

# DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

## »»» 10 LET POTÉ

/strany 12 až 17/

- » Když v metru vládla voda
- » Povodně pohledem z tramvaje
- » Tematické cvičení Povodeň 2012

# Prodloužení platnosti Opencard snadno a rychle



Platnost je viditelně  
vyznačena na potisku.

Pokud končí platnost vaší Opencard do 31. 7. 2013\*, jednoduše si ji sami prodloužíte ve validátoru ve stanici metra bez nutnosti fyzické výměny karty!



\* Platnost karty si můžete prodloužit nejdříve 150 dní před jejím vypršením

**1** infolinka  
**12 444**  
www.opencard.cz

Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

PRAŽSKÁ  
INTEGROVANÁ  
DOPRAVA

PRA  
HA  
GUE  
PRA  
GA  
PRA  
G

- 4-5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Listárna**
- 7 >> **Média**  
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 >> **Rozhovor**  
PERSONALISTIKA JE PŘEDEVŠÍM SLUŽBA
- 10 >> **Tým měsíce**  
JAK SE MĚNÍ MOZEK VALIDÁTORU
- 11 >> **Reportáž**  
STRÍPKY Z JÍZDY ZRUČNOSTI 2012
- 12-15 >> **10 let poté**  
KDYŽ V METRU VLÁDLA VODA – I.  
16 TEMATICKÉ CVIČENÍ POVODEŇ 2012  
17 POVODNĚ POHLEDEM TRAMVAJÍ
- 18-19 >> **Z podniku**  
BEZBARIÉROVÉ ZPŘÍSTUPNĚNÍ NA I. P. PAVLOVA  
SE BLÍŽÍ
- 20-21 >> **CESTA K MODERNÍMU VOZOVÉMU PARKU  
PRAŽSKÉHO METRA**
- 22-23 >> **KDYŽ TRAMVAJE JET NEMOHOU  
24 REKONSTRUKCE SKORO BEZ VÝLUKY  
25 NEJVÝŠE JSOU KOBYLISY**
- 26 >> **Historie**  
VÝLUKY V PRAŽSKÉM METRU
- 27 >> **Za kolegy po Evropě**  
MNIHOVU SLUŠÍ MODRÁ
- 28 >> **Zajímavosti**  
29 TROLEJBUS TATRA OPĚT POD NAPĚTÍM  
MUZEJNÍ NOC LÁMALA REKORDY
- 30 >> **Kultura**  
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 31 >> **Zábava**

Foto na obálce: archiv DPP

## DP kont@kt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

**Sídlo redakce:** Oddělení Externí a interní komunikace,  
Sokolovská 217/42, Praha 9,  
telefon: 296 192 056, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

**Šéfredaktor:** Petr Ludvíček

**Redakční rada:** Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),  
Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík,  
Miroslav Grossmann, Tereza M. Krásenská, Jaroslav Kristen,  
Miluše Macháčková, Milan Slezák a Jana Šejnohová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 22. června 2012

NEPRODEJNÉ

Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

s 1. červencem letošního roku jsou platné změny v organizační struktuře Dopravního podniku, kterými je dotčena makrostruktura společnosti, tedy uspořádání některých úseků a jednotek. V rámci této restrukturalizace bylo původně naším záměrem vytvořit novou složku, a to Finanční úsek, který by vznikl rozdělením stávajícího Ekonomického úseku na dvě části. Po přehodnocení záměru, zejména z hlediska efektivity, bylo od tohoto záměru upuštěno; Ekonomický úsek bude i nadále vykonávat stávající agendu, a navíc převezme oblast smluvních vztahů, tedy odbor 340300 Nemovitý majetek, a oblast investičního rozvoje, tj. odbor 900500 Strategický a investiční rozvoj. V souvislosti s tím byla zrušena jednotka Správa nemovitého majetku a její agenda rozdělena do úseků Finančního a Technického. Druhý z jmenovaných úseků zároveň převzal působnost v oblasti správy objektů, tedy odbor 340400 Technická správa objektů.

Co se týká řízení lidských zdrojů Dopravního podniku, je od 1. července uvedeno v soulad s organizační strukturou a i v souvislosti se zvýšením počtu řízených útvarů změněn název ze sekce na úsek Lidské zdroje. Zbývá dodat, že v úseku Generálního ředitele došlo ke snížení počtu přímo řízených útvarů. Odbor Kvalita a technika řízení byl rozdělen – oddělení 900420 Technika řízení přešlo do úseku Lidské zdroje a oddělení 900410 Řízení kvality do Dopravního úseku. S takto nastavenou makrostrukturou DPP vyjádřila souhlas dozorčí rada podniku na svém 10. zasedání 13. června.

Výše zmíněná organizační opatření nejsou finální, nicméně jakékoli další změny nebudou již zásahem do schválené celkové struktury společnosti. Jejich hlavním smyslem je zpřehlednění a zjednodušení „pavouka“ a zároveň zefektivnění řízení celé společnosti. V kontextu s filosofií nového vedení se chceme dobat stabilizace firmy, transparentnosti, jasně daných kompetencí a odpovědnosti.

>> **Vladimír Lich,**  
generální ředitel



## Prezentace autobusových novinek

V návaznosti na červnovou prezentaci značky ISUZU v areálu ÚD v Hostivaři pokračujeme s představováním novinek výrobců autobusů. V pondělí 18. června byla v hostivařském atriu představena další značka, a to Iveco – nízkopodlažní Citelis (10,5 m) s pohonem na CNG, dále zkrácená varianta Low Entry busu Cossway LE 10.8 a asi nejzajímavější vozidlo – Citelis (12 m) poháněný hybridní technologií. Po krátkém seznámení s hlavními parametry autobusů a prohlídce obou typů následovala tradiční testovací jízda, která vedla z areálu DPP až do Xaverova, Dubče a zpět. V úterý 26. června byly u stanice metra Letňany představeny nové autobusy pro PID. Autobusy řady MAN Lion's City v provedení třídvéřový standardní o délce 12 metrů a čtyřdvéřový kloubový s délkou 18 m prezentoval výrobce autobusů MAN ve spolupráci s organizací Ropid a soukromým dopravcem PID Stenbus. Po prohlídce a úvodním slovu k oběma typům se konala předváděcí jízda, která vedla z Letňan přes Kbely s krátkou zastávkou v autobusovém obratišti Letecké opravy a zpět.



## Zahraniční návštěvy

O návštěvu DPP v červnu projevilo zájem několik zahraničních delegací. Ta z USA čítala 55 členů, kteří se během návštěvy seznámili se systémem zajištění veřejné dopravy v Praze. Součástí programu byla i diskuse s generálním ředitelem Dopravního podniku, v jejímž rámci byly zaznamenány zajímavé podněty a náměty pro DPP. Do Prahy zavítala i delegace z čínského města Chongqing. Šestičlenná delegace z města s téměř osmi miliony obyvatel se zajímala o činnosti související s plánováním a rozvojem sítí zejména u kolejové městské hromadné dopravy. Její členové ocenili praxi územního plánování v Praze s ohledem na možné trasování linek metra a tramvají do budoucna, bez kolize s jinými stavbami. Koncem měsíce zavítala do DPP delegace z budapeštského dopravního podniku BKV a tamní Asociace pro historii tramvají, které projevily velký zájem o organizaci městské dopravy v Praze a o její technické zázemí. Navštívily dispečinky autobusů, tramvají a metra, ve vozovně Pankrác se zajímaly zejména o novou tramvaj 15T a ve spolupráci s firmou Škoda pro ně byla uspořádána exkurze do zázemí metra v depu Hostivař.

O návštěvu DPP v červnu projevilo zájem několik zahraničních delegací. Ta z USA čítala 55 členů, kteří se během návštěvy seznámili se systémem zajištění veřejné dopravy v Praze. Součástí

## TURNAJ VYHRÁLO METRO I

V sobotu 23. června se uskutečnil na hřišti areálu Ústředních dílen DPP v Hostivaři fotbalový turnaj u příležitosti 60. výročí založení Střední průmyslové školy dopravní. Turnaje se zúčastnilo celkem 6 mužstev, přičemž dva týmy vyslal do boje Dopravní podnik, jeden tým SPŠD a tři zbývající mimopražské dopravní podniky. Ve velkém finále, v němž se střetly týmy Metro I a SPŠD, nakonec rozdíl branky z přímého kopu zvítězil tým Metro I, jehož barvy reprezentovali i nejlepší střelec a brankář turnaje. Fotbalový turnaj však zdaleka není jedinou akcí, která se k oslavám výročí školy váže. Již 3. září odveze žáky prvních ročníků do školy historická tramvaj a 17. září bude v prostorách muzea MHD slavnostně odhalena pamětní deska školy. V týž den bude ve vestibulu metra Florenc zahájena výstava žákovských prací a v sobotu 6. října proběhne den otevřených dveří v obou budovách školy, a to v Moravské ulici na Vinohradech a Plzeňské ulici na Smíchově. Oslavy výročí pak zakončí 15. října slavnostní koncert v Betlémské kapli.



## Konec Valentinky

Měla zajímavou historii a mnoho zaměstnanců Dopravního podniku se s ní setkala osobně. V červnu 2012, po téměř 97 letech se stává minulostí. Do jejích krovů se zakousla bourací kladiva a jeřáby, a tak opět mizí jeden ze svědků historie městské hromadné dopravy v Praze. Znali jsme ji pod jménem Valentinka. To podle ulice Na Valentince, která se ale dlouhá léta jmenovala Libušina. Ano, hovoříme o bývalé vozovně Smíchov. Na tomto místě stávala původně, od roku 1883, jedna z vozoven pražské koněspřežné tramvaje. Od roku 1901 její prostory provizorně – avšak poměrně dlouhých 13 let – využívaly i tramvaje elektrické. Nedostatek vhodných pozemků vedl Elektrické podniky k tomu, aby v roce 1914 starou remízu zbořily a na jejím místě postavily malou, ale přesto významnou tramvajovou vozovnu. Zahájila provoz 15. prosince 1915. Měla jen sedm kolejí, na které se vešlo 45 vozů. V roce 1931 tady byla potřeba odstavení dalších tramvají tak naléhavá, že na ulici musela být položena ještě jedna samostatná kusá kolej. Vozovna Smíchov sloužila tramvajím do 3. prosince 1937, kdy se zdejší tramvaje přestěhovaly do nové vozovny v Motole. To ale neznamenal konec vozovny. V roce 1939 byla adaptována na vozovnu trolejbusů. Jejich zkušební provoz tu začal 14. září a pravidelný 1. října 1939. Trolejbusy tu měly své zázemí 33 let, tedy déle než elektrické tramvaje. Právě v této vozovně byl definitivně ukončen



v noci z 15. na 16. října trolejbusový provoz v Praze, čímž se nesmazatelně zapsala do historie pražské MHD. Od roku 1977 začalo vozovnu využívat učiliště DPP jako jednu ze svých dílen praktického výcviku. Je zajímavé, že prakticky až do samého konce se

v interiéru bývalé vozovny našly pozůstatky na trolejbusový provoz – části trolejového vedení. Dílny učiliště tu byly až donedávna. Jen pár posledních měsíců areál využívala soukromá firma. Demoliční práce tu začaly v sobotu 2. června. V době uzávěrky mizela střeška a její dřevěné podpůrné konstrukce, které jsou podobné těm, které můžeme obdivovat ve vozovně Střešovice. Samotné obvodové zdi ale mají podle neověřených zpráv zůstat a budou využity i pro novou budovu. Alespoň kousek vozovny by tak zůstal zachován pro příští generace.

## Webový našeptávač

Aplikace Vyhledávání spojení patří na webu Dopravního podniku k těm nejvyužívanějším. Cestujícím začal v druhé polovině června sloužit zjednodušený formulář této aplikace, který po zadání alespoň dvou znaků ze slova hledaného místa zobrazí pomocí našeptávače všechny zastávky, objekty či body zájmu. Nově je dostupná také funkce vyhledávání nejbližší zastávky po vyplnění konkrétní poštovní adresy. Nová verze Vyhledávače spojení obsahuje také unikátní databázi s informacemi o bezbariérové přístupnosti všech pražských tramvajových zastávek. Zobrazené informace se týkají výšky nástupní hrany, šířky aktivní plochy nástupiště, nejužšího průjezdného místa či samotného charakteru přístupu na zastávku. V případě autobusových zastávek budou, vzhledem

## Podepsána kolektivní smlouva do roku 2015



V pátek 29. června podepsalo vedení Dopravního podniku a odborové organizace působící v DPP dodatek kolektivní smlouvy na období 2012–2015. Nejdůležitějším bodem jednání, která probíhala rekordně rychle, a to pouhé tři měsíce, byl růst tarifních mezd. Mzdy vzrostly už od 1. července 2012 o jedno procento. Další nárůst, tentokrát o 3 procenta, bude následovat od 1. 5. 2013. V letech 2014 a 2015 pak bude určujícím ukazatelem nárůstu mezd inflace, ke které se připočte 0,7 % v roce 2014, resp. jedno procento v roce 2015. „Shoda s odbory na tříleté období zajistí našim zaměstnancům dobře ohodnocené zaměstnání a stabilní pracovní zázemí. Kromě základní mzdy jsme navíc navýšili i klíčový benefit, kterým je penzijní připojištění,“ uvedl Vladimír Lich, generální ředitel Dopravního podniku. Příspěvek na penzijní připojištění se dle dodatku kolektivní smlouvy zvýší až na 850 Kč na zaměstnance měsíčně.

## VÝJEZD HISTORICKÉ SOUPRAVY METRA

V neděli 12. srpna bude u příležitosti 34. výročí zahájení provozu prvního úseku linky A slavnostně představena historická souprava typu 81-71. Akce, jež volně navazuje na úspěšný výjezd soupravy EČS v den zahájení provozu na prvním úseku pražského metra 8. května 2012, se kromě široké veřejnosti zúčastní také zástupci Dopravního podniku. Stejně, jak tomu bylo 12. 8. 1978, budou se moci i letos návštěvníci poprvé svězt v 11:45, a to ze stanice Dejvická do stanice Náměstí Míru, a vůbec poprvé původní sovětskou soupravou také do stanice Depo Hostivař.

k nutnému zmapování sítě, údaje doplňovány průběžně. Uživatel si nyní při zadávání trasy může také nově zvolit úroveň bezbariérové přístupnosti. Při zaškrtnutém políčku „Jen bezbariérová spojení“ jsou vyhledány pouze spoje zajišťované garantovanými nízkopodlažními vozidly. Při zaškrtnutém políčku „Jen nízkopodlažní spoje“ se vyhledají spoje zajišťované garantovanými nízkopodlažními vozidly, přičemž na bezbariérovou přístupnost zastávek a stanic metra není brán zřetel.



☒ Dobrý den, dne 20. 6. 2012 kolem 10.10 hod. ve stanici metra Vltavská mi spadl mobilní telefon do kolejiště. Toto jsem nahlásil dozorcí stanice, která věc s úsměvem vyřešila. Rád bych vám sdělil, že tato zaměstnankyně se chovala velice slušně a profesionálně. Věřím, že takových zaměstnanců máte většinu.

Vladimír Fiedler

☒ Dobrý den. Není to tak dlouho (počátkem května), kdy jsem si stěžoval na řidiče, který projel zastávku na znamení, aniž by se obtěžoval zastavit přesto, že na něj několik lidí mávalo. V rámci objektivitu bych chtěl tímto poděkovat řidiči linky 363 (č. 3 odjezd 13. 6. v 18:30 ze stanice Kateřinky) za nevšední vstřícnost a trpělivost, kterou projevil při nástupu mém i staršího manželského páru. Vše navíc podpořeno úsměvem. Ještě jednou díky a přeji Vám více takových profesionálů.

David Duchoň

☒ Chtěl bych poděkovat férovému a profesionálnímu řidiči (linka 512/51, bus 7450) za navrácení batohu s osobními věcmi, doklady i penězi, nalezenými 26. 6. 2012. Přeji hodně šťastných kilometrů i úspěchů nejen v profesním životě.

Martin Havel

☒ Dobrý den, jela jsem 18. 6. 2012 linkou 123 ze zastávky Kavalírka na Šmukýřku. Na druhé zastávce Kavalírky řidič nezastavil, protože tam stál kamion, ale byli tam lidé a on tu zastávku prostě ignoroval a nezastavil. Bylo to v 8:18 z Kavalírky. Řidič autobusu se zjevně naštvál, že tam stojí

kamion a ne že by zastavil o kus dál, prostě přidal plyn a zastávku ignoroval. Další autobus jel až za 20 minut.

Daniela Matoušková

### »» Z ODPOVĚDI:

Vedoucí garáže Řepy předvolal k projednání připomínané záležitosti řidiče, který uvedeného dne obsluhoval linku číslo 123, pořadí 4, evidenční číslo vozu 3386. Vedoucí garáže s řidičem podnět projednal, vyhodnotil podání jako oprávněné a řidiči za porušení předpisů snížil pohyblivou složku mzdy dle Kolektivní smlouvy.

☒ Prosim, upozorněte řidiče, který jel 18. 6. 2012 v 16:46 linku č. 218 ze zastávky Nádraží Ruzyně, ať na horním úseku jezdí po tramvajovém tělese. Jel po silnici a samozřejmě se dostal do kolony stojících osobních automobilů. Pokud je venku přes 30 stupňů a v autobusu o 20 víc, opravdu není pro cestující ideální stát zbytečně v koloně.

Martin Horník

### »» Z ODPOVĚDI:

K připomínce ohledně trasy linky dodáváme, že jízda autobusových linek po tramvajovém tělese (TT) v ulici Evropské je součástí dopravních opatření při výstavbě metra V.A. Provoz po TT je upraven dopravním značením na základě stanovení vydaného Odborem dopravy MHMP po schválení zástupci Policie ČR. V Divoké Šárce ale není povoleno najíždět na tramvajové těleso a řidiči autobusů obsluhují na TT až zastávky Červený Vrch a Sídliště Červený Vrch.

☒ Zajímalo by mě, proč dne 6. 6. 2012 na stanici Vinohradská tržnice nejela v rozmezí cca 12:40 do cca 13:20 linka č. 11 směr Flora? Z důvodu zpoždění linky jsem zmeškal pohřeb v krematoriu.

Martin Kubík

### »» Z ODPOVĚDI:

Prošetřením záznamů řídicího a informačního systému o provozu tramvají bylo zjištěno, že toho dne došlo ve 13:01 hod. v úseku Bruselská – I. P. Pavlova k mimořádné události – nevolnost cestující ve voze předmětného spoje linky č. 11, který měl odjet ve 12:54 hod. ze zastávky Vinohradská tržnice směr Flora. V důsledku této události bylo nutno žádat o lékařskou pomoc a čekat na příjezd vozu ZZS, čímž vzniklo u předmětného spoje zpoždění 25 minut oproti jízdnímu řádu.

## »» PODĚKOVÁNÍ

Dne 26. června 2012 přibližně v 9:15 hod. došlo v autobusovém obratišti Jižní Město k zahoření v motorovém prostoru autobusu ev. č. 3474. Díky pohotovému a efektivnímu zásahu řidiče Lubomíra Jindry z garáže Vršovice se podařilo požár ve velmi krátké době zlikvidovat a na autobusu vznikla relativně malá hmotná škoda. Mimo navržené finanční odměny bych za příkladně jednání a záchranu majetku Dopravního podniku jmenovanému řidiči velice rád poděkoval také touto formou.

Václav Jelínek,  
vedoucí jednotky Provoz Autobusy

## Metro o svátcích nahradí tramvaj

Od čtvrtého svátku Cyrila a Metoděje do neděle nebude na trase A jezdit metro mezi Dejvickou a Můstkem. Důvodem je nutnost výměny výhybky u náměstí Míru.

Další výhybku kousek odsud na spojnicí tras A a C mezi náměstím Míru a I.P.Pavlova chce dopravní podnik (DP) měnit 28. a 29. září. Předpokládá se, že stát by měla celá trasa, ačkoli k tomu město ještě nesvolilo, nebo alespoň úsek Dejvická-Flora.

Při nedávné výměně výhybky nahradily vlaky na trase C autobusy jedoucí po magistrále. Nyní, 5.-8. července, mají podzemní dráhu nahradit tramvajové linky 25 a především X-A. Ta bu-



Výhybka u náměstí Míru.

de podle nového dopravního ředitele DP Ladislava Urbánka okružní. DP předpokládá, že se

výluka metra dotkne 57 tisíc cestujících. Z náměstí Míru na Můstek se bude jezdit podzemím v intervalu 7,56 až 10 minut jen po jedné koleji.

Letáky o výluce se mají objevit i na letišti, autobusová linka 119 má být prodloužena k Hradčanské. „Budeme z letiště směřovat turisty na linku 100, která jezdí na Zličín, a na linku AE, která jezdí až k hlavnímu nádraží.“ uvedl Urbánek.

Výhybku, po níž metro jezdí 35 let, je třeba vyměnit kvůli jejímu šterkovému podloží. I šterk má být nový, je třeba očistit beton a spravit odvodnění, protože do metra teče. „Proběhne i výměna 164 dřevěných pračků za

betonové.“ řekl šéf dopravní společnosti metro Marek Kopřiva. Pracovat se bude i na jedné z výhybek na Dejvické, na níž se má jednou napojit nově budovaný úsek do Motola.

Opravy a výluky metra mají pokračovat i v dalších letech, vždy o svátcích. Celkem je třeba vyměnit na trasách A a C 40 výhybek uložených ve šterku, jejichž životnost dosahuje 35 let. Kopřiva odhadl, že všechny práce by trvaly pět let. Pro zářijovou opravu Urbánek prosazuje uzavření celé trasy. „Provoz mezi Hostivaří a Želivského by zneemožnil dopravu materiálu, který se do ražených stanic nevejde.“ dodal Urbánek. (trj)

## Co o nás píše média

Aneta Řehková

### Pražské metro představilo nový návrh linky D, je levnější

AKTUÁLNĚ.CZ, 12. ČERVNA 2012

Dopravní podnik představil další možnost, jak by mohla vypadat plánovaná linka metra D. Od starého návrhu se liší především cenou – s předpokládanými 24,524 miliardy je totiž o deset miliard levnější. Linka, která bude propojovat jih metropole, začne ve stanici Náměstí Míru a povede přes Pankrác až do Depa Písnice. Podle návrhu, který pro Prahu vypracoval Metroprojekt, by mohlo být metro nejprve vystavěno od stanice Pankrác na jih jako větev současné trasy C.

### Stanice metra už mají svá jména

METRO, 13. ČERVNA 2012

Ukončete nástup a výstup, dveře se zavírají. Příští stanice Bořislavka. Radní včera vybrali nové názvy stanic trasy metra A. O konečné pojmenování požádal radní Dopravní podnik. „Dosud jsou používány pracovní názvy a dopravce svou žádost zdůvodnil potřebou případné úpravy názvů zastávek tramvajových linek, které je třeba připravovat s před-

stihem,“ vysvětluje náměstek primátora pro dopravu Josef Nosek. První nová stanice metra, která vznikne u křižovatky Evropské třídy a Horoměřické ulice, ponese název Bořislavka. Pracovní se pro ni používal název Červený Vrch podle nedalekého sídliště. Pojmenování stanice vychází vstříc stavbě budovaného polyfunkčního centra Shopping park Bořislavka, stejnojmenná zastávka je totiž dnes vzdálená jen asi dvě stě metrů. Druhou stanicí, která se buduje u křížení Evropské s Vokovickou a Velešlavínskou ulicí, bude Velešlavín. V tomto případě navrhovali odborníci, kteří v metropoli plánují veřejnou dopravu, pojmenování Nádraží Velešlavín podle současných zastávek tramvají a autobusů. V místě se navíc plánuje přestup k železniční stanici, u metra by mělo vzniknout také autobusové nádraží. Na pojmenování Petřiny pro třetí stanici se shodlo město i odborníci. Vznikne u křižovatky ulic Na Petřinách a Brunclíkova. Konečnou stanicí bude Motol, která bude umístěna v Kukulově ulici přímo u motolské nemocnice. Ze stanice budou moci cestující procházet přímo do areálu nemocnice. Odborníci i Praha 5 proto navrhovali, aby stanice nesla název Nemocnice Motol.

### Lanovka v zoo. Říkalo se jí dětská a měla být jedna ze tří

MF DNES, 16. ČERVNA 2012

Existuje někdo, kdo jako dítě nedonutil při návštěvě zoo své rodiče zakoupit lístky na pestrobarevné sedačky místní lanovky? Lanová dráha je pro řadu ratolestí větší atrakcí než všichni lvi a sloni dohromady. Nikdo se asi nepodiví, že lanovka původně nosila přízvisko dětská. „Lanovky byly v zoo

plánovány tři, téhle se říkalo dětská, protože vyrážela od dětského koutku. Horní stanice se měla jmenovat Černošouska,“ vysvětluje historik Pavej Jirků. Plán tří lanových drah v zahradě pochází z roku 1964. Další lanovka měla vést po celém obvodu zoo a poslední přes Vltavu k Výstavišti. Na lanovku sedli první cestující až 14. září 1977. Už o rok později byl ovšem provoz zastaven, neboť namátková kontrola zjistila vážné nedostatky – třeba to, že dráha neměla žádného vedoucího, který by za ni byl zodpovědný. Odstranění těchto problémů trvalo tři roky. Až v roce 1981 vyjely barevné sedačky znovu, již pod správou Dopravního podniku, který ji má na starosti dodnes. Lanovka překonává padesátimetrové převýšení a jede rychlostí tři kilometry za hodinu. Lístek stojí dvacet korun. Pro zajímavost, v roce 1981 to bylo desetkrát méně – dvě československé koruny.

### Opencard si prodloužilo 42 tisíc cestujících

PRÁVO, 4. ČERVENCE 2012

Osmina majitelů, tedy 42 tisíc lidí z celkové počtu 330 tisíc držitelů opencard, jichž se týká jejich prodloužení, tak zatím učinilo k dnešnímu dni. „Opětovně vyzýváme majitele cestovních dokladů, aby nenechávali prodloužení na poslední chvíli,“ uvedla Tereza Krásenská, mluvčí DPP. Prodloužení zdarma a na dva roky lze zařadit v Zákaznických centrech ve Škodově paláci a paláci Adria anebo prostřednictvím validátorů v metru. Pokud karta pozbude platnost a dotýká ji přesto používání v MHD, hrozí mu pokuta. A to i tehdy, má-li platný kupón.



Bez letitých zkušeností ve vyjednávání s odbory bychom tak rychle novou kolektivní smlouvu neměli, říká Lumír Tesař, ředitel úseku Lidské zdroje

ZKUŠENOSTI S VYJEDNÁVÁNÍM S ODBORY SE V PŘÍPADĚ LUMÍRA TESAŘE PROJEVILY V DOPRAVNÍM PODNIKU ZÁHY. PO TŘECH MĚSÍCÍCH OBĚ STRANY DOSPĚLY K NOVÉ KOLEKTIVNÍ SMLOUVĚ, ZAJIŠTJÍCÍ RŮST PLATŮ AŽ DO ROKU 2015. OTÁZKY NA ŘEDITELE, DNES JIŽ ÚSEKU LIDSKÉ ZDROJE, SMĚŘOVALY MJ. I NA KONCEPCI PRÁCE V OBLASTI LIDSKÝCH ZDROJŮ A FIREMNÍ KULTURU.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna



## PERSONALISTIKA JE PŘEDEVŠÍM SLUŽBA

**Nelze začít jinak, než neaktuálnější záležitostí v podniku, a tou je ukončené kolektivní vyjednávání. Co je podle vás z obsahu nové kolektivní smlouvy nejdůležitější?**

Samozřejmě, že pro zaměstnance je nejdůležitější růst tarifních mezd. Výsledkem dohody je udržení reálných mezd zaměstnanců s mírným nárůstem, což bych nazval odpovědným přístupem Dopravního podniku jako zaměstnavatele s vědomím těžké reality dnešní doby. Druhým klíčovým bodem je samotná délka platnosti kolektivní smlouvy, a to až do konce roku 2015, tedy opravdu dlouhodobý sociální smír.

**Z tohoto pohledu je novinkou i příspěvek zaměstnavatele na důchodové připojištění...**

Je to nesmírně důležitá investice, která doufám najde patřičnou odezvu mezi zaměstnanci. Od 1. 1. 2013 tento benefit začínáme výrazně podporovat a částku na jednoho zaměstnance navyšujeme až na 850 Kč. Jediná omezující podmínka je alespoň roční trvání pracovního poměru v DPP a patřičná minimální spoluúčasť.

**Přišel jste se zkušenostmi z komunikace s odbory. Překvapilo vás v Dopravním podniku něco při kolektivním vyjednávání?**

Nejvic mě asi překvapil počet zúčastněných, a to jak ze strany odborů tak ze strany managementu. Druhým překvapením byla administrativní mašinerie, kterou považují osobně za nepřiměřenou. Po každém jednání záznam, následně zápis a nová stanoviska. Opravdu mi z toho šla

**Podle nové kolektivní smlouvy (platné od 1. 7. 2012 do 31. 12. 2015) dojde k prvnímu navýšení platů k 1. červenci 2012 o 1 %, k 1. květnu 2013 o 3 %, v následujících dvou letech vždy od 1. ledna daného roku o inflaci plus 0,7 % resp. 1 %.**

hlava kolem. V Dopravním podniku navíc neustále musíte vnímat, že vše je produktem nějakého vývoje a historických rozhodnutí a každý řádek v kolektivní smlouvě má svůj příběh. Faktem je, že mi hodně pomohla dlouholetá zkušenost z Českých

aerolinií, kde kolektivní vyjednávání také nebyl jednoduchý proces. Naposledy jsem současně vyjednával pět kolektivních smluv v pěti různých společnostech holdingu ČSA. V každém případě druhý den v zaměstnání skočit rovnýma nohama do vyjednávání s 16 odborovými organizacemi není zrovna příjemné.

**Tedy nic nenavědčovalo rychlému cíli, který se poté dostavil...**

To máte pravdu. V průběhu vyjednávání došlo k několika zlomovým momentům a jednání bylo dokonce přerušeno. Na druhou stranu přišly opačné momenty, které všechny účastníky vrátily k jednacímu stolu, což byl ten základní předpoklad pro finální podobu dohody. Svou roli zřejmě sehrála i určitá nedůvěra vůči mojí osobě a tedy přirozená počáteční ostražitost ze strany odborů. Po dvou měsících jsem ale odboráře poznal jako partnery, kterým jde opravdu především o zájmy zaměstnanců a Dopravního podniku jako celku. V momentě, když i oni pochopili, že nový management má úplně stejný zájem,



tedy dát zaměstnancům dlouhodobý výhled v růstu mezd, tak jsme se dokázali dohodnout poměrně rychle. Hledání vzájemné důvěry tak bylo asi mnohem důležitější, než desítky hodin strávených nad jednotlivými odstavci kolektivní smlouvy. V tuto chvíli panuje atmosféra pozitivní spolupráce, a to je pro mě největší devizou celého vyjednávání. Už se vzájemně z ničeho nepodezíráme a neobviňujeme.

**V těchto dnech se hodně hovoří o programu Penze, tedy nabídce ukončení pracovního poměru pro zaměstnance s nárokem na důchod. Vnímáte tento krok v podniku jako výraznou novinku?**

Ano, ale opravdu jsem netušil, jaké tento program vzbudí emoce. Dopravní podnik má dlouhodobý problém s věkovou strukturou svých zaměstnanců, v tuto chvíli například zaměstnává přes 700 lidí v důchodovém věku a průměrný věk je 52 let. To je fakt a problém, který se dlouhodobě neřešil a který jenom valíme před sebou s tím, že ho za nás vyřeší někdo jiný. Velice rychle jsme se rozhodli spustit motivační program, který by pro lidi byl dostatečně atraktivní a přiměl by je dobrovolně opustit společnost. Není možné problém věkové struktury řešit nekonečným čekáním na „procentní

### Lumír Tesař

Do Dopravního podniku přišel 3. dubna 2012, a to z pozice výkonného ředitele pro lidské zdroje Českých aerolinií. Za devět let působil v této společnosti působil na pozicích, kde odpovídal za komunikaci s odbory, nábor zaměstnanců a posléze za celou personální oblast.

kvótu“ ze Sokolovské, která všem nařídí snížit počet zaměstnanců o 10 % a přednostně zrušit místa právě důchodcům. Je to indikátor rezerv v manažerské práci stejně jako důkaz nedostatečné aktivity ze strany Lidských zdrojů a absence komplexní personální politiky společnosti vůbec. Dnes je zřejmé, že takový program Dopravní podnik opravdu potřeboval – z vytipovaných 730 zaměstnanců se 430 přihlásilo do našeho programu a v průběhu následujícího roku odejdou. Jsem si vědom, že komunikace tohoto programu nebyla vždy ideální a že porodní bolesti byly veliké. Ale nakonec se bude hodnotit pouze výsledek a ten bude pozitivní. Kategoricky odmítám

výhrady o zbytečném utrácení peněz. Vzhledem k tomu, že ne všechna pracovní místa budou obsazena, tak program negeneruje žádné další než plánované mzdové prostředky a dlouhodobě přinese jasnou úsporu. Navíc mi přišlo fér důstojně poděkovat zaměstnancům, kteří Dopravnímu podniku věnovali dvacet nebo třicet let svého života.

**S 1. červencem se se změnou názvu ze sekce na úsek Lidské zdroje mění i jeho struktura. Co je smyslem tohoto procesu?**

Hlavním motivem je udělat z personalistiky opravdovou službu. Dnes je to z mého pohledu velmi efektivní úřad, už i v mnoha ohledech dobrá služba, ale ještě ne ta, kterou bych si představoval. Velkou slabinou je omezená komunikace s nižším a středním managementem ze strany našeho úseku. Těmto vedoucím nejsme dostatečně k dispozici v tom, jak zacházet se zaměstnanci, v oblasti pracovního práva, vztahu s odbory apod. To bude hlavní náplní nového oddělení Podpora řízení LZ. Máme dobrou metodiku, máme dobré personalisty, máme výborné lidi na vzdělávání, ale zatím nefungujeme jako jednotlivý celek nabízející efektivní službu.

**Od 1. května běží adaptační proces. Na jeho hodnocení je tedy času dost, ale splňuje vaše očekávání?**

Úspěchem je určitě už to, že ho lidé vnímají jako potřebný, lidově řečeno, nikdo mu nehází klacky pod nohy. A vzhledem k tomu, jak jsme firma přestárlá,

měli bychom si dát pozor na to, abychom byli atraktivní zaměstnavatel pro mladé lidi, kteří práci hledají a kteří se dnes Dopravnímu podniku prostě vyhnou. Novým zaměstnancům musíme od prvního dne dávat najevo, že o ně stojíme, měli bychom jim pomoci a dodat jim informace, o které stojí a které potřebují, aby se co nejrychleji zorientovali. Teď jde o to rozšířit tento proces do celého podniku, tedy proces připravit pro všechna pracovní místa. Dopravní podnik je dnes velmi uzavřenou společností s téměř nulovou přirozenou fluktuací. Firma, jak jsem již uvedl, je přestárlá a přesto se brání standardnímu náboru nových lidí. Dobře naopak je, že naši zaměstnanci

jsou velmi loajální. Dopravní podnik je solidní zaměstnavatel, ale na trhu práce o něm téměř nikdo neví. Máme rozhodně co nabídnout, ale musíme se více otevřít venkovnímu světu.

**Každého se v závěru rozhovoru ptám na jeho vize. Mohu otázku položit i vám?**

Určitě. To první se mi splnilo, a to je kolektivní smlouva na delší období. Jako management jsme tak získali potřebný čas na práci. Největší ambicí je asi pokusit se o změnu systému řízení společnosti. Vládne nám značná míra byrokracie. Mám pocit, že důležitější je dnes správný úřední postup a použití správného razítka, než samotný obsah věci. Chceme zjednodušit a optimalizovat podepisování a oběh dokumentace, spolupracovat při zjednodušení organizační struktury a zejména odbourat alibismus v rozhodování. Musíme si



začít zvykat, že ti, kdo nesou zodpovědnost, jsou linioví manažeři. Právě střední management je placený za schopnost v rámci své působnosti se operativně rozhodnout bez desítek komisí a posvěcení z nejvyšších pater. Další ambice se týká firemní kultury a pravidel chování zaměstnanců a mezi zaměstnanci. Musíme stanovit jasný Etický kodex, který bude deklarovat, jaké chování Dopravní podnik od zaměstnance očekává a jaké chování nebude nikdy tolerovat. A to se musí týkat naprosto všech zaměstnanců včetně managementu. K tomu patří i vytvoření pravidel, jak postupovat, pokud kdokoliv tato pravidla porušuje. ☺





# Jak se mění mozek validátoru

DOPRAVNÍ PODNIK SPUSTIL SLUŽBU PRODLUŽOVÁNÍ PLATNOSTI KARET OPENCARD 14. ČERVNA 2012, TEDY O NĚKOLIK TÝDNŮ DŘÍVE, NEŽ BYLO PLÁNOVÁNO. CO PŘEDCHÁZELO TOMUTO DATU, JE OBSAHEM NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDKŮ.

Jana Benzinová / Foto: Petr Ludvíček

O prodloužení platnosti opencard, která skončí v období od 1. srpna 2012 do 31. července 2013, o další dva roky rozhodla Rada hlavního města Prahy v květnu. Na základě dohody mezi magistrátem a DPP byl Dopravní podnik odpovědný za zajištění bezchybného a včasného provedení opravy každého validátoru tak, aby platnost karet uměl prodloužit. Byl to úkol náročný nejen technicky, ale také organizačně. A teď už můžeme říct, že splnitelný. Hlavní část práce spočívala na odborných dovednostech a schopnostech zaměstnanců oddělení Provoz DOS a oddělení Správa technických zařízení DOS pod taktovkou vedoucího odboru **Vladimíra Pospíšila**. Do přípravy byla aktivně zapojena také jednotka Zásobování, která s maximálním úsilím zajistila včasnou dodávku potřebných náhradních dílů – čteček od zahraničního dodavatele.

Prvním krokem byla změna operačního systému validátoru, konkrétně přechod z Microsoft na Linux. Očekávaným přínosem této změny je zajištění vyšší stability a nižší poruchovosti validátoru. Dalším krokem bylo provedení úpravy softwaru validátoru, který prováděla firma Haguess. Zní to velmi jednoduše, ale toto byl stěžejní krok celého procesu. Šlo o rozšíření funkcionality validátoru, aby uměl prodloužit platnost opencard. Hodiny přemýšlení, zkoušení a ověřování. Výsledek? Úspěch. Pro následnou fyzickou výměnu čteček pro všechny validátory postupně technici osazovali čtečky SAM-moduly a nahrávali na paměťové karty nový operační systém.

Posledním krokem byla fyzická výměna čtečky ve validátoru. Všechna zařízení byla na místě opravena během 5 dnů. Výměnu čtečky zaměstnanci oddělení Správa technických zařízení DOS trénovali v učebně na zkušebním validátoru. Zkoušení se neobešlo bez drobných, ale řešitelných komplikací. Při zkušební opravě technici zjistili, že paměťová karta validátoru je těžce přístupná, a není vyjmutelná obvyklým ani speciálním nářadím. A proto **Pavel Bacík** vyrobil „nářadí“, pomocí kterého se podařilo kartu vysunout a vyměnit. Po výměně čteček ve všech validátorech některé z nich nefungovaly. U těchto validátorů museli technici zajistit

doladění antény čtečky tak, aby správně načítala čip z opencard. Jednalo se o zařízení umístěná ve stanici metra Vltavská, Palmovka a v informačním centru na magistrátě. Další drobný zádrhel byl ve stanici metra Vyšehrad, kdy na místě nebyl k dispozici klíč od validátoru, který se ztratil. Technici si s takovou maličkostí poradili a výrobu náhradního klíče zajistili, byť jej vyrábí jediná firma v Praze.

U všech validátorů je nařízen pravidelný ranní restart. Po několika dnech provozu validátorů na operační systém Linux nebyla hlášena taková závada validátoru, kvůli které by museli technici vyrazit do terénu. Operační systém Linux zvládne restartovat samotnou čtečku i samotný validátor. Tzn., že každá případná porucha je odstraněna restartem. Do 14. června byly po pravidelném ranním restartu závady nahlášený na dispečink poruch, přičemž každý typ závady dostal specifický kód. Pouze jeden typ závady dokázali technici odstranit na dálku, k ostatním (cca 90 % nahlášených závad) museli vyjet.

K 14. červnu bylo opraveno všech 80 validátorů, a tak platnost opencard lze prodloužit téměř kdekoliv. Kartu do validátoru pouze vložíte a vyčkáte na zpracování údajů, tj. na úkon prodloužení platnosti. Validátor vás pak o úspěšném načtení nového data platnosti informuje na monitoru. Po té opencard vyjmete. Platnost opencard tak bude prodloužena o dva roky v návaznosti na stávající datum platnosti. Prodloužit platnost karty prostřednictvím validátoru lze nejdříve 150 dní před datem původní platnosti, které je vytištěné přímo na kartě. Prodloužení tak probíhá bez nutnosti fyzické výměny stávající karty. Prodloužení je zdarma, vždy o dva roky, v návaznosti na stávající konec platnosti, a to bez ohledu na datum, kdy se reálně uskutečnil vlastní prodloužení. Platnost karty lze prodloužit i po datu, které je na kartě vytištěné.

Po skončení platnosti se opencard stává pro všechna zařízení v systému opencard, a také pro zaměstnanecké jízdné, neaktivní. Při přepravní kontrole se nezobrazí aktuálně platný nahraný kupon. Proto si neopomeňte zkontrolovat datum platnosti opencard a prodloužit ji.



JE KRÁTCE PŘED SEDMOU HODINOU RANNÍ, ÚTERÝ 12. ČERVNA 2012. ZADNÍ PARKOVIŠTĚ AREÁLU ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN DP V HOSTIVAŘI OŽIVÁ ÚVODNÍ OBCHŮZKOU PŘEKÁŽEK ÚČASTNÍKY JÍZDY ZRUČNOSTI. NA TVÁŘÍCH NOVÁČKŮ SE ZRAČÍ NAPĚTÍ Z OČEKÁVÁNÍ, JINÍ ZKUŠENÍ RUTINĚŘI SE JEN ZDRŽENLIVĚ USMÍVAJÍ. KURZ JE JIM TOTIŽ DŮVĚRNĚ ZNÁM.

Text a foto: Jana Šejnohavá



Oficiálního zahájení se ujímá krátce po osmé dopravní ředitel Ladislav Urbánek, který v doprovodu šéfa autobusů Václava Jelínka a tramvajů Petra Hlocha přeje všem zúčastněným mnoho štěstí. Po odjezdu 14 řidičů tramvajů, jejichž soutěž se odehrává v jiné části areálu, míří na ukázkovou jízdu první Karosa. Jejím řidičem je zástupce vedoucího jednotky Provoz Autobusů Jan Barchánek. Na trati je bravurní, stejně jako první soutěžící, již několikanásobný účastník soutěže Miloš Fádler z garáže Klíčův. Většina přítomných se vydává na trať s ním s cílem poodhalit možná úskalí jednotlivých úkolů. Vzrušeně se debatuje a pro odlehčení vtipkuje. Zisk 1 061 bodů nasazuje pomyslnou laťku opravdu vysoko. Překoná ji vůbec někdo?

Na trati se střídají borci z garází Kačerov, Klíčův, Hostivař, Vršovice a Řepy. Vládne uvolněná přátelská atmosféra, v níž mi pamětník a rozhodčí jízdy zručnosti **Jaroslav Halamka**, přibližuje v krátkosti zajímavosti z historie populární soutěže: „Dříve se jezdilo ve Vysokém Mýtě a soutěž kromě samotné jízdy zručnosti zahrnovala i písemný test. Několikrát proběhlo také celorepublikové klání mezi dopravními podniky a v roce 2006 se náš podnik, zastoupený řidičem **Josefem Šefrhansem**, úspěšně prezentoval na Salonu veřejné dopravy v Paříži.“ Naše pohledy míří k úkolu č. 9, kde se již několikrát řidič marně pokouší umístit pohyblivou kouli na laně do připraveného čtverce. A Jaroslav Halamka bleskově přidává komentář: „Je to asi nejobtížnější úkol. Pokud jsem dobře sledoval, zatím ho splnili jen čtyři soutěžící.“ Po jždě jediné řidičky v poli Heleny Lisové, která absolvuje jízdu zručnosti už poosmě, opouštím autobusy a se

# STŘÍPKY z Jízdy zručnosti 2012

zvědavostí mířím k tramvajím. Zde mě již vítá usměvavý **Martin Košek**, technický pracovník provozovny Jízdní služba: „Co mají soutěžící za úkol? V první části soutěže jsou to úkoly zaměřené na zručnost řidiče při ovládání tramvajového vozu, jako je např. správný odhad průjezdního profilu, co nejpřesnější zastavení v určeném bodě, zastavení v co nejmenší vzdálenosti od překážky, odhad při couvání a ovládání vozu z pomocného stanoviště.“ Řidič pak přechází na úsek tratě B, který se nachází na zkušební tramvajové trati, kde nejprve mění pojistku 600 voltů, poté s vypnutým rychloměrem odhaduje rychlost na jednotlivých úsecích, vyklápí plošinu pro vozíčkáře a vše končí správným odstavením tramvaje. Co se hodnotí, ví Martin Košek: „V první řadě preciznost v dodržování postupů, dále pak přesnost odhadu a u některých disciplín, jako je například vykládání plošiny pro vozíčkáře nebo výměna pojistky, i čas.“



Od tramvajů se přesouvám zpět do sektoru autobusů, kde soutěž finišuje. Z výsledkové listiny je patrné, že výkon prvního soutěžícího překonali pouze tři vyvolení, kteří obsadí stupně vítězů. Jsou jimi řidič garáže Klíčův **Karel Podrápský**, který ač v jždě zručnosti debutoval, dosáhl nejvyššího počtu bodů (1 254 bodů), **Pavel Sofron** z garáže Kačerov a vítěz z roku 2011 **Jiří Odehnal** z Hostivaře. Na stupně vítězů kromě nejúspěšnějších řidičů autobusů vystupují také nejlepší kolegové z tramvajů – **Pavel Řehoř** z vozovny Motol, **Jan Velíšek** z Hloubětína a **Tomáš Ryba** z žižkovské vozovny. Z vítězství v kategorii družstev se radují zástupci **garáže Klíčův** a reprezentanti **vozovny Motol**. Pro řidiče autobusů a tramvajů je účast v soutěži poměrně prestižní záležitostí. Mají možnost nejen poměřit své schopnosti s ostatními, ale i získat hodnotné ceny. Kromě poháru a diplomu vyhrávají i dárkové poukázky. Podle spokojených usměvavých účastníků lze snadno rozpoznat, že letošní soutěž se opravdu povedla. Ať žije Jízda zručnosti 2013!





# POVODEŇ 2002

## – 10 LET POTÉ



VÁŽENÍ ČTENÁŘI, TOTO ČÍSLO DP KONTAKTU SE VÁM DOSTÁVÁ DO RUKOU V DOBĚ, KDY UPLYNE 10 LET OD VELKÉ POVODNĚ, KTERÁ TAK VÝRAZNĚM ZPŮSOBEM ZASÁHLA DO ŽIVOTA VŠECH PRAŽANŮ A DOPRAVNÍMU PODNIKU HL. M. PRAHY ZPŮSOBILA MILIARDOVÉ ŠKODY. O TÉTO POVODNI, ČASTO NAZÝVANÉ JAKO PĚTISETLETÁ ČI DOKONCE TISÍCILETÁ VODA, TOHO BYLO NAPSÁNO JIŽ MNOHO. CÍLEM NÁSLEDUJÍCÍCH STRÁNEK NENÍ ZABÝVAT SE POVODNÍ JAKO TAKOVOU, ALE PŘIBLIŽIT JEJÍ DOPADY NA DALŠÍ ČINNOST DOPRAVNÍHO PODNIKU, TEDY JAK SE NÁŠ PODNIK S NÁSLEDKY POVODNĚ DOVEDL VYPOŘÁDAT A PŘÍPADNĚ JAKÁ OPATŘENÍ BYLA PŘIJATA JAKO POUČENÍ Z TÉTO KRIZOVÉ SITUACE. ZAČÍNÁME POHLEDEM DO METRA, NA TRAMVAJE A NA PROTIPOVODŇOVÉ CVIČENÍ. PŘÍŠTĚ NÁS ČEKÁ „POVODŇOVÝ“ EXKURZ K AUTOBUSŮM, NA DISPEČINK A DOKONČENÍ TÉMATU METRA.

## Když v metru vládla voda – I.

Jaroslav Kristen / Foto: archiv DPP

Ze všech tří druhů pražské hromadné dopravy bylo povodní nejvíce postiženo metro. Oficiální Zpráva o šetření příčin zaplavení pražského metra v době srpnových povodní 2002 z 12. 5. 2003, vypracovaná komisí pro vyšetření příčin zaplavení prostor pražského metra, ve svém úvodu hovoří jasně: „Zcela nebo zčásti bylo zaplaveno 16 stanic, z toho 3 stanice přestupní - Muzeum, Můstek, Florenc, 2 na trati A (Malostranská, Staroměstská), 9 na trati B (Anděl, Karlovo náměstí, Národní třída, Náměstí republiky, Křižíkova, Invalidovna, Palmovka, Českomoravská, Vysočanská), 2 na trati C (Vltavská, Nádraží Holešovice) včetně technic-

kého centra (TC-1). Dále 17,153 km tratí metra a 1,280 km tratových spojek v oblasti Florence. Celkový zatopený objem činil cca 1,2 milionu m<sup>3</sup>. Vzniklé škody byly vyčísleny přibližně na 6 955 mil. Kč. K újmě na zdraví či ztrátám na lidských životech nedošlo.“

### Pražským metrem protekl rybník Svět

Tolik strohá úřední zpráva. O zaplaveném objemu je možno spekulovat. Když jsem zjišťoval, kolik vody se z pražského metra vyčerpalo, zjistil jsem, že je udáváno několik údajů. Některé prameny uvádějí zaplavený

objem až 1,8 milionu m<sup>3</sup> vody vyčerpáné ze zatopených prostor metra. Článek Michala Wowesného v časopise požární ochrany 150 Hoří (11/2002) uvádí, že celkem bylo k 16. září 2002 z podzemních prostor pražského metra odčerpáno 2,644 milionu m<sup>3</sup> vody. Ať je to jak chce, je to nepředstavitelně velký objem. Publikace Pavla Fojtíka a Petra Malíka „Dny, kdy pražské dopravě vládla voda“ srovnává tento objem s objemem jihočeského rybníka Svět, u kterého autoři uvádí objem nádrže 3,325 milionu m<sup>3</sup>.

Ano, při povodni v Praze v roce 2002 teklo Vltavou opravdu hodně vody. Veškerá voda, která ve formě deště spadla na jižní Čechy, protékla Prahou. Hladina Vltavy se vzedmula přibližně o 7 metrů nad normální stav. Pokud porovnáme množství vody, vyčerpáné ze zatopeného metra, např. výše uvedený „úřední“ zatopený objem 1,2 milionu m<sup>3</sup>, s maximálním průtokem vody ve Vltavě, který v době kulminace povodně ve středu 14. srpna 2002 cca ve 14:00 hod. činil přibližně 5300 m<sup>3</sup>/s, zjistíme, že objem vody, který zatopil naše metro, protekl pod Karlovým mostem za necelé 4 minuty.

### Dorazili čeští i zahraniční hasiči

Jakmile začala voda opadávat, rozběhly se záchranné a sanační práce. A úkol to byl s ohledem na spoušť, kterou po sobě povodeň zanechala, takřka nadlidský. Ale opět se i v případě pražského metra projevila síla lidské solidarity, která v té době v Praze provázela snad veškeré záchranné práce. Jedna z prvních činností, kterou museli pracovníci Dopravního podniku zajistit, bylo čerpání vody ze zatopených prostor. Michal Wowesný ve svém již zmíněném článku píše:

„Na pomoc při odčerpávání vody ze zatopených stanic metra se okamžitě začínají hlásit jak hasiči ze zahraničí, tak i jednotky sborů dobrovolných hasičů a hasičských



záchranných sborů podniků. Jako první je na stanici Malostranská nasazena jednotka HZS podniku Škoda Plzeň, na stanici Vltavská přijíždějí hasiči z Norimberka a z Berlína. Jednotky SDH obcí Dolní a Horní Měcholupy a Benice pomáhají na stanici Vysočanská, SDH z Bohonic čerpá vodu ve stanici Národní. Nastávají první problémy. Ve stanicích metra se hromadí zplodiny z motorů čerpadel,

proto musí být do těchto stanic instalovány odsavače kouře a na některých stanicích musí zasahující používat dýchací přístroje.“

A článek pokračuje: „Jako nejúčinnější se ukazují elektrická ponorná čerpadla, která jsou schopna čerpat vodu z velkých hloubek. Na některých stanicích a větracích šachtách se čerpala voda i z hloubky 25–30 m. Proto byly ze stanic postupně stahovány ty jednotky, které čerpaly vodu pouze



motorovými čerpadly. Největší množství vody odčerpali hasiči z Dánska a německá jednotka z Frankfurtu nad Mohanem, jejichž hydročerpadla byla schopna čerpat až 12 000 l vody za minutu. Tyto jednotky čerpaly vodu na stanicích Smíchovské nádraží, Malostranská, Staroměstská, Vysočanská a z větrací šachty na Mánesově nábřeží. Voda však klesala velmi pomalu. Například z větrací šachty na Mánesově nábřeží bylo během 36 hodin odčerpáno téměř 51 milionů litrů vody a hladina v ní poklesla o necelých 5 metrů, neboť do prostoru větrací šachty přitékala voda ze stanice Staroměstská. Na stanicích, kde nečerpaly hasičské jednotky, čerpání prováděly stavební firmy, zejména Metrostav, IPS Skanska, Subterra a další. Celkem bylo k 16. září 2002 z podzemních prostor pražského metra odčerpáno 2 644 006 000 litrů vody.“

V této době, kdy metro plnilo svůj úkol pouze v okrajových úsecích, které nebyly povodní zasaženy, převzala na svá bedra veškerou veřejnou dopravu v pražském centru povrchová doprava. Autobusy a tramvaje. Byl to velký úkol. Jednou mi při návštěvě dispečinku metra v Budapešti tamní pracovníci, když jsme diskutovali o zásoku povrchové dopravy za nefunkční metro, řekli, že metro se dá nahradit pouze metrem. Činnosti pražské povrchové dopravy v tomto období je možno charakterizovat jedním slovem – hektická a mimořádná. Uvádím postřeh z té doby, který jsem při psaní tohoto článku obdržel od Josefa Hocka, vedoucího odboru Přepravní kontrola:

„O ničivých povodních v roce 2002, které postihly pražský Dopravní podnik, bylo napsáno mnohé. Nicméně obecně konstatování, že Dopravní podnik s neskutečnou rychlostí



dopravu v Praze v té době zvládl velmi dobře, je fakt. Nermalou měrou se o to zasloužili i revizoři, kteří byli odvoláni z dovolených, protože bylo potřeba, aby svých znalostí o linkovém vedení využili jako informátoři v terénu nebo na improvizovaném info pracovišti na Centrálním dispečinku DPP, ve prospěch našich zákazníků.”

V té době bylo z rozhodnutí Rady hl. m. Prahy cestování pro veřejnost až do 26. srpna 2002 zdarma. Po tomto datu bylo již nutné za dopravu v Praze platit, přesto revizoři využívali maximální tolerance v udělování postihů a jejich profesionální dopravní znalosti spíše pomáhaly cestujícím orientovat se v improvizované MHD. Ničivá povodeň připravila mnoho lidí o majetek, bydlení a doklady a tak byly mnohé přepravně-tarifní prohřešky řešeny pouze domluvou. Přepravní kontroly byly úmyslně směřovány na okrajové části Prahy, které nebyly povodní zasaženy, řekl dál Josef Hocek a dodal:

„V tomto období se nikdo neptal na výhody, odměnu, plat, začátek či konec pracovní doby. Vedení revizorů přespávalo na pracovišti, aby bylo možné operativně řešit vzniklé problémy. Přidám-li k tomu fakt, že se mezi revizoři vybrala vysoká částka peněz, kterou věnovali na konto povodní, nezbývá než konstatovat, že jsme jako kolektiv v této hektické době obstáli.”

#### Tma, vlhko, bahno...

Jakmile byla voda vyčerpána, bylo nutno učinit další krok. Vyčistit a vysušit zatopené stanice a obnovit veškerou technologii. Kdo nenavštívil stanice a prostory metra po vyčerpání vody v době, kdy se rozbíhaly tyto práce, si snad ani neumí představit, jak to ve stanicích vypadalo. V době, kdy byla voda již vyčerpána a rozběhly se první sanační práce, jsem byl povolán do služby i já. Se slovy „umíš anglicky“ jsem vyfasoval funkci – průvodce delegace zajištění, která přijela do Prahy s úkolem zdokumentovat a posoudit rozsah škod v pražském metru, protože Dopravní podnik byl pojištěn a zatopení metra byla pojistná událost. Snad pouze na vysvětlení slova „zajišťovna“ uvádím, že je to jednoduše řečeno „pojišťovna pojištěn“. A tak jsem spolu se svými kolegy, vybranými pro zajištění této akce, „vyfasovali“ zahraniční delegaci o cca 12 členech, povolenky ke vstupu do všech zatopených stanic a autobus, kterým jsme se přesouvali po jednotlivých stanicích. Autobus byl v té době pro přepravu přes centrum Prahy velmi důležité zařízení. Autobusy tehdy měly svoje vyhrazené jízdní pruhy a tak jsme se velmi rychle dostávali k jednotlivým stanicím.

Začali jsme na Florenci, pak přišly na řadu další – Nádraží Holešovice, Anděl, Karlovo náměstí, Náměstí Republiky a jiné. Snad nejhorší pocit jsem měl na nástupišti stanice Můstek-A. Tam, kde je normálně téměř vždy velké množství cestujících, kde je světlo a sucho, byla najednou tma,

narušovaná pouze tu a tam slabým svitem provizorního osvětlení, všude vlhko, chlad. Nástupišťe již byla zbavena bahna a opláchnuta vodou, ale pokud jsme nahlédli mimo „hlavní trasu“ pohybu ve stanici, čvachtala nám pod nohama slabá vrstva bahna. Tehdy jsem měl možnost si prohlédnout snad všechny prostory ať veřejné, kam se člověk běžně dostane, tak i nepřístupné technologické prostory – měnirny, větrací šachty, reléové místnosti, dílny, kabelové kanály, strojovny vzduchotechniky, strojovny eskalátorů apod. Celé prostředí působilo naprosto sklíčujícím dojmem, který byl umocněn vsudypřítomnou spouští, kterou za sebou zanechává snad jenom velká voda.

Nicméně všude se uklízelo, vyklízely se zaplavené místnosti, probíhala demontáž zničené technologie či práce spojené se snahou alespoň něco ze zaplavené technologie zachránit. Hlavní těžiště prací leželo na pracovnících dnešní jednotky Dopravní cesta Metro, která v sobě dnes sdružuje



pracovníky tehdejší Služby elektrotechnické, Služby sdělovací a zabezpečovací, Služby staveb a tratí, Služby technologických zařízení a Služby ochranného systému.

#### Místo záchrany kompletní výměna

O tom jak vidí následky povodní s desetiletým odstupem, jsem si povídal s Janem Ungrmanem, technickým pracovníkem jednotky Dopravní cesta Metro. Řekl mi následující: „Dnes, po deseti letech, už mnoho stop ve stanicích metra po povodních nezůstalo. Snad jen nenápadné cedulky v eskalátorových tunelech nebo vestibulech, vyznačující hladinu vody. Dopravní cesta metra, ať už její stavební nebo technologická část, byla nejvíce postiženou částí Dopravního podniku. Když se hladina Vltavy blížila ke kritickým bodům, spoléhali všichni, že tlakové uzávěry ochranného systému a jeho další prvky udrží vltavskou vodu na uzdě. Ty však byly konstruovány jako ochrana před tlakovou vlnou při atomovém výbuchu a 30 až 40 metrů vysoký sloupec vody byl pro ně přece jen velké sousto. Dalšími příčinami průniku vody do metra byly dodatečné



stavební zásahy do původních tubusů tunelů a stanic (průnik vody ve stanici Můstek z trasy B na trasu A kolem přestupů, provalení zdi na Palmovce) a probíhající výstavba trasy IV.C1 v Holešovicích.”

Zpočátku všichni věřili, že řadu zatopených technických zařízení se po očištění podaří zachránit. Jak se však ukázalo, byl to velký omyl. Z utopených a zdánlivě nepoškozených kabelů vytékala voda, agresivní jemné bahno počalo svoji korozivní práci uvnitř technologických zařízení. Výrobci řady důležitých prvků deklarovali nefunkčnost po zaplavení znečištěnou vodou. Začalo být jasné, že zaplavené stanice čeká nejen dokonalá očista, ale také obnova téměř všech technologických zařízení. I když to zrovna není zcela správný přístup, zafungovalo zde pořekadlo „všechno zlé je pro něco dobré“. V metru se díky ničivým povodním podařilo zrekonstruovat 18 stanic. I když byly postupné rekonstrukce nejstarších stanic v plánu, přeci jenom by se za normálních okolností nepostupovalo v takovém tempu.

Rekonstrukcí nebo výměnou prošly měnirny a distribuční transformovny, kabelové rozvody, osvětlení, eskalátory, sdělovací a zabezpečovací zařízení, vzduchotechnická zařízení a další. Pečlivou očišťou pak musely projít obklady stanic, povrch nástupišť i kolejiště ve stanicích i mezistaničních úsecích.

#### Poučení z Vltavy

Co nám tedy povodně daly? Kromě již zmíněných rekonstrukcí stanic se bezprostředně po povodních ukázala soudržnost a obětavost zaměstnanců metra při pracích na obnově a zajištění provozu v nepostižených úsecích. Především ale povodně přinesly poučení o nebezpečí, které jinak klidná Vltava může přinést. Dnes se v rámci dopravní cesty nejen věnuje velká pozornost všem ochranným prvkům, které v době povodní selhaly, ale také se budují další, které by měly pomoci ochraně stanic a tunelů metra. Velká pozornost je dnes věnována tlakovým průchodkám kabelů, jejichž špatné zatěsnění bylo jednou z příčin protékání vody do uzavřených úseků, a to zejména tehdy, pokud jsou průchodky z důvodu prací otevírány. Otevřené průchodky jsou evidovány, je sledováno jejich uzavření, které může trvat až na předem dohodnuté výjimky nejvýše 72 hodin. Těsnění průchodek je prováděno odborně způsobilou firmou, každá průchodka má své evidenční číslo a certifikát. Stejně tak byly zrevidovány případně

rekonstruovány v záplavových oblastech všechny pražské traťové tlakové uzávěry, které byly nejčastější příčinou průniku vody. Postupně byly také upraveny všechny výtlačky čerpacích stanic a napojení na kanalizační síť vložením zpětných klapek tak, aby ani tudy nemohla do podzemí voda vniknout. Ochrana před povodněmi je dnes prostě věnována velká pozornost i v případě stavebních prací v ohrožených oblastech. Děje se tak již nejen ve stadiu projektové přípravy, ale i při realizaci staveb tak, aby se minimalizovala slabá místa, která by mohla být příčinou průniku vody do metra.

To vše jsou opatření, která se dějí uvnitř metra. Povodně ale přinesly i další opatření. Byl aktualizován povodňový plán Prahy, jehož součástí jsou i opatření realizovaná na povrchu. Nedílnou součástí týkající se metra je včasná reakce na vývoj hydrologické situace a opatření k minimalizaci škod. To znamená včasnou evakuaci a uzavírání stanic a tunelů v ohrožených oblastech a odvoz určeného vybavení z ohrožených oblastí. Důležitou součástí povodňové ochrany metra jsou hrádítka kolem stanic metra. Jejich systém by měl být tou první hrází, která metro chrání. Část hradítek již v Praze existovala před povodněmi, ale jak se ukázalo, jejich výška byla často nedostatečná. Dnes je stanovena na úroveň hladiny vody v okolí stanic úrovní hladiny vody v roce 2002 + 60 cm. A aby to nebyla jen suchá teorie, je stavba těchto hradítek součástí pravidelných cvičení protipovodňových opatření vyhlášených městem.

S ohledem na problémy jednotky Dopravní cesta Metro by se mohlo zdát, že „moje“ jednotka Správa vozidel Metro (JSVM), spravující vozy metra, by neměla být povodněmi nijak postižena. Bohužel, opak byl pravdou. V době, kdy



byl provoz metra 12. srpna 2002 za, řekněme dopravně poněkud náročnějších, ale snad ještě „běžných“ dopravních podmínek, řádně ukončen a ve stanici Florenc-B tak byly odstaveny 2 soupravy 81-71 inventárních čísel 2335-2494-2608-2613-2339 a 2343-2604-2666-2670-2356, aby zde vyčkaly na zahájení provozu následujícího dne, nikdo netušil, co se stane. Druhého dne bylo metro zatopeno a oba vlaky se ocitly na dlouhou dobu pod vodou. Ale o tom až příště.





Zaměstnanci služby 245400  
Technologická zařízení a OSM  
při uzavírání tratového uzávěru  
v rámci povodňového cvičení

DESÁTÉ VÝROČÍ  
KATASTROFÁLNÍCH POVODNÍ  
Z ROKU 2002 JE PŘÍLEŽITOSTÍ  
PROVĚŘIT, JAK BYCHOM BYLI  
SCHOPNI TAKOVÉ UDÁLOSTI  
ČELIT DNES. V PŮSOBNOSTI  
SLUŽBY TECHNOLOGICKÁ  
ZAŘÍZENÍ A OCHRANNÝ SYSTÉM  
METRA JEDNOTKY DOPRAVNÍ  
CESTA METRO JSOU I PRVKY  
PROTIPOVODŇOVÉ OCHRANY  
V PODZEMÍ. A ZATÍMCO  
PŘIPRAVENOST TECHNOLOGIE  
K POUŽITÍ JE PROVĚŘOVÁNA  
PODLE STANOVENÝCH  
TECHNOLOGICKÝCH POSTUPŮ,  
PŘIPRAVENOST ZAMĚSTNANCŮ  
LZE PROVĚŘIT POUZE  
VÝJIMEČNĚ.

Petr Kysilko a Josef Filip  
Foto: Lubomír Kotek

## Tematické cvičení Povodeň 2012

Námětové cvičení mělo za cíl prověřit funkčnost jednotlivých prvků povodňové ochrany, schopnosti určených zaměstnanců splnit požadavky Povodňového plánu DPP a ověřit časové lhůty a realnost stanovených pracovních postupů v souvislosti s počtem určených zaměstnanců, kteří jsou k dispozici. Cílem bylo dále procvičit zaměstnance v praktické činnosti při postupném uzavírání jednotlivých prvků povodňové ochrany metra a v neposlední řadě ověřit možnosti spojení a komunikace mezi jednotlivými stupni řízení.

Povodňové cvičení se konalo od 29. května do 1. června 2012 a proběhlo podle opatření povodňového plánu metra na trati B v úseku nejhroženějších stanic metra, tedy ochranného úseku Křížkova a Invalidovna. V první den a noc cvičení provedli zaměstnanci služby Technologická zařízení a OSM kontrolu těsnění kabelových průchodků, při které zpracovávali protokoly o aktuálním stavu utěsnění. Výsledky předávali na technologický dispečink k zapsání do povodňové knihy.

Dne 31. května ve 23 hodin začalo sedm pracovních skupin s uzavíráním prvků povodňové ochrany, které mohly být uzavřeny před výlukou. Ve výluce od 01.15 hod. pak pokračovaly s uzavíráním prvků v tunelech metra. K pracovním skupinám byla přidělena rozhodčí služba, která vyhodnocovala

pronikání informací a úkolů a sledovala zpětná hlášení o jejich plnění. Dále monitorovala sled uzavírání jednotlivých prvků povodňové ochrany s důrazem na možnosti opuštění metra zaměstnanci služby Technologická zařízení a OSM a sledovala časovou náročnost uzavírání.

Na námětovém cvičení se podílelo i oddělení Technologický dispečink (TCHD), přes které byly vyhlášovány jednotlivé stupně povodňové aktivity (SPA). Vedoucí TCHD po vyhlášení II. SPA prováděl zápisy do povodňové knihy v pozici tajemníka povodňové komise DPP. Technologický dispečink prověřil v rámci cvičení i spojení na jednotlivé členy povodňové komise. Cvičení skončilo 1. června ve 2,06 hod., kdy byly všechny prvky povodňové ochrany daného úseku uzavřeny, a tím byl celý ochranný úsek připraven na povodňovou vlnu. Po cvičení probíhalo zpětné otevření všech prvků a jejich uvedení do stavu připravenosti dopravního systému metra.

Na základě výsledků cvičení lze konstatovat, že technologie i zaměstnanci služby Technologická zařízení a Ochranný systém metra na trase B jsou připraveni povodňové prvky uzavřít včas, a že technologie je plně funkční.



Kontrola těsnění kabelových  
průchodků po vyhlášení  
II. stupně povodňové aktivity



Za zaplavené metro zajišťovaly dopravu páteřní linky tramvají X-A a X-B

Ilustrační foto jako důkaz  
snahy o udržení provozu  
– takto jezdily tramvaje  
13. srpna 2002 po  
Bubenském nábřeží



Úměrně vytrvalým  
deštům a postupnému  
zaplavování některých  
úseků tratí se měnilo  
i linkové vedení.  
K prvním změnám došlo  
již v pondělí osudného  
týdne – 12. srpna 2002.

V průběhu dne totiž byla několikrát zaplavena smyčka na Bílé Hoře a dvůr vozovny Motol. Po zásahu hasičů byla voda odčerpána a trať se mohla pojíždět nadále. Dlužno podotknout, že konkrétně tato dvě místa byla již při dřívějších prudkých deštích problémová, takže by nebyl důvod panikařit – nebýt nepříznivé prognózy hydrometeorologů. Na základě ní bylo ještě téhož dne přistoupeno ke stavbě protipovodňových zábran na pravém břehu Vltavy. Úterý přineslo další neblahé události většící katastrofu – evakuaci obyvatel některých městských částí a uzavírání důležitých tramvajových tepen. Za všechny jmenujeme například Trojský a Hlávkův most, trať vedoucí Karlínem nebo tramvajovou trať z Modřan k Národnímu divadlu.

Vrcholem ničivé síly vody byla středa 14. srpna 2002, kdy došlo k očekávané kulminaci Vltavy. Po tehdejší pravidelné trase byly provozovány pouze linky 2, 4, 6, 9, 11 a 20. Tyto dny byly náročné nejen pro řidiče, ale i pro pracovníky řídicí tramvajovou dopravu. Co do počtu uskutečněných relací jsme od povodně v roce 2002 nemuseli ze sálu provozního dispečinku odbavit větší počet, než v těchto dnech. První dny byly s řídicí tramvají likvidovány zejména technické závady způsobené vodou, která vnikla do některé části elektrovýzbroje. S postupným uzavíráním úseků se měnil i obsah relací – přibývalo množství dispečerských příkazů, týkajících se linkového vedení, které se měnilo doslova z hodiny na hodinu. Rekord v počtu odbavených hovorů po radiostanici byl dosažen v úterý 13. srpna – celkově 1 636, čemuž odpovídá průměrně necelých 53 s na jednu relaci!

PŘÍMÝM ŠKODÁM VŠEHO DRUHU,  
KTERÉ POVODŇĚ V ROCE 2002  
NAPÁCHALY, BYLO VĚNOVÁNO MNOHO.  
PO KULMINACI VLTAVY A ZAŽEHNÁNÍ  
NEJHORŠÍHO PRAŽANÉ POSTUPNĚ  
ZAČALI ZAPOMÍNAT NA VELKOU  
VODU A POZORNOST SOUSTŘEDILI  
NA KAŽDODENNÍ ŽIVOT, Tedy I DOPRAVU  
V METROPOLI. PŘEDEVŠÍM OBDOBÍ  
NĚKOLIKA MĚSÍCŮ PO POVODNÍCH  
UKÁZALO, JAK DŮLEŽITOU ROLI HRAJE  
V PRAŽSKÉM CESTOVÁNÍ TRAMVAJOVÁ  
DOPRAVA SE SVOJÍ POMĚRNĚ ROZSÁHLOU  
SÍTÍ.

Jan Balíček / Foto: archiv Provozního dispečinku JPT

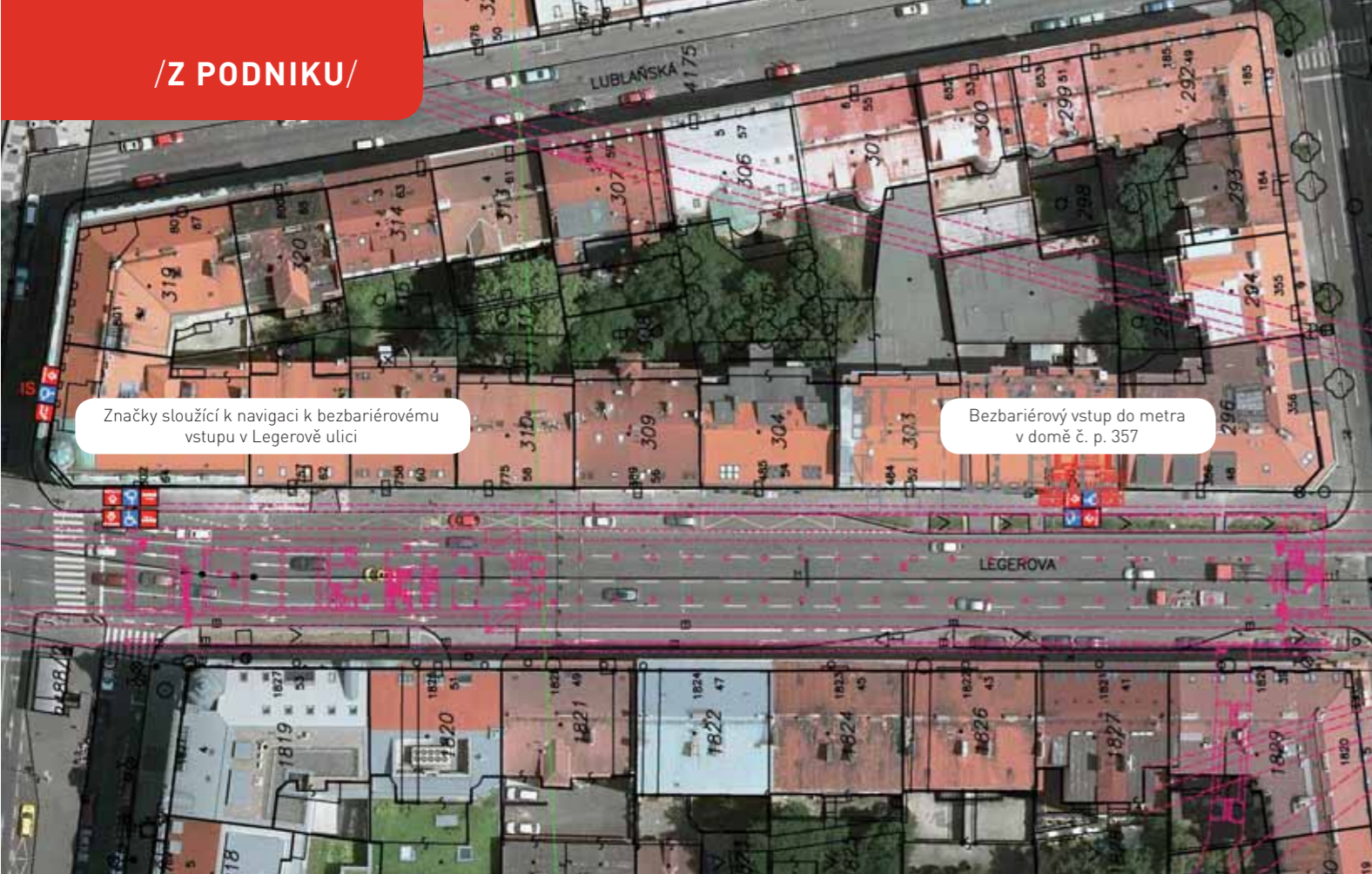
## Povodně pohledem tramvají

Od pátku 16. srpna se již dalo hovořit  
o poslední, pro většinu Pražanů té nej-  
nepříjemnější a nejdelsí, fázi povodně  
– dlouhému obnovování provozu trvajícím

několik měsíců. Bylo jasné, že se bude nutné spokojit s přepravní kapacitou povrchové dopravy a s metrem nebude možno počítat nejméně po dobu nezbytných oprav. Do povodně v roce 2002 musely tramvaje tento úkol zajistit pouze krátkodobě při mimořádných událostech nebo předem plánovaných krátkodobých výlukách některého úseku jedné trasy metra, navíc v době snížené přepravní poptávky. Při povodních před 10 lety tramvaje suplovaly páteřní části dvou tras metra – A a B. K tomuto účelu byly v úterý 20. srpna 2002 zavedeny linky X-A a X-B. Souhrnem „běžné“ rutiny, zkušenosti s akcemi celoměstského významu a v neposlední řadě dopravního ducha, nadšení a fandovství provozních pracovníků, bylo v rámci dostupných možností zajištěno maximum. V dalších měsících se již dalo vycházet z určitých zkušeností, nicméně o plánování se dalo hovořit v omezeném rozsahu a spadalo tak spíše do oblasti operativního řízení. Více než kdy jindy i sebemenší mimořádná událost s narušením dopravy měla neblahý dopad na páteřní linky. Postupem prací na obnově metra mohlo 23. prosince 2002 dojít ke zrušení náhradní tramvajové dopravy X-A. Zbývající „náhradka“ X-B sloužila až do 17. února 2003, kdy byla trasa B zprovozněna v celé délce s výjimkou některých stanic.

Povodně v roce 2002 prověřily nejen dosavadní nastavená pravidla, ale do jisté míry pomohly k jejich přehodnocení a v určitém ohledu nastavení nových. Přestože je dobré se občas ohlédnout zpět, věřme, že je dlouho nebudeme potřebovat a na povodně budeme pouze vzpomínat v několika řádcích.





Letecký snímek ulice Legerova v úseku mezi náměstím I. P. Pavlova a Rumunskou ulicí s vyznačeným domem č. p. 357, kde bude bezbariérový vstup a výstup do stanice metra

## Bezbariérové zpřístupnění na **I. P. PAVLOVA** se blíží

Z CELKOVÉHO POČTU 57 STANIC PRAŽSKÉHO METRA JE V SOUČASNOSTI ZAJIŠTĚN BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP JIŽ DO 34 STANIC A DVĚ STANICE UMOŽŇUJÍ BEZBARIÉROVÝ POHYB S PROŠKOLENÝM DOPROVODEM. V KVĚTNOVÉM ČÍSLE DP KONTAKTU JSME PŘEDSTAVILI PLÁNOVANÉ ZPŘÍSTUPNĚNÍ STANICE ANDĚL, NYNÍ SE ZAMĚŘÍME NA STANICI I. P. PAVLOVA, KTERÁ BY SE BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU MĚLA DOČKAT V ROCE 2014.

Rudolf Pála / Foto: Metroprojekt

Uvedený relativně příznivý poměr je výsledkem dlouholeté snahy Dopravního podniku hl. m. Prahy o zlepšování podmínek cestování MHD též pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace. Součástí zlepšování cestování je také příprava a realizace dodatečných bezbariérových přístupů do starších stanic metra (stanice na nově zprovozněvaných úsecích metra jsou jako bezbariérové realizovány vždy).

Výběr stanic metra, které budou dodatečně bezbariérově zpřístupněny, provádí Dopravní podnik ve spolupráci s organizacemi, které zastupují zájmy osob se sníženou schopností pohybu a orientace, Magistrátem hl. m. Prahy a městskými částmi. Upřednostňovány jsou hlavně stanice, u kterých bude mít bezbariérové zpřístupnění největší přínos pro všechny cestující.

Další ze stanic, kde v současnosti DPP zajišťuje projektovou přípravu jejího bezbariérového zpřístupnění, je stanice I. P. Pavlova. Tato stanice je důležitým přestupním uzlem MHD v samém centru městské části Praha 2 a její dosavadní bezbariérová nepřístupnost je nedostatkem, o jehož odstranění se dlouhodobě snažíme. V současnosti jsou nejbližší bezbariérově přístupné stanice metra na trase C Muzeum a Vyšehrad (ve směru z centra).

Z hlediska přípravy je v současnosti k dispozici zpracovaná dokumentace pro územní rozhodnutí. Získání stavebního povolení, na základě dokumentace pro stavební povolení, se předpokládá nejspíše v prvním čtvrtletí roku 2013. Bezbariérový přístup je navržen tak, že ústí na úroveň terénu v ulici Legerově, v přízemí domu č. p. 357 s přímým výstupem na chodník. S úrovní terénu v Legerově ulici

je nástupiště stanice metra I. P. Pavlova spojeno pomocí navazujících osobních výtahů. Z úrovně chodníku je navržen jeden osobní výtah a únikové schodiště do přestupní chodby, která je navržena v úrovni strojovny hlavního větrání metra nad nástupištěm. Z této chodby vede další osobní výtah na nástupiště stanice metra, výtah je na nástupišti umístěn v podélné ose stanice. V přestupní chodbě mezi výtahem z povrchu a z nástupiště jsou navrženy prvky odbavovacího systému.

Oba osobní výtahy jsou o nosnosti 1 000 kg. První z nástupiště má přepravní výšku 4,25 m a druhý na povrch 15,22 m. Délka přestupní chodby je cca 12 m. Po architektonické stránce je obklad stěn navržen lesklým plechem či sklem s minimalizovaným spárováním, aby působil co nejčistším dojmem. Dlažba přestupní chodby bude provedena z technického kamene a musí být dostatečně protiskluzná dle požadavků kladených na veřejné prostory. Vzhledem k nutnosti vytvořit maximálně osvětlený bezpečný prostor bude i na podlahu použit velmi světlý odstín dlažby. Všechny prostory budou sledovány kamerovým systémem.

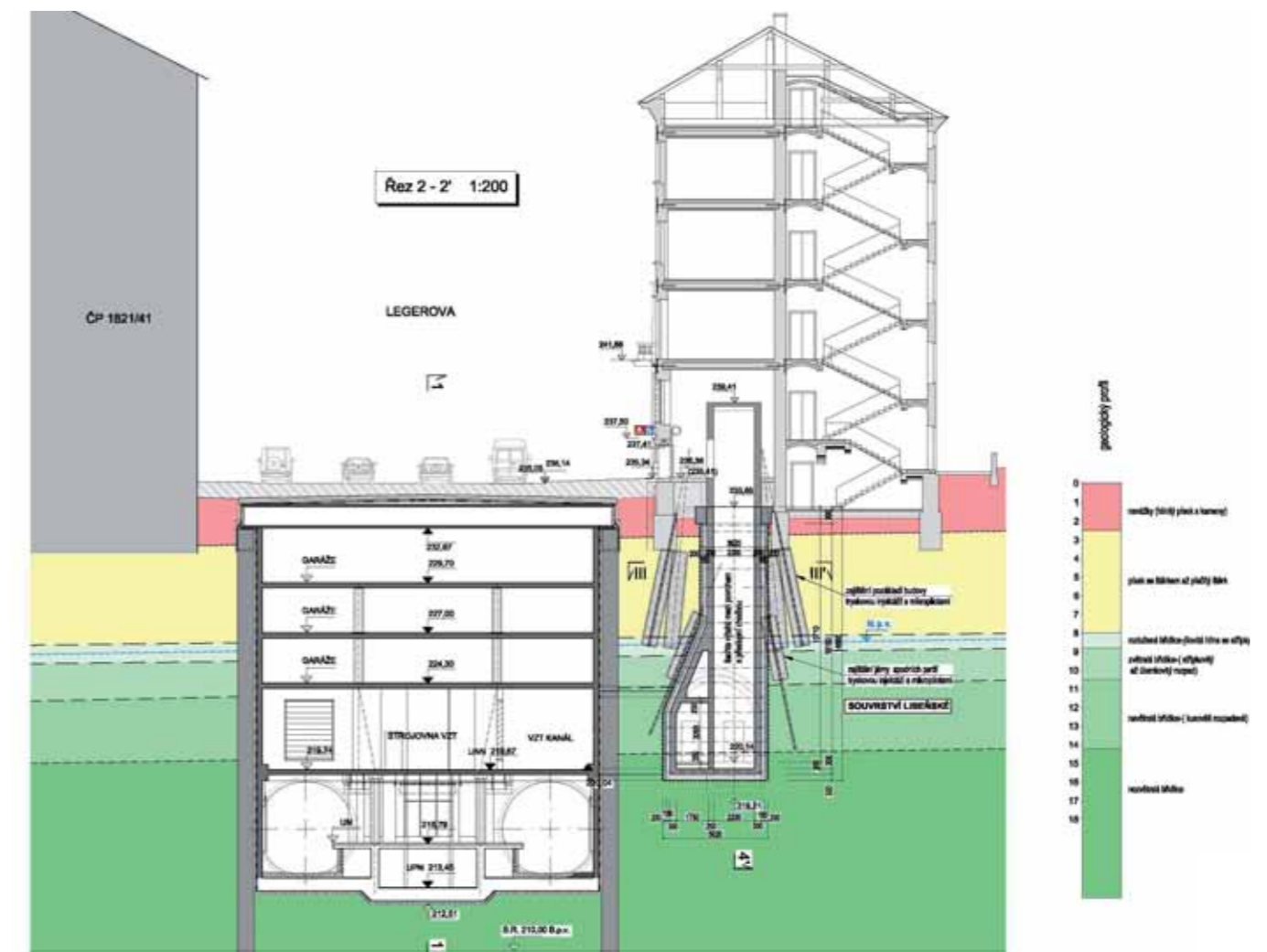
Zahájení realizace bezbariérového přístupu do stanice metra I. P. Pavlova plánuje Dopravní podnik ve 3. čtvrtletí

2013, přičemž doba realizace je plánována na 14 měsíců. Cena projektu podle dokumentace pro územní řízení je 119 mil. Kč. V další výzvě Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK) v roce 2013 podá Dopravní podnik hl.m.Prahy, a.s. žádost o podporu také na tento projekt.

### Nárůst počtu bezbariérových stanic pražského metra za posledních 20 let:

Rok	Počet stanic	Z toho bezbariérové
1990	41	1
2000	52	22
2011	57	36

Řez ulicí Legerova v místě domu č. p. 357 se zákresem bezbariérového vstupu do metra







Soupravy typu M1  
při odstavení v hale  
domovského depa  
Kačerov

PO PŘEDSTAVENÍ VOZOVÉHO PARKU AUTOBUSŮ A TRAMVAJÍ V JARNÍCH ČÍSLECH DP KONTAKTU JE LOGICKY NA ŘADĚ METRO. AČKOLIV JE ZDALEKA NEJMILADŠÍM DRUHEM DOPRAVY PRAŽSKÉ MHD, CESTA K SOUČASNÉMU STAVU JEHO VOZOVÉHO PARKU BYLA POMĚRNĚ DLOUHÁ A ZAJÍMAVÁ.

jednotka Správa vozidel Metro  
Foto: Petr Havlíček

## Cesta k modernímu vozovému parku PRAŽSKÉHO METRA

Můžeme se o ní dozvědět z řady uveřejněných publikací a článků. Historie parku se vine od návrhů z předválečného období minulého století, přes prototypy vozů R1 z let šedesátých, dodávky prvních 85 sovětských vozů Ečs, následované pak modernějšími, ale koncepčně totožnými vozy 81-71. Počet těchto vozů se postupně zvyšoval a vrcholu dosáhl na začátku 90. let, kdy vozový park čítal 85 starších vozů Ečs a 508 vozů typu 81-71.

Období začátku 90. let bylo pro další rozvoj vozového parku přelomové. Pádem politických bariér se cesta k novým technologiím otevřela i pro pražskou MHD. Na světovém trhu byla nabízena vozidla, jejichž konstrukční, designová a technologická úroveň sovětské vozy převyšovala o několik generací. Pořizovací cena moderních vozidel byla [a je] vysoká, a pokud se mnoha ohledech nevyhovující sovětské vozy měly co nejdříve komplexně nahradit, bylo zřejmé, že jedinou cestou je kompromis mezi dosažitelnou úrovní techniky a finanční náročností investice. Vedle nákupu nových vozidel bylo tedy nutné sledovat také myšlenku rekonstrukce vozů stávajících.

V rámci první zvolené cesty – dodávky nových vlaků – bylo v červenci 1991 vypsáno veřejné výběrové řízení na dodávku prvních 22 nových vlaků. V tomto řízení zvítězila společná nabídka konsorcia firem Škoda, Siemens a SGP (rakouská vagónka, dnes součást koncernu Siemens). Nicméně ne všechno z nabídnuté technologie bylo bez výhrad ze strany DPP akceptováno. Jako méně vhodné řešení byla označena zejména nabízená diferenciální konstrukce hliníkové skříňe, koncepce pohonu a konstrukce podvozku. Zde se jevila jako výhodnější technologie z další nabídky, kterou podalo

společně konsorcium firem ČKD a AEG. Nakonec, na žádost DPP, došlo ke spojení konsorcií do jednoho konsorcia ČKD-AEG-Siemens-SGP, které na konci roku 1992 nabídlo vozidlo již značně podobné současné M1 – integrální hliníková skříň a progresivní řešení pohonu a pojezdu.

Nicméně poté byl nákup nových vozů s ohledem na finanční náročnost projektu na 3 roky odložen. Zásadní změna se odehrála až v červenci 1995, kdy představitel DPP a ČKD, zastupující členy společného konsorcia (Konsorcium metro Praha), podepsali smlouvu na dodávku první série souprav M1 v počtu 22 vlaků. Díky celé řadě dalších dílčích komplikací, způsobených především nucenou správou kračujících ČKD, se však výroba naplno rozběhla až počátkem července roku 1998.

Celkem bylo dodáno 53 vlaků typu M1 ve čtyřech výrobních sériích. První série (výrobně označená jako M1A) čítá celkem 22 souprav a zkušební provoz s cestujícími zahájila dne 27. ledna 2000. Do roku 2003 inventární stav rozšířila bezprostředně navazující řada dalších dvaceti vlaků (M1B), dodaných již nástupcem zaniklého konsorcia – firmou Siemens s.r.o. Třetí sérii (M1C) v počtu 6 jednotek převzal Dopravní podnik v druhé polovině roku 2005. Potřeba dalšího navýšení vyvstala v souvislosti s zprovozněním nového úseku linky C do Letňan (úsek IV.C2), a proto bylo rozhodnuto o nákupu další pěti souprav, která byla dodána během roku 2010. Ta se ale technicky více odlišuje od dříve dodaných souprav. Vzhledem k velkému časovému odstavu mezi řadou M1C a M1D bylo výhodné řadu komponentů nahradit modernějšími. Současný inventární stav 53 vlaků M1 tvoří rezervu pro případné navýšení přepravního výkonu

trati C, zároveň pomohl v poslední době eliminovat negativní dopady na provozuschopnost po výskytu hromadné závady na rámech podvozků.

Vlaky M1, ač od podpisu kontraktu na dodávku 1. série uplynulo již 17 let, svojí technickou úrovní stále splňují požadavky na současné moderní vozidlo metra. Vynikají zejména nízkou specifickou hmotností a s tím spojeným úsporným provozem. Mnozí odborníci i cestující kladně hodnotí jejich design.

V době, kdy byl nákup nových vozidel dočasně zastaven, se začala psát historie druhé cesty obnovy vozového parku pražského metra – cesty rekonstrukce původních sovětských vozů. V roce 1993, na základě výzvy DPP, představila firma Škoda Plzeň ve společném konsorciu s ČKD projekt na rekonstrukci původních ruských vozů typu 81-71. V této době byla rovněž Dopravním podnikem opuštěna myšlenka na generální opravy obou typů ruských vozů, která by zakonzervovala jejich stávající nízkou technickou a bezpečnostní úroveň na mnoho dalších let. Cílem představeného projektu rekonstrukce bylo nahradit v provozu nejproblémovější konstrukční uzly a prodloužit celkovou životnost vozidel. Vozy typu Ečs byly z programu rekonstrukce vyňaty z důvodu menšího trakčního výkonu, větší technické zastaralosti, opotřebenosti a menšího výkonu a nakonec postupně zrušeny.

Tento projekt však započal rekonstrukcí podvozků, které běžely odděleně a předběhly rekonstrukce zbytku vozidla (rekonstruované podvozky byly zavazovány nejprve pod původní vozy 81-71). Z poruchového „vodítkového“ vedení dvojkolí se přešlo na čepové vedení a byla zesílena konzola závěsu převodovky. Předmětem rekonstrukce vlastního vozidla byla zcela kompletní výměna elektrické výzbroje. V oblasti mechanické konstrukce se s maximální možnou zodpovědností a na základě provozních zkušeností vybraly k rekonstrukci pouze ty konstrukční uzly, které byly problémové a v provozu nespolehlivé. K nepoznání se změnil i interiér vozů (nová podlaha, osvětlení, uspořádání sedadel, digitální informační systém) a kabina strojvedoucího. Tím, že byla rekonstrukce pojata skutečně komplexně, se podařilo DPP získat vozidla, jejichž technická úroveň je s původními nesrovnatelná a jejichž užité vlastnosti se například v oblasti řídicí techniky a elektrické výzbroje nebo provozní spolehlivosti blíží novým vozidlům. V mnoha jiných oblastech, například mechanické a pneumatické výstroje nebo celkové předpokládané životnosti, však tyto vozy samozřejmě dále nesou dědictví původní konstrukce.

Mezi lety 1994 a 1998 byla vyvinuta prototypová souprava 81-71M. Sériovou výrobu realizovala již samotná Škoda Transportation od roku 2000 do roku 2011 a provedla modernizaci celkem 93 souprav.

Jedenáctileté období dodávek rekonstruovaných souprav však způsobilo, že se i tyto soupravy od sebe v některých detailech liší. Vedle postupného používání modernějších

komponent jsou rozdíly dány zejména rozdílnou instalací mobilní částí vlakového zabezpečovacího zařízení – a to buď ARS na trati B, nebo LZA na trati A. Tyto rozdíly byly vyvolány provozní potřebou pražského metra v období obnovy vozového parku, kdy bylo nutno na trati C, s ohledem na elektromagnetickou kompatibilitu, vyměnit vlakový zabezpečovač. Dalším důvodem rozdílnosti vozového parku rekonstruovaných souprav se stala výměna vlakového zabezpečovače na trati A. Na trati B tak dnes jezdí i 7 nejstarších vlaků (dodávka 2000–2001) v provedení MARS. Ty, vybaveny vlakovým zabezpečovačem PA135, byly původně provozovány v letech 2000–2005 na trati C, kde v přechodové fázi doplňovaly přechodný nedostatek vlaků M1. Dalších 45 vlaků provozovaných na trati B je v novějším provedení BARS (dodávka 2006–2009). Na trati A pak jezdí 28 vlaků a provedení LZA (dodávka 2002–2005 a 2007) a 13 novějších LZA-B (dodávka 2009–2011). Počet vlaků pro trať A v sobě již nyní zahrnuje i vlaky potřebné pro prodloužení trati A o úsek do Motola.



Vozy 81-71M, modernizované z původních sovětských souprav, jsou nedílnou součástí vozového parku metra

Dnes, kdy byla dokončena komplexní obnova vozového parku pražského metra a nové a rekonstruované vlaky již několik let plní své úkoly na tratích, lze konstatovat, že zvolená cesta, ač mnohdy nelehká, byla správná. Praha v porovnání s jinými městy východního bloku, které v devadesátých letech stály přibližně na stejné startovací čáře, udělala v oblasti vozového parku metra obrovský krok. Důkazů pro toto tvrzení můžeme najít několik. Vedle vykazované úspory energie, která je oproti minulosti zhruba o třetinu nižší, se podstatným způsobem zvýšila sekundární bezpečnost provozu – to je dáno především na vozech použitými materiály, které splňují současná požární a hygienická kritéria. Dalším ekonomickým přínosem je podstatné snížení počtu pracovníků, kteří jsou potřební na údržbu vlaků – dnes je nejkratší interval provádění nejnižšího stupně údržby zhruba 4 týdny, oproti dnes již těžko představitelným 8–12 hodinám u starých vlaků. K obratu rovněž došlo i v provozní spolehlivosti vlaků a v neposlední řadě v nabízeném komfortu přepravy cestujících, který se zvýšil.





Až do konce prázdnin je provoz tramvají na Letné nahrazen autobusy NAD



KROMĚ PRAVIDELNÉ DOPRAVY JE NEZASTUPITELNOU ÚLOHOU AUTOBUSŮ TAKÉ ZAJIŠŤOVÁNÍ PŘEPRVNÍCH POTŘEB V PŘÍPADĚ PLÁNOVANÝCH I NEPLÁNOVANÝCH VÝPADKŮ DOPRAVY KOLEJOVÉ. AUTOBUSY TAK VÝZNAMNĚ PŘÍSPÍVAJÍ KE STABILITĚ A ODOLNOSTI CELÉHO SYSTÉMU PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY. V LETNÍCH MĚSÍCÍCH VRCHOLÍ STAVEBNÍ A VÝLUKOVÁ ČINNOST ZEJMÉNA NA TRAMVAJOVÉ SÍTI, POJĎME SE TEDY PODÍVAT, JAK SE PŘÍPRAVUJE A PROBÍHÁ NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA.

Tomáš Párys /Foto: jednotka Provoz Autobusy



## Když tramvaje jet nemohou

Do roku 2011 se na zajištění náhradní autobusové dopravy (NAD) podílela jednotka Provoz Autobusy (JPA) spolu s externím dopravcem. V gesci JPA byly převážně NAD s plánovaným provozem kloubových autobusů a NAD operativního charakteru. Na externího dopravce pak většinou připadala úloha zajištění dopravy s provozem autobusů standardního typu.

S ohledem na vývoj dopravních výkonů a stav řidičů byla JPA v posledních letech schopna zajišťovat opět vyšší podíl NAD a vzhledem k ekonomické výhodnosti pro DPP ji od roku 2012 zajišťuje výhradně sama. A to počínaje několikahodinovými (krátkodobé, především noční výluky) až po několikátýdenní i delší s nepřetržitým provozem.

### Plánované akce

Prvním krokem je vznesení požadavku na realizaci akce (zpravidla od jednotky Dopravní cesta Tramvaje nebo od externího subjektu). V návaznosti na definované požadavky je pak oddělením Projektování a organizace dopravy stanovena trasa a zastávky, které samozřejmě co nejvíce kopírují trasu přerušeno tramvajového provozu, aby byl dopad na cestující co nejmenší. K tomuto účelu poskytuje výše uvedeným útvarům JPA autobus na místní šetření, kde jsou projednány a v praxi prověřeny všechny detaily, nutné k přípravě a zahájení provozu NAD.

Po stanovení jízdní doby a sestavení grafikonu náhradní linky je na JPA předán výsledný počet autobusů, který je k zajištění provozu potřeba. A to je okamžik, kdy další přípravu akce přebírá JPA. S ohledem na lokalitu, ve které je NAD provozována, dojde k jejímu rozdělení na garáže, které jsou z hlediska výjezdů a zátahů nejbližší. Přihlédnout je nutné také k momentálním možnostem garáží v oblasti vozů a stavu řidičů. V některých případech je proto po při-

dělení NAD na nejbližší garáž nutné mezi ostatními garážemi realizovat dočasné dílčí překlady pravidelných linek PID, vždy však za podmínky nevyššího objemu výjezdových a zátahových kilometrů.

Souběžně s rozdělením výkonů na garáže probíhají na oddělení Příprava provozu JPA další činnosti, které jsou pro zajištění provozu nezbytné a klíčové:

- výpočet předběžných nákladů – základem je grafikon, ze kterého jsou vypočítány plánované kilometry a pracovní hodiny řidičů. Cena je pak stanovena dle metodiky úseku ekonomického ředitele.
- zpracování informací pro řidiče (tzv. „vlepky“) – pro jejich tvorbu je základem Oběžník dopravního ředitele. V některých případech (zejména při složitějším vedení trasy) jsou dále doplněny o schematické mapky.
- příprava dat odbavovacího a informačního systému – data, importovaná do příslušného softwaru z grafikonu, jsou dále upravována tak, aby chom po jejich nahrání do autobusů, které realizuje jednotka Správa Vozidel a Autobusů, cestujícím poskytli co nejpřesnější informace (elektronické orientace, hlášení zastávek, ale také dalších provozních informací, jako jsou přestupy na pravidelné tramvajové linky apod.)
- vydání Provozního zabezpečení mimořádné akce – poslední krok v řetězci přípravy provozu. Jedná se o dokument, který soustřeďuje dílčí pokyny a informace a je pro danou garáž a dispečink JPA závazný.

Nyní se zajištění NAD přesunuje na garáže, dispečink a řidiče autobusů, kteří vzájemně spolupracují na vlastní

realizaci akce. Po jejím dokončení jsou vypočítány skutečné odvedené dopravní výkony, na základě kterých je vystaven podklad k fakturaci pro objednavatele.

V ROCE 2012 BYLO NA PLÁNOVANÝCH NAD ZA TRAMVAJE JPA PROZATÍM UJETO CELKEM 270 500 VOZOKILOMETRŮ (období leden–červen)

### Neplánovaná přerušení provozu

V předchozích odstavcích několikrát padlo slovo „plánovaná“ NAD. Jak je však uvedeno již v úvodu, zabezpečuje JPA rovněž náhradní dopravu operativní. Jedná se zejména o okamžité přerušení provozu vinou nehody nebo technické závady na dopravní cestě, ale v mnoha případech také vinou neukázněnosti ostatních účastníků silničního provozu, jejímž následkem je např. poškození vrchního vedení (často např. v podjezdu ve Švehlově ulici v Praze 10). Zabezpečení operativní NAD je v rukách dispečinku JPA, který musí ve velmi krátké době zajistit potřebný počet autobusů. Prvním krokem je nasazení operativních záloh. Z dalších možností je to pak vypravení zvláštních autobusů z jednotlivých garáží, případně přesun autobusů z vybraných pravidelných linek PID.

Základní parametry operativní NAD (trasa, zastávky a počet vozů) stanovuje pro jednotlivé úseky tramvajové sítě příslušné dopravně-organizační opatření, které však může být dle aktuální provozní situace dispečersky upřesněno.

### Ostatní náhradní dopravy

V krátkosti se ještě zmiňme o NAD za ostatní druhy dopravy. Tím jsou metro a vlaky Českých drah. Většina z nás jistě zažila (nebo si to alespoň dovede představit), co v pražských poměrech znamená náhlý výpadek provozu metra a jaké jsou okamžité reakce cestujících. Neprodleně je tedy třeba zajistit alespoň jeho částečnou náhradu.

Nahradiť výpadek metra v přepravních špičkách je úkol téměř nadlidský. Jelikož okamžité nasazení tří operativních záloh nemůže v žádném případě dostatečně pokrýt tak rozsáhlou přepravní poptávku, jsou jako druhý krok „převeleny“ na NAD vozy z pravidelných linek s krátkým intervalem, případně dochází k prodloužení některých autobusových linek. Po ukončení NAD se dotčené autobusy samozřejmě znovu vrací na své pravidelné linky.

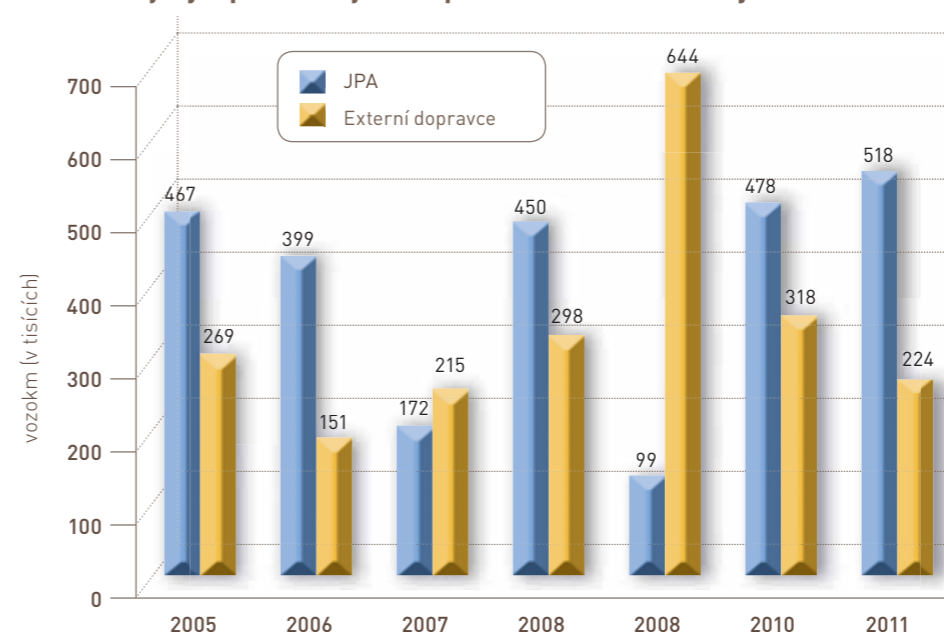
Parametry NAD za metro jsou opět pro jednotlivé úseky a jejich kombinace stanoveny dopravně-organizačním opatřením. Ve všech autobusech je navíc nahrán soubor textových a akustických informací pro cestující, které mohou být dle příslušného úseku aktivovány řidičem nebo i vzdáleným příkazem z dispečinku JPA.

V případě Českých drah je situace obdobná s tím, že vozy nejsou stahovány z pravidelných linek PID, ale jsou navíc



Linka X-22 náhradní autobusové dopravy v Průběžné ulici

### Vývoj dopravních výkonů – plánované NAD za tramvaje



vypraveny z jednotlivých garáží. Skutečné dopravní výkony jsou pak na základě uzavřené smlouvy Českým drahám fakturovány.

V tomto článku jsme se zaměřili alespoň na zásadní okruhy a klíčové oblasti, bez kterých by autobusy na trasu NAD nemohly vyjet. Na výsledném efektu se podílí řada profesionálů, kterým záleží na tom, aby dopady přerušení pravidelného provozu na naše zákazníky byly co nejmenší, neboť jsme zde právě pro ně a přeprava spokojených cestujících je nejdůležitějším posláním Dopravního podniku.





ČLENITOST PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ SÍTĚ UMOŽNÍ OBČAS REALIZOVAT REKONSTRUKCI TRATĚ TAK, ŽE CESTUJÍCÍ ANI NEZAZNAMENAJÍ VÝLUKU. A PRÁVĚ TAKOVÁ PROBĚHLA BĚHEM ČERVNA V MOSKEVSKÉ ULICI MEZI VRŠOVICKOU A MINSKOU ULICÍ. ÚSEK DLOUHÝ POUHÝCH 175 METRŮ OBJÍŽDĚLY TRAMVAJE OBOUSMĚRNĚ MINSKOU ULICÍ, KTEROU BĚŽNĚ POUŽÍVÁ JEN LINKA 4 JAKO OBRATIŠTĚ.

Pavel Páta, Miroslav Grossmann / Foto: Miroslav Grossmann

## REKONSTRUKCE skoro bez výluky

Tramvajové těleso v rekonstruovaném úseku tvořily velkoplošné panely BKV, v křižovatce ulic Moskevská – Minská byly částečně použity i podkladové VUIS panely. Rekonstrukce byla nutná s ohledem na technický stav tratě, který byl charakterizován závadami v geometrické poloze koleje, zvláště před Kavkazskou ulicí.

Akce byla projektována s ohledem na připravované stavební činnosti ostatních investorů v oblasti, kterým byla nabídnuta časová koordinace prací. Připojila se pouze rekonstrukce plynovodu. I tato skutečnost vyžadovala, s ohledem na stísněné poměry staveniště, nutnost umístění náhradní tramvajové zastávky v Moskevské ulici (před Minskou) a podrobnou koordinaci prací.

Nově je osa trati v prostoru zastávky Čechovo náměstí odsunuta až o 1,5 metru jižním směrem. V celém úseku je použita stojinová žlábková kolejnice NT1 s pružným upevněním pomocí svěrek Vossloh k betonovým pražcům TB 93, které byly následně zabetonovány do nosné desky o tloušťce cca 30 cm. Povrch byl s ohledem na snížení hluku použit asfaltový.

V prostoru kolejového rozvětvení do Minské ulice je tramvajové těleso na dřevěných pražcích a dle požadavku Odboru památkové péče MHMP se zákrytem z dlažby. Ve směru

Pro snadnější výstup a nástup v zastávce Čechovo náměstí bylo zřízeno panelové nástupiště, které tu bude sloužit až do celkové rekonstrukce celého náměstí

od Kavkazské je zřízena splítková výměna, díky níž je možné do obou větví jezdit rychlostí až 15 km/h. Současně zde byl zřízen ohřev výměn a signalizace postavení a uzamčení rozjezdové výměny.

Zastávka Čechovo náměstí byla mírně posunuta proti směru jízdy a zkrácena na délku jednoho vlaku. Na požadavek Městské části Praha 10 bylo zřízeno panelové nástupiště pro snadnější nástup a výstup cestujících. Před nástupištěm je na vozovce vodorovné dopravní značení doplněné příčnými prahy, které chrání nástupiště. Jedná se o dočasné řešení do budoucí rekonstrukce Čechova náměstí.

Vzhledem k posunu osy kolejí muselo být upraveno i vedení troleje. Práce byly provedeny při noční výluce úseku od Francouzské ulice až na Kubánské náměstí. Ve výluce byly v rámci běžné údržby vyměněny dilatace v prostoru křižovatky Koh-i-noor. V trati jsou zřízeny také dva nové bahníky, které slouží k odvedení dešťových vod.

Po místním šetření v rámci řízení o povolení k užívání stavby ve zkušebním provozu byly ze strany Policie ČR a Odboru dopravy Městské části Praha 10 vneseny dodatečné požadavky na doplnění dopravního značení, například na osazení city bloku mezi přechod u Minské a provizorní nástupiště.

Tramvajový provoz byl obnoven 19. června 2012 večer, a celá výluka tak trvala 22 dní. Na tuto akci naváže možná již příští rok velká rekonstrukce přilehlého úseku téměř až k Náměstí Míru.

## Nejvýše jsou Kobylysy

VOZOVNA KOBYLISY JE POSLEDNÍ VOZOVNOU, KTERÁ BYLA POSTAVENA JEŠTĚ PŘED 2. SVĚTOVOU VÁLKOU. SVŮJ PROVOZ ZAHÁJILA DNE 30. DUBNA 1939, KDY PLNĚ NAHRADILA ZRUŠENOU VOZOVNU CENTRÁLA V PRAŽSKÝCH HOLEŠOVICÍCH. DO KOBYLIS TAK ZAMÍŘILI NEJEN VŠICHNI ZAMĚŠTNANCI CENTRÁLY, ALE TAKÉ KOMPLETNÍ VOZOVÝ PARK.

Text a foto: Jana Šejnohová



Při projektování stavby se vycházelo z osvědčeného modelu, využitého při stavbě vozoven v Motole a Vokovicích. Kobylyská hala je pouze menší a rozdělena na čtyři lodě o pěti kolejích. Kromě přerušení provozu na sklonku 2. světové války neprodělala vozovna, narozdíl od svých starších kolegů, žádné dramatické úpravy. V roce 1967

a technického zázemí pro vozy typu T14 a T15, máme tedy jen klasické tramvaje. V minulosti proběhla rekonstrukce sociálního zázemí depa, nástavba a rekonstrukce administrativní budovy a rekonstrukce kolejiště včetně objízdne koleje,“ otevírá náš rozhovor vedoucí provozovny Jiří Píffl. A vedoucí vozovny Ladislav Županič doplňuje:

„Jedno specifikum bychom našli – ve vozovně máme pouze jeden typ vozů, což není obvyklé, a to T3R.P“

### Co Vás v poslední době nejvíce potěšilo?

Slova se ujímá vedoucí vozovny Ladislav Županič: „Mě osobně

Počet ujetých vozokilometrů vozovnou Kobylysy v letech 2010–2012			
rok	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012 (leden–květen)
typ T3R.P	7 710 768	7 755 736	3 321 254
Počet	142		
Počet zaměstnanců k 30. 6. 2012			
JPT	188		
JSVT	67		

byl na odstavné koleji instalován mycí rám, který svému účelu slouží dodnes. O dva roky později byla z původně kusé odstavné koleje vytvořena kolej objízdna a rozsáhlá rekonstrukce kolejiště provedená v roce 2009 přinesla úplné zrušení kolejového kruhu. Jedinou vozovnou, která se tak kolejovým kruhem může pyšnit do dnešních dnů, je vozovna Žižkov.

Na to, jak vidí vozovnu z hlediska její historie, současnosti i budoucnosti, jsem se zeptala osob nejpovolanějších, a to vedoucího vozovny **Ladislava Županiče** a vedoucího provozovny **Jiřího Píffla**.

### Jak byste charakterizovali vozovnu z hlediska specifíků, předností a možných překážek?

„Vozovna Kobylysy je 73 let standardně fungující provozovnou bez rekonstrukce

moc těší, jak u nás funguje spolupráce mezi provozem, depem a správou nemovitého majetku.“ „Co těší mě?“ vstupuje do debaty vedoucí provozovny: „Určitě fakt, že se podnik začíná stabilizovat a komunikují s námi i přes veškerá úsporná opatření. To dříve nebylo a vše jsme se dozvídali takřka na poslední chvíli. Z mého hlediska velmi potěšující je i změna úklidové firmy. Vozy jsou nyní čistší a s vedoucími zaměstnanci je pružnější komunikace oproti předcházející firmě.“

### Jaké problémy aktuálně řešíte?

„Vzniklé problémy řešíme operativně v rámci jednotek, v rámci útvarů. Do budoucna nás čeká kompletní úprava vozovny na provoz vozů 15T a s tím související úprava celého zázemí. To znamená – nové zvedáky tramvajů, točna na podvozky včetně přejezdne koleje, prohlížecí lávky PTG, lávky

na stanovišti KP, možná výstavba nové haly denního ošetření, a hlavně mycího rámu. Současný je v provozu od roku 1968 a jeho novou projektovou variantu mám v kanceláři formou přípravných studií a projektů. Hodně by to pomohlo především v zimě, protože naše vozovna je nejvýše položená a kvůli umístění mycího rámu na severní straně mráz brzy mycí rám uzavře. Potom musíme mýt tramvaje ručně, a to je drahé. Myslím ale, že tato investice bude odložena na neurčito, protože cena mycího rámu a celé haly D je tak vysoká, že se projekt opět odloží. Časový horizont? Otázka 10 let, když to bude dobré,“ rozebírá problémy otevřeně Jiří Píffl. A co na stejný dotaz Ladislav Županič? „Trápí nás, že na objízdne koleji ve směru k panelovým domům se má stavět protihluková stěna, takže s tím budou spojena i určitá omezení ve vozovně. Doufám, že se nám to podaří zvládnout s co nejmenším počtem problémů.“



Průvodci po vozovně Kobylysy: zleva Ladislav Županič (vedoucí vozovny), Jiří Píffl (vedoucí provozovny)



Nejčerstvější výluka v metru proběhla od 5. do 8. července 2012 kvůli výměně této výhybky u stanice Náměstí Míru

## VÝLUKY V PRAŽSKÉM METRU

LETOŠNÍ VÝLUKA LINKY C METRA O PRODLOUŽENÉM VELIKONOČNÍM VÍKENDU, VYVOLANÁ REKONSTRUKCÍ VÝHYBKY U STANICE I. P. PAVLOVA, KDE SE NAPOJUJE MANIPULAČNÍ KOLEJOVÉ PROPOJENÍ S TRATÍ A, VYVOLALA NEBÝVALE VELKOU POZORNOST SDĚLOVACÍCH PROSTŘEDKŮ. VEŘEJNOST TAK MOHLA NABÝT DOJMU, ŽE SE TAK V PRAŽSKÉM METRU STALO POPRVÉ. SITUACE JE ALE PONĚKUD JINÁ.

Pavel Fojtík / Foto: Petr Hejna

Několikadenní výluka v úseku Muzeum – Pražského povstání zdaleka nebyla první, ale ani poslední výlukou v pražském metru. I když se většina stavebních prací odehrává během tzv. nočních přepravních výluk, tedy v období, kdy metro nejedí, čas od času je nutné nepříjemně zasáhnout i do časových období, kdy ještě cestující metro používají, protože rozsah nezbytných prací je větší.

Některé výluky jsou menšího rozsahu a v dotčeném úseku dojde jen k omezení pozdních večerních spojů, přibližně od 22 hodin, případně i spojů ranních. Příkladem takové výluky je výstavba zabezpečovacího zařízení Matra v roce 1997, kdy býval v úseku Kačerov – Háje po celé první čtvrtletí přerušen provoz vždy v noci na pátek a sobotu (či jeden z těchto dnů) v době od 22.15 do 6.45 hod. následujícího dne. Náhradní dopravu zajišťovala jedna souprava pendulující po jedné koleji, pravidelné spoje jezdily jen v úseku Nádraží Holešovice – Kačerov. Podobně byl formou prodloužených nočních přepravních výluk dvakrát přerušen či omezen provoz při výstavbě měnirny Háje v roce 2001. Pravidelné vlaky opět končily na Kačerově, v úseku Kačerov – Opatov jezdila po jedné koleji jedna souprava a v úseku Opatov – Háje jezdily náhradní autobusy. Další podobné výluky na téže trati se uskutečnily například v roce 2003 při výstavbě měnirny Kačerov, avšak v úseku Pražského povstání – Háje. V roce 2003 si instalace nového zabezpečovacího zařízení LZA na trati A vyžádala několik večerních výluk úseku Náměstí Míru – Skalka.

Větší nepříjemnosti pro cestující znamenají celodenní výluky určitých úseků. Můžeme říci, že téměř každé prodloužení některého traťového úseku bylo spojeno s víkendovou výlukou, způsobenou připojováním zabezpečovacího zařízení. Vlaky příslušné linky tedy jezdily do nejbližší stanice, kde byla možnost obratu, případně návazný jednokolejový provoz. Vzpomeňme například alespoň ty poslední. Propojování zabezpečovacích zařízení na trati C si vyžádalo v květnu 2004 dvě víkendové výluky v úseku Nádraží Holešovice – Florenc a linka C byla v této době zkrácena do úseku Florenc – Háje. Obdobně tomu bylo v únoru 2008, kdy se propojovalo zabezpečovací zařízení úseků IV.C1 a IV.C2. Tyto práce si vyžádaly dvě víkendové výluky. Při první byl vyloučen provoz v úseku Kobylisy – Ládví. Pravidelné vlaky byly ukončeny ve stanici

Nádraží Holešovice, odkud byla zavedena kyvadlová doprava do stanice Kobylisy. Náhradní dopravu v úseku Kobylisy – Ládví zajistily prodloužené autobusové linky 103 a 187. Při druhé výluce byl provoz přerušen v úseku Nádraží Holešovice – Ládví a náhradní dopravu zajistila autobusová linka X-C.

Během roku 2003 si vyžádala tři víkendové výluky rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na lince C, kdy byla přerušena doprava v úseku Nádraží Holešovice – Muzeum. Normální provoz byl jen v úseku Pražského povstání – Háje a mezi stanicemi Pražského povstání a Muzeum jezdily kyvadlové spoje. Nejzávažnější plánovanou výlukou metra vyvolala v letech 1998 a 1999 rekonstrukce ocelového roznášecího roštu Nuselského mostu. Stavební práce si vyžádaly celkem 14 víkendových výluk v úseku I. P. Pavlova – Pražského povstání. V úseku Háje – Pražského povstání byl udržován normální dvoukolejový provoz. V úseku Pražského povstání – I. P. Pavlova byla úplná výluka a náhradní dopravu zajišťovalo 25 (později 22) autobusů. V úseku Nádraží Holešovice – I. P. Pavlova byl udržován tak, že z Holešovic na Florenc se jezdilo bez omezení a mezi stanicemi Florenc a I. P. Pavlova vlaky pokračovaly obousměrně střídavě po jedné nebo druhé koleji, což si vyžádalo o něco delší interval. Výluky probíhaly od 27. listopadu 1998 do 7. března 1999.

Všichni však máme v paměti patrně největší výluku metra, způsobenou povodněmi v srpnu 2002, kdy byl na řadu týdnů či měsíců přerušen provoz všech linek metra v centrální části sítě. Výluky různých úseků nebo stanic trvaly až do března 2003 a jejich výčet by byl námětem samostatného článku. Obnovou celé sítě metra omezení provozu ještě neskončilo úplně. Z důvodu navazující opravy tlakových uzávěrů byl vyloučen provoz po jedné koleji v úseku Nádraží Holešovice – Florenc, poprvé 22. a 23. března 2003 a pak každý víkend vyjma Velikonoc až do 31. května a 1. června. Ve vyloučeném úseku zajišťovala provoz kyvadlově jedna souprava.

Výluky v síti metra se nemusejí nutně týkat celých traťových úseků, v některých případech postačí vyloučit z provozu „jen“ některé stanice. V době uzávěrky tohoto čísla aktuálně probíhala výluka na trase A.



## MNICHOVU SLUŠÍ MODRÁ

PRÁZDNINOVÁ CESTA ZA KOLEGY PO EVROPSKÉ UNII NÁS ZAVEDE DO PODHŮŘÍ BAVORSKÝCH ALP DO TŘETÍHO NEJVĚTŠÍHO MĚSTA SRN. NÁZEV HLAVNÍHO MĚSTA BAVORSKA JE ODVOZEN OD STARONĚMECKÉHO SLOVA MÖNCH, COŽ ZNAMENÁ „MNIŠI“. DŮVODEM PRO TOTO POJMENOVÁNÍ JE ČEST BENEDIKTINSKÝM MNICHŮM, KTEŘÍ MĚSTO ZALOŽILI.

Jiří Došlý / Foto: MVG

Během 2. světové války byla bavorská metropole podobně jako většina německých měst značně poničena. Po válce však nastala přestavba města podle starých plánů, a tak je dnes Mnichov považován za jedno z nejkrásnějších evropských měst. Kromě velkého množství pamětihodností lze do Mnichova rovněž vyrazit i za bohatým kulturním životem či za jedním z nejvyšších systémů městské hromadné dopravy v Evropě. Hlavní město Bavorska je v mnohém podobné s Prahou, a to nejen počtem obyvatel nebo rozlohou města, ale i způsobem integrovaného dopravního systému. Ten v Mnichově funguje od roku 1971, a to díky potřebě řešit nárůst individuální automobilové dopravy a blížícím se olympijským hrám v roce 1972.



Historie tramvajové MHD v Mnichově začíná v roce 1876, kdy 21. října vyjela koňská dráha na trasu Promenadeplatz – Maillingerstraße. Tramvaje nahradily koňskou dráhu v roce 1895. S autobusy se bylo možné potkat v ulicích Mnichova od roku 1906. Trolejbusy byly v provozu 18 let od roku 1948. První úsek podzemní dráhy byl dán do provozu 19. října 1971 na lince U6 v úseku Göttheplatz a Kieferngarten. Největší rozmach v rozvoji MHD byl



zaznamenán právě v sedmdesátých letech minulého století, kdy došlo ke zprovoznění rovněž druhé linky metra a sedmi linek příměstských vlaků S-Bahn. Tramvajová doprava směřovala od 60. let k zániku. V letech 1973 až 1993 byla délka sítě zredukována ze 112 km na 65 km. Koncepce dopravní politiky města upřednostňovala rozvoj mimoúrovňových kolejových systémů, tedy metra U-Bahn a S-Bahn, které dnes tvoří páteř hromadné dopravy ve městě. V 90. letech

Městský dopravce zaměstnává 2 694 zaměstnanců. Jednoduchá jízdenka pro dospělého na jednu jízdu stojí € 2,50, jednodenní € 5,40, třídní turistická jízdenka € 13,30. Měsíční jízdenka IsarCard stojí € 44,90.

minulého století bylo rozhodnuto o zachování a rozvoji tramvajové dopravy, zejména integrace tramvajových tratí do pěších

zón. Přestože se v Mnichově nesetkáme s tak hustou tramvajovou sítí, má tento druh dopravy vysokou kvalitu. Naprostá většina tramvají městského dopravce MVG je plně nízkopodlažních s velmi tichým provozem, kolejový svršek je v perfektním stavu. Nelze opomenout komfortní široké nástupní ostrůvky a velmi důmyslný informační systém pro cestující.

V současné době lze v Mnichově využít 100 stanic metra na 6 linkách, 11 denních (4 nočních) tramvajových linek a 66 denních (9 nočních) autobusových linek. K dispozici je 576 vozů metra, 95 tramvají a 231 autobusů (175 kloubových, 56 standardních). MVG má k dispozici dvě garáže a dílny pro autobusy, jedno tramvajové depo i depo podzemní dráhy. První nízkopodlažní autobus se v Mnichově objevil v roce 1988, od roku 2004 je veškerý autobusový vozový park nízkopodlažní. Metro přepraví ve městě téměř 60 % všech cestujících. Rozvoj systému MHD je do budoucna zaměřen na kontinuální obnovu vozového parku, rozvoj sítě metra a tramvajových tratí. Velký důraz je kladen na rozvoj informačního systému pro cestující. Ve vozích metra a tramvají jsou cestujícím k dispozici aktuální dopravní informace z dispečinku na celkem 373 monitorech. Stranou nezůstává ani další rozvoj systému odbavení cestujících.





## Trolejbus TATRA opět pod napětím



Tatra T400 byla v Praze nejtípcičtější trolejbus s výbornými dynamickými vlastnostmi. Řada cestujících byla během pardubických oslav překvapena silou a zrychlením trolejbusové babičky, která bez problémů stačila i současnému provozu

TROLEJBUS TATRA T400, EVIDENČNÍHO ČÍSLA 431, SE DO DĚJIN PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ ZAPSAL JAKO ÚPLNĚ POSLEDNÍ VŮZ, KTERÝ SE JEŠTĚ PO PŮLNOCI Z 15. NA 16. ŘÍJNA 1972 POHYBOVAL VLASTNÍ SILOU NA POSLEDNÍ TROLEJBUSOVÉ TRATI OD VINOHRADSKÉ ORIONKY PŘES JIRÁSKŮV MOST NA STRAHOV. PO TAKŘKA ČTYŘICETI LETECH SE TENTO EXPONÁT STŘEŠOVICKÉHO MUZEA Z ROKU 1954 VRÁTIL ZPĚT NA TRÁŤ.

Text a foto: Ondřej Láska

Škoda 706 RO z roku 1948 a Karosa ŠM 11 z roku 1981 vozily v průběhu celého dne cestující na zvláštních linkách stejně jako tatrovka. Celá akce, pojatá jako den otevřených dveří pardubického dopravního podniku (DPMP), byla zakončena průvodem více než dvaceti historických i moderních trolejbusů a autobusů.

Stalo se tak u příležitosti dubnových oslav 60 let trolejbusové dopravy v Pardubicích, kde se muzejní Tatra představila nejen jako statický exponát, ale jako plně provozní trolejbus. I když v Pardubicích Tatra T400 nikdy předtím v provozu nebyly, stal se „náš“ trolejbus jedním z hlavních taháků slavnostního dne. Stranou zájmu nezůstala ani další dvě vozidla ze střešovického muzea, která se v Pardubicích předvedla. Autobusy

Trolejbusy Tatra T400 jezdily v Praze od roku 1948 a byly nejpočetnějším typem v celé éře pražských trolejbusů. Ke konci roku 1970 byly z provozu zbylé tatrovky vyřazeny a poslední dva roky pražských trolejbusů už byly jen v režii dvounápravových vozů Škoda 8Tr. Tatra T400, s původním evidenčním číslem 431, dojezdila s cestujícími 13. prosince 1970 a pak sloužila už jen jako služební vůz pro odtah vadných trolejbusů z tratě. Když se 15. října 1972 Praha loučila s trolejbusy, byla u toho tato poslední provozuschopná Tatra T400 také. Po skončení trolejbusového provozu v roce 1972 se díky několika nadšencům z Kroužku přátel městské dopravy podařilo tuto tatrovku zachránit před likvidací. V roce 1987 začala ve vozovně Vokovice rozsáhlá renovace v té době již značně zchátralého, avšak stále vcelku kompletního trolejbusu.

Dokončený trolejbus je v expozici muzea vystaven od roku 2010. Jeho funkčnost byla několikrát zkoušena na „trolejbusové trati“ dlouhé 70 m, která se nachází na 4. koleji střešovické vozovny. Po oživení všeho, co šlo na tak krátké trati vyzkoušet, následovala řada zkoušek a měření, která pro provoz trolejbusů vyžaduje drážní zákon. V letošním dubnu nastal převoz Tatry do Pardubic, kde se v místní trolejbusové síti, díky pochopení vedení DPMP, zkoušela funkčnost trolejbusu v běžném provozu bez cestujících. Po řadě zkušebních jízd byl Drážním úřadem muzejní trolejbus uznán jako způsobilý provozu. Jen pro zajímavost – v Pardubicích byl v roce 1989 podobným způsobem uznán způsobilým provozu i další pražský muzejní trolejbus Škoda 8Tr, evidenční číslo 494, vyrobený v roce 1959. Doufáme, že se v budoucnu podaří zprovoznit i třetí, nejstarší trolejbus sbírky muzea MHD v Praze, a to Pragu TOT z roku 1936, která v současné době prochází renovací.



Mezi těmi, kteří se na zprovoznění trolejbusu číslo 431 podíleli, byl i pan Otakar Drozda (třetí zprava), který tuto Tatra řídil na její poslední jízdě v Praze 16. října 1972



V NOCI ZE SOBOTY 9. NA NEDĚLI 10. ČERVNA 2012 SE USKUTEČNIL JIŽ DEVÁTÝ ROČNÍK PRAŽSKÉ MUZEJNÍ NOCI. DO OBLÍBENÉ NOČNÍ AKCE, KTERÁ KAŽDOROČNĚ NEDÁ SPÁT VÍCE NEŽ 100 TISÍCŮM OBČANŮ METROPOLE, SE V LETOŠNÍM ROCE ZAPOJIL REKORDNÍ POČET 39 KULTURNÍCH INSTITUCÍ, JEŽ ZPŘÍSTUPNILY CELKEM 65 OBJEKTŮ. A CO VŠE BYLO LETOS K VIDĚNÍ, SLYŠENÍ, VYZKOUŠENÍ, ČI DOKONCE K OCHUTNÁNÍ, VÁM PŘIBLIŽÍ NÁSLEDUJÍCÍ ŘÁDKY.

Jana Šejnohová  
Foto: Národní muzeum

## Muzejní noc » lámala rekordy



Mezi pořadající nováčky, kteří přispěli svou troškou do mlýna, a spolupodíleli se tak na doposud rekordním počtu návštěvníků, jejichž počet překročil 200 tisíc, patřily Galerie moderního umění – AMoYA, Botanická zahrada hl. m. Prahy, Dům národnostních menšin, Novoměstská radnice a oblíbené místo různých afterparty, smíchovská MeetFactory. K objektům, v nichž bylo od sedmé hodiny večerní do jedné hodiny ranní nejvíce živo, se pak řadilo Letecké muzeum Kbely, České muzeum hudby, Náprstkovo muzeum, Nová budova Národního muzea, Národní technické muzeum, Muzeum hlavního města Prahy, Muzeum Policie ČR a budova České filharmonie.

V Leteckém muzeu mohli přítomní obdivovat přilet historických letounů, Náprstkovo muzeum afrických a amerických kultur ovládly účesy Mašukulumbů, a v Národním technickém muzeu jezdil dokonce parní váleček... Zdá se vám to neuvěřitelné? Tak pokračujeme. O vskutku originální podívanou nepřišli všichni ti, kteří se vypravili do Botanické zahrady. A zatímco trojská Fata Morgana lákala na vůně exotických květů a kuňkání tropických žabek, Na Slupi se proháněli netopýři, rýžovalo zlato nebo interaktivně putovalo za dinosaury. Památník na Vítkově, stejně jako nádvoří Schwarzenberského paláce, se staly svědky litéch soubojů šermířů. Ti, kterým při putování městem vyprahlo, pak nepohrdli nabídkou degustace hornácké slivovičky a posezením u cimbálu v Národopisném muzeu – Musaion. Ti vytrvalejší a zvědavější se mohli vypravit do Minerologického muzea za objevením tajemství minerálů nebo odhalovat zločin v přímém přenosu v Muzeu Policie České republiky. Čistě mužská zábava? Omyl! Ani na ženy letošní Pražská muzejní noc nezapomněla. V Muzeu českého kubismu si mohly vlastnoručně zhotovit praktické kubistické zrcátko či pro potěšení ratolestí jednoduchý krasohled. Vítaným doplňkem domácnosti se po sobotní noci mohla stát i lampa, inspirovaná dílem Jakuba Schikanedra a křehkou duší pravděpodobně

potěšila renesanční komedie s maskami a tancem – Záletníci a Nesmrtelný Harlekýn, uvedená Galeríí Akademie múzických umění. A co milovníci městské hromadné dopravy? Ti také nepřišli zkrátka. Stylově v prostoru historické tramvaje v Muzeu MHD se rozdávalo příležitostné poštovní razítko a poprvé byl návštěvníkům představen doposud v depozitáři ukrytý kolejový brus Schörling z roku 1966.

Jak to tak bývá, nejnáročnějšími diváky jsou ti nejmladší. A právě jim patřila podstatná část doprovodného programu, jenž měl i svého průvodce – pana Hvězdičku. V dějické pobočce Městské knihovny mohly děti v rámci večera Zahrajme si s Ferdou uplést pavučinu, nakrmit mravkolva, vyrobit Berušce korále nebo třeba uválet s hovniválem pořádnou kouli. Starší, pro které už Ferda Mravenec dostatečně „in“ není, měli možnost prokázat svůj um při snímání otisků v rámci lekce daktyloskopie v Muzeu Policie ČR, při střeleckém klání s odbornou asistencí ve Vojenském historickém ústavu nebo v kurzu harmonikového leporela, který připravila Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze.

O bezproblémovou dopravu se i tentokrát postaral Dopravní podnik hlavního města Prahy, který do boje s časem a neutuchajícím zájmem široké veřejnosti vyslal 67 bezbariérových autobusů, zavedl deset mimořádných autobusových linek a prodloužil provoz metra. Autobusy, jejichž centrálním přestupním bodem bylo stejně jako v minulosti náměstí Jana Palacha, a které vyjízděly do terénu v průměru každých 45 vteřin, během letošní muzejní noci najely téměř sedm tisíc kilometrů, a to bez jediné mimořádné situace.

Letošní Pražská muzejní noc splnila očekávání. Okouzila neopakovatelnou atmosférou a přilákala ještě větší porci návštěvníků, než se očekávalo. A tak nezbyvá než se těšit na to, co připraví její další, v pořadí jubilejní desátý ročník.

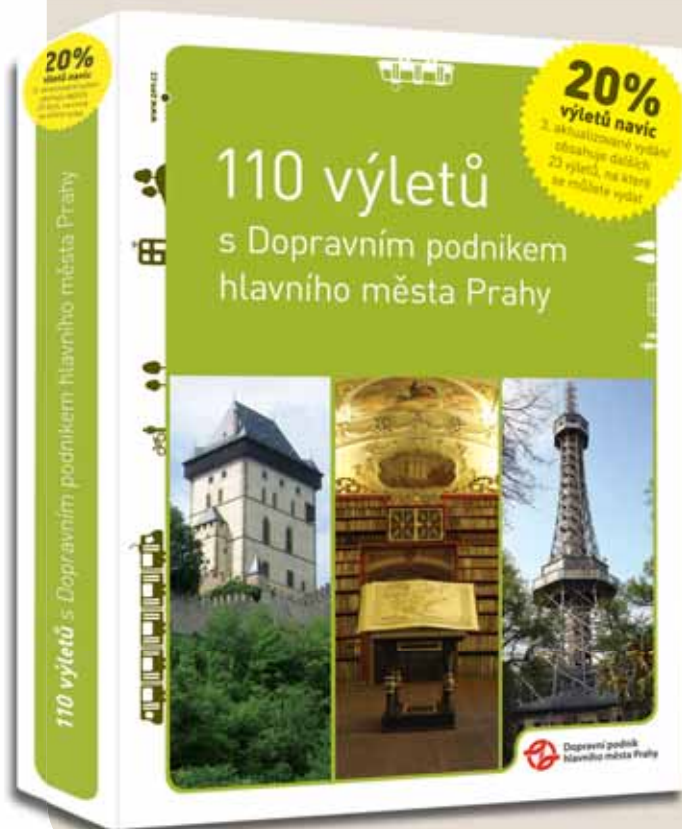






Úspěšný bestseller

# 110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy opět v prodeji



- Již 3. vydání
- Ze šanonu lze jednotlivé výlety vyjmout a vzít s sebou na cestu samostatně
- Každý výlet obsahuje mapu, dopravní spojení a GPS souřadnice
- Systém ikon jednoduše rozlišuje náročnost a typ výletu
- Kniha obsahuje slevové kupony na vstupy do některých památek v hodnotě více než 500 Kč
- Cena: 330 Kč



infolinka  
**296 19 18 17**  
[www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)

V prodeji v Infocentrech Dopravního podniku:  
Muzeum, Nádraží Holešovice, Anděl,  
Magistrát hl. m. Prahy – Jungmannova ulice

## Pražské výlety

Metro / Tram / Bus

- Nová aktualizovaná aplikace pro iPhone
- 40 výletů po Praze s dopravním spojením pražskou MHD
- Online i offline mapy výletů
- Bohatá fotodokumentace
- Aplikace je dostupná v App Store za 3,99 EUR
- Více na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy