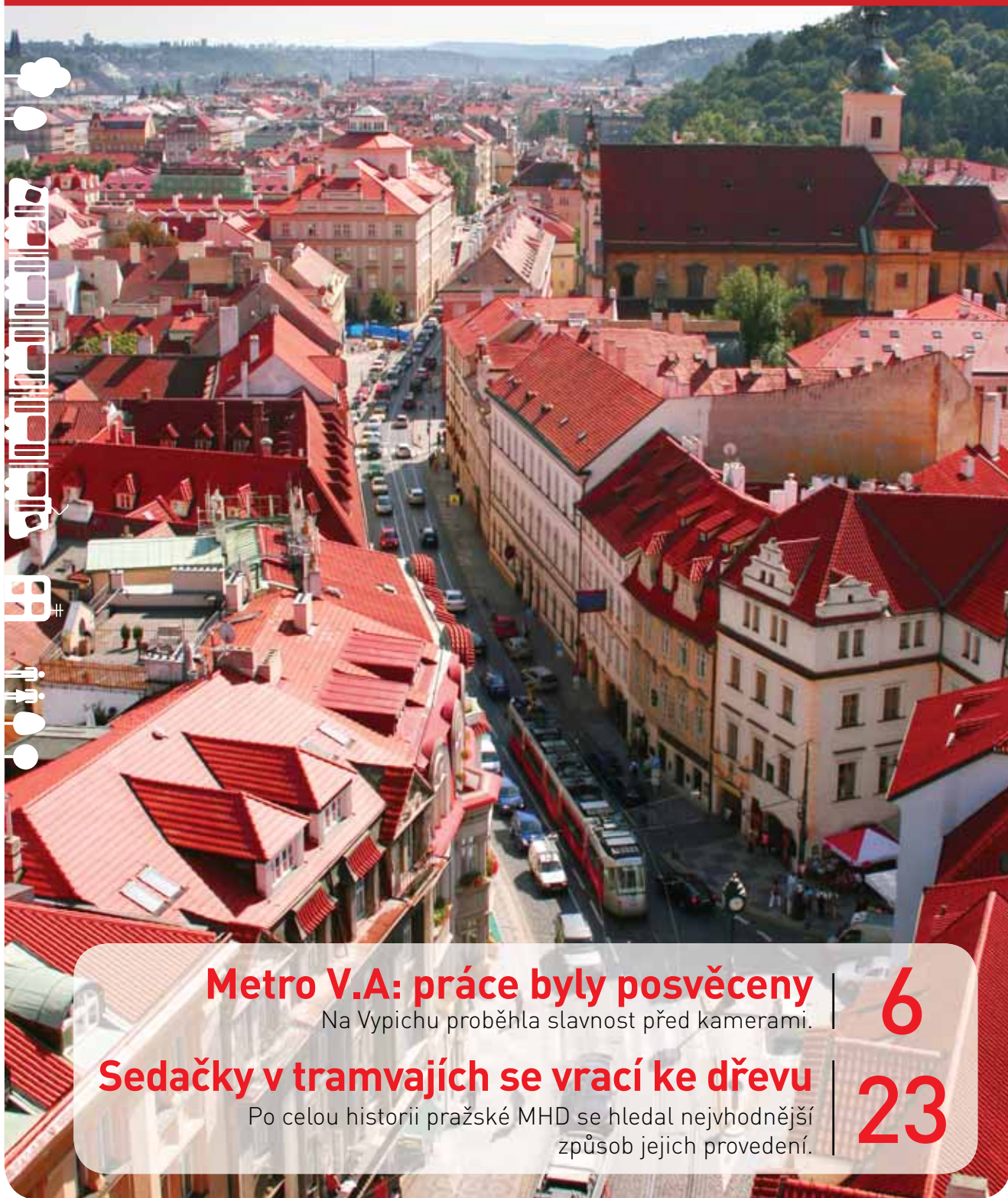


červenec + srpen 2010 / ročník 15 / zdarma

dvojčíslo **7+8**/2010

DP kontakt

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



Metro V.A: práce byly posvěceny

Na Vypichu proběhla slavnost před kamerami.

6

Sedačky v tramvajích se vrací ke dřevu

Po celou historii pražské MHD se hledal nejvhodnější způsob jejich provedení.

23

- 3 Aktuálně**
- 8 Rozhovor**
- 10 Metro**
- 12 Tramvaje**
- 20 Autobusy**
- 23 Z podniku**
- 31 Ze světa**
- 36 Zajímavosti**
- 52 Historie**



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

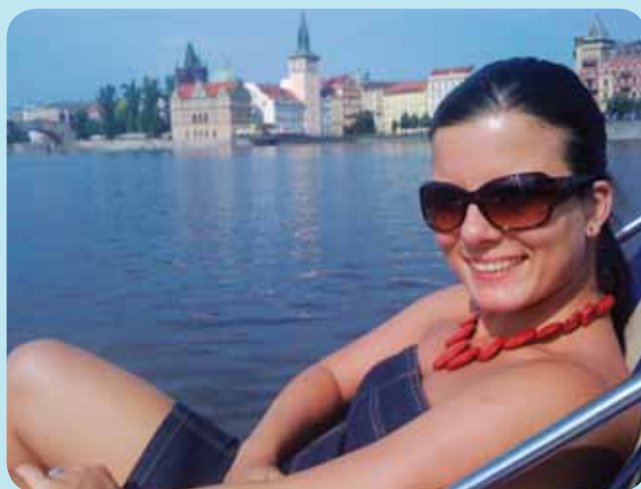
Redakční rada: Ilona Vysoudilová (předsedkyně), Petr Malík (místopředseda), Milan Slezák, Viktor Baier, Jana Benzinová, Zuzana Nesvadbová, Michal Brunner, Jan Urban a Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 2. srpna 2010



Milí čtenáři, léto vrcholí, o čemž svědčí chladnější rána a večery, a také obchody plné podzimních svršků. Letní grafikonky se za pár dní převlečou z prázdninových rób zase do těch klasických – „celoročních“. Někteří z vás mají dovolenou za sebou (doufám, že jste si ji dostatečně vychutnali), někteří se na ni teprve chystáte (vám přeji, ať vám energie z ní načerpaná vydrží přes celou zimu).

My se ale léta ještě vzdát nehodláme, a proto jsme připravili několik prázdninových článků, které vás mohou inspirovat v rámci letních radovánek. Budete se moci s námi projít nepravidelným seriálem po místech, kde už tramvaje nepotkáte. Přeplyjete pražskými přívozy (dáme vám i několik tipů na výlety, při kterých vás budou přívozy doprovázet), znovuobjevíme kouzlo Pražského Semmeringu a pak můžete nasednout na kolo a vychutnávat si léto z cyklistického sedla. (Když vás budou bolet nohy, sesedněte a odpočiňte si i s kolem v prostředcích MHD. Na stranách 40 a 41 naleznete přehled možností cestování s kolem v Pražské integrované dopravě.)

A pokud vám počasí či jen obyčejná lenost nedovolí trávit léto aktivně venku, nabízíme vám dvojnásobný počet článků, které vám mohou zpříjemnit lenošící chvíle.

Dvojičíslo jsme navíc obohatili i o nové rubriky, se kterými se budete pravidelně setkávat i po prázdninách: v rubrice Co o nás píší média zmapujeme nejdůležitější události a informace o Dopravním podniku, které v médiích přišly na přetřes. A od tohoto čísla vždy připojíme i rubriku Rozhovor.

Doufám, že vás naše články budou bavit po celý zbytek léta, a o čtenářskou výplň léta babího se postaráme zase za měsíc – v zářijovém DP KONTAKTu.

Dana Reinišová

P.S. Konec léta a horkých dní určitě uvítají naši řidiči autobusů a tramvají, kteří se díky letošním tropickým vedrům ocitli přímo v řidičském „peklu“. Mají jistě nejen obdiv můj, ale i celého Dopravního podniku a všech cestujících, že to vydrželi a bezpečně nás přepravovali. Děkuje vám!



Co o nás píší média

Rodiče riskují na eskalátorech

Ani odstraňující příšed amputace netroubí rodiče, aby se s dítětem věnovali. K další tragédii mohlo dojít v Kobyliskách

...Nyní Policie ČR společně s Dopravním podnikem a Zdravotní pojišťovnou ministerstva vnitra odstartovala kampaň Není cesty zpět! Projekt má upozornit chodce na rizikové chování v silničním provozu. „I přes dlouhodobou prevenci a mnoho upozornění je stále velký problém v tom, že si hodně lidí neuvědomuje, že před tramvají nemají přednost...“ sdělil generální ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák.

„Oprava tratí? Letos padne rekord“

Sedmička, 10. 6. 2010

Péči o tramvajové tratě má Jan Šurovský na starosti třetím rokem. Tolik rozkopaných cest jako letos ale nezažil v Dopravním podniku řada jeho předchůdců. Naplánovat výměnu kolejí na Plzeňské či Národní třídě trvalo několik let. „V porevoluční historii město tak rozsáhlé opravy nepamatuje,“ říká Jan Šurovský.

Lidé zapominají. Přednost má vždy tramvaj

Deník, 29. 6. 2010

Od začátku roku se staly už přes tři desítky nehod chodců s tramvajemi, skoro vždy je vina právě na chodci. Pomocí má nová kampaň Není cesty zpět.

V souvislosti s novou kampaní se mohou lidé setkat přímo v tramvajích s letáky, které upozorňují na to, že přednost mají tramvaje a jako odstrašující příklad nechybí ani statistiky nehod a fotografie.

Do lanovky s kolem

Právo, 2. 7. 2010

Od 1. července se mohou nechat cyklisté vyvézt lanovou dráhou na Petřín. Pro bicykly je určen druhý oddíl vozu označený příslušným piktogramem s tím, že ve voze mohou být přepravována maximálně dvě jízdní kola. DP tak reagoval na četné žádosti cestujících, 31. října vyhodnotí zájem o tuto službu.

Vedro dělá problémy hlavně v dopravě

Právo, 15. 7. 2010

...Extrémní teploty se také podepisují na tramvajových kolejnicích. Ty se teplem prodlužují, často se kolejnice zvedne i s panelem. Většinou se to stane v obloucích, kde je trať vyskládaná z malých panelů. „Dopravní podnik v posledních dnech zaznamenal a řešil 25 případů závad na tramvajových tratích způsobených vysokými teplotami. Naši zaměstnanci v období horka pravidelně kontrolují úseky tramvajových kolejí a v případě potřeby dochází k chlazení kolejnic z připravených cisteren s vodou. Když

Rodiče dál riskují na eskalátorech



už se kolejnice vybojí, na místo se dostaví svářeči, kteří poškozenou část opraví,“ sdělila Právu tisková mluvčí DP.

Pražský kinobus vykazuje rekordní návštěvnost

Novinky.cz, 20. 7. 2010

Měsíc od zahájení jízdy speciálně upraveného autobusu Prahou navštívilo promítání pod širým nebem už 9500 diváků. Největší zájem zatím byl o film 3 sezóny v pekle. „Minulé ročníky svou účastí potvrdily, že o naše pojízdné kino je mezi místními zájem. Věříme, že i letos zopakujeme podobný úspěch,“ uvedl Petr Malík z Dopravního podniku Praha. V předchozích dvou letech kinobus přilákal asi 16 tisíc návštěvníků.

Součástí promítacích večerů je sbírková akce Pomozte dětem.

Poslechněte si nejtišší tramvajovou trať v Praze. Více hluku nadělají auta kolem

iDnes - Technet, 20. 7. 2010

Zatímco jinde se obvykle železniční kolejnice pro tramvajové tratě používají běžně, Praha má teprve svou první bezžlábkovou trať. Díky ní obyvatelé okolních domů jedoucí tramvaj téměř neslyší. I auta jsou hlučnější. Kde to půjde, tam se budou tyto kolejnice v Praze používat. Od letošního dubna si cestující i řidiči užívají komfortní jízdy tramvají mezi Kbelskou ulicí a obratištěm Lehovec po první bezžlábkové kolejnici (tramvajová kolejnice má typický žlábek). Nejedná se o nic světoborného, přesto teprve nyní Praha použila tento otevřený svršek s železniční kolejnicí poprvé v novodobé historii pražské tramvajové dopravy.

I podle Dopravního podniku se koleje velmi osvědčily. Proto se touto technologií právě v těchto dnech opravuje i mnohem delší úsek v Plzeňské ulici.

Řidičem tramvaje se stanete za deset týdnů

Právo, 22. 7. 2010

Vedro nevedro, výcvik řidičů pokračuje i za tropických teplot. Přirozený úbytek šoférů je třeba průběžně nahrazovat, takže v jednom desetitýdenním kurzu Dopravního podniku je najednou až 24 adeptů na toto povolání. ...Výuka se skládá rovným dílem z teorie i praxe. V teoretické části se účastníci dovedí vše o provozních a organizačních předpisech, technické přípravě, řízení tramvajového provozu a dalších nezbytnostech. Vše je prokládáno praktickou výukou, poprvé se do kabiny řidiče podívá nováček již osmý den trvání kurzu. Celkem musí budoucí řidiči cvičně naježdit nejméně 50 hodin, než může vyjet na skutečnou linku. Pražský dopravní podnik má počet hodin ještě navýšen. A i když už jezdí s cestujícími, prvních padesát hodin musí strávit pod dohledem instruktora nebo zkušeného řidiče.



Došlo do podniku

Vážený pane řediteli,
včera 9. 6. 2010 zorganizoval náš domov výlet našich klientů do zoo. Většina klientů (cca 40) potřebovala k pohybu po zoo invalidní vozík. Jistě si dokážete představit, že nebylo jednoduché takový výlet zorganizovat. Výsledek byl nadmíru uspokojivý. Všichni klienti včetně nás všech, kteří jsme je doprovázeli, kdy každý klient musel mít svého průvodce, si výlet pochvalovali a budeme z něho čerpat po mnoho dalších dnů. Proč vám však toto vše píši. K našemu nadšení výraznou měrou přispěli zaměstnanci vašeho podniku, řidiči autobusů. Svým klidem, nadhledem a ochotou pomoci přispěli velkým dílem k tomu, že veškerý přesun klientů, vozíků a zkrátka všeho, co je potřeba, proběhl v naprostém klidu a pohodě. Nebyli nervózní, nedůtkliví a netrpěliví, čehož jsme často svědky. Byla bych velmi ráda, abyste jim jakoukoliv formou, kterou uznáte za vhodnou, sdělil naše obrovské poděkování. Speciální poděkování patří řidiči autobusu typu CROSSWAY, který projevil obrovskou dávku pochopení a profesionality v momentě, kdy cestou ze zoo se jedné z našich klientek udělalo nevolno a bylo potřeba přivolat rychlou záchrannou službu. Jsem velmi ráda, že i v dnešní době, kdy se stalo jakousi módou vše kritizovat a brát za samozřejmé, mohu tímto prostřednictvím konstatovat, že existují lidé, kteří dělají svou práci rádi. S radostí využijeme vašich služeb i v budoucnu. S pozdravem

**Václava Dlabolová, vedoucí sociálního oddělení,
Domov pro seniory Krč (10. 6. 2010)**

Vážený pane řediteli,
dovolte, abychom Vám za naše klienty poděkovali za kvalitnější bezbariérového přístupu stanice metra Chodov výta-

hem mezi nástupištěm a vestibulem stanice. Současně bychom rádi vyjádřili díky zaměstnancům DPP – obsluze nákladního výtahu – ve stanici Chodov, kteří našim klientům a dalším osobám se zdravotním postižením ochotně vycházeli vstříc v provizorních podmínkách stavby. Děkujeme Vám, že usilujete o vytváření bezbariérového prostředí, těšíme se na další spolupráci.

S pozdravem za Pražskou organizaci vozíčkářů

Ing. Marie Málková, koordinátorka projektu Bezbariérová Praha (2. 6. 2010)

Vážený pane řediteli,
rády bychom Vám jménem Klubu ŽAP – ženy s nádorovým onemocněním, o. s., členem Ligy proti rakovině, poděkovaly za významnou pomoc při letošní sbírce. Žáci oboru aranžér – pracoviště Pankrác – vedoucí paní Miloslava Vladyková, prodali 2300 kytiček. Byli velmi šikovní a ochotní. Naše poděkování patří i paním mistrovým, které nám s organizací této sbírky pomáhaly. Domníváme se, že tato charitativní sbírka ovlivňuje nejen sociální citění studentů, ale svým zaměřením přispívá také k šíření osvěty zaměřené na péči v oblasti zdraví. Vám a všem pedagogickým pracovníkům přeje hodně zdraví a věříme v další spolupráci.

Za Klub ŽAP Marta Křečková a Jarka Petrová (17. 6. 2010)



Vidí lépe chodec tramvaj, či její řidič chodce?

Milan Majerčík

Jako dlouholetý fanda kolejových vozidel s nyní dvouletou praxí řidiče tramvaje musím reagovat na nesmyslné názory Jaroslava Kysilky, otištěné ve fóru čtenářů pražské přílohy MFD 20. 7. 2010:

1. „Jeho mottem [pozn. red. pan Kysilko reaguje na leták ke kampani „Není cesty zpět“ upozorňující na přednost tramvaje před chodci] je především mé přesvědčení o nesmyslnosti nařízení, které dává přednost tramvaji před člověkem, chodcem, účastníkem silničního provozu ve městě, tedy jinými slovy a zcela subjektivně z mého pohledu, dopravnímu prostředku, jeho promáčknutému plechu či odřenému laku, před lidským životem, který každý z nás při střetu s tramvají riskuje...“

2. „Na případné ohrožení si musí dávat pozor obyčejný a nesrovnatelně zranitelnější člověk, mnohdy i přecházející na vyznačeném přechodu...“

3. „Ačkoliv tedy z pohledu řidiče tramvaje je dostatečný přehled o situaci na silnici, opatrný musí být především chodec, který ze své člověčí perspektivy kromě tramvaje musí monitorovat také další projíždějící dopravní prostředky a třeba i opatrovat malé děti...“



Tři uvedené citace si zaslouží uvést tzv. na pravou míru:

1. Předpisy nedávají přednost tramvaji před chodcem, kvůli poničenému laku či dokonce plechům, které by při srážce s člověkem byly spíše jen maximálně znečištěny, ale kvůli bezpečí až stovek lidí přepravovaných tramvají! Ti by při prudkém náhlém zastavení tramvaje popadali a mohli se při tom i vážně zranit, aniž by tramvaj, kvůli vlastnostem kolejového vozidla, zastavila včas – čili ani jednoho chodce nesrazila.

2. Ano chodec je zranitelnější, ale v praxi se podle toho hromada lidí vůbec nechová – chodí, kde se jim zachce, nebo když už jdu po přechodu, tak na červenou, protože oproti řidičům silničních vozidel jsou jejich přestupky brány velmi benevolentně. Za to nám řidičům kolejových vozidel zvaných tramvaj se do záznamů píší i nezaviněné nehody! O možnosti zpětné kontroly dodržování rychlostí atd. se ani rozepisovat nebudu.



3. Podle pana Kysilka asi řidič tramvaje není, na rozdíl od chodce, člověk a jím hodnocený přehled z kabiny tramvaje jako „dostatečný“ je vlastně čtyřkou z pěti – dokonce o stupeň horší než považují já! Jde totiž o to, že chodec nemá omezen výhled konstrukčními prvky vozidla, jako jsou sloupky, střešná, ovládací pult – mnoho lidí je schopno jít, či se dokonce ohnout těsně před stanicující tramvají. Tady si asi někdo myslí, že řidiči tramvají vidí, na rozdíl od chodců, skrz věci či za roh – např. za auta stojící podél kolejí (ať již v koloně, či na parkovacích místech) nebo další tramvaje stanicující v protějších zastávkách, odkud je bez rozhlédnutí schopno mnoho lidí vyskočit, či dokonce vystrčit kočárek s dítětem! Vzhledem k tomu, že o tom řidiči tramvají vědí a předvídají – dívají se, upozorňují na sebe zvoněním a v případě potřeby (zabránění srážce) brzdí, tak se denně nestanou desítky takových nehod! Samozřejmě řidiči musí také sledovat i další účastníky provozu než chodce, kterých je na ulici vždy víc než tramvají + měli by mít alespoň trochu tušení

o dění ve voze – sotva by se cestujícím líbilo pokračování v jízdě v případě požáru, napadení jiným cestujícím či jeho psem a podobně!

Nelze ještě nezmínit, že přednost není určena podle síly člověka a tramvaje, ale podle jejich schopnosti, jak rychle dokáží reagovat na možnou kolizi pomocí zastavení nebo uhnutí. Viditelně musím upozornit, že tramvaj nejedí po silnici (jak psal pan Kysilko a myslí si mnoho lidí), ale po kolejích, z nichž sama od sebe uhnout nemůže! Z toho také vyplývá lehčí předvídání a následné zpozorování tramvají čítajících desítky metrů než všude možné i nemožné se pohybujících chodců mnohdy výrazně menších než dva metry (snadno se „schovejí“ za sloupek). Jinak jsem naprosto přesvědčen, že mnohaleté nerespektování tramvají jako drážních kolejových vozidel stojí za poslední dobou více a více se rozmáhajícím nerespektováním vlaků na železničních přejezdech i mimo ně!



Trvalé změny PID od 1. září 2010

ROPID

Zahájení letošního nového školního roku bude především ve znamení prodlouženého provozu denních linek v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli. Ostatní změny pak reagují hlavně na přepravní průzkumy nebo požadavky městských částí a obcí.

Prodloužení provozu metra a denních linek

O „víkendových nocích“ bude prodloužen provoz všech linek metra (z pátku na sobotu a ze soboty na neděli) cca o 50 až 60 minut. Na nové spoje metra budou navazovat také tramvajové a většina městských autobusových denních linek. V této souvislosti je v uvedené noci posunut začátek nočního provozu PID cca o 60 minut.

Odjezdy posledních spojů metra z konečných stanic v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli jsou:

Linka A		Linka B		Linka C	
Dejvická	Depo Hostivař	Zličín	Černý Most	Háje	Letňany
1:00	1:03	0:50	0:55	0:54	0:54

Drobnou úpravou projdou i poslední spoje všech linek metra v ostatní dny, protože budou nově vedeny vždy až do koncových stanic.

Změny autobusových linek v Praze 8 a 18

- 102** V úseku Nádraží Holešovice – Kobylisy bude linka nově v provozu celodenně, celotýdenně.
- 110** Část spojů bude prodloužena o úsek Obchodní centrum Čakovice – Třeboradice – Teplárna Třeboradice (náhradou za zkrácenou linku 269).
- 151** V ranní špičce pracovního dne bude omezen počet spojů v úseku Poliklinika Prosek – Obchodní centrum Čakovice (nahrazeno posílením linky 158).
- 158** Ve špičkách pracovních dnů budou zavedeny vložené spoje v úseku Letňany – Obchodní centrum Čakovice (náhradou za odkloněnou linku 269 a oslabenou linku 151).
- 269** Linka bude vedena v nové trase: Obchodní centrum Čakovice – Tupolevova – Letňany – Kbely – Satalická obora

- Nádraží Horní Počernice – Ve Žlíbku – VÚ Běchovice
– Pod Oborou – Hájek – Nádraží Uhřetěves (v provozu v pracovní dny cca do 20.00 v intervalu 30 minut ve špičkách a 60 minut mimo špičky).

V oblasti Letňan jsou vedeny denní autobusové linky následujícím způsobem:

Ulice	Zastávky	Linky
Tupolevova	Dobratská, Tupolevova, Fryčovická	110, 140, 186, 195, 269, 351, 365, 377
Beranových	Boletická, Rychnovská, Staré Letňany	151, 158
Veselská	Avia Letňany, Krausova	151, 158, 186

Prodloužení midibusové linky 293

Z důvodu zlepšení obsluhy zdravotnických zařízení na Praze 4 bude midibusová linka 293 prodloužena o úsek IKEM – Nemocnice Krč – Nádraží Krč – Poliklinika Budějovická. Tím bude zajištěno přímé spojení oblasti Jižního Města s nemocničním areálem v Krči. Interval (30 minut) ani rozsah provozu (pracovní dny cca do 20.00) se nezmění.

Nová noční příměstská linka

609 Nová linka bude vedena pouze v uvedeném směru v trase: Háje – Křeslice – Nové Pitkovice – Uhřetěves – Říčany, prům. areál Černokostecká; v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli bude linka navíc prodloužena o úsek Říčany, Rychta – Mukařov – Vyžlovka – Kostelec nad Černými lesy, nám.

Změny na školních linkách

- 560** Zřizuje se zastávka Petřiny.
- 561** Zřizuje se zastávka Škola Radotín.
- 569** Mění se dopravce na Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.



Metro V.A: práce byly posvěceny

Na Vypichu proběhla slavnost před kamerami



V pondělí 24. června se sešli před objektivy novinářů zástupci nejvýznamnějších institucí, které se budou podílet na ražbě nového úseku metra A. První oficiální kopnutí do země (v rámci budování přístupové štolky ve stanici Petřiny) by se nemohlo obejít bez řádného požehnání. Během ceremonie pražský primátor umístil nad vchod do štolky posvěcenou sošku svatě Barbory, ochránkyně horníků.

Jakub Ryška

Foto: Luboš Wisniewski

Kromě novinářů a řady zahraničních hostů se obřadu zúčastnil primátor Pavel Bém, radní pro dopravu Radovan Šteiner, starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa a samozřejmě ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák a ředitel společnosti Metrostav Pavel Pilát.

Nový úsek metra bude mít 6,1 km

Nejprve se ujal slova primátor Bém. Neopomněl hned zkrájí zmínit roli pražského metra. „Je to chloubou systému městské hromadné dopravy, která přepraví téměř padesát procent obyvatel-návštěvníků města, Pražanů i příměstských cestujících.“ Primátor důrazně upozornil, že není žádnou rétorikou nebo přeháněním označit městskou hromadnou dopravu v Praze za jednu

Před objektivy novinářů předstoupili se svými projevy zástupci nejvýznamnějších institucí, podílejících se na ražbě nového úseku metra A.

z nejkvalitnějších v Evropě: „Pravidelně se pohybuje při srovnávání mezi druhým a pátým místem v závislosti na tom, která měřítka jsou jak bonifikovaná.“

Pražské metro má dosud padesát sedm stanic při celkovém rozsahu sítě přes 59 kilometrů. Bém tato čísla uvedl proto, aby ukázal, že nynější etapa budování prodlužující „Áčko“ o dalších 6,1 kilometru bude významným příspěvkem. „Navíc poskočíme z počtu stanic 57 na 61. Nový úsek poslouží území se 180 tisíci obyvateli, navíc povede k jedné z největších nemocnic nejen v Praze, ale i v celé Evropě, jejíž obslužnost MHD byla dosud neuspokojivá,“ pokračoval primátor.

Bém připomněl, že tento podnik není jen významný pro cestující, ale i český stavební průmysl, který v době hospodářského útlumu trpí nedostatkem zakázek. „Nechť nám Barborka chrání čest a slávu pražského stavebního průmyslu, ale hlavně ať chrání životy vás stavařů a ať v budoucnu chrání i uživatele městské hromadné dopravy. Těšíme se, až se za čtyři roky svezeme mezi dalšími čtyřmi stanicemi metra A: Červený vrch, Veleslavín, Petřiny a Nemocnice Motol,“ uzavřel svůj projev primátor Bém.

Poté promluvil radní Radovan Šteiner: „Kdysi jsem byl přesvědčen, že nejvyšší koncentrace svatých Barbore je v Kutné Hoře. V poslední době, kdy mám možnost se podílet na řízení stavebního resortu v Praze, jich vídám mnohem víc v tomto městě.“ Šteiner tímto narážel nejen na stavbu metra, ale i městského okruhu. Zvyk svěcení



Během svého projevu poděkoval generální ředitel Martin Dvořák všem zaměstnancům Dopravního podniku, kteří na projektu po několik let pracovali a pracují.

svaté Barbory radního podle jeho slov velmi těší. Vždyť jde o tradici sahající do hluboké minulosti. „První Barbory v Kutné hoře pocházejí ze třináctého století a jsem velmi rád, že se k tomuto více než sedmisetletému zvyku vracíme,“ řekl Šteiner a uzavřel: „Všem uživatelům MHD a Pražanům vůbec přeji, aby Barborek bylo v tomto městě co nejvíce a abychom my a naši nástupci mohli zahajovat takové velké a užitečné stavby, jako je prodloužení metra A.“

Vzhledem k tomu, že se ražba přístupové štoly odehrává na území Prahy 6, nemohl nepromluvit i starosta této městské části Tomáš Chalupa. „Opakoval jsem to v minulosti už mnohokrát: je jen velmi málo staveb, na které bychom se tady na Šestce těšili tolik, jako na metro,“ otevřel svůj projev Chalupa. Lidé bydlící v okolí Vítězného náměstí podle něj stírhají dny na pomyslném metru již dvacet let, stejně tak obyvatelé Červeného vrchu a Vokovic. Chalupa také připomněl, že úsek V.A je pouze začátkem celé nové koncepce dopravy ve Středočeském kraji. Prodloužené „Áčko“ umožní vybudování přestupních terminálů, které využijí lidé jezdící do Prahy za prací a ucpávající v současnosti místní ulice auty. „Jejich počet je mnohonásobný ve srovnání s lidmi mířícími do centra z letiště,“ upozornil Chalupa. Přestup na metro bude znamenat rychlejší a levnější alternativu pro zhruba 100 tisíc Středočechů denně. Ulice Patočkova a Evropská si pak snad konečně vydechnou. „Přeji, aby stavba běžela co nejrychleji, bez žádných komplikací, a hlavně bez zranění. Přeji, aby se jednalo o stavbu chytrou, která bude sloužit veřejnosti co nejefektivněji. Za všechny občany pak přeji, aby, až budou velké dopravní stavby hotové, se vrátila Šestka do zeleně,“ uzavřel Chalupa.


Duchovní skropil portál svčenenou vodou a pronesl krátkou modlitbu.



Na závěr ceremonie umístil primátor Pavel Bém ze zdvižené plošiny spolu s páterem Benediktem Kalajou a zástupcem Metrostavu Miroslavem Vlčkem sošku sv. Barbory nad vchod štoly.

Poděkování zaměstnancům DP

„Již po dobu čtyř let pracují desítky lidí na tom, abychom se tady mohli všichni společně sejít,“ řekl na úvod generální ředitel Dopravního podniku a poděkoval vedení města, že i v těžkých dobách ekonomického útlumu myslí na dopravní infrastrukturu. „Toto patří k nejnáročnějším projektům současnosti,“ zdůraznil Dvořák. Nato poděkoval všem zaměstnancům Dopravního podniku, kteří na projektu po několik let pracovali a pracují, a všem partnerským společnostem – IDS, Metroprojekt, Metrostav a Hochtief – za včasné odvedení všech prací a potřebných schvalovacích procesů. „Pevně věřím, že v příštích třech až čtyřech letech stavby tomu tak bude i nadále. Že na podzim roku 2014 budeme přestřihávat pásku nového úseku metra,“ zakončil Dvořák.

Na závěr promluvil generální ředitel Metrostavu. Svůj proslav pojal z hlediska odborníka a stručně popsal povahu stavby. „Začíná se rodit stavební jáma, kde se bude montovat razicí štít. Tato technologie se na území České republiky vrací zhruba po čtyřiceti letech,“ popsal symboliku stavby Pavel Pilát. Stejně jako všichni předchozí řečníci popřál, aby soška svaté Barbory chránila všechny, kdo se budou na prodloužení „Áčka“ podílet. Tím skončilo krátké pásmo projevů a přítomní mohli přistoupit k zlatému hřebu ceremonie. Zástupce vedoucího projektu odpovědného za ražbu, páter a primátor se postavili na plošinu, která je vyzvedla nad vchod do štoly. Tam páter pronesl krátkou modlitbu a primátor zasunul sošku sv. Barbory do připraveného výklenku. Věřme, že soška pokropená svčenenou vodou i blesky desítek fotoaparátů přispěje k bezpečí a zdárnému dokončení této důležité stavby. 

Věřme, že soška přispěje ke zdárnému dokončení této důležité stavby.





Vzdělávání řidičů tramvají:

nikdy nekončící proces



Na úvod by mě zajímalo, kdo se může stát řidičem tramvaje?

Uchazeč o práci řidiče tramvaje musí mít ukončené základní vzdělání, musí projít zdravotní prohlídkou, uspět při psychologických testech a mít řidičské oprávnění na automobil.

A poté je přijat k Dopravnímu podniku jako řidič?

Uchazeč nastupuje do základního kurzu pro řidiče tramvají. Tímto kurzem musí projít všichni zájemci o práci řidiče tramvaje v Dopravním podniku. Kurz trvá celkem 10 týdnů a výuka se skládá rovným dílem z teorie a praxe.

Jak probíhá teoretická část?

Teoretická část kurzu obsahuje tři hlavní předměty. V předmětu Provozní a dopravní předpisy se probírá dopravní a návěstní předpis pro provozování tramvají a také je kladen důraz na specifika pravidel silničního provozu ve vztahu k tramvajím. V předmětu nazvaném Technická příprava se účastníci naučí vše o tramvajových vozech a tratích. Tento předmět se dříve nazýval

V polovině června došlo v Motolské vozovně k uvolnění tramvajové soupravy, která neřízena opustila prostor vozovny. Tramvaj se podařilo zastavit až na veřejně přístupném kolejišti. Událost šetřil Drážní úřad, Dopravní podnik i Policie ČR. V souvislosti s touto událostí, kdy se jednalo o ojedinělé selhání jednotlivce, byla položena řada otázek o školení řidičů tramvají. My jsme zašli za vedoucím oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje Vladimírem Pušmanem a zeptali se ho nejen na to, jak školení řidičů tramvají probíhá, ale i na změny, které v samotné výuce v minulém roce proběhly.

Ilona Vysoudilová, vedoucí oddělení Komunikace

Foto: Luboš Wisniewski

Vladimír Pušman nastoupil k Dopravnímu podniku v roce 1997 jako řidič tramvaje. Od roku 2000 do 2005 studoval na dopravní fakultě ČVUT v Praze. V roce 2005, když vznikla jednotka Provoz Tramvaje, pracoval krátce na oddělení Dopravní kontrola a poté jako mistr odborného vzdělávání na tehdejší odd. Vzdělávání – Tramvaje. V roce 2007 vyhrál výběrové řízení na pozici technického pracovníka na referátu Výcvik řidičů. Od září 2008 je vedoucím oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje.

Nauka o vozidle, ale nyní je nově rozšířen také o problematiku dopravní cesty. Dalším blokem výuky je Organizace a řízení tramvajového provozu, který je zaměřen zejména na linkové vedení tramvají a smluvní přepravní podmínky. Součástí kurzu jsou též odborné přednášky z praxe. Účastníci navštíví také centrální dispečink, kde získají nezbytné informace o operativním řízení provozu a stručně se seznámí s přípravou jízdnicích řádů.

A co praktická část kurzu? Jak probíhá?

Praktická výuka se provádí na všech typech tramvají, které v Dopravním podniku provozujeme. Řidiči se kromě samotného řízení tramvajového vozidla naučí např. odstraňovat závady, které jsou simulovány na cvičných tramvajích, obsluhovat palubní počítač či komunikovat s dispečinkem pomocí radiostanice. V rámci praktického výcviku musí projet všechna dostupná místa v kolejové síti.

Na jakých tramvajích se cvičné jízdy provádějí?

Dopravní podnik má k dispozici cvičné vozy různých modifikací typu T3 (T3, T3M, T3R.P), z nichž některé mají speciálně pro výcvik upraven systém řízení (jak nožní, tak ruční řízení). Na těchto cvičných vozech je zdvojené řízení s nadřazeným pedálem brzdy u instruktora (podobně jako na cvičných vozidlech v klasické autoškole).



Další informace

- Provozní předpis 02/2-9 Výcvikový a zkušební řád pro provozování tramvají
- Absolvováním základního kurzu vzdělávání řidičů tramvají nekončí. Řidiči tramvají se účastní pravidelných školení čtyřikrát do roka v délce 16 hodin.
- Nedílnou součástí je i školení BOZP. Účast na těchto školeních je povinná.

Výcvik také probíhá na ostatních typech vozů. V některých sériově vyrobených vozech, které jsou jinak vypravovány na jednotlivé linky do provozu s cestujícími, lze připojit do speciální zásuvky kabel s ovládací skříňkou, která umožňuje instruktorovi společně s řidičem ovládat tramvaj.

A jak poznáte, že jsou budoucí řidiči dobře připraveni na toto náročné povolání?

V průběhu základního kurzu posluchači průběžně složí tři základní zkoušky (technická příprava, provozní a dopravní předpisy a organizace a řízení tramvajového provozu). Teprve potom mohou složit státní závěrečnou zkoušku, na kterou dohlíží drážní správní úřad. Tato zkouška se skládá před komisí, v níž jsou zástupci správního drážního úřadu, personálního úseku, dopravního úseku a samozřejmě instruktor. Pro úspěšné splnění státní závěrečné zkoušky je potřeba test z teoretické části zvládnout na 80 % a úspěšně absolvovat praktickou jízdu. Účastník kurzu, který úspěšně složil státní závěrečnou zkoušku, obdrží „Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla“ a „Oprávnění k řízení vozidel na tramvajové dráze v kolejové síti Dopravního podniku“.

A z uchazečů o povolání řidiče uspějí všichni? Pokud ne, proč?

Úspěšnost účastníků kurzů je cca okolo 70 %. A proč někteří neprojdou? Nejčastějším důvodem bývá neúspěch u některé ze zkoušek (v případě neúspěchu u řádného termínu má každý nárok na jednu opravnou zkoušku). Někdy se však také ukáže, že původní představa účastníka kurzu o tomto povolání jsou v ostrém kontrastu s realitou a uchazeč ztratí o práci zájem (například mu nevyhovuje brzké ranní vstávání, dělené směny, pozdní konce odpoledních směn apod.), jindy uchazeč ukončí kurz, když si uvědomí zodpovědnost, kterou by na sebe jako řidič tramvaje musel vzít. Důvodů je hodně. Jednou z podmínek účasti frekventa u státní zkoušky je i kladné doporučení od instruktora, který jej vedl při praktickém výcviku, neboť pouhá znalost teorie pro úspěšné absolvování kurzu nestačí.

A tím výcvik končí?

Zdáleka ne. „Hotový“ řidič přichází do vozovny, kde probíhá jeho zácvič na každém typu tramvaje v délce minimálně 50 hodin, pod dohledem zkušeného řidiče. Nově jsme uvedli do praxe adaptační program pro nové řidiče tramvají. První fáze probíhá již v době základního kurzu tzv. adaptačním školením. Uchazeč se dozví podrobné informace o průběhu jednotlivých zkoušek, o zácvičích, jak se žije ve vozovně, upřesňujeme práci ve směnách atd. Také řidiče seznámíme s organizační strukturou DP. Po ukončení základního kurzu probíhají zácvičy, po kterých následuje druhá fáze adaptačního

programu – pohovory s řidiči o průběhu zácvičů a jejich prvních zkušenostech z provozu s cestujícími. Účastníci kurzu se sejdou všichni dohromady na učebně a vzájemně si sdělují své dojmy. Zde od nich dostáváme zpětnou vazbu, což je pro nás velice důležité. Třetí fáze následuje zhruba po půl roce, kdy se znovu sejde celý kurz. V této fázi hodnotíme s řidiči jejich úspěchy a neúspěchy po půl roce práce u DP, např. se rozebírají konkrétní případy, které se řidičům udály – nehody, služební hlášení, neobvyklé situace z provozu aj. Rozebíráme příčiny případných neúspěchů a způsoby, jakým řidiči konkrétní situace řešili.


Jak probíhá přeškolení na nový typ tramvaje?

Při obměně vozového parku je potřeba i stávající řidiče školit na řízení nových typů tramvají. Toto praktické školení probíhá celé přímo na tramvajovém voze v délce 16 hodin (dvě osmihodinové směny bez cestujících). Pak musí řidiči úspěšně absolvovat přezkoušení. Pokud instruktor není spokojen s ovládnutím tramvaje, může délku školení prodloužit.

Kolik řidičů tramvají má Dopravní podnik a kolik je instruktorů?

Řidičů tramvají je 1346 (pozn. redakce k 13. červenci 2010). Instruktorů je 30 (řidiči tramvají na hlavní pracovní poměr) a dalších zhruba deset instruktorů pracuje na dohodu o pracovní činnosti (jsou to např. zaměstnanci dispečinku, výpravčí). Instruktoři, kteří pracují u DP na hlavní pracovní poměr v jiné než řidičské profesi, tvoří velkou přidanou hodnotu, protože přináší poznatky i z jiné oblasti Dopravního podniku a vidí spoustu situací jinými očima.

A jak je to s nehodami? Je jich více, nebo méně ve srovnání např. s loňským rokem?

V červnu letošního roku došlo ke 112 nehodám, což je o 10 méně než v loni v červnu. Nehod, při kterých se auto srazilo s tramvají, bylo loni v červnu 98, letos o pět méně. Nehody, při kterých došlo ke srážce dvou tramvají, byly letos v červnu tři, loni jich bylo pět. Z čísel vyplývá, že na bezpečnost klademe velký důraz a děláme vše proto, aby nehody zaviněné ze strany DP stále klesaly (pozn. redakce, v letošním červnu nehod způsobených DP bylo o deset méně než ve stejném období minulého roku). 

Provoz na tramvajové síti zajišťuje 24 denních, 9 nočních linek (a 1 historická linka). Průměrný počet vypravených vozů za 1 den v ranní špičce činí 674 (odpolední špička 666, sobota 400, neděle 396).

Vozový park tramvají tvoří celkem 969 vozů (z toho 17 tříčlankových KT8D5, 26 modernizovaných nízkopodlažních KT8D5.RN2P, 60 nových nízkopodlažních tramvají 14T a 150 vozů typu T6A5. Zbývající vozy jsou různými modifikacemi typu T3. V roce 2009 procházely některé typy tramvají modernizací (modernizováno 13 tramvají T). V letošním roce budou modernizace ukončeny. Letos by měly být dodávány také nové nízkopodlažní tramvaje 15T, 1 prototyp tohoto vozu prochází zkušebním provozem a homologací.

(Data k 31. 12. 2009)



Po 32 letech 81-71 naposledy v tunelu pod Prahou



Tažná a tažená souprava projíždějí stanicí Budějovická. Na konci vlaku lze jen tušit dvě lokomotivy nezávislé trakce.

čelních vozů typu 81-717.1 skládá se tato nebrzděná pětivozová souprava pouze z vozů vložených 81-714.1, evidenčních čísel 2656, 2680, 2681, 2683 a 2684. První jmenovaný vůz 2656 byl uveden do provozu 19. ledna 1989, ostatní vozy sloužily cestujícím od dubna roku 1990, přičemž na tratích pražského metra najezdily průměrně okolo 1 400 000 kilometrů. Z krajních vozů 2656 a 2684 vzniknou rekonstrukcí vozy čelní a přijedou pod označením 3903 a 3904. U vozů vložených dojde k tradičnímu přečíslování, kdy se změní pouze první číslice označující typ vozu z 2xxx na 3xxx, tedy 3680, 3681 a 3683.

Celý zvláštní vlak uzavírají dvě lokomotivy nezávislé trakce řady 797.8, slangově nazývané lokotraktory, které formují ucelený konec soupravy a v případě nenadálého rozpojení vlaku mají za úkol utržené vozy bezpečně zastavit.

Je právě deset minut po půlnoci a vrata haly hostivařského depa u koleje číslo 13 se pomaličku zvedají. Výpravčí nás nechává vyjet na zhlaví, kde čekáme na projetí poslední soupravy s cestujícími a vyrazíme stanovenou rychlostí 30 km/h na trať linky A. Za stanicí Náměstí Míru přejetím traťovou spojkou na koleje linky C. Ocitá-

V rámci noční přepravní výluky se 30. června uskutečnila poslední mimořádná přeprava odstrojené soupravy 81-71 do plzeňské Škoda Transportation na modernizaci vozů. Pojďte se s námi podívat, jak probíhala...

Petr Havlíček, jednotka Správa vozidel Metro

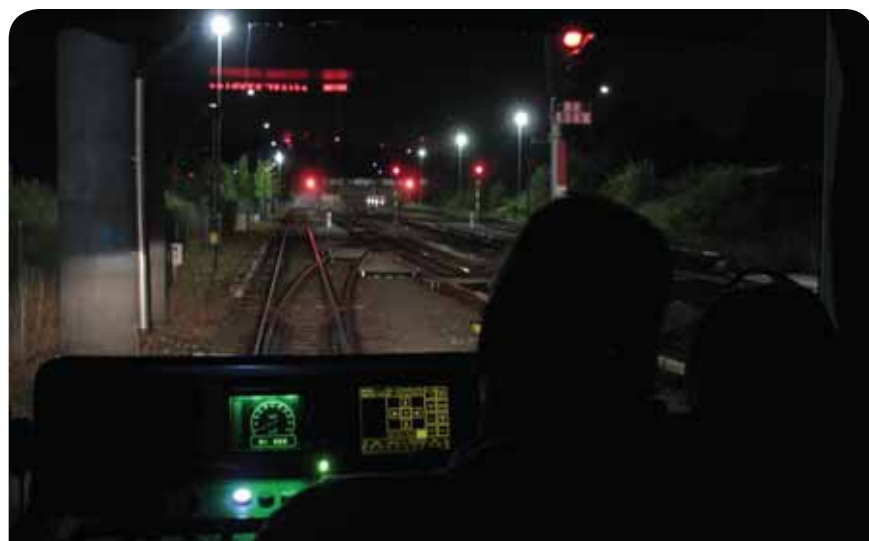
Vozy 81-71 připraveny k modernizaci

V čele tohoto mimořádného vlaku spočívá běžná provozní souprava elektrických vozů metra 81-71M, která tvoří tažnou soupravu. Této noci vyšla řada na hostivařskou soupravu s čelními vozy 3362-3367, jejímž úkolem bude provézt vlastní silou 326 tun těžký vlak mezi Hostivaří a kačerovským depem.

Za tažnou soupravou je řazena souprava tažená. Jsou to výše zmíněné původní ruské vozy mitiščinské výroby, zbavené veškeré elektrické a pneumatické výzbroje, jakož i interiéru, posuvných i průchozích dveří, takže prakticky zbývá jen holá skříň na přepravních podvozcích. Vzhledem k nedostatku původních

Čas denního provozu metra se kvapem krátí. Soupravy rozváží poslední cestující a jindy hlučná nástupiště stanic zvolna utichají. Blíží se čas středeční noční přepravní výluky, během níž se uskuteční historicky poslední mimořádná přeprava, v pořadí již 93. odstrojené soupravy původních ruských vozů typu 81-71. Symbolicky tak této noci vykonají svoji závěrečnou pouť pražským podzemím, při které jim zbývá ještě absolvovat 12,2 km dlouhou cestu z depa Hostivař do depa Kačerov. Odtud budou o další tři dny později vypraveny do plzeňské Škody Transportation, kde je následně čeká celková rekonstrukce. Z ní se pak přibližně o rok později vrátí jako vozy 81-71M, určené pro provoz na lince A.

Mimořádný vlak čeká u návěstidla na depu Hostivař, než projede poslední souprava s cestujícími.





me se v tubusu nuselského mostu a projíždíme setmělými stanicemi. Po dalších přibližně deseti minutách konečně zatahujeme na 38. kolej depa Kačerov. Nyní už jen zbývá odstrojené vozy posunem přemístit na druhou pozici třicáté šesté koleje. Poté se s námi lokotraktory pro dnešek loučí, čeká je cesta zpět do domovského depa Hostivař. Tažná souprava si na svůj návrat musí počkat až do ukončení noční výluky a na opětovné zapnutí trakčního napájení. Odstrojené vozy si ještě přijde v pátek zkontrolovat pracovník firmy Viamont, která je pak v sobotu přepraví po tratích Správy železniční dopravní cesty do Plzně. Tím se uzavírá jedna významná část historie pražského metra – existence vozů, které měly původ v tehdejších Sovětském svazu. Tak tedy šťastnou cestu a za rok nashledanou. Vozy typu 81-71 tak již potkáme jen jako historickou soupravu, stejně jako je to u historické soupravy typu Ečs.



Odstrojená souprava vložených vozů 81-714.1 evidenčních čísel 2656, 2680, 2681, 2683 a 2684 – odstavená na 36. koleji depa Kačerov.

Audit potvrdil efektivní systém řízení provozu metra

Významná mezinárodní certifikační společnost Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA) provedla ve dnech 14.–16. června kontrolní externí audit v jednotce Provoz Metro (JPM).

Vladimír Rubeš, jednotka Provoz Metro
Pavel Vančura, oddělení Řízení kvality

Jednotka Provoz Metro se nachází ve druhé periodě certifikace QMS, neboť v dubnu 2009 úspěšně recertifikovala svůj systém řízení kvality (QMS). Certifikát při plnění podmínek certifikace platí tři roky. Kontrolní audity QMS provádí v JPM s půlroční periodicitou. Certifikaci provádí významná mezinárodní společnost Lloyd's.

Hladký průběh auditu

Pracovníci Lloyd's během 14. a 15. června prověřili kromě povinných systémových prvků a efek-

První certifikát systému managementu kvality vystavený na činnost „veřejné přepravy osob“ byl JPM udělen již v roce 2006 a v roce 2009 byla provedena recertifikace. Certifikát má platnost 3 roky.

tivnosti QMS dle ISO 9001 řízení provozu ve stanicích metra, řešení mimořádných událostí a výcvik zaměstnanců. Závěrečné hodnocení externího auditu konstatuje, že systém řízení kvality v jednotce Provoz Metro je udržován na dobré úrovni a opětovně je velmi pozitivně hodnocena úroveň auditovaných pracovníků z hlediska jejich odborné způsobilosti i přístupu k zákazníkům.

Stále vyšší standard kvality

Druhá část auditu zaměřená na EN 13816, tedy na oblast standardů kvality, proběhla 16. června. V rámci zlepšování pokročila JPM v oblasti standardu kvality Přijetí cestujících v metru do další fáze zvyšování úrovně náročnosti, neboť v současné době je úroveň standardu překračována o více než osm procentních bodů. Cílem nadále zůstává změna v měření přesnosti provozu. JPM chce změnit jeho způsob ze součas-

ného měření na vzorku 400 hodin za čtvrtletí na měření kontinuální, tedy průběžné, a to i s ohledem na budoucí měření standardů Pražské integrované dopravy (předávání výsledků měření přesnosti ROPIDu a jejich zveřejňování). Dále byla JPM upozorněna na nutnost podrobnějšího zaměření na oblasti bezpečnosti a péče o životní prostředí (kritéria normy EN 13816).

Závěrem bychom rádi vyjádřili poděkování všem zúčastněným za vzorný průběh auditu a za příkladnou prezentaci jejich práce.

O Lloyd's Register

Společnost Lloyd's Register pomáhá klientům budovat a využívat systémy managementu tak, aby jim pomáhaly v jejich každodenním řízení organizace a podporovaly její výkonnost. Audity provádí způsobem, který informuje nejen o minulé a současné výkonnosti, ale i o připravenosti na budoucí podnikatelské výzvy.



Stav o poločase

Intenzivní stavební sezona dosáhla svého poločasu. Velkým dnem byl ovšem i 1. červenec, neboť některé další tratě byly pro zahájení rekonstrukce uzavřeny, ale jiné naopak již od tohoto data slouží. Podívejme se nyní krátce na některá staveniště.

Text a foto: Jan Šurovský, vedoucí jednotky
Dopravní cesta Tramvaje



Ve stínu velké investiční akce probíhá i výměna třetiny kolejové konstrukce Lazarská. Tuto akci zajišťují vlastní složky Dopravního podniku, především provozovna Vrchní stavba.



Začátkem prázdnin byl obnoven provoz po nábřeží u Mánesa. Nově řešeným rozvětvením od té doby projíždí v odklonu i linky 18, 22 a 24.



Poslední červnový týden se uskutečnila i výměna kolejové konstrukce od Lidické. Při té příležitosti byl na Zborovské zřízen „kalifornňan“ a tramvaje KT8 na lince 4 jezdily jednokolejně co nejbližší k Andělu.



Otevřením nábřeží bylo možno přerušit provoz mezi Karlovým náměstím a Lazarskou. Tento trojúhelník rekonstrukci potřeboval jako sůl. Snímek lidského mraveniště pochází ze 16. července.



V této 2. fázi jezdily tramvaje pouze z Plzeňské do Štefánikovy ulice.



V červenci již byla Nádražní ulice hotova a zprovozněna...



V mimořádném tempu se rozeběhly práce na RTT Plzeňská. Jde o největší rekonstrukční počín porevolučních dob.



...na Andělu se pak pilně pracovalo od Plzeňské. Oblouk Nádražní - Lidická je nově zbaven zákazu potkávání pro tramvaje KT8.



Již v první polovině července se u Krematoria Motol strojně podbíjely dlouhé úseky trati z kolejnic S49.



Nádraží Praha-Zličín bylo přes prázdniny plně kolejových polí. Některá sem byla dovezena např. z Rudné u Prahy, další přímo na místě vznikala. Podstatnou část nákladní dopravy zajistila železnice.





Křižovatka u Národního divadla. Zaujme tramvaj T1 a stav, který v místě byl prakticky beze změny až do současné rekonstrukce. Foto: Jiří Čermák, 22. března 1974

Povídání o Spálené ulici a Národní třídě

V červnu 2009 proběhla v utajení výměna třetiny kolejového trojúhelníku Lazarská – Spálená. Letos došlo nejen na zbylé dvě třetiny, ale i na návaznou trať ke Karlovu náměstí a do Myslíkovy ulice, stejně jako na celou tramvajovou trať k Národnímu divadlu.

Jan Šurovský, vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje

Každý zásah do těchto jediných zbylých tratí v centru města vyvolá velmi rozsáhlé změny v dopravě, a to (na rozdíl od roku 1994) nedošlo k úplné uzavírcce křižovatky Lazarská – Spálená! Zorganizovat provoz tramvajů na

Jen o kousek dále vidíme zchátralou trať těsně před rekonstrukcí do nyní vytěžených BKV panelů. Foto: Jiří Čermák, 27. března 1982

takto okleštěné kolejové síti je velký oříšek pro dopravní, ale i stavební odborníky. Přesto ještě v roce 1983 bylo možné provádět mnohem náročnější zásahy, ale o tom až dále. Tramvajová trať na Národní třídě je nejstarší (a dosud stále provozovaná) tramvajovou tratí v Praze, neboť navazuje na tradici první trati koněspřežné tramvaje, která zde zahájila provoz 23. září 1875, záhy tedy bude mít 135. narozeniny! Tento den se také považuje za počátek provozu MHD v Praze. Velmi zajímavý je i pohled do historie trati ve Spálené ulici. Trať byla uvedena do provozu 4. února 1898, jako druhá trať Elektrických podniků. Začínala u Šlikova paláce ve Spálené ulici, u Lazarské překřížila koňku vedoucí do Myslíkovy ulice, pokračovala na Karlovo náměstí, odbočila vlevo a Ječnou a Jugoslávskou ulicí byla dovedena na dnešní náměstí Míru, kde navázala na okružní trať Praha – Žižkov – Vinohrady. Teh-

Pro porovnání: stejné místo den po zahájení rekonstrukce, tj. 27. července 2010.





Linka 11 na sklonku své kariéry v trase Čechovo náměstí – Perštýn – Vápenka dne 31. října 1980. Foto: Jiří Čermák

dy elektrické tramvaje taky nemohly na Václavské náměstí, Národní třídu, 28. října a na Příkopy...

Důvodem však byly tratě koňky, které patřily jinému provozovateli. Ten se však na valné hromadě dne 13. ledna 1898 usnesl koňku prodat městu, což bylo završeno k 30. červnu 1898. V roce 1900 byla elektrifikována koňka v Lazarské a Myslíkově ulici, a tím pádem byly obě tratě propojeny. Do té doby byly vedle sebe dvě nezávislé a nepropojené jednokolejné tratě. Na Perštýně tratě nebyly propojeny vůbec, a to ani po elektrifikaci koňky v Národní třídě r. 1899, ale až 29. listopadu 1905, a jen od Národního divadla.

Linkové vedení krystalizovalo poměrně rychle do stabilní polohy: po Národní třídě jezdila „pětka“ (přibližně Karlín – Újezd) a „devítka“ (cca Žižkov – Anděl, na tyto motivy jezdí dosud) a ve Spálené „dvojka“ (pozdější okružní linka Flora – Špejchar) a „čtyřka“ do Vyšehradu. Připomínáme, že linky byly očíslovány až v roce 1908.

Vývoj v dalších letech plynul celkem ve znamení stability. Významnější je rok 1931, kdy při rekonstrukci Národní třídy byly poprvé v Praze použity příčné dřevěné pražce. V tomto roce také byla zrušena tramvajová trať v Myslíkově ulici a úsek byl odpojen. To však netrvalo dlouho, neboť k 1. srpnu 1939 byla trať v Myslíkově ulici obnovena. Linky na Národní třídě hojně přibývaly, rovněž tak z Lazarské a Myslíkovy ulice, ale ve Spálené mezi Lazarskou a Národní stále setrvaly linky 2 a 4. „Dvojka“ však již dávno pokračovala do Národní třídy a „čtyřka“ se hledala. Ve 40. letech například končila v centru stejně, jako linka 21 v současnosti, čili jednosměrným objezdem. 30. září 1951 však navždy mizí na Palackého most a oblast centra opouští. 13. března 1961 se stává tato část Spálené ulice trati manipulační. Okružní „dvojka“ je zrušena, a „nová dvojka“ vedená z Bílé Hory na Olšanské hřbitovy jede v centru přes Jiráskovo náměstí a Resslovou ulici.

Dne 9. listopadu 1946 byl uveden do provozu nový jednokolejný oblouk z Myslíkovy ulice na Karlovo náměstí, opačný směr se datuje až do roku 1968. V roce 1955 vznikl na Perštýně

Téměř 500 metrů ochranných přístřešků bylo natěsnáno podle domů ve Spálené ulici 27. března 1982, což souviselo s ražbou metra I.B. Jejich sešlému a špinavému stavu věnovala pozornost i tehdejší Večerní Praha. Foto: Jiří Čermák



plnohodnotný dvukolejný trojúhelník, ze Spálené se tedy dalo jezdit i na Můstek a zpět. Rok 1965 přinesl vznik oblouku z Lazarské do Spálené směrem k Národní třídě.

Devátým květnem 1974 končí éra Spálené ulice coby manipulační trati, a to převedením linek 2 a 23 z Resslovy ulice, což byl první krok k její postupné likvidaci. Následovat bude změna za změnou. Otevřením metra I.A. (Dejvická – Náměstí Míru) končí v centru linky 2 a 23. Do Spálené nastupuje linka 11 v dosti obskurní podobě (Spojovací – Želivského – Muzeum – Můstek – Perštýn – Karlovo náměstí – Náměstí Míru – Čechovo náměstí). Jde o první pravidelnou linku vedenou na Perštýně obloukem od Můstku k Lazarské. Další posilou je linka 3 vedená z Nového Hlobčína přes Můstek do Spálené, Myslíkovy a do Braníka od 19. února 1979. Dne 2. července 1980 obě tyto linky Spálenou ulici opouštějí a nastupuje stálíce Spálené ulice: linka 22. Tímto dnem musela Spálená ulice částečně převzít roli postupně rušené trati na Václavském náměstí. Po úplném zrušení trati na Václavském náměstí musela přijmout Spálená ulice ještě linku 29. Krkolomná objížďka již nedostupného propojení Flora – Muzeum – Můstek vedla Korunní, Ječnou, Spálenou ulicí a ulicí 28. října... Dodatečně se do Spálené ulice z Václavského náměstí ještě propracovala linka 19, a to 23. března 1981. Tato rovněž nesmyslná zajížďka zanikla 4. července 1983, od té doby linka 19 není diametrální.

Ovšem nejen trvalé změny linkového vedení míchaly kartami ve Spálené a Národní! Svého času moderní technologie BKV panelů dorazila i na námi sledované tratě. Dne 12. října 1982 byla zahájena rekonstrukce trati Národní divadlo – Perštýn a dokončena byla 27. listopadu 1982, čili po měsíci a půl. Část panelů a kolejnic z této rekonstrukce sloužila věrně až do letošního července, tedy skoro 28 let intenzivního tramvajového provozu! O prázdninách 1983 došlo i na Spálenou. A nejen na ni, protože současně byly uzavřeny i tyto další tratě: Patočkova a Milady Horákové v úseku Střešovicá – Prašný most, Havlíčkova – Dlážděná – Jindřišská – Vodičkova – Lazarská, Korunní, Smetanovo nábřeží, trať přes Ortenovo náměstí a ul. Na Moráni. Spojovací trať Ohrada – Palmovka ještě neexistovala. Odklonových tras v centru však bylo tehdy ještě o něco více než nyní, a tak vše jezdilo Národní třídou, ulicí Na Příkopě a na náměstí Republiky, potažmo do Hybernské. Přes Můstek tehdy jezdily linky 3, 5, 9, 14, 15, 18, 21, 24 a 43 (kombinace linek 22 a 29 v trase Bílá Hora – Můstek – Vozovna Kobylisy). Těchto neuvěřitelných devět linek muselo přes Jungmannovo náměstí jezdit po jednokolejce vynucené výstavbou metra. Při neexistenci linky B metra a železničních S linek (prakticky všechny osobní vlaky od Berouna končily na

Likvidace BKV panelů vč. neúspěšně instalované geotextilie probíhala ve Spálené ulici ve středu 28. července 2010.





Na části křižovatky Myslíkova – Spálená se v létě 1984 prvně instalovaly v Praze VÚIS panely. Foto: Archiv DP

nádraží Praha – Smíchov) se jednalo o prakticky neřešitelnou dopravní situaci. Slaboučkový provoz byl naopak v jižní části sledovaného úseku: Ječnou ulicí přijížděly pouze linky 4 a 42 (kombinace 22 a 17 z Hostivaře do Braníka), které na Karlově náměstí mohly pouze vpravo (oblouky k Moráni neexistovaly). K nim se od Albertova přidala linka 27 a společně se dostaly pouze do Myslíkovy ulice. Mezi Mánesem a Palackého náměstím jezdilo zase devět linek: 3, 4, 14, 15, 18, 21, 24, 27 a 42. Připomeňme si však, že tehdy ještě fungoval ex-trolejbusový konvoj autobusů v trase Náměstí Míru – I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – Jiráskův most složený z frekventovaných linek 120, 128, 137 a 176, takže v Jugoslávské ulici bylo živo i tak, byť tramvaje byly ve výrazné menšině.

Po prázdninách 1983 byla Spálená od Lazarské po Národní třídu tedy v BKV panelech. O dalších prázdninách došlo na rekonstrukci trojúhelníku Spálená – Myslíkova (viz DPK 12/2009 a foto nahoře), a to v souvislosti s úplnou rekonstrukcí trati včetně přeložení k okrajům vozovek na Karlově náměstí a v Ječné ulici.

Poslední, ale o to zásadnější změna nastala po Československé spartakiádě 1985 dne 4. července 1985: postupné nesmyslné likvidace tratí v centru se dotkly Spálené ulice. Zrušena byla trať od Perštýna přes Můstek (se zbytkem kolejí na Václavské náměstí), k Prašné bráně na náměstí Republiky a také Hybernská ulice a trať v tzv. malé Opletalově. Od tohoto odsouzeníhodného činu letos uplynulo již čtvrtstoletí. Bylo to naštěstí naposledy, protože od té doby již žádná trať v Praze nezanikla bez náhrady. Trať ve Spálené tak musela převzít funkci další významné tramvajové trati. Stísněný prostor u obchodního domu Máj, později K-mart, pak Tesco a nyní My (čili zase „máj“) rozhodně neposkytuje dostatečné velkorysé nástupní a přestupní plochy, jako byly na Můstku.

Linkové vedení se opět notně proměnilo. Linka 29 byla zrušena, linky 5 a 9 se z Příkopů přemístily do Vodičkovy a Jindřišské. Ke stejnému datu byla linka 18 zavedena mezi Hradčanskou a Karlovým náměstím dnešní trasou, čímž po mnoha letech došlo k provoznímu využití Mánesova mostu a Badeniho ulice. Velký třesk však byl naplánován až k datu otevření metra I.B (Florenc – Smíchovské nádraží), tj. k 3. listopadu 1985. Spojitou tratí Národní – Spálená tak nově jezdily stejně jako dnes linky 9, 18 a 22. Nová linka 6 byla vedena přes Palackého most a na Národní třídu se dostala až 1. června 1987 jako posílení dopravy ve vazbě na úplnou uzavírku Jiráskova mostu. Toto přechodné opatření bylo posléze prohlášeno za trvalé. Linka 21 původně jezdila podivuhodnou trasou Nádraží Braník – Palackého nám. – Karlovo nám. – Národní třída – Staroměstská a tzv. přes mosty zpět, což

již 21. dubna 1986 vzalo za své a od té doby linka 21 obracela jednosměrným objezdem přes Mánes, Národní třídu, Karlovo náměstí. V letech 1991 až 1995 však nejezdila vůbec a od povodní je přeložena do Myslíkovy ulice. V letech 1998 až 2008 jezdila sledovanou tratí i posilová linka 23.

V posledních dvaceti letech trať (navzdory silnému provozu) přemírou výluk netrpěla. Na podzim 1991 proběhla během 10 dnů výměna kolejové konstrukce u Národního divadla. Na podzim 1994 se uskutečnila za velké mediální pozornosti během 33 dní úplná rekonstrukce trojúhelníku Lazarská – Spálená. Na svoji dobu šlo, v porovnání s jinými akcemi tohoto typu, o krátkou výluku s obrovským dopadem do pražské tramvajové dopravy. Současně byla provedena (po pouhých 11 letech) souvislá obnova svršku BKV panelů od Lazarské až na Perštýn. V roce 2001 rovněž za 33 dní byla zrekonstruována křižovatka u Národního divadla, současně s tím byly vyměněny panely od divadla k ulici Karoliny Světlé.

Opuštěná tramvajová křižovatka Národní – Spálená byla pozvolna rozebírána. Mizely výměny, srdcovky, později se měnily oblouky, ale geometrie staré křižovatky a zadlážděné pruhy kolejí stále původní stav připomínaly. Teprve v roce 2004 bylo toto místo zrekonstruováno a odstraněn zákaz potkávání tramvají KT8. Současně opět byla vyměněna řada přiléhajících panelů.



Již hotová křižovatka Myslíkova – Spálená byla zachycena 27. července 2010.

Bohužel se postupem času stav tratě výrazně zhoršoval. Uhnílé žlaby BKV panelů ve Spálené ulici, stejně jako u Národního divadla, jsou neopravitelné, sjetá kolejnice je tím pádem nevyměnitelná. Proto byla již v roce 2008 zahájena příprava rekonstrukce, výrazně komplikovaná nutností koordinovat se s výstavbou Copa centra, rekonstrukcí stanice metra Národní třída a s RTT Myslíkova. Od února 2009 nebyly do Spálené ulice pravidelně nasazovány tramvaje 14T (viz DPK 2/2009). Řízením osudu nakonec v prvním sledu probíhají rekonstrukce tramvajových tratí, což je pro ostatní aktivity v oblasti nejrozmumnější. Bude totiž možné, začít řešit stav technologických tunelů Národního divadla na nábřeží (akce ministerstva kultury), které jsou časovanou bombou a způsobily značné omezení provozu tramvají 14T na přilehlé trati. Další akce ministerstva kultury se připravuje v podobě rekonstrukce Klementina. Poslední koordináční aktivita v oblasti je rekonstrukce tramvajové trati v Lazarské ulici, bez níž není rozumně možné zajistit bezbariérové zastávky u právě budovaného výtahu ze stanice metra Národní třída. Je tedy zjevné, že i v následujících letech bude v centru živo. Věřme, že se podaří nalézt finanční zdroje pro plánované záměry a že nově rekonstruované tramvajové tratě budou mít větší životnost než-li ty předchozí.

Vlna veder a tramvajové koleje



Letošní extrémní počasí způsobuje potíže živým organismům i zařízením, jejichž správná funkce je závislá na teplotě prostředí. Teplotní extrémy mají vliv mimo jiné i na chování tramvajových tratí.

Miroslav Penc, vedoucí odboru Správa a technické zajištění DCT

Nejprve si stručně řekněme, co je příčinou problému. Zásadním vlivem je teplota kolejnic, která se při slunečním svitu a denních teplotách vzduchu přes 35 °C přibližuje 60 °C. Tato teplota se u kontinuálně svařených kolejnic (tzv. bezстыková kolej) projevuje ve zvýšeném namáhání konstrukce koleje v podélném směru. Dalším silovým vlivem, způsobujícím namáhání v podélném směru, je brzdný a rozjezdový účinek tramvajového vlaku. Tyto dva základní účinky se mohou sčítat, a pokud překonají odpor kolejového roštu, dojde k deformaci koleje. Způsob deformace koleje je závislý na tom, jakým způsobem je tramvajová trať konstruována a jaký prvek konstrukce je v systému nejslabší – může tak být překonán odpor kolejnic vůči jejich upevnění, odpor pražců vůči štěrkovému loži, odpor panelů BKV na styku s okolní vozovkou apod. Téměř ve všech případech dochází k deformaci trvalé a porušená geometrie koleje zhoršuje nebo znemožňuje další provoz tramvají. Nejzranitelnější jsou tratě v obloucích, kde dochází k součtu účinků působících osových sil v kolejnicích a odstředivé síly při průjezdu tramvají v oblouku. Nejhorší v současnosti dopadají zchátralé tratě z panelů BKV. Po provedení opravy sledující zachování nebo obnovení provozu a krytím poškozeného místa omezením rychlosti bude trati po opadnutí teplotních extrémů věnována následná péče s cílem zlepšit stabilitu koleje a vyrovnat její geometrii.

Na křižovatce u Botanické zahrady došlo 27. 6. 2010 k vybočení koleje se současným zvednutím panelů BKV. Foto: Roman Vanka



V létě 2008 došlo k vytržení ocelového žlabu z panelu BKV. Křižovatka Plzeňská/Jinonická. Foto: Jiří Kejdana



Velkoplošné panely BKV vytlačily v létě 2008 živinovou vrstvu a tlakem poškodily rovněž šikmý dilatační styk. Ten zde byl umístěn právě proto, aby tyto silové účinky na koleji zvládal eliminovat. Foto: Jiří Kejdana



Stísněný prostor u Mánesa o němž píše Pavel Kohout.

Myslíkova a Trilobit

Zdánlivě nelogický titulek, navíc trilobit s velkým „T“. Není tam někde chyba? Není, protože jde o Trilobit Pavla Kohouta. Tento prozaik a dramatik uveřejnil v letošním roce v sérii Trilobitů, které otiskuje vždy v sobotu MF Dnes, již dva články, které se týkají tramvajové trati v Myslíkově ulici. Přestože náš monitoring tisku je nezaznamenal, určitě stojí za připomenutí na stránkách DP KONT@KTu.

Jan Šurovský, vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje

Čtenář se zájmem o historii našeho podniku musel zbystřit už při přečtení názvu: „Jubilejní, 70. Trilobit – o tramvajích a Zepopovi“. „Za tatíčka Masaryčka dopravovala po Praze jen električka. Aut a taxi-vozů jezdilo tak málo, že se šoféři zdravili klaksonem a parkovali, kde se jim líbilo. Krátce se zjevily tichoučké trolejbusy a opět kamsi zmizely. Metro zvládalo chaos velkoměsta jen v představách snílků.“ To jsou úvodní věty, po kterých následují vzpomínky na autorovo cestování v dětství. Nás však zajímá zejména Myslíkova ulice... „Moderní technika umožnila řidičům zpestřovat si otravné pendlování po stejné trase zavíráním dveří těsně před nosy dobíhajících. A právě za veškerou šikanu cestujících trestal zpupné tramvajáky bájný Zepop. Jak ho vypodobnili kreslíři první republiky, byl to majestátní stařec s vlajícím plno-

vousem, který řídil kovovým volantem s klikou tramvaj bez čísla, jež se v noci vynořila ze tmy a záříc řítila se po téže koleji proti provinilci. Těsně před čelní srážkou se přelud rozplynul, ale varovaný buď zažádal o předčasnou penzi, nebo se potom klaněl opozdilcům u schůdků motoráku se služební čepicí v ruce. Jméno slavného ducha odvodili novináři od tištěného Zpravodaje Elektrických Podniků Obce Pražské (pozn. red. čili předchůdce našeho DP KONT@KTu).

Trilobit, který se dožil současná a dál upřednostňuje emháde, na něho teskně vzpomíná nejen, když sedmnáctka nadějně vyčkává, až k ní od Mánesa dokluše, aby těsně předtím vyrazila k Národnímu, ale také, když už desátý rok píše hlavounům z Dopravního podniku, od policie a z magistrátu, aby laskavě prověřili, jak se má občan, který už není s to skákat přes kaluže, dostat

bez taxíku vozmo z Jiráskova náměstí k Repre. Je tu dopravní díra, jaká nemá v maticce Praze obdoby, přestože mezi oběma body vedou koleje! Záhadnou překážku tvoří Myslíkova ulice, která však díru hravě uzavře, kdykoli má dopravce nějaký trabl – pak tudy jezdí v obou směrech celý den třeba sedm linek. V normálních dobách tu nabízí Praha jako macecha pouze po ránu a navečer jedině jednovozovou jedena-dvacítku – jednosměrně.

Sbírka úředních výmluv v trilobitím archivu připomíná po všech těch letech pohádku Kohout leží na dvoře, nožičky má nahoře. Jedna instituce odkazuje tazatele na druhou, ale žádná nebyla dosud tak osvěcená, aby letitý problém snadno a rychle vyřešila. Lidé mívají různé zbožné sny. Ti od Jiráskova mostu mimo jiné, že tam nastoupí do čehokoli, co má veřejná kola, a suchou nohou z toho vystoupí na Jungmannově náměstí, u Stavovského divadla i u Pražské brány. Ten, kdo to zařídí, bude mít nárok na titul Zasloužilý dopravák a od trilobita obdrží dort ve tvaru i velikosti výhybky. A když se i dál mezi všemi těmi purkmistry, náčelníky a přednosty osvěcenc nenajde? Pak už bude nutně všechny dosavadní mlžiče uvést jmény a následně uprosit tramvajácká nebesa – Kéž je tvůj duch, Zepope, virtuálně nakope!“ Tento článek vyšel letos v zimě, v době, kdy už byla Myslíkova ulice v plném



očekávání léta odkládané rekonstrukce, což čtenáři DP KONTAKTu vědí. První článek Trocha historie nad hlavami vyšel v čísle 5/2009 a dlužno k němu podotknout, že trolejové „muzeum“ slouží i po nynější rekonstrukci trati. V prosincovém čísle roku 2009 vyšel článek o zahájení přípravných prací na rekonstrukci tratě. Tato je hrazena z fondu EU Konkurenceschopnost a jednou z podmínek pro příznání této dotace je i zavedení pravidelné tramvajové linky. Samotná rekonstrukce započala v květnu 2010. Následnou, viditelnější etapu, kdy byla uzavřena trať po nábřeží, opět zaregistroval spisovatel Pavel Kohout, a tak mohl vyjít další Trilobit, nazvaný „O tom, že lidé normálních profesí v literatuře skoro vymřeli“. „Autor bydlící naproti Mánesu odskakuje dost často na balkon, aby řeka a ulice uvolnily v mozku zadrhnutý uzel příběhu. (...) V zimě zde vyjádřil únavu občanů putujících desítky let Myslíkovou ulicí po kolejích užívaných jen při výlukách a poruchách; na činovníky protahující řešení svolal pomstu fantoma pražských tramvají. Kéž je tvůj duch, Zepope, virtuálně nakope! Bájný stařec Zepop zřejmě konal: vzápětí začala Myslíkova překladem




V pondělí 14. června se oblouk u Mánesa už pěkně klubal na svět.

inženýrských sítí bobtnat ve stavenišťe a nedávno vypukla přes noc ofenzíva. České oko, na jehož sítnici se za léta vryl obraz muže nehnuté opřené o lopatu, nevěřilo samo sobě, když Masarykovo nábřeží přes noc obsadila tramvajácká armáda. Dvoj pás kolejí mezi Jiráskovým náměstím a Národním divadlem dokonale využila pro souvislé východiště těžké techniky, parkoviště dodávek, stavenišťe kontejnerů, kanceláří a dílen, sklad všemožných materiálů i budky chemických toalet TOI s havlovským srdíčkem nad ní – aniž přerušila autodopravu oběma směry, pouze operativně změnila slalomové dráhy! V pět metrů úzkém pruhu se zázračně mýjely jeřáby se

sbíječkami a lžicemi, výškové plošiny elektrikářů, obří, snad pancéřované nákladáky odvázející vylámanou dlažbu a dovážející písek či štěrky, i tramvajové super plošiny na dlouhé kovové špagety kolejnic. Když se to dělo pod jeho balkonem, byl autor častěji na něm než u počítače. Na sítnicích měl uloženy i obrázky z dávných staveb litvínovského Koldomu, ostravské Nové huťe a vizovické železnice, které se podobaly lidským mraveništím. Zde málokdy zahlédl současně tučet bezpečnostních vest, většinou v kabinách strojů. Sto metrů betonové vozovky bylo roztlučeno během jediného podvečera, rum odstraněn ještě před soumrakem. Pracovní doba od nevidím do nevidím pokračovala i o sobotách a nedělích. Nikdo se viditelně neflákal, nikdo slyšitelně nevyřvával volevole. Byla-li kde chyba, poznal ji jako v dobrém divadle jen jejich režisér. Divák zíral a žasl. Dočasný odvoz dlažby odkryl, jak tenoučká je vrstva civilizace. Třídenní liják stačil, aby rozkopané útroby obrazily zelení. Šlo si spočítat, za jak dlouho by nábřeží pohltila. Tím větší obdiv budil sehraný tým pracantů mnoha profesí přemáhajících vlastně džungli. Po létech se vnutil refrén staré písně, jejíž původně přirozený patos tu zhnusila několika generacím totalita: Bud' práci čest...! Po týdnů v cizině se divák vrátil a užasl znovu: po nábřeží rejdlily s auty i tramvaje, armáda dobojovávala v Myslíkově. Zepop teď už jistě nepřipustí, aby tak skvělé dílo kdosi znehodnotil tím, že ta zbrusu nová trať povede místo do středu Prahy zas jen odtud nikam!"

Pavel Kohout se nemusí bát, že by drahé dílo nesloužilo pravidelnému provozu. Nebude tudy jezdit léta pláňovaná „trojka“, ale „čtrnáctka“. Podle předchozích textů se zdá, že panu Kohoutovi dokonce bude linka 14 vyhovovat více než linka 3.

Závěrem pár technických informací. Provoz v Myslíkově ulici byl obnoven v pátek 23. července 2010 ve 20 hodin. Stavební ruch však pokračuje ještě dál. Technická správa komunikací dokončuje svoji stavbu „Myslíkova – hluk“, v rámci níž buduje vozovky (resp. parkovací zálivy) vedle tramvajových kolejí. Provedena také bude rekonstrukce chodníků na obou stranách, tedy v části Prahy 1 i Prahy 2. Teprve poté bude možno říci hotovo...

I když: provoz pravidelné linky by si určitě zasloužil odstranit pro tramvaje značku „Stop, dej přednost v jízdě“ na křižovatce Myslíkova – Odborů. 

Stav prací v Myslíkově ulici dne 29. června 2010.



Již provozovaná trať v úterý 27. července 2010. Okolo probíhají stavební práce ve vozovkách a na chodnících. Trolejové „muzeum“ zůstalo na svém místě.



Konec jedné kapitoly...



Autobus linky „A“ ev. č. 2 v roce 1925.

Označování prostředků MHD dopravními informacemi (číslo linky, trasa a směr jízdy) je odnepaměti nedílným a zcela nepochybně základním prvkem celého informačního systému pro cestující. Jen stěží si lze představit, že by informace takto zásadního charakteru na prostředcích hromadné dopravy chyběly, nebo že by dokonce jejich funkci suploval sám řidič.

Tomáš Párys, vedoucí oddělení Příprava provozu JPA
Tomáš Löster, předseda sdružení Historie a rozvoj veřejné dopravy
Historické foto: kniha Autobusy a trolejbusy pražské MHD
Foto: Tomáš Löster

Šli jsme s dobou

Od samého prvopočátku existence hromadné dopravy se tak při každé naší cestě setkáváme s linkovými informačními cedulemi nejrůznější velikosti i barevného a technického provedení. V případě autobusů DP Praha však předešlou větu musíme v době, kdy tento článek čtete, vyslovovat již pouze v minulém čase. Důvod je zřejmý a prostý. Díky stále masivnějšímu využívání moderních technologií, které umožňují variabilnější použití i zřetelnější zobrazování informací (především za snížených světelných podmínek), se v uplynulých týdnech éra původních plastových tzv. „linkových orientací“ v provozu autobusů DP Praha naplnila.

Trocha historie

Linkové orientace pražských autobusů, jak již bylo naznačeno v úvodu, měly za dobu své existence nejrůznější podobu i styl provedení. Od prvopočátku, kdy bylo uváděno jen číselné (resp. písmenné) označení linky a směr jízdy, jak je patrné z obrázku, až po moderní provedení se zobrazením všech nejdůležitějších

informací (označení linky, směr jízdy, přestupy na linky metra, tarifní pásma, ale v některých případech i úplný seznam zastávek). Avšak nepředbíhejme. Stav na obrázku – z počátků autobusového provozu v Praze – trval (s menšími odlišnostmi v průběhu let) poměrně dlouhou dobu.

Druhá polovina století

Až v 50. letech minulého století se na autobusových linkách pražské MHD začaly objevovat orientace poněkud modernějšího provedení. Na plechové (později plastové) ceduli tak bylo kromě čísla linky a obou konečných zastávek zobrazeno také několik „nácestných“ zastávek významnějšího charakteru. V různých letech (ale i na různých linkách, a také v závislosti na typu autobusu) se měnilo jejich umístění. Orientace tak byla umísťována nejprve pouze na přední část autobusu (označení na jiné části použito nebylo) a později na část boční, kdy bylo vpředu vozu umístěno pouze číslo linky, a to ve zcela odlišném provedení (v nočních hodinách bylo pro lepší čitelnost prosvětleno).

Z 50. a 60. let minulého století se plynule dostáváme do let sedmdesátých. V jejich průběhu a v souvislosti s dodávkou tehdy nových, moderních autobusů ŠM11 a velkokapacitních vozů Ikarus 280, byl postupně na jednotlivých linkách a následně plošně v celé autobusové síti do provozu uveden nový typ linkových orientací, který si drtivá většina z nás jistě pamatuje.

Bílá plastová cedule s tmavě modrým, zeleným a ve výjimečných případech i červeným potiskem. Éra jejich používání činila přibližně 23 let bez zásadnějších změn v provedení (pouze změna rozměrů v závislosti na typu autobusu). Tyto orientace byly určeny k umístění na přední a boční část autobusu do instalovaného držáku. Zadní část vozu byla označena pouze číslem linky stejného provedení i barvy (menšího rozměru). Vývoj šel však samozřejmě kupředu. Autobusy ŠM 11 byly ve druhé polovině 80. let plně nahrazeny autobusy typu Karosa. Linkové orientace byly v souvislosti s touto změnou přizpůsobeny pouze co se rozměru (délky) týče, a to především z důvodu umožnění uvedení většího počtu nácestných zastávek i delších názvů, pro snadší orientování cestujících. Samozřejmostí v té době bylo uvádění čtvrti u vybraných konečných zastávek, aby bylo patrné, ve které části města se konečná zastávka nachází, pokud to z názvu nebylo zřejmé („Kunratice, Šeberák“, „Záběhlice, Jesenická“, „Hostivař, Léčiva“ apod.).

90. léta vyšla vstříc slabozrakým

Přibližně od roku 1993 byl ve společné spolupráci DP Praha a Unie nevidomých a slabozrakých spoluobčanů vyvíjen nový typ linkových orientačních tabulí, které později, za koordinace organizace ROPID, převzali i ostatní dopravci v rámci systému PID. Pro zajištění lepší čitelnosti pro slabozraké občany, ale i pro ostatní cestující, bylo kompletně změněno barevné schéma. Číselné označení linky i text se tak staly kontrastnějšími, než tomu bylo doposud, a začal být využíván nový typ písma – font DIN-MIT, resp. DIN-ENG, což bylo dle zaslaných reakcí ze strany cestujících veřejnosti velmi kladně přijato. V roce 1994, kdy byl tento nový typ



uveden do provozu, tak nastává poslední zásadní fáze vývoje i samotného provozu plastových orientací.

Rok 1996: dodatkové orientace

Od září 1996 byl „splacen poslední dluh“ cestujícím na autobusových linkách a (obdobně jako u linek tramvajových) světlo světa spatřily, a do provozu tak byly zavedeny, tzv. „dodatkové“ orientace, umístované za pravé čelní okno ve směru jízdy autobusu, s uvedením cílové zastávky konkrétního spoje linky.



Rok 1996 byl však rovněž jakýmsi mezníkem v historii pražské MHD. Od 1. května byl na všech autobusech DP Praha zprovozněn zcela nový Odbavovací a informační systém (OIS), který tak nahradil původní tzv. „mechanické odbavení cestujících (MOC)“, používané od roku 1974 v souvislosti se zprovozněním první linky metra. Součástí OIS jsou kromě zařízení pro akustické hlášení zastávek, elektronických označovacích strojků, které nahradily původní mechanické, a dalších komponentů, také elektronické vnější a vnitřní informační panely, tedy moderní nástupci plastových orientací.

Poslední novinka: linková orientace na magnetickém pásu

Později (tedy již za provozu těchto elektronických informačních panelů) byl vyvinut ten úplně poslední prvek, který ještě můžeme označit termínem „linková orientace“. Byly jím magnetické pásy, používané na nočních autobusových linkách, umístované uvnitř autobusu na stěnu vnějšího elektronického panelu. Znázorněn na nich byl průběh trasy se všemi zastávkami, jejich charakterem a dále ulice, kudy vedla trasa linky. Vzhledem k nákladné aktualizaci při trvalých, ale i dočasných změnách, a díky častým ztrátám, byl jejich provoz po několika letech ukončen.

Červnové rozloučení

Počínaje rokem 1996 tedy začalo období

stagnace plastových orientací. Trvalo však plných 14 let, než se v provozu objevil poslední autobus, který jimi byl osazen. Ten okamžik však přišel. Stalo se tak v pátek, dne 11. června, kdy byl z provozu vyřazen poslední, takto vybavený autobus, určený k provozu na pravidelných linkách MHD. Tuto „čest“ měl vůz ev. č. 7186 z provozovny Řepy, vypravený na linku PID č. 131, který tak celou tuto kapitolu jednou pro vždy uzavřel.

Po ukončení pravidelného provozu se uskutečnily ještě dvě „rozlučkové“ akce. Organizátorem první z nich byla skupina příznivců MHD „Společnost Historie a rozvoj veřejné dopravy“, a to v neděli dne 13. června. Autobus se skupinou příznivců projížděl vybrané linky provozovny Řepy za účelem fotografování na vybraných místech. Organizátorem druhé akce, konané v pondělí dne 14. června, byl pan Petr Hnyk, jehož článek naleznete na straně 22.

Plastové orientace jsou v provozu autobusů DP Praha na běžných linkách PID tedy již minulostí. Výjimku tak dočasně tvoří pouze (svým charakterem specifická) linka č. 292, jejíž provoz zajišťují dva elektrobusey. Nový elektronický systém poskytuje značnou škálu informací nejrůznějšího charakteru. I ten je samozřejmě neustále vyvíjen a zdokonalován. V budoucnu se tak budeme setkávat s jeho novými prvky, rozšířenými funkcemi i novými typy zobrazovaných informací (jednou z nich může být např. i obnovení zobrazování již zmíněných městských částí u názvů konečných zastávek).

A co dodat na úplný závěr? O tomto tématu by bylo možné napsat několik dalších stran informací. Článek zdaleka neobsahuje veškeré detaily ani všechny druhy orientací, které byly v autobusovém provozu využívány. Měl za cíl shrnout čtenářům nejdůležitější mezníky z provozu plastových orientací, zavzpomínat na minulost a oznámit, že se právě uzavřela jedna velice významná kapitola autobusového provozu. Kapitola, bez které by se naši zákazníci nedozvěděli jednu zcela podstatnou věc – totiž: „kam tento autobus jede“.



Magnetická orientace noční linky č. 506 – ze sbírky T. Löstera



Orientace pravidelné denní linky č. 220, používaná na autobusech ŠM11 – ze sbírky T. Páryse.



Orientace účelové linky č. 462, používaná na autobusech ŠM11 – ze sbírky T. Páryse.



Orientace pravidelné denní linky č. 270, používaná na autobusech Karosa a Ikarus do roku 1994 – ze sbírky T. Löstera.



Vývoj a ověřovací provoz nových orientací, tyto typy plošně vyráběny nebyly – ze sbírky T. Páryse a T. Löstera.



Nově vyvinutý typ orientace pravidelné denní linky č. 169, používané na autobusech Karosa a Ikarus v letech 1994–2010 – ze sbírky T. Löstera.



Dodatková orientace – ze sbírky T. Páryse.





Rozloučení s vozem 7186

Na začátku června došlo v Praze k jedné nenápadné události, která však znamená jeden významný mezník v historii pražské MHD. U pražského dopravního podniku dojezdil poslední autobus, který ještě nebyl vybaven digitálními panely a linkové orientace měl umístěné na plastových cedulích. Posledním takovým autobusem byl vůz s evidenčním číslem 7186, který byl v pátek 11. června vypraven z garáže Řepy na linku 131.

Text a foto: Petr Hnyk

Jak to začalo...

Linkové cedule provázejí provoz MHD již od prvních počátků, protože vždy bylo nutné informovat cestující, kterým směrem vůz jede. Na prvních tramvajích jsme se však nesetkávali ještě s čísly ani písmeny, ale barevnými terčíky, které označovaly linku. V noci pak tramvaje jezdily s barevnými lucerničkami. S označováním čísly se Pražané poprvé setkali až na počátku minulého století, a tak můžeme vysledovat, že některé linky jezdí v podobných trasách dodnes. Autobusy byly označeny písmeny již od zahájení provozu v roce 1925. S postupem rozšiřování sítě však písmena přestala v 50. letech minulého století stačit a písmena byla nahrazena číselnou řadou od 101 výše. Linky dostávaly svá čísla buď podle čísel linek tramvajů, ke kterým směřovaly, nebo podle historické posloupnosti. Například linka 101 se i dnes blíží historické trase první linky označené písmenem A. Zatímco označení linek se měnilo, čelo vozu vždy hrdě neslo označení cílové stanice, zprvu na plechové a později na plastové tabulce. Podoby zobrazení cílové stanice však také podléhaly módním vlnám, a tak byly názvy zastávek různě doplňovány názvem čtvrti, případně katastru nebo číslem linky. Z dětství si určitě vzpomenete na plastové cedule

s modrým písmem s číslem linky a výčtem nejdůležitějších zastávek. Na začátku 90. let minulého století pak bylo modré písmo u autobusů nahrazeno bílým na černém podkladu. Zároveň se v provozu začaly objevovat digitální orientace od různých výrobců (nejrozšířenějším typem je zelené písmo na tabulích BUSE, na nových autobusech SOR pak oranžové písmo tabulí od JKZ Olomouc). V letošním roce pak digitální tabule definitivně zvítězily a poslední pražský „cedulák“ 11. června definitivně dojezdil a byl odstaven na vyřazení.

Jízda na rozloučenou

Každý jiný vyřazený autobus by čekala už jen poslední cesta za ohradu s nápisem Kovošrot. Skupině dopravních nadšenců však přišlo škoda, že tento důležitý okamžik bude zapomenut bez povšimnutí a rozhodla se vozu 7186 připravit důstojné rozloučení. Autorem nápadu byl Martin Oškrobaný, který pracuje v Dopravním podniku jako dozorcí stanice metra. V garážích Řepy si objednal soukromou smluvní jízdu a v pondělí 14. června mohl vůz 7186 vyrazit na rozlučkovou jízdu, aby se ještě naposledy mohl podívat do míst, kde léta vozil spokojené i nespokojené cestující. Autobus vyrazil krátce po dvanácté hodině z garáží Řepy, aby ve 12:22 nabral v obratišti Konstruktiva (dnes Bavorská) další dopravní zájemce a účastníky poslední jízdy. Poté se vůz vydal na okružní jízdu vždy po části tras linek 219, 235, 211, 142, 225, 249 a 256. Ačkoliv by člověk očekával, že poslední jízda byla smuteční, bylo to přesně naopak a v salónu vozu panovala dobrá nálada. Velké poděkování patří hlavně panu řidiči, který měl pro mladé nadšence pochopení a ochotně zastavoval na četné zastávky pro pořízení snímků na památku. Náhodní cestující, kteří tuto akci sledovali při čekání na zastávkách, nechápali, ale třeba při čtení tohoto článku pochopí...

Pozn. U pražského dopravního podniku sice „ceduláky“ dosloužily, ale jejich úplný konec v Praze ještě nenastal, protože se s nimi budeme setkávat i nadále u ostatních dopravců PID. Ovšem i kvůli novým standardům kvality autobusů PID přijde brzy řada i na ně...





Sedačky v tramvajích se vrací ke dřevu

Prakticky po celou historii pražské městské hromadné dopravy se hledal nejvhodnější způsob, jak vytvořit pro cestující při cestování jistý komfort. Jednou možností bylo omezování počtu míst k stání. Druhou možností je pohodlí při sezení. Od samého počátku se střetávaly požadavky na pohodlí s požadavky hygienickými, ale i cenovými.

Viktor Baier, Pavel Fojtík, Jakub Ryška

Hygienické požadavky převažují

Letošní tuhá a dlouhá zima ukázala v plné nahotě problém posledních let. Není až tak neobvyklý obrázek, když ve vozidle povrchové MHD se cestující tísni v jedné části vozidla a v druhé části sedí osamocený cestující. Důvodem je nejen na první pohled jeho neutěšený vzhled, ale až doslova bolestivý a těžko akceptovatelný zápach. Někteří cestující raději vystoupí, aby se jim neudělalo špatně. Tím tento primární problém cestujících, kteří vlastně nikam necestují, ale pouze hledají místo, kde by se ohřáli a vyspali, nekončí. Většinou jejich silně znečištěné oblečení zanechává nepřehlédnutelné stopy, zejména na látkových sedačkách. Proto není neobvyklý obrázek, kdy cestující v zaplněném vozidle raději stojí, aby neriskoval ušpinění oděvu na sedačkách, když si není jist, zda jsou čisté. Bohužel některé typy textilních sedaček, po několika čištěních, vykazují určité znaky opotřebení.

Problematika hygieny a ošuntělý vzhled sedaček v posledních letech spolu s vandalismem nejvíce vadí cestujícím. Nelze předpokládat, že se dokážeme beze zbytku vypořádat s cestujícími, kteří prokazatelně porušují přepravní řád, a proto musíme řešit až sekundární problém. Čištění textilních sedaček je technicky náročná a velice drahá záležitost.

Historie se částečně opakuje

Už nejstarší zavřené vozy koňky měly čalouněné lavice, ale časem se přešlo k lavicím čistě dřevěným. Také první vozy elektrických tramvají měly celkem praktické lavice z dřevěných latí. Vozy vinohradské tramvaje měly v roce 1897 opět dřevěné, ale textílem čalouněné lavice, ale už první vozy Elektrických podniků navázaly na tradici podélných lavic z dřevěných latí. Při jízdě po hladkých tramvajových kolejkách to bylo z hlediska komfortu celkem pohodlné a přitom velmi praktické na údržbu. Jen

Tramvajové provedení dřevěných sedaček.

ve třech vozech, které byly označovány jako salonní, bylo použito čalounění. Určité novum bylo uspořádání lavic u motorových vozů dodávaných v letech 1905–1908, ve kterých bylo užito kombinace dlouhých podélných a krátkých příčných lavic, vytvářejících jakési kóje. Pak se uspořádání obousměrných vozů vrátilo jen k tradičním podélným laťovým lavicím. Naprostou novinkou se staly jednosměrné vozy označované přezdívkou ponorka, uvedené do provozu v roce 1936. V přední části vozu byly tradiční podélné lavice, ale v zadní byla poprvé v pražských tramvajích použita jednotlivá sedadla orientovaná ve směru jízdy a v uspořádání 1 + 2 a zcela vzadu skupina tří sedadel. Tato sedadla byla pohodlná, čalouněná. Další série, dodávané od roku 1939, se ale z důvodu zvýšení kapacity vozu vrátila znovu ke tradičním dřevěným laťovým lavicím a stejné lavice byly použity u podobných, ale třídvéřových vozů Mevra v roce 1948.

Laminát se v 70. letech stává standardem

Vozy T1, zaváděné v první polovině 50. let, měly podélně uspořádaná čalouněná sedadla. Vozy T3, zaváděné sériově od roku 1962, měly opět jednotlivé koženou čalouněné sedačky, orientované ve směru jízdy, s uspořádáním 1 + 1. Na voze 6303, dodaném v roce 1964, se poprvé zkoušely nové laminátové sedačky, které se počínaje vozem 6328 staly na dlouhá léta standardem. Až v roce 1986, s nástupem vozů KT8D5, se výrobce vrátil opět k čalouněným sedadlům, a tak střídání názorů na typ sedadel pokračuje dodnes. Nemůžeme nezpomenout – nejenak tomu bylo u autobusů zaváděných systematicky od roku 1925. Pomineme-li první dodávky vozů Laurin&Klement a Praga N z roku 1925, které měly čalouněná sedadla, dali výrobci ve spolupráci s Elektrickými podniky přednost dřevěným podélným laťovým lavicím tramvajového typu. Až v roce 1931 se po dlouhé době objevil s čalouněnými sedadly v Praga TN č. 94. Větší autobusy po roce 1934 už měly podélné čalouněné lavice, kryté koženou. Tento materiál se používal pak u autobusů dlouhá léta a samozřejmě se lišily typy a tvar sedaček i jejich výplň. Textil se u čalouněných sedadel objevil až s nástupem nízkopodlažních autobusů Neoplan v roce 1994.





Nová tramvaj 15T se vrací ke dřevu

S postupným příchodem nových tramvají 15T For City doslouží v Dopravním podniku vozy T-3 a T-3SU. Spolu s nimi tak zmizí z pražských tratí klasické šedočervené sedačky. Vozy 15T budou vybaveny dřevěnými sedačkami s vysokými anatomickými opěradly, které se v současnosti jeví pro vozový park jako nejpříjemnější varianta. Dřevěné sedačky tak budou vedle textilních vytvářet hlavní komfort sezení, se kterým se budou cestující setkávat v následujících letech. Dřevěné sedačky se také objeví v rekonstruovaných vozech KT8N.



Počet možných variant provedení sedaček je takřka neomezený. Výrobci dokážou vyrobit cokoli. V tomto případě se jedná o kombinaci plastu a textilie.

Nevýhody textilního polstrování při jeho údržbě má omezit použití dřeva

Polstrované sedačky, které byly zavedeny v rámci modernizací mnoha typů tramvají, sice nabízejí měkké sezení, ovšem postupem let se projevily jejich základní nedostatky zejména při údržbě. Na vině je hlavně řada nečistot, které se do polstrování během provozu poměrně snadno dostávají. Jsou to nečistoty ze silně znečištěného oblečení, které pak lze vyčistit velmi obtížně a s vynaložením nemalých finančních prostředků. Cestujícím také vadí, že lze jen velmi těžko rozpoznat, je-li daná sedačka špinavá, případně co za překvapení se v jejím potahu ukrývá. Proto rozhodnutí instalovat do pražských tramvají dřevěné sedačky bez polstrování vychází nejen z potřeby provozovatele, ale opírá se i o informace a přání získaných přímo od cestujících. Výzkumy zabývající se spokojeností zákazníků s kvali-



Textilní provedení sedaček v M1. Na rozdíl od 81-71M sedačky mají opěrku hlavy.



Jeden z možných zkoušených provedení sedaček v tramvaji, vpředu textilní, vzadu provedení plastové.



Interiér 81-71 s podélným uspořádáním s koženkou potažených lavic je již minulostí. Tyto vozy metra již nejsou v provozu.



Dříve obvyklý pohled na koženou čalouněnou sedačku v autobusech. Barevné provedení bylo různé.

tou dopravy totiž ukázaly, že cestující dávají přednost takovým sedačkám, u kterých si mohou být na první pohled jisti, že jsou čisté. Na dřevo pak padla volba také díky příznivému estetickému dojmu, který spolu s dalšími dřevěnými prvky interiéru nových 15T přináší. Dřevěná sedačka je tvrzená speciálním lakem, který jí dává příjemnou teple laděnou barvu, díky čemu nepůsobí uměle. Oproti plastům má dřevo výhodu snadnější údržby a dřevěné sedačky neztrácejí tak rychle barvu. Do nových vozů 15T se bude na strop dávat ten samý materiál, ze kterého je sedačka. To byl také záměr architekta Kotase a u někoho tak může dřevo vyvolávat vzpomínky na první tramvaje a jejich prvorepublikovou eleganci.

Komfort zaručen i bez měkkého polstrování

I když dřevěné sedačky nemají polstrování, pohodlné sezení by to ohrozit nemělo. Jsou speciálně navrženy tak, aby při dosednutí jemně pružily a vysoké anatomické opěradlo by mělo každému zajistit dostatečný komfort. Různé vrypky či škrábance na sedačce, které mohou poškodit jemné oděvy jako jsou silonky, se stejně jako ostré hrany vyskytují na všech typech sedaček. Výhodou dřeva je v tomto ohledu jeho snadná oprava. Rýhy stačí přebrousit či zatmelit a poté přetřít lakem a sedačka je opět připravená do provozu. Takové riziko hrozí i u plastových a laminátových sedaček.



Toto provedení s „plyšovým“ čalouněním se v autobusech neosvědčilo.

Praktické výhody převažují

Snadná údržba je jednou z hlavních předností dřeva. Výměna polstrování je na celém tramvajovém voze přibližně po 6 letech. Více polstrování nevydrží i přes kvalitní, ale tím i drahou látku. Polstrované sedačky se musí ještě průběžně čistit speciální pěnou, která odstraňuje „zažranou“ špínu. Pěna se po aplikaci ze sedaček dostává speciálním vysavačem. To je velice nákladné nejen kvůli samotnému procesu čištění, ale i z toho důvodu, že po vysátí pěny musí sedačky ještě jeden den schnout, než tramvaje mohou opět vyjet do provozu. Není ojedinělé, že tímto způsobem vyčistíte tramvaj, která vyjede například z vozovny Motol nahoru do Řep a tam si sedne někdo v znečištěném oděvu a následný cestující, bez podezření, usedne na takto znečištěnou sedačku a stížnost je na světě. Máme takových stížností více... Dřevěné sedačky mají také výhodu, že vylučují „zapadnutí“ do polstrování jakéhokoli cizího předmětu, potenciálně nebezpečného pro cestující. Vidíte na první pohled, kam a na co si sedáte. Dřevěné sedačky tak přinášejí kromě zvýšení jistoty „komfortu“ pro cestující i značnou úsporu prostředků na údržbu.

Autobusy a vozy metra zůstávají beze změn

S příchodem nových autobusů zůstávají sedadla jako plastové skořepiny v tmavém provedení s hladkým textilním

čalouněním. U stávajících autobusů, zejména tam, kde bylo použito „plyšové“ provedení, které se nadměrně opotřebovává, bude textilní čalounění nahrazeno koženou. Práce bude prováděna našimi zaměstnanci v čalounické dílně ve vlastní režii.

Vozový park metra již tvoří pouze dva typy vozů M1 a 81-71M, se používají polstrovaná sedadla s textilním potahem. Kromě běžného provozního čištění vozů se dle kilometrického průběhu vozů cca jednou za půl roku sedáky z vozů demontují a odváží se na externí čištění či případnou výměnu za nové. V současné době se jeví tento způsob jako vyhovující. Tento systém výměny sedáček a opěráků, na všech typech vozů, mají ve své správě na základě uzavřených smluv outsourcingové firmy – Škoda Transportation a. s. a Siemens s.r.o. Pro představu tento „druhý“ stupeň čištění přijde u stávajícího počtu 144 souprav ročně na 10 milionů korun. Výhodou metra je přece jenom, že narozdíl od povrchové městské hromadné dopravy zde není tolik nepřizpůsobivých cestujících. Na druhé straně dříve nevídané, fixem počmárané sedačky jsou již bohužel dennodenní skutečností.

Je otázkou, zda by ve výsledku nebylo lacinější důsledně vyžadovat a vymáhat dodržování přepravního řádu, než odstraňovat až sekundární následky. Rozhodně to jen v silách našeho Dopravního podniku není...



Slušní řidiči soutěžili ve zručnosti



Houpající se koule, upevněnou přes kladku na provaze, musel řidič pojížděním umístit do přistavené kovové krabice. Obtížná a náročná „hra“, i kdybychom provaz drželi pouze v ruce...

Jízda zručnosti má mnohaletou tradici. Ještě v dobách Československa probíhala u výročí jednotlivých dopravních podniků a sjížděli se na ni nejlepší řidiči z různých měst. V rámci novodobého DP se jedná o druhý ročník společný pro tramvajovou a autobusovou trakci. Ani letos nebyl výběr aspirantů náhodný, šlo o vítěze loňského ročníku soutěže Slušný řidič. Ti, kteří prokázali vzorné výsledky v práci, tak dostávají možnost se utkat v zábavných řídicích disciplínách a vyhrát hodnotné ceny.

Náročnost autobusových disciplín

Šli jsme se nejprve podívat na plochu, kde po závodní trase kroužil autobus. Za každou z pěti provozoven tu soutěžilo pět řidičů, kteří se snažili dosáhnout nejlepších výsledků individuálně i skupinově. Autobus se soutěžícím pomalu kroužil po ploše a zdolával jednu překážku za druhou. Jednotlivá stanoviště se vyznačovala různou obtížností a podle toho byla také bodována. Za správné provedení obdržel soutěžící body, či naopak ztratil, pokud se dostal mimo toleranci, roli při bodování hrál i čas.

„Podoba soutěže vychází z dlouhé tradice, překážky jsou zapůjčené z polygonu ve Vysokém Mýtě,“ říká Jan Barchánek, zástupce vedoucího jednotky Provoz Autobusy, který nás po „placi“ prováдел. Na první pohled vypadaly některé disciplíny legračně, ovšem svou rafinovaností prozkoušely řidičovy dovednosti na maximum. Projděme si alespoň některé z nich. Disciplínou samou pro sebe bylo už vyjetí ze startovní pozice, která svými rozměry simulovala stání na garáži. Následně se řidič musel proplést mezi dvěma branami tak, aby vždy část brány otevřel přední oblínou a druhá část zůstala netknutá. „Je to cvičení na odhad vzdálenosti od pevné překážky,“ vysvětluje Barchánek. Podobným úkolem byla jízda podél řady barevných dřevěných hranolů, kde z každé dvojice hranolů

Dne 24. června se na Hostivaři sešla zhruba padesátka řidičů tramvají a autobusů, pro něž byla přichystaná dovednostní soutěž. Jízda zručnosti, jak se klání nazývá, sestává z množství disciplín, které rafinovaným způsobem prověřují všechny dovednosti nutné k dokonalému zvládnutí tramvaje a autobusu.

Jakub Ryška

Foto: Luboš Wisniewski

musel řidič pravým předním rohem autobusu shodit vždy jen ten zelený a červený naopak musel zůstat stát. Na dalším stanovišti zase na řidiče čekala brána, na níž bylo postavených několik plechovek. Řidič si ji musel otevřít předním čelem autobusu, aniž by jakákoli z plechovek spadla. Zde byl nejdůležitější cit na brzdě. Klíčovou a snad nejčastěji prezentovanou dovedností řidiče před cestujícím, je zastavení u nástupiště. Vzdálenost od obrubníku je stanovena na patnáct centimetrů a přesně na úrovni zastávkového sloupku. Řidič tedy musí být schopen přesně vmanévrovat vůz podle dvou os. Každý centimetr plus nebo minus mu na stanovišti s cvičným označikem ubral cenné body. Následovalo několik dalších cvičení na odhad vzdálenosti a průjezdného profilu. Dostali jsme se ke zřejmě nejlegračněji vypadající a podle Barchánka nejtěžší disciplíně: na nárazník si řidič nechal upevnit provaz, na němž přes kladku visela houpající se koule. Ta se jízdou dopředu blížila k zemi a řidič ji musel pojížděním umístit do přistavené kovové krabice. Tahle hra – uvážíme-li nutnost odhadnout v jaké fázi povolit provaz, tak, aby houpající se koule přistála do krabice – je složitá i kdybychom provaz drželi v ruce, natož když ho ovládáme přes pedál mnohatunového autobusu. Navíc, řidič měl pouze



Jen ten, kdo má řízení opravdu v ruce, je schopen zastavit přesně u kuželu, aniž ho má ve finální fázi v zorném poli.



Nejzručnější autobusáci: Otakar Pavlásek, Stanislav Turek, Jaroslav Krucký (zleva).

jeden pokus a nemohl si dovolit ztrácat čas čekáním na to, až se houpačící koule „uklidní“. Disciplín čekalo na řidiče ještě mnoho. Průběh jejich zvládnutí kontrolovali rozhodčí nejen na ploše, ale i uvnitř autobusu. Finální zmáčknutí stopek nastalo až po zacouvání do původního stanoviště, zatažení ruční brzdy, vypnutí motoru a otevření dveří.

Soutěž prověřila i tramvajácký um

Plní zvědavosti jsme se šli podívat na tramvajovou část soutěže. Tam jsme narazili na Vladimíra Pušmana, vedoucího oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje. Jak nám vysvětlil, na čas tu řidiči projížděli jen některé disciplíny a na rozdíl od autobusů se žádné body nepřičítaly, ale pouze strhávaly. Tramvajáci se tedy snažili dostat bodů co nejméně.

Stejně jako u autobusů byl start zároveň cílem. Zatímco na začátku musel řidič co nejrychleji zvládnout všechny úkony spojené s rozjetím vozu, na konci se stopky nezastavily dřív, dokud nebyl vůz se vším všudy odstaven. Hned první disciplína si žádala maximální um: řidič se musel rozjet takovou rychlostí, aby ve vytyčeném úseku dojel setrvačností bez použití brzd přesně na čáru.

O nic snadněji nevypadalo ani druhé stanoviště. Řidič tramvaje najíždí do oblouku, za nímž asistent náhodně umístí praporek. Řidič musí ještě před obloukem vyhodnotit, zda praporek zasahuje do průjezdového profilu tramvaje, a pokud usoudí, že ano, zazvoní. Vzhledem k umístění praporku a krátké době na rozhodování jsem tuto část soutěžícím rozhodně nezáviděl. V další disciplíně musel soutěžící zastavit lištu

Výsledky Jízdy zručnosti – jednotlivci

Pořadí	Autobusy	Tramvaje
1.	Stanislav Turek (Kačerov)	Jindřich Zíka (Kobylisy)
2.	Otakar Pavlásek (Řepy)	Radka Deutschmannová (Žižkov)
3.	Jaroslav Krucký (Řepy)	Antonín Hodan (Pankrác)



Nejzručnější tramvajáci: Radka Deutschmannová, Jindřich Zíka, Antonín Hodan (zleva).

pantografu na přesně určeném místě na troleji. Stejně jako u autobusů směřovala největší část cvičení na odhad rozměrů vozu a jeho vzdálenosti od překážek. Jen ten, kdo má stroj opravdu v ruce, je například schopen zastavit přesně u kuželu, aniž ho má ve finální fázi v zorném poli – nejen během jízdy vpřed, ale i během couvání. Prověřovaná byla i technická zručnost: ve druhé části soutěže museli do minuty vyměnit pojistku na 600 voltů.

Přísloucně se do klání řidičů tramvají zapojila také Dopravní kontrola. Ve druhé části soutěže měli řidiči na svém stroji vypnutý rychloměr a museli projet dvěma úseky monitorovanými radarem předepsanou rychlostí: v prvním čtyřicet a ve druhém dvacet pět kilometrů v hodině. Následně bylo třeba zastavit přesně u zastávkového sloupku. Vzhledem k tomu, že soutěž testovala dovednost na nízkopodlažní tramvaji, nemohli organizátoři nezapojit bezbariérovou tematiku. Po zastavení a změření přesnosti si totiž jeden z rozhodčích zahrál na invalidu a tlačítkem u prostředních dveří si vyžádal plošinu. Řidič byl následně změřen čas, za který byl schopen opustit kabinu a pomocí tyče vyklopit plošinu.

Soutěž byla opravdu zajímavá. Myslím, že nejen pro diváky, ale i samotné soutěžící. Na závěr vyhlásili dopravní ředitel DP Petr Blažek a vedoucí příslušných jednotek – Václav Jelínek (Provoz Autobusy) a Petr Hloch (Provoz Tramvaje) výsledky individuální i kolektivní části soutěže a výherci obdrželi hodnotné ceny. Těšíme se, že tato technická, a především společenská akce bude pokračovat i v příštích ročnících. 🚶

Výsledky Jízdy zručnosti – provozovny

Pořadí	Autobusy	Tramvaje
1.	Řepy	Kobylisy
2.	Vršovice	Žižkov
3.	Kačerov	Vokovice

Boj za snížení úrazů chodců



Generální ředitel DP Martin Dvořák, generální ředitel Policie ČR Martin Červíček, ředitel pražské pobočky ZPMV Rostislav Zezula (zleva) představili kampaň Není cesty zpět.

Není cesty zpět, tak se jmenuje kampaň spuštěná ve spolupráci Dopravního podniku, Policie České republiky a Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra. Informační a varovná akce míří na pražské chodce a výmluvnými plakáty ve vozech MHD je upozorňuje, jaké následky může mít nepozornost a střet s tramvají či autobusem.

Jakub Ryška
Foto: Luboš Wisniewski

Na tramvajové smyčce ve Střelcovce představili zástupci zmíněných institucí kampaň novinářům. Jejím názvu odpovídá i vzhled plakátů: záchranáři na nich bojují o život člověka sraženého tramvají. Tento alarmující obrázek je určen pro nejhroženější účastníky provozu ve městě – chodce – a lidé se s ním setkávají již od 22. červ-

na. V létě totiž působí hned několik aspektů zvyšujících obecnou nekázeň chodců: děti mají volno od školy, turisté hromadně zaplavují ulice, lidé více než situace „nalevo-napravo“ zaměstnává sluneční výheň. Dopravní podnik dlouhodobě spolupracuje s Městskou a Státní policií nejen na prevenci, ale i odstraňování následků dopravních nehod. Bohužel,

jejich množství je úměrně velikosti pražské metropole. Dopravní podnik tu denně přepraví více než tři miliony cestujících a jeho vozy (zejména na povrchu) se coby integrální součást dopravy stávají aktéry nehod s osobními a nákladními vozidly i chodci. Na druhou stranu se postupně daří množství dopravních nehod snižovat: mezi lety 2008 a 2009 přibližně o pět procent.

Větší bezpečnost provozu MHD lze přičíst několika faktorům. Mezi ně patří i kampaň realizovaná minulý rok a zaměřující se na problém přednosti tramvaje na přechodu pro chodce. Ve všech typech dopravních prostředků MHD ve třech jazycích se lidé mohli dočíst o častokrát mylně chápaném problému: podle silničního zákona nemá chodec přednost před tramvají ani na přechodu pro chodce. Neznalost této elementární věci už způsobila nejednu smrtelnou nehodu.

Nejen „strašení“, ale i strukturální opatření přispěla ke snížení počtu tragédií: v rámci hojných rekonstrukcí tramvajových pásů a tramvajové dopravní cesty bylo implementováno mnoho bezpečnostních prvků sloužících k zamezení střetu s chodci i automobily: větší míra ohraničení, bezpečnější zábradlí, lépe vymezené tramvajové pásy. U přechodů najdeme viditelnější označení prostoru pro chodce, u zastávek zase bezpečnější nástupní chodníky.

K vážné nehodě může dojít kdekoli, nicméně policie a Dopravní podnik má vytipované některé úseky, v nichž dochází k nehodám častěji. Je to zejména mezi zastávkami: Biskupcova – Nákladové nádraží Žižkov, Olšanská – Nákladové nádraží Žižkov, Vodičkova – Jindřišská, Anděl – Bertramka, Sídliště Zahradní město – Zahradní město.

Motivací ke spuštění kampaně je stále poměrně vysoké číslo chodců usmrčených tramvají. V minulém roce zaznamenala policie devět takovýchto případů, v letošním prvním pololetí dalších pět. Riziková skupina pro letošní bezpečnostní akci tedy byla jasná a péče o ní podle zástupců policie je větší než kdykoli v minulosti. Neopomenutelnou podskupinou jsou samozřejmě turisté, kteří mnohdy nemají ty správné návyky pro pohyb v pražské dopravě. Věřme, že akce na naše cestující zapůsobí a podaří se snížit počet nehod o další životně důležitá procenta.



Odborná příprava dobrovolných hasičů

Ve čtvrtek 17. června se na požární stanici v depu Hostivař uskutečnil další cyklus odborné přípravy členů jednotek sboru dobrovolných hasičů, které působí v autobusových garážích Klíčův, Vršovice, Kačerov a Řepy.

Michal Brunner, Hasičský záchranný sbor DP
Foto: Karel Stárek

Za organizaci činnosti podnikových jednotek sboru dobrovolných hasičů (JSDH), včetně jejich školení a výcviku, zodpovídá v rámci bezpečnostního úseku odbor Hasič-

ský záchranný sbor DP. Pro letošní odbornou přípravu na Hostivaři byly připraveny dvě disciplíny: Požární útok dvěma útočnými proudy od přenosné motorové stříkačky, s nasátím vody

z otevřeného vodního zdroje, a požární útok jedním útočným proudem od cisternové automobilové stříkačky, vedený po nastavovacím žebříku do poschodí cvičné věže.

Obě disciplíny byly pojaty formou soutěže a jednotlivá družstva dobrovolných hasičů se do jejich plnění zapojila s velkým nasazením. Zejména požární útok na cvičnou věž prověřil jejich sešranost a taktiku. V konečném hodnocení zvítězilo družstvo z garáže Klíčův před kolegy z Vršovic, Kačerova a Řep. Odborná příprava JSDH v letošním roce bude ještě pokračovat v září soutěží v požárním sportu v areálu letního dětského tábora Nuzice a na závěr roku teoretickým školením pro obnovu odborné způsobilosti velitelů a strojníků JSDH.





Sportovní turnaj v kopané DP-Autobusy

Ve dnech 28. až 30. května se pod záštitou PV-OSZO DP-A uskutečnil tradiční 31. ročník sportovního turnaje v kopané zaměstnanců DP hl. m. Prahy – trakce autobusy.

Jiří Čada



Vítězné družstvo garáže Řepy.

DP-A ŘEPLY

Turnaje se zúčastnilo pět družstev z autobusových garáží Klíčov, Vršovice, Kačerov, Hostivař a Řepy. Účastníci turnaje byli ubytováni v areálu Letního dětského tábora (LTD)-Dopraváček v Nuzicích a o jejich stravování se staral tým zaměstnanců kuchyně pod vedením Antonína Otcovského. O organizaci celého sportovního turnaje a zajištění hrací plochy ve sportovním areálu FC-Bechyně se postaral Václav Pospíšil. Po pátečním příjezdu jednotlivých družstev do areálu LDT bylo projednáno organizační zajištění turnaje a informace o rozlosování družstev k jednotlivým zápasům. V sobotu ráno byl zahájen sportovní turnaj a v neděli v poledne posledním zápasem ukončen. Slavnostní vyhlášení výsledků turnaje, včetně předání vítězných pohárů a cen, bylo provedeno v areálu LDT-Dopraváček. Vyhlášení turnaje profesionálně provedl František Táborský, za účasti předsedy PV-OSZO DP-A Jiřího

Pořadí	Provozovna	Nejlepší hráč	Zdeněk Šlemenda (Vršovice)
1.	Řepy	Nejlepší střelec	František Svoboda (Hostivař)
2.	Hostivař	Nejlepší brankář	Josef Kysela (Řepy)
3.	Vršovice		

Čady, který vítězům předal ceny turnaje a poděkoval všem účastníkům za sportovní výkony, organizaci sportovního turnaje a zajištění pobytu v LTD-Dopraváček. Dále popřál všem šťastný návrat domů a setkání v roce 2011 při 32. ročníku sportovního turnaje v kopané. Účastníci turnaje kladně ohodnotili organizaci turnaje, ubytování a velmi dobré jídlo předkládané kuchyní LTD-Dopraváček.

Nohejbalový turnaj o pohár předsedy ZV ED-DP Praha

Jaroslav Knytl, Milan Ruda

V sobotu 5. června 2010 se uskutečnil v areálu Ústředních dílen Hostivař již X. ročník nohejbalového turnaje trojic „O putovní pohár předsedy ZV ED-DP Praha“. Turnaje se letos zúčastnilo 8 trojic. Vítězem se po urputném zápoleení 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.

Znovuzrození tramvají ve Francii

Tramvajová doprava ve Francii, dřívější tramvajové velmoci, opět začíná hrát důležitou roli v městské hromadné dopravě. Otvírány jsou nové tratě, jsou prodlužovány stávající linky, počet přepravených osob neustále roste. A stále přibývá měst, která se pro tento ekologický způsob dopravy rozhodla.

Text a foto: Jan Urban, oddělení Strategie

Začátek 20. století: Po celé Francii se ozývá cinkání zvonků a skřípání kol v ostrých zatáčkách. Celkem 100 francouzských měst provozuje tramvajovou dopravu. 1. světová válka: Její první výstřely znamenají konec pro řadu zejména malých provozů v menších městech v blízkosti frontové linie. 20. a 30. léta: zlatý věk. Přibývá tratí, počty vypravených vozů dosahují rekordních výšek, rostou počty přepravených cestujících. Ale jezdí stále více automobilů. 2. světová válka znamená sice nebývalé počty přepravených osob, ale také destrukci a značné škody na infrastruktuře a vozidlech. Z těch se většina měst po válce vzpamatuje. Ale automobilů je stále víc. A ropa je tak levná! 50. a začátek 60. let: jedním slovem – jatka. Po roce 1964 zůstávají ve Francii 3 (!) města, která provozují tramvajovou dopravu. A prakticky každý rok se objevují snahy o její zrušení i zde.

Strasbourg: v provozu 5 linek, celková délka linek 53 km. Stanice L'Homme de fer.



Konec se zdá být nevyhnutelný... Automobily zvítězily. 7. leden 1985: v jednom francouzském městě znovu cinkají tramvaje! Tím městem je Nantes, město na dolním toku Loiry, kde se prozíraví radní rozhodli obnovit tramvajovou dopravu. Ta zde byla zrušena 25. ledna 1958. Mnozí to ještě pamatují a teď ohromeně sledují bílo-zelené článkové tramvaje, které opět projíždějí pod hradem bretaňských vévodů. Úspěch je obrovský. Na konci prvního roku provozu

Grenoble: v provozu 4 linky, celková délka linek 35 km. Zde jste měli vidět tramvaj z Grenoble. Ale Francie má svá specifika.

En grève!



Nantes: v provozu 3 linky, celková délka linek 43,5 km. Stanice Duchesse Anne – Château.



Paris: v provozu 4 linky, celková délka linek 41,5 km. Stanice Porte de Versailles.



Lyon: v provozu 4 linky, celková délka linek 50 km. Stanice Part Dieu – Vilette.

přepravuje první tramvajová linka 42 000 cestujících denně. V roce 1992 je otevřena druhá linka, v roce 2000 třetí linka. V běžný pracovní den v roce 2007 přepravují tramvaje v Nantes 266 000 cestujících...

Úspěch má řadu kamarádů. V roce 1987 [znovu]zavádí tramvaje Grenoble, 1992 Paříž, 1994 Rouen a Strasbourg a pak následují města jedno za druhým. Tři skomírající tramvajové systémy, které přežily 60. léta, jsou modernizovány a rozšířeny. V současné době má „klasickou“ tramvajovou dopravu 16 francouzských měst. Tři jiná města se rozhodla pro netradiční „tramvaj na pneumatikách“, tři města zavedla jako páteří dopravní systém metro typu VAL (lehké automatické metro). A další města tramvajové tratě už staví nebo jejich výstavbu plánují. Auta sice jezdí dál, ale poslušně čekají na křižovatkách, na kterých mají tramvaje přednost. I v Praze máme v návrhu územního plánu řadu nových tramvajových tratí...





Nový typ metra na lince 2 postupně nahrazuje původní vozy ze 70. let.

lince 13 odlehčit prodloužení automatické linky 14 severním směrem. Nyní je tento projekt ve fázi přesvědčování veřejnosti o jeho potřebnosti.

Tramvaje

Tramvajová síť se po jejím neuváženém zrušení kdysi dávno opět vrací na scénu a postupně oživuje zejména pařížská předměstí. Linka T1 již jezdí po okraji Paříže skoro 20 let a čeká ji světlá budoucnost. Na obou koncích se totiž bude prodloužovat. Z dosavadní konečné u vlaku RER v Saint Denis se prodlouží již za dva roky o 5 km a 10 zastávek západním směrem. Preference tramvají sice funguje, občas si ale semafore s tramvají nepěkně pohrají. I přesto je tramvaj ve věčně ucpaných pařížských ulicích vítaným osvěžením a urychlením.

Druhá linka (T2) spojuje čtvrt La Défense s oblastí výstaviště u stanice metra Porte de Versailles a projíždí po bývalé železniční trati překrásnou kopcovitou čtvrtí podél řeky Seiny. Více než dvoukilometrové prodloužení této linky do Porte de Versailles se konalo teprve na konci roku 2009. Díky němu navazuje tramvaj T2 na metro i na tramvaj T3 – dosud končila u stanice RER Issy-Val de Seine. A už nyní se staví další prodloužení této linky, tentokrát ze stanice La Défense severozápadním směrem. Hotovo by mělo být v roce 2012. Na lince T2 jezdí nízkopodlažní tramvaje Citadis od Alstomu, spřažené ve dvojicích. Díky kvalitní trati nevadí ani pevné podvozky.

Delfíni od Alstomu na nové konečné linky T2 Porte de Versailles.



Novinky z Paříže

Skoro devítimilionová aglomerace každý den pulzuje neuvěřitelným tempem, a i když je zdejší síť metra a vlaků jedna z nejrozsáhlejších na světě, stejně nestačí uspokojit rostoucí požadavky na každodenní dopravu. Zvláště když má skloubit zájmy Francouzů – milovníků aut a spousty turistů z celého světa. I když je Paříži možné vytykat mnohé, na druhou stranu je to ale město hodné obdivu, jak se s danou situací umí poprat a jak velké investice nyní plynou do masivního rozvoje dopravní infrastruktury.

Text a foto: Filip Drápal, ROPID

Metro

Linka 1, která protíná město od západu k východu, se postupně automatizuje. Již nyní je několik stanic vybaveno cca 1,5 m vysokými stěnami, které oddělují nástupiště od kolejí a jejichž prosklené dveře se otevírají současně s dveřmi vlaku metra po jeho zastavení. Kompletní přestavba stanic linky 1 by měla být hotova do roku 2012, dokdy mají být také nahrazeny současné šestivozové průchozí soupravy (MP89) automaticky řízenými vlaky (MP05) shodnými s linkou 14. Současné soupravy se poté přesunou na linku 4, kde jezdí taktéž metro na pneumatikách a nahradí tamní vozy ze 60. let. Na lince 2, která tvoří severní polokruh kolem centra města a která vede v části trasy na povrchu, probíhá už

cca 2 roky obměna vozidel. Původní pětivozové soupravy ze 70. let jsou postupně nahrazovány plně průchozími vlaky s velkými okny, klimatizací a širokými dveřmi, které se narozdíl od starých vozů otevírají vždy (bez vyžádání cestujícím). Každý rok má na linku 2 přijít z továrny Alstom 20 nových pětivozových souprav. Zajímavé věci se dějí také na lince 13, která se větví v severní části města a je nejpřetěžovanější linkou metra v Paříži. Aby mohl být zajištěn minimální interval 95 sekund, byla přijata mnohá opatření pro urychlení nástupu ve stanicích, dokonce budou také instalovány oddělovací stěny podobně jako na lince 1, aby mohla být zvýšena rychlost vjíždění souprav do stanic. V budoucnu by mělo



Třetí linka (T3) je v současnosti asi nejpařížštější tramvajovou linkou. Vede po jižní části vnitřního městského okruhu. V roce 2012 bude tato linka prodloužena dál po okruhu o úctyhodných 14 km a 26 zastávek. Tramvaj tak nahradí současnou autobusovou okružní linku PC2 a zčásti i navazující linku PC3. Na celém úseku prodloužení již probíhá stavební činnost a cestující se již určitě nemohou dočkat, až přestoupí z pomalu poskakujících autobusů do plynulé a pohodlné tramvaje. Široký a divoký bulvár městského okruhu dostane stejně jako v případě současného úseku linky T3 klidnější a zelenější ráz.

Zatím poslední provozovanou tramvajovou linkou je T4, spojující pařížská předměstí Aulnay-sous-Bois a Bondy a využívající opět původní železniční trať. I vozidla se podobají spíš vlako-tramvajím. Linku T4 provozují francouzské dráhy SNCF a na obou koncích linka navazuje na vlaky RER. Linka T4 už leží poměrně daleko od Paříže (v tarifních pásmech 3 a 4). Vozidla jsou robustní, nízkopodlažní, obousměrná a umí jezdit velmi rychle. Část trasy linky totiž vede nezastavěným územím. I její prodloužení se plánuje, a to jednak ze stanice Bondy západním směrem, kde se napojí na dnešní linku T1, a také by měla vzniknout její větev východním směrem. To vše do roku 2015.

A plánují se i zcela nové tramvajové, spíše vlako-tramvajové linky – T5 až T8 – stále dál od Paříže. Problém pařížské dopravy se totiž odehrává hlavně na předměstích, kde dosud není tolik rozvinutá kolejová doprava, a proto se denně hrnou statisíce aut na Paříž a všechny příjezdové dálnice a silnice jsou ve špičkách každodenně beznadějně ucpány. Možná i proto je v plánu na příštích 10 let postavení zcela nové

RATP provozuje v Paříži a okolí již 800 autobusů Citelis od Iveca.



Velkoplošná dotyková obrazovka na autobusové zastávce.

okružní automatické linky metra, která by obepínala Paříž a spojovala její jednotlivá předměstí tak, aby nemuseli lidé tolik cestovat přes zahlcené centrum města. Ale trasa ještě není pevně stanovena. Zatím se však může chlubit zajímavými čísly: celková délka 150 km, minimálně 40 stanic a cestovní rychlost 60 km/h [zdroj: Ročenka RATP za rok 2009].

Autobusy

Autobusové linky tvoří v centru Paříže překryvnou síť nad podzemní spleť metra, špatně dostupného pro vozíčkáře, kočárky a starší lidi. Všechny vnitroměstské autobusové linky jsou od konce loňského roku kompletně bezbariérově přístupné. Čisté městské linky jsou označeny dvoucifernými čísly od 20 do 96. K nim se ještě řadí 3 linky PC1–PC3, které jezdí po vnitřním městském okruhu a vzájemně na sebe navazují a spolu s tramvajím T3 tvoří

uzavřený okruh kolem Paříže. Celkem je těchto vnitroměstských linek 58, naprostá většina jezdí celotýdenně, ve špičkách s intervalem 4–10 minut, večer se obvykle jezdí po 20 minutách. Ke ctnosti pařížských organizátorů dopravy nutno podotknout, že naprostá většina linek má smysluplnou trasu a vede vždy odněkud někam a dá se celkem jednoduše přepravit přes celé město bez použití metra. Většina linek míří k hlavním pařížským nádražím. Největšími autobusovými uzly jsou stanice Gare du Nord a Gare St. Lazare. Pařížskou zvláštností je trvalé vypravování autobusů na stejné linky, proto mohou být velkoryse oblepeny číslem linky a trasou. Nejnovější autobusy již mají označení linky pouze na barevných digitálních displejích. Do standardních autobusů se nastupuje pouze předními dveřmi, do kloubových už lze nastupovat kterýmikoli dveřmi. Pokud však máte čipovou dopravní kartu „Navigo“, je třeba si „pípnout“ u validátoru při každém nástupu. Na což upozorňují také vnitřní digitální displeje, které mimo jiné ukazují reálný čas dojezdu do nejbližší uzlové zastávky. Celkový počet autobusů RATP je obrovský, kralují Citybusy (Agory) a Citelisy. Citelisů je ve standardní 12metrové verzi již kolem 800. Kloubových Citelisů jezdí po Paříži zhruba stovka. Druhým a třetím nejrozšířenějším typem jsou dvanáctimetrové MANy a Scanie, kterých se po Paříži a okolí prohání cca po dvou stovkách. Nejnovějších kloubových MANů je asi necelá stovka. Obnova vozového parku je při tak velkém počtu autobusů velkolepá, jen v roce 2010 by měl RATP obdržet 450 nových autobusů.





Městská hromadná doprava ve Lvově

Lvov, ukrajinsky L'viv, německy Lemberg, je přirozeným, dnes přibližně sedmisettisícovým střediskem ukrajinské Haliče. V městě byl za sovětské éry soustředěn průmysl specializující se na zpracování produktů ze širokého okolí, dnes je město spíš sídelním celkem a dopravní křižovatkou. Na vlakové nádraží přijíždí denně necelá stovka osobních vlaků, většina z nich je příměstská, končí zde ale i přímý rychlík z Moskvy a zastavují zde i rychlíky z Krakova, Lodže a Berlína.

Text a foto: Aleš Karlovský

Lvov je univerzitní město – sídlí zde dvě lékařské fakulty, železniční vysoká škola a vysoká škola silniční dopravy. Je tedy jasné, že Žilinu s tímto městem spojovalo pouto výměnných exkurzí a stáží, na něž se ale mohli dostat jen ti nejkovanější a mezi ně jsem nikdy nepatřil.

Velkou zajímavostí je místní mezinárodní letiště, které leží na západním okraji města. Kdo by čekal moderní architekturu výpravní budovy, nedočká se. S otevřenými ústy zůstane zírat na dílo stalinské sorely vyzdobené navíc kopiemi korintských sloupů, nad nimiž ale nenajde název muzea, ale „Aeroport“. Jinak se k němu dostane zájemce o sovětskou architekturu trolejbusovou linkou 9, na které údajně ještě před třemi roky jezdily staré vozy Škoda 9 Tr.

Městská doprava ve Lvově

Městskou dopravu zajišťují dvě společnosti – trolejbusy a tramvaje jezdí pod hlavičkou podniku „Lvivelektrotransport“, maršrutky (minibusy, označované jako „maršrutnyje taksi“) spolu s několika městskými autobusovými linkami zajišťuje podnik ATP L'viv. Koňka začala jezdit ve Lvově v roce 1880, o 14 let později přišly i elektrické tramvaje, trolejbusy vyjely poprvé v roce 1952. Historie autobusových linek sahá do začátku třicátých



Vůz SCH-02 ev. č. S-002, L'viv, Tramvajne děpo No.2.

let, maršrutky jsou vynálezem sovětské éry, jejich počátky spadají do konce padesátých let minulého století. Tramvaje vyjíždějí ze dvou vozoven, obě jsou pohodlně dostupné a po domluvě s některým z vedoucích i přístupné pro fotografy. Ve vozovně číslo 1 jsem viděl, ale nevyfotografoval, kropicí tramvaj, upravenou z tramvaje T4SU, podobnou, jako jezdí v Rize¹. Ve vozovně číslo 2 mne zaujal pracovní vůz S-002, z něhož se vyklubal rotační odmetač sněhu, vyrobený ještě v sovětské éře. Trolejbusům patří jediná vozovna, tu jsem ale pro relativně málo času nenavštívil.

Vozový park se nemá čím chlubit

Vozový park: T4SU, KT4D (ex Gera a Erfurt) a KT4SU; v trolejbusích Š 14 Tr (kromě původních také ex Mariánské Lázně a Hradec Králové) a běloruské trolejbusy LAZ 52522, LAZ E183² a BOGDAN T-60111². Stav vozového parku je neutěšený, smutné jsou i záběry na vřakoviště v tramvajovém depu číslo 2. K místní trolejbusové specialitě patří i původně nákladní trolejbus KTG³, sloužící dnes jako sklad, dílna a šatna počišťovačům města.

- ¹ Kropicí tramvaj je na rozdíl od řížských vozů vybavena pantografem – kladkový sběrač na vozech Tatra je řížskou specialitou!
- ² Nízkopodlažní vozy vyráběné v letech 2007–2009; vozy BOGDAN nevyfotografovány
- ³ Vůz údajně pochází z konce 50. let

Naposled mohl být v provozu v roce 2007, o čemž svědčí vylepená silniční známka. Pokud se zmiňují o neutěšeném stavu vozového parku, potom stav kolejové sítě a napájecího vedení je katastrofální. Koleje jsou zadlážděny v kočičích hlavách, na rovině jsou centimetrové odchylky nivelety bohužel pravidlem. Na většině tratí se jezdí rychlostí 25 km/h, časté jsou i pomalé jízdy rychlostí 5 nebo 10 kilometrů. Síť tvoří 9 linek tramvají a 11 linek trolejbusů. Provozní délka je 67 kilometrů u tramvají, u trolejbusů údaj chybí.

Časté přepravní kontroly

Jízdné je pro oba elektrické dopravní prostředky jednotné – 1 hrivna, neexistují jednodenní jízdenky ani legitimace, jízdenky se dají koupit u řidičky (u tramvají 80 % jízdního personálu tvoří ženy, řidičky trolejbusů jsem nepotkal), v maršrutkách je jízdné

Vůz T4SU ev. č. 847, L'viv, Prymis'kyj vokzal.





Vůz KTG bez ev. č., L'viv, vulica Rjašivs'ka.



Vůz LAZ 52522 ev. č. 044, L'viv, vulica Rjašivs'ka.

dražší – 1,75 hrivny. Tarif je nepřestupný a jsou časté přepravní kontroly. Vzhledem k jednoduché dostupnosti a skutečné láci (1 hrivna = 2,40 Kč) je naprosto zbytečné si situaci komplikovat jízdou na černo. A ještě k jízdenkám a jejich distribuci – řidiči, trafiky a asi desítky předprodejních míst. Prodejní automaty neexistují. Tramvaje i trolejbusy jezdí poloprázdné, maršrutky jsou naopak naplněny možná až nad maximum, ale údaje o obsazenosti vozidel jsem nevysledoval ani na místě, a webová stránka o tom taktně mlčí. Na závěr bych se rád zmínil o dvou věcech – až neskutečné poctivosti místních a skoro belgické čistotě města. Protože jsem přijel na autobusové nádraží již ve čtyři ráno, neměl jsem dlouhou možnost, jak využít městskou dopravu. A protože první trolejbus odjížděl z místní zastávky až v 6.20, bylo mi jasné, že nebudu moci odmítnout službu místních taxíků. Sedl jsem, udal cíl (Glavnyj vokzal – hlavní nádraží) a byl zvědav, jak hluboko budu muset sáhnout do peněženky. Ukrajinský řidič okamžitě zapnul taxametr a za rychlou cestu přes celé město jsem zaplatil 50 hriven. A o čistotě jsem se přesvědčil nejen na krásně upravené železniční stanici – doporučuji navštívit i její čekárny s malými bufety – ale hlavně na toaletách na obou nádražích – autobusovém i vlakovém – čisto, vyvětráno, tekoucí teplá a studená voda, možnost se za 10 hriven vysprchovat, mýdlo, papírové ručníky, a hlavně výběr mezi „tureckem“, a klasikou. A usměvaví policisté, co rádi poradili při hledání informací, i když se mi nepovedlo uvést správný pád nebo jsem se spletl při vzpomínce, jak se časuje sloveso 1. nebo 2. druhu, řidiči ochotní prodat jakoukoli jízdenu i za cenu, že budou muset změnit třeba stohrivnu, poctiví taxikáři, hezká děvčata (napří-

klad průvodčí lůžkového vozu rychlíku Simferopol–Lvov), skromní lidé, absence žebráků (ty veselé zastoupili žebrající voříšci) a bezdomovců. Takže jedinou komplikací zůstala šestnáctihodinová cesta autobusem, stání na hraničním přechodu (2 hodiny při cestě do Lvova, 5 hodin při návratu) a to, že podnikavá průvodčí na lince Kyjev–Praž na mé místo prodala dvě místenky, protože nevěřila, že může existovat někdo, kdo přijede do Lvova ve čtyři ráno, zdrží se jen jeden den a v sedm večer zamíří domů. A ještě něco – neplánovaně jsem navštívil trh uprostřed města a připadal si, jako bych se vrátil o 25 let zpět, do Žiliny. Na malém náměstíčku blízko tramvajové zastávky seděli na obrácených koších trhovkyně starších ročníků a bez valného zájmu přihlížejících a možných zákazníků nabízely zeleninu (brambory, červenou řepu nebo petržel), domácí med, a jedna dokonce nabízela i čerstvě oškubané kuře. Takže žádné pokoutně sehané džíny, boty, videokazety, ale také ne skořápkáři a podvodní směnárníci, kteří by se snažili konkurovat bance. A ještě něco – banky a bankomaty sice nejsou na každém kroku, ale služby jsem nepotřeboval – dostatek peněz (200 hriven) jsem si přivezl z Prahy. I těch několik bankomatů, které jsem zahlédl, zdobily symboly VISA a MASTERCARD, takže výběr peněz by nebyl problém, stejně jako i to, že téměř každá pobočka banky nabízela i směnárenskou službu. A ještě něco mne příjemně překvapilo. Jeden z mých předchůdců mne varoval před silným automobilovým provozem, ale jeho intenzitu bych ohodnotil celodenně jako stupeň 1 nebo 2.

Pár rad na cestu

Ještě upozornění k hraničnímu přechodu – i při absenci víz se cestující ze zemí EU neobejde bez papírování.

Celníci prohlížejí hlavně velké tašky a kufry, ale je třeba vyplnit „bumážku“, ze které se pozná, kdy, na jakém hraničním přechodu a čím se překročily hranice. Je jen škoda, že většina řidičů o téhle malé nepříjemnosti neinformuje již v Praze. Takže zastupují jejich roli. Alespoň v tomto. A ještě jedno varování – cestu znepríjemňuje video, a šestnáct hodin nepřetržitého toku ruského sitkomu (Praž–Lvov) nebo telenovely (zpět, včetně pětihodinové pauzy na přechodu v Krakovci) vyžaduje skutečně pevné nervy, i když lze se zájmem sledovat, kolik vodky se v díle vypije, jak hlučně se budou vyjadřovat (řvát jako na lesy) hlavní hrdinky, případně, kolik společenských akcí navštíví úspěšný ruský podnikatel se svou krásnou přítelkyní, a zda zazvoní zvonec a vše skončí svatbou. Stejně zajímavé je i sledovat to, jakou pozornost autobusům s ukrajinskou SPZ věnují české a polské policejní a celní orgány – kontroly jsou docela časté, sice korektní, ale mám trochu strach, že těm, co přijeli do EU za turistikou, cestu znepríjemňují ještě více než víza a jejich shánění.



Vůz Š 14 Tr ev. č.551, L'viv, vulica Rjašivs'ka.






Skromní pomocníci 5.díl

Text a foto: Jiří Čermák

Služební automobily

Vedle specializovaných silničních vozidel se v autoparku DP Praha nachází další velká skupina automobilů, pro něž je patrně nejpříležitější označení použité v titulku. Rozsah jejich služeb a využití je velice pestrý. Vedle poměrně jednoznačného určení vozů pro přepravu tržeb tu nalezneme třeba dispečerské či pohotovostní vozy, vozidla používaná pro převoz nejrůznějších materiálů či spisů, ba třeba i mi-

krobusey. Nějaké škatulkování je tu velmi obtížné, ba spíš skoro nemožné, neboť jeden a tentýž vůz může být využit mnoha různými způsoby.

Jsem přesvědčený o tom, že nahlédnutí do této výšece skromných pomocníků bude pro řadu z vás opět objevné. I zde najdeme vozy dnes již dávno zapomenuté, přesto však plně patřící do velké mozaiky, bez níž by fungování DP Praha bylo prakticky nemožné. 



Skříňový Garant byl používán pro převoz tržeb z vozoven, což byla činnost logicky ukončená zároveň s posledními průvodčími. Zde je nutno si uvědomit, že i přes nízké jízdné (0,60 Kčs a 0,30 Kčs, resp. později 1 Kčs a 0,50 Kčs) šlo v souhrnu o nemalé částky, které bylo nutno bezpečně přepravit do centrální pokladny. Snímek byl pořízen v Rústonce 10. 8. 1973.



Nástupcem Garantů byl Robur, rovněž vyrobený v NDR. Žlutý pruh vedený po obvodu vozidla vyjadřoval jeho příslušnost k DP Praha. Vůz byl zvětšen před hlavním vstupem do Ústřední budovy DP Praha v Bubenské ulici 18. 5. 1973.



Malé nákladní automobily Avia A30 včetně nejrůznějších nástavby byly svého času jedním z nejrozšířenějších typů u nás. Není proto divu, že byly zastoupeny rovněž mezi vozidly DP Praha. I zde vidíme zmíněný identifikační žlutý pruh na voze stojícím na parkovišti u ÚB DP. 8. 3. 1975.



Nejrůznějších malých dodávek, kombíků apod. není nikdy dost. Nejinak tomu bylo i v minulosti. Protože se nakupovaly automobily z běžné produkce, vyskytovaly se u nich početné barevné varianty. Pro odlišení od ostatních obdobných vozů proto sloužil znak, případně nápis na dveřích či na boku. Často však pro tento účel posloužily pouhé iniciály „DP“ na papíru za sklem. Nacházíme se ve Stroupežnického ulici na Smíchově. 25. 2. 1974.



Červenou barvou a žlutým pruhem se nám zde prezentuje pohotovostní vůz měniren. Opět jsme na parkovišti u ÚB DP, které bývalo na ploše mezi vlastní budovou a Bubenským nábřežím. 5. 9. 1970.



Do vozového parku DP Praha patřival i tento mikrobus značky NYSA, vyráběný v Polsku. Soudím, že pro řadu z vás je existence tohoto vozidla v majetku Dopravního podniku značným překvapením. Nicméně snímek z Rustonky hovoří o této skutečnosti dostatečně přesvědčivě. 7. 8. 1973.



V Polsku byl vyroben také malý nákladáček značky ŽUK, hojně a všestranně využívaný. Setkat jsme se s ním mohli nejen ve Stromovce, jako na snímku, ale vlastně kdekoliv po celé Praze. 21. 11. 1972



Mezi vozidly popisované skupiny rozhodně nemůže chybět jeden z představitelů velmi rozšířených užitkových vozidel majících původ ve Škodovce. Lokalita na snímku má již dlouhá léta zcela jinou podobu, bohužel však i dnes stále velmi neutěšenou. Jsme v Nuslích na nároží ulic Na Zámecké a Otakarovy. 8. 10. 1976.



Multikára, no to je přímo pojem! Ke vzpomínkám na ně patří čoudící výfuk, nadskakující korba, a řidič s výrazem jezdce formule 1 při rychlosti 30–35 km/hod... Přesto tato vozidla vykonala obrovské množství velmi užitečné práce. Fotka sama by byla velmi vhodným kandidátem do soutěže „Hádej, kde to bylo!“. Nebudu vás napínat, jsme na Těšnově, těsně před křižovatkou s ulicí Na Poříčí. 21. 11. 1970.



Trochu neveselý pohled na vyřazené služební a pracovní automobily na parkovišti před Ústředními dílnami Hostivař. Najdeme tu zástupce hned několika popisovaných skupin vozidel, zároveň však snímek velmi dobře vypovídá o početnosti vozidel jedné značky. Ač se jedná jen o „pouhé“ automobily, jsem přesvědčený o tom, že někteří ze čtenářů si při prohlížení této fotky s trochou dojetí zavzpomínají právě na ten svůj autáček... 28. 10. 1978.



Přivozy PID v roce 2010



Od jara plují přivozy PID v plné síle – ke dvěma celoročně provozovaným linkám přibyly další čtyři, původně sezonní. Na základě rozhodnutí Rady hl. m. Prahy z února 2010 se však na konci října k zimnímu spánku uloží již jen jeden a cestující se tak budou moci celoročně přeplavit přes Vltavu na pěti vodních linkách Pražské integrované dopravy.

Tomáš Prousek, ROPID
Foto: Jiří Beneš

Přivozy jako nejstarší prostředek veřejné dopravy mají své místo i v Praze. Doložit první přivoz není možné, protože existovaly doslova odnepaměti. Vltavu bylo možné překonat třemi základními způsoby: brodem, přívozem či mostem (a teprve nedávno přibyl tunel). Brody zanikly po regulaci Vltavy a rostoucí provoz dal vznikat celé řadě mostů. Přivozy byly historicky provozovány téměř na 50 místech stávajícího území hl. m. Prahy, ještě v první polovině 20. století jich byla v provozu necelá polovina. Změna dopravních návyků, podmínek pro provozování živností a stavba dalších mostů přinesla v druhé polovině 20. století postupný zánik přivozů, jako poslední dojezdil v roce 1992 sedlecký přivoz. A právě ten byl

v červenci 2005 jako první obnoven jako linka Pražské integrované dopravy. V následujících letech přibývaly další, jako (zatím) poslední v září 2009 spojila linka P6 Lahovičky a Modřany. Rozvoj vodní dopravy pravděpodobně neustrne, spojení obou břehů by mohly přivozy vylepšit například v oblasti Velké Chuchle, Karlína či přes Berounku mezi Kazínem a Černošicemi. Vcelku reálnou je náhradní doprava přívozem při odkládané totální rekonstrukci Libeňského mostu. Další možnosti zahrnutí přivozů do Pražské integrované dopravy jsou i mimo území Prahy, zde je však situace smluvně výrazně komplikovanější a v nejbližší době asi na přívozech ve Vraném, Klecánkách, Libčicích či Lužci jízdenky PID platit nebudou.

Přivozy Pražské integrované dopravy si za poměrně krátkou dobu novodobé existence našly své cestující, za rok 2009 přepravily 337 000 cestujících (a to i přes více než měsíční povodňové přerušování provozu). Skladba cestujících se rovněž postupně i sezónně vyvíjí, v současné době mají především linky P1, P2 a P3 dost každodenních ryze dopravních cestujících, kteří v pracovní dny tvoří velkou část přepravených lidí. V nepracovní dny a v odpoledních hodinách dnů pracovních pak převažují cestující na výletě, návštěvníci zoologické nebo botanické zahrady, volnočasových areálů v Podolí či Modřanech, cyklisté a in-line bruslaři atd.

O jistém „zahlcení úspěchem“ svědčí zejména linka P2 (V Podbabě – Podhoří), kdy se v dny s pěkným počasím projevují limity konstrukce a kapacity provozovaných plavidel. Dopravce

Linka	Provozní parametry přivozů				
	Období	Dny	Od	Do	Interval
P1	celoročně	PD	5.25	20.00	na požádání dle potřeby
		SN	6.45		
P2	celoročně	PD	5.40	20.00	léto: 6 (10–12) minut zima: 10–12 (24) minut
		SN	6.35		
P3	celoročně	PD	6.00	22.00	20 minut
		SN	7.00		
P4	duben–říjen	CT	8.00	20.00	20 minut
P5	celoročně	CT	8.00	20.00	60 minut
P6	celoročně	CT	8.00	20.00	na požádání dle potřeby



chystá vhodnější plavidlo a zatím provoz od dubna 2010 posiluje v období 9.00–19.00 hodin druhá loď. Vývoj přepravních poměrů se promítl i do podoby jízdního řádu – na lince P2 byly spoje původně zajišťovány dle potřeby na výzvu cestujícího a v jízdním řádu byly uvedeny pouze spoje s návazností linky 112. Zvyšující se počet cestujících však již vytvářel provozní komplikace, kdy loďka mezi břehy pendlovala bez ustání pro jednotlivé cestující a převozník ani neměl čas na potřebné přestávky. Proto byl jízdní řád změněn na „pevný“ s jemně atypickým základním intervalem 12 minut pro zajištění návazností s linkami 112 a 236.

Zajímavá je i dopravní synergie nových linek P2 (v provozu od července 2006) a 236 (v provozu od dubna 2009), která dokládá, že i v relativně ustáleném městském prostředí lze zajistit nové atraktivní přepravní vztahy. Linka 236 zajišťuje atraktivní spojení Podhoří, Troje a Bohnic (a v severní části trasy pak spojení Bohnic a Zámeků) a právě spolu s přívozem i nejrychlejší spojení s Prahou 6.

Stále však naleznete dva přívozy (P1 a P6), kde platí tradiční převoznický provoz „dle potřeby“, a o cestu tak můžete převozníka požádat ústně či akustickým signálem (v Sedlci originálně úderem železného kruhu o zed).

Ostatní linky jezdí podle pevného jízdního řádu s tím, že na linkách P2 a P3 je při zvýšené poptávce zajišťován operativně nepřetržitý provoz.

Asi jen přívozy přinášejí při špatném počasí z pohledu jízdního personálu dvě protikladné změny: zhoršení podmínek pro práci je kompenzováno výrazným snížením poptávky, tudíž je možné „mezi spoji“ sušit svršky v převoznickém přístřešku... Přesto se přívozy za pouhých pár let staly pevnou součástí PID.

Kompletní informace o přívozech PID: www.ropid.cz (sekce Cestujeme > Přívozy PID).



Tipy na výlety s využitím přívozů

ROPID



Pět ostrovů a tři přívozy

Při výletu můžete navštívit až 5 pražských ostrovů. Začněte Veslařským ostrovem v Podolí, na který se dostanete po mostu – ten z Podolského nábřeží odbočuje proti plaveckému stadionu (nejbližší zastávky Kublov a Dvorce). Na ostrově se nacházejí vodácké loděnice a severní cíp je nezvykle opuštěným místem. Přívozem P3 z jižního cípu ostrova se pak přeplavíte na levý břeh, po dlážděné cestě vystoupáte ke Strakonické ulici – pak se ale držte vpravo, přes most se dostanete na Císařskou louku. Z ostrova je netradiční výhled na bájný Vyšehrad a na nezaměnitelný železniční most z roku 1901. Z přístaviště přívozu P5 na severním cípu ostrova popojedete blíže centru města – vystoupit můžete již na Výtoni a projít se do centra po nábřavce nebo až u Jiráskova náměstí. Součástí budovy spolku Mánes je i průchod na Slovanský ostrov (též zvaný Žofín), vlevo za budovou Žofína je pak přístaviště přívozu P4. To, zda navštívíte nejdřív ostrov Dětský

(též zvaný Židovský) nebo Střelecký, můžete nechat rozhodnout loď, která z přístaviště vyplouvá oběma směry.

Do Troje přes vodu

Přívoz linky P2 nabízí zajímavou a výhodnou možnost, jak se výletně dopravit do Zoologické nebo Botanické zahrady. Od dubna 2010 je provoz v sezoně posílen druhým plavidlem.

Kudy vytéká Vltava z Prahy?

Navštivte malebné údolí Vltavy v místech, kde pod příkrými skalnatými břehy opouští Prahu. Projděte se po pravém břehu mezi přívozy P1 a P2, případně vystoupejte na suchdolskou či bohnickou vyhlídku. Leckoho zde napadá: kam z Vltavy zmizela voda, když v centru města vypadá jako majestátný tok a u Sedlce jako „větší Berounka“?

Na kolo

Přívozy (s výjimkou přívozu P4) nabízejí především zajímavá propojení páteřních vltavských cyklotras A1 a A2,

atraktivní jsou i „transvltavská“ prodloužení cyklotras A12 („prokopská“), A17 („šárecká“), A21 („modřanská“) či A28 („bohnická“). Přívoz tak může být zpestřením výletu i zkrácením cesty.

Na brusle

Přívozy mohou být i dobrým pomocníkem pro bruslaře, aby se dostali na dobrý povrch v pěkném prostředí. Doporučujeme tyto lokality:

- asfaltová cyklostezka A1 v Sedlci (přívoz P1)
- pravobřežní asfaltová silnička s omezeným provozem automobilů – cyklotrasa A2; úsek Zámky – Troja, případně i Troja – Pelc-Tyrolka (přívozy P1 a P2)
- pravobřežní cyklotrasa A2 (většinou cyklostezka); úsek Podolí – Braník – Modřany – Komořany – Závist (přívozy P3 a P6)
- levobřežní cyklotrasa A1 (většinou cyklostezka); úsek Lihovar – Hlubochy – Malá Chuchle – Lahovičky (přívozy P3 a P6); v Lahovičkách nelze k přívozu P6 na bruslích dojet!





Jízdní kolo a Pražská integrovaná doprava



Jízdní kolo je prostředek dopravní, rekreační či sportovní. Především ve slunečných dnech cyklisté všech těchto proudů „protékají“ nejen po cyklostezkách, městských ulicích, venkovských silnicích a lesních cestách, ale setkáváme se s nimi i „když se vezou“.

Tomáš Prousek, ROPID

Foto: Tomáš Prousek a Jiří Beneš, ROPID

Kombinace kola a veřejné dopravy je významnou součástí městu přívětivé mobility a umožňuje překonat větší vzdálenosti, nepříjemná stoupání, vodní toky, nepřízeň počasí, nepojízdnost kola nebo jen únavu. Vhodnou kombinací jízdního kola a veřejné dopravy lze dosáhnout velmi pohodlného, rychlého, ekologického a svobodného způsobu přemístování. Kvalitní síť Pražské integrované dopravy spolu s poměrně širokými možnostmi přepravy jízdních kol v jednotlivých prostředcích PID a také možnost bezplatné úschovy kola na parkovištích B+R („Bike and Ride“) vytváří podmínky pro atraktivní variantu individuální automobilové dopravy, kterou je město velmi „trápeno“.

Popišme podrobněji dvě základní možnosti kombinace jízdního kola a veřejné dopravy:

- **kolo > PID (s kolem) > kolo**

Na kole dojedete např. k metru, s kolem se provezete přes město, vystoupíte a dále opět pokračujete na kole. Výhodu nabízejí moderní skládací kola, která v rozloženém stavu nemusí přesáhnout předepsané rozměry pro přepravu zavazadel – tudíž se na ně vztahují volnější podmínky na přepravu zavazadel.

- **kolo > PID (bez kola) > pěšky (nebo jinak)**

Na kole dojedete ke stanici nebo zastávce, kolo zamknete na vhodném místě (např. parkoviště B+R) a dále pokračujete bez kola. A zpátky naopak.

Podrobně jsou podmínky přepravy jízdních kol definovány Smluvními přepravními podmínkami PID (resp. ČD u vlaků).

Cyklisté jsou od loňského roku integrováni do vyhrazených pruhů pro autobusy.

Důvodem omezení přepravy jízdních kol ve vlacích, metru, tramvajích a na lanovce jsou především kapacitní a bezpečnostní hlediska. Ze stejných důvodů je nemožná přeprava kol v autobusech (s výjimkou linky AE). Obecně je nutné přednostně garantovat přepravu „obyčejných“ cestujících a skupin cestujících s vyššími nároky na podmínky přepravy (osoby se sníženou pohyblivostí, děti v kočárkách), přeprava bicyklů je však potřebným nadstandardem pro zlepšení podmínek městu přátelských druhů dopravy při věcném „souboji“ s dopravou automobilovou. V evropských bezpečnostních podmínkách je prakticky vyloučen americký model přepravy jízdních kol ve speciálních úchytech na předním čele autobusů a s ohledem na konstrukci autobusů, nakládku a zajištění kol je v pražských poměrech velmi diskutabilní i systém úchytů na zadním čele autobusů (užívaný např. ve Švýcarsku, Německu či Skandinávii).

B+R

B+R (Bike and Ride) je obdobou systému P+R (Park and Ride) určeného pro automobily. V Praze v současné době fungují v návaznosti na Pražskou integrovanou dopravu dva systémy úschovy jízdních kol: bezplatný systém B+R v rámci parkovišť P+R a zpoplatněné úschovny na nádražích. A pak lze samozřejmě využít celou řadu bezplatných možností odložení kola, které se však odvíjejí od ceny kola, lokality, kvality zámku a stojanu (či jeho časté náhražky zábradlím či sloupem).

Veřejné půjčovny kol

Systémy automatických veřejných půjčoven kol přinášejí řadu výhod: kolo si půjčíte i vrátíte leckde a kdykoli, když na kole nejedete, nemusí vás trápit, co s ním je. Velké systémy půjčoven v zahraničí (Paříž, Lyon, Barcelona, Vídeň, Německé spolkové dráhy) dokládají výhodnost takových systémů pro uživatele i města samotná. V pražském Karlíně již několik let obdobný systém funguje, ale zatím nepřekročil význam lokálního pilotního projektu.

O cyklistech jedoucích

Cyklisté jsou účastníky silničního provozu – jako řidiči ovládají vozidlo. S ohledem na místní podmínky a dopravní poměry mohou být nejrychlejšími i nejpomalejšími účastníky provozu. Jako nejrychlejší se cyklista může svižně protahovat kolonami vozidel, jako nejpomalejší se může „plazit“ do kopce v místech, kde je předjíždění obtížné. Zkušenosti a chování cyklistů jsou ale různé – od vyježděných technicky zdatných jezdců po nejisté sváteční nebo dětské cyklisty, od zodpovědných a ohleduplných až po bezohledné. V každém případě je cyklista (nechráněný plechovou schránkou) velmi zranitelný, rovněž je poměrně malý a lehký – například vzdušný vír za autobusem dokáže zamávat i se zkušeným jezdcem. Malé rozměry cyklisty a povinné celodenní svícení motorových vozidel zase zhoršují viditelnost cyklistů v běžném provozu, což bývá navíc zhoršováno v městském provozu nevhodným tmavým oblečením či dokonce nezodpovědnou absencí odrazných materiálů či osvětlení. To vše

zvyšuje riziko přehlédnutí cyklistů i ve zpětném zrcátku.

V posledních letech v Praze přibývají vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty ve dvou základních variantách: jako cyklopruh nebo jako bus+cyklo+taxipruh. I ty druhé jsou v dopravně rozvinutých zemích běžným řešením a v Praze jsou zřizovány v místech, kde by vyhrazený jízdní pruh pouze pro autobusy umožňoval cyklistům legální jízdu v podstatě na rozhraní jízdních pruhů (vlevo od autobusů a vpravo od aut...). Díky bus+cyklo(+taxi) pruhům tak mohou cyklisté stále jet u bezpečnějšího pravého okraje vozovky. Podle poznatků z provozu tato úprava neznamená pro autobusy zásadní komplikace, na čemž má jistě podíl i srovnatelná cestovní rychlost. Je dobré zmínit základní pravidla o míjení

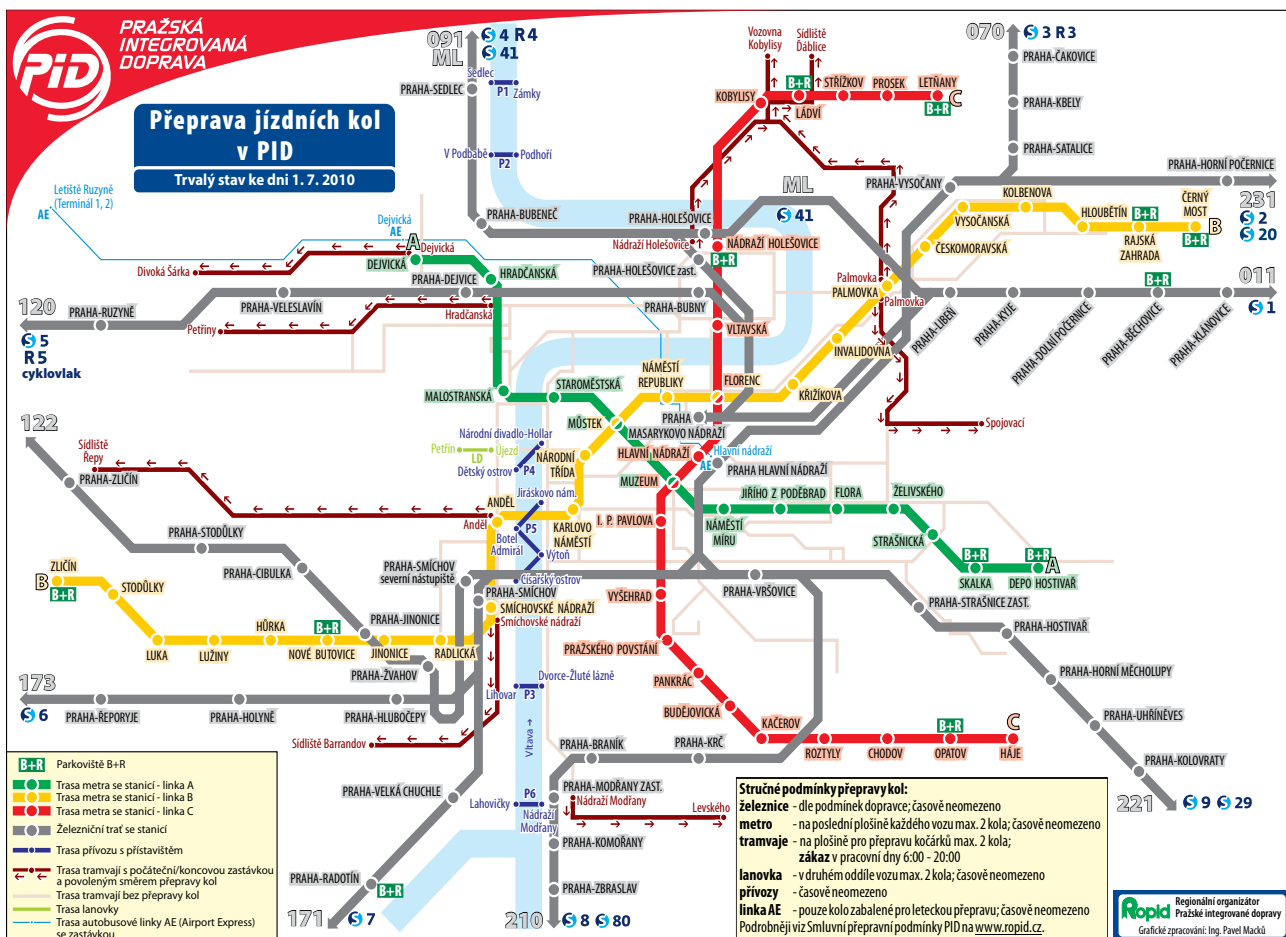
cyklistů: znamená o změně směru jízdy (je při předjíždění cyklisty povinné, a především informuje následující vozidla), dostatečný odstup a ohleduplné zařazení. Jednoduchá poučka definuje bezpečný boční odstup od cyklisty rovný jeho výšce, složitější pak jako rovnici „1 metr + 1 centimetr za každý km/h předjíždějícího vozidla“ (tedy ve městě většinou 1,5 metru). V provozu může pomoci skutečnost, že cyklista je široký cca 60 cm. Další informace o cyklocestování naleznete na: www.ropid.cz, (sekce Cestujeme > Cyklisté v PID), www.cd.cz/kolo, cyklo.praha-mesto.cz.

Nakonec popřejme cyklistům i necyklistům příjemné a bezpečné cestování.



Od 1. 7. 2010 je zkušební možné přepravit kolo také petřinskou lanovkou.

dopravní prostředek	možnost přepravy jízdního kola	cena za přepravu jízdního kola
vlak	ano	ve všech osobních a spěšných vlacích, ve vybraných vlacích ostatních kategorií 25,- (30,-) – za každý vlak 50,- (60,-) – jednodenní
metro	ano	s výjimkou období zvýšených přepravních nároků; v každém vozu maximálně 2 kola pouze na poslední plošině ve směru jízdy
tramvaj	ano	pouze ve vybraných úsecích a mimo období 6.00–20.00 pracovního dne
autobus	ne	s výjimkou linky AE (Hlavní nádraží – Dejvická – Letiště Ružyně; platí zvláštní tarif), kde je možná přeprava jízdního kola zabaleného způsobem pro leteckou přepravu
lanovka	ano	s výjimkou období zvýšených přepravních nároků; v každém vozu maximálně 2 kola v označeném oddílu; zkušební provoz od 1. 7. 2010
přívoz	ano	dle kapacity plavidla
cyklobus	ano	v provozu pouze od začátku dubna do začátku října 0,- 26,- 13,- (při prokázání se jízdenkou z vlaku)





Znovuobjevení

Pražského Semmeringu



Pro někoho nejkrásnější železniční trať v Praze, pro jiného jediná možnost, jak se vyhnout kolonám na Plzeňské ulici během tramvajové výluky do Řep. Železniční trať pod nic neříkajícím číslem 122 letos ožívá neobvyklým dopravním ruchem a cestu plnou romantických zákoutí si sem našly už tisíce Pražanů.

Václav Haas, ROPID
Foto: Jiří Beneš

Historie

V roce 1863 mocná soukromá železniční společnost Buštěhradská dráha, zabývající se především dopravou uhlí z kladenského revíru, upravila původní pražsko-lánskou koněspřežku z roku 1830 na lokomotivní provoz. V roce 1868 pak byla tato trať propojena s ostatní železniční sítí na území Prahy krátkou spojovací tratí do stanice Bubny ležící na trati Společnosti státní dráhy z Prahy do Děčína a Drážďan. Provozní poměry na dejvické trati však byly velmi složité, protože vlaky musely zdolávat krátké a prudké stoupání mezi Dejvi-

cemi a Veleslavínem, což omezovalo především nákladní dopravu. Proto se železniční společnost rozhodla vybudovat, přednostně pro nákladní vlaky, odbočnou trať z Hostivice na Smíchov, který tehdy ještě nebyl součástí Prahy, nicméně zde začalo růst významné předměstí s četnými průmyslovými podniky, výhodným to odbytištěm pro kladenské uhlí.

Provoz na trati z Hostivice na Smíchov byl zahájen 3. července 1872. Terénní poměry však ani zde nebyly snadné, obzvláště když nesmělo být překročeno stanovené maximální

stoupání, aby provoz nákladních vlaků nebyl omezován. Projektanti museli trasu dráhy rozvinout do velké smyčky překonávající v Hlubočepích dvakrát po mohutných viaduktech Prokopské údolí včetně jím vedené Pražsko-duchcovské dráhy. Trať odvážně vedená po úbočích nad Smíchovem poskytuje četné zajímavé výhledy na město, a tak si velmi záhy vysloužila přezdívku „Pražský Semmering“. Tento název je odvozen od známé rakouské trati v Alpách, která prochází mezi spolkovými zeměmi Dolní Rakousko a Štýrsko horským sedlem Semmering. Její stavba byla dokončena v roce 1854 a jednalo se o první evropskou horskou železniční trať. Pojem „Semmering“ se tak stal synonymem pro všechny odvážně trasované tratě na světě včetně trati ze Smíchova do Hostivice.

Na trati od počátku převažovala nákladní doprava. Kladenské doly a hutě byly významným železničním přepravcem, a tak se stal „Semmering“ důležitou spojnicí především po vybudování vršovického seřadovacího nádraží. Pro osobní dopravu byla trať využita



jenom doplňkově, neboť vzhledem ke svému vedení neskýtala pravděpodobnost velké poptávky cestujících. Po „Semmeringu“ tedy jezdilo pouze několik párů osobních vlaků, v některých letech doplněných o spěšné vlaky či rychlíky mířící tudy od Kladna na pražské hlavní nádraží. Pro neustále rostoucí nákladní dopravu byly na konci 80. let minulého století v rámci zkapacitnění tratě vybudovány dvě nové výhybny Žvahov a Stodůlky, které doplnily stávající stanice Jinonice a Zličín. Politické změny po roce 1989 však přinesly výrazný pokles nákladní dopravy na trati, který způsobil především konec provozu kladenských hutí a ukončení těžby ve zdejších dolech. Nové výhybny byly proto zakonzervovány a čekají na své využití, k němuž by mělo dojít především při plánované modernizaci trati Praha – Kladno přes Dejvice, kdy zdejší trať bude sloužit jako odklonová trasa pro vlaky osobní dopravy. Současně byla ukončena pravidelná dopravní služba v jinonické stanici. Po trati tak jezdilo pouze několik osobních vlaků, které spíše než pravidelní cestující do zaměstnání či škol využívali nepříliš četní zájemci o svezení po trati poskytující překrásné a neobvyklé výhledy na rozličná pražská zákoutí. Nákladní doprava se omezila na obsluhu místních stanic Jinonice a Zličín či nepravidelné odklonové nákladní vlaky z Kladna či Středokluk.

Nostalgie

Ke změně situace však došlo v první polovině letošního roku, kdy se „Pražský Semmering“ v průběhu několika desítek dní dočkal hned dvou událostí, které významným způsobem změnilý náhled na osobní dopravu provozovanou po opomíjené trati, kterou většina dopravních odborníků považovala za zcela odepsanou a pro cestující neatraktivní, uchovávanou snad pouze pro zajištění odklonové vozby při stavbě letištní rychlodráhy.

Hlavní město Praha v rámci své propagace hledalo různé aktivity, které by více podpořily turistický ruch. V rámci kampaně Čistá Praha se zástupci města obrátili i na organizaci ROPID, která navrhla po vzoru nostalgické tramvajové linky č. 91 zavést i nostalgickou železniční linku. Volba tratě byla snadná: kapacitně nevyužitý „Pražský Semmering“ se pro takové využití vysloveně nabízel. Vzhledem k tomu, že ROPID měl již dobré zkušenosti s dopravcem KŽC



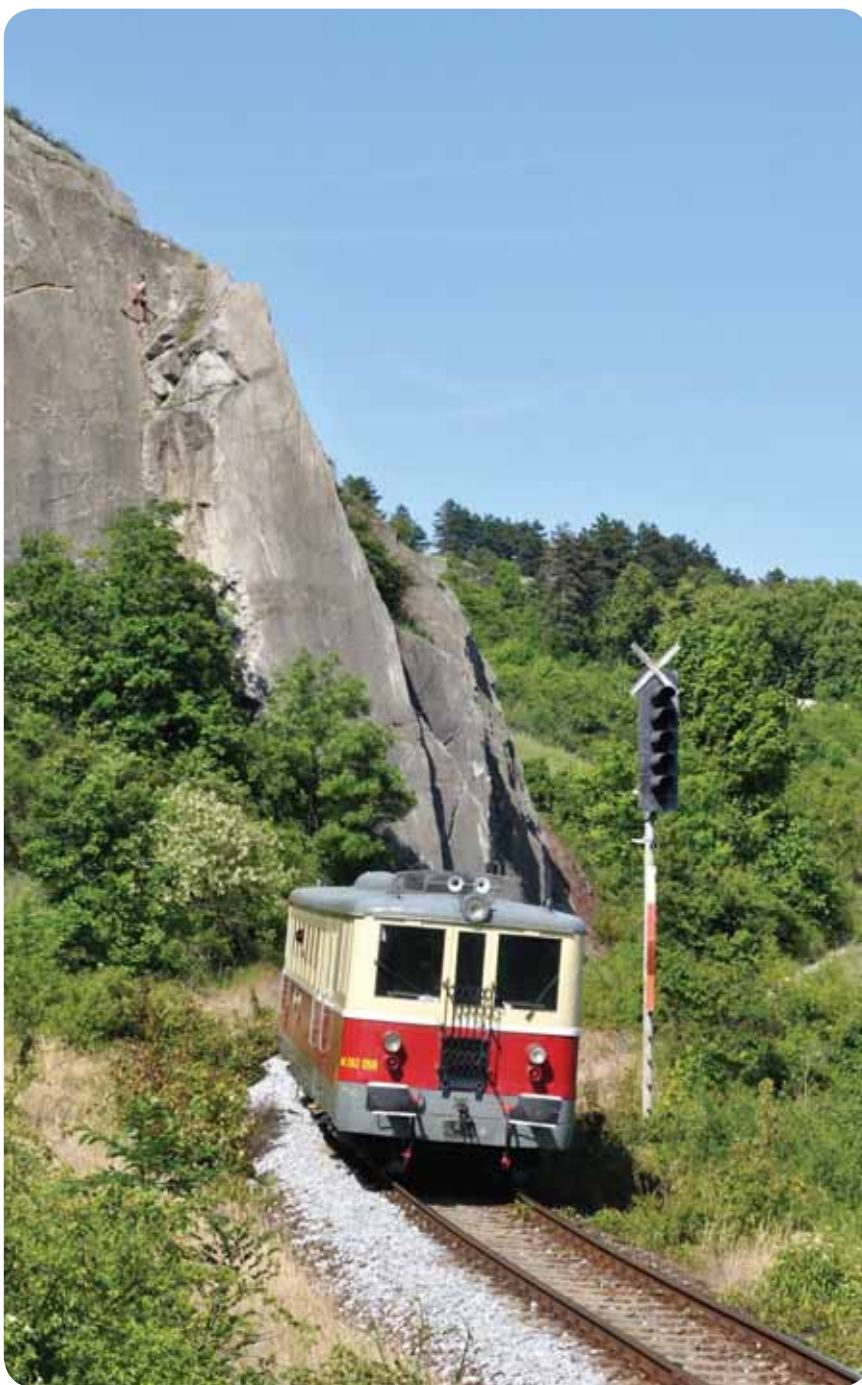
Doprava specializujícím se na provozování nostalgických vlaků (již několik let je do PID zařazen „Podlipanský motoráček“ působící na tratích v okolí Peček a Kouřimil), byl osloven právě on s žádostí, zda by zajistil víkendový sezonní provoz „Pražského motoráčku“ mezi Hlavním nádražím a Zličínem. Nasazen zde byl motorový vůz řady M 262.0 (později řada 830) pocházející z padesátých let minulého století. O sobotách a nedělích od počátku května do konce října tak bude provozováno denně 7 vlaků (od 13. 6. 2010 se v neděli jejich počet zvýšil na 9) po trati „Pražského Semmeringu“. V Pražském motoráčku platí Tarif PID, od 1. června 2010 včetně jízdenek pro jednotlivou jízdu (ne však SMS jízdenek). Je nutno dodat, že zájem cestujících výrazně překonal i nejmělejší představy iniciátorů jeho vzniku i dopravce samotného. Během prvního víkendu odvezlo 14 vlaků přes tisícovku zájemců, za první měsíc provozu bylo přepraveno 70 vlaky téměř 3500 cestujících. Dlužno dodat, že v některých vlacích se cestující těsnili i na předstávcích motorového vozu!

Náhrada za tramvaje

Tím však novinkové dění na Pražském Semmeringu zdaleka neskončilo. Od června do září totiž Dopravní podnik hl. m. Prahy provádí dlouho připravovanou rekonstrukci významné

tramvajové trati Anděl – Sídliště Řepy. Tíha náhradní dopravy samozřejmě leží především na bedrech autobusové dopravy, ale vzhledem k dopravním omezením v souvislosti se stavbou vznikla určitá obava z případných komplikací spojených s průjezdem autobusů mezi Řepy a Andělem. Nebylo tak již daleko k myšlence na využití železniční trati, vždyť nádraží Praha-Zličín leží v těsné blízkosti tramvajové smyčky Sídliště Řepy! Na smíchovské straně trati bylo původně uvažováno s využitím severního nástupiště s přechodem po lávce ke stanici metra a tramvajů Smíchovské nádraží. Vzápětí však vznikla, po konzultacích s pracovníky ČD, KČOD Praha, odvážená myšlenka dovést vlaky po nevyužitých manipulačních kolejích až k ulici Za ženskými domovy, kde by vlaky mohly končit v těsné blízkosti autobusového terminálu Na Knížecí, ale především jen několik desítek metrů od tramvajových zastávek a v sousedství vstupu do stanice metra Anděl. Bylo zřejmé, že vlaky náhradní dopravy bude třeba provozovat v intervalu nejméně 30 minut, což vzhledem k zakonzervování stanice Jinonice a výhyben Žvahov a Stodůlky nebylo možné. Proto byla zahájena intenzivní jednání s majitelem a správcem infrastruktury, státní organizací SŽDC, a jako vhodná stanice ke znovuoživení bylo zvoleno jinonické nádraží. SŽDC →





provedla nezbytné úpravy zabezpečovacího zařízení i kolejiště, stanice byla nově obsazena výpravčím a dvěma výhybkáři, aby bylo možné křižování vlaků.

Druhým náročným úkolem bylo zajištění provozu do lokality Na Knížecí. V dobré spolupráci se SŽDC bylo u jedné z manipulačních kolejí poblíž vstupů do stanice metra Anděl zbudováno dočasné nástupiště velmi kvalitních parametrů včetně malé čekárny. Opraveny byly příslušné koleje v areálu smíchovského společného nádraží a bylo zajištěno řádné zabezpečení vlakové cesty od jinonického zhlaví k dočasnému

nástupišti nazvanému Praha-Smíchov Na Knížecí. Vlaků náhradní dopravy označené jako linka S65 jsou provozovány po dobu čtyř měsíců v pracovní dny v intervalu 30 minut, kdy v době od 5:30 do 20:00 vypomáhají náhradní autobusové dopravě. Jízda ze Zličína (Řep) na Smíchov (Na Knížecí) trvá v ranní špičce pouhých 21 minut. Většina vlaků zastavuje pouze v zastávce Cibulka (na znamení) a ve stanici Jino-nice. Přestože se původně zvažovalo nasazení motorových vozů řady 810, nakonec na lince S65 České dráhy provozují dvě modernizované jednotky řady 814 „Regionova“ s částečně sníženou podlahou, což příznivě kvitují

především maminky cestující s kočárky a starší občané.

Náhradní železniční linka si našla své cestující již v prvních dnech provozu a vytížení vlaků každým týdnem neustále stoupá. Ve druhém týdnu provozu již vlaky převezly za den více než 1000 cestujících. Za úspěšné zvládnutí přípravy a vlastní provoz linky S65 patří dík především pracovníkům SŽDC, kteří se zhostili úkolu přípravy dopravní cesty, i Českých drah, které zajišťují svými vozidly vlastní provoz. V souvislosti se zahájením provozu linky S65 se trať „Pražského Semmeringu“ dočkala ještě jedné změny z hlediska svého začlenění do Pražské integrované dopravy. S platností od 1. června 2010 je trať tzv. „plně integrována“, a proto byly na nástupišťích všech stanic a zastávek, včetně dočasného nástupiště Na Knížecí instalovány označovače jízdenek PID. V úseku Praha – Praha-Zličín – Hostivice je tak možné cestovat i na jednotlivé jízdenky PID (nikoli však SMS jízdenky), a to nejen ve vlacích linky S65, ale i ve všech ostatních vlacích zařazených do PID včetně nostalgické linky „Pražského motoráčku“. Poslední železniční trať bez „plně integrace“ na území Prahy, kde je možné cestovat pouze s předplatními jízdními doklady PID, tak zůstává úsek tratě 173 Praha-Smíchov – Praha-Řeporyje.

Budoucnost

A jaká je budoucnost osobní dopravy na „Pražském Semmeringu“? Příznivé ohlasy, které ROPIDu docházejí již od prvních dnů nejen ze strany cestujících, ale i od Městské části Praha-Řepy, vedou k úvahám o ponechání alespoň části osobní dopravy na této trati i nadále. Myšlenkou využití dosud opomíjené trati je třeba se zabývat, neboť železnice zde může nabídnout bezkonkurenčně nejrychlejší spojení z Kladna (s přestupem v Hostivici) a Hostivice do centra Prahy 5. Kromě toho Středočeský kraj připravuje v oblasti Rudná u Prahy – Chýně – Hostivice výstavbu až šesti nových železničních zastávek, které by mohly být realizovány již v letech 2011–2012. To bude spojeno s revitalizací osobní dopravy na trati Rudná u Prahy – Hostivice a doslova se nabízí, aby vlaky dále pokračovaly přes Prahu-Zličín na Smíchov. V současné době je však velmi předčasně předjímat, zda bude i nadále možné případně využít dočasný nástupiště v lokalitě Na Knížecí.





Den s vrchním garážmistrem

Pan Jan Hrabánek v Dopravním podniku působil už jako kluk na brigádách. Postupně se vypracoval až na pozici vrchního garážmistra na Hostivaři. V kostce by se dalo říct, že zodpovídá za vypravování autobusů na jednotlivé tratě v dostatečném počtu a bez poruch. Co všechno se skrývá za touto větou, jaké činnosti a zapeklitosti? Na to jsme se přišli zeptat a podívat do Hostivaře.

Jakub Ryška

Foto: Luboš Wisniewski



Vyčesat, vydrbat, zkontrolovat podkopy všech koní, které spadají pod hostivařskou stáj: něco takového by před sto padesáti lety prováděla zhruba čtyřicítka zaměstnanců řízených panem Hrabánkem. Dnes to znamená vypravení autobusů na trať, přípravu záloh, kontroly provozních kapalin, omytí podvozků, a především jednou za čtrnáct dní kompletní bezpečnostní prohlídku. V případě poruchy vozu přímo na trati pak musí Hrabánek a směnoví garážmistři zajistit přistavení náhradního vozidla manipulačním řidičem.

Ačkoli je hostivařský komplex obrovský, jsou jeho autobusové garáže ze všech nejmenší. Přesto Hrabánek zodpovídá za takřka 180 autobusů, z nichž každý všední den vyjede od 130 do 140. Jeho garáž se navíc musí popasovat s radikální obměnou vozového parku. Již dnes tu jezdí devadesát vozů SOR NB. Přechod na nový typ vozidla se odráží na počtu výměn. SORky mají dětské nemoci, které se za provozu doladují. Problém vzniká také při nehodách, starší autobusy byly plechové, takže stačilo plech vyklepat a jelo se dál. Nové vozy jsou především z laminátu a i při menším „tukanci“ se musí havarovaný díl měnit. Tím se též zvyšují náklady na odstranění následků dopravní nehody.


Na otázku, jak vypadá jeho typický pracovní den, odpovídá Hrabánek sympaticky jednoduše: „Jsem tady od toho, abych rozdával práci a kontroloval ji“. V praxi to ovšem není zrovna jednoduché. Vrchní garážmistr totiž zodpovídá za to, aby práce byla nejen odvedená, ale i řádně zdokumentovaná. „Lidé častokrát zapomenou zapsat nějaký prostoj nebo si vykázat práci,“ popisuje příklad administrativních zapeklitostí, které musí denně řešit. V důsledku se totiž nejedná o banality: na správném zápisu závisí adekvátní hodnocení výkonnosti řidičů i výpravy.

Úřednická práce zabere Hrabánkovi každé ráno. Pokud dojde k nehodě, musí jeho středisko shromáždit veškeré podklady pro pojišťovnu: záznam o nehodě, fotodokumentaci, technický průkaz, povinné ručení... „Musíme dokázat, jak a na kterém voze k pojistné události došlo,“ říká Hrabánek. Kvalita prací na každé garáži se ve statistikách vyjadřuje takzvanou správkovostí neboli procentem odstavených vozů vůči celému parku. Garážmistr musí toto

procento bedlivě hlídat a snažit se ho držet na minimu. Za kritickou hranici správkovosti je přitom považovaných deset procent. Švindlování s čísly podle Hrabánka nepřipadá v úvahu: „Dispečink má přístup na naše programy, a pokud bych si například chtěl přilepšit ve statistice a oficiálně porouchaný autobus neodstavil, viděl by ho dispečink jako volný a mohl ho vyžadovat při výměně.“

Vzhledem k tomu, že autobusy jsou preventivně kontrolovány po čtrnácti dnech, závisí z velké části odhalování poruch na samotných řidičích. „Pokud ráno přijde někdo s tím, že mu z autobusu teče olej, je to chyba předchozího řidiče, který to nezapsal,“ říká Hrabánek. Po úsporných opatřeních zůstali vedoucímu garážmistrovi z původních šesti manipulačních řidičů ve směně k dispozici pouze tři. „Kluci mají velký fofr. Nezdá se to, ale odvádějí hodně práce: výměny, vyvážení, navážení, přípravy záloh... Alespoň mám jistotu, že mi tam nikdo nelení,“ usmívá se Hrabánek.

Garážmistr musí být schopen se vyrovnat s obtížnými obdobími, kdy následuje jedna výměna za druhou, a to i v případě období dovolených, které si samozřejmě vybírají i manipulační řidiči. V případě, že vyměňovaný autobus není schopen se dostat zpět na garáž svépomocí, musí vyrazit dva manipulační řidiči najednou – v náhradním voze a v tahači. Podle momentálního prázdninového vypravení má garážmistr v záloze deset až třicet autobusů, ovšem kloubových vozů je velký nedostatek. „V zimní kalamitě třeba vyjedeme na výměnu i třicetkrát za den,“ líčí divoký kolotoč vyměňování vozů Hrabánek. Přivést tahačem porouchaný autobus z ucpaného centra Prahy si klidně vyžádá i přes dvě hodiny.

Hrabánek nesedí celý den v kanceláři, jak sám říká: „Když mám administrativu hotovou, jdu se podívat na lidi – jestli někdo něco nepotřebuje anebo si třeba vezmu zápisník a jdu se podívat po autobusech, hledám závady, a pokud nějakou najdu, nechám ji okamžitě odstranit a samozřejmě se snažím zjistit, kdo je odpovědný za nenahlášení závady“. Podle Hrabánka se však počet závad od jeho ranných let u Dopravního podniku podstatně snížil. 





Zajímavosti ze světa

oddělení Komunikace

Kolumbie na cestě z chaosu

Pohyb po Bogotě, hlavním a největším městem Kolumbie, býval pekelně chaotický. Tisíce nezávisle operujících řidičů autobusů bojovalo mezi sebou o zákazníky na přeplněných ulicích bez jakýchkoli vyhrazených stání či předem určených zastávek.

Dnes tu najdeme moderní a ekonomicky udržitelný systém autobusové dopravy. TransMilenio má 114 zastávek na čtyřech separovaných linkách o celkové délce 84 kilometrů. Nedávno proběhnuvší výzkum ukázal radikální pokles času potřebného k cestování, menší množství nehod a znečištění. Sedmimilionová Bogotá to jistě potřebovala, jak komentuje starosta Amelia Cuestas: „Naše město se proměnilo o sto procent, jakmile nastoupilo TransMilenio.“

Systém začala Bogotá uplatňovat v roce 2002, v současnosti přepraví autobusy 1,64 milionů pasažérů denně. To je 27 procent přepravní poptávky ve městě. TransMilenio má být pouze začátkem ambiciózní restrukturalizace dopravy

na národní úrovni, která má přinést dostupné MHD deseti největším městům v průběhu nadcházející dekády.

Ghana uvažuje o metru

Ghanským parlamentem prochází druhý čtení zákona o modernizaci městské hromadné dopravy v zemi. Zákon má ustavit centrum výzkumu MHD, z něhož budou pramenit klíčové studie a doporučení pro vládu. Joseph Yieleh Chireh, ministr pro místní rozvoj, označil za současnou hlavní překážku rozvoje MHD neorganizovanou individuální dopravu a živelně stavěni ve městech ztěžující koncepční dopravní řešení. Kvůli zácpám podle něj trpí i ekonomika. Lidé tráví příliš mnoho času na cestě do práce. Podle dalšího představitele vlády, Kwesi Ameyaw-Cheremeha je nejvyšší čas, aby vláda začala regulovat dopravu nejen na silnicích, ale i na vodě a ve vzduchu. Musí také začít připravovat plán stavby metra ve městech Accra a Kumasi. Stále víc politiků volá po revizi krátkozrakých řešení v oblasti dopravy. Příkladem je nedávný tendr na autobusy,

kteří nebyly uzpůsobeny pro ghanské silnice a velmi rychle putovaly z vozového parku na šrotiště.

Indonésie bojuje s individuální dopravou

Indonéska vláda ve spolupráci s japonskou agenturou JICA ukončila významnou studii MHD v hlavním městě Jakarta. Práce se soustřeďovaly na shromáždění dat o počtu a trasách automobilů a cestujících. Z jejich interpretace má vzejít realistický pohled na současnou dopravní situaci v megapoli a jejích satelitních měst. Spolupráce Indonésie a Japonska má hluboké kořeny. Japonci tu uplatňují své nejmodernější technologie, například elektronický silniční poplatek (ERP), kterým se místní vláda bude snažit omezovat divokou individuální dopravu. Základem ERP jsou kamery a mikročipy, které analyzují počet cestujících v každém voze a podle toho nastavují výši poplatků. Jednotlivci v autech na extrémně frekventovaných silnicích si tak budou muset připlatit.



Šedesáté narozeniny městské dopravy v Pardubicích

Š 706 RTO, ev. č. 28/1E0 3112 Foto: Karel Kalina.



Š 9 Tr, ev. č. 358 Foto Aleš Karlovský.



Naši kolegové z Pardubic slavili v sobotu 24. dubna výročí šedesáti let autobusové dopravy. Výstava v areálu vozovny a následující konvoj historických a současných vozidel ukázal to, že agilní pardubičtí dovedou tyto oslavy uspořádat a umějí si pozvat i vzácné hosty – třeba tradiční Ikarus 280 z německého Cottbusu. Samozřejmostí bylo i to, že na slávu zavítal i původem zlínský trolejbus Škoda-Sanos, o který se pečlivě stará místní spolek historie dopravy.

Aleš Karlovský

Mezi výstavními exponáty nechyběly ani minibusy a užitková vozidla. Malé i velké návštěvníky potěšily jistě i rádiem řízené modely velkých nákladáků. Příznivce literatury o historii městské dopravy pak potěšila i nabídka titulů pana Roberta Mary, mezi nimiž nechyběla ani nová monografie o vozu metra řady Ečs. Reprezentativní výběr vozidel ukázal výborně i vývoj vozového parku trolejbusů a autobusů. Pro znalce místních poměrů – konvoj historických vozidel kopíroval současnou trasu linky 5 s tím, že ji zkrátal do konečné Židov.





Nový rámec trhu veřejné dopravy V

Financování a zajišťování investic do městské hromadné dopravy

Pátý a poslední díl malého seriálu uváděného v DP KONT@KTu od březnového vydání letošního roku se pokusí o nemožné – uvést stručně hlavní aspekty financování MHD a porovnat některé známé příklady ze zahraničí s tím, jak problematiku financování pojednává nový český zákon o veřejných službách v přepravě cestujících.

Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

Pokusím se přitom zaměřit na specifickou roli státu a jeho podíl na tomto financování. To vše učinit čtivou a srozumitelnou formou bude největší výzvou. Pro začátek se vraťme do Londýna, jako příkladu dobré institucionální organizace a legislativního zázemí, hlavního předpokladu pro úzkou vzájemnou spolupráci města a státu na poli financování dopravy.

Transport for London – financování londýnské dopravy a podíl státu na něm

Předchozí díl v červnovém vydání DP KONT@KTu jsme zakončili grafickým znázorněním organizace dopravy v Metropolitanu regionu Londýna, kde ústřední role „organizující entity“ připadá instituci s názvem Transport for London. Graf mluví jasně: Transport for London (TfL) je řízen jednak Úřadem Velkého Londýna (Great London Authority) a jednak Ústřední vládou Spojeného království (Central Government). Přesněji, na základě Zákona o Velkém Londýnu (Great London Authority Act – GLAA 1999), starosta (Mayor) Velkého Londýna „může na adresu TfL vydávat a) poučení týkající se způsobu jak vykonávat své funkce, b) obecné instrukce, c) specifické instrukce“, zatímco ministr dopravy (Secretary of State) řídící Department for Transport (DfT) „může příkazem vydaným se souhlasem ministerstva financí (Treasury) zajistit, že TfL bude vykonávat určité pravomoci a činnosti pouze prostřednictvím jeho vlastních sesterských organizací nebo podniků, které vytvořil nebo se s jinými spojil k jejich vytvoření.“

Podle čl. 159 **Finanční ustanovení zákona GLAA** „TfL může poskytovat finanční asistenci jakémukoli orgánu nebo právnické osobě, co se týká výdajů jimi vyvolaných, nebo které budou jimi vyvolány, při uskutečňování čehokoli, co podle názoru TfL přispívá k zajištění bezpečných, integrovaných, účinných a hospodárných dopravních zařízení nebo služeb směrem do, z, nebo uvnitř Velkého Londýna“, přičemž tato „finanční asistence může být poskytnuta v podobě dotace, půjčky či jiné platby“.

Roli a podíl státu na financování MHD, cíl vytyčený v úvodu tohoto textu, v případě Spojeného království posléze určuje **článek č. 101 zákona Local Government Finance Act – 1992 (zákon o financování místních orgánů)** pod názvem **GLA transport grant**, podle kterého „pro každý finanční

rok uděluje ministr dopravy londýnskému orgánu dotaci (nazývanou Dopravní dotace pro Úřad Velkého Londýna)“. Konkrétní dopad této finanční politiky vlády Jeho Veličerstva nabízí pohled do **Business plánu na léta 2009/10 – 2017/18 Transport for London**. Kapitola „Financování plánu TfL“ uvádí šest zdrojů tohoto financování: 1) příjmy z jízdného, 2) z poplatků za mýtné, 3) z reklamy a nájemného za nemovitosti, 4) financování třetími stranami v případě specifických akcí, jako je Projekt zlepšování železnice v Severním Londýně, 5) tzv. „Opatrnické výpůjčky“ (Prudential borrowing) a 6) **Státní dotace, na které má TfL dohodu s ministerstvem dopravy – DfT**.

Plán je finančně vyrovnaný tak, že příjem z jízdného a poplatků, společně se státní dotací, plně odpovídá nákladům na provoz a na investiční program.

TfL v r. 2007 uzavřel 10letou finanční dohodu na období do roku 2017/18 s vládou Spojeného království o výši dotací a „opatrnických“ výpůjček v rámci tzv. Přezkoumání úplných výdajů 2007. Tabulka s údaji pro jednotlivá léta 10letého plánu uvádí jako celkový součet státního financování sumu 39,213 miliardy £, z toho celková vládní dotace bude činit 33,063 miliard £, tedy 84,3 % z celkové sumy.

Konec projektů PPP v Londýně

Ze zpráv Railway Gazette plyne, že podle oznámení ze 7. 5. 2010 dosáhl TfL uzavření dohody o zpětném odkoupení Tube Lines, smluvního partnera London Underground, v jednom ze tří infrastrukturních projektů na obnovu tunelů, stanic a vybavení londýnské sítě metra v rámci Public Private Partnership – PPP.

TfL již v r. 2008 odkoupil zpět dva projekty od kontraktora Metronet, který neplnil dohody a nedodržoval stanovený rozpočet na provádění práce, a to za pouhou 1 £. Transakce s akcionáři Tube ve výši 310 milionů £ byla uzavřena 27. 6. 2010 a Tube Lines se staly sesterskou organizací, jíž je TfL jediným vlastníkem.

Starosta Londýna Boris Johnson (Konzervativní strana) při této příležitosti mimo jiné podle RG prohlásil: „osvobození od perversních tlaků byzantské struktury PPP, mám plnou důvěru, že London Underground a privátní kontraktori jsou víc než schopni dotáhnout zlepšení v síti londýnské dopravy, které potřebujeme, a to včas a v rámci daného rozpočtu“.

TfL zdůrazňuje, že dohoda o Tube Lines „nebude zahrnovat žádné extra finanční požadavky na stát“. Rozdíl mezi původně očekávanými náklady plánovaných prací pro zlepšení sítě po dobu 7,5 roku od 1. července 2010 dle Tube Lines a tím, co si TfL může dovolit, bude absorbován, protože nadále už nepoplynou žádné zisky pro akcionáře, a honoráře manažerů budou redukovány. Synergie přímého řízení investičních prací v celé síti má podle očekávání přinést „podstatné“ úspory, řekl pro Rail Business Intelligence mluvčí LU.

Příjmy z poplatků za mýtné

Tato specifická kapitola financování veřejné dopravy v Londýně stojí minimálně za stručnou zmínku. Mýtné jako opatření ke zmírnění negativních vlivů automobilové dopravy →





na centrální oblast města bylo po dlouhých přípravách zavedeno k 1. listopadu 2004 na základě „Nařízení o zpoplatnění zácp v centrální zóně Velkého Londýna – 2004“. Toto nařízení, jako nedílnou součástí GLAA 1999 a Transport Act 2000, obsahuje přílohu 4 pod výstižným názvem „Generální plán TfL pro využití jemu náležejícího podílu z čistých výnosů z mýtného v zahajujícím desetiletí“. Odhaduje se v něm, že čisté příjmy z mýtného budou ve výši 130 milionů £ za rok. V 10letém Business plánu TfL je pak v kolonce příjmů z mýtného (spojeného s příjmy z pokut a jejich vymáhání) uvedena každoroční suma pohybující se v průměru lehce nad 370 milionů £. Příloha 4 určuje, že čisté příjmy z mýtného budou v příštích 10 letech (2004–2014) využity na financování zlepšení ve Velkém Londýně s důrazem na celkem 11 oblastí, z toho: zlepšování autobusové sítě, urychlení a rozšiřování přístupnosti MHD, zlepšování přestupních uzlů, příspěvi k nákladům na rozvoj tramvají a vyhrazených pruhů pro autobusy, bezpečnost v dopravě, údržba silnic a mostů, posílení noční dopravy, restrukturační jízdného ve veřejné dopravě, zlepšování prostředí pro pěší a cyklisty, a další.

Na závěr lze shrnout, že z uvedených faktů zřetelně vyplývá silné povědomí města Londýna (Velkého Londýna) a vlády jeho Veličenstva o významu veřejné dopravy jedné z největších světových metropolí, a o schopnostech ve vzájemné spolupráci vytvořit odpovídající finanční zázemí pro provoz, obnovu a rozvoj tohoto systému. Město a stát zde postupuje ruku v ruce a můžeme se těšit, že londýnská doprava se v olympijském roce 2012 představí v tom nejlepším světle.

Financování MHD – přehled zdrojů

Případ Londýna zabral již cca polovinu vymezeného prostoru, nyní rychle ke globálnímu přehledu (bez nároku na vyčerpávající obsah) o financování MHD. Vydáme opět z pracovního dokumentu projektu SPUTNIC a jeho přehledného grafu s názvem „Finanční zdroje pro MHD (infrastruktura, zařízení, provoz)“. Protože se graf na stránce DP KONTAKTu nevejde (pro zájemce je však přístupný na www.sputnicproject.eu), zkusme ho převyprávět.

Základní dělení je na přímé komerční příjmy a nepřímé ne-komerční příjmy. **Přímé komerční příjmy:** hlavním zdrojem je **jízdné**, k němu přistupují **příjmy z ostatní činnosti** – reklama, služby, prodej výrobků, pronájem budov a zařízení, nákladní doprava. **Nepřímé ne-komerční příjmy:** zde se původní graf (ze Zprávy Řídícího výboru pro místní a regionální demokracii, 1998) člení na čtyři zdroje – **a) všeobecné rozpočtové zdroje, b) daňové úlevy, c) křížové financování veřejně prospěšných služeb a d) zvláštní daně a poplatky určené pro veřejnou dopravu.** Z těchto čtyř zdrojů je v České republice nejdůležitější (jako jediný využívaný) zdroj a) všeobecné rozpočtové zdroje, z kterých se hradí kompenzace za závazek veřejné služby a investiční dotace. Prostředky na kompenzace a dotace jsou příslušným orgánům přitom obecně k dispozici z daňového systému na základě směrnice č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů z některých daní.

Daňové úlevy (slevy na dani z paliv, podnikových daní atd.) nejsou v ČR vůbec běžné, totéž platí pro křížové financování veřejně prospěšných služeb, tak jak je úspěšně aplikováno např. v německých Stadtwerke. Už vůbec v Čechách není používán (a ani zvažován) čtvrtý zdroj d) nepřímých ne-komerčních příjmů, a to zvláštní daně a poplatky určené pro veřejnou dopravu: uživatelé aut (daň z paliva, daně z vozidel, parkovací poplatky, zpoplatnění silnic atd.), zaměstna-

vatelé (zaměstnanecká daň atd.), majitelé nemovitostí (daň z majetku, financování z přírůstků daně při zvýšení ceny nemovitostí, obecné daně a daně z majetku), obchodníci a jiné obory (přirážka k dani z obratu, turistická daň atd.). Shrnuto a podtrženo, z uvedeného vyplývá, že ve světě existuje relativně velmi široká škála finančních zdrojů pro MHD, z nichž i ty v ČR vůbec nepoužívané se v jiných zemích dostávají do příslušné legislativy sektoru veřejné dopravy a patří k hlavním zdrojům financování. Z používaných zvláštních daní a poplatků určených pro veřejnou dopravu zmiňme nejnámější příklady:

Německo – daň z paliva:

Zákon k regionalizaci veřejné hromadné dopravy z 27. 12. 1993 v § Financování stanovuje, že Spolkovým zemím přísluší na veřejnou hromadnou dopravu z nárůstu spotřební daně z minerálních olejů částka ve výši 6,745 miliardy €. Od r. 2003 je zvyšována o 1,5 % ročně a je poskytována jako kompenzace na regionalizaci železničních služeb na základě ustanovení § 3 stejného zákona, podle kterého „pro posílení hospodárnosti dopravní obsluhy ve veřejné hromadné dopravě je nutné se snažit o propojení odpovědnosti za její plánování, organizaci a financování“.

Francie – zaměstnanecká daň:

Od začátku 70. let minulého století zavedly francouzské úřady na základě zákona LOTI specifickou daň, tzv. **dopravní dávkou (DD)**, jejíž výtěžek je určen MHD. Je vybírána od zaměstnavatelů s více než 9 zaměstnanci zaměstnanými na obsluhovaném území. Zproštěny od ní jsou nevýdělečné veřejně prospěšné nadace, jejichž činnost má sociální charakter. Zavedení je dobrovolné, na základě rozhodnutí dopravního úřadu dané aglomerace. Jsou stanoveny maximální hranice dopravní dávkou, např. pro aglomerace nad 100 tisíc obyvatel 1,00 % z celkového mzdového objemu podniků, a v případech, že se rozhodly realizovat nový infrastrukturní projekt, pak 1,75 % (s možností kumulovat výtěžek). V pařížském regionu se pro jednotlivé departementy výše DD pohybuje od 1,00 % až po 2,50 % (pro vlastní město Paříž). DD je jedním z hlavních zdrojů financování MHD, a určitě tím, který nejvíce prospěl jejímu rozvoji ve Francii. Za rok 2008 dosáhly výnosy DD v pařížském regionu výše 2,920 miliardy €, ve zbývajících částech Francie 2,851 mld. €.

Rakousko: Vídeň – zaměstnavatelský poplatek:

Byl zaveden zákonem od 1. 1. 1970 a jeho výnosy slouží výhradně k financování rozvoje metra v hlavním městě, kdy se o náklady na výstavbu v poměru 50 % : 50 % dělí stát a město Vídeň. Povinnost platit poplatky má každý zaměstnavatel (fyzická nebo právnická osoba), který na území Vídně zaměstnává nejméně jednoho zaměstnance. Poplatek činí na každého zaměstnance a každý započatý týden existujícího služebního poměru 0,72 €. Výnos z poplatků plyne městu Vídeň a musí být použit na výstavbu podzemní dráhy.

Spojené státy – Financování z daňových přírůstků:

Rozvoj nové infrastruktury veřejné dopravy zvyšuje hodnotu okolních nemovitostí, jejichž vlastníci tak získávají významný a neočekávaný zisk, aniž by se podíleli alespoň na části nákladů na dopravní infrastrukturu. Daň ze zhodnocení majetku jako mechanismus získání spravedlivého podílu na zvýšené ceně nemovitosti byl poprvé použit v roce 1951 v Kalifornii a je známý jako Tax Increment Financing – TIF,



financování z daňových přírůstků. Místní orgán stanoví určitou oblast za okres TIF, a když ceny nemovitostí vzrostou oproti dříve hrazeným standardním vládním sazbám, příjmy z dodatečné daně splatí náklady vynaložené na rozvoj infrastruktury.

Financování MHD – přímé komerční příjmy a všeobecné rozpočtové zdroje

V této části článku opouštíme říši snů v podobě specifických daní a vracíme se k tradičně zavedeným formám financování, tak jak jsou známy u nás z dlouhodobé praxe. K financování provozu veřejné dopravy podal UITP oficiální stanovisko v dokumentu Focus Paper z dubna 2003: „Financování provozu veřejné dopravy je obecně založeno na kombinaci: tržeb z jízdného, dalších komerčních příjmů (reklama, pronájem majetku a podobně), specifických kompenzací za koncesionářské jízdné a sociální/regionální závazky a jakékoli další odměny požadované od veřejné autority, aby bylo možné zajistit dosažení požadovaných úrovní služby. Obecně platí, že financování provozu (a tím méně investic) veřejné dopravy nemůže být plně kryto tržbami z jízdného. Stupeň krytí nákladů tržbami z jízdného se může lišit podle konkrétní situace, případ od případu. Totéž platí pro náklady, které jsou účtovány provozujícím společnostem v závislosti například na tom, zda dopravce vlastní či nevládní infrastrukturu, na odpisových metodách, alokaci finančních nákladů, zda jsou účtovány poplatky z využití takového majetku, jako jsou autobusová nádraží atd. Výsledkem jsou rozsáhlé rozdíly v požadavcích na veřejné financování a formu veřejného financování. UITP zde hovoří o stupni krytí nákladů na provoz tržbami z jízdného (a z dalších komerčních příjmů). Stupeň krytí je ukazatelem, který automaticky navozuje úzkou souvislost obou složek financování těchto nákladů, kterými jsou vlastní komerční příjmy provozovatele – a druhá, kritická, protože přísně sledovaná složka, kompenzace za závazky veřejné služby. Obecně platí, že čím vyšší je první z nich, tím nižší je ta druhá. Stupeň krytí nákladů na provoz tržbami z jízdného (stupeň krytí) tak představuje jeden z nejdůležitějších a nejkompaktnějších ukazatelů fungování veřejné dopravy v tom kterém městě spojený úzce s financováním MHD, a odrážející jak cíle konkrétní dopravní politiky na jedné straně – tak aspekty ekonomické a manažerské na straně druhé. Pro připomenutí, Strategie DP hl. m. Prahy na období 2008–2015 dává za úkol DPP „snížit podíl dotace z rozpočtu města na svém hospodaření (zvýšit pokrytí nákladů tržbami), s tím, že do roku 2015 by stupeň krytí měl vystoupat na hodnotu 0,458“.

Stupeň krytí

Databáze mobility ve městech: Stupni krytí se naposledy v globálním měřítku zabývala Databáze mobility ve městech, velká srovnávací studie UITP uveřejněná v roce 2005 (výchozím srovnávacím časovým bodem pro shromážděné údaje byl rok 2001, přičemž byly zjišťovány tendence za celé předchozí desetiletí). Z 52 srovnávaných měst patřily výsledky 12 z nich k nejčastěji komentovaným, přičemž jejich stupně krytí v roce 2001 představovaly hodnoty: Praha 0,305; Budapešť 0,725; Vídeň 0,485; Helsinky 0,530; Singapur 1,260; Marseille 0,540; Paříž 0,455; Madrid 0,615; Berlín 0,425; Kodaň 0,680; Hong Kong 1,570; Londýn 0,810. Bylo by zajímavé porovnat, k jakému vývoji stupně krytí u těchto měst mezitím došlo. Ale již výsledek Hong Kongu za rok 2001 vyvolává otázku, jak toho dosáhli? Podle

UITP případ tohoto města ukazuje, že finanční výnosnost a ekonomická účinnost mohou jít ruku v ruce. Finanční výnosnost je dána tím, že město dává dopravci, podniku MTR Corporation, spolu s projekty výstavby nových linek metra současně k dispozici pozemky podél budoucích tratí, na kterých MTR organizuje multifunkční výstavbu. Ekonomická účinnost tohoto jihoasijského tygra, spolu s jeho technologickou a manažerskou vyspělostí vede pak k tomu, že se stal jedním z globálních světových operátorů a vyhrál např. nedávné výběrové řízení na provozování metra ve Stockholmu, kde nahradil předchozího operátora Veolii.

BVG: Vezmeme-li pro srovnání jedno z citovaných měst, Berlín, stupeň krytí byl v době návštěvy vedení BVG (DP Berlín) v DP Praha v březnu 2006 již na úrovni 0,860 a při pohledu na stránku 31 z jeho výroční zprávy za rok 2009 je první větou kapitoly Erträge „podařilo se nám v minulém roce zvýšit náš stupeň krytí o dalších 2,4 % na celkovou hodnotu 0,924“.

STIB: Návod pro používání celosvětově platné mince nazývané stupeň krytí může poskytnout jeden ze středních, avšak ambiciózních dopravců, bývalý partner DPP v klubu kvality CYQUAL, bruselský dopravní podnik STIB. Ve Smlouvě o řízení mezi regionem Brusel–hl. město a STIB na léto 2007–2011 uvádí čl. 62 smlouvy pod názvem Příjmy a stupeň krytí následující definici: „Stupeň krytí STIB je tvořen poměrem mezi celkovými vlastními příjmy a celkovými výdaji přidělenými na účet fungování podniku. Ve znění článků 8 a 11 zadávacích podmínek z 18. 7. 1996, kterými se STIB řídí, tento spravuje příjmy pocházející z prodeje jízdenek a z přírůžek k dani (pokut) vybírané od cestujících nevybavených platnými jízdními doklady. Kompenzace Regionu za preferenční tarify (slevy) doplňují tyto příjmy pocházející z prodeje jízdenek. Tento souhrn tvoří příjmy z jízdného. K těmto příjmům z jízdného (za přepravu) se přidávají další příjmy z komerčních aktivit, o kterých pojednává čl. 7, aby tvořily souhrn vlastních příjmů STIBu. Cílem STIBu je dosáhnout, nejpozději v roce 2011, stupeň krytí, počítaný podle norem SEC95, vyšší než 50 %“. Ve „Výroční zprávě o závazcích veřejné služby plněných STIB v r. 2008, na základě smlouvy o řízení 2007-2011 mezi Regionem Brusel–hlavní město a STIB“ se ve stejnomenném Článku 62 – Příjmy a stupeň krytí uvádí: „V roce 2008 stupeň krytí vytvořený podle norem SEC95 přestoupil 50 % (51,66 %). Cíl smlouvy o řízení pro rok 2011 byl tedy splněn v tříletém předstihu. Bude jej nicméně třeba udržet v příštích letech.“

Slevy jízdného: jejich kompenzování

Příslušná pasáž smlouvy STIB nás dovádí k jednomu z principálních prvků řešení rovnice stupně krytí: řešení záležitosti slev a jejich kompenzování, které se do přijaté podoby nového českého zákona o veřejných službách v přepravě cestujících nevešlo, je přitom jedním z klíčových prvků pro „ekonomické přežití“ dopravních podniků v ČR. Na základní otázku, zda je kompenzování slev na straně celkového deficitu (prokazatelné ztráty), nebo na straně příjmů (jak ukazuje příklad STIB), dávají jednoznačným způsobem odpověď i zákony o veřejné dopravě našich sousedů.

V rakouském Spolkovém zákonu o pravidlech veřejné dopravy, *ÖPNV – G §13 Volná jízda žáků a učňů hovoří o „výši finančních prostředků poskytovaných spolkovým ministrem pro sociální zabezpečení, generace a ochra-





nu spotřebitelů na náhradu jízdného za volnou jízdu žáků a učňů, jakož i způsob zúčtování“. Na tuto náhradu má rozpočet Ministerstva vyhrazeno 360 mil. € na rok. §14 přináší důležité ustanovení: „Pro poskytování zvláštních tarifů pro určité skupiny cestujících musí potřebné prostředky opatřit ti, kteří takové zvláštní tarify požadují“.

V polském zákonu záležitost slev řeší čl. 41, podle kterého na vyrovnání ztracených příjmů z titulu používání ústavních oprávnění ke zlevněné přepravě ve veřejné hromadné dopravě náleží přepravci refundace ve formě doplatku či předmětné dotace, přičemž náklady ústavních slev jsou hrazeny ze státního rozpočtu, a vyšší finančních prostředků určuje každoročně rozpočtový zákon.

V německých zákonech je otázka slev a jejich vyrovnání jako součásti příjmů/zisků provozovatele, a nikoli deficitu (prokazatelné ztráty), řešena na základě filozofie uplatňované VDV – Sdružením dopravních podniků Německa: „V otázce, zda kompenzace za dopravu studentů a osob se sníženou mobilitou/handikepovaných osob jsou součástí deficitu (prokazatelné ztráty) nebo součástí zisků, existuje rozdíl mezi právním pohledem a ekonomickým pohledem. Právně, kompenzace za zlevněné jízdenky ve školní dopravě a za bezplatnou přepravu určitých osob se sníženou mobilitou je kompenzací za závazky veřejné služby podle znění nařízení č. 1370/2007. Náš ekonomicko-politický pohled je jiný. Veřejné prostředky poskytované dopravním podnikům za zlevněné jízdenky je nepřímou subvencí pro školní dopravu a osoby se sníženou mobilitou. Dopravní podniky poskytují služby a dostávají peněžní sumy, které jsou hrazeny částečně cestujícími a částečně státem. (Kdyby nebyly žádné veřejné prostředky pro zlevněné tarify, žáci by museli platit plnou cenu.) Proto nazýváme peníze poskytované paragrafem 45a zákona PBefG a paragrafem 148 zákona SGB IX: „náhražka jízdného.“

Ve světle výše uvedeného, kdy ztráty ze slev jsou dopravcům plně hrazeny ať přímo státem, či zeměmi/regiony, nebo těmi kdo si je objednávají, a kdy tyto kompenzace jsou součástí jejich vlastních příjmů (z jízdného), lze považovat za minimálně mírně absurdní situaci rozsáhlého poskytování slev, včetně takových kategorií zákazníků v ČR, jako jsou členové parlamentu a další, přičemž kompenzace takto vzniklých ztrát z příjmu pro dopravce jsou „zabaleny“ do jednoho společného balíku dotací z veřejných rozpočtů majitelů těchto dopravců, v posledních letech (oprávněně) „zneklidněných“ výší tohoto balíku.

Kompenzace za veřejné služby

V závěrečných měsících roku 2009, v průběhu jednání pracovní skupiny pro přípravu zákona o veřejných službách (a při jednáních o smlouvách o závazcích veřejné služby) docházelo k mylným interpretacím, podle kterých by z kompenzace za služby měl dopravce hradit nejen provoz, ale také obnovu a případně i rozvoj majetku/infrastruktury. Toto není v plném rozsahu možné již ze znění klíčového **čl. 4 Povinný obsah smluv** Nařízení č. 1370/2007: „Smlouvy o veřejných službách musí jasně stanovit závazky veřejné služby a objektivním a transparentním způsobem stanovit ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případně kompenzace způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací.“ **Článek 9** Nařízení přitom jasně formuluje stěžejní otázku týkající se podpory investic do slova: „... členské státy mohou i nadále poskytovat v odvětví dopravy podpory podle čl. 73 Smlouvy, které představují

náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jiné než ty na které se vztahuje toto nařízení, zejména a) než vstoupí v platnost společná pravidla pro rozdělování nákladů na infrastrukturu...“

Přiměřený zisk a nadkompenzace

Otázka financování investic prostřednictvím kompenzace za veřejné služby a přiměřeného zisku (a zvláště představa možnosti saturace zadlužení podniku v souvislosti s dříve realizovanými investicemi) naráží též na definování tzv. nadkompenzace. Touto otázkou se zabývá dokument „**Zarámování Společenství státních podpor ve formě kompenzací veřejné služby - 2005/C 297/04**“ a jeho článek 2.4: „Částka kompenzace nesmí přesahovat to, co je nezbytné pro pokrytí nákladů způsobených prováděním závazků veřejné služby, přičemž se berou v úvahu k tomu vztážené příjmy stejně jako rozumný zisk pro provádění těchto závazků... Členské státy musí zajistit nebo nechat zajistit kontrolu, aby se ujistily, že nedochází k nadkompenzací. Nadkompenzace, která není potřebná k fungování služeb v obecném ekonomickém zájmu, představuje nedovolenou státní podporu...“

Státní podpora na obnovu vozového parku

Evropská komise vydala zároveň Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům z 22. 7. 2008. Pozornost je v nich věnována následujícím aspektům: veřejná podpora železničním podnikům pro financování kolejové infrastruktury (kapitola 2), podpory na nákup a obnovu kolejových vozidel (kapitola 3), vyrovnání dluhů členskými státy za účelem finančního ozdravení železničních podniků (kapitola 4). Kapitola 3 bod 3.2 Slučitelnost, výslovně uvádí: „Proto, za jistých podmínek, v odvětví osobní železniční dopravy (nebo v dalších druzích dopravy, jako je městský vlak, metro nebo tramvaj) se vydaje na nákup kolejových vozidel považují za způsobilé náklady. Aby se zamezilo narušení hospodářské soutěže, jsou pro tuto odchylku stanoveny čtyři podmínky, které musí být splněny současně,“ z nich např. „dotyčná kolejová vozidla, musí být určena výhradně službě městské, předměstské nebo regionální osobní přepravy v určité oblasti nebo na určité trase,“ přičemž „musejí zůstat po dobu min. 10 let výhradně určena pro konkrétní oblast.“

Dále vyšla směrnice EK 2009/33/EC o podporách pro čistá a energeticky účinná vozidla pro silniční dopravu.

Státní podpora na investice do infrastruktury

Český stát se v „Dopravní politice České republiky pro léta 2005–2013“ hlásí k podpoře městské dopravy v prioritě 3.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech. Slibuje zde, že „pro významné a efektivní projekty typu metra, tramvajových radiál, tram-train systémů a zapojení železnice do městské dopravy, bude zajištěno kofinancování ze strany státu. Stát bude v krátkodobém horizontu pro překlenutí dluhu z minulosti podporovat též nákup vozidel hromadné dopravy v souladu s legislativou v oblasti veřejné podpory.“ Zároveň však, o odstavec dál, jedním dechem uvádí, že „odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města“ a upozorňuje, že „**uvedená priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni**“. Více než zřejmá je tak skutečná strategie státní podpory pro rozvoj MHD, tak jak ji ilustruje konkrétní příklad financování rozvoje metra v Praze po roce 1989. Zatímco se v roce 1994 při ote-



vření úseku V.B Nové Butovice – Zličín stát podílel na jeho financování 84 % (město pouhými 10 %), v letech 1998 (IV.B Českomoravská – Černý Most) a 2004 (IV.C1 Holešovice – Ládví) poklesla státní podpora prudce na 29,6 % a 24,22 % z celkových nákladů. Poslední prodloužení pražského metra v roce 2008, úsek V.C2 Ládví – Letňany, pak byl státem finančně podpořen pouhými 12,04 %, zatímco podíl města stoupl na 72,58 %.

V Německu je hrazení investic do federální železniční infrastruktury dosahováno jednak skrze systém poplatků za užívání dopravní cesty Deutsche Bahn a jednak prostřednictvím veřejných rozpočtů. Jako druh kompenzace za regionalizaci železničních služeb již byla v úvodu článku zmíněna fixní suma z federálního generálního rozpočtu jednotlivým zemím v celkové výši 6,745 mil. € za rok.

Na úrovni zemí a obcí jsou hlavním zdrojem financování investic do dopravní infrastruktury veřejné rozpočty.

Země dostávají podstatnou část jejich rozpočtu skrze daňové transfery od federálních institucí. Jako doplněk je dále z federální úrovně poskytováno 1,67 miliardy EURO na zlepšování dopravních podmínek na obecní úrovni na základě **zákona o financování obecní dopravy – GVFG**. Finance jsou poskytovány jako dotace a podíl z celkových nákladů. Země musí žádat o toto financování pomocí programů pro investice do obecní silniční infrastruktury a veřejné dopravy (infrastruktura a vozidla, mimo DB).

Na základě zákona **o společnosti pro financování dopravní infrastruktury** z roku 2003 byla zřízena v Německu VFIG – Společnost pro financování dopravní infrastruktury. Je plně vlastněna federální vládou a řízena zástupci ministerstva dopravy. Hlavním motivem pro zřízení VFIG bylo vytvořit institucionální strukturu umožňující a podporující investování do dopravní infrastruktury mimo generální veřejné rozpočty a veřejný účetní systém. Jejím úkoly jsou financování a finanční management těch aspektů výstavby, údržby a provozu dopravní infrastruktury, které jsou zodpovědnosti federální úrovně, a příprava a zajišťování projektů PPP.

Polský zákon o veřejné dopravě má v Hlavě 4 – Financování veřejné hromadné dopravy Článek 44 v následujícím znění:

1. Na podporu investic v dopravní infrastrukturu a do dopravních prostředků používaných ve veřejné hromadné dopravě, mohou být uděleny cílené dotace ze státního rozpočtu. 2. Dotace, o kterých je řeč v odst. 1, jsou veřejnou pomocí ve smyslu předpisů zákona ze dne 30. dubna 2004 r. o řízení ve věcech týkajících se veřejné podpory.

Závěr

V článku byl nastíněn obecný přehled zdrojů financování MHD a způsoby, jakými státy přispívají k jejich zajišťování. Příklad Londýna v úvodu jasně hovoří o legislativním zabezpečení dopravní dotace pro Úřad Velkého Londýna udělované každoročně ministerstvem dopravy, a ukazuje vícezdrojovost financování provozu a rozvoje veřejné dopravy v britské metropoli. Bylo uvedeno několik příkladů zvláštních daní a poplatků určených pro veřejnou dopravu v Evropě a v Americe, i to, jak jsou legislativně zajištěny tak rozdílné způsoby financování veřejné dopravy, jakým je vyrovnání ztracených příjmů za zlevněnou přepravu na jedné straně, a podpora investic do infrastruktury a dopravních prostředků na straně druhé. Předložený výčet není zdaleka vyčerpávající. V úvodu jsem přislíbil provést porovnání takto nastíněné situace financování MHD, a specificky podíl státu na něm s tím, jak problematiku financování pojímá nový český zákon o veřejných službách v přepravě cestujících.

Pokud v článku uvedená pasáž z Dopravní politiky ČR vzbuzuje naděje na „kofinancování“ obnovy a rozvoje MHD, pak nový zákon je potvrzením toho, že po roce 1989 ve skutečnosti stát přenechal oblast městské dopravy na bedra jednotlivých měst, a to nejen z hlediska organizace a řízení, ale i z hlediska jejího financování.

Otázka financování veřejné dopravy je v zákonu o veřejných službách v přepravě cestujících zúžena výhradně na otázku kompenzací za zajišťování dopravní obslužnosti. Hlava V zákona s názvem Kompenzace v § 22 stanovuje, že kompenzaci v rozsahu stanoveném ve smlouvě poskytuje objednatel ze svého rozpočtu, přičemž na základě dopravcem předloženého finančního modelu nákladů, výnosů a čistého příjmu je objednatel povinen zkontrolovat, zda navrhovaná kompenzace není nadměrná. Značně vágní formulaci garance finančního příspěvku ze strany státu při zajišťování dopravní obslužnosti, tak jak ji obsahuje § 23 odst. (2), přinášíme v plném znění, bez komentáře: „(2) Dojde-li na základě změny právních předpisů nebo nepředvídatelných mimořádných okolností k nárůstu nákladů dopravců a z těchto důvodů hrozí snížení rozsahu dopravní obslužnosti objednatel podle uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příslušný rok o více než 10 %, rozhodne Ministerstvo financí o tom, zda objednateli na základě žádosti poskytne dotaci nebo provede rozpočtové opatření na zajištění dopravní obslužnosti ze státního rozpočtu podle jiného právního předpisu.“

V průběhu tvorby zákona, jako člen pracovní skupiny ustanovené ministerstvem dopravy, jsem při jednáních a v písemných stanoviscích podával řadu návrhů vycházejících ze zahraničních modelů, tak jak je stručně přináší tento článek. Podařilo-li se, s relativním úspěchem, dosáhnout začlenění příslušných pasáží o integrovaných dopravních systémech a pravomocích jejich organizátorů a dopravním plánování do zákona, tyto pokusy se zcela minuly účinkem, pokud jde o problematiku financování.

Tímto se loučím se čtenáři DP KONTAKTu a děkuji jim za jejich případný zájem, i shovívavost, kterou projeví od mých prvních textů po založení DPK v roce 1996. Děkuji všem přímým spolupracovníkům a těm, s kterými jsem měl čest podílet se na některých programech a projektech, za jejich mnohdy nedocenitelnou a obětavou podporu. Byla jich skutečně velká řada, vděčím jim za moc. Dopravní podnik Praha, přese všechny prožitá etapy, byl skvělou profesní příležitostí. Všem jeho zaměstnancům přeji hodně úspěchů v práci a osobním životě.



Procházky místy, kde už tramvaje nepotkáte (4)



Typická staroměstská jednička projela Prašnou branou a míří do Celetné. (Asi rok 1943)

Vrcholí léto, období, kdy se Praha zaplní turisty více než jindy. Snad právě proto se po více jak roční přestávce znovu vracíme k procházkám po zrušených tramvajových tratích v Praze. Tentokrát se vydáme přímo do centra naší metropole, jenže si nebudeme všímat slavných památek, ale především míst, kde kdysi jezdily tramvaje.

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

Napříč Starým Městem

Nejdříve pár základních informací: Historické centrum Prahy – Staroměstské náměstí – získalo spojení už koňspřežnou tramvají od 24. prosince 1883, jezdilo se tu od Prašné brány do Křižovnické ulice. Od 26. srpna 1901 koňku nahradily elektrické tramvaje a 28. června 1908 přibyla ještě severojižní trasa od nového Čechova mostu na Staroměstské náměstí, vedená dnešní Pařížskou třídou. Vedení tramvajových kolejí historickou zástavbou s úzkými ulicemi ale nebylo příliš ideální. Proto tramvaje už 6. prosince 1925 opustily Platněřskou a Malé náměstí a od 1. ledna 1960 s ohledem na ohroženou statiku historických budov musel být zrušen i zbývající úsek v Pařížské a Celetné. Ale vraťme se na začátek.

Naši procházku začneme přímo pod majestátní Prašnou branou, stavěnou od roku 1475, jejíž předchůdkyně bývala součástí středověkého opevnění Prahy. V době, kdy

tudy začala jezdit koňka, vypadalo okolí jinak. Například místo dnešního secesního Obecního domu tu bývaly nízké přízemní objekty s krámkou a vnitřek bloku byly Královské kasárny a kadetní škola. Býval tu také kostel sv. Vojtěcha. Jak už bylo řečeno, trať koňky tu byla předána do provozu 24. prosince 1883, ale klapot koňských kopyt, práskání bičem a charakteristické zvonění se tu začalo ozývat mnohem dříve při zkušebních jízdách. Už v pondělí 25. listopadu 1883 se tu sešla úřední komise, která celou trať od Křižovnického náměstí až na Žižkov projela a povolila tady provoz. Na Žižkově ale tehdy byla epidemie černých neštovic, a proto se zvažovalo, kdy dopravu zahájit. Nakonec se začalo jezdit alespoň přes Staré Město a až 31. prosince 1883 v celé trase až na Žižkov. Zastávka Prašná brána tehdy byla v obou směrech při vyústění z Hyberské na Příkopy. Pod Prašnou branou vedla jen jedna kolej. Až v souvislosti s elektrifikací karlínské tratě byla v roce 1899 dvoukolejná část tratě prodloužena z Hyberské pod Prašnou branou a přímo pod ní byla výhybka, kde se trať stávala jednokolejnou. Až od 10. srpna 1908 byla dvoukolejka prodloužena o 35 metrů do Celetné ulice, čímž se pro řidiče zlepšila viditelnost do jednokolejného úseku.

Hned po několika krocích od Prašné brány odbočuje vpravo ulice U Prašné brány. Také sem vedly koleje. Byla tu postavena 92 metrů dlouhá, z větší části dvoukolejná odbočka, která sloužila od 26. května 1912 jako konečná, zprvu linky č. 2 a od roku 1914 do roku 1917 tu obracela osmička. Obě linky přijížděly samozřejmě od Hyberské. Později koleje sloužily jen manipulačním účelům a k pří-

Motorový vůz 411 v čele vlaku linky číslo 1 přijíždí kolem roku 1927 do výhybny Celetná ulice.





Tramvajová souprava kolem roku 1942 přijíždí na Ovocný trh, to už odtud až k Prašné bráně v té době byla dvoukolejná trať.

ležitostným jízdom. Odbočka byla zrušena na začátku srpna 1930 v rámci velké přestavby náměstí Republiky. Po několika krocích se zleva připojuje Ovocný trh. Na zdejší malé křižovatce bývala tramvajová zastávka s názvem Celetná ulice. Byla tu výhybna, a tedy místo povinného křižování protijedoucích vlaků. Původně bývala krátká. Teprve od 12. srpna 1905 byla prodloužena i přes křižovatku s Královodvorskou ulicí. Mívala zajímavý tvar, protože trať tu tvořila „esíčko“ a s ohledem na měnící se šířku volného prostoru se měnila nepravidelně i osová vzdálenost kolejí ve výhybně. Teprve při už zmíněném rušení odbočky za Prašnou branou byl dvoukolejný úsek prodloužen až těsně za Ovocný trh a nahradil tak původní výhybnu.

A to už vstupujeme do vlastní Celetné ulice. Jediná tramvajová kolej ve směru ke Staroměstskému náměstí byla položena u levého chodníku, aby tu zůstalo místo pro zastavení povozů, či později automobilů zásobujících zdejší obchody. Jednokolejka původně vedla až na roh Staroměstského náměstí. Aby bylo možné zjednodušit

Výstavba kolejové splítky na jaře 1938 u výhybny Týn.



Dvě koleje se ve větší části Celetné nemohly položit kvůli potřebě automobilů občas zastavit.

křižování vozů, byla od 14. ledna 1906 v malém rozšiřujícím se místě u Štupartské ulice v provozu výhybna s novou zastávkou pojmenovanou Týn. Za výhybnou jednokolejka pokračovala, ale jen pouhých deset metrů, než se trať definitivně stávala dvoukolejnou. Když se v roce 1938 v Celetné ulici rekonstruovaly inženýrské sítě (výluka trvala od 19. dubna do 23. května 1938), využily toho Elektrické podniky k zásadní rekonstrukci tratě. Jednokolejné úseky mezi Ovocným trhem a Týnem a Týnem a Staroměstským náměstím byly nahrazeny kolejovými splítkami, čímž byl odstraněn nepříjemný rámus způsobený přestavováním pérových výhybek. Jak už bylo řečeno v úvodu, trať byla zrušena od 1. ledna 1960. Po Staroměstském náměstí vedla trať po jeho jižním okraji a před radnicí byla stanice, a to jak na koňce, tak na elektrické dráze. V roce 1908 byla dvoukolejným obloukem k Prašné bráně zaústěna trať od Čechova mostu, ale v květnu 1911 byly doplněny i oblouky od Malého náměstí. Na Staroměstském náměstí býval v té době živý tramvajový provoz. Postupně se tu vystřídal →

Místo, kde kdysi bývala výhybna Týn 25. června 2010.



Vůz linky číslo 4 před dnes už neexistujícím novogotickým křídlem Staroměstské radnice.



6 číslovaných linek elektrických tramvají – 2, 4, 7, 8 a 12 (a jedna další v roce 1905 v době, kdy ještě tramvaje neměly čísla). V letech 1912 na náměstí jezdily současně tři tramvajové linky (2, 7 a 12). Pokud měla nějaká linka na náměstí konečnou, používala přejezd, který byl před radnicí na trati od Pařížské ulice. Ten tu byl až do roku 1923, kdy byl přeložen do Pařížské ulice. Můžeme říci, že trať v Pařížské nebyla příliš zajímavá. Byla postavena v nové městské zástavbě po asanaci historického Starého Města a s výjimkou změn přejezdů (další byl u Čechova mostu, také byl zrušen v roce 1923) byla dotčena vlastně jen zapojením tratě v Sanytrové ulici (17. listopadu) v roce 1925 a doplněním dvoukolejného oblouku do Pařížské v roce 1952. Když byla od prvního dne roku 1960 trvale zrušena, zůstala část kolejí zachována ještě pro potřeby II. celostátní spartakiády, aby tu mohly být odstavovány rezervní vlaky. Po jejím skončení byly i zbývající koleje postupně odstraněny.

Vraťme se ale ke Staroměstské radnici. Jen těžko si asi představujeme, že tramvajová trať pokračovala k Malému náměstí, ale bylo tomu tak. Na Malém náměstí bývala u elektrické dráhy stanice (u koňky ne). Koleje koňky vedly vpravo od kašny, která je v jeho středu, koleje elektrické dráhy objížděly kašnu velkým obloukem vlevo a stáčely se k severu do úzké soutěsky mezi domy čp. 139 (vlevo) a 9 (vpravo) a ostrým obloukem zahýba-

Vůz linky číslo 2 směřuje kolem rozestavěné Nové radnice z Mariánského náměstí do rodící se Linhartské ulice.



Koňka právě vyjela z jednokolejného úseku v Platněřské na Mariánské náměstí.



ly vlevo do dnešní Linhartské ulice. Původně, když tu bývala stará zástavba, byla tato ulice označována jako náměstí téhož jména. Trať pokračovala až na Mariánské náměstí a do Platněřské. Přesto v těchto úzkých a nepřehledných uličkách probíhal provoz celkem bez problémů až do roku 1909, kdy se začala stavět Nová radnice. Protože kolej ve směru od Malého na Mariánské náměstí byla příliš blízko staveništi, musel tu být 8. června 1909 zaveden provizorně, ale dlouhodobě jednokolejný provoz. V tomto nepřehledném úseku bylo povinností průvodčího jít před vlakem a ukazovat řidiči, zda je trať volná! Patrně tu ale pomáhali i „dozorci vozby“. V souvislosti se stavbou radnice tady byla znova budována kanalizace a od září do listopadu 1910 se mezi Mariánským a Malým náměstím nejezdilo vůbec.

Zajímavá byla trať v Platněřské ulici. Koňka i elektrická tramvaj tu měly k dispozici jen jednu kolej (jednokolejný úsek na koňce byl s ohledem na velikost vozů kratší). Proti dnešnímu stavu byla ale Platněřská ulice původně mnohem níž. Když se stavěla radnice, probíhala současně i nasypávka ulice (původní niveleta je dodnes patrná za zábradlím těsně u budovy Klementina). Východní polovina Platněřské byla vyzdvížena dříve. Pak bylo možné zrušit trať v rodící se Linhartské ulici a dvoukolejná tramvajová trať proklíčovala několika oblouky od Malého náměstí do Platněřské přes jižní okraj dnešního

Nepříliš kvalitní dobová pohlednice s tramvají jedoucí už východní částí Platněřské ulice.





Podél Klementina je i dnes jasně patrné, jak hluboko byla úroveň Platněřské ulice před rokem 1913.



náměstí Franze Kafky. Traťový oblouk do Platněřské měl poloměr 17,5 m, což svědčí o stísněných poměrech v těchto místech. Při pohledu do těchto míst stojí za zmínku, že v roce 1916 se tu projektovalo propojení s další navrženou a v roce 1914 schválenou tratí od Mánesova mostu na Těšnov. Ze záměru ale sešlo. Když se přeložená trať Platněřskou ulicí dávala 26. května 1913 do provozu, byla provizorně ukončena výhybkou na Mariánském náměstí. Tím se uvolnila západní část Platněřské pro zvýšení terénu. Současně se podobně měnila niveleta i v rozšiřované Křižovnické ulici. Stavební práce trvaly až do srpna, tedy několik měsíců. Teprve 22. srpna byl v Platněřské ulici a také v upravené Křižovnické obnoven provoz. Tramvajová trať mezi Mariánským a Křižovnickým náměstím byla nyní dvoukolejná. Protože se současně stavěla nová trať k Rudolfinu, byl na křižovatce Křižovnické a Platněřské vložen úplný dvoukolejný trojúhelník. Samotná trať k Rudolfinu byla předána do provozu o měsíc později, 21. září 1913. Tramvaje jezdily přes Malé náměstí a Platněřskou do 5. prosince 1925. Následující den se začalo jezdit po trati prodloužené od Rudolfinu ke staroměstskému předmostí Čechova mostu, čímž se cestování od Národního divadla pod Letnou výrazně urychlilo, i když za cenu, že se omezila dostupnost Staroměstského náměstí. Kupodivu ale mnoho stížností od veřejnosti na tuto úpravu nebylo. Od té doby přes Staroměstské náměstí jezdila už jen jediná linka, jednička, vedená od Čechova mostu do Celetné a přes Prašnou bránu do Hyberské.

Stavba dvoukolejné tratě v Platněřské ulici v roce 1913.



Opuštěná trať zůstala ještě několik měsíců zachována, ale informace o jejím případném použití nemáme. Křižovatka v Platněřské byla odpojována až 9. srpna 1926, na Staroměstském náměstí byla rekonstrukce provedena 18. a 20. října. Před orlojem byla postavena odstavná kolej pro vyhlídkový vůz. Byla využívána málo, a proto byla v roce 1934 zrušena. Procházíme-li se dnes Platněřskou ulicí, těžko si tu dnes dvoukolejnou trať představíme. Stejně tak je překvapivý rozdíl nivelet, který si tu můžeme dobře prohlédnout.

Rokem 1960 tedy končí dopravní historie tramvajové dopravy na Staroměstském náměstí. Tečku za tramvajovou tratí ale udělala až rekonstrukce křižovatky u Prašné brány, při které byly zrušeny koleje stále vedoucí pod Prašnou bránu. V noci z 16. na 17. srpna bylo odstraněno šestnáctisrdcové křížení a ve směru náměstí Republi-

Ačkoliv tramvaje přestaly jezdit přes Staroměstské náměstí 1. ledna 1960, ještě v září tudy projely poslední tramvaje. Byly to nákladní vozy odvázející postupně vytrhávané kolejnice.



ky – Na Příkopě ho nahradily přímo koleje. Hlavní akce proběhla v noci ze 24. na 25. září, kdy byla nahrazena i zbývající konstrukce. Dnes je téměř nepochopitelné, že za tak krátké výluky byly koleje nejen vyměněny, ale současně byly výhybky uloženy na dřevěné a oblouky na betonové pražce a současně byly poloměry oblouků upraveny posunutím výhybek pro průjezd vozů T3. Málokdo z Pražanů si zřejmě všiml, že ještě v sedmdesátých letech ležely vnější kolejnice tratě přímo pod Prašnou branou. Teprve když byly po mnoha letech odstraněny, zmizely asi poslední připomínky tramvajové dopravy přes Celetnou ulici. Možná se při procházce staroměstskými ulicemi, kterými jezdily kdysi tramvaje rozhlédnete po okolních domech a najdete ještě nějaké stopy po závěsech trolejového vedení. Ale protože drtivá většina domů už prošla obnovou fasády, budete zřejmě neuspěšní. Ale i tak prohlídka Starého Města bude stát zato. ☺





Kdo si klikne, nestojí



**nakupujte na
eshop.dpp.cz**

VYSOČANSKÁ



Dopravní podnik
hlavního města Prahy