

# DP kontakt

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



## **Jdeme do další fáze outsourcingu**

Další vlna outsourcingu bude znamenat přechod tří tisíc zaměstnanců k externím firmám.

**7**

## **Ukončení provozu vozů metra typu 8171**

Dopravní podnik se spolu s cestujícími po 35 letech rozloučil s posledními sovětskými vozy 8171.

**9**



Milí čtenáři,

když jsem si na konci června užívala zaslouženého odpočinku v malebném tureckém letovisku a opájela se slunečními paprsky a voňavým mořem (v té době bylo v Čechách chladno a deštivo), dorazila ke mně mezi smutnými zprávami o lidských obětech letošních povodní a nenadálé smrti popového krále Michaela Jacksona další nemilá zpráva, tentokrát od mého kolegy, o snaze odvolat generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy Martina Dvořáka. Byla jsem nepříjemně zaskočena a vyrušena ze svého relaxování. Když jsem se pak z médií dozvěděla o způsobu, jakým se o tomto činu dozvěděla veřejnost, nevěřila jsem vlastním očím a uším. Vytanulo mi na mysl jediné slovo – Kocourkov. Přihodilo to polínko do ohně, který ve mně poslední dobou plane. A co rozdmýchává tento oheň?

Začínám být znechucená událostmi v České republice – hlavně těmi politickými – samé skandály, pletichaření, intriky, korupce, boje o moc, majetky a postavení. Politické aféry se přeženou, jedna vystřídá druhou a nikdo není za nic postižen, spravedlivě potrestán. Takové zprávy se rojí jedna za druhou a začínám věřit, že se nejedná o novinářské kachny, které mají zaručit senzacechtivými zprávami tučné zisky médiím, či o zaplnění okurkové sezony zoufalými novináři. A tak se ptám, opravdu ještě platí, že všude dobře, doma nejlépe?

Ale pryč od lamentování, které stejně nic nevyřeší (navíc nejsme politický magazín) a zpátky k Dopravnímu podniku. Článek o hospodaření naší společnosti, o jejích proměnách od zahájení transformace a vizi do budoucnosti mám uschovaný v šuplíku pro jedno z podzimních čísel. Dnes se zaměříme na tolik diskutované téma, jakým jsou outsourcingy. Věnujeme jim samostatný článek, ale prolínat se budou celým časopisem, jelikož se k nim ještě vrátíme v rozhovoru s personálním ředitelem DP, kterého jsme zpovídali po roční odmlce. Dozvíte se i, co se za rok působení Tomáše Petány v podnikové personalistice povedlo více a co naopak méně.

Toto nepříliš prázdninovo-oddychové čtení vám vzápětí vynahradíme články například o ukončení provozu vozů metra 8171, o tramvajové dámě Škodě ForCity, jejíž prototyp určený pro Prahu v červnu doputoval do areálu Ústředních dílen DP, či o posledním kloubovém autobusu Ikarus 280.08.

Pokud zůstáváte o prázdninách v Praze, nabídneme vám 121 tipů na výlety v pražském okolí. Již podruhé totiž vyšla kniha „110 výletů po Praze“ – obohacená o 10 % výletů navíc.

Pražské léto však můžete také strávit s historickou tramvají – od 8. července po dobu osmi týdnů vyjíždí každou středu od 15, 16 a 17 hodin ze střešovické vozovny prvorepublikoví veteráni, aby vás provedli po krásách hlavního města.

V našich pravidelných seriálech strávíme den s klempířem a také se seznámíme s městskou hromadnou dopravou v Karlových Varech a Teplících.

Zavzpomínáme na první pražskou trolejbusovou linku a na historii tramvajové trati do Dáblíc. Dozvíte se také, kdo je Robert Mara. Článků je samozřejmě podstatně více, o čemž svědčí tloušťka čísla, které právě držíte v rukách.

Přestože jsem začínala poněkud pochmurně, chtěla bych skončit optimisticky. Stále věřím, že z krkavčí matky Dopravního podniku hl. m. Prahy se stane matka opět milující...

Přeji vám příjemný zbytek léta.

Dana Reinišová

### 3 Aktuálně

### 9 Metro

### 14 Tramvaje

### 28 Autobusy

### 31 Ze světa

### 32 Z podniku

### 42 Historie

### 47 Zajímavosti



#### DP KONTAKT

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

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

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

**Šéfredaktorka:** Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

**Uzávěrka tohoto čísla:** 31. července 2009



# Cestující vyprávěli o metru

Na konci června definitivně dojezdila poslední souprava metra typu 8171. Vypravili jsme se s fotoaparátlem a mikrofonom na nástupiště linky B – Florenc, abychom odpolední spanilou jízdu zaznamenali a spolu s ní také cestující a jejich dojmy.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

**Foto: Luboš Wisniewski**



**Z**a chvíli projede poslední ruská souprava metra 8171. Co pro vás tato událost znamená? Jak zasáhlo metro do vašeho života? Vzpomínáte si na jeho počátky, popřípadě na svoje první dětské dojmy z něj?



První se ocitl „na ráně“ pan Jaromír. Čekal v zadní části nástupiště spolu se svou maminkou a ochotně se ujal role mluvčího za oba: „Nejpůsobivější vzpomínkou na metro byla ta obrovská díra na Václaváku během stavby. Metro se pro mne stalo naprosto zásadní záležitostí. Bydlím celý život na okraji Prahy a vzpomínám na komplikace

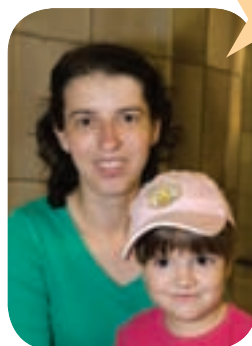
a nepohodu, kterou jsem – zvláště v zimním období – zažíval při cestě do práce. Teď mi ta vzdálenost z Butovic na Smíchov ani nepřijde.“

Sotva jsme se odpoutali od pana Jaromíra, zaujala nás přirozeným půvabem blondýnka okolo pětadvaceti let. Ačkoli nám bez odporu poskytla krátký rozhovor, odmítla se nechat vyfotit s odůvodněním, že jí to práce neumožňuje. Do příjezdu nám stačila Ewa říct toto: „Metrem jezdím každý den do práce, takže jeho existenci nemůžu než ocenit. Těžko říct, kolik by mi cesta do centra trvala místo nynějších dvaceti minut, kdyby metro nebylo. A moje nejranější zážitky? Vzpomínám si, že mě hrozně bavilo jezdit po eskalátorech. Byla jsem hyperaktivní dítě a rodiče s tím moc nemohli nadělat.“



Půvab mládí vystřídala zkušenost stáří – to, když jsme potkali pana Karla: „I když je to hodně let, pamatuji se intenzivně na ty začátky. Metro bylo něco úplně nového, musel jsem se mimo jiné v něm naučit orientovat. Byl jsem mírně řečeno vyvalenej, jak se tím doprava ohromně zrychlila. Teď jsem sice důchodce, ale během cest do práce

jsem jako všichni ostatní chtěl ušetřit každou minutu. Předtím jsem musel všelijak kombinovat povrchovou dopravu, přestupoval jsem na Letné nebo na Masaryčce. Když přišlo metro, stačilo mi během cesty ze Smíchova jednou přestoupit. Metro tehdy končilo na Florenci a vzpomínám si, jak lidi vyhlíželi otevření každé další stanice.“



Metro si odvezlo našeho respondenta a za chvíli se na nástupišti objevila paní Pavla s malou Ájou: „Vzhledem k tomu, že jsem na mateřské, tak metro skoro nevyužívám. Ani předtím jsem ho ale na cestu do práce nepotřebovala. Mám to tak blízko, že se můžu rozhodnout, jestli vezmu autobus, nebo se projdu pěšky. Rozhodně mi ale není lhostejné, jestli metro funguje, nebo ne, například teď

jedeme za babičkou do Stodůlek, což by jinak pro nás znamenalo hodně dlouhé cestování.“



S dětmi si zatím hlavu neláme slečna Ivana, kterou jsme trochu unavenou, ale vstřícnou a veselou zastihli před příjezdem další soupravy. „Do práce chodím normálně pěšky, jenže teď nejedu z domu. Včerejší párty se trochu protáhla,“ loučí se s námi a mizí s úsměvem za dovírajícími se dveřmi vagonu.



Nesmoulovavě se přiblížila památná chvíle příjezdu naší soupravy a my si všimli mladíka podezřele dlouho sedícího na nástupišti a nechávajícího odjždět jeden vlak za druhým. Po navázání kontaktu potvrdil naši domněnku, že i on čeká na 8171čku. Dříve, než dorazila, pověděl nám Martin: „Metro využívám denně pro cestu do práce i do školy. Studuji

přírodovědu na Univerzitě Karlově a tak jezdím hlavně na Céčku. Vzpomínám si, že když jsem byl malý, občas v nějakém vagonu nefungovalo osvětlení a mě vždycky hrozně bavilo se v něm vozit.“



# Jízdní kolo v pražské dopravě

Od června do prosince mají lidé šanci shlédnout osvětovou výstavu Praha cyklistická. Dvanáct panelů, z nichž expozice sestává, bude postupně umístěno v osmi vestibulech metra. V tyto dny se nabízí očím ve stanici Muzeum.

## Oddělení Komunikace

Výstava zorganizovaná Komisí Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu rozhodně stojí za shlédnutí. Pokud by si však někdo na ní nenašel čas, ale přesto se rád dozví něco o „životních možnostech“ cyklistů v Praze, nabízíme mu několik stručných výňatků.

V posledních letech se podstatně zvyšuje funkce cyklo dopravy jako alternativní dopravní možnosti. Na tuto zásadní změnu vnímání cyklistiky nebylo město téměř připraveno a dosavadní nabídka bezpečné cyklistické infrastruktury přestala stačit. Proto je původní čistě segreganční model postupně výrazně doplňován modelem integračním. To znamená, že se nadále samozřejmě pokračuje v budování cyklostezek jako významné součásti sítě cyklotras, ale nově je kladen vyšší důraz na integraci cyklo dopravy do dopravního systému města pomocí integračních opatření v hlavním dopravním prostoru.


Na jízdním kole jezdí mnoho lidí, často však velmi odlišným stylem a z různých důvodů. Lidé nezkušení, starší, se zdravotním omezením nebo děti zpravidla nepřekročí 15 kilometrů v hodině a jezdí na krátké vzdálenosti. Lidé dojíždějící na kole do práce nebo do školy se pohybují rychlostí mezi 15 a 30 kilometry a jsou navíc zvyklí na motorovou dopravu. Občas „prohují“ i závodní jezdci bohatě překračující 30 kilometrů, a to na dlouhých vzdá-

lenostech. Podobný styl jízdy jako lidé dojíždějící do práce či školy mají cykloturisté, avšak s mnohem větším objemem zavazadel. Poslední skupinou jsou rekreační turisté, pro něž „cesta je cíl“ a průměrná rychlost 25 kilometrů v hodině. Požadavky všech těchto skupin se město snaží skloubit.

Systém pražských cyklotras se dělí na několik kategorií. Páteřní cyklotrasy (tzv. I. třída) jsou kostrou cyklistické dopravy v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu, mohou být též vedeny významnými urbanistickými osami území. Hlavní cyklotrasy (II. třída) rozšiřují síť páteřních cyklotras. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě. Označovány jsou trojmístnými čísly, která jsou volena tak, aby navazující hlavní trasy měly toto číslo shodné. Například všechny pravobřežné hlavní trasy mezi radiálami A 21 (Modřanská rokle) a A 22 (Kunratický potok) mají číslo ve tvaru A 21X.

Doplňkové a místní cyklotrasy (III. a IV. třída) slouží k plošné obsluze území a zajišťují napojení na celoměstskou síť. Zahrnují také čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Doplňkové a místní cyklotrasy jsou v kompetenci městských částí, které zajišťují i jejich výstavbu.

Poslední kategorií jsou cykloturistické trasy (dálkové i místní), které většinou využívají stop cyklotras městského systému. Jejich vedení a vyznačení v terénu je v různém stadiu – od vyznačených úseků přes připravované až po plánované. Dálkové cykloturistické trasy nesou různá označení: Eurovelo (Pražou procházejí EV4 a EV7), Zelené cesty (Greenways – nejznámější je Praha-Vídeň) a cyklotrasy Klubu českých turistů (např. č. 2 ve směru Děčín). Místní cykloturistické trasy na území Prahy jsou pak tyto: výletní trasy pro pěší a cyklisty v okolí Kolovrat, „Okruh za prací a zábavou“ na Praze 13, „Kbelský okruh“ a další.

Již jsme se zmínili o snaze cyklistické trasy integrovat do městské dopravy. Děje se tak pomocí cyklopruhů, které zvyšují ochranu cyklistů při průjezdu hlavním dopravním prostorem. Je to obdoba vyhrazeného jízdního prostoru pro autobusy. Na rozdíl od nich cyklostezky jsou základním opatřením cyklo dopravy oddělené od automobilového provozu. Nejčastěji jsou vedeny mimo souvisle zastavěná území. Šířka obousměrné stezky je zpravidla tři metry. Pro spoustu dalších informací si zájemci mohou přijít na tuto ojedinělou výstavu. Dozví se například, jak správně kombinovat jízdní kolo a veřejnou dopravu, jak parkovat, jak se chovat vůči automobilistům a naopak. Informační panely jsou nabitě nejrůznějšími fakty a předpisy, jejichž znalost nejenže ulehčí dopravu „vlastní silou“, ale může též zachránit zdraví či život člověka cestujícího po zatížených pražských ulicích. 

## Přehled umístění výstavy

21. 7.–17. 8. 2009	5:00–24:00	stanice metra Muzeum	vestibul, mezi vstupy A a C
18. 8.–14. 9. 2009	5:00–24:00	stanice metra Náměstí Republiky	vestibul Masarykovo nádraží
15. 9.–12. 10. 2009	5:00–24:00	stanice metra Palmovka	vestibul východ (Vysočany)
13. 10.–9. 11. 2009	5:00–24:00	stanice metra Malostranská	vestibul
10. 11.–7. 12. 2009	5:00–24:00	stanice metra Dejvická	vestibul směr Vítězné náměstí
8. 12.–30. 12. 2009	5:00–24:00	stanice metra Háje	vestibul západ (U Modré školy, Centrální park)

# Řidič zachránil cestujícího

## Zdeňkovi Šimkovi se podařil malý zázrak

Mimořádnou odvahu a schopnosti projevil 22. května Zdeněk Šimek. Udolán horkým a dusným počasím, zkolaboval za jízdy v autobusu jeden z cestujících a nebýt pomoci našeho řidiče z Klíčova, jistě by se nedožil příjezdu záchranné služby. Chladnokrevnost, důraz a obětování překvapilo dokonce i samotného ředitele Zdravotnické záchranné služby.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace  
Foto: Luboš Wisniewski

**B**yl pátek, končila směna. Řidič Zdeněk Šimek, kterému chyběly dvě zastávky do konce směny pomalu brzdil na Proseku. Konečně dovolená – už se viděl, jak sedí na břehu rybníka u Rokycan, odpočívá od hektického ruchu velkoměsta a čeká, až zabere tučný kapr. Ještě ani nedobrzdl a kdosi mu klepe na okno. „Prosím vás, vzadu je nějaký ožralej chlap a pořád padá na lidi a do uličky,“ stěžuje si muž.

Co se dá dělat, i takové věci musí řidič řešit. Zdeněk tedy nechává dveře zavřené a popojíždí až na konec zastávky, aby nepřekážel ostatním autobusům. V rychlosti zapíná blikáčky a obtížně se prodírá ven z kabiny a mezi cestujícími. Není tu k hnutí a on musí až úplně dozadu někomu vysvětlovat, ať si vystoupí, když si na něj ostatní stěžují. Konečně mezi neochotně uhýbajícími těly spatří klátící se postavu na sedadle naproti dveřím. Je mu jasné, že tohle není žádný opilec. Muž důchodového věku je v bezvědomí, barva obličeje přechází z modré do zelené a zase naopak. Nebýt zaplněného prostoru, jistě by se dávno skácel do uličky. Zdeněk vidí, že je zle, natlačí se k němu, zkouší neúspěšně tep. Poplácání po tváři, pak rána do prsou, pak ještě jedna, druhá, třetí. Lidé se zmateně otáčejí. Chtěli přece, aby toho ožralu vyhodil, nemusí ho hned mlátit... „Uhněte, prosím, a pomozte mi ho sundat,“ obrací se Zdeněk na cestující. Ti však jen nečinně stojí a nakonec se jeden po druhém začínají vytrácet otevřenými dveřmi na ulici. Zdeněk v rychlosti pokládá muže na podlahu, roztrhává mu košili a začíná pumpovat hrudník. Autobus je najednou prázdný, jen z ulice kdosi s otevřenou pusou hledí na srdceryvnou scénu. „Pojďte mě na chvilku vystřídat. Zavolám záchranku,“ říká mu už notně udýchaný řidič. „To ne, to ne. Mně se z toho dělá špatně,“ překvapí ho svou odpovědí čumil, aniž se hne z místa nebo odvrátí oči. Moment zoufalství. Po dobu, než Zdeněk doběhne k vysílačce, zavolá a vrátí se přes celý autobus zpět, je cestující ponechán svému osudu. Už je u něj, v ruce drží telefon. Na drátě je lékařka, která mu radí správné tempo pro masáž. Jenže má jen dvě ruce, co teď? Naštěstí přichází po



chodníku další člověk – tentokrát se špetkou odvahy. Po schodech hbitě vystoupá jakýsi mladík a přidržuje Zdeňkovi telefon u ucha, aby se plně mohl věnovat masáži. Pomáhá taky vytáhnout pacientovi jazyk. „Raz, dva, tři,“ sleduje pohybem lékařčino počítání v telefonu Zdeněk. „Kolik už je to proboha minut?“ říká si. Zdá se to celá věčnost. Ruce už necítí, ale stále mu na srdci leží věta doktor-ky: „Jestli přestanete, tak jste ho odepsal.“ Radost se střídá se

zoufalstvím – to když konečně pacient začne dýchat a zase upadá do kómatu. „Jestli už nemůžete, masírujte mu hrudník patou,“ slyší hlas v telefonu. Na to ale Zdeněk nemá žaludek a tak radši použije namáhavější způsob – koleno. „Neměl byste už jet? Nabíráte zpoždění,“ ozve se náhle hlas z chodníku. Autorem bonmotu je postarší pán, ne nepodobný tomu, o jehož život právě Zdeněk bojuje. I když je na pokraji vyčerpání, neodpustí si řidič reakci: „Co kdybyste tady ležel vy? Měl bych přestat a jet dál?“ S výrazem hlupáka pokrčí muž rameny a odchází. Uplynulo sedm minut, z nichž každá byla pro Zdeňka nekonečnem. V dále konečně zaznívají sirény zdravotníků.

Na místo se postupně sjíždějí tři vozy, posádky nasazují defibrilátor a odvázejí pacienta na speciálním masážním lůžku. Mladík, který celou dobu pomáhal a jehož jméno se již zřejmě nedozvíme, mizí v okolním ruchu. Zdeněk se ani nedodívá za odjíždějící sanitkou a sedá za volant. Blůza promočená potem je najednou studená. Dispečer ho posílá rovnou do garáže. Zdeněk mechanicky startuje a projíždí zbytek trasy. Na nic nemyslí, ví jen, že musí v garážích ještě natankovat. A tehdy – během čekání až bude nádrž plná – to na něj dopadne plnou vahou. Nemůže se hýbat, třese se po celém těle a ani otočit klíčkem v zapalování není schopen. Těžko mohl tušit, že dovolená, která měla být relaxací od práce, bude vlastně terapií po traumatickém zážitku.

Rybaření na venkově si tak zasloužilý řidič a držitel Jánské-  
ho plakety užil dvojnásob. „Díky němu pacient tuto příhodu ohrožení života přežil, a to bez neurologického deficitu,“ píše ředitel pražské záchranné služby ve zvláštním dopise našemu generálnímu řediteli. A jak říká sám Zdeněk Šimek, kterému právem náleží mimořádná zaměstnanecká odměna: „Pro mě je největší odměnou to, že jsem pomohl zachránit život člověka.“





# Kinobus baví dál

Túra barev a zvuků ještě ani není v polovině, a už se jí mohly nasycit oči a uši tisíců diváků. Náš časopis proto nemohl chybět alespoň na jednom z promítacích večerů, z nějž vám teď přinášíme zážitky.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**  
Foto: Aleš Ostrýt

**P**o Nestydovi, Románu pro ženy a Postřižínách, které odstartovaly kinematografický maraton na Petříně, zabrzdl autobus s promítačkami v útrobách u Ekotechnického muzea. Vzácny areál bývalé a dnes již dokonale zrekonstruované čistíčky odpadních vod se tak stal hostitelem dvou filmových večerů. Návštěvníci si mohli vybrat mezi Venkovským učitelem a Anglickými jahodami. Osobní preference i fakt, že druhé jmenované dílo je partnerským projektem Dopravního podniku, určily náš výběr. A tak jsme se vydali za chladnoucí nedělní noci do Dejvic za kulturou. Ani my, ani dalších zhruba padesát návštěvníků této volby nelitovalo. Kelímek s vínem za přistaveného mobilního bufetu a kvalita filmu nám nedávaly myslet na poměrně chladné počasí a fakt, že jsme tu vlastně pracovně. I ostatní diváci se nechali bavit jemným a vkusným humorem Jahod. Civilní a nezaujaté zpracování událostí kolem roku 1968 příjemně překvapilo. Politicky vyhocená situace se promítá v osudech hlavních hrdinů a má pro některé z nich fatální následky, pro jiné znamená jen jakousi nepříjemnost. Viktor Preiss si hraje na velkého odbojáře, tiskne letáky s gramatickou chybou a nakonec ho přijde s přátelským úsměvem zatknout estébák Vladimír Brabec – známý paradoxně z Třiceti případů majora Zemana. Samozvaný hrdina nakonec slíbí, že „bude hodnej“ a vrací se domů zničený z „vyšetřovacích pitky“.

## Reportáž z jednoho promítání



Diváci se dobře baví. Sedí mezi nimi i Ewa, studentka z Polska, která od října začíná doktorandské studium na Divadelní akademii múzických umění tady v Praze. „Film se mi moc líbil, asi taky proto, že české a polské zkušenosti s totalitou jsou velmi podobné,“ vysvětluje nám tato divačka. Zajímavý byl pro ni i fakt, že dva čeští herci, kolem nichž se děj víceméně točí, jsou její známí z divadelní fakulty.

„Ivana Luptáka a Marii Štípkovou jsem dosud viděla jen na prknech jeviště a byla jsem zvědavá, jak zvládnou filmový způsob hraní,“ říká Ewa a vzápětí si sama odpovídá: „Moc dobře. Většina takhle mladých divadelních herců to totiž před kamerou moc přehání a výsledek pak nevypadá přirozeně.“ I my laikové jsme sdíleli její pocity. Studenti pražské DAMU se neztratili ani po boku Viktora Preisse, ani „ruského lákadla“ Alexeje Bardukova představujícího zběhlého okupačního vojáka.

Právě jeho postava je nejvýraznějším příkladem režisérova originálního přístupu k tématu. Ve filmu neexistuje jasné dobro a zlo – stejně jako v reálném životě. „Jako svině“ se zachovají někdy i Češi – to když například „patriotistický“ vrátný otálí zavolat sanitku pro mladíka, o němž je mylně přesvědčen, že je Rus, a ten nakonec zemře. Češi i Rusové jsou přitom chyceni

ve stejné situaci, o níž sami nerozhodli. Přesto každý touží dosáhnout svých snů nebo alespoň normality. A tak jsme – my diváci – trochu pobavení, trochu dojatí po skončení promítání odcházeli. Organizátorům Kinobusu děkujeme a vřele doporučujeme jeho návštěvu všem, kteří si chtějí vychutnat zvláštní kouzlo české kinematografie pod otevřeným nebem.

18. 8.	19. 8.	20. 8.	21. 8.	22. 8.	23. 8.	24. 8.	25. 8.	26. 8.
Kunratice Tabůrk	Kunratice Postřižiny	Kunratice Bobule	Hůrka Venkovský učitel	Hůrka Román pro ženy	Hůrka Sněžanky a machři	Hůrka Sněžanky a machři po 25 letech	Průhonice Nestydá	Průhonice Tabůrk
27. 8.	28. 8.	29. 8.	30. 8.	31. 8.	1. 9.	2. 9.	3. 9.	4. 9.
Průhonice Venkovský učitel	Průhonice Bobule	Velká Chuchle Román pro ženy	Velká Chuchle Postřižiny	Velká Chuchle Venkovský učitel	Sídlivá Řepy Bobule	Sídlivá Řepy Tabůrk	Sídlivá Řepy Sněžanky a machři	Sídlivá Řepy Sněžanky a machři po 25 letech
5. 9.	6. 9.	7. 9.	8. 9.	9. 9.	10. 9.	11. 9.	12. 9.	13. 9.
Chýně Román pro ženy	Chýně Venkovský učitel	Chýně Nestydá	Chýně Postřižiny	Jířho z Poděbrad Bobule	Jířho z Poděbrad Venkovský učitel	Jířho z Poděbrad Sněžanky a machři	Jířho z Poděbrad Sněžanky a machři po 25 letech	Starom. náměstí Román pro ženy

# Jdeme do další fáze outsourcingu

Dopravní podnik ukousne každým rokem třetinu rozpočtu města Prahy. Přitom je schopen si vydělat na svůj provoz jen ze 30 procent. Již před lety byla proto nastartována složitá a dlouhá transformace podniku. Její nejbližší fáze – mohutná vlna outsourcingu – bude znamenat přechod tří tisíc zaměstnanců k externím firmám.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

**H**romadná doprava je služba, o níž budou muset vždy kromě odborníků pečovat i politici – ať už na úrovni obcí, krajů, či celého státu. Vysoká kvalita a snadná dostupnost této veřejné služby je základním předpokladem pro zdravý rozvoj společnosti. Je proto logické, že obce a stát musí z velké části hromadnou dopravu dotovat z veřejných zdrojů. Na druhou stranu je povinností politiků tyto veřejné zdroje šetřit a používat co nejbezpečněji. Odtud logicky vychází tlak města na maximální efektivitu provozu Dopravního podniku, to jest na nejvyšší možnou kvalitu při co nejnižších nákladech. Samozřejmě, tento tlak má své hranice. Není možné šetřit na úkor bezpečnosti či bezhlavě propouštět tisíce zaměstnanců ve snaze ušetřit na výplatách. Při hledání úspor v technologicky komplikovaném prostředí, v němž nejrůznější vztahy propojují takřka 12 tisíc zaměstnanců, pomáhá našemu podniku poradenská firma BNV consulting s. r. o. Pro zapojení „někoho z venku“ existují v tomto případě dva

hlavní argumenty: je třeba nejen zkušeností z transformací velkých podniků, ale i dostatečný odstup – chladná logika tam, kde mezi zaměstnanci na nižších i vyšších pozicích bují vášně.

Již v březnu roku 2004 bylo zahájeno oddělování klíčových činností Dopravního podniku od těch vedlejších, respektive pomocných. Dosud nejviditelnější byl převod servisního personálu vozů M1 jezdících na trase C pod společností Siemens. Tento způsob zvaný outsourcing se ukázal jako nejméně výhodnější řešení pro zaměstnavatele i zaměstnance. Prvnímu jmenovanému se podařilo spojit výrobce i servis do jednoduchého a levnějšího balíku, druhý si udržel práci, a navíc získal velmi silného mezinárodního zaměstnavatele.

Stejným způsobem bude náš podnik pokračovat i nadále. Nikoli propouštění, ale převod zaměstnanců pod specializované firmy, které budou schopny jejich práci využít efektivněji, a tím pádem i levněji a rychleji ve vztahu k Dopravnímu podniku. Příliš mnoho zaměstnanců u nás stále pracuje narázově, avšak je placeno paušálně. Na vině nejsou oni, nýbrž organizační struktura, která není schopná jejich práci regulérně využívat. Tento problém řeší právě outsourcing: opravář eskalátorů pracující ve firmě specializované na opravu eskalátorů opravuje ve své pracovní době eskalátory nejrůznějších zákazníků a nečeká až se v jedné jediné firmě – Dopravním podniku – nějaký eskalátor porouchá. Na druhou stranu, Dopravní podnik zaplatí této specializované firmě pouze za skutečně odvedenou, konkrétní, dohodnutou práci a nevydržuje si své vlastní pracovníky „pro případ“.

Outsourcing bude probíhat ve dvou velkých fázích. Nejprve se bude týkat oblastí, které vytvářejí samostatnou činnost a nejsou servisními pro ostatní útvary DP. Jedná se především o technický

úsek. V druhé fázi by pak měly být outsourcovány obslužné servisní činnosti – např. úsek služeb. Důvodem je, že outsourcingem v technickém úseku se zmenší rozsah činnosti vykonávaných v ostatních servisních úsecích.

Tyto procesy však musejí splňovat čtyři základní podmínky, bez nichž by outsourcing neměl smysl. Ať už dojde k jakýmkoli změnám, je třeba dodržet bezpečnostní podmínky provozu. Vždyť za něj ponese vždy prvotní odpovědnost Dopravní podnik. Druhým důležitým cílem je zachování minimálně stejné kvality služeb a jejich další zlepšování. Služby poskytované outsourcerem musejí být samozřejmě levnější. Posledním bodem a zároveň východiskem třech předchozích je kvalitně připravená smlouva s outsourcerem, která přesně definuje podmínky outsourcingu, práva a povinnosti mezi smluvními stranami včetně sankcí za nedodržení smluvních ujednání.

Tolik teorie. Kam jsme ale pokročili v praxi? Ve spolupráci s externími poradenskými týmy je outsourcing připravován již od září 2007. Během tohoto období bylo vytipováno 32 projektů, z nichž je v současnosti rozpracováno 21, jeden je již realizován a sedm jich je ve fázi výběrového řízení. Ostatní projekty budou v průběhu příštích 18 měsíců postupně připravovány pro výběrová řízení. Výsledkem by měly být roční úspory 230 milionů korun.

Jak už bylo zmíněno na začátku, peníze nejsou tím jediným, o čem se v plánech přemýšlí. Zachována musí být především zodpovědnost k lidem. „Určení zaměstnanci budou přecházet k silným a solidním partnerům,“ říká ředitel Transformace Ing. Radek Novotný a vysvětluje: „Prvním kolem výběrových řízení projdou pouze ty společnosti, které jsou schopné se o své zaměstnance postarat na vysoké úrovni.“ →





jednotka / předmět outsourcingu / charakteristika			aktuální stav	
Technický úsek	Jednotka správa vozidel metro	Full service vozů metra na trase C – výrobce Siemens	kompletní údržba vozů metra – smlouva na 10,5 let – zajistí výrobce vozidel	služba spuštěna od ledna 2009
		Full service vozů metra na trase A, B – výrobce Škoda	kompletní údržba vozů metra – smlouva na 11 let – zajistí výrobce vozidel	projekt schválen představenstvem v březnu 2009, probíhají pravidelná jednání ve čtyřech pracovních skupinách – ekonomické, personální, skupina nákup a skupina servis, proběhla prohlídka dotčených prostor, 23. 6. 2009 proběhlo Jednání velké komise za účelem projednání úprav zadávací dokumentace, 3. 7. 2009 advokátní kancelář Šachta & partners předala 1. návrh Smlouvy o zajištění údržby vozidel metra, probíhá připomínkování smlouvy
	Dopravní cesta metro	služba Elektrotechnická	outsourcing kompletní údržby osvětlení, kabelové sítě a měnění el. proudu v metru	odsohlaseno představenstvem, otevření obálek uchazečů proběhlo 6. 4. 2009, ze 3 uchazečů splnili kvalifikaci dva uchazeči – Thyssen a Ingos, společnost ELTODO byla vyloučena, bylo rozhodnuto, že veškerá další jednání budou z důvodu zajištění práva na shodné informace vedena SPOLEČNĚ za účasti obou uchazečů, bylo podepsáno Prohlášení o mlčenlivosti (Thyssen 18. 6. 2009, Ingos 19. 6. 2009), 3. 7. 2009 advokátní kancelář Šachta & partners předala 1. návrh Rámcové smlouvy, probíhá připomínkování Rámcové smlouvy
		služba Technologická zařízení a Ochranný systém metra	outsourcing kompletní údržby vzduchotechniky, sanitárních zařízení, tlakových ochranných v metru a čerpacích zařízení na vodu a fekálie	
		služba Stavby a trať	outsourcing kompletní údržby kolejí a tunelů v metru včetně stavební údržby stanic bez kontrolních činností, které nelze ze zákona zatím outsourceovat	termín pro podání nabídek byl 30. 1. 2009 – přihlásil se 1 zájemce – Skanska, proběhla úvodní jednání, Skanska definuje otázky pro Due Dilligence a probíhají pracovní jednání, proběhla prohlídka služby za účasti SKANSKA, 26. 6. 2009 bylo podepsáno Prohlášení o mlčenlivosti, 3. 7. 2009 advokátní kancelář Šachta & partners předala 1. návrh Rámcové smlouvy, probíhá připomínkování Rámcové smlouvy
		služba Dopravní zařízení	outsourcing kompletní údržby eskalátorů, výtahů a pohyblivých plošin	termín pro podání nabídek byl 2. 2. 2009 – přihlásili se 4 zájemci, kvalifikací po doplnění informací 6. 4. 2009 prošla společnost Thyssen, 18. 6. 2009 bylo podepsáno Prohlášení o mlčenlivosti, probíhají setkání pracovních skupin, 3. 7. 2009 advokátní kancelář Šachta & partners předala 1. návrh Rámcové smlouvy, probíhá připomínkování Rámcové smlouvy
	Správa vozidel tramvaje	I. Fáze: opravná tramvají II. Fáze – postupný outsourcing 7 vozoven	outsourcing kompletní péče o všechny tramvaje – projekt rozdělen na 2 fáze: fáze 1 – outsourcing opravných tramvají fáze 2 – postupný outsourcing vozoven	19. 1. 2009 byl vybrán jediný uchazeč, v současné době probíhá dialog se společností Škoda Transportation, smlouva o mlčenlivosti byla podepsána, probíhají jednání pracovních skupin, v součinnosti DP a advokátní kanceláře Šachta & partners probíhá intenzivní práce na přípravě návrhu Rámcové smlouvy, probíhá připomínkování Rámcové smlouvy
	jednotka / předmět outsourcingu / charakteristika			aktuální stav
Úsek služeb	Jednotka správa nemovitého majetku	outsourcing údržby areálů DP (areály po celé Praze vyjma budovy Sokolovská a Centrální dispečink) – bude realizováno ve více fázích – jako pilot 1 oblast doporučená vedením jednotky SNM	projekt pozastaven vedením DP – Představenstvo DP neschválilo realizaci pilotního projektu	
	Jednotka zásobování	outsourcing skladů	projekt schválen představenstvem v březnu 2009, dokončena zadávací dokumentace a kvalifikační řízení, vyvěšeno s termínem podání nabídek 3. 8. 2009, byla jmenována výběrová komise	
		outsourcing údržby a správy čerpacích stanic a výdeje pohonných hmot	projekt schválen představenstvem v březnu 2009, probíhá kvalifikační řízení, přihlásil se 1 uchazeč, 13. 7. 2009 zasedla komise a proběhlo otevírání obálek s doručenými materiály a jejich zhodnocení	
Personální úsek	Outsourcing mzdové agendy a personalistika	outsourcing činností mzdových účtáren a personalistika	projekt pozastaven vedením DP	
	Outsourcing lékařských zařízení	outsourcing zdravotnického zařízení a psychologické laboratoře	projekt schválen představenstvem DP v květnu 2009, probíhá příprava zadávací dokumentace a kvalifikačního řízení	
Dopravní úsek	Outsourcing revizorů	projekt má zajistit zvýšení efektivity a přinést kvalitativní rozšíření činnosti revizorů, kteří by měli rozšířit svou činnost i o informování občanů a další služby	projekt pozastaven s ohledem na požadavek Dozorčí rady na dodání doplňujících podkladů potřebných pro zhodnocení projektu včetně materiálu řešícího celkový koncepční rámec projektu	





# Ukončení provozu vozů metra typu 8171 v Praze

Dopravní podnik a jeho strojvedoucí se v červnu 2009 po 35 letech rozloučili s posledními sovětskými vozy metra typu 8171. V pravidelném provozu se tak stalo v pátek 26. června na současné lince B.

**Bc. Jiří Tonar, provoz Obsluha vozidel B**

**N**ovináři se mohli s poslední soupravou rozloučit 30. června na zkušební trati v depu Kačerov. Na mimořádnou rozlučkovou jízdu s cestujícími mimo grafikon vyjela tato souprava na trať ještě 2. července. V provozu však nevydržela ani jedno „kolo“. Skupinka jedinců, zřejmě na mozkovou hmotu poněkud chudších, na její čelní skla při vjezdu do stanice Lužiny vylila několik kyblíků barvy. Pokazili tak nejen tuto akci, ale hlavně ohrozili bezpečnost běžných cestujících i všech přítomných fandů metra a městské dopravy. Strojvedoucí proto musel z bezpečnostních důvodů cestující vysadit a odjet do depa.



Poslední výjezd z depa 2. 7. 2009. Foto: Jiří Bureš



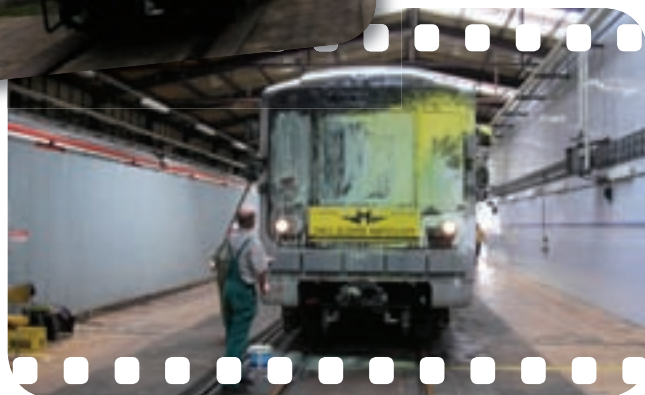
Návrat do depa po zásahu vandalů. Foto: Archiv Jiří Tonar



Poslední revize P2 pražského metra 9. 6. 2009 v DZ (pravidelná prohlídka daného rozsahu). Foto: Jiří Esser

8171-2391		8171-2391	
8171-2391-2391-2391-2391			
MONTÁŽNÍ 72 NA MONTÁŽNÍ STANOVIS			
NA V. 100 - VE 100			
2. 7. 2009 10:00 - 12:00			
Jiří Esser			
8171-2391			
8171-2391		8171-2391	

Kniha oprav soupravy 2392-2391 po P2 - 9. 6. 2009. Foto: Jiří Esser



Před vjezdem do myčky. Foto: Jiří Bureš



V myčce DZ. Foto: Jiří Bureš



## Vznik vozů 8171

Vůz typu 8171 byl následovníkem vozů  $E_{CS}$ . Dnešním slovníkem by se dalo říci, že se jednalo o částečnou technickou modernizaci, kterou si z převážné části na výrobci vynutily specifické podmínky a požadavky pražského metra. Technické změny se tak projeví nejen ve vzhledu vozu, ale i v dílčích vylepšeních. U typu  $E_{CS}$  byly všechny vozy konstrukčně řešeny jako vozy čelní, tedy vozy s řídicí kabinou strojvedoucího.

U vozu typu 8171 již byly vozy rozděleny na čelní a vložené. Tak bylo docíleno určitých úspor i zvýšena kapacita vozů. U vozů  $E_{CS}$  byly použity trakční motory s výkonem 72 kW. Tento výkon byl však pro zamýšlený provoz na dalších trasách pražského metra a pro členitost profilu jejich tratí nedostačující, proto vznikl požadavek na silnější pohon. A tak byly vozy 8171 osazeny trakčními motory s výkonem 110 kW. Dále zde také byla zcela jinak koncepčně řešena kabina strojvedoucího. A to jak z hlediska technického, tak i z hlediska zamýšlené obsluhy, neboť se v pražském metru plánoval přechod z dvoučlenné vlakové čety (strojvedoucí a pomocník strojvedoucího) na obsluhu jednočlennou. Je třeba podotknout, že některá technická zařízení sice byla oproti  $E_{CS}$  řešena nově (např. řešení přepínače jízda – brzda, elektrické obvody byly jističny jističi, osvětlení prostoru pro cestující zářivkami, bylo zde tovární nouzové řízení, zdvojené vlakové vodiče), přesto však bylo nutné opět postupně v Praze řešit nové problémy a provádět další úpravy (např. ovládání otevírání dveří, čelní světla, hlučné měniče atd.). Určitou zajímavostí tohoto typu vozu byla i možnost připojení zvláštního nouzového přenosného řídicího pultu přes konektor vložených vozů. Pult tak mohl umožnit řízení i z jiného než čelního vozu. Pult sám však nikdy nebyl do Prahy dodán...

Z typu 8171 pro pražské metro byly poté odvozovány i další verze těchto vozů pro jiná města a provozovatele podzemních drah v zemích bývalého východního bloku.

## Vozy 8171 v Praze

Vozů 8171 bylo v letech 1978–1990 pro Prahu vyrobeno v několika sériích celkem 507, z toho 204 čelních a 303 vložených. První vozy do Prahy dorazily přes vlečku z nádraží Krč do depa Kačerov 16. 1. 1978.



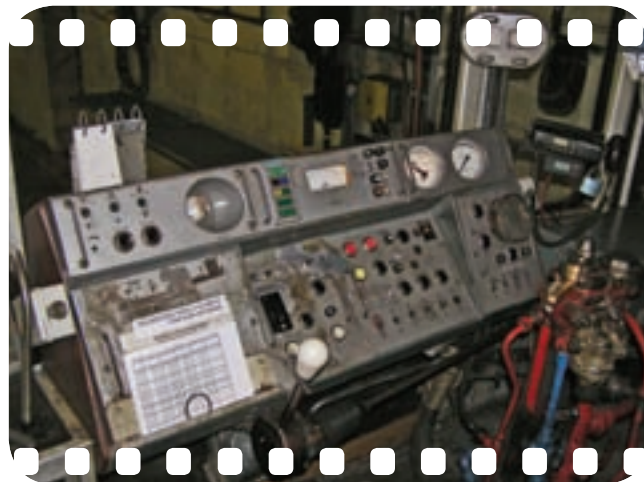
Výrobní štítek na boku jednoho z vozů.  
Foto: Jiří Tonar

Do provozu s cestujícími byly v pražském metru prvně zařazeny 1. 5. 1978 na trase C. Zde byly ve svých začátcích nasazeny jako čtyřvozové soupravy, od 25. 2. 1979 jezdily jako pětivozové. Na trase C byl jejich provoz ukončen 6. 11. 2003.

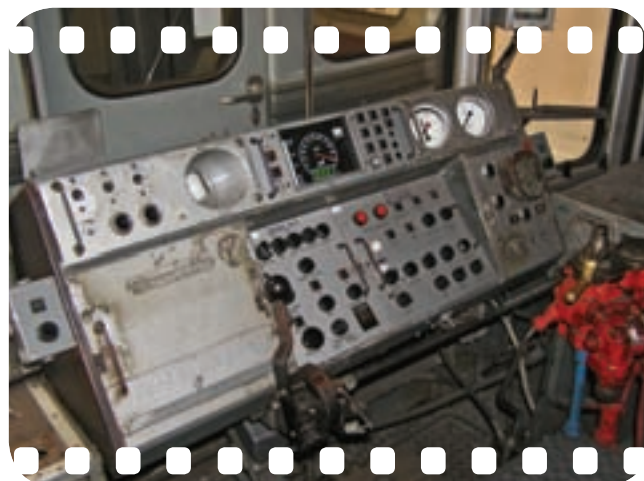
Na trasu A byly vozy 8171 nasazeny také v roce 1978, konkrétně 12. 8. Do 28. 2. 1982 zde jezdily soupravy čtyřvozové a poté, až do ukončení jejich provozu na této trase 24. 6. 2005, jako pětivozové.

Na trase B byly vozy provozovány v pětivozových soupravách již od zahájení provozu 2. 11. 1985 až do jejich letošního ukončení provozu.

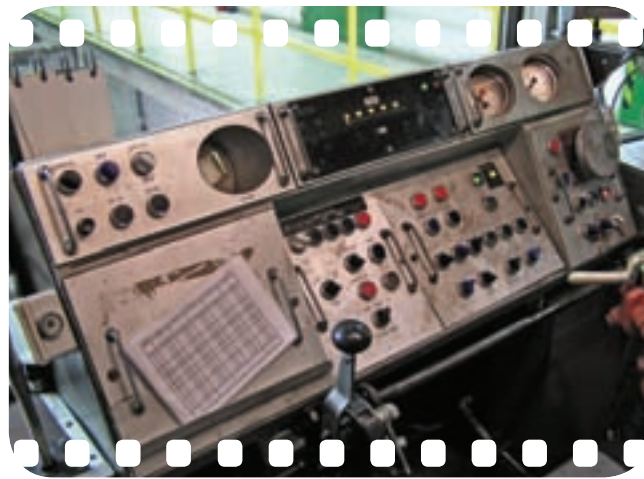
Vozy byly během svého provozu při vyšších stupních oprav i různě upravovány a některé prvky i zkušebně nahrazovány jinými. Postupně docházelo například k výměně kabeláže vozů za nehořlavé materiály, byly instalovány elektrické přimazávače kolejí, elektrické zámky kabin strojvedoucího i průchozích dveří vozu. Na soupravě složené z čelních vozů 2157–2159 bylo instalováno a v provozu s cestujícími odzkoušeno zařízení pro automatické vedení vlaku ACB M2 (automatické cílové brzdění). Velmi jednoduše řečeno, souprava



Obvyklý pult strojvedoucího – vůz 2374. Foto: Jiří Tonar



Pult strojvedoucího se zabezpečovacím zařízením Matra, používaném na trase C – vůz 2128. Foto: Jiří Tonar



Pult strojvedoucího po zkušební rekonstrukci – vůz 2105.  
Foto: Jiří Tonar

# SEŠITOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD

platí pro GVD č. 1 B

ŠKODOVSKÉ NÁDRAŽÍ - SOKOLOVSKÁ - (dopo Katerov)



DP METRO

Platí pro provozní den od 2. 11. 1988

Jízdní řád při zahájení provozu na trase B.  
Foto: Jiří Tonar

byl od rozjezdu po zastavení na určeném místě schopen řídit počítač.

U čelních vozů 2105, 2107, 2121 a 2131

byla zase při vyšších stupních oprav zkušebně provedena „pologenerální“ oprava. Ta se projevila patrně nejvíce úpravou stanoviště strojvedoucího. Na první pohled se jednalo hlavně o úpravy pultu strojvedoucího, výměnu jeho ovládacích i signalizačních prvků a ukazatele rychlosti.

Co k provozu těchto vozů uvést na závěr? I přes svou zastaralou konstrukci, náročnou údržbu (relativně časté předepsané pravidelné prohlídky), velkou hmotnost a značnou spotřebu energie vykonaly v pražském metru původní sovětské vozy velký kus práce.

Tyto vozy zastavovaly ve stanicích s názvy, které již dnešní mladší generace nezná. Za léta provozu přepravily mnoho milionů cestujících a nutno poznamenat, že v porovnání s ujetými kilometry a zmíněným množstvím přepravených pasažérů, byly poměrně velmi spolehlivé. Předností vozů 8171 byla značná technická odolnost a jednoduchost konstrukce.

Konkrétním příkladem bylo např. řešení nouzového řízení, které při své jednoduchosti řešilo i zkratky ve vedení obrácením polarit napájení...

Vozy patřily k těm strojům, o kterých lze s trochou



Vozy 2213 a 2249 určené pro historickou soupravu. Foto: Jiří Tonar

nadsázky říci, že k jejich opravě stačí schéma elektrických obvodů vozu, kladivo, šroubovák a kleště.

## Z kolejí do muzea

Obdobně jako Dopravní podnik hl. m. Prahy zachoval provozuschopnou historickou soupravu E<sub>65</sub> a vůz 1009 umístil do muzea MHD ve Střešovicích, bude též sestavena pětivozová souprava složená z vozů 2159-2637-2429-2213-2504 a do muzea bude přemístěn vůz 2374.

Určitou zvláštností a zajímavostí také je, že vozy 2501 a 2395 chce koupit společnost „Krkonošské metro“, které zamýšlí postavit několik set metrů dlouhou povrchovou dráhu a provozovat takové „metro“ jako zajímavost pro turisty.

Většina ostatních vozů prošla, či v blízké době projde, rekonstrukcí ve ŠKODĚ Plzeň na typ vozu 8171M. Z původních vozů zůstává po rekonstrukci pouze skříň vozu a podvozková část. Menší množství vozů, nevhodných k rekonstrukci, bylo sešrotováno. →



Provozní ošetření soupravy ve „Stanovišti provozního ošetření“ Černý most (SPO CM). Foto: Jiří Tonar



Vozy čekají v Hostivaři na sešrotování...  
Foto: Jiří Tonar





## Z provozu vozů 8171...

Během let bylo možné vidět vozy typu 8171 nejen v běžném provozu, ale i v různých situacích i podobách. Vozy se po trasách pohybovaly v listopadu 1989, zažily i povodeň v roce 2002. V době po povodni jely vozy pražského metra také prvně po kolejích ČD (a doufejme, že v této souvislosti i naposledy) pod Nuselským mostem, přes Železniční most a pražský Semmering do stanice Zličín a odtud přes spojovací kolej závodu Siemens do vlastního depa Zličín.



Smíchovské nádraží – listopad 1989. Foto: Jiří Tonar



Povodně 2002 – jedna z „utopených“ souprav FR B 2002. Foto: Jiří Tonar

A proč vlastně? Trasa B byla po povodni dlouho neprůjezdná. Soupravy však v této oblasti

najely mnoho kilometrů a dle dané technologie potřebovaly vyšší stupeň opravy. Jak je ale odvézt na opravu do Hostivaře a jak přivést jiné provozuschopné soupravy? Přece právě přes depo KačeroV, nádraží Krč a po kolejích ČD přes pražský Semmering do Zličína...

Dva vozy, 2129 a 2148, byly zapůjčeny společností Škoda a Siemens. Jejich zvláštností bylo, že obě společnosti pro jejich napájení a své zkušební účely namontovaly na oba uvedené vozy pantografy.

K malé ilustraci výše uvedeného může přispět alespoň několik následujících snímků...



Vozy 8171 na pražském „Semmeringu“. Foto: Jiří Tonar



Druhé řídicí stanoviště vozu 2148. Foto: Pavel Bárta



Stanice Stodůlky, tentokrát však na povrchu... Foto: Jiří Tonar



Zhlaví DZ 2005. Foto: Jiří Tonar



Setkání souprav E<sub>CS</sub> a 8171 – Kačerov 2005. Foto: Jiří Tonar



Soupravy s čelními vozy 2500, 2501 a 398 v DZ 20. 2. 2009. Foto: Jiří Tonar



Setkání dvou posledních souprav 2392–2391 a 2500–2374 ve stanici Černý most 8. 6. 2009. Foto: Jiří Tonar

## Dostavba západního vestibulu ve stanici Stodůlky na trase B metra

Když byla v roce 1995 uváděna do provozu stanice Stodůlky na trase B pražského metra, byl již ve stávajícím schváleném územním plánu zapracován rozvoj této oblasti – výstavba Západního města. Proto při projekci a realizaci této stanice byly vytvořeny předpoklady pro vybudování druhého výstupu stanice. A tato situace nastala právě v současnosti – byla zahájena výstavba Západního města a z tohoto důvodu se musí i zvýšit kapacita obratu cestujících se zajištěním

přístupu cestujících z této lokality.

**Ing. Josef Vacek, Inženýring dopravních staveb a.s.**

Inženýrskou přípravu a technický dozor investora dostavby západního vestibulu ve stanici metra Stodůlky zajišťuje Inženýring dopravních staveb a.s. Příprava stavby byla dokončena a 7. května 2009 byla vydána potřebná povolení pro vlastní stavbu.

Realizace byla již zahájena nezbytnými přeložkami inženýrských sítí a úpravami technologických zařízení jak stanice, tak i vnějších objektů. Tato etapa prací bude dokončena do konce tohoto roku s předpokládanou kolaudací 1. etapy objektů Západního

města developera FINEP. Vlastní dokončení druhého výstupu je plánováno v roce 2010.

Součástí této stavby je i rekonstrukce a modernizace stávajícího výtahu, který zajišťuje funkci bezbariérového přístupu do stanice. Po celou dobu realizace bude stanice Stodůlky v provozu a stavba bude minimálně omezovat podmínky cestujících. Druhý výstup je již architektonicky zpracován tak, aby odpovídal i architektonickému pojetí a koncepci nového centrálního náměstí Západního města. Vlastní vestibul bude obsahovat základní vybavenost tj. veřejné WC, bankomat, trafiku, místnost Policie a předprodej jízdenek. Výstupní vestibul bude osazen třemi rameny pohyblivých schodů.



# Nová návěstidla v Braníku

Ve čtvrtek 25. června 2009 byl krátce po desáté hodině dopolední zahájen zkušební provoz nových návěstidel na kolejovém křížení poblíž tramvajové zastávky Nádraží Braník. Poprvé v Praze – a v celé České republice – se jedná o tramvajové návěstidlo, které řidičům dává nejen pokyn VOLNO nebo STŮJ, ale umí je upozornit i na ten fakt, nejen že o nich „křižovatka ví“, ale také to, že se (z návěsti STŮJ) mohou připravit k jízdě nebo že se blíží k návěstidlu, na němž návěsti VOLNO odkapávají poslední vteřinky a v příštím okamžiku jim jízdu přes křižovatku zakáže. V dostatečném časovém předstihu, tak aby byli schopni včas a bezpečně zastavit.

Text a foto: Pavel Ďuran



Návěstidla v Braníku.

ani Antonín Dub – člověk, který se o zrod nových návěstidel zasadil patrně měrou největší.

Vládla uvolněná, neformální atmosféra. Jako první velice stručně promluvil ing. Dub, který všechny přítomné přivítal a vyjádřil potěšení nad tím, že se projekt nových světelných návěstidel podařilo dotáhnout k nějakému konci. Připomněl, že branická návěstidla jsou jedním ze dvou nových řešení – druhé se bude zkoušet v Ďáblicích. Řekl, že Praha má nebo v blízké budoucnosti bude mít k dispozici tři varianty řešení světelných návěstí pro tramvaje a byl by rád, kdyby sami řidiči ve finále rozhodli, která z nich jim vyhovuje nejvíc. Zda stávající „čochy“ nebo návěstidla v Braníku či Ďáblicích. Krátce promluvil i generální ředitel DP ing. Martin Dvořák. Zdůraznil, že po ročním zkušebním provozu nebudou nová návěstidla vyměněna v celé tramvajové síti najednou, nýbrž postupně s rekonstrukcemi křižovatek. Vyjádřil přesvědčení, že budou-li nová návěstidla realizována ve větším rozsahu v Praze, přidají se k této „pražské variantě“ („... já doufám, že se jí tak bude říkat...“) i jiná města, neboť jde podle jeho názoru nejen o zvýšení bezpečnosti tramvajového provozu, ale i o navýšení komfortu práce řidičů tramvajů. Bonusem pak podle Dvořáka je ten fakt, že nová návěstidla, cenově zcela srovnatelná s těmi stávajícími, jsou co do spotřeby energie nepoměrně úspornější.

Generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy pak byl tím mužem, který přestřihl pomyslnou pásku – stiskem tlačítka návěstidla v Braníku rozsvítil.



Návěstidla v Braníku.

**N**a branické kolejové křižovatce se sešli zástupci společnosti Eltodo – František Lusk, ředitel společnosti Dopravní systémy Eltodo a Rudolf Petzl, ředitel divize, z Magistrátu hl. m. Prahy dorazil Jan Heroudek, vedoucí odboru dopravy a Jitka Routerová, vedoucí oddělení Drážního správního úřadu. Dopravní podnik hl. m. Prahy reprezentoval jeho generální ředitel Martin Dvořák, technický ředitel Radek Zamrazil, vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje Jan Šurovský, za jednotku Provoz Tramvaje její vedoucí Petr Hloch a nechyběl

## Pět otázek pro ing. Duba

**Nová návěstidla, která byla dnes v rámci zkušebního provozu rozsvícena v Braníku, se, předpokládám, nezrodila během jediné noci?**

To v každém případě nikoliv. Předcházel tomu několikaletý vývoj. O nevhodnosti dvousignální soustavy „Volno“



Generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Martin Dvořák stiskem tlačítka návěstidla v Braníku rozsvítil.

a „Stůj“ pro signalizování tramvajových návěstí pomocí tzv. čoček (nebo chcete-li po ostravsku: kuliček) se na dynamicky řízených křižovatkách mluví prakticky od okamžiku, kdy takové křižovatky poprvé spatřily světlo světa. Já jsem otázku nových tramvajových návěstidel otevřel již krátce po založení Federace řidičů tramvají, někdy na přelomu let 2001, 2002. Kdo si pamatuje, na internetových stránkách bylo několik návrhů zveřejněno. Tehdy jsem byl coby zakladatel nové odborové organizace vystaven nebyvalému zájmu dopravní kontroly. Když mi neměl technik jízdy co vytknout, že jsem si tehdy ale dával pořádný pozor, nejjednodušší bylo obvinít mě z toho, že jsem projel křižovatku na „Stůj“ v okamžiku překlápění ze signálu „Volno“. Je víceméně pouze na zvážení řidiče, jak dlouho po překlopení návěstí si ještě „troufne“ křižovatkou projet. Zákon sice říká, pokud již nestačí bezpečně zastavit, nicméně s ohledem na počet stojících cestujících, typ tramvaje, adhezni podmínky a nakonec i samotné schopnosti řidiče je tento termín ve vztahu k návěsti zakazující další jízdu hodně vágní, až nešťastný. Česká republika společně se Slovenskem se do dnešní doby nedokázala vypořádat s tím, že tramvajím chybí signál „Pozor“. Jak se mi podařilo zjistit, snad už jen v Rakousku nepoužívají signál „Pozor“, ovšem tam se ve velkém používají předvěsti, které chybějící signál umí eliminovat. Když se před asi třemi lety do nás pustila i média, že tramvajáci jezdí v Praze na červenou a ohrožují ostatní účastníky provozu, nejaktivněji samozřejmě televize Nova, rozhodl jsem se boj za nové semaforey ještě zintenzivnit. S kolegy jsme objeli s petičí žádající zavedení signálu „Pozor“ české tramvajové provozu. Za pár dnů ji podepsala nadpoloviční většina řidičů tramvají, např. jen v Ostravě všichni oslovení (vyjma snad jednoho baníkovce – protože prý nemá rád Pražáky).

#### **I tato nová návěstidla, pokud vím, prošla určitým vývojem?**

Prvně jsem se zaměřil na již používané systémy řízení tramvajové dopravy v zahraničí. V Evropě nejrozšířenější, tzv. německá varianta, je používána v několika různých modifikacích. Každý signál má pro svůj směr samostatnou komoru. Na křižovatkách, kde dochází k větvení vlakové cesty, jsou pak sloupky obaleny doslova hrozny ampulí. K vyjádření všech signálů by např. na Strossmayerově náměstí v Praze bylo potřeba 4 x 15 komor, nepočítaje 4 x 3 výhybkových. Systém byl vymyšlen v dobách žárovkové technologie a je již dávno překonán. Touto cestou jsem jít rozhodně nechtěl. První úvahy se



Zleva Antonín Dub, Jan Heroudek a Martin Dvořák.

odvíjely od toho, nechat rozblikat stávající čočky. V místě bez větvení vlakové cesty si to dovedu ještě představit, tam, kde bude ukončován např. signál „Volno“ pro jízdu vlevo při současném signalizování volna přímo nebo vpravo, už nikoliv. Navíc je tu zcela zásadní problém s dohlédáním chybových stavů. Např. v okamžiku, kdy čočky zobrazující volno rozblikám, v době zhasnutí nebude na návěstidle svítit vůbec nic. Nesvítí-li čočky, pro řidiče to znamená, že se nejedná o řízenou křižovatku a pro řadiče podnět k tomu ji vypnout. Zkušebně se proto v Praze na třech křižovatkách (Karlovo nám. x Odborů, Trojská x Pod Lisem a Rašínovo nábr. x Libušina) signalizuje návěst „Pozor“ nikoliv tedy rozblikáním čoček, ale rozblikáním výzvového návěstidla. Přenesu-li se přes to, kolik typů čočkových a výzvoových návěstidel v Praze již máme, jedná se stále o nesystémové řešení, které neumí zakázat jízdu do zbývajících směrů, je-li v jednom směru jízda povolena. Zvažována byla také i varianta devítičočkového návěstidla. Nakonec jsem se rozhodl jít úplně novou cestou. Byl vytvořen model třibarevného návěstidla pomocí diodové technologie, který v jedné komoře umí zobrazit všechny signály. Ten byl posléze na základě připomínek modifikován do červenobílé varianty, která byla uvedena do provozu v Braníku.

#### **Nová návěstidla jsou ve zkušebním provozu. Jak dlouho bude trvat?**

Zkušební provoz plánujeme na jeden rok. Své stanovisko vydají odpovědné instituce a firmy, které se na vzniku této varianty návěstidel podílely, a pak bych byl rád, kdyby se i samotní řidiči mohli vyjádřit k tomu, které z návěstidel – protože během měsíce budeme mít v hlavním městě tři typy návěstidel pro tramvaje – jim vyhovují nejvíce. Teprve pak se rozhodne, který typ se navrhne k legislativnímu procesu.

#### **Slyšel jsem názor, že nová návěstidla jsou nákladná a příliš složitá. Zatíží případná výměna návěstidel rozpočet Dopravního podniku?**

Projekt nových návěstidel sledoval 3 základní cíle. Zavést návěst „Pozor“, snížit počet komor a zvýšit bezpečnost dohlídkání chybových stavů. Jsem přesvědčen, že výsledek splnil všechna očekávání. K nákladnosti je potřeba za prvé vysvětlit, že majitelem světelných signalizačních zařízení ani investorem rekonstrukcí křižovatek není Dopravní podnik hl. m. Prahy. Za druhé: výměna by neprobíhala jednorázově, ale přirozenou obnovou v rámci rekonstrukcí. Za třetí: komora nového návěstidla vychází o 20 % levněji než komora stávající- →



cích čoček. Za čtvrté: nové komory lze aplikovat na stávající řadiče. A za páté to nejdůležitější: v případě realizace by se jen v Praze ušetřilo více než 300 komor (tedy více než 1/3 z celkového počtu) oproti stávající variantě čočkového a výzvoového návěstidla. Na 75 % SSZ v Praze vychází počet komor na polovinu, na 25 % vychází počet komor stejně a pouze u čtyř křižovatek by se počet komor zvýšil (Strossmayerovo náměstí (+4), Palackého náměstí (+3), Otakarova a Palmovka (+2)). To nepočítám, že diody mají delší životnost a výrazně nižší spotřebu proudu. Nová návěstidla považují také za jednodušší a přehlednější než stávající čočky s výzvoovými návěstidly. To proto, že vycházejí z velmi triviální filozofie:

**„svítí-li na návěstidle červená barva – stůj, zastav, nesvítili na návěstidle červená barva – jed“**

Pokud se řidič bude řídit tímto pravidlem, nemůže bez znalosti dalšího udělat jakoukoliv chybu. Navíc červená

barva je nám od útlého věku vštěpována jako barva nejvyšší výstrahy, máme ji uloženou již v našem podvědomí a reakce jsou proto daleko přirozenější než u monochromatických návěstidel.

**Otázka poslední: návěstidla v Braníku jsou funkční, jejich provoz je v tuto chvíli definitivní?**

Jedná se pouze o zkušební provoz. Program je nějak nastaven a bude se v průběhu příštích týdnů a měsíců doplňovat a optimalizovat. V tomto směru bych chtěl řidiče poprosit o shovívavost, případně o jejich připomínky, protože oni jsou ti, kdo se s novými návěstidly setkávají v praxi. Již nyní se na některých podnětech (např. vysoká svítivost v noci) pracuje. Řidiči by ve finále neměli hodnotit dopravní řešení (řazení fází), ale provedení samotných signálů. Předem děkuji za každou připomínku.



# Nové řešení pro tramvaje: pražcové semaforey

Zavedení nových signálů pro tramvaje, které budou obsahovat signál „pozor“, je v další fázi. Vznikla hned dvě řešení světelných signalizačních zařízení (SSZ), jež poslouží k vyzkoušení dvou různých navrhovaných systémů. Ty by v budoucnu mohly zvýšit bezpečnost a komfort tramvajové dopravy v Praze při průjezdu řízenými křižovatkami.

**Ing. Miroslav Grossmann, jednotka Dopravní cesta Tramvaje**

Jedna signalizace, s použitím barevných signálů, byla realizována v Braníku a je v provozu od letošního června. Druhý semafor, s využitím pražcových signálů, byl zprovozněn v podjezdu na tramvajové trati do Dáblic. Začal fungovat 18. července s obnovením provozu po rekonstrukci trati. Obě zařízení jsou použita na trati mimo pozemní komunikaci. Myšlenka vzniku nových signálů pro tramvaje je poměrně stará. Hlavním



Tramvaj ukončuje stanovení v zastávce Třebeňická a návěstidlo ukazuje, že úsek v podjezdu je volný.

nedostatkem běžně používaných dosavadních zařízení (tzv. čoček) je absence signálu „pozor“, tedy období žluté pro silniční vozidla. Odstranění této vady bylo hlavním požadavkem při návrhu nových pražcových návěstidel. Kromě toho byly zohledněny nároky na jejich lepší viditelnost i z dálky, nezaměnitelnost s ostatními návěstmi (nejen pro silniční vozidla, ale i například s návěstidlem elektricky ovládané výhybky pro tramvaje), jednoduchost a intuitivnost pro

pochopení řidičů a zároveň použití co nejnižšího množství komor návěstidla, tzv. ampulí. Tento poslední argument však není podstatný pro řidiče, ale spíše pro techniky pečující o semaforey. Samozřejmostí bylo zahrnutí všech dosud používaných signálů do nového zařízení. Podoba pražcových semaforů vznikla širokou a dlouhou diskuzí na půdě všech dotčených odborných útvarů Dopravního podniku hlavního města Prahy s tím, že rolí gestora



tohoto návrhu byla naším nejvyšším managementem pověřena jednotka Dopravní cesta Tramvaje. Důvodem totiž byla potřeba zakomponovat toto zařízení, jehož cílem je zvýšit bezpečnost provozu v podjezdu na trati do Ďáblic, přímo do projektu rekonstrukce tramvajové trati. Do diskuze o použité logice návěstí, vzhledu a tvaru symbolů byly zapojeny především útvary dopravního, technického, ale i personálního úseku. Prvotní fázi byly především řešerše používaných systémů v zahraničí.

Předlohou pro toto řešení je systém, který se používá ve většině evropských zemí, například v Německu, Polsku, ale i Chorvatsku, Řecku a jinde. V Česku jsou použita pražcová návěstidla v Plzni na smyčce Bory a v Brně u Výstaviště. Díky LED technologii, jež při výrobě dopravních návěstidel nahrazuje klasické žárovky, je však nyní možné sdružovat více signálů do jedné komory a výrazně redukovat jejich počet. Zatímco v Německu tedy dochází k použití až patnácti ampulí při větvení trati do tří směrů, po „české redukci“ je komor maximálně šest.



Návěstidla byla sestavena v dílně Eltodo DS v Čerčanské ulici. Osazení jednoho návěstidla diodami trvá cca 1 den.

Realizaci signalizace v podjezdu Ďáblice zajistila firma Elektroline, návěstidla vyrobilo Eltodo dopravní systémy. A jak vypadají pražcové signály pro tramvaje, se kterými se setkáváme v Ďáblicích?

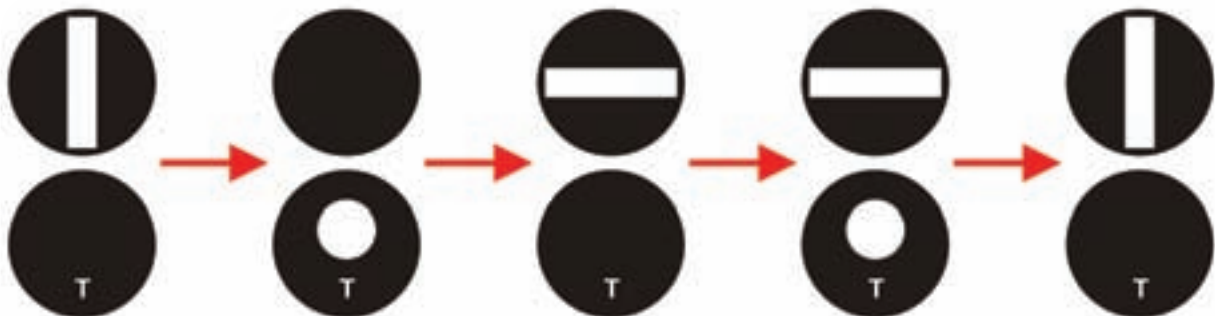
tedy, když signál „T“ je dobře viditelný ze stopčáry a její bezprostřední blízkosti. Je třeba uvést, že i tak je jeho viditelnost výrazně lepší než například viditelnost současných červených signálů v kontaktních zámcích. Provoz v podjezdu je řízen v obou směrech. Návěstidla jsou těsně před vjezdy do podjezdu. Trvale je návěstěn signál „volno“. V okamžiku průjezdu tramvaje kolem semaforu dochází k překlopení signalizace do stavu „stůj“ s přechodem přes signál „pozor“. Když tramvaj opustí sledovaný prostor, signalizace se vrací přes signál „příprava k odjezdu“ do stavu „volno“. Délka trvání signálu „pozor“ v jednotlivých směrech a rozsah hlídaného úseku trati byly stanoveny s ohledem na dosažitelnou rychlost, zábrzdovou dráhu při provozním brzdění, rozhledové poměry a délku tramvajových vlaků. Pro detekci tramvajů jsou použity klasické trolejové kontak- →



volno vlevo, volno přímo, stůj vpravo (signál „T“ označuje vložený nárok)

Příklad signálů, jak by vypadaly při použití v plné sestavě, tedy s větvením trati do tří směrů.

Všechny signály jsou provedeny v bílé barvě a jejich význam je patrný z obrázku. V horní komoře se zobrazují signály „volno“ a „stůj“. Ve spodní ampuli je tečka, která má stejnou funkci jako žlutá pro silniční vozidla. Do stejné komory navíc přibýlo písmeno „T“, jež má stejný význam jako stávající výzvoový signál. Velikost písmene „T“ byla nejčastěji připomínkováným bodem řešení, jak ze strany útvarů DP, tak i odborů. Objevily se obavy, že signál nebude zdaleky vidět. Velikost tohoto signálu však byla záměrně zvolena výrazně menší, než je velikost tečky, jelikož jeho význam je pouze informativní a jeho reálný smysl je pouze při návěsti „stůj“. Postačí



volno

pozor

stůj

příprava  
k odjezdu

volno

Zobrazení sledu signálů na SSZ podjezd Ďáblice.



ty PTK1, které jen v Praze prokázaly svoji vysokou spolehlivost na více než stovce semaforů. Na případné závady této detekce (nerovnoměrnost hodnot na přihlašovací a odhlašovací detektoru) bude SSZ reagovat přechodem do režimu „blikající žluté“, tedy v našem případě do blikající tečky.

Je nutné zmínit, že ačkoli se jedná o zařízení, které má kromě odzkoušení nových signálů zvyšovat bezpečnost provozu, nemá povahu klasického zabezpečovacího zařízení, které známe ze železnice, nýbrž povahu zařízení sdělovacího. I nadále tedy platí pravidla pro jízdu na rozhled. Stejná logika platí i v případě stávající signalizace v podjezdech na Barrandově. V současné době panuje představa, že po ukončení zkušební provozu signalizace v Ďáblicích by došlo ke sjednocení vzhledu i algoritmu signalizace s barrandovskými podjezdy. Nová návěstidla by měla být v případě zařazení do české legislativy použita nejprve na křižovatkách, které jsou kritické z pohledu ukončování signálu volno těsně před příjezdem tramvaje. Typickým místem je SSZ Vršovická - Bělocerkevská (Eden) ve směru z centra. Není přitom bez zajímavosti, že právě na této křižovatce se vůbec jako na první v Praze zkoušela preference tramvajů, a to už v roce 1980! Projekt „Experiment Eden“ však narazil hlavně na nespolehlivost tehdejší detekce tramvajů a v roce 1982 se na signalizaci vrátily pevné programy, které jsou zde dosud a nepřispívají tak kvalitě provozu MHD.

Osazení nových návěstidel by se v budoucnu nevyhnula ani místa, kde dnes necítíme problém s ukončováním volna těsně před tramvaj. Důvodem je předpokládaný požadavek na jednotný systém signálů. Předběžně proto byla řešena i otázka, jak vybavit signalizace v místech, kde se tratě větví do tří směrů a šest komor bude příliš z hlediska prostorového nebo pro zatížení nosné konstrukce SSZ. Problém se může týkat míst, kde je nutné tramvajová návěstidla umísťovat na výložníky a není možné zřízení zvláštního sloupku přímo u trati. Jedná se o SSZ Strossmayerovo náměstí (dva vjezdy), SSZ Palackého náměstí (tři vjezdy), SSZ Bělehradská – Otakarova (tři vjezdy) a SSZ Sokolovská – Zenklova (dva

vjezdy). Vzhledem k tomu, že v těchto případech není nutné zaručovat viditelnost signálů z větší vzdálenosti, je pro tato specifická místa předběžně uvažováno s akceptovatelným zmenšením komor.

Zkušební provoz by měl podle předpokladů trvat rok. Měl by ověřit, zda signalizace splňuje vstupní požadavky, zda je možné její široké používání, či požaduje další úpravy. Obdobně tomu bude v případě signalizace v Braníku. Výsledkem testování by měl být výběr jednoho ze dvou předkládaných řešení (nebo samozřejmě v případě neúspěchu hledání řešení zcela jiného) pro zařazení do české legislativy.

Teprve to umožní provoz zcela nových plnohodnotných tramvajových návěstidel na světelných signalizacích na pozemních komunikacích.



Signál „volno“ v praxi.



Signál „pozor“ v praxi.



Signál „stůj“ v praxi.

# Škoda ForCity v Praze

Z pondělí 15. června 2009 odkapávaly teprve první minuty, když se v areálu Ústředních dílen Dopravního podniku objevil prototyp nové tramvaje pro Prahu. Škoda 15T ForCity putovala do Prahy na návěsu tahače společnosti APB Plzeň.

Pavel Ďuran  
Foto: Ing. Antonín Dub



Přísně a do poslední chvíle tajené operaci přihlíželo jen několik málo lidí. Nová tramvaj měla být totiž Praze představena toho dne až v deset hodin dopoledne, za přítomnosti vedení DP a zástupců Magistrátu. Nekonalo se tu tedy žádné hemžení hasičů, nepotkali jste tu jeřáb. Pouze čtyři lidé z doprovodných vozidel společnosti ABP stačili na to, aby se prototyp patnáctky dostal na pevnou zem, na jednu z kolejí areálu ÚDDP. A trvalo jim to pouhou hodinu.

Na samotném návěsu je totiž tramvaj na jakýchkoli kolejích. Další ocelové traverzy jsou potom jako kolejnice umístěny i mezi návěsem a kolejemi v pozvolném spádu, zabezpečeny od sebe na vzdálenost rozchodu kol a po nich pak tramvaj jištěná ocelovým lanem na navijáku umístěným za kabinou kamionu a brzdami samotné tramvaje, a to působením vlastní hmotnosti, sjíždí z nákladáku na koleje. Odtud pak už „vlastními silami“ odjela do jedné z hal areálu, aby tu počkala na její oficiální, slavnostní uvítání, které se uskutečnilo týž den o desáté dopolední za přítomnosti nejvyššího managementu DP a radního pro dopravu, předsedy představenstva DP, a. s. pana Radovana Šteinera.

A čím nová pražská tramvaj prochází teď? Vysvětlil mi to ještě v noci Pavel Tarant, vývojový manažer Škody Transportation:

Nejprve je potřeba udělat předepsané úkony, aby tramvaj mohla vůbec do města...

Co ty předepsané úkony jsou?

Jde o technickou prohlídku, technicko-bezpečnostní prohlídku v plném rozsahu a také o zábrzdnu zkoušku.



A co tramvaj ForCity čeká, až bude vpuštěna do ulic metropole?

Nespěchejte, nejprve patnáctku dostanou do ruky hasiči a bude se nakolejovat a vykolejovat. Pak budou následovat typové zkoušky – ty reprezentují spoustu měření. Budou se odehrávat už v ulicích Prahy za provozu, ovšem bez cestujících.

Je nějak pevně určen počet kilometrů, který nová tramvaj musí odjet?

Ne, není. Tady záleží na rozhodnutí Drážního úřadu. Znamená to tolik, že pokud bude všechno dobré a nic se „nevyvalí“, tak těch kilometrů bude méně, když se něco „vyvalí“, bude jich samozřejmě víc.

Praha tedy tramvaj, jež by se měla v budoucích letech stát tváří našeho hlavního města, má za svými hradbami. A nebude dlouho trvat, kdy se poprvé ukáže v jeho ulicích.



# Preference tramvají na Bubenském nábřeží

Významné zlepšení plynulosti provozu tramvají nastalo se zahájením prázdnin na dvou světelných signalizacích na Bubenském nábřeží mezi zastávkami Vltavská a Pražská tržnice. Dosud byli cestující i řidiči tramvají zvyklí čekat na prvním semaforu v každém směru jízdy a teprve druhou křižovatku překonávali plynule. Nyní projede výrazná většina tramvají oběma světly bez zastavení. K úpravě řízení došlo v rámci Programu zrychlení tramvají.

**Ing. Miroslav Grossmann, jednotka Dopravní cesta Tramvaje**

**O**bě zmíněné signalizace (SSZ 7.135 Bubenské nábřeží – Argentinská a SSZ 7.187 Bubenské nábřeží – tramvajová trať) se nachází na významné trase městské silniční dopravy. Bubenské nábřeží je totiž pokračováním magistrály, jedné z nejvíce zatížených komunikací v Praze. To vyžaduje obezřetnost při realizaci preference tramvají.

I pro tramvaje je však trať důležitá. Místem projíždí čtyři tramvajové linky, spojuje oblast Holešovic s východem Prahy. Projíždí zde linka č. 3, která je označena jako pilotní linka preference MHD v Praze.

Preference tramvají na obou signalizacích není přitom novou záležitostí. Má za sebou jedenáctiletý vývoj a doufejme, že nyní spěje do trvalého a optimálního stadia.

## Plná preference v minulosti

Plná preference tramvají byla na obou signalizacích zavedena již v roce 1998, ale záhy byla zrušena. Preference podle zkušeností pracovníků Magistrátu a policistů totiž způsobovala kolony vozidel sahající ve směru z centra až od nám. I. P. Pavlova, ze strany do centra zase neúměrně prodlužovala vzdutí v ulici V Holešovičkách. V obou případech s vlivem na provoz MHD v těchto místech.

V roce 2003 se na signalizacích provedla mírná úprava ve prospěch tramvají. Zlepšil se průjezd vždy druhým semaforem ve směru jízdy, zdržení na prvních světlech však zůstalo podobné jako ve stavu bez preference. Tramvaje mohly projíždět pouze v předem definovaných časových polohách, aby nenarušovaly koordinaci pro individuální automobilovou dopravu (IAD). V době nejsilnějšího provozu byl pak automaticky navolen koordinovaný pevný program s podobnými dopady. Na první signalizaci v každém směru jízdy vznikalo průměrné zdržení cca 25 sekund, maxima pak mohla přesáhnout i jednu minutu.

## Porucha odhalila nové možnosti

Výjimečně, při určitém typu závady, však docházelo k samočinnému sepnutí plné preference tramvají. Ta na SSZ fungovala několikrát do roka třeba i několik dní. Tento „poruchový“ způsob řízení přitom nebyl zcela totožný s plnou preferencí, která se používala v roce 1998.



Hlavní rozdíl spočíval v tom, že zatímco řízení z roku 1998 bylo koordinované a vyžadovalo tak častější ukončování zelené na magistrále i bez nároků tramvají, „poruchové“ řízení je izolované. To znamená, že v případě, kdy nejede tramvaj, auta na magistrále prodlužují své volno do maxima. Řízení tak je kapacitnější pro IAD a přitom ještě mírně výhodnější pro tramvaje.

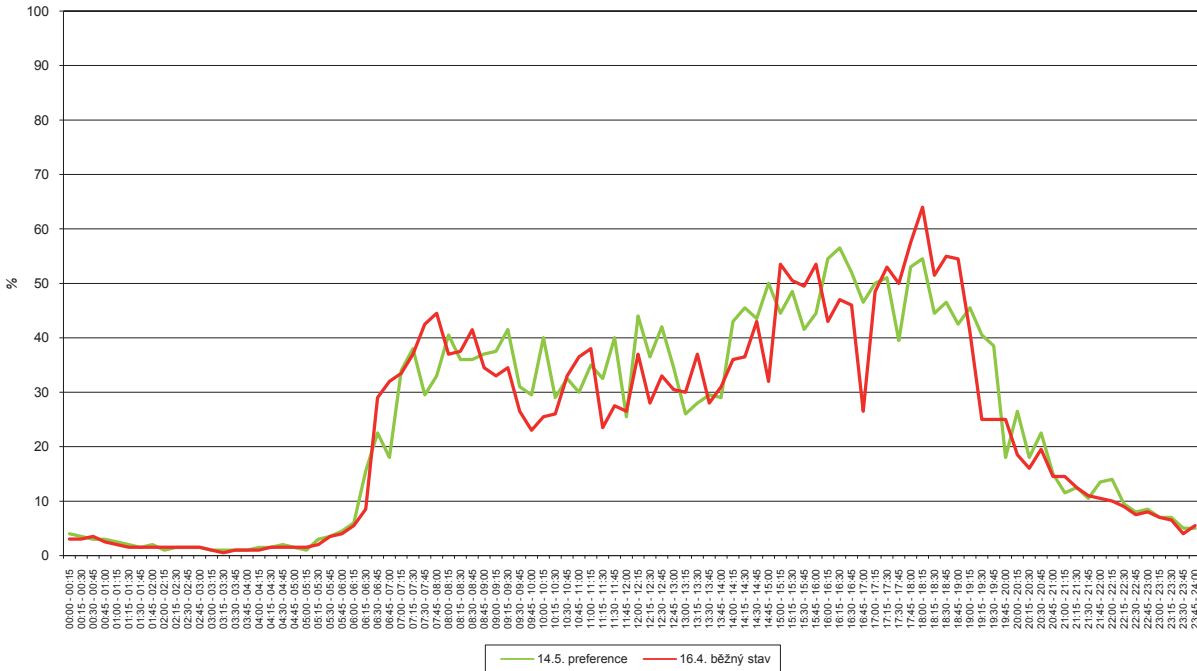
Na začátku tohoto roku se zmíněné signalizace dostaly na pořad jednání s Odborem dopravy MHMP, Policie ČR a Technickou správou komunikací.

Dopravní podnik navrhoval návrat do řešení z roku 1998 s jednou zásadní změnou, která vycházela z poznatků při poruchách. Aby při nejsilnějším provozu vozidel i tramvají systém automaticky volil původně „poruchový“ izolovaný program, který kromě plné preference zajistí vyšší kapacitu pro vozidla. Toto řešení bylo technicky možné, protože oblast je prostřednictvím HDRÚ vybavena tzv. dopravně závislou volbou programů, ve kterém je výběr způsobu řízení závislý na provozu.

## Květnový test

Díky vstřícnému postoji Policie ČR, konkrétně ing. Petra Říhy z Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDRÚ) a také Milana Smolíka z firmy Signalbau Huber CZ, bylo možné realizovat test, který v praxi ověřil navržený způsob řízení. Ing. Jan Adámek (TSK-ÚDI), autor dopravního řešení SSZ, vypracoval

## Obsazenost 7.135 DVB´+DVB čtvrtky



Křivky ukazují obsazenost na detektoru automobilů na Bubenském nábřeží ve směru z centra. Čím vyšší jsou hodnoty, tím více se v místě tvoří zácpy. Zelená křivka ukazuje denní průběh při testování preference, červená průběh při běžném stavu do června 2009. Křivky jsou podobné.

příslušnou změnu dokumentace a po dořešení technických záležitostí byl dne 12. 5. 2009 v ranních hodinách odstartován třídní test preference tramvají na Bubenském nábřeží.

Naměřené intenzity a obsazenost na osmi vozidlových detektorech (pro IAD) v oblasti byly následně porovnány s hodnotami sebranými při běžném řízení bez preference. Oddělení Energeticko-technologický dispečink DP v čele s vedoucím Jiřím Sedláčkem navíc dodalo data pro zjištění časových úspor tramvají, a to dokonce s využitím speciálně osazeného majáku v zastávce Pražská tržnice.

A test skončil úspěchem. Tramvaje dle DORISu uspořily na průjezdu úsekem při plné preferenci v průměru kolem 20 sekund. Zvýšení se pravidelnost, rychlost a atraktivita MHD. Díky výraznému úbytku zastavení se snížila spotřeba energie. Z nákladů na jednu vozohodinu lze vypočítat, že za rok provozu v plné preferenci by došlo k teoretické úspoře na straně DP kolem 650 tisíc korun. Ta je však podmíněna zkrácením jízdních dob a počtu vypravovaných vlaků, což je mnohem širší otázka. Na lince č. 3 by se jednalo například o rekonstrukci Libeňského a Hlávkova mostu, úpravu signalizací na Výtoni, Karlově

náměstí, u Bílé Labutě, na Těšnově a v oblasti Hloubětína. Problémy IAD při testu nebyly zřejmé, což bylo potvrzeno i ve vyhodnocení dle dat od HDRÚ. Zřetelný nebyl ani vliv rozpadu koordinace pro IAD, protože přetížená Argentinská ulice je ve špičce často plná popojíždějících vozidel. Nepatrně se zlepšily podmínky pro chodce, za nejsilnějšího provozu se délka cyklu zkrátila z 80 na 66 sekund.

### Zkušební provoz do konce září

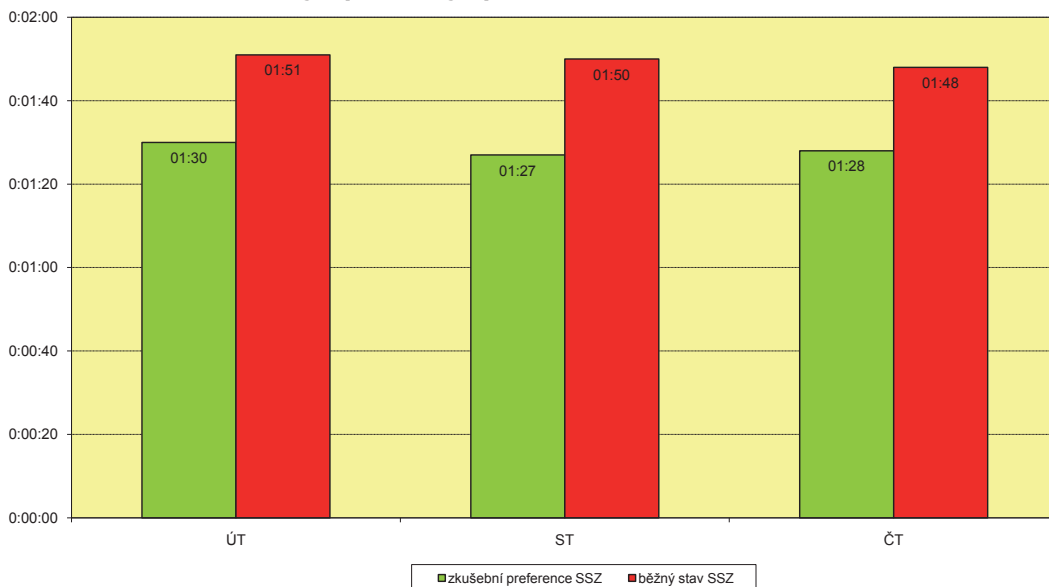
Druhý týden po předání zprávy schválil Ing. David Nováček z Odboru dopravy MHMP příslušnou změnu dokumentace a 29. 6. 2009 došlo prostřednictvím HDRÚ k úpravě dat obou SSZ, do stavu, který byl testován v květnu.

Nyní probíhá na dvojici signalizací tříměsíční zkušební provoz, po kterém nelze vyloučit určité úpravy. Prázdniny, kdy je slabší provoz tramvají i aut, jsou ideálním zabíhacím obdobím. Plnému zatížení bude čelit nová preference na Bubenském nábřeží v září.

Kromě použití izolovaného programu místo koordinovaného lze za příznivé odlišnosti oproti stavu z roku 1998 považovat trvale funkční preferenci tramvají na SSZ Argentinská – Ply-

nární, která nepřímo chrání Bubenské nábřeží i centrum města před nadměrným náporům vozidel a také zúžení Legerovy ulice, což má za následek snížení množství aut přijíždějících z centra.

Průměrná doba jízdy mezi majáky Vltavská -> Pražská tržnice



Tento graf byl součástí vyhodnocení testu. Časové hodnoty ve sloupcích jsou ve formátu mm:ss. Z údajů je jasně patrné, jakých časových úspor bylo plnou preferencí tramvají dosaženo.





Plná preference tramvají na Bubenském nábřeží nepůsobila IAD zásadní potíže.

Na závěr je třeba doplnit informaci důležitou z ekonomického hlediska. Úprava signalizace byla provedena s naprosto minimálními náklady, které navíc nenesl Dopravní podnik.

Velký dík za realizaci patří kromě jmenovaných také



Minimální časové ztráty. Tramvaj opouští křižovatku a řidiči aut se již mohou připravovat k jízdě.

vedoucím pracovníkům zúčastněných institucí. Jedná se mimo jiné o Ing. Jana Heroudka a Ing. Miroslava Rajcharta (Odbor dopravy MHMP), Ing. Ladislava Pivce a Ing. Jaromíra Muchku (TSK) a plk. Pavla Švrčulu (Policie ČR). Doufáme, že podobný příklad spolupráce nebyl poslední.

## Program zrychlení tramvají

V průběhu roku 2007 byl u Dopravního podniku rozpracován Program zrychlení tramvají, jehož první část (úprava 21 SSZ) byla schválena řídicím výborem společnosti na konci roku 2007.

Ing. Miroslav Grossmann, jednotka Dopravní cesta Tramvaje

**P**rojekt má za úkol za minimálních nákladů zkrátit čekací doby tramvají na signalizacích, které jsou technologicky vybaveny pro preferenci, ale preferenci neprovádí, nebo ji podle některých názorů provádí nedostatečně. Vedoucím projektu je Ing. Miroslav Grossmann, přímo spolupracují odd. Rozvoj a preference dopravy, odd. Projektování a organizace dopravy a nyní také odd. Řízení provozu.

Dosud došlo v souladu s požadavky DP k úpravám na 6 SSZ:

- 1.146 Mariánské hradby – U Prašného mostu \*
- 3.351 Želivského – Jeseniova
- 5.531 Plzeňská – smyčka tramvají \*
- 5.524 Plzeňská – Pod Kotlářkou (Kotlářka) \*
- 7.135 Bubenské nábřeží – Argentinská
- 7.187 Bubenské nábřeží – tramvajová trať

Částečně bylo požadavkům DP vyhověno na 2 SSZ:

- 1.042a Bulhar
- 1.501 Újezd – Vítězná \*

Dále došlo k dohodě v 1 případě, řeší se realizace:

- 1.056 Křižovnická – Kaprova + 1.010 Národní divadlo (úprava proti zahlcování Křižovnické ulice a Smetanova nábřeží)

DP nadále uplatňuje požadavky na 11 SSZ:

- 1.107 Karmelitská – přechod
- 1.108a Karmelitská – Hellichova



V rámci Programu zrychlení tramvají probíhalo v posledních měsících testování preference tramvají na několika křižovatkách v oblasti Smíchova. Tento snímek je z SSZ 5.505 Nádražní – Vltavská, které funguje bez preference. Díky spolupráci Policie ČR, jež simulovala preferenci řízením z ruční skříňky, je možné ověřit dopady požadovaných změn na provoz IAD v oblasti Malého smíchovského okruhu. Ve spolupráci s projektantem Eltodo DS, Odborem dopravy Magistrátu a TSK se nyní hledají především technické možnosti k alespoň částečnému zlepšení průjezdu tramvají.

- 1.108b Karmelitská – Harantova
- 1.156 Klárov – Letenská (Malostranská)
- 2.020 Rašínovo nábřeží – Libušina
- 2.021 Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)
- 3.321 Ohrada
- 5.068 Lidická – Zborovská
- 5.503 Štefánikova – Kartouzská
- 5.505 Nádražní – Vltavská
- 5.548 Radlická – Za Ženskými domovy

Projednávání DP odsunul do doby rekonstrukce v případě 1 SSZ:

- 0.394 Černokostecká – smyčka tramvají

\* U takto označených SSZ došlo k úpravě mimo přímé projednávání Programu zrychlení, například v rámci zkušebního provozu.

# Na severu nezůstal kámen na kameni

Havarijní stav tramvajové sítě v oblasti Kobylis a Ďáblic vedl jednotku Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) k pečlivé přípravě řady rekonstrukčních akcí v dotčené oblasti.

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

**K**oordinacním cílem bylo uskutečnit v jedné stavební sezoně všechny potřebné práce v oblasti a nezpůsobit opakované výluky tramvajové dopravy ve stejných úsecích, tj. minimalizovat dopad na cestující. Rovněž je důležité opakovaně nevystěhovávat vozovnu Kobylisy, kromě řady nepříjemných dopadů na zaměstnance (zejména řidiče tramvajů) jde i o značné finanční vícenáklady. Do souboru akcí patří následující projekty:

## 1. Rekonstrukce kolejíště vozovny Kobylisy

Z hlediska stavu kolejové sítě se dvůr vozovny Kobylisy stal absolutní prioritou JDCT, vždyť koleje č. 1–5 již byly delší dobu vyloučeny z provozu. Původní náklady na velkorysé řešení dvora a haly mycího stroje jsou v dnešní kritické finanční situaci neakceptovatelné. Bylo tedy třeba stavbu co nejvíc redukovat a zlevnit. Toto zadání bylo splněno díky nerealizaci některých stavebních objektů, jmenovitě automatického stavění vlakové cesty, odložení výstavby nového mycího rámu, redukce dlážděných ploch, s tím, že v budoucnu lze nové kolejíště libovolně dostrojít. Základní rekonstrukce kolejíště však musí, vzhledem k nové konfiguraci dvora, proběhnout naráz. Spodní stavbu zajišťuje Inženýring dopravních staveb (IDS) prostřednictvím stavební společnosti EDIKT, a. s. Vrchní stavbu stejně jako vrchní vedení si zajišťuje JDCT sama vlastními silami. V někte-



Jeden z posledních výjezdů ze starého dvora vozovny Kobylisy. Tramvaj projíždí stavenišťem odpoledne 30. června 2009.



O tři dny později již byl dvůr k nepoznání a plný stavebních strojů, které z haly sledují na 2 měsíce uvězněné tramvaje.

rých případech byly využity repasované železobetonové pražce (původem z Hradčanské). Investiční akce je financována z vlastních zdrojů DP. V příštích letech bude z důvodu výstavby městského okruhu několikrát omezen provoz vozovny Vokovice a kvůli akutní potřebě rekonstrukce

trati v Plzeňské ulici bude nedostupná po určitou dobu i vozovna Motol, z čehož vyplývá nutnost vysoké spolehlivosti vozovny Kobylisy, k čemuž se před rekonstrukcí skutečně nemohl nikdo zavázat. Práce započaly v polovině května rekonstrukcí objízdné koleje. Vlastní →



výluka vozovny se uskutečnila od 1. července. Obnovení provozu je plánováno na 1. září 2009. Akci bylo mimořádně potřebné koordinovat s akcí č. 3.

## 2. Rekonstrukce tramvajové trati do Ďáblic

Během dlouhodobé výluky trati do Ďáblic v letech 2004–2006 (kvůli výstavbě metra IV.C2) se nepodařilo zrekonstruovat úsek od Třebenicke po smyčku Ďáblice. Úsek byl již tehdy v povážlivém stavu, počátkem letošního roku byl zejména v prostoru smyčky již téměř na uzavření. Součástí investiční akce, která bude financována z fondů EU Konkurenceschopnost, je i dokončení ostatních nerekonstruovaných úseků (zastávka Střelnická a úsek Kyselova – Ládví). Bezbariérově, konkrétně šikmými rampami, bude zpřístupněna zastávka Třebenicke. Stavba probíhá v režii IDS, hlavním zhotovitelem je firma Eurovia, a.s. (dříve Stavby silnic a železnic). Tramvajový provoz byl vyloučen od 19. května do 18. července. Nutná byla koordinace především s akcí č. 3.

## 3. Rekonstrukce kolejového trojúhelníku Klapkova x Střelnická vč. části smyčky Březiněveská

Rekonstrukce tohoto kolejového uzlu vhodně dokončí práce prováděné v oblasti. Odstraní přestárlé elektricky ovládané výhybky EMP1, vyřeší velmi nevhodnou geometrii v uzlu, díky čemuž bude provoz tramvají plynulejší. Rovněž bude rekonstruací odstraněn opakovaný hlukový problém v Klapkové ulici, který je předmětem letitých stížností obyvatelky přilehlého domu. V případě nerealizace by bylo nutné opakovaně přerušit provoz tramvají v úseku Ke Stírce – Vozovna Kobylisy a Ke Stírce – Sídliště Ďáblice. Tato akce je tedy klíčem k neopakování výluk v oblasti s dopadem na cestující i na chod vozovny. Výše uvedené argumenty podstatně urychlily přípravu této stavby. Zatímco první dvě stavby byly v zásadě z minulosti připravené k realizaci, tak tento uzel se teprve projektoval. Organizačně nakonec došlo (z hlediska financování, zajištění obstaravatele i hlavního zhotovitele) ke splnutí s dílem č. 2.



Rekonstrukce trati do Ďáblic. Na snímku je vidět hranice úseku rekonstruovaného v roce 1993 a nyní. V pozadí probíhá rekonstrukce zastávek Střelnická.



Rekonstrukce křižovatky Střelnická – Klapkova v druhé etapě dne 7. července 2009.

Větev od Ďáblic byla tedy mimo provoz rovněž od 19. května do 18. července, větev od Stírky pouze mezi 1. a 18. červencem a směr k vozovně Kobylisy je uzavřen od 1. července s plánovaným obnovením provozu k 1. září 2009.

## 4. Výměna celé kolejové konstrukce před smyčkou Vozovna Kobylisy

Jedná se o údržbovou akci v plné režii JDCT, během níž dojde i k doplnění nové radiově ovládané výhybky ve smyčce vozovna Kobylisy. Akce, úspěšně uskutečněná v prvních dvou červencových týdnech, využívá výluky provozu tramvají z titulu akcí č. 1 a 3.

## 5. Rekonstrukce troleje v Klapkové ulici mezi stanicí Kobylisy a křižovatkou Stírka

Jedná se o investiční akci v plné režii JDCT. Obsahem stavby je stavba nových trolejových sloupů osazených výložníky, nové trolejové vedení, úprava kabelového vedení, změna způsobu ovládaní výhybky u rozjezdové splátky na radiové ovládaní. Tím se konečně po 16 letech povedlo zvýšit propustnost splátky i pro vlaky 2xT3. V Klapkové ulici díky tomu došlo k výraznému zjednodušení nosné konstrukce troleje, která navíc byla po 34 letech velmi zchátralá.





Výměna kolejové konstrukce před vozovnou Kobylišy v režii Vrchní stavby.

Ačkoliv se jedná o velmi obsáhlý soubor prací, v provozu tramvají byly potřebné pouze tři základní etapy. Nejprve šlo o uzavření úseku Střelničná – Sídliště Ďáblice (tramvaje jezdí k Vozovně Kobylišy) – pracuje se na akcích 2+3 – od 19. května do 1. července. Následovala úplná uzavírka pro tramvaje od Stírky po Ďáblice a Vozovnu Kobylišy – pracuje se na akcích 1+2+3+4+5 – od 1. července do 18. července a ve zbylém prázdninovém

období pokračuje uzavření úseku Březiněveská – Vozovna Kobylišy (tramvaje už jezdí do Ďáblic) – pracuje se na akcích 1+3 – od 18. července do 1. září. Zkoordinovat a připravit všechny akce do této podoby trvalo několik dlouhých roků. Nad rámec těchto hlavních staveb proběhla ještě řada prací údržbového charakteru, např. výměna oblouků a výhybky v nerekonstruované části smyčky Březiněveská, výměna brzdících kolejnic B1



Rekonstrukce troleje v Klapkové ulici se týkala i výhybky u zastávky Ke Stírce.

v zastávce Líbeznická, výměna kolejnic NT1 na křižovatce Střelničná – Čumpeříkova, změna povrchu přejezdu v téměř místě a také podbití celé trati do Ďáblic. Na rozdíl od minulých dob se nesupluje údržba investičních činností a dělá se jen to, co je skutečně potřeba. Byly vytvořeny všechny předpoklady pro to, aby nebylo nutno se do oblasti hodně dlouho vracet. V zářijovém DP KONTI@KTu vás provedeme po hotovém díle.

## Oprava rozvětvení v Lazarské ulici

Podobně jako křižovatka na Karlově náměstí je i trať v Lazarské ulici neuralgickým bodem pražské kolejové sítě, což je evidentní zejména od dob, které následovaly po bezhlavém rušení tratí v centru Prahy v 70. a 80. letech minulého století.

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

Zatímco v roce 1983 rekonstrukce Spálené ulice včetně úplné křižovatky Spálená – Lazarská probíhala celé prázdniny ještě za možných odklonů linek do ulic 28. října a Na Příkopě, tak na podzim 1994 to již možné nebylo. Tehdy proběhla za velké mediální pozornosti během 33 dní →



Průjezd poslední tramvaje... Foto: Ladislav Sarnovský



... a pár minut poté. Foto: Ladislav Sarnovský



další rekonstrukce trojúhelníku. Na svoji dobu šlo, v porovnání s jinými akcemi tohoto typu, o krátkou výluku s obrovským dopadem do pražské tramvajové dopravy. Tato konstrukce však byla postupně již v letech 2001–2004 po třetinách vyměněna. Výměna sledované třetiny od Lazarské se však v roce 2001 pohodlně skryla ve více než dvouměsíční výluce způsobené stavbou kolektoru a pěší zóny ve Vodičkově ulici a nezpůsobila dodatečné komplikace. Po necelých osmi letech intenzivního provozu vyvstala opět potřeba zásahu. I tentokrát byla nutná takzvaná výměna kolejové konstrukce, neboť pražce a kolejový spodek jsou v pořádku.

Na podzim 2007 proběhla, rovněž za mediálního zájmu, výměna kolejové konstrukce na Karlově náměstí během tří návazných víkendů. Tehdy leckdo připomínal, že se vše brzy zase vrátí do starých zvyků a že Dopravní podnik hl. m. Prahy si stej-

ně brzy bude zase dělat, co se mu zlíbí, a že šlo o ojedinělou akci. Na to můžeme odpovědět pouze daty, ze kterých plyne, že tento systém, tj. výměna třetiny kolejové konstrukce od pátku večer do noci z neděle na pondělí se stal pro jednotku Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) a jmenovitě pro provozovnu Vrchní stavba standardem. Loni takto proběhla např. výměna třetiny kolejové konstrukce u Vozovny Strašnice a letos právě popisovaná Lazarská. Připomeňme si tedy pár dat. Vyjmutí dlažby za provozu tramvajů začalo v noci ze čtvrtka 18. června 2009 na pátek. Poslední tramvaje projely v pátek po 20. hodině. Byla zavedena náhradní autobusová doprava z Karlova náměstí k Bílé Labuti. Výluky bylo využito i k dílčí opravě BKV panelů v Jindřišské ulici. Cestující v tramvajích projíždějící Spálenou ulicí mohli pečlivě sledovat vývoj prací až do neděle 21. června do 17 hodin, kdy proběhla úspěšná

zkušební jízda. Po dokončení všech prací byla zahájením nočního provozu náročná akce ukončena. Na stavbě se velmi dobře prezentovala provozovna Vrchní stavba z JDCT a z jednotky Vnitropodniková doprava provozovna Nákladní vozidla. Na stavbě se prakticky nepřetržitě střídalo vedení celé provozovny Vrchní stavba, konkrétně pánové Michal Novotný, Jan Klatovec, Petr Janák, Tomáš Šilhan a Ing. Ladislav Sarnovský.

Je velkým potěšením pro JDCT, že akce proběhla v utajení a bez mediálního zájmu. Potvrzuje se tím, že cestující jezdící do škol či do zaměstnání (vyjma lidí pracujících na směny) vlastně vůbec nezjistili a ani nepotřebovali zjistit, že se něco děje a že došlo k nějakému omezení provozu. Podobným způsobem hodlá JDCT letos ještě vyměnit kolejová rozvětvení na Výstavišti od ulice Dukelských hrdinů, u Strojimportu a na Vinici.



V sobotu ráno již byly staré kolejnice vyvezeny a začala montáž nových. Foto: Tomáš Šilhan



Pár hodin poté jsou již usazeny výhybky na nových pražcích. Foto: Tomáš Šilhan



Neděle byla ve znamení dlaždičů (ráno a odpoledne). Foto: Jan Klatovec



# Tramvaje se po roce vrátily do smyčky Špejchar

Stavba severozápadní části Městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka, známější pod označením Blanka, konečně přinesla první pozitivum pro tramvajovou dopravu. Na den přesně rok od poslední jízdy bylo totiž možno zase vidět na smyčce Špejchar tramvaj.

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

V souladu s informacemi prezentovanými v únorovém DP KONT@KTu probíhala ve sledovaném období výstavba nové tramvajové trati v úseku Sparta – smyčka Špejchar. V květnu byly zkráceny obrátové koleje provizorního obratiště Sparta a v uvolněném prostoru bylo vybudováno napojení nové trati. Zatímco v úseku U Sparty – vjezd do smyčky Špejchar se jedná o trať definitivní, tak úsek od ulice U Sparty až po Letenské náměstí bude ještě v budoucnu překládán. Proto zatím ani nebylo demonstrováno provizorní úvratové obratiště Sparta.

Nový úsek je zatím proveden formou otevřeného kolejového svršku a jeho finální povrchová úprava se uskuteční až v příštím roce v rámci 3. podbití trati. První zkušební tramvaj dorazila na smyčku Špejchar v nedělní podvečer dne 28. června, což byl malý zázrak, neboť tři týdny předtím by návštěvník neznalý věci ani netušil, kudy trať povede. Díky ostrému pracovnímu tempu se nakonec podařilo zahájit provoz s cestujícími ranním výjezdem dne 1. července 2009. Samotná smyčka Špejchar nedoznala žádných změn a je stále ve stejném provedení od svého vzniku v roce 1978. Obnovení provozu na smyčku Špejchar umožnilo vítané posílení provozu tramvajů v úseku od Strossmayerova náměstí na Letnou o třetí tramvajovou linku, a především je znovu možné jezdit na Letnou jedno směrnými tramvajemi.



Měřicí vůz (tzv. pomeranč) č. 5521 vyčkává u Sparty na propojení trolejí (v pozadí vozy Vrchního vedení) a první jízdu v úseku. Neděle 28. červen 2009.



První den provozu. Linky 15 a 25 jedou měsíční krajinou v prostoru budoucí křižovatky U Vortlíků.

Z pohledu cestujících i provozovatele tramvajové dopravy však tou hlavní pozitivní změnou bude propojení smyčky Špejchar s tratí v Badeniho ulici. Termín této změny je stále očekáván k 1. listopadu 2009. O dopadu dalších aktivit stavby komplexu Blanka bude

DP KONT@KT referovat v dalších číslech, neboť osud přeložky v Trojské a Partyzánské ulici závisí na dalším vývoji kauzy Libeňský most. Uzavřeny nejsou zatím ani otázky přerušení provozu tramvajů na Prašném mostě a v Myslbekově ulici.



# Poslední kloubový autobus typu Ikarus 280.08 Dopravního podniku hlavního města Prahy, a. s. byl vypraven již před deseti lety

Před deseti lety, dne 1. července 1999, se cestující veřejnost slavnostně rozloučila s provozem autobusů typu Ikarus 280.08 pražského Dopravního podniku. Tyto první velkokapacitní kloubové vozy nasazené na linky městské hromadné dopravy sloužily cestujícím v Praze přes 21 let.

Petr Bechyně a Roman Vanka



Autobus evidenčního čísla 4000 vypravený dne 3. června 1983 z provozovny Vršovice na 13. pořadí linky číslo 213 projíždí sídlištěm Jižní Město. Foto: Zdeněk Kačena

## Historie kloubových vozidel v Československé republice; technický popis autobusu typu Ikarus 280

Zájem o provozování velkokapacitních autobusů v České republice sahá až do poloviny minulého století. Již tehdy se objevily zvýšené nároky na přepravu cestujících a autobusy standardní délky jim nedokázaly vždy spolehlivě čelit. Jednotlivé Dopravní podniky i závody ČSAD byly nuceny řešit tento problém využitím autobusových přívěsů, které připojovaly za autobusy standardní délky. Československý výrobce „Karosa, národní podnik Vysoké Mýto“ představil první kloubový autobus typu **Škoda 706 RTO-K** v roce 1960. K sériové výrobě bohužel nedošlo, jelikož výroba autobusů typu Škoda 706 RTO byla předána do Polska, kde se kloubové autobusy vyráběly pod značkou Jelcz. Druhý kloubový autobus typu **Karosa ŠM 16,5** byl vyroben roce 1966. V následujících letech výrobce vyprodukoval dalších 15 městských autobusů tohoto typu, z nichž jeden se v roce 1968 zkoušel také v Praze. Dnes již zrušená provozovna Dejvice ho tehdy nasazovala na linku číslo 134 vedenou v trase Petřiny – Vypich – Letenské náměstí – Na Františku – Národní



Autobusy evidenčních čísel 4014, 4016, 4005 a 4006 odstavené v provozovně Vršovice dne 4. května 1984. Foto: Jaroslav Veselý

divadlo – Ostrčilovo náměstí – Náměstí Hrdinů – Budějovické náměstí – Sídlíště Antala Staška.

Ani tento typ kloubového autobusu nebyl sériově vyráběn. Jedním z hlavních důvodů se stalo rozdělení kompetencí mezi jednotlivé státy Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), v rámci něhož se primární role

výroby kloubových autobusů přidělila maďarskému výrobcovi „Ikarus“, jenž v roce 1971 vyrobil prototyp vozu typově označeného „Ikarus 280“. Velkokapacitní článková vozidla v městském provedení označená „Ikarus 280.08“ se čtyřmi elektropneumatiky ovládanými dveřmi pojala 37 sedících a 103 stojících cestujících.

Dvoudílná karoserie byla samonosná, svařená z ocelových profilů, zvenku oplechovaná a uvnitř obložená dřevovláknitými deskami. Střecha a boční stěny byly odhlučňeny, motorový prostor navíc tepelně odizolován. Sedačky byly vyrobené z kovových trubek s pěnovou výplní a potaženy koženkou. Stanoviště řidiče disponovalo seřiditelným a odpruženým sedadlem. Topení vozu bylo teplovodné, řízení mělo hydraulický posilovač, motor byl uložen pod podlahou mezi nápravami. Přední tuhá náprava a náprava vleku byly téměř shodné, obě řiditelné. Střední náprava byla hnací s výkyvnými polonápravami a planetovými převody v nábojích kol. Odpružení bylo vzduchové s teleskopickými tlumiči, vůz byl vybaven provozní brzdou dvouokružovou pneumatickou, parkovací ruční pružinovou a zpomalovací motorovou. Vozidla byla poháněna motorem RÁBA MAN D, řadovým ležatým čtyřtaktickým vznětovým šestiválcem s přímým vstřikem paliva a chlazeným kapalinou. Spojka byla jednokotoučová suchá s hydraulickým ovládním. Převodovka byla šestistupňová, mechanická a dálkově ovládaná, vyjma první série autobusů evidenčních čísel 4000–4019 s pětistupňovou převodovkou.

## První dodávka autobusů typu Ikarus 280 a jejich vypravení na linky městské hromadné dopravy

První autobus typu Ikarus 280 městského provedení se v tehdejší Československé socialistické republice zkoušel již v roce 1973. Šlo o autobus vyrobený pro budapeštský Dopravní podnik (BKV), jehož zkušební provoz organizoval Ústav silniční a městské dopravy (ÚSMD) za účelem testování a schválení technické způsobilosti. Autobus označený maďarským evidenčním číslem **52-05** se státními poznávacími značkami **PROBA 06-74 a C 35-93** byl v Praze testován na podzim roku 1973 například na lince číslo 176 provozované v trase Strašnice, Průběžná – Náměstí Míru – Stadion Jih (dnes Stadion Strahov). Dopravní podnik hlavního města Prahy začal dovážet prostřednictvím podniku zahraničního obchodu „Motokov“ první kloubové autobusy typu Ikarus 280.08 koncem roku 1977. Dosud měl k dispozici pouze autobusy standardní délky typu Karosa ŠM/ŠL 11 a koncepčně zastaralejší vozy typu Škoda 706 RTO a Jelcz 272. Jak již bylo


uvedeno výše, hlavním důvodem nákupu článkových vozů byly zvýšené přepravní požadavky zejména v nově vystavěných rozlehlých sídlištních celcích s vyšší hustotou obyvatel. Velké nároky na množství přepravených osob byly kladeny na krátké časové období, převážně mezi pátou a sedmou hodinou v ranní dopravní špičce pracovních dnů, kdy většina cestujících využívala městskou hromadnou dopravu k cestám za pracovními povinnostmi. Tato skutečnost přinášela pražskému Dopravnímu podniku, který v této době disponoval pouze jedinou linkou metra C v trase Kačerov – Sokolovská (dnes Florenc), nemalé problémy. Vozidla povrchové dopravy jezdila často přeplněná až do té míry, že již nepobírala další cestující a dodržení jízdního řádu se na některých linkách stávalo jen „jakýmsi přáním“, které často nebylo možné splnit. Z personálních i technických důvodů se také stávalo, že na pravidelné linky bylo oproti plánovanému vypravení nasazeno méně autobusů. První dodávka dvaceti kloubových autobusů s evidenčními čísly **4000 až 4019** byla přidělena provozovněm Klíčov (ev. č. 4000 až 4006), Vršovice (ev. č. 4007 až 4012) a Kačerov (ev. č. 4013 až 4019). V ulicích hlavního města Prahy se vozy objevily počátkem roku 1978 s perspektivou budoucího nasazení na nejzatíženější linky městské hromadné dopravy. V pondělí dne **16. ledna 1978** byly poprvé vypraveny z provozovny Kačerov na linku číslo **190** vedenou v trase Budějovická – Spořilov – Na Sádce – Župkova (dnes Ke Kateřinám) – Sídliště Jižní Město (dnes Jižní Město), která sloužila jako kapacitní napáječ jediné linky metra. Stejnou funkci plnila i linka číslo **206** v podobné trase Budějovická – Spořilov – Na Sádce – Stavební plocha IPS (dnes Modrá škola) – Sídliště Jižní Město ve špičkách pracovních dnů, na kterou vyjely první kloubové autobusy z provozovny Vršovice ve středu 1. února 1978. Kloubové autobusy nasazené provozovnou Klíčov mohli cestující poprvé spatřit v pondělí 23. ledna 1978 na lince číslo **177**, která spojovala Hloubětín, Harfu a Bohnice. Na všech uvedených linkách byl však realizován smíšený provoz, to znamená, že se zde vyskytovaly společně s kloubovými vozy i autobusy standardní délky. Ikarusy vyjely dne 27. srpna 1978 na linku číslo 206 naposledy, naopak

## Základní technické údaje autobusů Ikarus 280.08 pražského Dopravního podniku

Technický údaj/ evidenční čísla	4000 - 4019	4020 - 4354	4355 - 4593
Max. celková délka (mm)	16500	16500	16500
Šířka vozové skříně (mm)	2500	2500	2500
Výška vozové skříně (mm)	3160	3160	3160
Max. přední převis (mm)	2460	2460	2460
Přední převis (mm)	2410	2410	2410
Rozvor náprav (mm)	5400/6200	5400/6200	5400/6200
Zadní převis (mm)	2410	2410	2410
Max. zadní převis (mm)	2440	2440	2440
Pneumatiky	11,00-20	11,00-20	11,00-20
Hmotnost vozu (kg)	12500	12500	12500
Počet míst k sezení	37	37	37
Počet míst k stání	103	103	103
Celková obsaditelnost (počet cestujících)	140	140	140
Motor	RÁBA MAN D 2156 HM6U	RÁBA MAN D 2356 HM6U	RÁBA MAN D 2156 MTÚ
Počet válců	6	6	6
Průměr vrtání (mm)	121	123	123
Zdvih pístů (mm)	150	150	150
Objem válců (cm <sup>3</sup> )	10350	10690	10690
Výkon	141,2 kW/2100/1 min	162 kW/2200/1 min	162 kW/2100/1 min

v pondělí 4. prosince 1978 zahájily provoz na další lince číslo 189, která dodnes slouží jako kapacitní obsluha Krče a Lhotky. Dopravnímu podniku, jež měl zájem na rozšiřování linek i zvýšení počtu autobusů tohoto typu, způsobil nemalé problémy maďarský výrobce, který nestíhal dodávat potřebné množství dalších vozidel. V rámci přípravy Dopravního podniku na provoz autobusů typu Ikarus 280.08 nemůžeme z historického hlediska opomenout **příkaz ředitele podniku č. 2/78 ze dne 11. ledna 1978** týkající se odměňování řidičů autobusů typu Ikarus 280.08 za provádění údržby těchto autobusů. Vedení Dopravního podniku si bylo vědomo větší náročnosti údržby těchto vozidel a po řidičích požadovalo větší péči o technický stav, kterým měli dosáhnout minimální poruchovosti, nejnižších provozních nákladů a nákladů na opravy a minimálního správkového procenta v provozu linek pražské městské hromadné dopravy. Podstata spočívala v přenesení drobných

údržbářských úkonů v rámci denního ošetření z pracovníků dílen na řidiče, v účasti na mazání autobusu po ujetých cca 2500 kilometrech a při provádění plánované údržby po 5000 kilometrech a v neposlední řadě i v odměňování řidičů za řádné splnění těchto úkonů. Pro zajímavost můžeme citovat doslovný text příkazu, který je zaměřen právě na odměňování řidičů: „*Za každou hodinu, odpracovanou na autobusu Ikarus 280.08 a vykázanou v jízdním výkazu pod symbolem „100“, náleží řidiči odměna ve výši 1,24 Kčs. Výše paušálu je odvozena z časové náročnosti na rozšířený okruh prací, prováděných řidičem a ze současné průměrné mzdy řidiče.*“ Příkaz dále počítá i s krácením odměn a odvolá-

vá se na nedodržení třech hlavních ukazatelů – porucha na trati nebo závada, čistota vnitřku i vnějšku autobusu, technický stav autobusu a úroveň údržby. Při nedodržení jednoho se odměna krátí o 30 %, při nedodržení dvou o 60 % a při nesplnění všech ukazatelů se nepřiznává vůbec. Vyhodnocením těchto ukazatelů byl pověřen tehdejší odbor 13320 – Ekonomika práce, kterému však jednotlivé podklady zasílali pracovníci střediska garážmistrů jednotlivých provozoven. Součástí příkazu byla i níže vyobrazená příloha číslo 1 „Smlouva o předání autobusu do socialistické péče řidiči“. Dopravní podnik zde za stranu zaměstnavatele zastupoval vedoucí garážmistr příslušné provozovny. 

Dopravní podnik hl.m.Praha – Autobusy  
konecny podnik

Č. 322/78/13320/By  
Vydává : V.Korb - 13110  
Telefon : 675-45/003

V Praze dne 25.1.1978.

Oběžník č. 22/78

Trvalé změna provozních parametrů na aut.lince č.206

Na základě rozhodnutí : DP OK a vedení DP-A platí následující opatření :

Platnost : od ranního výjezdu dne 1.2.1978

Důvod : nasazení vozu typu IKARUS


Provozní parametry : v jeden den - špička

- oběžná délka	nezmění se
- počet vozů :	14
- interval (min.) :	3,5

Ukládá pracovníků provozu, dopravního dispečinku a kontrol.orgánů, aby se seznámili se zněním oběžníku.

Dopravní náměstek ředitele

Josef Havelka v.r.

Za správnost : 

Provozovna \_\_\_\_\_ Příloha 1

**S M L O U V A**

o předání autobusu do socialistické péče řidiči

Autobus typ \_\_\_\_\_ kloubový I K A R U S 280.08  
SPZ \_\_\_\_\_ Inv. čís. \_\_\_\_\_  
se předává řidiči \_\_\_\_\_  
jašno \_\_\_\_\_ služ. čís. \_\_\_\_\_

Autobus se předává v řádném provozuschopném stavu, s úplným příslušenstvím a předepsaným vybavením. S autobusem byla vedena v rámci předávky skutební jíзда a nbyly zjištěny žádné závady.

Řidič svým podpisem stvrzuje, že bere na vědomí, v souladu s uzavřenými socialistickými sávkami, po dobu platnosti této smlouvy, tyto povinnosti:

- 1) řádnou péči o autobus, plnění úkonů denního ošetření a denní kontroly docilovat co nejmenší provozní náklady a náklady na opravy a prodloužení životnosti autobusu a jeho agregátů,
  - 2) řádnou technickou jízdou rajišovat bezpečný, bezporuchový a hospodárny provoz autobusu,
  - 3) neustále udržovat autobus a jeho vybavení v řádném a úplném stavu a čistotě.
- Uvedené povinnosti řidiče se vztahují i na případné použití záložního autobusu typu IKARUS 280.08.

V Praze dne \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ předává vedoucí garážmistr

\_\_\_\_\_ přijímá řidič

Příloha číslo 1 příkazu ředitele podniku č. 2/78 ze dne 11. ledna 1978.  
Zdroj: archiv www.citybus.cz

Oběžník dopravního náměstka číslo 22/78 zavádějící provoz kloubových autobusů typu Ikarus 280 na lince číslo 206 od 1. února 1978. Zdroj: archiv www.citybus.cz



# Nová tramvajová trať v Osijeku

O prázdninách obvykle doporučujeme v DP KONTAKTu nějaké dopravně zajímavé cíle. Jeden zajímavý provoz nalezneme na severovýchodě Chorvatska, konkrétně v Osijeku.

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



Země bývalé Jugoslávie jsou poměrně chudé na tramvajový a ještě chudší na trolejbusový provoz. Ve Slovinsku není v tomto ohledu vůbec nic, v Bosně a Hercegovině je jeden tramvajový, a jeden trolejbusový provoz v hlavním městě Sarajevu a v Chorvatsku nalezneme pouze tramvaje, a to v Záhřebu a již zmíněném Osijeku. Ani v ostatních zemích bývalé Jugoslávie žádný „elektrický“ ráj v MHD nenalezneme.

Osijek dlouhá léta disponuje především úzkorozchodnou páteří západovýchodní linkou č. 1 (Zeleno Polje – Višnjevac), doplněný krátkou okružní linkou č. 2 z centra k nádraží. Tato trať však prochází výraznou proměnou. Již před občanskou válkou byla zahájena výstavba nové trati metodou BKV panelů ulicí Vinkovačka směrem k budoucí smyčce Mačkamama. Dílo na své dokončení čekalo přibližně 15 let a teprve v roce 2006 bylo (konec trati již jinou technologií) dobudováno. Dvoukolejná trať je dlouhá necelých 500 metrů a je zakončena, jako všude v Osijeku, prostou jednokolejnou smyčkou. Tím se okružní linka změnila na okružní se závletem.

V současné době vzniká v Osijeku zcela unikátní tramvajová trať, která nemá široko daleko obdoby. Z konečné Mačkamama je již téměř dobudováno prodloužení o délce cca 4,3 kilometru. Unikátnost spočívá ve skromnosti, ale přitom v evidentní efektivnosti nové trati. Trať je v celé délce jednokolejná s výhybnami. Těch je celkem 6, plus koncová smyčka Bikara. Nácestných zastávek je 8. Provoz na jednokolejce bude řízen světelnou signalizací s pražcovými návěstidly. Do úseku bude prodloužena linka č. 2, která se tak stane radiální linkou s velkou blokovou smyčkou v centru města.

Nová smyčka Bikara je vzdušnou čarou vzdálena asi 800 metrů od východní konečné linky č. 1 (Zeleno Polje). Jak novostavba vypadá? Na snímku číslo 1 vidíme začátek trati u smyčky Mačkamama. Trať se elegantně proplétá mezi vzrostlými stromy. Právě takto mohla vypadat provizorní tramvajová trať v Praze na Letné, nicméně v Osijeku půjde o trvalé řešení. Dráha poté pokračuje



1




2

čuje východním směrem za pomoci několika výhyben při severním okraji ulice Gacka (foto 2), která vznikla teprve spolu s tratí. Trať se poté dostává do zastávky a do ulice Martina Divalta. V části s činžovními domy se geometrické uspořádání nemění. Závěr trati je veden již zúženou ulicí v zástavbě nízkých domků. Trať je v tomto úseku vedena uprostřed ulice na nezvýšeném tělese. Z bočního vedení do osy se dostává za zastávku u malé okružní křižovatky, což je řešení sice celkem na pohled elegantní, ale pravděpodobně dopravně nejužším hrdlem celé novostavby. Osově vedení trati vč. výhybny s ostrovním nástupištem ukazuje snímek číslo 3. Ačkoliv naše normy osově vedení jednokolejné trati na nezvýšeném tělese neznají a v Jablonci nad Nisou je toto uspořádání téměř 20 let minulostí, je evidentní, že třípruhové uspořádání s „banalizovaným“ středním pruhem bude v praxi zcela bezproblémově funkční.

Pro zájemce o tramvaje v Osijeku nabízíme ještě internetový odkaz <http://www.gpp-osijek.com> a připomínku, že ve měsíci v minulosti proslavené klasickými vozy T3 (ev. s vleky B3) se nyní setkáme zejména s vozy T3R.PV ve vzhledu nikoliv klasické T3, jako jsou u nás v Praze, ale ve verzi „bulwa“ od arch. Pelikána. Přejme tedy Osijeku aby nová tramvajová trať



3

splnila jejich očekávání a doufejme, že i někde jinde vzniknou nové elegantní tratě, které se dobře přizpůsobí místním prostorovým podmínkám. 





# Rok ve funkci personálního ředitele Ing. Tomáše Petany

Je tomu právě rok, co DP KONTAKT uvedl na svých stránkách rozhovor s tehdy novým personálním ředitelem DP ing. Tomášem Petanou. „Dopravní podnik je obrovská výzva. Je to veliký podnik s největším počtem zaměstnanců v Praze a moje záměry jsou totožné se zadáním Magistrátu pro celý management – a to je hledání úspor a snížení provozních nákladů celého Dopravního podniku,“ řekl kdysi dnes čtyřiatřicetiletý manažer, s nímž jsem mluvil o naplňování jeho vizí, se kterými před rokem vstoupil do funkce. Co se dá stačit za jediný rok? Jak vypadá personální politika Dopravního podniku dnes?

Pavel Ďuran



## Kolik má v současné době Dopravní podnik zaměstnanců? Jste schopeni „vypálit“ to číslo od boku?

Jsem, samozřejmě – k dnešnímu dni 11 417. Přesně.

## Co se v podnikové personalistice (nebo jak Vy raději říkáte – v řízení lidských zdrojů) za ten zhruba rok, co jste ve funkci personálního ředitele, povedlo, co se daří méně a kde se nevede vůbec?

Otázka těžká, odpověď bude ještě těžší. Pár věcí se opravdu povedlo: například nastavení motivačního programu nebo sjednocování pravidel pro všechny tři trakce. Tam sice ještě máme kousek cesty před sebou, ale snažíme se... Podařilo se, alespoň podle mého názoru, a i přes to, že mě za to budou někteří mí kolegové z managementu bombardovat, úspěšně uzavřít Kolektivní smlouvu, resp. její dodatky, s některými novými benefity, které jsou dobré jak pro zaměstnance, tak i pro podnik.

## Můžete být konkrétní?

Tak například máme domluven benefit při odpracování plného fondu pracovní doby nebo příspěvek při dočasné pracovní neschopnosti za první tři dny nemoci. To jsou věci, které jsou pro zaměstnance důležité, ale jsou tu i jistá omezení, která jsou důležitá na druhou stranu zase pro podnik a jsou podle mého mínění vhodná: například u příspěv-

ku za první tři dny marodění je to jen dvakrát do roka, což si myslím, že je v pořádku, protože dvakrát do roka se dá říci, že je průměrná marodnost průměrného pracovníka. Takže díky tomuto omezení to nenahrává „zneužíváním“. Máme v podniku experty – a já teď nechci hodnotit, jestli je to oprávněné, nebo ne – kteří jsou nemocní i osmnáctkrát za rok...

## Zkusme o tom, co se povedlo méně?

Méně se daří věci typu snižování nákladů – i v oblasti personální. Byť je to věc nepopulární, nebudu zastírat, musíme i v tomto ohledu dále pracovat. Hledat další možné rezervy, hlavně na poli lepší organizace práce. To se nedaří tak, jak bych si představoval. Sám velice dobře víte, v jaké finanční situaci se Dopravní podnik nachází, doteď nemáme schválený rozpočet, takže opravdu je na nás – na všech, nejen na managementu, ale na všech zaměstnancích – hledat i ty nejdrobnější úspory, abychom vyšli s penězi, které teď k dispozici máme a které nemusí být dál navýšeny.

## Co se nepovedlo vůbec?

Vůbec se nepovedlo... víte, říci to takhle dost dobře nejde. Říci, že se něco nepovedlo vůbec, zní velice kategoricky... Podle mého se nedaří, a je to trošku chyba v komunikaci, správně vnímat názory všech našich zaměstnanců, dávat je dohromady, tříbit z nich ty, které jsou přinos-

né, hledat v nich tu kritiku, která je oprávněná. Protože kritika, ať se to komu líbí, nebo ne a mnohým je nepříjemná, je podle mého názoru důležitá. Což je věc, na které bych chtěl dále zapracovat – teď k tomu, jak by se to dalo zlepšit, připravuji i nějaká systémová opatření...

## V čem může spočívat takové systémové opatření?

Třeba v ještě přesnějším nastavení informačních toků, v přesnějším nastavení zpětných vazeb, popřípadě v přesnější specifikaci předmětu nebo náplně činnosti lidí, kteří se tím mají zabývat.

## Když jsme v této kanceláři seděli proti sobě před rokem, Vy jste jako jednu ze svých hlavních priorit jmenoval odstranění zbytečné administrativní zátěže. Aby třeba řidiči nemuseli běhat s každým papírem na Kačerov. Mám osobní zkušenost, že při vyřizování výpovědi se nejedná pouze o Kačerov, ale kromě něj musím navštívit ještě další čtyři místa v podstatě po celé Praze. Je to adekvátní? Mluví to podle Vás o odstraňování administrativní zátěže?

Já sám z tohoto stavu radost nemám ani v nejmenším. Na druhou stranu je potřeba říci, že jsou dvě hlediska: odstranění administrativní zátěže – ANO, ale také ochrana Dopravního podniku proti případným budoucím sporům.



**Tomu rozumím, ale v jedenadvacátém století lze přeci spoustu věcí vyřešit prostřednictvím telefonu, e-mailu, máme vnitropodnikovou poštu...**

To bychom to museli projít konkrétně položku po položce, která v tom výstupním kolečku je – a já bych Vám ke každé kolonce snesl argumenty pro i proti, proč to tu musí být a proč se k tomu musí odpovědný pracovník vyjádřit a stvrdit své vyjádření podpisem. Dodávám při tom, že ještě před rokem byl výstupní list o pět položek „bohatší“, takže jsme se tímto problémem zabývali, jen se nám bohužel povedlo škrtnout jen zmíněných pět řádků.

**Ale to by přece mohla mít na stole připravené personalistka – alespoň v těch bodech, kde nejsou problémy?**

Vy se teď ptáte na snižování administrativní zátěže pro jednoho zaměstnance. Já se na to ale musím dívat z hlediska snižování administrativní zátěže v rámci celého podniku. To znamená takto zatížit další administrativou ty, kteří to svým podpisem musí stvrzovat.

**Ale oni mi to stejně musí podepsat, když za nimi přijdu. Musí to někde vyhledat, jim s mou přítomností na místě samém práce stejně neubude...?**

To máte pravdu, ale jde tam konkrétní člověk...

**Počkejte, to se nedomluvíme. Například vedoucí oddělení Řidiči JPT Robert Domašínský má na triku nějakých šestnáct, sedmnáct set řidičů, osobně jich může znát tak deset procent. Jemu je přece úplně jedno, jestli před ním konkrétní člověk stojí nebo má na stole jen papír se jménem...**

Jistě. Za panem Domašínským by řidič tramvaje stejně musel, protože je to jeho přímý nadřízený, tudíž představitel zaměstnavatele.

**Na podzim minulého roku se velmi vážně mluvilo o tom, že se v rámci DP zmrazí platy. K tomu nakonec nedošlo, a to i přes to, že Dopravní podnik vyšší dotaci od Magistrátu nedostal. Kde na ty nadstandardy nad Kolektivní smlouvou z roku 2008 bereme?**

Na to je jednoduchá odpověď: přehodnocením všech nákladů. A teď budu mluvit zcela na rovinu. Dosáhli

jsme významných úspor, opravdu velice významných. V řádu tří desítek procent, vztaženo ke konkrétní jednotce výkonu. Což je samozřejmě jeden ze zdrojů. Dalším zdrojem je, což bych asi neměl říkat nahlas, že část těch peněz je na úkor vnitřního zadlužování podniku. Neřeknu Vám, jak velická je to část, ale aby všichni pochopili, oč se jedná, tak například neopravujeme věci, které jsme měli dávno opravit...

**To je ale špatně, to se přece vrátí jako bumerang...**

Je to o hledání cest, je to o hledání menšího zla. Umíte si představit, že bychom skutečně zmrazili mzdy? Já se přiznám, já si to za a) představit ani nedokážu a za b) si to představit ani nechci. My jsme podnik, který poskytuje služby a ten stojí z větší části na našich lidech. Hlavně na lidech. A zmrazování mezd není cesta správným směrem. Byť máme mzdy, a teď se mnou nebudete ani Vy, ani mnozí další souhlasit, na velice slušné úrovni, ve srovnání podle oborů i regionů je to všechno podle mého v relacích, v jakých to být má.

**Mluvili jsme spolu o dodatcích Kolektivní smlouvy, zkusme o Kolektivní smlouvě nové: ta se chystá?**

Ctíme dohodu s odborovými organizacemi, kdy jednu Kolektivní smlouvu nebo přesněji její návrh připravuje vedení, druhou odbory. Poslední KS předkládalo vedení, tentokrát tedy s návrhem přijdou zástupci zaměstnanců. Jsme domluveni, že v polovině srpna dostaneme první návrh. Čtrnáct dní je na první oponování, což je formálně daný termín a pak od září pojedeme pravidelná kolečka kolektivního vyjednávání.

**Takže ten proces, protože je relativně velice ticho po pěšině, jede? Ano – tedy já předpokládám...**

Dohoda o předložení prvního návrhu, jak jsem uvedl, je v polovině srpna, jinak já samozřejmě pracuji na našem návrhu. Budeme tedy v případě, že odbory svůj návrh nepředloží, schopni předložit návrh managementu, ale opakují, máme tu formální dohodu, že jednou návrh KS předkládá jedna strana, podruhé strana druhá. Na řadě jsou odbory.

**V polovině června proběhl na Kačerově mítink tří odborových orga-**

**nizací (Obitko, Čada, Zabloudil), který se velmi ostře vymezil proti probíhajícím outsourcingům a žádal jejich přehodnocení a zastavení. Co Vy na to?**

V první řadě bych chtěl říci, že tohle není věc nová. Podobné mítinky, protesty a z nich vyplývající prohlášení probíhají po celou dobu, co připravujeme jakýkoli typ outsourcingu. Sám dobře víte, a teď se opakují, že outsourcing je jedna z forem snižování nákladů. To je bod číslo jedna a nejdůležitější. Pokud outsourcing nevyjde, že by nám měl snížit náklady, realizován prostě není. To je druhá skutečnost. Jako příklad mohu uvést gumárnu ve Vršovické garáži. Zkrátka nedojde-li outsourcingem ke snížení nákladů při zachování minimálně stejné kvality služby nebo naopak, nejsme-li schopni outsourcingovat za stejných nákladů při zvýšení její kvality, outsourcing se nekoná. Je samozřejmé, že spousta lidí se outsourcingem nelíbí, protože v Dopravním podniku mají zaměstnanci obrovskou řadu benefitů, které v jiných firmách zaručenu nemají a mít pravděpodobně nikdy nebudou, přičemž ony benefity jsou jim, mluvím o těch, co přecházejí pod jinou společnost, zaručeny pouze po dobu trvání stávající Kolektivní smlouvy. Já „nevraživost“ odborů v tomto smyslu rozumím, nicméně si myslím, že bez outsourcingů se v rámci racionalizace neobejdeme, je to prostě nutnost.

**Chtěl bych se zeptat, na jak dlouho se outsourcingy sjednávají? Je takto vyvedená činnost z podniku už definitivní záležitostí?**

Smlouva o outsourcingu je na tak dlouho, na jakou dobu se sjedná a jak je potřebné pro DP. Na věci obecnějšího charakteru, které se na trhu dají nahrazovat poměrně jednodušším způsobem nebo i vrátit zpátky – což také není špatně, protože většina outsourcingů se dělá proto, aby se věci zjednodušily a pak se mohou insourcovat zpátky, spousta firem to tak dělá – tak tyto obecnější věci děláme na dobu kratší: čtyř až pět let. Při věcech technického charakteru, teď například údržba vozů metra na Kačerově, se udělala smlouva nepoměrně delší, ta perioda nebo doba se udělala právě s ohledem na opotřebení vozů...

**To je právě to, nač jsem se chtěl zeptat: nehrozí v rámci outsour-** →





cingů to, že v tuto chvíli, a já zase budu mluvit o tramvajích, kde se outsourcing dep připravuje také, kdy má do Prahy přijít téměř polovina úplně nových vozidel, které té údržby budou potřebovat méně než tramvaje starší, tedy je výhodné – třeba pro Škodu Transportation – je s minimálními náklady udržovat, přičemž za deset, patnáct, dvacet let už to tak výhodné nebude a Škodovka outsourcingovou smlouvu neobnoví, nebudeme pak znovu za obrovských finančních nákladů budovat opravárenskou základnu novou a vlastní?

Tohle je v outsourcingové smlouvě ošetřeno. Ale podívejte se na to z druhé strany: přesně jste řekl, že nové vozy nebudou potřebovat tolik údržby. To znamená, že my bychom řadu lidí z dep museli propustit, přičemž třeba právě Škodovka jim bude schopna najít jinou práci, protože nebude pracovat samozřejmě jen pro náš podnik. A to je právě ten důvod, proč je outsourcing i pro lidi výhodnější, než kdyby zůstali v našem podniku a my bychom jich museli třeba polovinu propustit.

**Jste schopen říci, co se v příštích týdnech a měsících – a já prosím zcela konkrétně – bude outsourcingovat?**

Nejsem vám přesně schopen říci, kdy. To záleží na tom, jak budeme pracovat na jednotlivých smlouvách. Ale jsem schopen říci, že je připravován, schválen a v určité fázi jednání outsourcing údržby vozů metra v Hostivaři a na Zličíně, OZM, je připravován outsourcing OZT v Hostivaři, dále provozu centrálních skladů a skladů pohonných hmot, traťové služby a dopravních zařízení na metru (to jsou eskalátory) a připravuje se outsourcing našich nestátních zdravotních zařízení.

**Mluvil se i o naší přepravní roli, o revizorech?**

Tento outsourcing je zastaven. V rámci úvah o vyvedení této činnosti z firmy jsme vyhodnocovali také názory z jiných dopravních podniků, které k tomuto kroku přistoupily, setkaly jsme se s jejich managementy a zvažovali jsme všechna pro a proti. Nešlo snad ani o to, že by se cizí revizoři chovali nějak hůř, než se chovají ti firemní, ale jde spíš o to, že jsou to lidé, kteří neplní nebo neměli by plnit jen tu funkci represivní. Naopak. Oni jsou platní už jen tím, že

jsou vidět, čímž odstraší větší část potencionálních černých pasažérů. A právě cizí společnosti v rámci těch dopravních podniků, které se cestou outsourcingu přepravní kontroly vydaly, nedokázaly svoje revizory přesně řídit na ta místa, kde by byli vidět, nasměrovat je tam, kam by bylo potřeba. Oni chodili tam, kde vydělali.

**Jak si myslíte, a zajímá mě Vaš osobní názor, vize – jak by měl Dopravní podnik v budoucnosti, myslím personálně, vypadat? Kolik by měl mít zaměstnanců a na jakých místech?**

Odpověď na tuto otázku se přímo odvíjí od toho, jaké všechny činnosti budeme outsourcingovat. Pokud provedeme všechny outsourcingy, které jsem zmínil, to všechno bude znamenat poměrně výrazné snížení počtu zaměstnanců. V každém případě, pokud se bude Dopravní podnik rozvíjet tím způsobem, jakým chceme, aby se rozvíjel, to znamená navyšování výkonů, prodlužování tratí atp., pak by měly růst počty řidičů, ty jsou samozřejmě přímo úměrné výkonům, stejně tak by měly růst i počty pracovníků, kteří přímo zajišťují provoz, čili dispečinky atd. Údržba kolejí, trolejí, údržba v tunelech metra může být outsourcingována. Pokud by nebyla, bude potřeba s prodlužováním tratí, teď se to například bude týkat áčka, adekvátně zvyšovat počet lidí. Na druhou stranu si myslím, že by rozhodně neměl růst počet administrativních TH pracovníků a neměl by růst počet dělnických profesí, pokud to pro provoz nebude nezbytně nutné.

**Můžete tedy dementovat, a mezi řidiči se o tom poměrně dost mluví, že právě oni budou outsourcingováni a skončí pod nějakou personální agenturou?**

Tak... to je samozřejmě jedna z možností. Nicméně můj názor je, že tohle není cesta správným směrem. K najímání řidičů z personálních agentur bychom měli přistoupit jediné v tom případě, že bychom sami nebyli schopni naplnit jejich stavy. A to závisí na situaci na trhu práce.

**Když jsme spolu hovořili před rokem, neměl jste svůj úsek ještě plně obsazen – chyběl vám tu člověk ve Strategii a řízení a neměl jste někoho v úseku Vzdělávání. To prošlo poměrně zajímavým vývo-**

**jem, protože bylo pod personálním ředitelstvím, pak přešlo pod jednotlivé jednotky, aby se následně vrátilo pod personální úsek...?**

To je nepřesné – oddělení Vzdělávání bylo rozštěpováno a pod jednotky odešla jen jeho část. Podle mého názoru to byl nelogický krok a já zdůrazňuji, že k němu došlo ještě před mým příchodem do funkce. Toto rozhodnutí jsme přehodnotili a vrátili celé zpátky pod personální listy, kam si myslím, vzdělávání patří. Přesto je třeba říci, že útvary vzdělávání mají velice úzké vazby na své provozní jednotky, protože pro ně dělají servis.

**Pojďme pomalu k závěru – znovu bych vzpomněl na náš rozhovor, který jsme spolu vedli před rokem, kde jste vyjádřil přání, aby se k sobě lidé v Dopravním podniku chovali slušně. Jak to vnímáte? Povedlo se udělat krok vpřed, udělali jsme krok zpátky, nebo přešlapujeme na místě?**

Možná jsem přehnaný optimista, ale myslím si, že malinký krůček dopředu jsme udělali i v tomto ohledu. Bohužel nic zásadního, domnívám se, že to nemusel být jen krůček, ale pořádný krok. Ale je to o lidech, o práci s lidmi a měnit názory lidí nejde tak rychle, jak by si člověk přál.

**Před rokem jsem se vás ptal i na chvaty jiu-jitsu „atemi waza“ (cílené útoky na protivníkovi vitální body za účelem jeho ochromení – například na oči, solar plexus nebo pohlavní orgány) – Vy jste mi řekl, že v případě nutnosti byste jich neváhal použít. Nastala taková chvíle?**

Ano – ale nebudu Vám konkrétně říkat, ve kterých případech.

**Vyjma jiu-jitsu je Vaším oblíbeným sportem golf. Zakončeme náš rozhovor sportovně: na jaké jamce si myslíte, že jako personální ředitel DP dneska jste?**

Golfové hřiště má osmnáct jamek. Já si myslím, vzhledem k tomu, co mám jako personální ředitel za sebou a co ještě před sebou, že jsem tak na druhé jamce. A závěrem bych chtěl ještě znovu zopakovat své přání z loňska: pojďme na zlepšení vzájemných vztahů a chování v rámci Dopravního podniku společně ještě víc zapracovat.

Děkují za rozhovor.



# System řízení kvality (QMS)

## Co to je?

## 5. část

Norma ČSN EN ISO 9001:2009 definuje mnoho povinností, které musí být splněny. Norma však nedefinuje pouze povinnosti, které musí plnit „dělný lid“ – řadoví pracovníci. V kapitole páté definuje požadavky, které jsou zaměřeny především na vrcholové vedení organizace.

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

### Kapitola 5 – Odpovědnost managementu

System řízení kvality je součástí celkového systému řízení organizace. Organizace se musí řídit od shora dolů, od vrcholového vedení k jednotlivým útvarům, pracovním týmům a pracovníkům. To platí i u vytváření a zlepšování QMS – **vedení organizace musí prokazovat svoji angažovanost a aktivitu**. Tento požadavek vedení prokazuje zjišťováním, zdůrazňováním nutnosti a prosazováním plnění požadavků zákazníků (cestující, ROPID) a legislativních požadavků, vyhlášením politiky kvality a jejím rozpracováním do cílů kvality, pravidelným přezkoumáním systému řízení a zajištěním dostupnosti zdrojů pro zvyšování efektivnosti systému řízení a pro zlepšování poskytované služby. Cílem a smyslem těchto aktivit je zvyšování spokojenosti zákazníka. **Politika kvality** – strategické prohlášení vedení organizace, kam se chce ubírat v oblasti poskytovaných služeb. Definuje strategické záměry v naplňování požadavků a potřeb zainteresovaných stran a rozvoji systémů řízení. Jedná se o určitou proklamaci o směru vývoje a rozvoje organizace. Na tento dokument (obdobně jako na další dokumenty) jsou kladeny určité požadavky. Poli-

tika kvality musí odpovídat záměrům organizace, tzn. že z politiky kvality musí být zřejmé, kdo jsme (Dopravní podnik hl. m. Prahy), ve které oblasti podnikání poskytujeme své služby, ve kterém „teritoriu“ nabízáme své služby a čeho chceme obecně dosáhnout. Politika kvality musí umožňovat její rozpracování do konkrétních cílů kvality.

Dále je potřeba, aby s politikou kvality byli všichni zaměstnanci SEZNÁMENI. To však nestačí. Je nutné, aby ji také POCHOPILI. Přičemž rozhodně nejde o to, umět odrecitovat politiku kvality nazpaměť, ale je nutné ji umět okomentovat vlastními slovy ve vztahu k vykonávané pracovní pozici. Politika kvality je zpracovávána zpravidla na 3 až 5 let (časový rozsah však není nikde stanoven). Neznamená to však, že se jedná o dokument neměnného charakteru. Je možno ji v případě potřeby kdykoli upravit či změnit. Aktuální politiku kvality je nutno v pravidelných intervalech a při změnách přezkoumávat z hlediska její neustálé vhodnosti a aktuálnosti. „Vrcholová“ politika kvality Dopravního podniku hl. m. Prahy je v současné době projednávána na úrovni vedení organizace. Jednotlivé certifikované systémy v našem dopravním podniku mají zpracovanou vlastní politiku kvality.

**Cíle kvality** – konkrétní projekty/úkoly pro naplnění vyhlášené politiky kvality. Jedná se o konkrétní kroky krátkodobějšího charakteru (zpravidla na jeden rok), kterými chceme dosáhnout lepší úrovně poskytované služby, a to nejen v samotné kvalitě, ale i např. ve snížení spotřeby energií, materiálů pro rekonstrukce, ropných produktů (nafta, mazadla...) nebo snížení odpadů/emisí. Cíle kvality musí být vždy měřitelné – musí mít hodnoty, které lze změřit, zvážit nebo vypočítat. Pokusím se o jeden obecný příklad. V naší společnosti se rozeběhl proces převodu některých činností/procesů „do outsourcingu“. Lze převedení označit za cíl? Nelze! Je to pouze nástroj k dosažení konkrétního cíle. Cíl je např. snížení

nákladů na zajištění činností, které budou outsourcované, tzn. úspora zdrojů v Kč nebo procentech provozních nákladů nebo na zajištění vstupů do těchto činností.

Mezi další povinnosti vrcholového vedení patří i **plánování systému řízení kvality**. V rámci tohoto plánování vedení organizace musí zajistit splnění požadavků čl. 4.1 ČSN EN ISO 9001 (viz květnové vydání DP KONT@KTu) a zajistit neustálou integritu systému řízení kvality i při plánování a realizaci změn tohoto systému. Zajištění integrity znamená zabezpečit návaznost činností a fungování procesů, bez přerušení plnění požadavků. Pro příklad nemusíme chodit daleko. Uvedené požadavky musí být (a jsou) aplikovány při plánování outsourcovaných procesů a jejich budoucí vazby na procesy, které budeme i nadále zajišťovat svými prostředky.

Pro funkční řízení organizace a pro zajištění realizace činností, musí být pro každou funkci, každé pracovní místo dostatečně přesně vydefinovány **odpovědnosti a pravomoci**. Odpovědnosti a pravomoci jednotlivých útvarů jsou zpracovány ve vnitřní normě „Poslání a působnosti útvarů DP“, kde jsou stanoveny činnosti, za které jednotlivé útvary odpovídají. Pro každého z nás je navíc zpracován Popis pracovní funkce/profese, ve kterém jsou specifikovány konkrétní činnosti (odpovědnosti i pravomoci) vztahující se k dané funkci/profesi – pracovnímu místu. To ale není úplný výčet dokumentů, ve kterých nalezneme svoje odpovědnosti a pravomoci. Dále jsou také uvedeny ve všech řádech a dalších vnitřních normách (viz červené vydání DP KONT@KTu). Vedení organizace musí jmenovat **představitel vedení** (člena vedení organizace), který má potřebné odpovědnosti a pravomoci pro vytváření, zavádění a udržování procesů pro zajištění funkčnosti systému řízení kvality. Tento představitel vedení předkládá vrcholovému vedení zprávy o stavu QMS. Představitelem vedení našeho dopravního podniku →



je jmenován Ing. L. Špitzer (vedoucí útvaru 900400 – odbor Kvalita a optimalizace).


Protože je nutno na jednotlivé certifikované útvary nahlížet jako na samostatné celky, mají i tyto systémy jmenované své představitele vedení. Kteří to jsou? V úseku dopravním – Ing. Bc. P. Vančura, Ph.D., v jednotce Provoz metro – P. Třeboňák, v provozovně Opravna tramvajů – V. Havlík, v provozovně Ústřední dílny BUS – R. Švarcbach, ve středisku STK – P. Doležal a v jednotce Zásobování – I. Šafhauser.

V QMS také musí být stanoveny i způsoby interní komunikace. Interní komunikace zajišťuje předávání informací „shora dolů“, „zdola nahoru“, ale i mezi obdobnými úrovně-

mi funkcí nebo při činnosti mezi pracovními týmy či uvnitř týmu. Jaké nástroje jsou využívány pro zajištění komunikace? Ty nejobvyklejší jsou porady (slouží ke všem „směrům“ komunikace) a nástěnky/kontaktní body. Dalšími komunikačními nástroji jsou (i když je obvykle nevnímáme jako komunikaci) školení, osobní jednání, vnitřní normy, interní sdělení, e-mailová korespondence, intranet, popř. další.

Poslední část páté kapitoly ČSN EN ISO 9001 se zabývá povinnostmi vrcholového vedení provádět **přezkoumání systému managementu**. Vedení musí v plánovaných intervalech přezkoumávat a hodnotit svůj systém řízení kvality z hlediska jeho (systému řízení) vhodnosti,

přiměřenosti a efektivnosti. V rámci tohoto přezkoumání musí zvažovat možnosti zlepšování jak samotného systému řízení tak, a to především, zlepšování poskytované služby. Pro toto přezkoumání norma ČSN EN ISO 9001 stanovuje minimální povinné vstupy (co se musí přezkoumat a vyhodnotit) a také povinné výstupy – rozhodnutí a opatření pro zlepšování efektivnosti QMS, zlepšování produktu (kvality služby) a k potřebám zdrojů. O zdrojích však až příště.

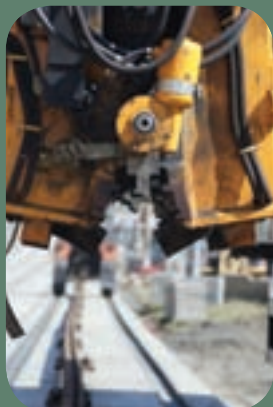
Byl bych rád, kdybyste i vy byli spoluvůdci těchto článků o kvalitě. Prosím, zasílejte mi dotazy nebo poznatky (januk@dp.cz) týkající se QMS. V následujícím článku se na ně pokusím odpovědět. 

## Vrchní stavba svařuje v Plzni

V Plzni probíhá rekonstrukce tramvajové trati na Karlovarské třídě metodou BKV panelů. Kromě toho, že v Praze tuto technologii postupně opouštíme, by se jednalo maximálně o informaci do článku v rubrice „Odjinud“. My však máme jeden velký a jeden o něco menší důvod zařadit tento článek do rubriky „Z podniku“.

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

**P**rvní důvod je snadný: šéfredaktorka DP KONTAKTu pochází z Plzně a pochopitelně je na toto město patřičně hrdá. Druhým důvodem je, vzhledem k použité technologii BKV panelů a speciálně díky požadavku investora rekonstrukce na elektrické odporové svařování blokových kolejnic B1, nutná participace svářečů naší Vrchní stavby. Nikdo jiný v České republice totiž zadanou úlohu splnit neumí. A tak postupně všichni potenciální uchazeči o tuto zakázku zkontaktovali provozovnu Vrchní stavba a uzavřeli s námi smlouvu o smlouvě budoucí. Zakázku nakonec získala firma Berger. Stavba je rozhodně zajímavá svým postupem



Svářecí hlavice na kolejnici B1 je připravena k akci. Foto: Vít Kárník



Takzvaný „bič“ ze svařených kolejnic B1 táhne traktor směrem k centru Plzně. Foto: Vít Kárník




Působivý snímek z jednokolejného provozu v Plzni. Foto: Jan Šurovský



Provizorní napojení rekonstruovaného úseku u povrchového přejezdu Kalifornien. Foto: Jan Šurovský

výstavby. Především zůstal zachován provoz tramvajů po jedné koleji. Zkusit rekonstrukci trati při zachování provozu po zbylé koleji nás láká k vyzkoušení i v Praze. Je ovšem pravdou, že bychom určitě volili jiný způsob zabezpečení provozu jednokolejky, protože pevný cyklus použitý v Plzni je vysloveně zoufalý,

neboť trvá skoro 5 minut. Každopádně jde o rekonstrukci velmi inspirativní po všech směrech. První mise svářečů v Plzni proběhla od 20. 5. do 22. 5. Tehdy se dělala kolej z centra. V opačném směru jsme svářeli od 17. 6. do 19. 6. Další etapy prací budou pokračovat. 

# Rekonstrukce výpravní vozovny Vokovice

Koncem měsíce května bylo jednotce Provoz Tramvaje do užívání předáno nové zázemí ve vozovně Vokovice. Výpravná ve vozovně Vokovice prošla velkou rekonstrukcí. Výrazně se rozšířily především prostory pro řidiče, ale i pro výpravčí. Stávající zázemí již neodpovídalo současným požadavkům.



**Pavel Čeněk a Lenka Vísnerová,**  
odbor Jízdní služba

Změnily se především prostory pro řidiče. Odstraněním několika příček došlo ke zvětšení zálohové místnosti. Výměnou všech oken a vstupních dveří se celá místnost výrazně prosvětla. Místnost je vybavena novým nábytkem včetně jídelních stolů a s židlemi. Také jsou zde po celé levé stěně místnosti přimontovány skříňky pro řidiče, do kterých si mohou odložit své osobní věci. Pro odpočinek řidičů i ke sledování televize jsou v místnosti

pohodlné sedací soupravy. Místnost je vytápěna podlahovým topením, které zajistí dobrou tepelnou pohodu. Nezbytnou součástí je i malý kuchyňský kout se vším potřebným vybavením. V místnosti jsou instalovány automaty pro zakoupení potravin a nápojů. Zázemí pro směnové výpravčí bylo rozšířeno a velmi účelně propojeno s místností řidičů. Směnový výpravčí má i lepší možnost sledovat výjezdy vlaků velkými prosklenými okny, které jsou opatřeny reflexní fólií a žaluziemi proti slunečnímu záření. Místnost je též vybavena klimatizací, která výrazně zlepší pracovní prostředí především v letních dnech.

Krátkou chodbou, která je vymalována svěží veselou barvou, projdou řidiči do místnosti denního výpravčího. Zde je manipulační okénko pro výdej stravek a mezd a prostor pro vyřizování služebních záležitostí.

Velkou proměnou prošlo také sociální zařízení, které kromě základního vybavení obsahuje i moderní sprchové kouty.

Řidiči tak získali k užívání velmi pěkné a prakticky zařízené prostory. Rádi bychom touto cestou poděkovali všem, kteří se na zajištění akce podíleli, především pak odboru Investice a jednotce Správa nemovitého majetku.

## Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem RTT Střelničná včetně smyčky Dáblická

V současném plánovacím období evropských fondů v letech 2007–2013 je jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost.

**Ing. Rudolf Pála, oddělení Strategie**

V rámci 2. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na odbor zahraničních fondů MHMP, zveřejněné 13. 1. 2009, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy žádost o podporu na projekt „RTT Střelničná včetně smyčky Dáblická“. Celkové výdaje na projekt dosahují částky 183,199 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 153,949 mil. Kč a nezpůsobilé

(obsahující i DPH) 29,25 mil. Kč. Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 28/32 ze dne 18. 6. 2009, jako řídicího orgánu OPK, byla schválena finanční podpora na tento projekt. Realizace projektu byla zahájena 1. 5. 2009, ukončení projektu bylo zkráceno z 31. 8. 2009 na 17. 7. 2009 a tramvajová trať je již znovu v provozu. Projekt je investiční akcí zaměřenou na zlepšení obslužnosti veřejnou dopravou a zvýšení bezpečnosti, komfortu a bezbariérovosti veřejné dopravy prostřednictvím rekonstrukce tramvajové tratě. Projekt je lokalizován v Praze 8 v prostoru ulice Střelničná, zprostředkovaně má dopad na celé území hl. m. Prahy. Projekt tvoří dvě části, které spolu souvisí územně, dopravně a provozně: rekonstrukce tramvajové smyčky Dáblická a rekonstrukce tramvajové trati Střelničná. Součástí stavby je i bezbariérový přístup k zastávce Třebeňická.

Na realizaci projektu byla získána finanční podpora ve výši: ERDF – 130 856 650 Kč, Státní rozpočet – 11 546 175 Kč, Rozpočet hl. m. Prahy – 11 546 175 Kč. Projekt přispívá k modernizaci sítě tramvajových tratí na území hl. m. Prahy. Představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPK i strategického plánu hlavního města Prahy. Hlavními účely projektu jsou obecně (z hlediska dotčené lokality i hl. m. Prahy jako celku): zlepšení dostupnosti a obslužnosti daného území veřejnou dopravou; zvýšení plynulosti a bezpečnosti tramvajového provozu; snížení hlukové zátěže v obytné oblasti; zlepšení komfortu pro cestující; podpora drážního tangenciálního východního propojení tras metra C, B, A, a tím odlehčení přetížených centrálních přístupných stanic metra. Další informace o programu lze nalézt na <http://www.opk.cz>.



# Simulace pádu člověka pod metro

Dopravní podnik spolupracoval se štábem serveru idnes.cz při simulaci pádu člověka pod metro.

Je půl jedné ráno, sídliště Černý most pomalu po víkendu utichá a jeho obyvatelé se ukládají ke spánku před novým pracovním týdnem. U vstupu do stanice metra Rajska zahrada se tvoří nenápadný hlouček lidí. Staniční personál kontroluje stanici před tím, než ji uzavře, a po nástupišťích projíždí čisticí stroj. K hloučku u vchodu se přibližují další lidé, nic zvláštního by na nich nebylo, kdyby s sebou nenesli neobvyklé vybavení. Jeden z přicházejících má brašnu na kameru a stativ a z opačné strany se blíží člověk s neobvykle velkým předmětem pod paží. Po pár krocích začínáme rozeznávat oblečenou nafukovací figurínu – oběť dnešní noci.

**Ondřej Pečený, vedoucí oddělení Komunikace**  
**Foto: Rostislav Jančar, Technet.idnes.cz**

Skupinka je kompletní a vstupuje na nástupiště. Krátká domluva s personálem, podávání rukou, představování se. Všichni jsou na svůj úkol připraveni, štáb serveru idnes.cz je vybaven několika kamerami a fotoaparáty, čeká se jen na příjezd soupravy, která v tomto příběhu sehraje hlavní roli. Během vybalování techniky se ozve z tunelu od Černého mostu charakteristický zvuk metra. Do stanice vjíždí vlak a z něj vystupuje tříčlenná posádka, která bude obsluhovat při tomto neobvyklém experimentu soupravu. Nikdo z nás neví, jak noční natáčení dopadne, a tak je ve vzduchu cítit trocha nervozity a napětí. Nicméně, všichni zúčastnění jsou profesionálové a rychle si domluví první průjezd metra, aby bylo zřejmé odkud a kam mají kamery mířit. Po krátké dohodě se ustanovuje tento plán. Nejprve se natočí pohled kamery ze žlábků mezi kolejemi na příjíždějící vlak, tím dosáhneme efektu, který simuluje, co člověk vidí v případě, že se octne v kolejích a příjíždějící vlak mu znemožní se vrátit na úroveň nástupiště. Zatímco staniční personál a strojvedoucí metra připravují vše pro bezpečný vstup do kolejí, štáb připravuje kameru. Novináři se bojí, aby kameru příjíždějící vlak neodhodil stranou, takže kameru zatěžují. Druhá kamera pojedje v kabině strojvedoucích. Třetí kamera je na hraně nástupiště a zabírá celkovou scénu včetně brzdění metra. Vše je připraveno. Metro poodjíždí ze stanice, napětí stoupá. Krátké zahoukání a metro se dává do pohybu. Na úrovni půlky nástupiště začíná brzdit. Novináři napjatě čekají, aby si mohli prohlédnout záběry z kamery, která natáčela ze žlábků. Metro poodjelo stranou, je třeba učinit všechna bezpečnostní opatření, aby bylo možné vstoupit do kolejí, ale už teď je zřejmé, že je něco špatně. Kamera se zřejmě vypnula a nestačila nic natočit. Po vyzdvižení kamery se domněnka bohužel potvrzuje. Novináři mění baterii kamery za novou a připravují druhý pokus o průjezd. Zaměstnanci Dopravního podniku jsou trpěliví a dodávají svou profesionalitou jistotu trochu rozjitřené atmosféře neúspěšného pokusu. Vše je připraveno na druhý průjezd. Opět krátké zahoukání a scéna se opakuje. Tentokrát je vše v nejlepším pořádku. Všechny záběry jsou vyhovující. Nastává



zlatý hřeb nočního natáčení. Nafukovací figurína sehraje svou dnešní roli. Ke kameře ve žlabu je přidána ještě jedna kamera, která točí scénu po směru jízdy metra. Figurínu je nutné ještě zatížit, aby její dráha byla realističtější a jde se na věc. Metro přijíždí do stanice a figurína je vržena na metro. Na krátký moment zůstává figurína přilepena na čele vlaku a pak již padá pod čelo mezi koleje. Vlak couvá zpátky do tunelu a všichni jsou zvědaví, co ukáží záběry z kamery. Radostně úsměvy štábu naznačují, že se záběr vydařil, a skutečně, figurína padla přímo před kameru, takže je vidět dokonale, jak se figurína dostala až mezi koleje. Záběr vypadá velmi dramaticky a realisticky. Štáb je spokojen, čeká je ještě domluvený výlet tunelem z Rajska zahrady na Hloubětín. Tady se loučíme. Děkujeme jak strojvedoucím, tak i trpělivému personálu.

Záběry jsou podařené, tak teď už jen nezbývá než doufat, že lidé, kteří si výsledky dnešního nočního natáčení prohlédnou na internetu, budou vědět, jak při případné nehodě postupovat. Věřím, že natáčení mělo smysl. Po zkušenostech, kdy došlo i k extrémním případům jako tragická událost na Andělu s maminkou a dvěma dětmi v kočárku, může lidem, kteří se octnou v kolejích pomoci se zorientovat a poskytnout nejlepší ochranu před případným zraněním či ztrátou života.

Výsledek nočního natáčení si můžete prohlédnout na internetové adrese: [technet.idnes.cz](http://technet.idnes.cz) pod názvem: Podívejte se, jak to vypadá, když vás přejede metro.

# Pražská muzejní noc



V noci ze soboty 20. na neděli 21. června 2009 se uskutečnil již 6. ročník Pražské muzejní noci konané v rámci 5. celorepublikového festivalu muzejních nocí. Muzeí, galerií, kulturních památek i dalších neméně zajímavých lokalit v Praze tentokrát otevřelo rekordních 28 institucí, které zpřístupnily celkem 55 objektů, přičemž v řadě případů se jednalo o objekty či expozice zcela nové. Vstup do všech objektů podléhajících se na Pražské muzejní noci byl tradičně zdarma. Výjimku tvořily pouze objekty Pražské informační služby a Národní kulturní památky Vyšehrad, i tady se však platilo vstupné toliko symbolické. Celá akce byla již tradičně obohacena celou řadou doprovodných akcí – koncerty, filmovými představeními, performancemi, divadelními představeními, tanečními vystoupeními, autorským čtením, přednáškami či komentovanými prohlídkami.

**Miloš Trnka a Pavel Ďuran**  
**Foto: Luboš Wisniewski**

Vedle Národního muzea a Asociace muzeí a galerií ČR byl pořadatelem 6. ročníku Pražské muzejní noci jako každoročně i Dopravní podnik hl. m. Prahy – ten tradičně otevřel Muzeum městské hromadné dopravy v Praze. A opět byl o jeho expozici zájem; vzhledem k tomu, že je z technických důvodů možno vpustit do hal střešovické vozovny maximálně 250 návštěvníků najednou, se před vstupem do muzea tvořila fronta evokující doby nákupů za éry rozvinutého socialismu, která nekončila ani s branami areálu a vinula se i po chodníku mimo něj.

Dopravní podnik se tradičně podílel na Pražské muzejní noci také bezplatnou přepravou, již svými autobusy zabezpečoval mezi jednotlivými objekty. Bylo zřízeno celkem devět účelových autobusových linek, na něž bylo nasazeno celkem padesát autobusů dle jízdního řádu a dalších pět záložních vozů bylo nasazeno pro zajištění dispečerského posílení jednotlivých linek. Tyto autobusy během šesti a půl hodiny provedly celkem 454 plánovaných spojů, přičemž záložní vozy dle příkazů dispečerského řízení, tedy na základě okamžité přepravní poptávky, provedly dalších 28 spojů navíc – celkem tedy bylo provedeno 482 spojů. Všech pětapadesát autobusů v průběhu večera ujelo 6915 kilometrů. To je pořádná porce.

Dopravní podnik hl. m. Prahy přišel v rámci letošní Pražské muzejní noci i s některými novinkami: trasy účelových linek zůstaly sice oproti předchozím ročníkům víceméně zachovány, kompletní změna trasy proběhla pouze na lince číslo 7 – to pro zajištění obslužnosti Ekotechnického muzea v Bubenči – a linka číslo 8 byla zkrácena ke konečné metra linky C Letňany. Na nejvytíženější linky, u kterých to charakter trati dovolil, byly poprvé nasazeny kloubové autobusy – tedy na linku číslo 3 do oblasti Vyšehradu a na linku číslo 6 na Zbraslav (navý-

šení kapacity by bylo vhodné i na linku číslo 4 – Hradčanské náměstí, ale jízda Loretánskou ulicí jejich nasazení neumožňuje) a všechny „krátké“ autobusy a v co nejvyšší možné míře, jak umožňoval vozový park, i kloubové vozy (na lince číslo 3 to byl každý druhý a na lince číslo 6 cca každý čtvrtý spoj) byly nízkopodlažní.

Z důvodu nasazení kloubových autobusů bylo třeba uzpůsobit délku nástupních hran na centrálním přestupním bodě na Palachově náměstí, resp. uzpůsobit rozložení jednotlivých zastávek na hranách vzhledem k délce vozů. Z tohoto důvodu byl snížen počet linek zajižďejících na centrální přestupní bod, což se dotklo již zmíněné účelové linky číslo 8 z Letiště Kbely do Letňan.

Na informační stojany rozmístěné na centrálním přestupním bodě byla kromě seznamů dostupnosti jednotlivých institucí příslušnými účelovými linkami také nově vylepena orientační schémata oblasti Palachova náměstí, aby si každý cestující mohl sám najít patřičnou zastávku příslušné linky přímo z místa, kde právě stojí. To samozřejmě neznamenalo, že by nebyli v permanenci jak oficiální informátoři DP, tak i šestice dispečerů jednotky Provoz Autobusy, přičemž sedmý střežil celou akci ze sálu Centrálního dispečinku Na Bojišti.

Samotní řidiči autobusů – a na akci se podílely všechny garáže DP – měli k dispozici kromě plánu a popisu jednotlivých tras účelových linek také detailní plánek centrálního přestupního bodu konstruovaného pro každou příslušnou linku zvlášť (vyznačené výstupní a nástupní zastávky, příjezdové, odjezdové a manipulační trasy, místa pro přestávky, umístění WC a další). Přestože připravené jízdní řády byly většinou pouhými vizemi, jež bychom mohli směle zařadit do žánru sci-fi, tedy akce byla řízena víceméně dispečersky a autobusy byly na jednotlivé spoje nasazovány především podle aktuální potřeby, bylo řidičům účelových linek umožněno čerpání přestávek, které bylo situováno do manipulačního prostoru na Dvořákově nábřeží, kde bylo umístěno chemické WC. Kromě toho měli řidiči k dispozici i malý autobus (běžně jezdí v centru města mezi Karlovým náměstím a I. P. Pavlova nebo z Hlubočep na Žvahov), nicméně ten zůstal během celé noci jen minimálně využit.

V porovnání s minulým rokem nedošlo v provozu autobusů v rámci Pražské muzejní noci k žádné mimořádné události (v roce 2008 to byl jeden střet s vozidlem IAD a jedna technická závada). Na ztížení provozování účelových linek a krátkodobém omezení jejich provozu na centrálním přestupním bodu Staroměstská se podepsala pouze závada ve světelné signalizaci – „zaseklá“ červená na výjezdu z Kaprovy ulice vpravo na ulici 17. listopadu v podvečerních hodinách způsobila během chvíle zahlcení manipulační trasy v ulicích Široká – Valentinská – Kaprova, což bylo během pár minut „vyřízeno“ hlídkou Policie ČR, která převzetím řízení křižovatky všechny najeté vozy ze zablokovaného úseku uvolnila.

Na samý závěr je na místě dodat, že v noci ze soboty na neděli byl nejen prodloužen provoz pražského metra a lanové dráhy na Petřín, ale byly na polovinu zkráceny i intervaly nočních tramvajových linek, a to i za cenu zrušení čekacích dob na přestupních bodech.



Z podniku

# 110 výletů vyšlo podruhé!

Jezdíte na výlety do pražského okolí? Poznáváte rádi Prahu a její bezprostřední okolí? Častokrát si lámáte hlavu nad tím, kam vyrazit o volných dnech? Pokud jste odpověděli třikrát ano, máme pro vás pomocníka, který vám poradí. Knihu 110 výletů s Dopravním podnikem.

Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing



Vzáří uplyne 112 let od chvíle, kdy byl založen přímý předchůdce dnešního Dopravního podniku. Před dvěma roky při oslavách kulatého výročí jsme přemýšleli, jak jubileum oslavit. Několik let před tím vznikl stolní kalendář s tipy na výlety v Praze a okolí. Měl velký úspěch nejen mezi zaměstnanci, ale také mezi našimi klienty. A tak spatřil světlo světa nápad se 110 výlety, za každý rok existence jeden. Dopravní podnik není jen partnerem při cestách za povinnostmi, ale také za zábavou, a právě kniha 110 výletů by mohla být ideálním pomocníkem, řekli jsme si tehdy. Zrod knihy nebyl právě jednoduchý. Na začátku jsme museli vytvořit tým autorů, kteří jednotlivé výlety projdou, vyfotí a zaznamenají zajímavosti, poté se různé styly přispěvatelů sjednotí, přidají se mapky, které usnadní orientaci, doplní se dnes již nezbytné souřadnice GPS, nesmí chybět spojení do výchozí a cílové zastávky, mezitím zareagujete na množství změn, kterými Pražská integrovaná doprava pravidelně prochází, přidáte slušivý kabátek z dílny grafiků a několik dní netrpělivě čekáte, jaký bude výsledek. 110 výletů není klasická kniha, ale vlastně kroužkový blok, kam jsou jednotlivé listy vloženy. Pokud na vámi vybraný výlet vyrazíte, stačí vzít pouze aktuální stránky, které umístíte do přiloženého nepromokavého obalu, a nemusíte se tahat s nepříjemným závažím. První prolísování knížkou je vždy trochu nervózní. Není tam nějaká hloupá chyba, která by snahu celého týmu zhatila? Pokud spatříte nějaký překlep, tak si říkáte, že pouze ten, kdo nic nedělá, nic nezkaží.

V prosinci 2007, kdy 110 výletů spatřilo světlo světa, byly první reakce dobré, to

vždy tvůrčí tým potěší. Napětí spadne, ale uspokojení ještě nenastane. Většina nákladu byla určena na prodej. Knihu-pectví jsme před vydáním samozřejmě prošli, zjistili, že různých tipů na výlety je k dostání poměrně dost, navíc naše distribuční síť není tak široká a existovaly i levnější tituly. Cenu 110 výletů jsme stanovili na 330 korun. Výlet za 3 koruny. Moc, nebo akorát? To jsou myšlenky, které se vám honí hlavou, než dostanete výsledky prodeje za první měsíc. Čísla za prvních pár dní prodeje byla velmi dobrá, a tak se konečně mohl dostavit pocit uspokojení.

Psal se polovina minulého roku a většina z 3500 prodejních kusů již byla rozebrána, a tak jsme přemýšleli, co dál. Ke konci roku 2008 se kniha zaplatila a zájem neopadal. Rozhodli jsme se pro dotisk. Znova jen 110 výletů, nebo něco nového? Knihu jsme prolistovali a zjistili, že jsme zdaleka nevyčerpali možnosti výletů a zajímavých míst v Praze a jejím okolí. Proto jsme se rozhodli pro přírůstek v hodnotě 10 procent, nebo-li 11 výletů. I přírůstek je rozdělený stejně jako celá kniha na tři části, výlety ve vnitřní Praze, na okraji Prahy a v okolí. Tvůrčí tým tentokrát pracoval v užším složení, nebot porce novinek nebyla tak obsáhlá jako samotná tvorba.

Přesto příprava nebyla jednoduchá, vždyť za rok a půl se mnohé změnilo především v dopravě. Zde patří velké poděkování kolegům z dopravního úseku i ROPIDu, kteří se postarali o to, že veškeré dopravní spojení ve druhé edici bylo aktualizováno k 1. července letošního roku. Musely se vyměnit všechny mapky a také původní text byl v mnoha případech učenán. Doladěny byly také drobné nedostatky, na které jsme

přišli nebo nám je zaslali čtenáři. V době přípravy II. vydání došlo k vyprodání toho prvního, a navíc už začali telefonovat další zájemci, že si chtěli koupit 110 výletů a infocentra Dopravního podniku jim poskytla zápornou odpověď. Necelých 18 měsíců stačilo k vyprodání knihy, což nás příjemně překvapilo. V posledních letech vydal Dopravní podnik několik knižních titulů, které se setkaly s velmi dobrou odezvou čtenářů, ale srovnání s výlety snese jen povodňová kronika, ale to byl jiný žánr...

20. července se na pultech infocenter DP objevilo druhé vydání 110 výletů s Dopravním podnikem, kterých je dnes 121. Nedoplňli jsme jen výlety, ale také slevové kupony. Nová edice jich nabízí rovný tučet. Pokud je využijete, ušetříte více než čtyři stovky na vstupném do různých památek či kulturních objektů. Navíc cenu knihy jsme ponechali stejnou, tedy 330 korun.

Koupili jste si první vydání výletů a začínáte hartusit, že si budete muset koupit knihu podruhé, i když se tam změnilo velmi málo? Pro vás jsme připravili samotnou jedenáctku nových výletů, které můžete vložit do stávajícího šanonu. Také doplněk je k dostání v infocentrech DP a jeho cena je 30 korun. Už při tvorbě knihy její tvůrci narazili na místa, o kterých neměli ani páru, a to se v jejich blízkosti pohybují téměř denně. Věříme, že i pro vás a vaše blízké bude druhé vydání s náměty na cesty inspirační. V hlavičce výletu navíc máte doporučenou obuv a případně jak alternativně můžete cestu absolvovat, zda na kole či na bruslích. Pokud by se vám jednotlivé výlety zdály krátké, můžete je pospojovat podle vlastního uvážení.

Příjemné a zajímavé cesty s našimi tipy!





# Léto s prázdninovou tramvají

Od 8. července po dobu osmi týdnů mohou obyvatelé i návštěvníci Prahy vychutnávat krásy města zpoza oken neméně krásných historických tramvají. Vždy ve středu v 15, 16 a 17 hodin totiž ze střešovického muzea vyjíždí prvorepublikoví veteráni speciální bezplatné linky Dopravního podniku.

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

Poslony sedmi vzácných kousků ze Střešovic jsou zaplněné do posledního místečka. Nejnovější akce Dopravního podniku si rozhodně nemůže na nedostatek zájmu stěžovat. Počet nadšenců a zvědavců přitom výjezd od výjezdu roste. Někdy se až zdá, že souprava všechny zájemce, z nichž někteří přicházejí na konečnou s půlhodinovým předstihem, nepojme – bez ohledu na to, jestli startuje ve tři, čtyři nebo pět hodin.

„Myslím, že tenhle zájem celých osmi týdnů nepoleví,“ říká Ing. Milan Pokorný, vedoucí jednotky Historická vozidla. Důkazem je i množství telefonických dotazů týkajících se historické jízdy. „Zejména na začátku se lidé ptali na časy, tarify a podobně,“ líčí Pokorný a žertuje: „V propagačních materiálech bylo dopředu uvedeno, že akce je určená rodičům s dětmi. Někdy tak přijde i osmdesátiletý rodič s padesátiletým dítětem.“



Samozřejmě, svést se může historickou tramvají kdokoli a složení cestujících tomu odpovídá: od malých dětí v náručí až po lidi v důchodovém věku. I jinak nevypočitatelné počasí dává těmto prázdninovým výletům zelenou. Jak osmého, tak patnáctého července se nebe rozjasnilo a historickou zastávku ve Střešovických zalilo zlatou září. Popravdě, teploty se vyšplhaly možná až příliš vysoko. Staříčké tramvaje jsou na to však připraveny. Kromě stahovacích oken (pouze do poloviny, aby z nich děti nevystřkovaly ruce), disponují tramvaje v nástřešku vyklápěcími okénky, jimiž za jízdy proudí vzduch a roztáčí větráky u stropu. Komfort, který tato jednoduchá, ale dostatečně účinná klimatizace cestujícím zajišťuje, by mohly leckteré moderní tramvaje závidět. „Všechno už bylo dávno vymyšlené,“ komentuje sto let starý technologický trik Pokorný. Zhruba padesát minut trvá prázdninový tramvajový výlet. Linka je tradičně vedená přes zastávky *Vozovna Střešovice – Pražský hrad – Malostranská*

– *Čechův most – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Václavské náměstí – Národní divadlo – Staroměstská – Malostranská – Pražský hrad – Vozovna Střešovice*. Cestující si tak mohou prohlédnout krásy historického města po obou stranách Vltavy. Patnáctého července a devatenátého srpna je navíc jízda spojená s Dětským dnem ve střešovickém muzeu, které je pro ně a jejich doprovod otevřené mezi devátou a patnáctou hodinou zdarma. „Tahle akce se setkala s výbornou odezvou,“ pochvaluje si Pokorný. Lidé však nemusí mít strach, že by se na ně nedostalo místo. Personál střešovické vozovny podle potřeby připojuje větší vlečný vůz, popřípadě nasazuje třívozovou soupravu. Nejen rodiče, kteří chtějí vynalézt zajímavý program pro sebe a svoje děti, ale i všichni ostatní jsou vítáni na historické projížďce. „Není důležité, že je jízda zdarma, ale že Dopravní podnik svým cestujícím dává možnost příjemně a poučně strávit čas,“ uzavírá Pokorný.

## Nohejbalový turnaj o pohár předsedy ZV ED-DP Praha

V sobotu 30. května 2009 se uskutečnil v areálu Ústředních dílen Hostivař již IX. Ročník nohejbalového turnaje trojic „O putovní pohár předsedy ZV ED-DP Praha“.

**Jaroslav Knytl, Milan Ruda**

Turnaje se letos zúčastnilo 8 trojic. Vítězem se po urputném zápoulení stalo družstvo Skladu NCS Hostivař ve složení Světlík, Hlava, Doležal. Všichni účastníci byli po turnaji odměněni věcnými cenami, které věnoval svaz DOSIA, a již v tuto chvíli se všichni těší na příští ročník tohoto turnaje, který snad přinese lepší počasí. Sportu zdar a Nohejbalu zvláště.



Vítězové turnaje s pohárem.





# Historie tramvajové trati do Ďáblic

Když v roce 1993 začala rekonstrukce tramvajové trati do Ďáblic, tak jistě nikdo nečekal, že na své dokončení bude muset čekat téměř 16 let. Cesta k nyní již dokončenému dílu byla více než trnitá, o čemž vás (snad) přesvědčí následující řádky.

**Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje; Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv; Tomáš Dvořák, oddělení Řízení provozu**

**T**ramvajová trať do Ďáblic je svým způsobem netypická, protože vznikla v době, kdy se rušila jedna trať za druhou a tramvajová doprava byla vnímána jako neperspektivní, protože vše vyřeší jen metro a autobusy. Navíc tramvaj vedená do sídliště, to byl další unikát. Vždyť považte, na jiných místech tramvajové tratě (třeba na Spořilově, Pankráci nebo v Hostivaři) dodneška raději před sídlištěm, a tedy před případnými zákazníky, zůstanou stát. Trať na sídliště Ďáblice byla do značné míry postavena „setrvačností“ podle nakonec opuštěné koncepce podpovrchové tramvaje. Ve stejné době se měly stavět také tratě do Bohnic či na malešické sídliště, ale jejich stavba se už nerozběhla, stejně jako nebyla realizována trať z náměstí Hrdinů na sídliště Pankrác II. V tomto případě ale důvodem, proč se trať nepostavila, byly spory s Československou televizí, která se obávala rušení signálu vysílání z nedalekých Kavčích hor. A proto byl asi malý zázrak, že dne 3. ledna 1971 vyrazila linka číslo 17 na novou tramvajovou trať, jejíž součástí byl dokonce první tramvajový podjezd v Praze! Celá tramvajová trať úplně předběhla výstavu vlastního sídliště, protože v dubnu 1971 z celého sídliště stál jediný blok, a to u stanice Ládví, po pravé straně z centra, který tehdy ale sloužil jako kanceláře, a hlavně šatny pro pracovníky budující sídliště. Další blok byl před tramvajovým podjezdem podél tratě vlevo ve směru z centra, a to bylo vše. Jinak pole a jedno velké staveniště. Nová tramvajová trať byla z větší části postavena v ose přeložené a výrazně rozšířené Střelničné ulice. Z původní úzké venkovské silnice se stala moderní městská třída o celkové šířce 39 m, v jejímž středu bylo umístěno zvýšené tramvajové těleso o šířce 10 m. Každá z dvoupruhových vozovek po stranách tělesa měla šířku 7 m a zbytek připadal na široké zelené pásy a chodníky. Zcela výjimečnou se stala okružní křižovatka, pod kterou vedla trať v délce 89 m v podjezdu. Závěrečný úsek tratě od této křižovatky vedl po jedné (východní) straně



Počátek trati do Ďáblic u dnešní stanice metra Kobylice zachytil 28. prosince 1971 Jiří Čermák.



Tentýž autor téhož dne vyfotografoval i vůz T1 na výjezdu ze smyčky Střelničná, nyní Březiněveská, a to v místě dnes již neexistujícího oblouku k vozovně Kobylice.



Další dnes již zaniklá odstavňá kolej v těmže obratišti. Sloupy od této koleje zmizely až letos. Foto: Jiří Čermák

Ďáblické ulice. Trať měla délku 2,156 km, počítáno od sjezdových výhybek trojúhelníku Střelničná po sjezdovou výhybku smyčky. Vnější kolej smyčky měla délku



Na snímku z 9. července 1990 je předchozí rekonstrukce křižovatky Střelničná – Klapkova.

288 m, vnitřní 217 m. Oblouk trojúhelníku Střelničná od Stírky do Střelničné měřil 98 m. Nejprudší sklon byl na počátku Střelničné ulice, kde dosahoval v délce 121 m hodnoty 40 ‰.

Pro trať byly od počátku typické podchody v zastávkách Ládví a Štěpničná. Jejich chatrná údržba, špatné odvodnění a opakovaně poničené osvětlení (způsobované zřejmě i vandalstvím chodců) přispěly k tomu, že ale nebyly příliš oblíbené cestujícími, kteří raději přecházeli poměrně frekventovanou ulici a devastovali přitom trávník oddělující vozovku od chodníků. Zajímavostí byla i téměř podzemní zastávka Nadsídlíšní, nyní Třebeňická, která byla zřízena pouze pro směr do centra. Jediným velkým nedostatkem celé, jinak na tehdejší dobu velkorysě stavby této tramvajové tratě přetrvávající až do dnešních dnů, je absence této stanice ve směru z centra, což je dáno jejím případným umístěním do nepřehledného, a tím nebezpečného, místa.

Počátky provozu na sídliště Ďáblice byly provázeny obtížemi vyvolanými nedostatečným napájením, které zajišťovala pojízdná měnična o výkonu 2 kA, která přes den „jela“ na plný výkon bez jakékoliv rezervy. Na údržbu zbývaly jen pozdní noční hodiny. Několikrát musel být provoz ochuzen o poslední večerní spoje.

Opravy měničny si vyžádaly i sedlové výluky (8–13 h) ve dnech 17.–20. května 1971 a kratší nepřetržitou výlukou od 17. září (17 h) do rána 20. září, kdy náhradní dopravu zajišťovaly náhradní autobusy. Přes tyto vážné potíže s napájením byla po roce provozu na nové trati od 17. ledna 1972 doprava na sídliště Ďáblice posílena přes den prodlouženou linkou č. 10 a od stejného data zde linka č. 17 začala jezdit i v noci. Tím zmizel prakticky čas na údržbu měničny. Výsledkem byla její havárie v červenci 1972, kdy byl provoz do Ďáblic neplánovaně přerušen na 435 minut.

V prvních letech provozu byla celá trať pouze zašterkovaná a kupodivu tramvaje jezdily nehlukně. Až později byly koleje zaasfaltovány, čímž rapidně stoupla hloučnosť tramvajů. Od roku 1993 se však otevřený kolejový svršek na trať postupně vrací.

Aby bylo možné zavést do této oblasti od 3. září 1973 třetí potřebnou linku (v té době č. 31), musela být stávající měnična posílena o další strojní vůz o výkonu 3 kA. Tato „rekonstrukce měničny Střelničná“ si také vyžádala šestidenní výlukou tratě. Definitivně byly potíže

s napájením vyřešeny až v roce 1976, kdy byla po dvou letech výstavby uvedena do provozu definitivní měnična, která nahradila dosavadní provizorium.

Protože smyčka sídliště Ďáblice byla provozem tří linek přetížená a dopravní situace v této oblasti vyžadovala zavedení čtvrté linky, bylo nutné provést rozšíření smyčky o druhou předjízdnu kolej dlouhou 132 m a další kolejovou spojku za výstupní zastávku. Tato zdánlivě jednoduchá stavba začala v noci ze 17. na 18. září 1982 vložением pravé rozjezdové výhybky před stávající výstupní zastávku a od 14. října byla z provozu na tři měsíce vyloučena i vnější kolej, do níž měly být zapojeny další výhybky. Ačkoliv provoz na původní vnější (nově střední) koleji smyčky byl obnoven 4. prosince 1982, novou kolej se podařilo uvést do provozu až 31. ledna 1984! Pro zajímavost dodejme, že počet výhybek ve smyčce po této rekonstrukci vzrostl ze 4 na 8. Čtvrtá linka začala do Ďáblic jezdit od listopadu 1984, a tak tam byly k vidění linky 10, 17, 24 a 25.

Z předchozího textu částečně vyplývá, že do nové tramvajové trati byla zaintegrována i smyčka Střelničná, nyní nazývaná Březiněveská. Byla uvedena do provozu 1. prosince 1947 a váže se k ní řada dopravních zajímavostí. Jednou z nich byla kusá kolej s protioblouky v Březiněveské ulici, na které se původně odstavovaly mimo špičku vlečné vozy. Ze smyčky bylo možné odjíždět i směrem ke kobylišké vozovně. Pro nedostatek prostoru tento oblouk křižoval odjezdovou kolej smyčky. Bylo to jediné místo v pražské kolejové síti, kde bylo toto neobvyklé řešení pro odbočující kolej použito.

Tato kolej byla dokonce použita pro obousměrný provoz při výstavbě a napojování nové tratě na křižovatce Střelničná od 30. srpna do 9. října 1970. Aby nebyl přerušen dlouhodobě provoz do vozovny a části Kobylišk (nejbližší obratiště bylo tehdy na Vychovatelně), byl tramvajový provoz provizorně veden jednokolejně přes smyčku Zdibskou a Březiněveskou ulicí, přičemž byl využit i počáteční úsek dáblické tratě. Atypický oblouk i odstavná kolej v Březiněveské ulici zanikly definitivně v září 1980, kdy začala rekonstrukce smyčky, jejímž výsledkem bylo doplnění předjízdny koleje ve Zdibské ulici. Ačkoliv provoz na smyčce byl obnoven už 4. ledna 1981, nová kolej byla dána do užívání až o osm měsíců později, 27. srpna.

V roce 1984 se uskutečnila v době od 17. července do 1. září rekonstrukce tramvajové tratě v úseku Ke Stírce – Střelničná, a to metodou panelů BKV. Současně byla rekonstruována i část křižovatky Střelničná – Klapkova, na které byla pravá kolej oblouku od Stírky do Ďáblic provedena nově jako jediná z celé dáblické tratě z velkoplošných panelů a blokových kolejnic B1. Levá kolej (do centra) byla provedena na dřevěných pražcích. Výluky bylo využito i k opravě dáblické tratě v podjezdu mezi zastávkami Štěpničná a Nadsídlíšní.

V létě 1990 byl kolejový trojúhelník Střelničná – Klapkova rekonstruován znovu, tentokrát ale celý. Pod část kolejové konstrukce byly použity podkladní panely VUIS. Z oblouku Stírka – Ďáblice byly po pouhých šesti letech odstraněny rozpadlé panely BKV. Při této rekonstrukci došlo současně ve směru Stírka – Ďáblice k mírné směrové úpravě vložением části přímé koleje za odbočením z výměny, což je systém dosud obvyklý zejména v Košicích nebo Ostravě a pochází z dávných →





Impozantní vlak 2xKT8D5 vidíme v odpoledním slunci u zastávky Štěpničná... Foto: Vladislav Borek

dob provozu nákladních vlaků, resp. z dob přepravy železničních nákladních vozů pomocí tramvají po kolejové síti. U nás se neosvědčil a při letošní rekonstrukci byla tato úprava zrušena. Dále současně došlo na rekonstrukci tratě v Klapkové ulici směrem k vozovně Kobylisy (metodou BKV panelů), vč. stejnojmenné smyčky.

Tramvajová trať do Ďáblic se jako jedna z mála vyhnula v 80. letech panelizaci, protože čas pro její rekonstrukci přišel až v 90. letech. Dílčí oprava (ještě před rekonstrukcí) vypukla na podzim 1991 a trvala 12 dní. Ke skutečné rekonstrukci byl jako první určen úsek mezi zastávkami Štěpničná a Kyselova. Rekonstruován byl velice zajímavým způsobem. Kromě toho, že byly použity železobetonové pražce s pružným upevněním a s otevřeným svrškem, zaujal zejména způsob provádění stavby a také organizace dopravy. Organizace provozu byla naplánována tak, že se trať rekonstruovala postupně po jedné koleji za současného provozu tramvají po zbylé koleji. Postup byl následující: dne 6. listopadu 1993 byla v zastávce Kyselova vložena do trati levá provizorní výhybka a od druhého dne se v úseku Štěpničná – Kyselova začalo jezdit po severní koleji. Po trati nebyly vedeny obvyklé linky, nýbrž zvláštní tramvajová linka X17, na kterou byly nasazeny zcela unikátní vlaky 2xKT8D5. Během října 1993 provozovna Hloubětín vytypovala 10 vozů inventárních čísel 9016, 17, 21, 22, 23, 25–27, 29 a 30. Vozy musely mít přibližně stejný proběh kilometrů, stejně velká kola a nátěr bez reklamy. Ze svorkovnic, určených původně pro auto-

matické spráhlo, byly na čelech „B“ vyvedeny kabely do konektorů, umístěných na traverzu vozu. 45kolíkový pro řízení a ostatní zařízení vozu a 4kolíkový zemnicí. Sprážení a zkušební jízda proběhla ve vozovně Hloubětín 20. října se soupravou 9022+9025. Dne 3. listopadu byla provedena zkušební jízda z vozovny Hloubětín do Ďáblic s vozy 9027+9029. Z bezpečnostních důvodů bylo rozhodnuto provádět spráhování až ve smyčce Ďáblice. Pro provoz a spráhování vozů KT8D5 byl vydán „Předpis pro manipulaci s vozy 2xKT8D5“. V den zahájení výluky byla neděle, a tak první vyjely pouze sólo vozy, dvojice jezdily pouze v pracovní dny, tj. pondělí 8. listopadu.

Z vozovny Hloubětín vyjely ráno na každé pořadí vždy 2 řidiči, každý s jedním vozem. První čelem „B“ ze vrat, druhý čelem „A“. Na křižovatce Klapkova – Štěpničná řidič zajel až za sjezdovou výhybku ve směru Vozovna Kobylisy, přešel na zadní stanoviště a po nesprávné koleji jel po Štěpničné až na zajišťovací výhybku za zastávku Kyselova, kde přešel na pravou kolej. Nasazeny do provozu byly 3 dvojice, dvě pořadí celodenní cca od 5 do 22 hodin a jeden šejdr. Šejdrová souprava zůstávala během dopoledne odstavena v Ďáblicích a nezatahovala do vozovny. Dále zde byl odstaven záložní vůz, který sloužil zároveň jako místnost pro pracovníka údržby, dispečera a střídacího řidiče. Spojování probíhalo vždy ve smyčce Ďáblice. Řidič druhého vozu, který přijel stanovištěm „B“ vpředu za pomoci pracovníka lehké údržby spojil vozy. Pracovník lehké údržby potom propojil vozy kabely a zajistil je proti povolení. Na obou stanovištích „B“ byly zdviženy pantografy na trolej



... a na výjezdu z podjezdu u zastávky Třebenická. Foto: Vladislav Borek

a provedena zkouška soupravy. Oba řidiči byli na koncích vlaku – tedy stanovištích „A“, kde měli k dispozici všechny ovládací prvky tramvaje KT8D5. Užití dvou řidičů bylo potřebné k rychlému obratu soupravy v zastávce Střelničná, která ležela v jednokolejném úseku. Kdyby musel řidič přecházet na opačné stanoviště, nestihl by odjet z jednokolejky v daném intervalu 7 minut. Takto řidič zadního stanoviště, které se stalo předním, pouze převzal řízení a byl připraven k odjezdu. Řidič zadního stanoviště ve směru jízdy hlídal nástup cestujících a dal znamení k zavření dveří. Měl mnohem lepší přehled o nástupu než přední řidič v zrcátku vzdáleném 60 m. Tato dlouhá souprava vážila obsazená cestujícími až 100 tun! Po skončení

denního provozu nastoupil vždy sólo vůz na noc a dvojice po rozpojení zatáhly do vozovny Hloubětín. To v první etapě výluky.

Dne 27. listopadu 1993 byl ukončen jednokolejný provoz po severní koleji, vyměněna provizorní výhybka za pravou a druhý den byl provizorní jednokolejný provoz překlopen na jižní koleji a začala rekonstrukce severní koleje ve stejném úseku. Výjezd vlaků do Ďáblic mohl probíhat přímo, první stanovištěm „A“ z vozovny a druhý stejného pořadí stanovištěm „B“. Zatažení vyžadovalo jízdu z jednokolejky dále po nesprávné koleji vpravo směr Vozovna Kobylisy až za výhybku pro směr od vozovny do centra. Tam řidič přešel na opačné stanoviště a odjel do Hloubětína. →



Rekonstrukce úseku Ládví – přejezd Střelničná – Střekovská. Na snímku z 5. května 1994 zaujme signalizační zařízení jednokolejky.



Další jednokolejka na Ládví, tentokrát kvůli stavbě metra IV.C1, byla dokumentována 19. dubna 2002.



Po dobu výluky a provozu spřažených KT8D5 došlo pouze ke 2 závažným mimořádným událostem. Dne 12. listopadu to bylo sjetí souprav na jednokolejném úseku. Řidič, jedoucí od Ládví do centra nepočkal na protijedoucí vlak a vjel prvním vozem do jednokolejky. Když toto zjistil, dal zadnímu řidiči pokyn k jízdě zpět. Naštěstí v neštěstí výhybka byla mezi vozy, a tak došlo jen k poškození spráhel a přetržení kabelů. Druhá mimořádná událost ze dne 29. listopadu byla zamrzlá zajišťovací výhybka na vjezdu na jednokolejku, a to vlivem počasí a většího spadu sněhu. Provoz tak mohl být zachován jen mezi zastávkami Ládví a Sídliště Ďáblice po jedné koleji. Provoz po nesprávné koleji soupravou dlouhou 60 m nebyl však zcela bezpečný a tak byly tramvaje nahrazeny po několika hodinách autobusy. Do rána následujícího dne byla výhybka vyměněna za novou a linka X17 obnovena v plném rozsahu. Přes tyto dvě mimořádné události bylo použití spřažených vozů KT8D5 úspěšným řešením kapacitní náhradní dopravy. Při 7minutovém intervalu ve špičce nabízela kapacitu 4 až 5 tisíc cestujících za hodinu. Bohužel k dalšímu využití spřažených KT8 již nikdy nedošlo a zásuvky pro násobné řízení byly postupně demontovány. Poslední zůstala ještě cca 1 rok na voze 9027. Nutno ještě dodat, že služba na lince X-17 byla u řidičů oblíbená, neboť každé druhé „kolo“ se zadní řidič jen vezl a všichni řidiči měli střídání na přestávku, což byla v té době naprostá novinka. Celá akce skončila 18. prosince likvidací provizorní výhybky u zastávky Kyselova a druhý den byl obnoven dvoukolejný provoz pravidelných linek.

V následujícím roce se rekonstrukční práce přesunuly do dalšího úseku, konkrétně mezi Ládví a křižovatkou ulic Střelnická a Střekovská. Úsek Kyselova – Ládví a Střekovská – Štěpničná zůstal nedotčen, resp. byl pouze opraven a podbit, přičemž živičný zákryt se na tento úsek již nevrátil. Dne 16. dubna 1994 byly vloženy dvě výhybky pro provizorní jednokolejný provoz a následující den začal provoz po jižní koleji a rekonstrukce severní koleje. Přestavění provizorních výhybek se uskutečnilo 7. května 1994. Jednokolejný provoz, na kterém tentokrát jezdily běžné soupravy 2xT3 ve sníženém počtu linek, definitivně ustal 28. května a do 15. června byl úsek uzavřen celý. V té době byl zrekonstruován úsek mezi zastávkami Štěpničná a začátkem podjezdu. Tím vznikly 3 nespojitě úseky moderní tratě. V dalších letech se v akci nepokračovalo. Až po čtyřech letech byla ohlášena další výluka provozu tratě do Ďáblic, tentokrát však byla hlavním motivem komplexní rekonstrukce troleje, koleje šlo jen o opravu trati zejména v prostoru smyčky. Vše proběhlo mezi 18. březnem a 1. dubnem 1998. Protože stav nerekonstruovaných úseků se dále zhoršoval, tak v únoru 2000 proběhla další, tentokrát čtrnáctidenní výluka trati vyvolaná opravou kolejí.

Další vývoj výrazným způsobem ovlivnila stavba metra IV.C, a to obou provozních úseků, tj. Nádraží Holešovice – Ládví i Ládví – Letňany. První fáze výstavby měla za následek pouze změnu v uchycení trolejí, které byly mezi Kyselovou a Ládvím přemístěny z převěšů na sloupy s výložníky. Mezi 21. březnem a 3. dubnem 2002 byl z důvodu výstavby stanice metra Ládví zřízen provizorní jednokolejný úsek v délce cca 120 m. Byl umístěn ve směru z centra cca 50 m za zastávkou Ládví a ve směru



Víceúčelový dvounápravový obousměrný pracovní (a dnes již polozapomenutý) vůz projíždí nezarostlou Ďáblickou trať 21. října 1972. Foto: Jiří Čermák



Snímek ze stejné kolecky ze zastávky Nadsídlištní je sice bez tramvají, ale zato ukazuje celou tehdejší situaci. Do zastávky se nyní po šikmých rampách dostanou i vozíčkáři.

do centra cca 350 m za zastávkou Štěpničná. V zásadě šlo o vyloučení provozu na koleji do centra, kam zasahovalo staveniště obratových kolejí stanice metra. Provizorium bylo zrušeno mezi 15. a 28. březnem roku 2003. Největší omezení provozu ale přišlo až v letech 2004 až 2006. Od 14. do 28. srpna 2004 byla zřízena provizorní pravá koncová výhybka v zastávce Ládví, a tak zde vznikl úvratový zakončení pro linku 24. Z důvodu výstavby hloubeného tunelu nové tratě metra IV.C2 byl dlouhodobě přerušen provoz tramvají v úseku Ládví – Sídliště Ďáblice až do 1. srpna 2006, kdy bylo zahájeno rušení provizorního obratiště. Do Ďáblic se cestující tramvajemi svezli až po měsíci, konkrétně 2. září 2006. V rámci obnovy provozu po výstavbě metra byl zrekonstruován úsek mezi zastávkami Ládví a Štěpničná. Zbylé úseky, a zejména pak smyčku se v časové koordinaci s touto dlouhou výlukou zkoordinovat nepodařilo, přičemž pracovníci Vrchní stavby dokázali obnovit provoz v na dva roky opuštěné smyčce, která navíc byla určena k likvidaci, jen s největším sebezapřením. Pro rekonstrukci tratě se bohužel nepodařilo využít ani výluky v následujícím roce, tedy v roce 2007, kdy od 31. března do 28. dubna probíhalo třetí podbití tratě a zároveň odstraňování reklamačních závad.



# Den s klempířem

Po silnici se řítí supersportovní motorka, řidič v jedné vteřině zrychluje z osmdesáti na sto, stovdvacet kilometrů a nezastaví se ani na stopadesáti. Před jasně zářící červenou na semaforu v jezdcí adrenalin ubije poslední záchvěv pudu sebezáchovy. Jede právě stošedesát kilometrů za hodinu, když se před ním na křižovatce vynoří autobus...

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



Další ze stovek mrtvých motorkářů. Pro člověka je to tragédie, pro člověka-klempíře Dopravního podniku praktický problém: vyrovnat sloupek, vyměnit boční plech a dveře. Autobus musí pro laické oko vypadat jako nový, cestující nemohou mít dojem, že právě přijel z občanské války. Vzhledem k velikosti Prahy, hustotě provozu a počtu nasazených vozidel MHD, jsou nejrůznější havárie takřka na denním pořádku, i když převážně lehkého charakteru. Každé ťuknutí plechu na plech, způsobené nepozorností či zbytečným spěchem, musí naši klempíři řešit. Málokterý cestující se pozastaví nad skutečností, že ten autobus, v kterém právě jede, na sobě nenese žádné viditelné škrábance, zrezavělé plechy či popraskaná skla – že jeden autobus vypadá jako druhý. Penzum práce, které za touto vizáží stojí, je však nevyčísitelné. „Kromě plechařiny řešíme taky mnoho nedostatků zjištěných technickou kontrolou,“ říká parták čtyřčlenného týmu klempířů Martin Šícha. Každé ráno v šest hodin přichází do haly na Hostivaři a zkontroluje v počítači zápisy z bezpečnostních prohlídek a rozpisy, podle nichž mají autobusy do haly přijet. Vozy prochází touto bezpečnostní prohlídkou jednou za osm až deset dní. Třičtvrtě hodiny, po níž kontrola trvá, stačí k odhalení všech poruch – a klempíři je poté musejí řešit: zrezivělé příčky, kryty pod motorem, podlahy, plechování celého

autobusu, přesklívání, výměna sedaček a stovky různých drobností naplní bohatě osmihodinovou směnu.

Dny se od sebe liší jako den a noc. „Někdy nejsou klempíři potřeba tři dny po sobě, jindy se za celou směnu nezastaví,“ líčí Šícha. V den, kdy jsme dorazili na Hostivař, opravovala například Šíchova parta již osmý autobus. Prasklý svár kabiny řidiče a utržená dvojsedačka, na níž se někdo „pohoupal“, byly nejčerstvější případy.

Kromě napravování následků havárií a opotřebení, musí klempíři vykonávat i tzv. technické instrukce. Jedná se o nejrůznější vylepšení na autobusech, která po navržení techniky a schválení příslušným úsekem klempíři realizují, například vylepšený způsob zamykání dveří, lišty zmenšující opotřebení podlahy, výměna látkových sedaček za koženkové a podobně.

Na dotaz, jaká je průměrná doba, než autobus přijede znovu na opravu, říká Šícha jasně: „Žádné pravidlo pro to neexistuje, vždy záleží na trati a režimu, který každý autobus má.“ Některý jezdí po mohutně solených úsecích, jiný jezdí jen ráno a odpoledne, další je vytěžovaný celý den. Obecně se však dá říct, že nejvíce trpí provozem dveře. Především tam totiž natéká voda a bláto, zvláště jsou-li umístěny za kolem autobusu. Tuto bolest by měla umenšit modernizace vozového parku, v němž budou dominovat vozy s celoskleněnými dveřmi.

Na druhou stranu očekávaný příchod nejnovějších vozů SOR nebude znamenat méně práce pro „doktory s kladivem“. Lepená, a tím pádem lehčí konstrukce, díky níž dosahují tyto autobusy větší efektivity, znamená například nutnost každé vyměňované okno vyříznout, rám okolo důkladně očistit, znovu nalepit a čekat na uschnutí. „Do staré Karosy se okno jednoduše natluče gumovou palicí,“ srovnává Šícha, ale upozorňuje: „Lepená okna přináší větší komfort pro cestující, k nimž nebude ani při velkém dešti zatékat voda.“

Šícha pracuje v našem podniku už od prosince roku 1988, a může tak srovnávat podmínky, které panovaly tehdy a nyní. Pozdní komunismus byl pro jeho profesi dobrou školou – neustálý nedostatek materiálů, jako jsou tmely či barvy, a nutnost dělat nejrůznější úpravy na koleně vykovaly skutečného profesionála. Dnešní moderní technologie a obecná tendence automobilového průmyslu vyměňovat poškozené bloky za nové namísto jejich oprav mění i charakter práce klempíře.

Některé věci ale zůstávají při starém – stále jezdí po Praze stovky staříčkových Karos, z nichž některé mají i devět let po generálce. Na náš dotaz, jestli někdy dorazí ke klempířům autobus v takovém stavu, že by ho nezbývalo než vyhodit, odpovídá Šícha se smíchem: „To bychom někdy opravdu rádi, ale náš úkol, který musíme splnit, je jediný: opravovat.“





# Dopravní podnik Karlovy Vary

Při naší dnešní návštěvě tohoto lázeňského města nás nebude zajímat lesk drahých hotelů ani nejnovější kinematografické lahůdky Mezinárodního filmového festivalu. Prozkoumáme strukturu sice mnohem skromnější, zato životně důležitou pro chod města i jeho proslavených atrakcí – městskou hromadnou dopravu.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Jak můžeme tušit, specifický chod lázeňského města s sebou přináší i některé zvláštnosti v MHD. Lázeňská zóna je tak například obsluhovaná takřka výlučně autobusy, řidiči osobních automobilů si musí kupovat zvláštní povolenky. Další zvláštnost, která již s turistikou nesouvisí, je tvářnost krajiny – město se rozkládá podél řeky v údolí a na úbočích okolních kopců. Nenajdeme tu proto okružní linky. Veškeré trasy se protínají na zastávce Tržnice, která tak funguje jako centrální přestupní bod pro městskou dopravu a částečně i linkovou. DPKV je také výhradním dopravcem některých částí Karlovarského kraje, například směrem na Krušné hory s obcemi jako Ostrov, Jáchymov či Boží Dar. Poměrně dlouhé intervaly jsou častokrát kompenzovány množstvím linek, jejichž trasy se zhušťují v blízkosti centra. Vozový park čítající zhruba 60 vozů se skládá výlučně z autobusů. Karlovarský podnik udržuje jejich stáří na úrovni 7 let. „Každým rokem jich desetinu obnovíme,“ říká Ing. Pavel Bohánek, jehož podnik vyhláší vždy na období 3 až 6 let výběrové řízení. Pravidelným výhercem je Iveco. Vozy této značky městu dominují a postupně vytlačují stárnoucí Ikarusy 412 – první nízkopodlažní autobusy, které podnik před 13 lety nakoupil v počtu 13 kusů. V této tendenci DPKV pokračuje a dnes je již 70 procent všech vozů nízkopodlažní. „Poměr se bude i nadále zvyšovat, ale nevidím ani do budoucna nutnost stoprocentně nízkopodlažního vozového parku,“ uvažuje Bohánek. Na popud magistrátu bylo již před mnoha lety rozhodnuto o plynofikaci autobusové dopravy. Ta fakticky začala v roce 1997 a dosud probíhá nákup vozů na CNG. Z plánovaných 16 autobusů již bylo nakoupeno 12, které obsluhují především lázeňskou zónu. Jejich výhoda je v kontextu rekreačního města jasná – kromě

nižších emisí šíří daleko méně hluku. Kromě městské a linkové dopravy se věnuje DPKV i nepravidelné zájezdové, pro níž vyčlenil 3 vozy. Významná je i role poskytovatele dopravy v případě nejrůznějších výluk Českých drah a dalšího provozovatele: společnosti Viamont. Ve městě pak do sféry vlivu Karlovarského dopravního podniku spadají veškerá záchytná parkoviště pro automobily i autobusy. Podnik na základě mandátní smlouvy s městem provozuje parkovací automaty a pečuje o terminál linkové a dálkové dopravy.

V rámci podniku samého se Karlovarští věnují běžným vedlejším podnikatelským aktivitám, jako je prodej nafty nebo veřejná myčka aut. Na rozdíl od většiny však také disponují opravárenským závodem pro autobusy. „Máme vlastní značkový servis Iveco, kde provádíme záruční i pozáruční opravy,“ líčí Bohánek. Firma stála před významným rozhodnutím, zda se zbavit rozsáhlých průmyslových prostor i jejich zaměstnanců, které nebyla schopna vytižít. Nakonec se jí podařilo rozjet vlastní a pro firmu významný opravárenský byznys. „Začátky byly těžké, ale v současnosti patříme k nejlepším servisům v kraji,“ říká Bohánek. Do Karlovarské opravny přijíždějí autobusy z širokého okolí. Zákazníky jsou i ostatní dopravní podniky – Chomutov, Teplice nebo třeba Mariánské Lázně. Kapitola samou pro sebe jsou v Karlových Varech lanovky. Je to jediná nezávislá traka a nutno říct, že na velikost města nebývala rozvinutá. V současnosti provozuje dopravní podnik dvě kolejové dráhy: jedna startuje od hotelu Imperial a projíždí celou trasu v tunelu, druhá vede od hotelu Pupp na vrch Diana, který láká návštěvníky vyhlídkovou věží a restaurací. Není bez zajímavosti, že i tyto dvě nemovitosti vlastní dopravní podnik. Ke zmíněným dvěma lanovkám by mohla zanedlouho přibýt i třetí, která má propojit střed lázeňského města s vrchem Tři kříže. Město ve spolupráci s několika agenturami zatím zkoumá možnosti získání dotací z EU, na nichž je projekt závislý.

Karlovarský dopravní podnik hraje nezastupitelnou roli i během slavného Mezinárodního filmového festivalu. Po deset dní město obsadí filmoví fanoušci, z nichž většinu tvoří „batůžkáři“ budující pro sebe stanová městečka. Jejich dopravní obslužení tradičně zajišťují zvláštní linky F1, F2 a F3. Ty propojují stanová městečka na místech, jako je AC Start nebo Březová s hotely, kde



## Dopravní podnik Karlovy Vary v číslech (údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony	v tis. km		
Autobusy	2827		
Přepravené osoby	v tisících		
Autobusy	13395		
Dopravní síť	Délka sítě linek (km)	Počet linek	Počet vozů
Autobusy	192,4	22	61

probíhají projekce. Jejich jízdní řád není pravidelný, nýbrž přizpůsobuje se požadavkům organizátorů. Lidé tak mohou pohodlně a zdarma cestovat na začátek a po skončení projekcí. Mezinárodní filmový festival patří mezi lákadla, díky nimž karlovarský podnik nijak nepociťuje prázdninový úbytek cestujících. „Spolu s Prahou jsme asi jediní, kteří máme v těchto měsících nejvyšší tržby v roce.“ Lidé, kteří přijíždějí do Karlových Varů od června do srpna, bohatě převyšují místní obyvatele, jež odjíždějí k moři či jinam na dovolenou. Nicméně jízdní řád dopravního podniku zůstává neměnný. „Nemáme prázdninový provoz, nerozlišujeme mezi občanskou a turistickou obslužností,“ zdůrazňuje Bohánek. Stejně jako všechny ostatní podniky, pociťují i v Karlových Varech ekonomickou krizi. Dalo by se usuzovat, že právě na lázeňské město, jehož ekonomika stojí z velké části na službách pro turisty, dopadne recese o to tvrději. „První čtvrtletí bylo znatelné,“ říká Bohánek a vysvětluje to zastavením provozu v místní továrně na porcelán a následným úbytkem pravidelných cestujících. Karlovy Vary si přesto na nedostatek peněz nestěžují. Magistrát dokonce v dubnu inicioval zavedení nového tarifu, díky němuž cestují zadarmo důchodci a děti do 15 let. Nižší tržby pak dopravnímu podniku kompenzuje. Karlovy Vary jsou tak příkladem toho, že ekonomická krize nemusí být vždy a všude zaklínadlem pro omezování služeb.



# Veolia Transport Teplice



Teplický dopravní podnik je výjimečný hned v několika ohledech. Ten nejvýraznější čtenář odhalil už v samotném nadpisu. Vlastníkem podniku totiž není město ale mezinárodní gigant Veolia Transport ČR. Jaké jsou výhody tohoto vztahu a jak ho pociťují cestující?

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

**P**řechod pod křídla nadnárodní společnosti na začátku roku 2007 nebyl takovou revolucí, jakou by se mohlo zdát. Již v roce 1994 totiž město prodalo veškerý svůj podíl soukromým investorům a o dopravu v Teplicích se tak fakticky začala starat privátní společnost. Nynějším stoprocentním vlastníkem je Veolia, ale cestující tento rozdíl prakticky nepoznají. „Standard kvality služeb jsme u nás měli zavedený již dlouho před vstupem Veolie a ten platí i dál,“ popisuje situaci dopravní ředitel Petr Havlík. Podle něj je natolik vysoký, že ho budou přejímat i ostatní společnosti Veolie, spíše než aby teplický podnik musel dohánět nějakou mezinárodní latku. Zásahy shora se objevují spíše v nárocích na efektivitu a plánování hospodaření. „Veolia nezasahuje do běžného provozu. Veškeré potřebné změny v dopravě máme v rukou my,“ říká Havlík. Být součástí nadnárodní společnosti s sebou přináší některá pozitiva. Veolia není jen dopravcem, v jejím portfoliu najdeme nepřebornou škálu služeb. Pracovníky komunálních dopravních podniků napadne otázka, jaký je poměr soukromého dopravce a města. „Existují mezi námi dva základní vztahy,“ rozebírá Havlík: „Nájemní a komerční.“ Město totiž vlastní areál dopravního podniku, celou trolejbusovou dráhu a všechny trolejbusy. Naopak takřka všechny autobusy a ostatní movitý majetek patří podniku. V rámci komerčního vztahu si město na každý rok objednáva rozsah dopravy a jedná o její ceně. Jak už bylo zmíněno, v Teplicích narážíme na dvě trakce: trolejbusovou a autobusovou. První z nich jezdí pouze na území města. Druhá z devadesáti pěti procent zajíždí mimo něj. Teplice tradičně preferují trolejbusy Škoda. „Až dosud byly trolejbusy dodávány s karoserií od Karosy, od letošního roku

to bude Solaris,“ líčí Havlík, do jehož podniku zanedlouho dorazí pět nových kusů: čtyři dvanáctimetrové Škody 26 Tr a jedna patnáctimetrová 28 Tr. Obnovy se letos dočká i autobusová část vozového parku – sedm starších typů nahradí devět zbrusu nových či mírně ojetých. Teplický podnik totiž nepožizuje vždy jen čerstvé kousky. „Vyhláškujeme výběrové řízení i v rámci Veolie,“ říká Havlík, ale upozorňuje, že jejich stáří musí splňovat přísná kritéria. Stejně jako Děčín totiž Teplice nemohou v rámci Ústeckého kraje používat techniku starší osmi let. Navíc v Teplicích jsou všechny linky provázané, a tak se pravidlo o stáří vztahuje prakticky na každý vůz.

Na návštěvníka Teplic dýchne při vstupu do autobusu či trolejbusu zvláštní kouzlo zapomenuté doby kombinované s pachem modernosti. To když uvidí u řidiče čtečku elektronických karet a pod ní kovovou krabici mincovníku. Kdo nemá kartu či patnáct korun v drobných, musí se projít pěšky. Na druhou stranu v Teplicích neexistuje jediný černý pasažér. Již v roce 1990 se dopravní podnik vrátil k nástupu předními dveřmi a odbavování u řidiče. Důvodem je tradičně přebujelý počet chronických neplatců. „Začínali jsme s takovými plechovými popelníčkami vyráběnými Dopravním podnikem Mariánských Lázní,“ vzpomíná Havlík. Teplický podnik postupně přešel na mincovníky, na jejichž vývoji se aktivně podílel. V roce 2000 k nim přibýly čtečky čipových karet. Na rozdíl od některých jiných měst funguje tento doklad pouze pro cestování. Naopak podobně jako jinde nabízí teplický podnik nejrůznější doplňkové služby. Donedávna to byla zájezdová doprava, nyní měření emisí a autoškola. Tepličtí také provozují vlastní rozsáhlou reklamní činnost. Plochy na trolejbusích a autobusech nepronajali žádnému outsourcerovi. Podle Havlíka není v Teplicích oblast, která by volala po lepší dopravní obslužnosti, a proto se ani investiční akce tohoto druhu nechystají. Je pravda, že spíše než nedostatek linek je problémem jejich propojení. Například na území Lázeňského Šanova končí jedna trolejbusová linka ve slepé odbočce, zatímco doslova pár metrů od ní projíždí jiná. Čísí politické rozhodnutí, které mělo zřejmě zaručit klid v lázeňské zóně tak způsobilo, že první z linek se stala takřka bezcennou (Šanova je vzdálen sedm minut chůzí od centra). Navíc dopravní podnik nemůže

tuto trasu propojit do jedné daleko praktičtější linky, která by se navíc stala obchvatem centra pro případ nenadálých dopravních komplikací.

Pomalou dochází k urbanistickému propojování Ústí nad Labem a Teplic. V prostoru mezi nimi překotně rostou výrobní a prodejní areály, do nichž zajíždějí autobusy z obou měst. I teplický dopravní podnik rozšiřuje své aktivity. Od prvního září navýší objem mimoměstské dopravy v oblasti od Oseka, který leží až na hranici s Mosteckem, až po Ústí.

„V té oblasti je pořád co dělat, rozrůstá se zejména Krupská průmyslová zóna,“ ukazuje na mapě Havlík. Dopravní podnik proto posiluje dopravu směrem na Chlumec a Krupku a daří se mu své aktivity koordinovat s dopravníky z Ústí a Děčína. Nejviditelnějším výsledkem této spolupráce bude nový chlumecký autobusový terminál s harmonizovanými přestupy a návaznostmi.

Oblíbené téma ekonomické krize jsme nemohli „nenatuknout“ i v Teplicích, kde zatím zaznamenali úbytek cestujících v rozmezí 5 až 10 procent. „Rada lidí přišla o práci, a tím ztratila důvod cestovat, není to ale takový propad, abychom museli podnikat nějaká zvláštní opatření,“ ubezpečuje Havlík. Teplický podnik byl totiž na krizi připraven už minulý rok, během něhož podnikl řadu optimalizačních a reorganizačních opatření, která se letos začínají projevovat větší efektivitou provozu.

## Veolia Transport Teplice v číslech

(údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony		v tis. km	
Autobusy		3967	
Trolejbusy		1620	
<b>Celkem</b>		<b>5587</b>	
Dopravní síť	Délka sítě linek (km)	Počet linek	Počet vozů
Autobusy	512,3	25 + 1 nostalgická	60 + 1 historický
Trolejbusy	65,1	9 + 1 nostalgická	44 + 1 historický
<b>Celkem</b>	<b>577,4</b>	<b>36</b>	<b>106</b>





# Vzpomínka na první pražskou trolejbusovou linku

V březnovém DP KONTAKTu jsme Vás informovali o zániku několika sloupů po trolejbusové lince W. V závěru článku byla vyjádřena naděje, že v budoucnu by v Praze mohla vzniknout připomínka trolejbusové dopravy. S potěšením můžeme konstatovat, že díky iniciativě Praha 6 se tomu tak stalo.



Pamětní tabulka. Náhled poskytl MČ Praha 6.

Hmatatelná připomínka na pražské trolejbusové tratě. Foto: Jan Šurovský

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

V městské části Praha 6 se totiž rozhodli využít 50 let opuštěný trolejbusový sloup v Šárecké ulici jiným způsobem, z hlediska technické památky daleko vhodnějším, než-li je upálení autogenem. A tak za pomoci vyřazeného materiálu ze starého tramvajového vedení mohla vzniknout v českých zemích neobvyklá památka: dvojice autentických trolejbusových sloupů opatřená převěsem, na kterém jsou instalovány trolejbusové izolátory s krátkými kousky skutečné troleje. Velký dík patří pracovníkům provozu 253400 – Vrchní vedení a 253100 – Měničny, bez jejichž dlouhé historické paměti, by toto dílo nikdy nemohlo vzniknout. Jmenovitě se o dílo zasloužili především pánové

David Šindelář a Michal Režný s Václavem Kadlecem a Vladimírem Vilhelmem za pomoci Radka Štrobla ze Správy napájení TT. Městská část Praha 6, na jejíž popud tato památka vznikla, opatřila sloupy informačními tabulkami. Na závěr připomeňme historická fakta: v nejsevernější části Šárecké ulice (severně od ulice Na Pískách) vedla první pražská trolejbusová trať. Provoz na ní byl zahájen 29. srpna 1936 linkou K. Tato byla později přeznačena na číslo 51. Koncem 50. let se plánovalo prodloužení z Matěje směrem přes Bubeneč, Letenský tunel do centra Prahy. Postaveno však bylo jen manipulační propojení do garáží Dejvice, které však reálně nikdy nebylo využíváno. Místo prodloužení přišel neblahý zvrat: trolejbusová linka byla zrušena. Stalo se tak 1. červen-



Takto trolejbusy v roce 1936 na lince K začínaly. Foto: Archiv DP

ce 1959, kdy místo trolejbusů vyjely autobusy. Právě u příležitosti padesáti let této události byl vybudován výše zmíněný památníček, který trolejbusovou trať důstojně připomíná.



## Kdo je Robert Mara?

Rozhovor s autorem knih o vozech R1 a E<sub>CS</sub>

Mnozí z těch, kdo čekali při svátečním provozu dne 8. 5. 2009 na metro mezi stanicemi Kačerov a Nádraží Holešovice, byli překvapeni nezvyklým zjevením, které se vynořilo z tunelu. Namísto každodenní pětivozové „em-jedničky“ je přivítaly tři nablýskané šedivé vozy E<sub>CS</sub> připomínající techniku dob dávno minulých. Právě tato rarita, která před 35 lety začala psát dějiny provozu pražského metra, se ocitla v hledáčku spisovatele Roberta Mary, jenž ve spolupráci s panem Davidem Prosíckým připravil rozsáhlou publikaci.

Oddělení Komunikace



Autoři Robert Mara a David Prosícký podepisují a předávají knihy panu Jiřímu Fialovi z trojice pamětníků úplných počátků provozu pražského metra a Ing. Zdeňku Malkovskému, řediteli Výzkumného ústavu kolejových vozidel. Foto: Josef Mara

## Než přistoupíme ke knize, pojďme se bavit o autorovi. Jak jste se dostal k psaní o dopravě?

Všechno asi začalo možná už dětským nadšením z dědova precizního modelu parní lokomotivy řady 310 ČSD, který v 50. letech postavil v měřítku N i s kolejištěm a vagony. O mnoho let později, již na průmyslovce, jsem zasedl do jedné lavice se spolužákem Martinem Břejšou, již tehdy vášnivým fandou pražských tramvají, což zájem o kolejová vozidla ještě podpořilo. Tehdy se nám podařilo upozornit na nejstarší dochovaný vůz T3 č. 6102, který měl být sešrotován. Nejhorší bylo nakonec zažehnáno a na obnově vozu jsme poté dostali možnost se aktivně podílet. Zde začal i můj aktivní zájem o historii tramvají ČKD Tatra. Po škole následovaly dva roky zajímavé práce v Národním technickém muzeu. Zde jsem napsal svoji první brožuru a částecně i první knihu o tramvajích T3. Při tom začala roku 1999 i moje spolupráce s Pavlem Malkusem a zrodily se první vize na vydávání dopravních publikací. Zkušenosti však byly nulové. Ještě před nástupem do vydavatelství jsem se proto rozhodl absolvovat kurz řidiče tramvají u DP Praha, kde jsem chtěl strávit několik měsíců práce v běžném provozu se vším, co k tomu patří. To se podařilo a rád na tuto dobu vzpomínám. Mezi službami na tramvaji jsem se postupně seznamoval s programy pro počítačovou předtiskovou přípravu a později i získával první praktické zkušenosti při ofsetovém tisku. Práci u tramvají jsem opustil těsně před povodněmi v roce 2002 a vzápětí přešel k vydavatelské činnosti na plný úvazek. Do dnešních dnů se naše aktivity značně rozrostly, takže se kromě psaní vlastních titulů z oblasti vozidel tramvajové dopravy a metra věnuji redakční práci a předtiskové přípravě na dalších zajímavých titulech, zpravidla se železniční tematikou.

### Jak jste se dostal k psaní monografií o jednotlivých typech vozů metra?

V květnu 2007 zemřel jeden z nejznámějších konstruktérů tramvají ČKD Tatra, Ing. Antonín Honzík. Napsal jsem tehdy článek o jeho životě a práci a následně mě kolegové požádali i o článek k „er-jedničce“, jejíž byl Ing. Honzík šéfkonstruktér. Sám jsem si tehdy říkal, že to nebude na víc jak čtyři nebo pět stran. Jenže krátký článek ukázal na nedozírné hlubiny a zajímavosti zvoleného tématu a bylo vidět, že nejen R1, ale i další generace vozidel pražského metra si zaslouží samostatnou knižní edici. Před dokončením knihy R1 jsme se dohodli s kolegou Davidem Prosickým na koncepci knižní řady a počínaje knihou o E<sub>cs</sub> navázali autorskou spolupráci.

## Jak navazuje kniha o E<sub>cs</sub> na „er-jedničku“?

Předchozí kniha byla uzavřena přelomovým rokem 1971, kdy se rozhodlo o dodávkách vozů ze Sovětského svazu. Na to jsme v další knize navázali a plynuce pokračujeme v běhu času až do dnešních dnů, kdy historii E<sub>cs</sub> připomíná jeden muzejní vůz a historická třívozová souprava. Na úvod je zařazena stručná geneze sovětských vozidel, která českým čtenářům vůbec první podhaluje tajemnou a mýty opředenou historii, která bude mít asi navždy řadu bílých a nejasných míst. No a na závěr je zařazen technický popis, tedy kapitola, o níž je známo, že dá vždy nejvíce práce a nejméně lidí ji čte (*směje se*). Nakonec to vyšlo na 232 stran a přibližně 400 obrázků.

## Co chystáte do budoucna?

V edici věnované vozidlům metra bychom rádi pokračovali dalším typem sovětských vozidel, tedy nejrozšířenější řadou 81-71, jejíž poslední soupravy dojezdily koncem června na lince B. Do knihy nebudou zařazeny modernizace těchto vozidel, které obsahově vycházejí na samostatný díl. Dalšími zajímavými tématy jsou určitě nejnovější „em-jedničky“ jezdící na „céčku“, ale i historické projekty, jež provázely hledání vhodné koncepce pražského metra.

## Takže už nyní vidíte „em-jedničky“ jako historii? S takovým přístupem máte práci na celý život...

Ono za těch pět nebo šest let, kdy kniha o M1 možná začne vznikat, už to skutečně historie bude. Vždyť dění kolem projektu M1 začalo již v roce 1990 a jen výběr dodavatelů či koncepční návrh vozidla je záležitostí na mnoho stran vyprávění. Historie vozidel pražského podzemí však doufejme nekončí typem M1 či v současnosti preferovanými rekonstrukcemi ruských vozů. Na obzoru stále figuruje nová trať D, kde se určitě dočkáme další generace moderních vozidel.

## Jak jste sháněl materiály pro knihu o E<sub>cs</sub>?

Shánění jakýchkoliv podkladů, které mohou přinést něco dosud nepublikovaného je vždycky mravenčí práce. U knihy o tuzemských vozech R1 jsem mohl s výhodou využít množství osobních kontaktů i svého archivu k tramvajím ČKD Tatra. Pro ruské vozy to bylo horší, nicméně osvědčené postupy fungovaly i v tomto případě. Podařilo se vytvořit okruh velmi dobrých spolupracovníků, kteří pomohli po stránce odborné i při shánění obrazových podkladů, což v případě metra není zrovna jednoduché. V provozu metra jsme navázali spolupráci s řadou techniků, kteří před 35 lety osobně pracovali na jednotlivých

úkolech při zprovoznění metra, za všechny jmenujeme inženýry Vladimíra Bílka a Josefa Procházku, kteří byli též hlavními recenzenty textů. Při důchodovém odpočinku jsme vyrušovali řadu bývalých strojvedoucích, kteří byli školeni v moskevském metru a někteří pamatovali ještě zkoušky jednotek R1. Mezi živé legendy mezi bývalými strojvedoucími-instruktory dnes bezpochyby patří pan Oldřich Chára, který pro metru pracoval od roku 1969 a předtím sloužil u ČSD. Málokdo se dnes může pochlubit, že sloužil jako strojvedoucí ještě na předválečných elektrických lokomotivách na 1,5 kV v pražském uzlu (před jeho přepojením na 3 kV v roce 1962), coby strojvedoucí či technik asistoval při zkouškách řady nových prototypů železničních hnacích vozidel 60. let (např. první pantografové jednotky EM 475.0) a následně z různých pozic dobře poznal prakticky celý zástup vozidel metra od R1 až po nejmodernější M1. Při bádání v archívních dokumentech zásadně pomohl pan Pavel Fojtík, vedoucí historického archivu Dopravního podniku. Bez jeho znalosti archivu a vstřícného přístupu by řada věcí trvala podstatně déle. Zapomenout nesmím ani na řadu fandů městské dopravy i železnice, kteří nám ochotně a nezištně poskytli řadu fotografií, které velmi pěkně dokreslují jednotlivé události. Fotografování v provozu metra není snadné ani v dnešní době, proto jsme byli rádi za každý vydařený záběr.

## Kniha stojí skoro 650 korun. To už je investice, kterou musí hodně lidí důkladně zvážit. Čím byste je přesvědčil, aby si ji koupili?

Již jsme mluvili o více než bohatém obrazovém doprovodu. Čtyři sta vyobrazení je nadstandardní i na publikaci takového typu. Množství fotografií je navíc vyváжено jejich historickou hodnotou, protože historických záběrů vozidel s vypovídající hodnotou je opravdu málo. Dále jsou v knize precizně provedené nákresy, schémata, ale i technické popisy včetně zabezpečovací a automatizační techniky. To vše bylo doposud jen náplní úzkoprofilových skript nebo interních tiskovin, které nejsou každému dostupné, a navíc kvalita tisku zpravidla nebyla ideální. Co se týče textu, pak je možné upozornit na jiný pohled na celé začátky provozu metra i snahu o pohled na sovětská vozidla z více úhlů. Před rokem 1989 se ty vozy směly pouze nekriticky vychvalovat a obdivovat, dnes je zase populární vše jednoduše zavrhat a zesměšňovat. Ani jeden z těchto pohledů není správný, i když dostat text na rozumně nestrannou rovinu je zvlášť v případě politicky exponovaného systému metra mnohdy docela obtížné...



