. 4.2 EN ISO 9001): v některých případech byly předloženy neplatné nebo neaktualizované dokumenty, u oprav v dokumentech nebylo zřejmé, kdo je kdy udělal, v ojedinělém případě nebyla na intranetu umístěna platná verze předpisu. Ne vždy obsluha věděla, kde a jak dotčený dokument na intranetu najde.
- V oblasti auditů systému řízení kvality (čl. 8.2.2 EN ISO 9001): často při popisu zjištění z interního auditu byla zaměňována příčina neshody s popisem neshody. Bylo upozorněno i na nutnost stanovení příčiny neshody na zjištění z externího auditu. Při auditu nebylo dále zcela doloženo plánování interních auditů po všech stanicích.

Toto není úplný výčet zjištěných neshod. Auditory byl zaznamenán ojedinělý výskyt nedostatků i v jiných člancích normy. Při závěrečném hodnocení a ve zprávě auditoři pochválili i za silné stránky certifikovaného systému řízení. Upozornili především na vysokou angažovanost personálu, vysoké plnění standardů kvality a investice do nových stanic metra.

*Poznámka: Recertifikační audit = audit před ukončením platnosti certifikátu, při kterém jsou auditory nezávislé certifikační společnosti prověřovány všechny oblasti požadované normou/normami. Na základě výsledku tohoto auditu je vystaven nový certifikát.*





# System řízení kvality (QMS)

## Co to je? 4. část

V dnešní části si vysvětlíme požadavky na dokumentaci – na strukturu dokumentace a na její řízení, a na požadavky kladené na záznamy. Touto problematikou se zabývá druhá část kapitoly 4 ČSN EN ISO 9001.

Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení

**N**ejdříve bychom si měli vysvětlit, co je „dokument“ a co je „záznam“. Dokument je jakákoli informace (metodika, postup, příkaz, smlouva, formulář, právní předpis...) na libovolném nosiči – médiu (papír, CD, magnetick-

dokumentaci, musíme vědět, jaké druhy dokumentů se nám v systému vyskytují a jaká je jejich úloha, tzn. jaké je jejich postavení k ostatním dokumentům z hlediska „nadřazenosti“.

### Struktura dokumentace. Jaké druhy dokumentace se v DP vyskytují?

#### Dokumenty členíme:

- dle místa vzniku na **interní** (vznikají uvnitř DP, zpracovávají je vlastní zaměstnanci – např. vnitřní normy) a **externí** (vznikají vně organizace – např. právní předpisy, návody, technické normy),
- dle účelu na **metodické** (řády, směrnice, pokyny, provozní předpisy apod.) a **operativní** (příkaz, opatření, oběžník, rozkaz o výluce, fonogram apod.),
- dle druhu nosiče na dokumenty **v papírové podobě** nebo **podobě elektronické** (digitální),

Každý jednotlivý druh dokumentu schvaluje jiná organizační funkce, proto nejsou všechny dokumenty na stejné úrovni.

Strukturu interní – vnitřní dokumentace QMS z hlediska „nadřazenosti“ lze nejspíše vyjádřit graficky (viz obrázek 1).

Často se stává, že problematika je popsána v několika úrovních. Aby uživatel dokumentace – pracovník, věděl dle čeho má pracovat, je nutné, aby se „vyšší dokument“ odvolával na dokument, který upřesňuje metodiku. Příklad: Příručka kvality popisuje systém řízení kvality v základních povinnostech a odvolává se na směrnice nebo pokyny upřesňující metodiku. Tato metodika může být dále konkretizovaná na jednotlivé postupy nebo návody. Také v těchto případech je nutné, aby se směrnice nebo pokyn odvolával na navazující dokument.

Grafické znázornění návaznosti dokumentace znázorňuje obrázek 2.

#### PŘÍRUČKA KVALITY

Definuje základní odpovědnosti a pravomoci stanovující základní postupy řízení systému kvality a procesů v něm zařazených.

#### SMĚRNICE, POKYNY, PROV. PŘEDPIS...

Rozpracovávají požadavky normy a postupy v příručce metodik - návodu k vykonávání činnosti s dlouhodobější platností.

#### PŘÍKAZY

Jednorázové akty řízení ovlivňující konkr. činnosti.

#### OBĚŽNÍKY, FONOGRAMY

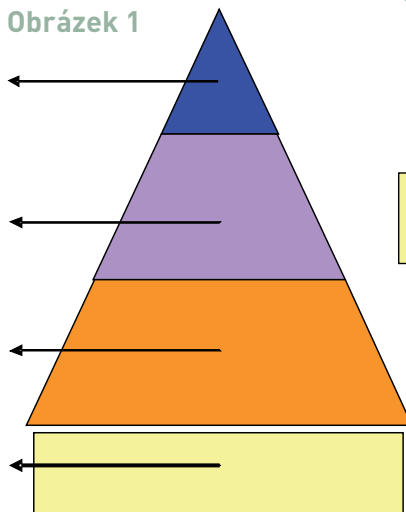
Dokumentace operativního řízení

#### NÁVODY, TECHNICKÁ DOKUMENTACE

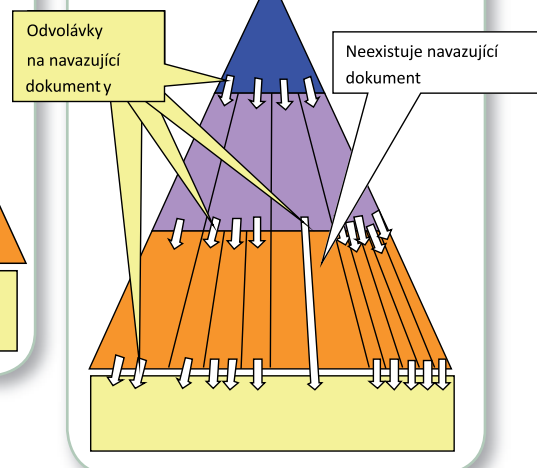
#### ŠABLONY a FORMULÁŘE

Soubor formulářů/vzorů, které se po vyplnění stávají nosičem záznamů.

Obrázek 1



Obrázek 2

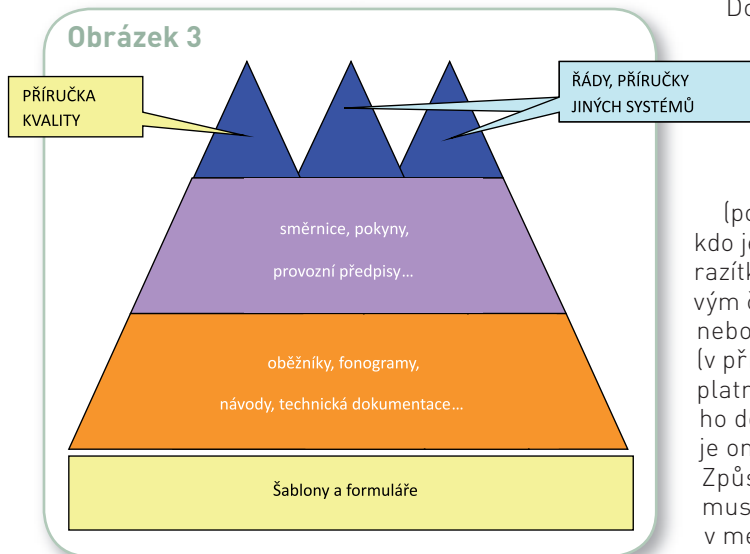


ká páska...). Záznam je dokument, který poskytuje objektivní důkazy o provedených činnostech nebo o dosažených výsledcích (prezenční listina, označená jízdenka, certifikát, osvědčení, hodnocení dodavatelů, reklamacce, tachografy...). Abychom mohli nějaký proces ovlivňovat – řídit, potřebujeme znát, co vše je do daného procesu zahrnuto. Abychom mohli řídit

- dle způsobu zpracování na dokumenty **zpracované psaným textem** nebo **vývojovými diagramy** nebo **komiksově** či jako „**krátký film**“ (záleží, co pro daný účel lépe vyhovuje či pro koho je daný dokument určen). Zde uvedené členění je pouze výběr z různých hledisek a jistě je možné členit dokumentaci i podle dalších parametrů.

Je však potřeba si uvědomit, že neexistuje jen dokumentace, která řeší pouze QMS. Existuje i dokumentace, která řeší jinou problematiku než problematiku systému řízení kvality (např. záležitosti organizační, ekonomické, bezpečnostní)

nebo problematiku zahrnující různé systémy řízení. Jednotlivé systémy mají zpravidla vrcholový dokument, který stanovuje hlavní zásady, cíle a odpovědnosti, a u „nižších“ dokumentů se již nerozlišuje, o který systém se jedná. Zjednodušené vyjádření lze znázornit graficky na obrázku 3.



## Řízení dokumentů

Další oblastí, kterou je nutné v této části systému řízení řešit, je řízení dokumentů. Týká se všech druhů dokumentů bez ohledu, zda se jedná o externí, či interní dokument. Co to je „řízení dokumentů“? Jedná se o popsání celého „života dokumentu“. Od chvíle stanovení formálních náležitostí (jak má dokument vypadat a jaké formální náležitosti musí obsahovat), přes definování odpovědnosti za dokument (převážně vlastník procesu), vznik dokumentu (zpracování návrhu, připomínkového řízení, schvalování, zveřejnění, zajištění dostupnosti v elektronické, papírové nebo jiné podobě, seznámení příslušných pracovníků s obsahem, zajištění stálé aktuálnosti dokumentu (revize a aktualizace), zabránění užívání neplatných dokumentů, až po archivaci po ukončení platnosti, popř. skartaci dokumentu. Z metodického hlediska se nejedná o jednoduchý proces, protože výše popsané se musí určit pro všechny druhy dokumentace. V DP máme mnoho druhů dokumentů a z hlediska využívání jsou velmi různorodé.

### Co se však především z celého cyklu týká uživatelů?

**Dostupnost.** Ve chvíli kdy si uživatel potřebuje ověřit postup, nebo si jím

není zcela jist, musí mít příslušný dokument dostupný. Nezáleží však v jaké podobě (papírové, elektronické). Uživatel však nemusí dokument „vlastnit“. Dokument může být umístěn např. na intranetu. Uživatel ale musí znát „cestu“, jak se k dokumentu dostane.

**Platnost.** Jak ji poznat? Jednoduše.

Dokument by měl být jednoznačně a originálně označen (podpisem toho, kdo jej vytiskl, razítkem, pořadovým číslem tisku...) nebo datem tisku (v případě, že platnost tištěného dokumentu je omezena). Způsob označení musí být uveden v metodice na řízení dokumen-

tů. V elektronické podobě je definována odpovědnost za aktuálnost zveřejněných dokumentů. Neplatné dokumenty musí být náležitě označeny tak, aby nedošlo k jejich neúmyslnému použití. JE ZAKÁZANO používat „černé“ (neřízené) kopie dokumentů nebo části dokumentů (nelze prokázat aktuálnost).

**Seznámení.** Pracovníci, kterých se dokument týká, musí být s jeho obsahem včas seznámeni. Seznámení s metodickými dokumenty musí být vždy prokazatelné, včetně data, kdy se s danou metodikou pracovník seznámil. Týká se i verzí nebo dílčích změn dokumentu.

**Předání dokumentu.** Pokud dokument pracovník převezme ve fyzické podobě (papírová, CD apod.), musí převzetí předávajcímu potvrdit podpisem. Předávající dále odpovídá (pokud není stanoveno jinak) za aktuálnost předaného výtisku. Přebírající však odpovídá za jeho ochranu a zabránění neřízeným změnám dokumentu (úpravy textu, rozdělování na jednotlivé části, poškozování apod.).

**Návrhy na změny.** Může uživatel dokumentu nesouhlasit s metodikou uvedenou v daném dokumentu? Samozřejmě že může! Když je něco napsaného, tak to ještě neznamená, že je to neměnné dogma. Užíva-

tel však nesmí metodiku svévolně měnit, ale může dát návrh na změnu, a to buď svému nadřízenému nebo pracovníkovi odpovědnému za daný dokument (nebo jeho nadřízenému).

## Řízení záznamů

Co je to záznam, jsme si vysvětlili na začátku dnešního článku. Pro řízení záznamů musí být taktéž zpracovaná metodika obdobně jako u dokumentů.

### Co je však důležité?

**Čitelnost záznamů.** Záznamy musí být trvale čitelné! U psaných záznamů je tento požadavek srozumitelný, ale tento požadavek je nutné splnit také u záznamů elektronických. Tzn. že musí být uchovávan i SW, kterým lze záznam po dobu archivace přečíst.

**Identifikovatelnost záznamů.** Ze záznamu musí být vždy zřejmé, kdo a kdy daný záznam udělal, o jaký záznam se jedná a k čemu se vztahuje. Kdy záznam vznikl? U každého záznamu by mělo být uvedeno i datum vzniku záznamu. Kdo záznam udělal? Prokazatelný je podpis, parafa nebo osobní razítko. U podpisů či paraf je vhodné uvádět i jméno či identifikační číslo. U paraf a osobních razítek je nutné mít přehled – evidenci vzorů jak paraf, tak otisků razítek. K čemu je záznam vztažen? Tato identifikace je zajištěna názvem dokumentu, formuláře apod., na kterém je záznam proveden.

**Dostupnost záznamů.** Obdoba dostupnosti dokumentů. Záznamy musí být často velmi rychle k dispozici pro následné použití. Proto je nutné v metodice stanovit, kde bude záznam uložen a v jaké podobě.

**Nesmazatelnost záznamů.** Záznamy by měly být zajištěny proti své změně. První a nejjednodušší řešení je, že záznamy nepíšeme obyčejnou tužkou a že nesdělujeme nikomu své přístupové heslo do PC.

S řízením dokumentů a záznamů se setkáváme denně a nelze se mu vyhnout, proto je této problematice věnován větší prostor než ostatním oblastem systému řízení kvality. Byl bych rád, kdybyste i vy byli spolutvůrci těchto článků o kvalitě. Prosím, zasílejte mi dotazy nebo poznatky (januk@dpp.cz) týkající se QMS. V následujícím článku se na ně pokusím odpovědět.





# V Českých Budějovicích oslavují 100 let MHD

Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. v těchto dnech oslavuje své významné výročí – 100 let od zavedení městské hromadné dopravy v tomto malebném a důležitém jihočeském městě. Je těžké srovnávat dva rozdílně velké dopravní podniky. Ten v Českých Budějovicích patří mezi ty menší. To ale neznamená, že by zdejší historie městské hromadné dopravy byla nezajímavá. Podívejme se společně na nejzajímavější události. Vždyť „stovka“ se slaví jen jednou.

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



Pohled na část vozovny trolejbusů, která byla postavena v roce 1991. Pečují tady o 54 trolejbusů.



Jeden z neznámějších snímků z historie budějovické MHD zachytil tramvaj a první trolejbus v roce 1909 na konečné u kasáren na Pražském předměstí.

V Českých Budějovicích, podobně jako v mnoha jiných českých a moravských městech, byl vznik městské hromadné dopravy úzce spojen s počátky elektraenství. Bylo by ale chybou, kdybychom nezapomněli dopravní stavbu, která sice městské hromadné dopravě nesloužila, ale přesto se nesmazatelně zapsala jak do historie Českých Budějovic,

tak do historie českých železnic. Byla to koněspřežná železnice do rakouského Lince. Jejím duchovním otcem byl František Josef Gerstner. Jeho syn František Antonín získal v roce 1824 privilegium ke stavbě. V sobotu 8. září 1827 přijel do Českých Budějovic první zkušební vlak z rakouského Leopoldschlagu a brzy nato bylo dokončeno i nádraží, které bylo první na evropském kontinentě. Koleje koněspřežné dráhy vedly přímo ulicemi města. Ulice, kterou dráha vcházela přímo do města, je dnes pojmenovaná po F. A. Gerstnerovi. Koleje dráhy dál vedly Biskupskou ulicí na nároží náměstí a pak odbočovaly do Radniční ulice, kterou vedly až k c. k. solnímu skladu. V roce 1838 byla postavena manipulační kolej Českou ulicí až k hostinci U Zelené ratolesti, který byl nejsevernějším bodem dráhy. Tady byly stáje, skladiště a také přístřešky na vozy, z nichž jeden se dochoval až do dnešních dnů. Tato první česká železnice přepravovala osoby i náklady. Celá její trasa měřila 129 kilometrů a jízda osobním vlakem z Budějovic do Lince trvala 14 hodin. V ulicích města se s koňkou mohli obyvatelé Budějovic potkávat až do 1. dubna 1870. O rok později ji vystřídala parostrojní železnice v nové trase a s novým nádražím. Na městskou hromadnou dopravu si v Českých Budějovicích ještě museli počkat bezmála čtyřicet let. Kdoví, proč radním v největším jihočeském městě trvalo tak dlouho, než o zavedení městské dopravy rozhodli. Přitom zcela běžné



bylo v českých a moravských městech, že městská doprava – tehdy tramvaje – zajišťovala spojení centra s nádražím. Dokonce i mnohem menší města už svoje tramvaje měla. Například v Mariánských Lázních jezdila právě z takového důvodu elektrická tramvaj od roku 1902 a v Bohumíně parní tramvaj od roku 1903 (pro upřesnění – už o rok dříve tu zavedli ve stejné trase tramvaj koněspřežnou). Přitom „Mariánky“ měly v té době asi 5 tisíc a Bohumín (Starý) přibližně 2 tisíce obyvatel, zatímco v Českých Budějovicích žilo už téměř 40 tisíc obyvatel!

Dnes zřejmě jen fandové ví, že v Českých Budějovicích opravdu jezdila i tramvaj. Po první trati se začalo jezdit 15. června 1909. A to je pro obyvatele Budějovic právě onen „den D“, kdy se jejich město dočkalo městské hromadné dopravy. Stavbu provedla a také provoz řídila Mezinárodní elektrická společnost (německy tehdy Internationale Electricitäts-Gesellschaft). To byl vlastně první budějovický dopravní podnik, plně v soukromých rukou. První ze dvou zdejších tramvajových linek jezdila od nádraží (tehdy mělo zcela novou výpravní budovu) na náměstí a pokračovala dnešní Pražskou třídou na Pražské předměstí. Konečná bývala před křižovatkou ulice se železniční tratí, která tu tehdy bývala. Dnes je tu jen železniční vlečka a za ní frekventovaná křižovatka u supermarketu OBI. Ve stejné době byla postavena i druhá trať, která vozila obyvatele Lineckého předměstí. Toto jméno už v praxi zaniklo. Jednalo se o zástavbu mezi řekou Malší (respektive vlastním historickým jádrem Budějovic) a přibližně Heydukovou ulicí. Po druhé světové válce se tu užívalo pojmenování Krumlovské předměstí, ale i to se časem vytratilo, stejně jako domky, které tu kdysi stávaly. Když se tato druhá trať kolaudovala, úřední komise konstatovala, že tzv. Zlatý most přes Malší není dostatečně silný na to,



**Památek na koněspřežku najdeme i dnes hodně jak v Českých Budějovicích, tak na vlastní trase do Lince. Patří mezi ně i přístřešek na dvoře hostince U Zelené ratolesti.**

aby po něm jezdily tramvaje. Teprve 16. dubna 1910 se po trati začalo jezdit, ale cestující museli před mostem vystoupit a jít pár desítek metrů pěšky na druhý břeh, kde na ně čekala jiná tramvaj. Jen ráno a večer mohly přes most přejet dva prázdné vozy z vozovny nebo zpět. Teprve když most zesílilo železniční vojsko, byl 15. června 1916 zahájen průběžný provoz.

Původním záměrem společnosti bylo, aby tramvajová trať z Pražského předměstí pokračovala ještě dál – až ke hřbitovu sv. Otýlie. Jenže tramvajové koleje by křižovaly dvě železniční tratě a to opět nedovolily příslušné úřady. Mezinárodní elektrická společnost ale našla řešení. V úseku mezi konečnou tramvají a hřbitovem zavedla trolejbusovou linku. Začala jezdit 27. října 1909. Tehdejší trolejbusy by se ale s pozdějšími srovnávaly jen těžko. Neměly ani tyčové sběrače. Po trolejovém vedení táhly speciální sběrný vozík, který byl kabelem propojen s motorem. Pokud se potkaly dva trolejbusy, vozík i s kabelem si jednoduše vyměnily a pokračovaly v jízdě. Provozu stačila jednoduchá přímá jednostopá trať bez výhybek. Provoz byl zastaven už na počátku první světové války a první budějovické trolejbusy se staly minulostí.

V roce 1925 zakoupila budějovickou elektrickou pouliční dráhu i s příslušnou elektrárnou akciová společnost Jihočeské elektrárny, která tramvajovou dopravu provozovala až do znárodnění v roce 1946. Pokud se to zdá někomu nezvyklé, stačí si vzpomenout, že podobná situace byla vlastně i v Praze. Vždyť městským dopravním podnikem v ní byly slavné Elektrické podniky, které kromě městské hromadné dopravy zajišťovaly až do roku 1946 i výrobu a distribuci elektřiny a všechny další úkoly s tím spojené!

Zatímco v Praze došlo k rozdělení na elektrárenskou a dopravní část poměrně brzy po znárodnění, v Českých Budějovicích to trvalo poměrně déle. Jihočeské elektrárny, dál jako národní podnik, provozovaly městskou hromadnou dopravu. Městský dopravní podnik byl ustaven až k 1. lednu 1950, patrně v souvislosti s tehdy probíhajícími velkými organizačními změnami v československé energetice. Jeho první název zněl Dopravní komunální podnik Jednotného krajského národního výboru v Českých Budějovicích, od roku 1953 Dopravní podnik města České Budějovice. Mezitím Jihočeské elektrárny ještě stačily zcela zásadním způsobem přestavět v Českých Budějovicích celý systém →



**Pokud Vám budějovické tramvaje připomínají ty staré pražské, není se čemu divit. Jejich podobu navrhnul, stejně jako u těch pražských, slavný architekt Jan Kotěra a vyrobila je Ringhofferova továrna na Smíchově.**



městské hromadné dopravy. Vždyť od roku 1909, pomíne-li několik menších rekonstrukcí, se délka sítě MHD vlastně nezměnila. Tramvajová síť v roce 1947 stále měla stavební délku zaokrouhleně 5 kilometrů, tak jako v roce 1909! Město se rychle rozvíjelo, vznikaly nové byty i průmyslové podniky. Jeho dopravní potřeby byly již zcela jiné než před lety. Propočty ukázaly, že rekonstruovat úzkorozchodnou tramvajovou síť a rozšířit ji na potřebných 20 km, by nebylo ekonomické. Výrazně levnější by bylo tramvaje zrušit a nahradit je trolejbusy. Není bez zajímavosti, když si odcitujeme ještě pár dalších slov z technické zprávy, která výstavbu trolejbusové sítě odůvodňovala: *„Volbu trolejbusů podmínily i důvody národohospodářské, mluvící pro využití domácích zdrojů energie a také důvody zdravotní, které vyžadují, aby dopravní prostředek byl bezhlučný a výfukovými plyny neznečistoval městský vzduch, který již sám o sobě nepřispívá zdraví městského obyvatelstva.“* Slovo ekologie tehdy ještě nikdo neznal, ale sama myšlenka, kterou tak dnes nazýváme, byla i tehdy populární. A to připomeňme, že České Budějovice jsou městem, které leží v rovině.

Výstavba trolejbusové sítě proběhla velmi rychle. Na první trolejbusové trati z dnešního Senovážného náměstí do Čtyř



Prostor před budějovickým nádražím se v posledních letech výrazně proměnil. Nová obchodní centra najdeme v mnoha městech, málokde ale na jejich střeše najdete autobusové nádraží dálkových linek.



Stavba nejnovější budějovické trolejbusové tratě, vedoucí do Českého Vrbného, byla ze 75 procent zaplácena z Evropského fondu pro regionální rozvoj.



Srdce českobudějovické dopravy – modernizované a rekonstruované centrální dispečerské pracoviště.

Dvorů byl zahájen provoz 28. října 1948, v den 30. výročí vyhlášení samostatného československého státu. Po dlouhých 38 letech získala další část Českých Budějovic městskou hromadnou dopravu a tak není divu, že se během slavnostní jízdy stříhala slavnostně páska ještě jednou. Nikdo se netrápil skutečností, že trať ještě nebyla úplně dokončena a několik dní po otevření trolejbusy provizorně obracely na dnešním Mariánském náměstí.

O rok později byl základ trolejbusové sítě v Českých Budějovicích dokončen. V sobotu 6. srpna 1949 byl slavnostně zahájen provoz na meziměstské trolejbusové lince do sousedního Rudolfova. Tady mohly trolejbusy prokázat svoje schopnosti v kopcích. Ten samý den začal provoz i na další trati, která obsluhovala část vnitřního města. A o den později přijely první trolejbusy do Suchého Vrbného. To ale nebylo vše. Ve středu 28. října 1949, rok po zahájení provozu na první trati, byl zahájen provoz na diametrále z Rožnova ke hřbitovu sv. Otýlie. Tím byla v zásadě výstavba sítě v Českých Budějovicích dokončena. Bylo možné k 1. březnu 1950 definitivně zrušit tramvajovou dopravu.

Od té doby došlo jen k dílčím úpravám sítě v centru (trať v Lannově ulici 9. 8. 1952), přeložení na novou komunikaci a nový most přes Malší mezi dnešním Senovážným náměstím a Krajským úřadem (1959). Obsluha regionu trolejbusy se 19. října 1959 ještě rozšířila o důležité prodloužení od hřbitova do Nemanic. Jenže to byl poslední velký krok v trolejbusové dopravě. V dalších letech to s budějovickými trolejbusy šlo s kopce a město podle stejného rádooby ekonomickým důvodům (ve skutečnosti politickým diktátům) jako Praha a Děčín (a málem Brno) a přikročilo k nahrazení trolejbusové dopravy autobusovou. Autobusy v Českých Budějovicích jezdí od 8. září 1951, ale jejich rozvoj byl až do rozhodnutí o změně koncepce MHD spíš skromný. V letech 1968–1971 byly ve čtyřech etapách zrušeny všechny trolejbusové linky a nahrazeny autobusovými. V pátek 24. září 1971 se uskutečnilo symbolické rozloučení s trolejbusy a od té doby hrály v Českých Budějovicích prim autobusy.

Trvalo bezmála dvacet let, než se změnil náhled na trolejbusovou dopravu. K jejímu návratu do Českých Budějovic paradoxně přispěla výstavba Jaderné elektrárny Temelín. Současně s jejím projektem se totiž zrodila velkorysá idea, že by se zaměstnanci elektrárny mohli vozit z Budějovic trolejbusy. Z tohoto dopravního záměru sice sešlo, ale myšlenka zanechala své stopy v podobě projektu obnovy trolejbusové sítě ve městě. Podobně jako se k elektrické trakci vrátili po dvou

desítkách let v Ústí nad Labem v podobě trolejbusů (1. července 1988), tak i v Českých Budějovicích se začal na konci 80. let připravovat návrat trolejbusů. Dopravní historie Českých Budějovic je zajímavá tím, že se zde zahajovala trolejbusová doprava vlastně třikrát! Poprvé v roce 1909, podruhé v roce 1948 a konečně potřetí 2. května 1991. Ten den se začalo jezdit na první trolejbusové lince od nádraží na velká sídliště Máj a Vltava. V dalších letech rychle následovaly další tratě – do Nemanic a Borku (1. června 1992), do Rožnova (1. září 1992), do Suchého Vrbného a k Papírnám (1. ledna 1996), spojovací trať na sídlišti Šumava (1. září 1996), trať po Strakonické (13. dubna 1998), trať v Nádražní a Pekárenské ulici (1. ledna 2004). Nejnovějším přírůstkem trolejbusové sítě je trať ze sídliště Vltava do Českého Vrbného (9. prosince 2007), jejíž výstavba byla ze 75 procent hrazena z Evropského fondu pro regionální rozvoj, zbývající podíl uhradilo město České Budějovice. Nejen, že byla v Českých Budějovicích obnovena převážná většina trolejbusové sítě, vystavěny byly i zcela nové tratě. Trolejbusy se nevrátily (zatím) jen do Rudolfova, přestože na křižovatce ulic Rudolfovské a Dobrovodské bylo už v roce 1996 zavěšeno celé trolejové křížení (zatím ale bez výhybek). V roce 2008 bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí na projekt „Elektrifikace trati č. 1 MHD v Českých Budějovicích.“ Na počátku svého jubilejního roku 2009 dosahovala obnovená trolejbusová síť v Českých Budějovicích stavební délky 28,5 km. Městem a okolními obcemi jezdí 22 linek městské dopravy, z toho 8 trolejbusových. Ve špičkách pracovních



Tento typ trolejbusové výhybky si před lety v Praze asi těžko představovali. Její obdobě u tramvajových kolejových konstrukcí se přezdívalo „potoangličan“.

dnů se vypravuje 97 vozů, z toho 38 trolejbusů. V loňském roce vozy MHD v Českých Budějovicích ujely 6,087 mil. km a přepravily téměř 41 milionu cestujících. Pestrý vozový park tvoří 54 trolejbusů a 93 autobusů. Na závěr stručné rekapitulace historie českobudějovické MHD přejeme všem zaměstnancům tamního dopravního podniku hodně úspěšných kilometrů.



## Procházky místy, kde už tramvaje nepotkáte (3)

Dnešní procházka po zaniklých tramvajových tratích bude sice krátká a současně rozdělená do dvou částí, přesto povede místy, kde si dnes tramvajový vlak zcela jistě neumíme představit. Podíváme se na dvě místa s nejprudším sklonem v historii pražské MHD. Zůstaneme proto i do třetice v hradčanské oblasti.



V horní části ulice Na Malovance byl druhý největší sklon tratě v historii pražských tramvají – 94,3 ‰.

### Po smyčce Malovanka

Vystoupíme-li na tramvajové zastávce Malovanka, zřejmě si už málokdo z nás představí čilý sletový a spartakiádní dopravní ruch, který zde kdysi příležitostně vládl. Poslední sokolský slet už zvládly skromně autobusové linky a přeplněné tramvajové smyčky jsou už minulostí.

Dodnes sice příležitostně slouží smyčky Královka a Dlabáčov, které jsou od zastávky Malovanka jen pár kroků, byly ale doby, kdy se obracení sletových a později i pravidelných vlaků uskutečňovalo také na tzv. smyčce Malovanka, úředně na „spojovací koleji Bělohorská – Clam-Martinicova“ (toto jméno patří dnešní Myslbekově ulici). Tato jednokolejná trať byla postavena v roce 1932 v rámci příprav na IX. sokolský slet, druhý v pořadí, který se měl konat na Strahově. Nová spojovací trať začínala na Bělohorské jednokolejným trojúhelníkem a hned prudce klesala obloukem bez přechodnic se sklonem 89,6 ‰. Pod sjezdovou výhybkou trojúhelníkem, až na nároží ulice Za Pohořelcem, byl sklon ještě větší – 94,3 ‰! V té době se tento úsek stal nejstrmější částí pražské tramvajové sítě (v celé pražské tramvajové historii zaujal druhé místo). Toto strmé klesání končilo pravým obloukem o poloměru 20 m, jehož střední část ještě klesala →

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





## Historie

(60,3 ‰) a vzápětí stoupala (4,1 ‰) do ulice Za Pohořelcem. Trať vedla dál přibližně středem ulice (na křižovatce s ulicí Nad Panenskou byl mírný protioblouk) a levým obloukem o poloměru 22 m se napojovala do tratě Střešovice – Dlabačov. Připomeňme, že se v té době jezdilo vlevo, takže počátek tratě byl vlastně na levé koleji při pohledu z centra. Nový traťový úsek byl uveden do provozu 5. června 1932. Stavební délka spojovací tratě byla 327 m, spojovací oblouk trojúhelníku ve směru od Břevnova měřil 43 m.

Při návozu návštěvníků strahovského stadionu se vystupovalo ve zvláštní sletové stanici Na Malovance před křižovatkou se stejnojmennou ulicí. Prázdné vlaky pak odjížděly zmíněnou tratí zpátky do centra, případně – ke konci návozu – se shromažďovaly na II. koleji tratě Pohořelec – Břevnov (jinými slovy za odbočkou do ulice Na Malovance na dnešní koleji z centra směrem do Břevnova). I tady byla před kolejovým trojúhelníkem zastávka a spojovací oblouk měl umožnit odbočení na smyčku Malovanka a jízdu do centra. Jízda do centra byla možná také mimo smyčku. Během sletové špičky smyčkou projíždělo za hodinu 197 vlaků! Protože v roce 1933 byl z důvodu náročné přestavby komunikace přerušen provoz na trati v ulicích Jelení, Keplerově a na Hládkově, zhoršily se manipulační možnosti při poměrně častých nárazových sportovních akcích na Strahově. Několikrát do roka byly Elektrické podniky postaveny před úkol dopravit na Strahov a zase odvézt až 60 tisíc návštěvníků. Aby bylo možné odvoz zvládnout, bylo zapotřebí zajistit odstavení rezervních vlaků bez narušení provozu na trati v Bělohorské ulici. Stávající úprava smyčky Malovanka vyhovovala sletové dopravě, kdy nebyl udržován průběžný provoz po Bělohorské. Mimo slet ale vložené „strahovské vlaky“ cestující mátlý. Do centra se jelo buď běžnými linkami jedoucími od Vypichu, nebo zmíněnými mimořádnými vlaky, do kterých se ale nastupovalo v zastávce průběžných linek v opačném směru, k Vypichu! Aby ke kritizovaným zmatkům nedocházelo, byl v roce 1935 podán návrh na menší kolejové úpravy, které by v případě potřeby umožnily používat smyčku Malovanka v opačném směru než dosud, tj. ulicí Na Malovance by se jelo do mimořádně prudkého kopce. V ulici Za Pohořelcem by současně bylo dostatek místa k odstavení rezervních souprav a stanice na Bělohorské by sloužila



V roce 1948 byl pod Bělohorskou třídou zřízen podchod. První v Praze.



V těchto místech spojovací trať odbočovala do ulice Za Pohořelcem.



Ulice Za Pohořelcem bývala kdysi při sportovních akcích na Strahově plná tramvají.

přehledně jak pravidelným linkám, tak vloženým spojům.

Kolejové úpravy byly jednoduché.

V Clam-Martinicově ulici byl pod ulicí Za Pohořelcem vložen do běžné tratě pravý přejezd, jehož pomocí bylo možné v levostranném provozu přejet na spojovací trať opačným směrem. Počáteční úsek spojovací tratě (oblouk a horní úsek v ulici Na Malovance) byl v délce 67 m zdvoukolejněn. Výhybka zdvoukolejného úseku byla v místě, kde se ulice Na Malovance zužuje. Návrh schválila správní rada Elektrických podniků 30. září 1935 a ještě do konce roku byl realizován.

V roce 1938 se před X. sokolským sletem uskutečnila rekonstrukce tratě v Bělohorské třídě, ale na podobu spojovací tratě neměla zásadnější vliv, s výjimkou drobné přeložky křižovatky, která měla za následek vznik odchýleného hektometru, takže skutečná délka spojovací tratě byla o 2 metry kratší. Během dalších let se měnila jen poloha stanic a nástupních ostrůvků. Ani zavedení pravostranného provozu od 26. března 1939 se na trati neprojevovalo a kolejové uspořádání stále umožňovalo použití smyčky Malovanka podle potřeby v obou směrech. S ohledem na válečné události byl počet sportovních akcí na Strahově pochopitelně malý a nekonal se ani sokolské slety či dělnické spartakiády.

Přesto právě za války nakonec došlo k důležité provozní změně ve využití koleje. Od 1. září 1942 byla po několikaleté přestávce znovu zavedena linka č. 8, která jezdila od vysočanské Kolbenky na Malovanku. Ukončena byla na smyčce Malovanka. Výstupní stanice byla u nástupního ostrůvku před odbočkou na Bělohorské třídě, vlastní spojovací kolej – smyčka Malovanka – se projížděla směrem z kopce bez cestujících a nástupní stanice byla až u Clam-Martinicovy ulice. Na pravou kolej v Clam-Martinicově ulici se vlaky linky č. 8 dostaly pomocí přejezdu, takže s výjimkou stavby nástupního ostrůvku ve výstupní stanici nebylo zapotřebí provést žádnou další zásadnější úpravu. Jen v rámci běžné údržby došlo pro zvýšení bezpečnosti jízdy z kopce k dílčímu přeložení oblouku na křižovatce ulice Na Malovance a Za Pohořelcem, čímž došlo ke zvětšení poloměru oblouku z 20 na 21 m a současně tady byly zřízeny přechodnice.

Až citelný nedostatek kolejnic a výhybek pro běžnou údržbu tratí vedl v roce 1943 k dočasnému zrušení některých kolejí. Na křižovatce s Bělohorskou (tehdy se jmenovala Říšská) byly zrušeny všechny

koleje s výjimkou té, kterou používala linka č. 8, takže tu na spojovací trati opticky vznikly protioblouky. Od té doby zde bylo možné jezdit jen jedním směrem. Teprve po válce, 14. září 1946, byl obnoven dvoukolejný počátek tratě, který opět umožnil obousměrné použití smyčky. Původní spojovací oblouk z ulice Na Malovance k Vypichu byl obnoven až v rámci příprav na XI. sokolský slet 22. dubna 1948. V té době se pro potřeby sletové dopravy stavěly nové smyčky Dlabáčov a Královka. Právě na Královku se ještě před sletem od 1. června 1948 trvale „přestěhovala“ konečná linky č. 8 a smyčka Malovanka (úředně stále spojovací kolej Bělohorská tř. – Clam-Martinicova) opět sloužila jen manipulačním účelům. Během sletu byla určena k odstavení rezervních vlaků, které odtud najížděly na smyčku Královka. Po čase byl snesen přejezd v Myslbekově ulici.

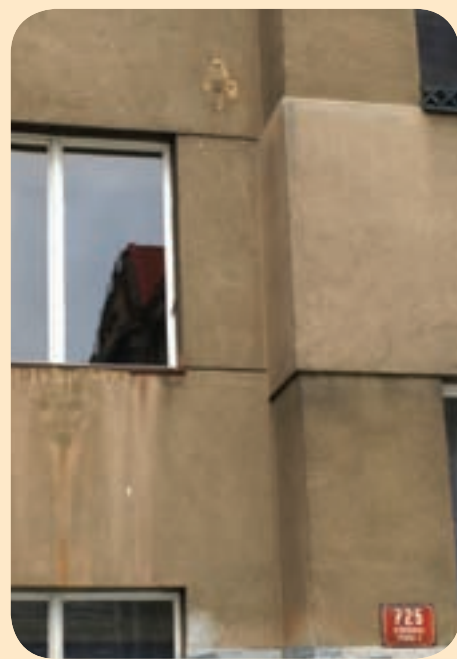
Konec spojovací tratě přišel ve druhé polovině 60. let. Při rekonstrukci tratě v Bělohorské třídě, která začala 1. listopadu 1967, byla zrušena část tratě v ulici Na Malovance, a Praha tak přišla o svůj historicky druhý nejstrmější úsek ve své tramvajové síti. Pro manipulační účely nějaký čas zůstala zachována jen kusá kolej v ulici Za Pohořelcem. Odpojena a snesena byla zřejmě během roku 1971. Údaj zatím ale není spolehlivě ověřen.

Projdeme-li se po zaniklé trati, zřejmě nás zaujme kromě velkého klesání ulice Na Malovance poněkud zapomenutý podchod pod Bělohorskou třídou. Byl vybudován před sokolským sletem v roce 1948, aby umožnil bezpečné přecházení chodců v době sletového (či později spartakiádního) provozu. Je dlouhý necelých čtyřicet metrů, a pomineme-li některé podchody pod železničními tratěmi, stal se vlastně prvním pražským podchodem pod městskou ulicí. Na několika domech v ulici Za Pohořelcem najdeme dodnes patrná místa po upevnění trolejového vedení a na křižovatce s ulicí Myslbekovou je z neznámých důvodů dodnes v asfaltu stále kus jedné kolejnice...

### Ulicí u Prašného mostu

Z Malovanky je to tramvaj jen kousek do stanice Pražský hrad. Zde je místo, kde bývala tramvajová trať s největším sklonem v Praze.

V roce 1910 se podařilo Elektrickým podnikům realizovat první část důležitého tramvajového spojení na Hradčany. Po neúspěšných pokusech postavit trať v Nerudově ulici správní rada Elektrických podniků přikročila



Na několika domech v ulici Za Pohořelcem i dnes najdeme stopy po závěsech trolejového vedení.

k realizaci náhradní „objížďkové varianty“ z Klárova Chotkovou silnicí a po Mariánských hradbách. Tento traťový úsek byl uveden do provozu 30. ledna 1910. Na novou trať byla přesměrována nejdříve „vysočanská“ linka č. 5 („pětka“ sem jezdila až do první velké reorganizace linek uskutečněné v roce 1914). V roce 1910 ještě neexistovala trať v Badeňiho ulici, a proto bylo nutné vyřešit otázku vypravování části vlaků linky č. 5 ze střešovické vozovny. Jako nejpřirozenější se ukázalo postavit spojovací manipulační tramvajovou trať dnešní ulicí U Prašného mostu, a to i za cenu mimořádně nepříznivých sklonových poměrů. Trať začínala za kolejovým přejezdem v levé koleji stavební tratě Klárov – Královský hrad (jezdilo se vlevo) a pravým obloukem o poloměru 23 m odbočovala do dnešní severní části ulice U Prašného mostu. (Po prodloužení tratě na Pohořelec oblouk křižoval pravou kolej.) Sklonové poměry oblouku a počáteční části tratě stojí za zmínku: stoupání 18,52 ‰ (12 m), klesání 99,1 ‰ (10 m), klesání 101,9 ‰ (10 m), 95 ‰ (10 m, zde už v přímě), 88,4 ‰ (10 m), 79,4 ‰ (10 m). Zbývající úsek byl už sklonově celkem normální (47,7 ‰). Trať vedla v levé polovině ulice, v dolní části tratě byly protioblouky, kterými se trať dostávala do středu ulice a procházela vraty na čáře potravní daně. Za nimi obloukem o poloměru 20 m odbočovala vlevo a napojovala se do tehdy jednokolejné →



## Historie

trati směrem ke střešovické vozovně. Koncový oblouk přecházel ve stoupání 22,17 ‰. Celková délka trati byla 232 m. Hodnotou sklonu 101,9 ‰ se stala nejstrmější trati v celé historii pražské tramvajové dopravy. Tramvajová vrata na čáře potravní daně byla během dne obvykle zavřena. Jen v době pravidelné dopravy, tj. při vyjždění z vozovny a při zatahování, je na potřebnou dobu otevřel zřízenec potravní daně na žádost prvního vozu, průvodčí posledního vozu hlásil, že vrata je možné opět zavřít. Otevírání vrat mimo pravidelnou dopravní dobu si musela osádka vozu s příslušnými orgány potravní daně dohodnout na místě. Za tmy musela být zavřená vrata osvětlena červenou lucernou. Jízda po trati byla možná jen se zapnutou elektrickou brzdou. Trať byla určena jen k manipulačním jízdám bez cestujících. Když byla v roce 1911 konečná linky č. 5 přeložena ze stanice Královský hrad na Pohořelec, bylo při jízdě po manipulační koleji směrem do centra (tj. do kopce) povinností průvodčího, aby se přesvědčil, že průběžná trať je volná, teprve pak mohl dát řidiči znamení k pokračování v jízdě. Kromě toho musel průvodčí při každé jízdě přehodit výhybku tak, aby umožňovala přímou jízdu po hlavní trati linky č. 5. Od 1. června 1912 byly zahájeny tramvajové okružní jízdy Prahou. Trasa vyhlídkového vozu byla naplánována tak, aby se jezdilo i ulicí U Prašného mostu (tehdy se také slangově mluvilo o „spojovací koleji u kadetky“, protože úřední název trati byl velmi dlouhý: „Spojovací kolej trati Klárov – Královský hrad a Belcrediho tř. – Střešovice“). Provozní předpis dokonce umožňoval na spojovací koleji zastavit, aby cestující mohli vystoupit či nastoupit, dokonce právě ve strmé části oblouku! Protože v dolní části trati neexistoval spojovací oblouk do centra, odbočil vyhlídkový vůz ke Střešovicím a po obrácení sběrače na jednokolejné trati v Belcrediho třídě (Milady Horákové) se vydal směrem na Letnou. Tramvajová trať v ulici U Prašného mostu existovala jen tři roky. Už 26. ledna 1913 ji nahradila sklonově příznivější trať v dnešní ulici U Brusnice. Kromě ulice po ní žádné stopy nezůstaly. Na závěr připomeňme, že zmíněná tramvajová trať nebyla nejstrmější v českých zemích. Tady drží primát Jablonec nad Nisou, kde byla v Lidické ulici trať s normálním osobním provozem ve sklonu 108,5 ‰ na délce 60 m! Jezdilo se tu 65 roků.



Kus kolejnice na křižovatce ulice Za Pohořelcem a Myslbekovy je 39 roků po zrušení trati nejmarkantnějším svědkem toho, že tudy kdysi jezdily tramvaje. (Stav 28. května 2009)



Křižovatka ulice U Prašného mostu a Mariánské hradby. Představte si, že do tohoto kopce jezdily kdysi tramvaje? Byl tu největší sklon pražské tramvajové trati – 101,9 ‰!



Někde tady bývala kdysi vrata na čáře potravní daně, kterými projížděly tramvaje. Lepší symbolickou ukázkou nám snad ani Metrostav nemohl připravit. (Stav 26. května 2008)



# Dopravní podnik města České Budějovice

Právě tento měsíc oslavují na jihu Čech v Českých Budějovicích stoleté výročí městské hromadné dopravy. Výročí je to natolik významné, že mu v DP KONTAKTu věnujeme samostatný článek v rubrice Historie. Zde se budeme věnovat především moderním trendům a technologiím, které přináší Českým Budějovicím nejedno prvenství mezi českými dopravními podniky.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace  
Foto: DPMČB



## Velké oslavy velkých narozenin

Nejkulatější možné výročí (snad dokud některý z Dopravních podniků nedosáhne tisíce let) si zaslouží velké oslavy. Ty odstartoval pátek 12. června, kdy se na půdě českobudějovického podniku sešli pozvaní hosté z řad vedení ostatních dopravních podniků, zástupců města, kraje a obchodních partnerů. Společně si mohli prohlédnout veškeré provozy, zúčastnit se kulturního programu a sledovat křest knihy věnované stoletému výročí a dokumentárního filmu na DVD.

Veřejnosti se otevřely brány o den později, a to s přehřelými nabízenými aktivitami moderovanými známým hercem Janem Čenským: živá hudba, motokáry, soutěže pro děti, odborné prohlídky dílen a dispečinku, občerstvení. Návštěvníci si mohli prohlédnout areály vozoven či obdivovat přehlídku současných i historických vozidel, z nichž některé vozily zájemce po městě.

Bohatost oslav dokumentuje i fotografická soutěž „Jak vidíte současnou MHD“, do níž se přihlásilo v době psaní tohoto článku přes třicet tvůrců s mnohdy velmi zajímavými motivy, kterou – kromě fotografického nadšení – určitě umocnily věcné ceny (notebook, fotoaparát a mobilní telefon pro tři nejúspěšnější soutěžící). Dopravní podnik však

myslel i na své zaměstnance, jejichž soukromý slavnostní večer oslavy uzavřel. „Rozpočet jsme měli na tuto akci sice omezený, ale dostatečný pro důstojný průběh,“ pochvaluje si Ing. Bohumil Matouš, manažer divize ekonomika a podpůrné služby, podle něhož si stoleté výročí zaslouží zcela jistě připomenout i v době ekonomické krize.

## Krize dopadá na všechny

Radost kolem kulatého výročí je světlým bodem v atmosféře nejistoty. Budějovice se podobně jako ostatní česká města potýkají s razantním odlivem cestujících. „Propad tržeb jsme měli už v lednu, ale to jsme nepřikládali krizi,“ vzpomíná Matouš. Tehdy v důsledku změny DPH vrátily trafiky a jiné obchody velké množství papírových jízdenek, aby si obratem pořídily mnohem menší zásoby způsobující tak výpadek dvou milionů korun. V únoru jako by zasvitlo na lepší časy, avšak v březnu a dubnu začala dopadat finanční krize plnou vahou. „Zkoumali jsme, který typ platby vypadává, a zjistili, že se jedná hlavně o předprodej časových kuponů,“ říká Matouš.

Není se co divit. V rychlém sledu přišlo o práci tisíc lidí, zejména zaměstnanců větších českobudějovických firem, kteří tak vymizeli z trolejbusů a autobusů MHD. Na druhou stranu se mírně zvedl prodej jízdenek z automatů, které lidé

využívají při nepravidelném cestování. Ty však samozřejmě nemohou zacetit neustále se prohlubující ztráty na tržbách. „Je to trend ve všech městech,“ nezbývá než konstatovat Matoušovi.

Stejně jako všude jinde, nutí město svůj dopravní podnik k tvrdým opatřením. Rada města nedávno schválila úspory ve výši 7 milionů korun v ročním rozpočtu podniku a dá se očekávat zvyšování tohoto tlaku. Vedení DPMČB tyto úspory řeší vnitropodnikovými opatřeními a prozatím se nechce vydávat cestou zdražování jízdného či omezování dopravy.

Politicky citlivé téma zdražování by bylo zřejmě pro zástupce města v současnosti až příliš horké. Vždyť v Budějovicích došlo v minulosti i na demonstraci nespokojených občanů před magistrátem, když se o zdražování začalo hovořit. Podle Matouše je to i z praktického hlediska nevhodné – mohlo by odradit stávající cestující, kteří už nyní obracejí v kapse každou korunu. Ani omezování dopravy podle něj není správnou cestou. Matouš však připomíná ještě jednu možnou alternativu:

„Můžeme se zachovat jako každý jiný obchodník a udělat naše služby přitažlivějšími.“ Paradoxně by tak mohlo dojít na zlevnění či pravděpodobněji na bonusový systém, jenž by například nabídl měsíční jízdenku na více než 30 dní či určitý počet jízdenek zdarma při hromadném nákupu. →





## Nejlepší informační systém

Významným milníkem budějovického podniku je rok 2005. Kromě toho, že začala rozsáhlá modernizace areálů a jejich technického zařízení, byl přijat projekt „omlazení vozového parku“, jehož průměrné stáří se v té době pohybovalo okolo 12–14 let. V roce 2005 v rámci této aktivity došlo k nákupu prvních pěti moderních vozů, jejichž počet za čtyři roky vystoupal na šestatřicet. V Budějovicích dominuje Irisbus, a to jak na autobusové, tak trolejbusové trakci (Tr25). „Vzhledem k tomu, že veškerá modernizace nemovitého majetku je téměř ukončená, můžeme se plně soustředit na nákup nových vozů a realizaci projektů zvyšujících standardy kvality,“ říká Matouš. Nákup nízkopodlažních vozů je dnes již samozřejmostí. Budějovice se přitom soustředí na kloubové varianty, které se nejlépe hodí do hustého provozu.

Budějovický podnik chce spojit kapacitu dlouhých autobusů a trolejbusů s jejich efektivním provozem. Do budoucna se počítá s výstavbou přestupních terminálů, na nichž by cestující z městských částí linek MHD přestupovali z kloubových vozů na krátké autobusy, pokračující do příměstských obcí, kde je obsazenost vozidel nižší. Komfort cestujících – ještě před pár lety nejvyšší hodnotu budějovické MHD – doplní úspornost.

Budějovice drží jedno významné prvenství. Od začátku května tu lidé mohou platit jízdné pomocí mobilních telefonů, a to nejen formou tradičních SMS, ale i skrze systém datových služeb. Podnik tak nepřichází o významná procenta, která musí právě za SMS zprávy odvádět mobilním operátorům, ale platí pouze přenos datových souborů pohybuje se v rádech haléřů. Službu v současnosti využijí asi spíše mladší lidé, jelikož vyžaduje připojení k internetu v mobilu a stažení speciální aplikace. Výměnou za prvotní komplikaci však cestující obdrží maximálně pohodlné odbavení. Není snad hůdnou příliš vzdálené budoucnosti, kdy budeme moci platit jízdné či parkovné několika stisky tlačítek telefonu v jakémkoli českém městě. V Budějovicích využilo systém během tří týdnů od jeho zavedení více jak tisíc dvě stě cestujících.

Převýšit ostatní podniky se DPMČB brzy podaří i v dalším projektu: informačním systému pro cestující, jehož budování již začalo a mělo by dojít do finále v polovině příštího roku. Takzvané „chytré zastávky“ s elektronickými označníky ukazujícími dobu příjezdu soupravy známe z více měst. Budějovice však přicházejí s komplexnějším a pohodlnějším řešením. Na sedmdesát zastávek bude přivedena samostatná elektrická síť. Z ní napájené digitální čtyřřádkové displeje každého označníku budou nejen ukazovat čas do příjezdu na jednotlivých linkách, ale bude je také možno libovolně graficky sjednocovat a rozdělovat. Díky tomu například v případě nutnosti zasvítí místo čísel na celé digitální ploše výstražné znamení či jiné logo. Zastávky jsou totiž napojeny i na systém záchranné služby. Rovněž dispečeri budou libovolnou zprávu, jež se zobrazí formou plovoucího textu. Výsledkem jsou skutečně chytré zastávky, které funkcí i vzhledem překonávají například pražské. „Porozhlédli jsme se po světě a zaujala nás např. Ženeva, kde tento systém funguje řadu let,“ vysvětluje Matouš. Součástí projektu, který je spolufinancován ze zdrojů Evropské unie je i vybudování velkých informačních tabulí a „info kiosků“ na šesti největších přepravních uzlech. Na nich by se měly objevovat nejen provozní informace, ale i informace z radnice, Úřadu práce a podobně. Svými prostředky se Dopravní podnik podílí i na velké investiční akci města – Integrovaný projekt rozvoje města, nazvaný Levý břeh Vltavy. Zatímco město a EU z velké části zaplatí zatrolejování linky číslo 1 a bude ji tak možno obsloužit trolejbusy po celé délce, Dopravní podnik zaplatí některé dílčí podprojekty, ale především to budou trolejbusy, které na prodlouženou linku nasadí. V roce 2011 to bude devět a dalších pět v roce 2012, v celkové hodnotě téměř 200 milionů korun. Předpokladem realizace této akce je získání dotace z EU, o kterou v této době DPMČB žádá.

„MHD v Českých Budějovicích má silnou podporu magistrátu města, která se velmi pozitivně projevuje v reálném životě. Nové vozy a vysoké standardy kvality dnešního denního provozu jsou výsledkem a vizitkou

práce nejen všech zaměstnanců podniku, ale i politické vůle představitelů města o zatraktivnění MHD občanům i návštěvníkům města. Přejme si, ať to trvá i v dalším století vývoje firmy,“ uzavírá Matouš.

Příště se podíváme do Teplíc a Karlových Varů.

## Dopravní podnik města České Budějovice v číslech

(údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony	v tis. km	
Autobusy	3511	
Trolejbusy	2576	
<b>Celkem MHD</b>	<b>6087</b>	
Přepravené osoby	v tisících	
Autobusy	23 625	
Trolejbusy	17 349	
<b>Celkem MHD</b>	<b>40 974</b>	
Dopravní síť	Délka sítě linek (km)	Počet linek
Autobusy	175,1	14
Trolejbusy	71,4	8
<b>Celkem MHD</b>	<b>246,5</b>	<b>22</b>

## Vozový park

(údaje k 31. 12. 2008)

Typy autobusů	Počet
Karosa řady 731, 931	6
Karosa řady 732	14
Karosa řady 741, 941	24
Karosa Renault nízkopodlažní	22
Solaris nízkopodlažní 12 m	3
Solaris nízkopodlažní 15 m	3
Irisbus nízkopodlažní	13
Irisbus nízkopodlažní*	4
Citelis 12 m nízkopodlažní	2
Crosway 12 m	2
<b>Celkem</b>	<b>93</b>
Typy trolejbusů	Počet
Tr 15	27
Tr 15 M	10
Tr 21	2
Tr 25	13
Tr 25*	2
<b>Celkem</b>	<b>54</b>

\* najaté od Města České Budějovice



# Den s hasičem

Uvádíme  
nový seriál  
o profesích

Číslo 11553. Takový počet zaměstnanců udává nejnovější výroční zpráva naší firmy. Co a koho si ale máme pod touto anonymní cifrou představit? Na jaké profese a lidi je možné v našem podniku narazit? A především, jak vypadá jejich běžný pracovní den a čím se liší od toho našeho? Odpovědi můžete nacházet v novém seriálu DP KONTAKTu počínaje tímto číslem.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**  
Foto: HZS DP

**Z**e má naše firma vlastní hasiče, plným názvem Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku Praha a.s., ví skoro každý. Na následujících řádcích ale možná zjistíte, jak se představa o této profesi – a zvláště profesi hasiče Dopravního podniku – liší od skutečnosti. Vypravili jsme se na Depo Hostivař a díky tomu, že zrovna nic v Praze nehořelo, neunikalo ani nevykolejilo, mohli jsme si v klidu popovídat s velitelem směny Štěpánem Wowesným.

Náš podnik musí být pod bedlivým zrakem hasičů non-stop. Každý z nich pracuje v dvanáctihodinových směnách na jedné ze tří stanic: hlavní požární stanici Hostivař, nejstarší stanici Kačerov nebo nejnovějším Zličíně. Každá směna čítající 31 mužů má přitom jednoho velitele a na každou stanici připadá jeden velitel družstva. Těžko popsat typický den požárníka, vždyť naši hasiči podniknou ročně až 500 výjezdů. „Naše práce je zvláštní v tom, že každý zásah je jiný. Neexistuje šablona, která by šla použít při dvou situacích,“ říká Wowesný. Každý hasič ví, že jestliže se už několikátou směnu v Praze něco nepokazilo, znamená to jen klid před bouří, během níž je každou směnu od začátku do konce v terénu a stěží stíhá psát hlášení.

Podívejme se na směnu hasiče takovou, jaká by alespoň teoreticky měla být. Vše začíná převzetím služby od předchozí směny. Hasiči střídají své předchůdce stejných odborností, přebírají do svých rukou dosud probíhající akce a informují se o všem, co během předchozí směny nastalo a jaký materiál a nářadí byly použity. Pořádek v tomto smyslu je navýsost důležitý, na něm přímo závisí zdraví a životy požárních.

Dále mají nově přichodící tři čtvrtě hodiny na kompletní převzetí služby. Kontroluje se stav veškerého vybavení – od radiostanic po poslední čerpadlo tak, aby byl materiál bezvadně připravený k výjezdu. „Někdy se ale stane, že se ani nestačíme rozkoukat a už běžíme do auta,“ říká Wowesný. V takovém případě nezbývá než kontrolovat vybavení až po zásahu.

Nikdo nepochybuje, že práce hasiče je extrémně fyzicky náročná. Být fit je nutností pro hasiče i lidi, jimž pomáhá. Proto následuje po převzetí směny fyzická příprava. Na každé stanici je posilovna, kterou pracovníci využívají podle svých časových možností. Kromě klasických cviků jako zvedání činek nebo běhu na trenažéru, podstupují hasiči jednou za čtvrt roku výcvik na polygonu.

V místnosti za hermeticky uzavřenými dveřmi se ukrývá několika-patrové bludiště z drátěných klecí s množstvím překážek a různých otvorů. Požárník toto bludiště musí překonat nejen v plné výstroji s dýchacím přístrojem na obličeji, ale i v naprosté tmě a uměle vyvolaném dýmu, v němž si člověk nevidí na vlastní ruku těsně před obličejem. Aby si během hledání cesty ven nemohl stěžovat na dostatek koncentrace, pustí mu instruktor s CD přehrávače mix hluku, řevu a úpěnlivého volání o pomoc. Trénuje se tak nejen fyzická kondice, ale i psychická odolnost nutná při zásahu.

„Důležitou funkcí polygonu je naučit se pracovat s dýchacím přístrojem,“ vysvětluje Wowesný. Dýchání s ním je totiž těžší, než na co je netrénovaný člověk zvyklý. Uvážíme-li, že tato samotná aparatura váží 12 kilo, přidává se k ní ještě nehořlavý oblek, těžké hasičské boty a helma, radiostanice a do ruky hadice nebo hasičí



přístroj, není se co divit, že důkladná fyzická příprava je nutná. „Kdo si zkusil vyběhnout dvakrát tam a zpátky schody na Náměstí míru, pochopí,“ usmívá se Wowesný.

Ještě před vstupem do samotného polygonu probíhá „zahřívací fáze“, během níž musí hasič s nasazenou výstrojí ujít určitou vzdálenost na pohyblivém chodníku, vylézt zhruba 30 metrů po tzv. nekonečném žebříku, několikrát stáhnout těžké závaží k podlaze a hned poté sednout na rotoped. Takto „mírně zahřátý“ teprve může do polygonu.

Nejen v rukách a nohách, ale i v hlavě musí mít hasiči nabit. Proto je takřka na každý den naplánováno nějaké školení nebo výcvik. Velitel školí své družstvo v zákonech, vyhláškách, bojovém cvičebním řádu. Hasiči Dopravního podniku chodí na pravidelné prohlídky stanic metra a studují jejich plány, díky čemuž mají velkou výhodu před ostatními kolegy. Musí být připraveni, že obrovský labyrint chodeb pod i nad stanicemi metra může zahalit neproniknutelný dým a nezbude jim, než kráčet po paměti. Ačkoli je to jen okrajová náplň práce našich hasičů, trénují pravidelně





i vyprošťování lidí z havarovaných automobilů. Pro tento účel výborně slouží vraky, které hasiči cvičně rozstříhají hydraulickými kleštěmi. Naopak velkou prioritou je pro nás podnik nakolejování vozidel. Hasiči Dopravního podniku jsou například v současnosti jediní, kteří mají techniku schopnou dostat tramvaj 14T zpět na koleje.

Od doby, co se působnost hasičů rozšířila z metra na celý podnik, vyjíždějí ke všem možným událostem: kolejevých havárií nebo únik ropných produktů. „Někdy si řidič všimne prasklé hadičky až po několika kilometrech a na silnici tak leží třeba padesát litrů oleje,“ dává příklad Wowesný. Na hasičích v této situaci záleží, jak rychle se jim podaří skvrnu odstranit. V sázce tu není jen zdraví řidičů a plynulost dopravy, ale i životní prostředí. Všichni si pamatujeme záplavy z roku 2002. Lví podíl na boji s nimi měli i naši hasiči. Ovšem každá větší přeháňka hrozí způsobit problémy, které si žádají jejich zásah. Přivalový

děšť a kroupy strhávají listí a větve ze stromů a ty ucpávají kanalizaci. Tramvajové smyčky v prohlubních či podjezdy se tak snadno ocitnou metr pod vodní hladinou a ke slovu se dostávají hasiči se speciálním čerpacím vozem. Od teroristických útoků v Tokiu, během nichž členové náboženské sekty rozptýlili mezi lidmi vysoce toxický sarin, dostali hasiči do výzbroje chemický automobil se speciálními obleky pro pohyb v zamořených oblastech. „Kosmonautické“ obleky známe všichni z reportáží o české protichemické jednotce sloužící například v Iráku. Na její základnu ve Vyškově jezdí naši hasiči k pravidelnému ročnímu cvičení. Velmi smutnou kapitolou je vyprošťování lidí z kolejistě metra. Ze zhruba deseti případů ročně se jedná hlavně o sebevraždy. Úrazy mozku po nárazu, masivní krvácení po přejetí některé části těla nešťastníka – to je realita, s níž se musí hasiči vyrovnat lidsky i profesně. S touto druhou nutností jim pomáhá záchranná služba,

u níž podstupují školení. Naši hasiči jsou tak schopní pomoci i při ztrátě dechu nebo výpadku srdeční činnosti. Mnohdy totiž zasahují na místech, kam se záchranáři nedostanou. Poté, co je oběť nehody stabilizovaná a hasiči ji předají zdravotníkům, je třeba co nejdříve obnovit dopravu. Pospojovat vozy soupravy, posbírat zbylé věci, části těla, doklady, oblečení a předat je policii. Také musí odstranit krevní skvrnu – ušetřit ostatní cestující šokujícího pohledu. „Nejdřív nás honí čas kvůli zdravotnímu stavu pacienta, potom nás honí dispečer kvůli grafikonu,“ říká napůl žertem Wowesný. Práce hasiče Dopravního podniku by si zasloužila samostatnou knihu. Nemůžeme ani napsat, že jsme vám v tomto článku poskytli stručný přehled, šlo spíše o výběr a nakouknutí do zlomku jeho činností. Jak také upozorňuje Wowesný: „Trvá rok intenzivního výcviku, než se z člověka stane plnohodnotný hasič, kterého se jako velitel nebojím pustit do akce.“



## Výstava Auto Praha

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

Na motoristické výstavě Auto Praha, která se konala na výstavišti v Letňanech, se prezentovalo i pět pražských škol zabývajících se vyučováním autooborů. Naše SPŠD, a. s. představila inovovaný typ repliky Lotus Seven a sklídila velký úspěch.

Posezení v našem automobilu neodolal ani Dalibor Gondík, herec, moderátor a bavič.

## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti  
**Helena Bajerová**

**Jaká je možnost zaměstnání v souběhu se starobním nebo invalidním důchodem – částečným i plným?**

Každý, kdo pobírá starobní důchod řádný (nikoli předčasný), může vykonávat výdělečnou činnost a výplata důchodu mu bude náležet pouze tehdy, pokud je jeho pracovněprávní vztah uzavřen na dobu určitou, nejdéle na dobu jednoho roku. Tato doba může být prodloužována. Tato podmínka doby určité platí pouze do 31. 12. 2009.

Upozorňuji na skutečnost, že od 1. 1. 2010 v souvislosti s novelou důchodového zákona č. 306/2008 Sb., se podmínka doby určité ruší. Poživatelé starobního důchodu budou tedy moci pobírat starobní důchod bez omezení pracovněprávního vztahu na dobu určitou.

Co se týká invalidních důchodů – plných i částečných, tak předpisy o důchodovém pojištění neobsahují žádná ustanovení, která by omezovala výdělkové možnosti poživatelů těchto důchodů. Poživatelé plných i částečných invalidních důchodů mohou pracovat na dobu neurčitou, na dobu určitou, formou dohody o pracovní činnosti nebo provedení práce, na plný úvazek, na zkrácený úvazek apod. Jsou ve svých možnostech výkonu zaměstnání omezení pouze svým zdravotním stavem.

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

# Kulturní tipy

Nepřipadá vám, že čas poslední dobou ubíhá čím dál rychleji? Ani jsme se pořádně v letošním roce nerozkoukali a už máme doslova za dvěma období prázdnin a dovolených. Do kin ale nové filmy přicházejí stále, koncertů a festivalů naopak v létě přibývá a divadla sice také mívají prázdniny, ale přesto ještě jednu premiéru stihneme Na Fidlovačce.

## kino

### Nedodržený slib

Do kin vstupuje česko - slovensko americký film režiséra Jiřího Chlumského natočený podle skutečné události. Jedná se o dramatický příběh židovského chlapce Martina Friedmanna, jemuž se povede prakticky díky jeho fotbalovému talentu a několika šťastným náhodám uniknout deportaci do koncentračního tábora. Dnes žije pod jménem Martin Petrášek v Los Angeles a coby rodák z obce Bánovce nad Bebravou se hlásí ke svým slovenským kořenům. Jak se dostal až tam, proč užívá jiné jméno a mnoho dalšího se lze dozvědět právě v tomto filmu. V kinech od 4. 6. 2009

## divadlo



Premiéru ještě do prázdnin stihne **Divadlo Na Fidlovačce**. Na čtvrtek 18. 6. je připravena muzikálová komedie *Song* pro dva z prostředí tvůrců hudebních hitů, pohybujících se mezi New Yorkem a Los Angeles, v hlavních rolích s Lumírem Olšovským a Sandrou Pogodovou. Muzikál „They're Playing Our Song“, který měl světovou premiéru na Broadwayi v roce 1979, vznikl v týmové spolupráci komediografa N. Simona, komponisty a držitele tří Oscarů M. Hamliše a textařky C. B. Sagerové.

## hudba

V neděli 21. 6. se představí v klubu Roxy bývalý vokalista kapel Soundgarden a Audioslave **Chris Cornell**,



jehož hlas a písně znají i filmoví fanoušci. Vždyť jeho songy zazněly např. v *Mission Impossible II*. či v bondovském *Casino Royal* (píseň *You Know My Name*). Začátek července bývá pravidelně ve znamení festivalu **Rock For People**. Ve dnech 4.– 6. 7. tentokrát v Hradci Králové budete moci vidět mj. Arctic Monkeys, Placebo, Hadouken!, Bloc Party, Therapy? nebo Mucky Pup a spousty domácích interpretů. Bývalí příznivci britských The Smiths (mj. soupeřů a konkurentů Smithových The Cure na britské kytarové scéně) mají jistě v diářích již zaškrtnut čtvrtek 9. 7., kdy by měl do Divadla Archa zavítat hlas této kapely, zpěvák **Morrissey**. Měl by tu představit



své čerstvé studiové album **Years Of Refusal**, o němž tvrdí, že je z jeho sólovek zatím nejlepší. Jeho písně byly vždy plné silných témat, příběhů a nakonec i elegantních melodií. Bude se tak jistě jednat o jeden z koncertů, které stojí za to navštívit. Ve vzpomínkách se nakonec ponese víceméně už i zbytek našich tipů. Přijíždějí k nám totiž nejruznější hudební legendy či hvězdy a vše je prakticky soustředěno do dvou dní. Ve středu 15. 7. v rámci svého pravděpodobně již posledního turné zavítá do Tesla



Arény (tedy velké sportovní haly na Výstavišti) famózní bluesový kytarista, 84letý král žánru **B. B. King**. Za dobu, kdy začal nahrávat desky má na svém kontě již padesát alb a stále ještě se o něm traduje, že je schopen odehrát přes dvě stě koncertů ročně. Jedinečná šance vidět ho naživo zahrát zůstane ale pravděpodobně upřena fanouškům druhé z legend pro tento den. Divadlo Archa totiž právě na 15. 7. chystá sál pro **Patti Smith**.



Uvidíme, z jakých dob a alb bude Patti vybírat koncertní repertoár. Výběr má každopádně široký. Od desky **Horses**, na níž se v roce 1975 podílel i Ivan Král až k albu **Twelve** z roku 2007, které je plné zajímavých coververzí včetně nirvanovské *Smells Like Teen Spirit*. Hned druhý den na to, tedy ve čtvrtek 16. 7. se v Kongresovém centru na scénu postaví proslulý americký skladatel a klavírista **Phillip Glass**. Letos dvaasedmdesátiletý umělec je jedním z nevlivnějších skladatelů 20. století, průkopník minimalismu v současné vážné hudbě, autor mnoha děl, mezi jinými avantgardních oper *Einstein on the Beach* nebo *Satyagraha*, hudby k filmům *Koyaanisqatsi*, *Powaqqatsi* a *Naqoyqatsi* režiséra Godfrey Reggia či spolupracovník mnoha dalších umělců – od choreografky Twyly Tharp k Allenu Ginsbergovi, od Woody Allena přes Paula Simona až po Davida Bowieho. Ve stejný den, ovšem v Tesla Aréně, je vše připraveno pro koncert charismatické zpěvačky s nezaměnitelným hlasem, Lyn Newkirk, kterou ale všichni znají pod jménem **Anastacia**. Jak se zdá, opravdu bude z čeho vybírat.

-mis-



