

DP kontakt

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



Ceremoniál přivítal autobusy

Na konci srpna proběhlo slavnostní předání prvních autobusů SOR do rukou Dopravního podniku.

3

Metrem od moře do hor za půl hodinky

Putování metrem v norském hlavním městě – Oslu.

17



- 3 Aktuálně**
- 5 Metro**
- 6 Tramvaje**
- 12 Autobusy**
- 17 Ze světa**
- 20 Z podniku**
- 27 Historie**
- 32 Zajímavosti**



DP KONTAKT

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

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

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

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 7. září 2009

Milí čtenáři,

létem jsme doveslovali téměř až k jeho konci. Doufám, že jste tímto krásným obdobím propluli bez mořských nemocí, ztráty kormidla či pádu přes palubu a tuto plavbu jste si náležitě užili. Mně osobně bude slunečné a teplé počasí velice chybět, pro mě by mohlo trvat celý rok.

A co se v zářijovém lodním deníku – tedy promiňte DP KONTAKTu – dočtete?

Na několika stránkách se setkáte s novými autobusy SOR. Slavnostní předání prvních dvaceti do rukou Dopravního podniku proběhlo na konci srpna. Vozový park bude v letošním roce doplněn ještě o další sedmdesátku těchto nízko-podlažních autobusů. Po takřka pětiletém období stagnace dodávek vozového parku je to první významný moment pro postupné zastavení negativního trendu stárnutí autobusů DP.

Navážeme na seriál o posledním kloubovém autobusu typu Ikarus 280.08, tentokrát druhým dílem o dalších dodávkách a specifikách tohoto typu autobusů a problémech s jejich provozem v 80. letech.

Na chvíli zavítáme na květnovou přednášku Vědeckotechnického klubu Dopravního podniku, který již třetím rokem organizuje semináře, jejichž ústředním tématem je metro. Tentokrát se probírala problematika podzemních staveb. Jak by se vám líbilo dostat se metrem od moře do hor, a to navíc za půl hodinky? Stačí k tomu využít nejvytíženější dopravní prostředek v norském Oslu – T-banen. Zaměříme se i na odlišnosti zdejšího metra od toho pražského. V minulém čísle na severu nezůstal kámen na kameni. Dnes už je na severu hotovo. Čeká na vás fotoprojížďka nejsevernější oblasti naší kolejové sítě. Uvidíte, jak dopadla rekonstrukce kolejí vozovny Kobylisy, tramvajové trati do Ďáblic a kolejového trojúhelníku Klapkova – Střelnická včetně části smyčky Březiněveská.

Dostanete se i do oblasti Libeňského mostu, kde prošla havarijní opravou tramvajová trať.

Vydáme se na historickou cestu od Brusky ke Hradčanské, kde je v současné době jedno velké staveniště vzhledem k budování tunelu Blanka. Jak to ale v této oblasti vypadalo v závěru 19. století?

V pravidelných seriálech o dopravních podnicích jsme se tentokrát projížděli měsíční krajinou mosteckého kraje a navštívili Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova. Poznáte, jak vypadá mozek pražské tramvajové dopravy – provozní dispečink, kde jsme strávili den s tramvajovým dispečerem panem Josefem Fischerem. Jistě jste při jízdách Prahou či procházení pražskými ulicemi narazili na billboardy propagující Projekt čisté a zelené Prahy, jehož cíle a hlavní tematické oblasti dnes představíme. Všechny milovníky městské hromadné dopravy a pražského Dopravního podniku zveme na Den otevřených dveří, které pro ně budou otevřeny v depu Zličín, garáži Řepy a v Muzeu MHD ve Střešovicích, a to již tuto sobotu 19. září od 10.00 do 16.00 hodin.

Začíná mi škrábat v krku a přichází rýma – barometr toho, že nastává změna počasí a můj imunitní systém protestuje. A tak létu dávám sbohem a mávám mu šátkem – tedy spíše kapesníkem...

Zdravý vstup do podzimu přeje



Ceremoniál přivítal autobusy

Skromně a hladce proběhlo 31. srpna slavnostní předání prvních autobusů SOR do rukou Dopravního podniku. Laik, který by zavítal do Ústředních dílen v Hostivaři, by ani nemusel zaregistrovat, že se tu něco význačného děje. Pozornějšímu divákovi však nemohla uniknout řada vzorně vyrovnaných autobusů nejmodernějšího typu, kolem nichž se v půl druhé odpoledne začali hemžit novináři.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Ing. Martin Dvořák se hned zkraje dostal do obležení novinářů z rádia, novin, televize i internetových portálů, kteří nešetřili otázkami po technických detailech i ekonomické stránce projektu. Časťtým respondentem byl i druhý klíčový účastník ceremonie – ředitel společnosti SOR, Ing. Jaroslav Trnka. Příjezd třetího hosta – pražského primátora MUDr. Pavla Béma byl naplánován na druhou hodinu, a tak měli všichni dost času prohlédnout si a nafotit nejen interiér a exteriér nové „SORky“, ale i důkladně prozkoumat její technické části. Na akci takového významu bylo nezvyklé, jak vše běží podle plánu. Sotva odbila druhá hodina, zjevil se primátor Bém a oficiální část ceremonie mohla začít. Primátor na úvod upozornil na shodu dvou důležitých dat: „Dnešní den je přelomový v životě všech dětí, které zasednou poprvé do školních lavic. Zároveň Praha získává nové autobusy, které jsou jednak součástí obnovy vozového parku, jednak součástí projektu zdravého a čistého města.“ První letošní dodávka bude sestávat z devadesáti vozů. Bém zopakoval, že důvodem pro jejich nákup je vysoká ekonomická i ekologická náročnost dosluhujícího autobusové-



Generální ředitel DP Martin Dvořák odpovídá na otázky novinářů.

ho vozového parku. Kromě toho, že výfukové zplodiny znepříjemňují život ve městě, přestaly vyhovovat normám Evropské unie. „Naproti tomu, emise nových autobusů SOR je nejen splňují, ale jsou ještě výrazně nižší,“ rozebral Bém ekologickou stránku věci. „Z hlediska konstrukčního a investičního nerostl Dopravní podnik nikdy takovým tempem jako v současnosti,“ přešel primátor na obecnější rovinu. Na mysl měl nejen autobusovou dopravu, ale i tramvaje a metro včetně stavby nové linky D a prodloužení linky A. Po jeho slovech došlo k slavnostnímu předání symbolického klíče z rukou ředitele společnosti SOR Jaroslava Trnky. „Škoda, že je jenom symbolický,“ neodpustil si vtip primátor během kanonády, kterou rozezvučely spouště fotoaparátů. Jen skromnou porci času si vybral ředitel



Primátor Pavel Bém přebírá symbolický klíč z rukou ředitele společnosti SOR Jaroslava Trnky.

SORu, který popřál Dopravnímu podniku a městu, aby autobusy dobře sloužily. Poté promluvil náš generální ředitel. Začal poděkováním městu za investici a výrobci za rychlou reakci na výsledek výběrového řízení. K primátorově hledisku ekonomickému a ekologickému pak coby správný šéf dopravní společnosti přidal perspektivu cestujících: „Tento autobus není jen hezký a pohodlný, ale má i čtyři nástupní dveře, což je velký posun v komfortu cestujících.“ Dále upozornil na možnost naklonění, díky níž může řidič srovnat i to nejmenší převýšení již tak bezbariérového autobusu. Co se týče ekologie, upozornil Dvořák na fakt, že pod vlajkou pražského Dopravního podniku jezdí více než 1200 autobusů, a proto jejich modernizace znamená radikální přínos pro ovzduší ve městě.





Den otevřených dveří

Dopravního podniku hlavního města Prahy

sobota • 19. září 2009 • 10.00 – 16.00 hodin

**Depo Zličín, garáž Řepy a Muzeum MHD
ve vozovně Střešovice**

- prohlídka areálů a expozice vozidel metra, tramvají, autobusů a pomocné techniky
- ukázka hasičské techniky
- vstup do Muzea MHD zdarma
- soutěže pro děti

Autobusová linka DOD v trase:

Zličín – Depo Zličín – Slánská – Garáž Řepy – Vypich – Vozovna Střešovice – Dejvická

Těšíme se na Vás



infolinka
800 19 18 17
www.dpp.cz



Seminář Podzemní stavby v metru

Zaměstnanci přednášejí svým kolegům

Vědeckotechnický klub Dopravního podniku již třetím rokem organizuje nepravidelné semináře, na nichž přednášejí odborníci o rozličných technických zajímavostech. Až dosud se veškerá pozornost upínala k metru – technicky nejsložitějšímu, a tím pádem i posluchačsky nejděčnějšímu tématu.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Miloš Komárek



Zhruba třicet posluchačů se 26. května sešlo v přednáškovém sále na Depu Kačerov, aby se dozvěděli něco o problematice podzemních staveb v metru (jak zněl i název přednášky). Slovem i obrazem vedl seminář Ing. Jaroslav Šubert. Vybrat z bezendné studnice otázek, které tato problematika přináší, jen ta časově únosná, a přitom podat její věrný obraz, je nelehký úkol, ale Ing. Šubert se ho zhostil s pedagogickou bravurou. Ty, kteří se na přednášku nedostali, ale rádi si o ní něco přečtou, upozorňujeme, že následující řádky nejsou kompletním shrnutím semináře, ale občasnými momentkami z lektorova výstupu. Přednáška začala věcmi viditelnými, tedy těmi, kterých si mohou všimnout i naprostí laikové. Ing. Šubert hovořil o jednotlivých typech stanic – hloubených a ražených. Mezi raženými zmínil například pilířové, které jsou na nejstarších úsecích linky A. Jejich nevýhodou je oddělenost lodí a úzké průchody mezi nimi. Pro cestující příjemnější je stanice sloupová. Větší vzdušnost je však vykoupena mnohem vyšší náročností stavby. Vrcholem v tomto ohledu je stanice jednolodní, která na cestující působí nejlepší dojmem, avšak vyžaduje


při ražbě dostatečně vysoké nadloží. Každý bod doprovázely mnohdy unikátní fotografie, například během popisování jednolodní stanice jsme si mohli prohlédnout stanici Kobylisy v době stavby. Nesmírně zajímavé byly i vizualizace dosud neexistujících stanic na plánovaném prodloužení metra A, z nichž některé budou též jednolodní, například Červený vrch či Petřiny. Výjimečnou stanicí je Motol, která jako jediná v síti metra bude mít vestibul pod kolejistěm, které je samo v úrovni terénu. Podchodem bude možné projít rovnou do nemocnice. Další část přednášky nesla výmluvný název „Jak se to dělá“. Ing. Šubert se nejdříve věnoval postupům při stavbě hloubených stanic a jednotlivým druhům zajištění vyhloubené jámy formou například pilotové či milánské stěny. Viděli jsme fotky stanice Letňany, která je zatím naší nejširší (běžně má nástupiště 10 metrů, Letňany ještě o polovinu více) a na její zajištění bylo nutno použít kombinovanou techniku záporové stěny a zastříkání betonem.

Poté se Ing. Šubert přesunul k opravdovým technickým oříškům – technikám ražení. Nejstarší, tzv. *klasický způsob* s jeho obrovskou spotřebou dřeva nutného k zajištění raženého otvoru se dnes již nepoužívá. Při načrtnutí další metody – štítování – upozornil přednášející, že mezi negeotechniky je velmi rozšířený omyl v tom, co vlastně znamená razicí štít. Dříve, než se však rozhořil konkrétněji, dokončil shrnutí jednotlivých metod: *Nová rakouská metoda*, která bude použita při stavbě prodloužení linky A, dále metoda *Perforex* vyvinutá ve Francii a *stříkaný beton* používaný při ražbě v kompaktních horninách. Posluchačsky i divácky nejzajímavější byla rozhodně metoda razicího štítu, jíž Ing. Šubert věnoval náležitý čas. Hned

Jaké semináře dosud proběhly?

Datum	Téma	Přednášející
21. 6. 2007	Měničny a silnoproudé rozvody Metra	J. Lehovec
27. 9. 2007	Sdělovací a slaboproudé rozvody Metra	J. Kaše
13. 12. 2007	Elektrická požární signalizace v Metru	R. Halška
1. 11. 2007	Zabezpečovací zařízení Metra	Ing. M. Pecka
17. 1. 2008	Kolejové tratě Metra	Ing. J. Hrazdíra
28. 2. 2008	Elektrické vozy Metra	Ing. P. Hušák
24. 4. 2008	Průmyslová televize v Metru	V. Šikaně
26. 5. 2009	Podzemní stavby v Metru	Ing. J. Šubert

zkraje vysvětlil, že razicí štít není jen řezná hlava, která provrtává hlinu či horninu, ale celý systém bednění, který za sebou hlava táhne. Namísto, aby se tedy nejprve odtěžil materiál a poté se budovala výztuž, se tato výztuž rovnou zakrojuje do hlíny nebo horniny. Velkou výhodou pro život na povrchu je při použití této metody minimální pokles nadloží. Poprvé byla použita v Londýně pod Temží, kde by jíl neustále deformoval otvory ražené jinými metodami. Vedle velikých výhod přináší razicí štít i jedno zásadní nebezpečí. Z jeho principu vyplývá, že nemůže couvat, a tak sebemenší geometrovou chybu a následné chybné vedení trasy nelze opravit.

Následovaly fotografické ukázky různých štítů – od poměrně skromných „housenek“ až po několikapatrová monstra tyčící se po střechu montážní haly, vedle nichž se lidé svou velikostí podobají sirkám. Dále hovořil Ing. Šubert o Nové rakouské metodě, která na rozdíl od ostatních dokáže zapojit do nosné funkce i okolní horninu, o metodě Perforex, vysoce sofistikovaném způsobu odstřelu horniny, a mnoha dalších tématech, které již v tomto článku nestačíme zmínit. Jak už bylo zmíněno, každou část přednášky doprovázel velmi zajímavý obrazový materiál týkající se našeho metra, ale i mnoha dalších míst ve světě. Unikátní byly například záběry ze švédského Stockholmu, kde nad nástupiště ční holá skála a cestující tak prakticky čekají na svoji soupravu v jeskyni. Téma i termín další přednášky je dosud otevřený, ale jak říká Petr Škorpík, předseda Vědeckotechnického klubu, témat je stále dost a k jejich tvorbě jsou zvaní nejen pracovníci metra, ale i tramvaj a autobusů. Již nyní se těšíme, jaké další – a pro laiky překvapivě zajímavé – přednášky klub připraví. 



Na severu hotovo

Jak jsme slíbili v prázdninovém dvojčísle, čeká nás projížďka po hotových investičních akcích v nejsevernější oblasti naší kolejové sítě. Na některé z těchto akcí přispěla nemalou částkou i Evropská unie, o čemž jsme již také informovali.

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

1. Rekonstrukce kolejiště vozovny Kobylisy

Stavba začala v polovině května pracemi na objízdné koleji. Úplná výluka vozovny byla přes prázdniny, tj. od 1. července do 31. srpna. Akce byla realizována kombinovaně: spodní stavbu realizovala firma EDIKT, a.s., a vrchní stavbu zajišťovaly provozovny Vrchní stavba a Vrchní vedení vlastními silami. Jednalo se o excelentní výkon, protože rekonstrukce všech ostatních dvorů v Praze trvaly v minulosti vždy mnohem déle.



Pohled na původní stav dvora, na snímku je vidět severní kolej v pozadí zakončená kruhem.

Vytrhané staré výhybky jsou natolik ojeté, že už určitě nikde použity nebudou.



Již v květnu a červnu, tj. za provozu vozovny, probíhala rekonstrukce objízdné koleje.



Po týdnu od zavření vozovny se zdálo, že „tohle už nikdo nedá dohromady“...



...stačilo však jen otočit fotoaparát a spatřili byste hotovou pláň pro 1.-5. kolej.



Již 3 dny poté se začaly rýsovat na dvoře první nové koleje.



Jsme ve čtvrtině vyluky a před námi se klubou rozhodující výhybky dvora.



Začátkem srpna byly položeny koleje téměř na celé Haršě...



...a 5. srpna došlo k propojení s kolejí ve vrátnici.



V první půli srpna už bylo mezi 1. a 5. kolejí v zásadě hotovo.



Nezvyklý snímek ze střechy vozovny pořídil Michal Novotný na počátku srpna.



Pravidelný provoz vozovny byl obnoven 1. září 2009. →



2. Rekonstrukce tramvajové trati do Ďáblic

Tramvajový provoz byl vyloučen od 19. května do 18. července 2009.



Jedna z dodavatelských firem provádí předmontáž kolejových polí přímo na staveništi způsobem obvyklým na „velké“ dráze.



Zastávka Třebenícká dne 23. června 2009...



...a 10. července 2009. Hlavní novinkou je zde bezbariérový přístup pomocí šikmé rampy.



Zkušební jízda vozem KT8N2 byla zadokumentována dva dny před obnovením provozu mezi zastávkami Ládví a Kyselova v místě, kde je v krátkém úseku užitá betonová deska.

3. Rekonstrukce kolejového trojúhelníku Klapkova x Střelničná vč. části smyčky Březiněveská

Větev od Ďáblic byla mimo provoz rovněž od 19. května do 18. července, větev od Stírky (a tím i celý kolejový uzel) pouze mezi 1. a 18. červencem a směr k vozovně Kobylisy byl uzavřen od 1. července s plánovaným obnovením provozu k 1. září 2009. Vzhledem k hladkému průběhu stavby byl tento termín zkrácen a celé dílo začalo v plném rozsahu sloužit již v pondělí 24. srpna 2009.



Na velké investiční stavbě v Praze jde svým způsobem o novinku: v části křižovatky se pracuje a po zbytku jezdí tramvaje – 2. června...



...a 5. června 2009.



Na konci června už první třetina křižovatky byla téměř hotová.



Druhá etapa, při níž byla pro tramvaje uzavřena celá křižovatka, byla časoprostorově zdaleka nejsložitější.



Velkou zajímavostí této rekonstrukce je zkušební užití velkoplošného panelu od německé firmy Max Bögl. Panely se vyrábějí na míru a jsou osazeny normální kolejničí NT1.



Panely se postupně usadí na dokonale únosný podklad. Mezi sebou jsou propojeny svorníky. Sestava je podlita samonivelační hmotou, aby uložení bylo co možná nejdokonalejší, a nikoliv jen bodové. Důraz je kladen i na ochranu proti vniknutí vody do konstrukce.



Kolejnice bude v budoucnu možno vyměnit, v daném místě ale bude spíše limitující „výdrž“ povrchu panelů než-li kolejnic.



Ve třetí etapě pokračovaly práce už jen ve větvi k vozovně Kobylisy. 22. června 2009 probíhala demolice trati...



...a 10. srpna 2009 zde již pracovala podbíječka. Velkou novinkou této lokality bude rozjezdová splítka, která odstraní dlouholetý problém s nadměrným ojížděním rozjezdové výhybky směrem ke Stírce.



Na posledním snímku našeho obrázkového putování již vidíme splátku v běžném provozu.



Havarijní oprava trati na Libeňském mostě

Na seznamu tramvajových tratí nalézajících se v havarijním stavu je dlouhodobě v čelných pozicích trať v Dělnické ulici a na Libeňském mostě. V havarijním stavu však nebyla jen tramvajová trať, ale i most samotný.



Libeňský most 1. října 1972 plný tramvajů na celkem chatrné trati. Foto: Jiří Čermák.

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

Podíváme se do oblasti Libeňského mostu podrobněji. Ono se totiž nejedná o jeden most, ale hned o soustavu několika mostů z let 1928 až 1931. Ve směru od Holešovic je nejprve most přes Vltavu, pak následuje zemní těleso, kde je mj. tramvajová zastávka Libeňský most, a poté zase následují další mosty. První je přes bývalé rameno Vltavy a druhý přes Voctářovu ulici, ten je však mnohem novější (1969–1970), a především už „několikátý“. Závěrečný úsek k Palmovce je už opět na zemním náspu. Tento celek, i když je to z velké části vlastně ulice, se jmenuje Libeňský most.

Přenesme se do počátku 80. let. Trať na Libeňském mostě je v dezolátním stavu, jízda probíhá v podstatě krokem, úsek je v části z dlažby, u Palmovky v asfaltu, někde jsou zákrytové panely. Jako zázrak působí krátký úsek z BKV panelů na holešovickém předmostí, kde je jízda bezvadná. Jednalo se o jeden ze dvou prvních zkušebních úseků rekonstruovaných touto metodou. Proto bylo pro všechny velkou úlevou, že během roku 1984 došlo k úplné rekonstrukci tratě Dělnická – Palmovka, vč. trojúhelníku Dělnická – Komunardů, severní části ulice Komunardů a celých ulic Plynární a Na Zátorách. V úseku Dělnická – Elektrárna Holešovice lidé byli na přerušenu tramvajovou dopravu zvyklí, protože úsek byl ve výluce kvůli stavbě metra již od 3. srpna 1981. Použita byla metoda BKV panelů a vše bylo časově směřováno k datu otevření metra III.C (Florenc – Nádraží Holešovice). Součástí rekonstrukce bylo i umělecké dílo: 100 kilometrů tramvajových tratí v metodě BKV v Praze. Na rozdíl od pomníčku na Zlíchově (stý kilometr tramvajových tratí v Praze) se však jednalo o 100 kilometrů jednokolejně, tj. cca 50 kilometrů dvojkolejně.

Radost z uskutečněného díla bohužel netrvala dlouho. Křížovatka Dělnická se změnila již v roce 1992 a hned na podzim se po Libeňském mostě nejezdilo znovu, protože vyhořela měnárna Pivovar. Vzhledem k tomu, že na mostě nejsou naše kabely, tak je nemožné úsek energeticky zásobovat z jiné měnárny. Téměř dvouměsíční výluky bylo využito k výměně rozpadlých BKV panelů. Dva týdny



Pohled směrem k Palmovce pochází z 3. ledna 1978. Do rekonstrukce zbývalo ještě dlouhých 6 let. Foto: Jiří Čermák

se opravovaly panely i v roce 1994, tři týdny v roce 1995, dva týdny v roce 1998.

Náročný byl rok 2002. Hned zima začala nešťastně. Měnárna Pivovar totiž opět vyhořela, k obnovení provozu došlo po třech týdnech, což bylo daleko rychleji než po prvním požáru. Na prázdniny 2002 byla naplánována souvislá obnova svršku ve dvou úsecích: v okolí mostu přes Voctářovu ulici a na východní straně hlavního mostu přes Vltavu. Oprava začala 3. srpna a její průběh velice výrazně ovlivnily povodně. Provoz byl obnoven 20. srpna 2002 a na most se okamžitě nastěhovala především tramvajová linka X-B. Od té doby trať neustále slouží a jsou na ní prováděny pouze nezbytně nutné zásahy.

Po povodních začaly probíhat diskuze o dalším osudu Libeňského mostu, později byla zahájena i příprava jeho přestavby, která z našeho pohledu měla přinést především úplnou rekonstrukci traťového úseku Dělnická – Palmovka (již bez BKV panelů) a také hodně potřebné kabelové propojení měnárny Pivovar a Libeň. Rovněž nosná konstrukce trolejového vedení je v nedobřím stavu a rekonstrukce by byla více než žádoucí. Příprava a realizace této akce se však rok od roku oddalovala. Nejreálnější bylo zahájení rekonstrukce v letošním roce, avšak finanční krize městu zabránila akci spustit.



Souprava „wana – wlk“ v nejhorším místě na zákazu potkávání dne 22. července 2009.



Torzo pomníku „100 km tratí v BKV panelech“.

Pravidelná jarní prohlídka mostu však ukázala, že stav je dále neudržitelný, a proto vlastník mostu TSK (Technická správa komunikací) omezil přechodnost typů tramvají (v praxi vyloučení provozu vozů 14T), snížil rychlost na 10 až 20 km/hod, a na dvou místech dokonce nařídil zákaz potkávání všech tramvají. Stav mostu však nebyl jediným důvodem pro omezení rychlosti. Z důvodu zcela shnilých upevňovacích žlabů byla již několik let omezená rychlost v křižovatce Dělnická – Jankovcova (před opravou do 10 km/hod) a z důvodu celkové destrukce panelů byly podobné rychlosti v okolí zastávek Libeňský most. Samotná trať byla velmi nehomogenní. Několik úseků zejména na pravém břehu Vltavy pochází ještě z roku 1984, není však absolutním pravidlem, že nejstarší část je i nejhorší. Úseky z roku 2002 jsou z pohledu tramvajové trati ve velmi dobrém stavu.

Jelikož však hlavní rekonstrukce mostu, a tím i trati, prozatím neproběhne, bylo nutno přikročit k havarijním opravám. TSK musela řešit havarijní stav především rámových konstrukcí, nikoliv tedy oblouků, protože ty jsou v lepším stavu. Rámové konstrukce byly na třech místech podepřeny novými železobetonovými stěnami, což na libeňské straně mostu vůbec umožnilo uskutečnit opravu trati jako takovou. Letošní práce jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) byly koncipovány tak, aby udržely stávající trať rozum-



Zcela zničený BKV panel z roku 1984 u zastávky Libeňský most.
Foto: Petr Paleček



Průběh sanačních prací na holešovické straně mostu.

Jeden z několika úseků, kde byl obnoven svršek trati.



Po obnovení provozu jezdí na Libeňský most zase všechny typy tramvají.

ně sjíždnou po dobu následujících dvou let s možností dalšího prodloužení životnosti. Odstraněna byla všechna nejhorší místa tohoto úseku. Byla vyměněna živičná vrstva před znovupoložením panelů. Vlastní panely nejsou nové, nýbrž v minulosti vytěžené na jiných tratích v Praze, kolejnice B1 jsou však nové. Doufejme, že v tomto případě se vyplní přání „za málo peněz hodně muziky“.





Zahájení provozu nových autobusů SOR NB 12

Dne 31. 8. 2009 byl oficiálně zahájen provoz prvních dvaceti nových autobusů typu SOR NB 12. Jedná se o plně nízkopodlažní vozy českého výrobce SOR Libchavy s naftovými motory, které splňují v současné době nej přísnější emisní limit EEV.

Ing. Jan Barchánek, jednotka Provoz Autobusy; Ing. Václav Beránek, jednotka Správa vozidel Autobusy

Autobusy SOR NB 12 v garáži Hostivař.



Zapůjčený kloubový autobus SOR NB 18 při ověřování průjezdnosti.

Nové autobusy budou vypravovány z provozovny Hostivař, kam bude směřována celá letošní dodávka, přičemž v první fázi budou nasazeny na linky 124, 135, 155, 163, 175, 181, 183, 195, a 224, následně pak i na další linky v širším centru a východní části Prahy. Letošní dodávka 90 vozů (60 ks typu NB 12 – standardní nízkopodlažní a 30 ks typu NB 18 – kloubové nízkopodlažní) představuje po asi pětiletém období stagnace dodávek vozového parku první významný moment pro postupné zastavení

negativního trendu stárnutí autobusů DP, který kromě snižování kvality poskytované služby přinesl i nárůst nákladů na opravy a údržbu.

Plánované termíny dodání vozů v roce 2009:

20x NB 12 – do 15. 08. 2009
20x NB 12 – do 14. 09. 2009
10x NB 18 – do 30. 09. 2009
10x NB 18 – do 30. 10. 2009
10x NB 18 – do 13. 11. 2009
10x NB 12 – do 30. 11. 2009
10x NB 12 – do 18. 12. 2009

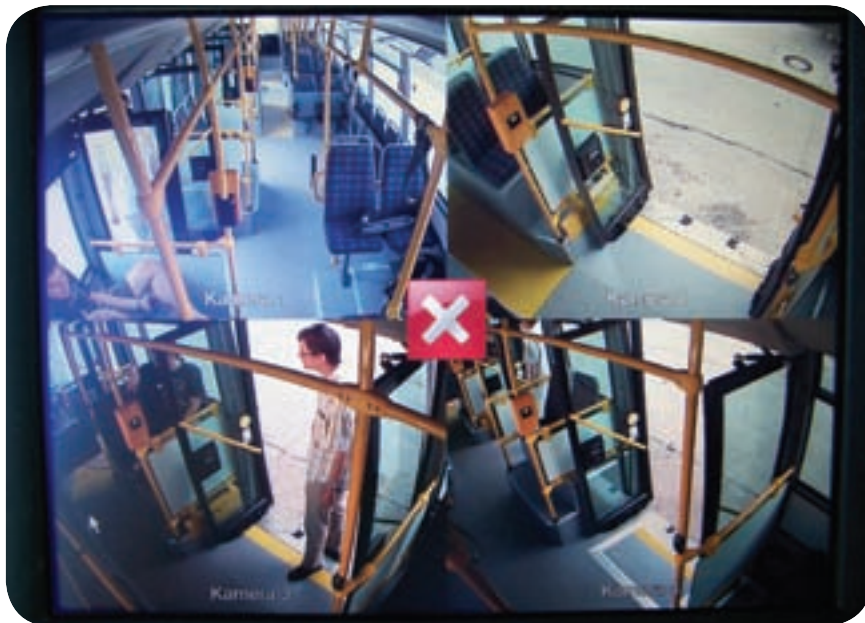
Nové autobusy přinášejí řadu technických změn a vylepšení, které významně zlepšují kvalitu poskytovaných služeb i pracovní podmínky řidičů. V návaznosti na postup dodávek bude možné dále zvýšit garantované vypravení nízkopodlažních vozidel, které zajistí opět o něco lepší přístupnost MHD pro osoby s omezenou pohyblivostí, ale i rodiče s dětskými kočárky apod. Z pohledu cestujícího zaujme zejména větší počet dveří oproti stávajícím vozům, který umožní zkrácení potřebné doby pro výstup a nástup cestující-

cích, a tím i zvýšení cestovní rychlosti, které se projeví jak v kvalitě přepravy (zkrácení doby jízdy), tak i v ekonomice (snížení provozních nákladů). Další novinkou je vybavení autobusu systémem samoobslužného otevírání dveří, který byl dosud využíván jen u metra a tramvají. Tento systém umožní zlepšení tepelné pohody v zimních měsících díky možnosti otevření pouze požadovaných dveří a také omezí případy, kdy řidič zbytečně otevírá dveře v zastávkách, kde není poptávka po nástupu ani výstupu cestujících. Systém zahrnuje i přední dveře, a může tak pomoci předcházet případným stížnostem na neochotu některých řidičů otevírat přední dveře. Požadavek na otevření dveří se zvenku uplatňuje stiskem tlačítka uprostřed dveří. Zevnitř je možné stisknout tlačítko na dveřích jak během jízdy, tak i dodatečně po zastavení autobusu. Ostatní vnitřní tlačítka („STOP“ – pro zastavení v zastávce na znamení, „výstup

s kočárkem“ a „výstup invalidy“) jsou se systémem samoobslužného otevírání dveří také propojena a po stisku zajistí automaticky požadavek na otevření nejbližších dveří. Významným přínosem pro zvýšení bezpečnosti cestujících je vybavení autobusu kamerovým systémem. Instalované kamery u všech dveří zajistí řidiči lepší přehled o pohybu vystupujících a nastupujících osob a přehledové kamery o dění ve voze. Z hlediska bezpečnosti provozu je velmi přínosná i vnější covvací kamera. Zásadní inovací prošel odbavovací a informační systém, který oproti stávajícímu nabízí výrazně vyšší paměťovou kapacitu a řadu možností pro doplňování nových funkcí. Změnou pro cestující bude jistě odlišná barva vnějších informačních panelů, která byla konzultována a vybrána ve spolupráci se Sjednocenou organizační nevidomých a slabozrakých. Novinkou je vnitřní informační panel

ve formě velkoplošného LCD monitoru, který umožní rozšířeně zobrazení dopravních a provozních informací. Z pohledu řidiče je jistě zajímavý i rozšířený diagnostický systém na monitoru palubní desky, který zlepší podmínky pro včasnou identifikaci případných závad. Významným přínosem pro zajištění lepších pracovních podmínek je i zvětšení kabiny řidiče. V průběhu přípravy dodávek bylo u výrobce na základě zkušeností z ověřovacího provozu jednoho zapůjčeného autobusu uplatněno velké množství připomínek a požadavků. Většina uvedených připomínek byla zcela nebo alespoň částečně akceptována a zapracována, i když některé vzhledem k technologickým lžtám až od pozdějších dodávek. Předpokládáme, že na základě prvních provozních zkušeností budou případně provedeny ještě dílčí úpravy v dalších dodávkách. Některé práce budou i nadále probíhat v oblasti informačního systému a SW palubního počítače tak, aby zajistil i dohodnuté nové informační a komunikační funkce. Jedním z prioritních cílů je například zajištění automatického vyhledávání zastávek.

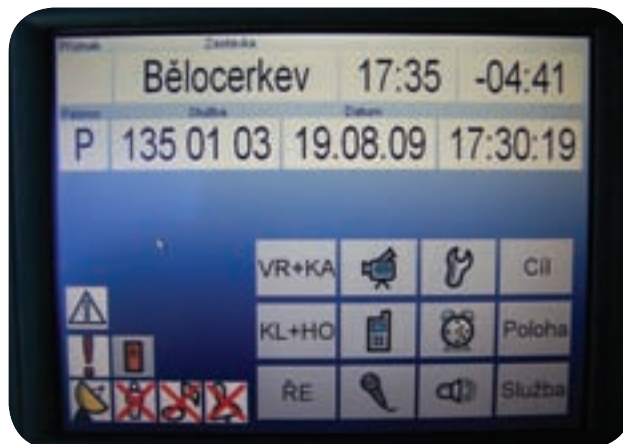
Závěrem je nezbytné poděkovat výrobcu autobusu i subdodavatelům komponent odbavovacího a informačního systému za dosavadní velmi vstřícný přístup. Díky patří i zainteresovaným zaměstnancům DP za spolupráci na ověřovacím provozu, na přípravě detailní specifikace autobusu a také za významný podíl na vývoji nového informačního systému. Řidičům přejeme co nejvíce kilometrů bez jakýchkoliv komplikací a technickému personálu minimum nutných servisních zásahů.



Zobrazení kamer na displeji palubního počítače.



Vnitřní informační LCD panel.



Základní obrazovka ovládání palubního počítače.



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

Petr Bechyně a Roman Vanka

Autobus evidenčního čísla 4265 vypravený dne 8. dubna 1994 z provozovny Klíčov na osmé pořadí linky číslo 141 má přestávku v autobusovém obratišti Sídliště Černý Most II. Od roku 1992 byly autobusy typu Ikarus 280 postupně nahrazovány kloubovými vozy Karosa B 741. Foto: Roman Vanka



Další dodávky autobusů typu Ikarus 280, problémy s jejich provozem v 80. letech minulého století

Druhá dodávka autobusů typu Ikarus 280.08 označená evidenčními čísly **4020 až 4087** byla v roce 1979 přidělena provozovnám Klíčov a Kačerov. Od 3. září 1979 umožnila zrušení smíšeného provozu na linkách číslo 177, 189 a 190 a opětovné nasazení autobusů na linku číslo 206, na kterou již pak nemusely být v pravidelném provozu nasazovány žádné standardní autobusy. Všechny autobusy první dodávky evidenčních čísel 4000 až 4019 se soustředily do provozovny Vršovice. Další série autobusů evidenčních čísel **4088 až 4193** byly v letech 1980 až 1982 přidělovány opět jen provozovnám Klíčov a Kačerov. V srpnu roku 1982 došlo ke zrušení autobusové provozovny Pankrác, která byla společná s tramvajovou. Neustále rostoucí nároky na autobusovou dopravu částečně vyřešilo následné otevření



Pohled na pracoviště řidiče autobusu evidenčního čísla 4315 z provozovny Klíčov zachycený dne 27. června 1994. Na přístrojovou desku byl Dopravním podnikem dosazen průtokoměr (uprostřed) a radiostanice značky Tesla. Foto: Roman Vanka

nových garáží v Praze 6 – Řepích, do kterých byly od roku 1983 rovněž dodávány kloubové autobusy popisovaného typu. Například v roce 1982 Dopravní podnik obdržel celkem

31 těchto autobusů (evidenčních čísel **4194 až 4224**), z nichž 21 vyjždělo na linky z řepské provozovny. V závěru zmíněného roku se s autobusy typu Ikarus mohli cestující setkat v pravi-

delném provozu na šestnácti linkách číslo 126, 127, 140, 157, 177, 178, 180, 184, 189, 200, 203, 210, 213, 215, 242 a 250, ale nepravidelně se objevovaly i na dalších linkách.

V průběhu let 1984 až 1987 se zakoupily další série autobusů Ikarus 280.08 evidenčních čísel **4225 až 4377**. V roce 1984 došlo k prvnímu vyřazování těchto vozů a v roce 1985 byl ukončen jejich provoz v provozovně Vršovice, která nadále disponovala pouze autobusy standardní délky.

Pravidelné dodávky nových kloubových autobusů, které byly pro druhou polovinu osmdesátých let minulého století obecně hodnoceny jako vzhledově i technicky zastaralé s nízkým standardem kultury cestování, pokračovaly až do roku 1991. Vzhledem k nespolehlivosti výrobce došlo v letech 1987 a 1988 k poklesu jejich celkového počtu v inventárním stavu. Na tehdejší poměry tuto situaci trochu překvapivě veřejně kritizuje i deník Večerní Praha – například dne 27. června 1988 uvedl článek „Problémy na kolech“, ze kterého citujeme pasáže věnované provozu maďarských autobusů: „*Kámen úrazu je nyní v typové skladbě vypravovaných autobusů. Zatímco v prvních měsících letošního roku vyjždělo v dopravní špičce 255 velkokapacitních kloubových Ikarusů, bez nichž si provoz na některých „sídlištních“ linkách vůbec nedovedeme představit, nyní je to kolem 210. Navíc do konce roku přebročí svou životnost dalších 76 Ikarusů, které by se měly z provozu vyřadit.*

Díky iniciativě, a přiznejme i šikovnosti a nadšení pracovníků DP-Autobusy a DP-Technické služby, se z nich podaří „oživit“ a udržet na linkách 37. Letošní dodávka Ikarusů má být jen pětadvacet vozidel, a navíc až ve čtvrtém čtvrtletí. Což znamená, že deficit 61 Ikarusů, o němž jsme psali v lednu, se dál prohloubí. Příznivější stav je v našich autobusech z Karosy Vysoké Mýto, která přislíbila letos v průběhu června, července a srpna dodávku přes dvě stě autobusů v běžném městském provedení s mechanickou převodovkou, které by se měly do normálního provozu zapojit v září v poprázdňinové dopravě. Je to vítaná posila, ale základní problém neřeší. Co do kapacity – dva Ikarusy nahradí tři Karosy – což znamená, že případná snaha dohnat úbytek Ikarusů Karosami naráží na požadavek vyššího počtu řidičů, které však DP nemá. Jak se zdá, slova Ing. L. Slepíčky, generálního ředitele DP hl. m. Prahy, z lednového rozhovoru – jen stěží můžeme letos čekat v auto-



Autobus evidenčního čísla 4004/II z provozovny Klíčov (ex DP města Pardubic, ev. č. 22) je dne 30. května 1997 odstaven jako záložní v autobusovém obratišti Palmovka. Foto: Petr Bechyně

busové dopravě nějaké zlepšení – stále platí. Dál trvá kritická situace u dopravy na sídlišti např. Modřany, Barrandov, Bohnice, Řepy, Písnice, Horní Měcholupy – Petrovice atd.“

Tyto nesnáze vyřešily až větší dodávky autobusů z let 1989 až 1990, kdy se pořídily vozy evidenčních čísel **4423 až 4592**. Vzhledem k těmto problémům bylo ve výše uvedeném období také mnoho starších autobusů také jednotlivými provozovny na základě aktuálních potřeb převáděno. Na konci roku 1990 se cestující mohli v pravidelném provozu setkat s autobusy typu Ikarus 280.08 na linkách číslo 119, 127, 136, 139, 141, 142, 143, 153, 157, 164, 169, 174, 177, 178, 182, 184, 187, 189, 190, 200, 205, 208, 211, 212, 213, 233, 243, 244, 250, 253, 260, 271 a 277. Poslední nový autobus tohoto typu byl v roce 1991 přidělen provozovně Klíčov a označen evidenčním číslem **4593**. V roce 1992 zakoupil Dopravní podnik hlavního města Prahy dalších 18 starších autobusů od Dopravního podniku města Pardubice. Vozidla různého stáří byla označena evidenčními čísly **4001/II až 4018/II**.

V květnu roku 1993 byla v Ústředních dílnách Dopravního podniku v Praze 10 – Hostivaři provedena střední oprava u autobusu evidenčního čísla 4296, po které obdržel spolu s novým bílým lakem i nové evidenční číslo **4019/II**. Ve středu dne 1. ledna 1992 nasadil pražský Dopravní podnik do provozu první kloubový autobus typu **Karosy B 741** československé výroby, evidenčního čísla 6001, který byl vypraven na linku číslo 141 v trase Českomorav-

ská – Sídliště Černý Most II. Počínaje tímto obdobím se začal postupně snižovat počet vypravovaných autobusů typu Ikarus 280.08, které se postupně nahrazovaly kloubovými autobusy značky Karosa. Po autobusech typově označených „Karosa B 741“ pražský Dopravní podnik pořizoval inovovaný typ Karosa B 941 s pozdější modifikací označenou jako B 941E.

V roce 1994 byla otevřena nová provozovna v areálu ústředních dílen Dopravního podniku v Praze 10 – Hostivaři, která nahradila zrušené libeňské garáže. V roce 1995 byl do ní převeden autobus typu Ikarus 280.08 evidenčního čísla **4356**, který se zde stal jediným zástupcem tohoto typu autobusů. Nejčastěji byl vypravován na linky číslo 141, 261 a 271.

V roce 1996, v souvislosti se změnou odbavovacího systému na linkách Pražské integrované dopravy, byly vybrané provozní autobusy typu Ikarus 280.08 opatřeny novým systémem Mypol. Vzhledem ke stáří vozů a jejich likvidaci v bližší budoucnosti nebyly ve vozech ponechávány terminály palubního počítače, řidič tak nemohl zadat svoji službu do počítače a musel se řídit pouze „tištěným“ vozovým jízdním řádem. Vzhledem k této skutečnosti označovací strojky na jízdenky netiskly číslo linky, ale zpravidla pouze stabilní trojčíslí „000“.

Specifika jednotlivých autobusů

Vzhled autobusů zůstával od maďarského výrobce po celou dobu dodávek téměř nezměněn až na drobné úpravy, →

jimiž se od sebe jednotlivé dodávky lišily. Tyto úpravy spočívaly především ve vnitřním vybavení, například v jiné úpravě kabiny řidiče, řídicího pultu, potahů sedaček, přídržovacích tyčí a krytů dveřních mechanismů. Od autobusu evidenčního čísla 4378 dodaného v roce 1988 byly výrobcem nahrazeny hliníkové okrasné lišty na skříní vozu černými z plastické hmoty. Autobusy jednotlivých sérií byly z výroby dodávány ve vínové barvě (ev. č. 4000 až 4304 a 4356 až 4593) a v červené (ev. č. 4305 až 4354). Vozidla po větších opravách dostávala různé kombinace těchto laků. Krémovým lakem s červenými pruhy byly po generální opravě v ČSAO Košice v osmdesátých letech opatřeny autobusy evidenčních čísel **4033, 4156, 4169 a 4231**. Toto zbarvení obdržel také v roce 1995 vůz evidenčního čísla **4399** po generální opravě v Karlových Varech. Autobus evidenčního čísla **4573** získal jako jediný celovozový reklamní lak „Air Columbus & ČSA“. Autobusy z Dopravního podniku města Pardubice byly zakoupeny ve vínové barvě, vyjma vozu evidenčního čísla 4004/II, jež byl provozován v krémově bílém laku (pozůstatek bývalého celovozového reklamního laku) a vozů ev. č. 4001/II a 4010/II v červeném laku. U některých autobusů se také objevily lokální reklamní samolepicí fólie menšího formátu. Ze všech autobusů Dopravního podniku hlavního města Prahy obdržel tuto fólii jako první vůz evidenčního čísla **4539** z provozovny Klíčov, která prosazovala motiv „STOP AIDS“. Autobusy evidenčních čísel **4193, 4234, 4244 a 4001/II** byly z výroby vybaveny automatickou převodovkou PRAGA s upraveným hydrodynamickým měničem.

V průběhu své existence byl některým autobusům vyměněn vlek ze starších vyřazených vozů. Jako příklad lze uvést autobus evidenčního čísla **4300**, který obdržel vlek z vozu evidenčního čísla 4367 v odlišném barevném odstínu. Pražský Dopravní podnik nezakoupil oproti jiným Dopravním podnikům v Československé socialistické republice (například v Českých Budějovicích, Ostravě, Ústí nad Labem, Košicích nebo Prešově) dvoudveřový meziměstský autobus typu Ikarus 280.10. Určitou zajímavostí je vozovém parku se stal autobus evidenčního čísla **4071**, který po dopravní nehodě obdržel nový vlek z meziměstského provedení, čímž vznikl třídvěřový autobus. V průběhu provozu byl však i tento vlek vyměněn a navrácen jiný z městského provedení.



Autobus evidenčního čísla 4399 vypravený dne 23. září 1998 z provozovny Řepy na 3. pořadí linky číslo 126 stoupá Kosořskou ulicí k barrandovskému sídlišti. Foto: Petr Bechyně



Vyřazené autobusy evidenčních čísel (zleva) 4478, 4558, 4401 a 4509 z provozovny Řepy čekají dne 17. července 1997 na svůj další osud v berounském kovošrotu. Foto: Petr Bechyně

Autobusy evidenčních čísel **4096, 4131 a 4145** byly v osmdesátých letech po vyřazení z osobní dopravy přestavěny na pojízdné jídelny sloužící pro občerstvení řidičů na vybraných konečných zastávkách.

Ve druhé polovině devadesátých let autobusy evidenčních čísel **4428 a 4453** zkušebně obdržely ekologické motory Rába D-10.

Ve druhé polovině devadesátých let byly vybrané autobusy odeslány na střední opravy firmě do Karlových Varů, jejíž součástí byl zpravidla i nový lak. Nejrozsáhlejší opravou zde prošly autobusy evidenčních čísel **4399 a 4491**, které byly například vybaveny semišovými potahy sedaček nebo

novou gumovou krytinou a linoleem na podlaze.

Nemůžeme opomenout, že pražský Dopravní podnik měl dočasně zapůjčené i další kloubové autobusy značky Ikarus od jiných dopravců. Například se jednalo o vozidlo typu Ikarus 283.20 zapůjčené v roce 1989 s dvoukřídlymi dveřmi, které se zkušelo mj. na lince číslo 200 v trase Fučíkova (dnes Nádraží Holešovice) – Bohnice, Visla (dnes Sídliště Bohnice) nebo o karlovarský autobus typu Ikarus 280.08 po generální opravě testovaný například na lince číslo 128 vedené v trase Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov (dnes Poliklinika Barrandov).



Metrem od moře do hor za půl hodinky

Norské hlavní město Oslo se nepyšní tak bohatou a slavnou minulostí, jako tomu u světových metropolí zpravidla bývá. Historických památek je ve městě k vidění spíše pomálu; co ovšem dodává Oslu na kouzlu, to je zeměpisná poloha a okolní příroda – z jihu město přiléhá k pobřeží Oslofjordu, na severu se zvedají vrcholy Nordmarky. Návštěvníka z Prahy tedy nepřekvapí, že i metro je od toho pražského tak odlišné.

Tomáš Smejkal
Foto: Antonín Ježek



Nástupiště ve stanici Stortinget pojmenované podle budovy parlamentu.

Málokterá evropská metropole vypadá tak vlídně, poklidně a zeleně jako Oslo. Odpovídá tomu i název města – ve starogermánštině znamená „Louka bohů“. Centrum Osla má podobu širokých tříd lemovaných majestátními budovami z počátku minulého století a je bohaté na parky či zahrady. Svým návštěvníkům může nabídnout pestrý program na několik dní – počínaje Královským palácem přes sochařskou výzdobu Vigelandova parku, nově otevřené sídlo opery a baletu

na pobřeží či impozantní budovu radnice až po poloostrov Bygdoy, který hostí muzea mapující historii norské námořní plavby. K vidění jsou zde kromě vikingských či rybářských lodí také slavná polární loď Fram či proslulý vor Kon-Tiki. Cestovatelské lahůdky se ale nepodávají jen v centru města – Oslo je velmi rozsáhlé, a může tedy nabídnout i poměrně netradiční program: plavbu mezi ostrůvky Oslofjordu, turistiku v lesnatém pohoří Nordmarka či lyžovačku v Holmenkollen. To vše je snadno dostupné díky propracovanému systému MHD, který se vzhledem k blížícímu se mistrovství světa v lyžování v roce 2011 očividně zkvalitňuje a určitě si zaslouží chvílku naší pozornosti a trochu prostoru na stránkách DP KONTAKTU.

Oselská městská hromadná doprava je organizována společností Ruter a sestává se z autobusových, tramvajových a lodních linek. Tomu nejvytíženějšímu dopravnímu prostředku se ale v Oslu říká „T-banen“ a na ulici by jej člověk málem i přehlédl – nebýt cedulky s písmenem T v modrém kruhu na bílém pozadí. Sestoupíte-li ze zvědavosti po blízkém schodišti do podzemí, zjistíte, že T značí „překvapivě“ tunel, možná že má také napovědět název akciové společnosti dopravce T-banedrift, →



Souprava dvou vozů T1300 odjíždí ze stanice Frognersteteren, aby po půlhodinovém klesání dorazila až pod úroveň moře.



a hlavně že v oselských „tunnelbanen“ některé zákonitosti pražského metra prostě neplatí.

Pokud cestování metrem zahájíte v centru, zpočátku se v podzemí budete docela dobře orientovat. Stanice metra jsou hloubené a mají výhradně boční nástupiště. Tím se vysvětluje zvýšená chodbovitost stanic, ještě umocněná mnohými šikmými rampami, které umožňují bezbariérový přístup z povrchu na nástupiště. Na každém peronu je alespoň jeden LED panel, který na rozdíl od našeho metra nemlčí, ale v několika řádcích zobrazuje informace o době zbývající do příjezdu příštího vlaku jednotlivých linek. Vzhled těchto podzemních stanic je typicky seversky střídmý až strohý – nejčastějším obkladem je dlažba, skleněné či kovové tabule, stropy jsou pouze opatřeny tmavou barvou. Ještě úspornější ostění je provedeno v tunelu – na starších úsecích prostě neexistuje a tunely v centru vypadají tedy přesně jako v okamžiku, kdy byla před lety dokončena jejich ražba.

Stanice metra mimo centrum města jsou od těch centrálních dost odlišné a návštěvníka z Prahy určitě překvapí. Protože jsou tratě vedené po povrchu, jsou bohaté na mosty i přejezdy (samozřejmě chráněné) a v celé délce oplocené. Samotné stanice pak zpravidla připomínají zastávky, jaké známe z českých lokálek – boční nástupiště z betonových panelů, přístřešek, stojan s názvem zastávky, mapou okolí a automatem na jízdenky.

Vozový park oselského metra je podobně pestrý, jako byl na konci devadesátých let v Praze. Na první pohled se to v oselském podzemí hemží červenými soupravami, které ale postupně opouštějí své pozice ve prospěch nových bílých souprav. Ty červené patří do široké a pestré rodiny vozů „T“. Jejich první zástupci se v Oslu objevili již v roce 1966 pod názvem T1000 a cestující je na první pohled snadno poznali – stanoviště strojvedoucího zabíralo pouze polovinu čela vozu, a pokud měl člověk štěstí či ostré lokty, mohl si zabrat místo na prvním sedáku v salonu a koukat fiřovi doslova „pod ruce“. Provoz těchto souprav byl ukončen v průběhu června letošního roku. V letech 1978–1989 byly postupně dodány vozy T1300,



Stanice Nationaltheatret, nejstarší z podzemních stanic v centru.

kteří jsou přímými nástupci předchozí řady, a mají tedy také červenou barvu. Jeden zásadní rozdíl bychom ale našli – tyto novější vozy jsou uzpůsobeny pro odběr proudu z přírodní kolejničky i trolejového vedení a umožnily tak zapojit do sítě metra i původně tramvajové příměstské tratě.

Všechny tyto červené soupravy s počátečním „T“ mají společnou ještě jednu zajímavost – hlášení vlakového rozhlasu osobně zajišťuje strojvedoucí. V závislosti na jeho hlasovém rozsahu, zdravotní (in)dispozici a momentální náladě jsou cestující někdy zavaleni kompletními a srozumitelnými informacemi, a jindy se stávají obětí krátkých štěků strojvedoucího, který si např. v případě hlášení o ukončení výstupu a nástupu vystačí s úsečným „døren“ (dveře) a název příští stanice podá tak, že s trochou fantazie můžete rozumět klidně i „Budovatelů“. S nahranými hlášeními se Oslané setkali poprvé až v nových bílých třívozových soupravách MX3000, které můžete znát třeba z vídeňského metra. Ty jsou dodávány firmou Siemens od roku 2006 a do roku 2010 by měly nahradit všechny varianty starých souprav typu T1000. Nové jednotky metra jsou třívozové, ucelené a díky kloubovému spojení vozů průchozí.

Hlavním úkolem oselského metra je přepravit cestující z velmi rozsáhlého okolí hlavního města do jeho středu, kde se pak přeseďá na „trikken“ (tramvaje) či autobusy, které výborně obsluhují celé širší centrum města. Díky tomu má linkové schéma metra unikátní tvar – v centru města projíždí všechny soupravy po společné trati, která se pak větví za stanicí Majorstuen západním směrem a za Tøyen na východ. Jednotlivé linky se vyznačují překvapivým čtvrt hodinovým intervalem přes den a půlhodinovým večer, a to i o víkend. Nicméně díky souběhu linek v nejvytíženějším, centrálním úseku se interval pohybuje v rámci několika málo minut a mimo centrum je pak delší mezidobí zřejmě již dostačující. Podzemní dráha zahrnuje 104 stanic,



Střídání strojvedoucí soupravy Siemens MX3000 ve stanici Majorstuen.



Konečná stanice linky 3 Sognsvann, odkud se vydávají turisté k horským jezerům a do hlubokých lesů.

v drtivé většině povrchových. Na 85 km tratí je provozováno šest linek metra označených čísly 1–6 a rozlišených barvou tratě – světle modrou, červenou, zelenou, růžovou a tmavě modrou. Proč je barev pět, když linek je šest? Důvodem jsou linky 4 a 6 – ty mají obě tmavě modrou barvu, protože jsou provozovány společně jako polookružní. Linka 6 vede ze západního směru, linka 4 z východu. Obě při jízdě do centra mají na čelních transparentech nápis Ringen, ten se pak uprostřed okružní tratě mezi stanicemi Storo a Nydalen změní v název konečné stanice linky 4 nebo 6. Společně tak vytvářejí zajímavé dopravní spojení v širším centru města.

Oselské metro může být turistickým cílem pro fandry techniky i přírody zároveň. Ti rozhodně zamíří na linku 1 a její úsek z Majorstuen do Frognersteteren, napájený dosud z trolejového vedení a provozovaný výhradně starými vozy metra. Na úseku s osmnácti stanicemi vystoupá souprava během 30 minut o více než 500 výškových metrů, a připomíná tak spíše horskou lokálku. Na trati není nouze o ostré oblouky, výrazná stoupání, strmé srázy okolo trati a nádherné výhledy na Oslofjord. S přibývajícím nadmořskou výškou se začíná objevovat podél trati sníh, a na konečné dokonce stále ještě panuje zima, ačkoliv dole ve městě si už hezkých pár týdnů užívají jaro. Mimochodem, pod pojmem konečná stanice si na této trati představte obratovou kolej položenou na lesní mýtině, vybavenou dřevěnou přechodovou lávkou a pradávnou kůlnou za „šturcem“. Oslané se odtud v zimě i v létě rádi vydávají do lesů okolo vrcholku Tryvannshøgda nebo na běžecké trasy směrem k Holmenkollen, kde je také obří skokanský můstek a muzeum lyžařského sportu. Další zajímavou konečnou najdete na lince tři a jmenuje se Sognsvann. Stanice si svůj název vypůjčila od blízkého horského jezera, odkud vedou turistické značky do pohoří Nordmarka. Zkuste si představit, že by vás některá



Předchůdce dnešních vozů metra v hale oselského muzea MHD.

z linek pražského metra dovezla na Šumavu – a právě těmto horám je norská Nordmarka velmi podobná. Poslední zmínka by měla patřit muzeu MHD Sporveismuseet, které můžete navštívit v hale bývalé vozovny na Majorstuen. Vstupné činí pouhých 30 norských korun, za které si jinak v Oslu nekoupíte ani chleba, a můžete se pak libovolně dlouho procházet halou plnou starých autobusů, trolejbusů i tramvajových vozů, mají tu také kořku. Většinu vozů si můžete projít, usadit se na stanoviště řidiče či se rozvalit na sedadle pro cestující, prohlédnout si vůz z prohlížečích jámy a sem tam si i něčím cinknout, což zejména malé děti činí s nadšením. Pokud Vás zajímá především metro, najdete tu jeho pradědečka – dřevěný vůz, který jezdil na trati do Holmenkollen od jejího samého počátku. Několik poklidných okamžiků strávených mezi starými vozy oselské MHD je určitě zajímavou a důstojnou tečkou za výpravou do norského metra.



Třívozová souprava typu T1300 v konečné stanici polookružní linky 4 Bergkrystallen.

Závěrečná konference projektu SPUTNIC

Dne 3. července 2009 proběhla v Bruselu závěrečná konference tříletého projektu SPUTNIC, který byl zaměřen na řešení aktuálních otázek a výzev odvětví městské hromadné dopravy s přihlédnutím ke specifické situaci v zemích střední a východní Evropy.

Ing. Jan Barchánek, jednotka Provoz Autobusy;
Ing. Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

Projekt SPUTNIC (Strategies for Public Transport in Cities – strategie pro veřejnou dopravu ve městech) byl financován Evropskou komisí v 6. rámcovém programu pro výzkum a rozvoj. Ve čtyřech dílčích pracovních skupinách se projektu účastnilo 81 zástupců dopravců, regionálních organizátorů, měst i výrobců, kteří pod vedením renomovaných evropských konzultačních společností projednávali klíčové otázky a problémy sektoru veřejné dopravy a vhodné příklady a postupy jejich řešení. Stěžejní význam vzhledem k aktuální situaci v EU měla zejména pracovní skupina „organizace trhu“, která řešila vhodné postupy implementace nového evropského nařízení 1370/2007, o zadávání zakázek ve veřejné dopravě s důrazem na dlouhodobé a komplexní dopravní plánování, rozdělení odpovědností a zajištění odpovídajících způsobů financování. Základním doporučením je uzavření dlouhodobé smlouvy na poskytování veřejné dopravy s vymezením kvantitativních i kvalitativních parametrů, včetně motivace k jejich plnění a jasnou vazbou mezi objemem dopravních výkonů a jejich financováním. Pracovní skupina „řízení podniku“ sledovala aktuální trendy ve využívání moderních manažerských nástrojů (EFQM, řízení kvality, BSC apod.), významnou pozornost věnovala otázkám transformace a restrukturalizace dopravních podniků včetně postupu přípravy a implementace nové nebo aktualizované podnikové strategie. Jedním ze zásadních závěrů skupiny je nutnost zaměření na problematiku řízení lidských zdrojů, a to zejména v oblastech vzdělávání a motivace.

Postupy a doporučení pro zvýšení využívání veřejné dopravy byly hlavní oblastí, kterou projednávala pracovní skupina „vztahy se zákazníky“. Hlavním doporučením skupiny bylo rozšíření používání marketingových nástrojů, a to zejména pro monitoring trhu a zlepšování image veřejné dopravy.

Pracovní skupina „vozidla a infrastruktura“ sledovala technické a finanční možnosti obnovy a modernizace vozidel i dopravní cesty, včetně porovnání různých variant řešení. Dále byly řešeny oblasti údržby, možnosti dosažení provozních úspor i prostředky ke zvyšování



kvality a přístupnosti veřejné dopravy. Jedním z klíčových závěrů skupiny je nezbytnost souběžné realizace obnovy vozidel i dopravní cesty.

Dopravní podnik v projektu zastupovali Ing. Zdeněk Došek a Ing. Jan Barchánek, částečně se dále podíleli i Ing. Marie Hosnedlová, Bc. Jiří Pytelka, Jan Svoboda, MBA a Ondřej Pečený. Velmi kladně byla hodnocena i příprava a organizace pražského zasedání projektu, které ve dnech 9.–11. října 2008 hostil DP.

Dílčí závěry projektu byly průběžně předávány a využívány v rámci příslušných pracovních skupin DP (Vize dopravy a strategie, řešení smluvního vztahu mezi DP a ROPID apod.) i dalších odborných skupin sektoru veřejné dopravy v ČR, kterých se DP účastní. Závěrečná zpráva projektu bude po zpracování připomínek a korektur k dispozici v oddělení Oborové vztahy. Další informace k projektu SPUTNIC je možné nalézt i na webových stránkách projektu www.sputnicproject.eu.

System řízení kvality (QMS)

Co to je?

Každá organizace, a DP není výjimkou, potřebuje pro zajištění poskytované služby nebo výroby hmotného produktu, chodu organizace, prodeje atd. zdroje. QMS zdroje považuje za velmi důležitou oblast a v normě ČSN EN ISO 9001 je jim věnována samostatná kapitola.

Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení

Kapitola 6 – Management zdrojů

Co to jsou zdroje? Všechny nás v první řadě napadnou peníze – finanční prostředky. Ano, jsou důležité. Nejsou to však jediné zdroje, které organizace potřebuje ke svému fungování. Kromě finančních zdrojů musí organizace stanovit, plánovat a zajišťovat především zdroje lidské (zaměstnanec) a materiálové (vozidla, nástroje, techniku). K výkonu svých činností musí zajistit dostatečné informace (data, postupy, metodiky) a přiměřené pracovní prostředí. Znázornění struktury potřebných zdrojů je uvedeno na přiloženém obrázku.

Základní podmínkou plánování zdrojů, pro zajištění dané činnosti v požadované kvalitě, je, aby potřebné zdroje byly k dispozici „ve správném čas, na správném místě, v potřebném nebo stanoveném množství a kvalitě“. Řízení zdrojů je tomuto požadavku podřízeno.

Finanční zdroje

Z hlediska QMS se jedná o oblast, která je v každé organizaci dlouhodobě řešena, protože bez plánování finančních prostředků se žádná organizace neobejde, a je v této oblasti prověřována i státními kontrolními orgány. V DP je otázka plánování a zajišťování zdrojů ztížena tím, že velkou část rozpočtu tvoří dotace.

Lidské zdroje

Pro zajištění realizovaných procesů musí vedení organizace stanovit, s jakým počtem lidí je schopné tyto procesy zajistit. Toto množství zaměstnanců je pláno-

6. část

váno stanovením organizační struktury a jednotlivých pracovních míst. Každá práce má svá „specifika“ a klade i jiné nároky na pracovníka. Nároky nejenom zdravotní (zrak, psychická odolnost, závrať apod.), ale také kvalifikační. Pro dosažení plánovaného výsledku musí být všechny tyto požadavky v souladu se zajišťovanou činností na konkrétním pracovním místě. Může strojvedoucího nebo řidiče vykonávat každý? Nemůže. Činnost strojvedoucího nebo řidiče může dělat pouze osoba způsobilá – osoba, která kromě zdravotní způsobilosti a dosažení předepsaného věku, musí být držitelem oprávnění řízení konkrétního dopravního prostředku. Obdobně je nutné řešit požadavky i na elektrikáře, jeřábníky, svářeče, ale i na ostatní technické, řídicí či administrativní pracovníky. Všechny výše uvedené požadavky vedení organizace stanovuje – plánuje již při vytváření pracovního místa. Dle těchto požadavků vybírá nejvhodnějšího uchazeče. Co všechno je v těchto požadavcích zahrnuto? Z hlediska kvalifikace je definována úroveň vzdělání (základní, středoškolské, vysokoškolské...), doba praxe (buď obecně, nebo s konkrétním zaměřením), výcviku (kurzy a školení) a dovednosti (práce s konkrétními SW, dovednosti řídicí, analytické apod.). U speciálních profesí je nutno ještě stanovit i zdravotní způsobilost. Jako

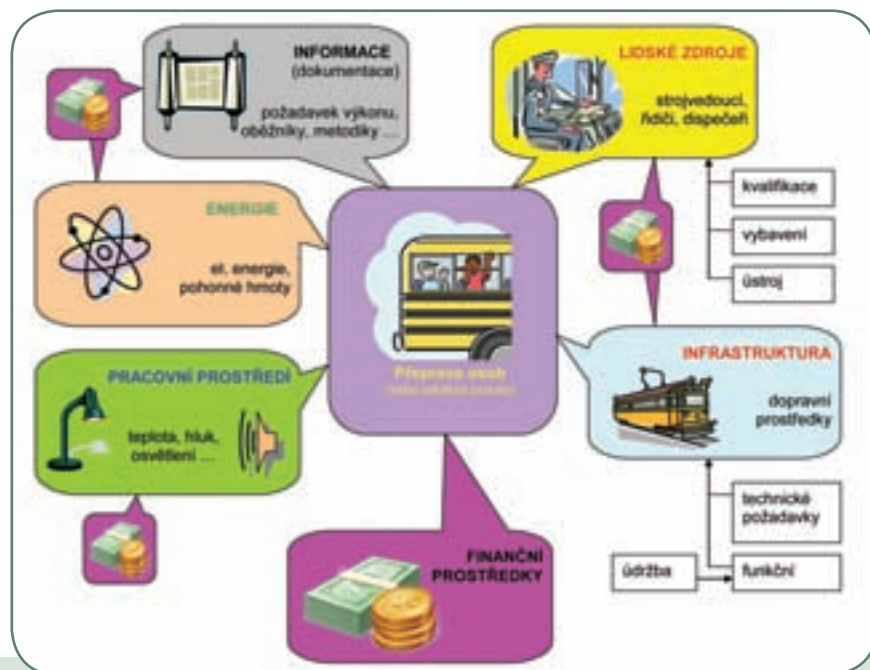
příklad lze uvést výše uvedené profese strojvedoucího a řidiče.

To, že jsou stanovené a požadované úrovně kvalifikačních požadavků, nestací. Podmínky, v kterých jsou činnosti realizovány, se průběžně mění. Mění se vlivem změny prostředí, vlivem technického i technologického rozvoje a v neposlední řadě i změnou legislativních požadavků. Z těchto důvodů musí vedení organizace průběžně udržovat a popř. i zvyšovat potřebnou kvalifikaci formou kurzů, školení, stáží, jízdy zručnosti apod. Dosažené znalosti také musí prověřovat – například přezkoušením, pohovorem, předvedením činnosti, doložením oprávnění nebo certifikátů atd. Zároveň musí hodnotit, zda požadované úrovně dosaženo bylo, či nebylo.

O plánování a o dosažené úrovni kvalifikace, o realizovaných kurzech a školeních, o výsledcích přezkoušení a o výsledku zdravotních prohlídek musí zaměstnavatel – vedení organizace uchovávat záznamy (viz i článek v DP KONTRAKTU č. 7+8/2009).

Infrastruktura a materiálové zdroje

Kolik činností asi existuje, které nepotřebují hmotné – materiálové zdroje? Toť řečnická otázka. Převážnou část lidských činností nelze dělat bez nich. Když např. potřebuji něco napsat – potřebuji k tomu hmotné prostředky? Samozřejmě že ano. Potřebuji pero, papír, ale i inkoust, stůl nebo desku, na kterou si papír mohu položit. Papír a inkoust jsou materiálové zdroje, pero a stůl jsou zahrnuty do infrastruktury. →





Hlavní činností DP je přeprava cestujících. K zajištění přepravy potřebujeme: dopravní prostředek, poháněcí médium (pohonné hmoty, elektrická energie), dopravní cestu... Přestože máme k dispozici dopravní prostředek, neznamená to, že jsme zajistili službu. Dopravní prostředek musí splňovat technické parametry nutné k jeho provozování, včetně emisních limitů, nesmí být poškozen, a pokud možno ani nadměrně špinavý. Abychom zabránili neúměrnému opotřebení a také stížnostem na čisťotu, je nutno naplánovat jak pravidelný úklid, včetně jeho rozsahu, tak technické prohlídky a údržbu. Obdobně to platí pro všechny hmotné zdroje, které jsou nutné k realizaci činností. V řešení infrastruktury není podstatné, zda se jedná o prostředky k zajištění poskytované služby, nebo o budovy, vnitřní komunikace, informační technologie, nářadí, nebo přístroje pro administrativu. U všech druhů infrastruktury musíme plánovat jejich potřebu, údržbu, kontrolu a obnovu.

Do materiálových zdrojů můžeme také zahrnout prostředky spotřeby – pohonné hmoty, úklidové prostředky, papír atd.

Pracovní prostředí

Mezi zdroje, které mají vliv na poskytovanou službu (ale i na hmotný produkt), patří i pracovní prostředí. Nejedná se o to, zda máme prostředí, které se nám líbí, nebo ne. Jedná se především o parametry pracovního prostředí, které mohou ovlivnit výsledek procesu/činnosti. Podmínky, které je nutno zvažovat, zahrnují fyzikální, sociální a psychologické faktory podmínky prostředí. V případě poskytované služby veřejná přeprava osob se především jedná o hygienické požadavky a požadavky na bezpečnost osob. Jedná se zejména o délku pracovní doby osob přímo zajišťujících tuto službu – dobu řízení a na ně navazující bezpečnostní přestávky, nebo také o ochranu proti oslnění. V obecné rovině pracovního prostředí řeší pracovní podmínky (teplota, osvětlení, proudění vzduchu, ergonomie, hluk,

vlhkost atd.), které jsou rozdílné dle vykonávané práce a jsou upraveny právním systémem ČR.

Pro hmotné produkty, bez rozlišení v které fázi zpracování (od nákupu, přes skladování až po spotřebu), mají parametry pracovního prostředí významný vliv na výsledek činnosti. Vhodným příkladem jsou podmínky pro skladování barev a chemických látek obecně. Ty jsou zpravidla definovány výrobcem nebo dovozcem a také zpravidla obsahují podmínku skladovat při teplotě od-do a zpracovat při podmínkách např. „suché a větrané prostředí“. K tomu jsou legislativními předpisy upřesněny další požadavky na skladovací prostory, popř. manipulaci.

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



Hasiči trénovali s autobusy SORCITY

Technický úsek, jednotka Správa vozidel Autobusy a bezpečnostní úsek, odbor Hasičský záchranný sbor prováděly v srpnu společný nácvik nouzového zvedání nových autobusů.

Ing. Michal Brunner, HZS DP
Foto: Kamila Drábková, HZS DP

Nové nízkopodlažní autobusy SORCITY NB 12 vyhlíželi nedočkavě nejen řidiči a technici příslušných provozoven DP, cestující veřejnost a nadšenci pro MHD, ale také hasiči Dopravního podniku, kteří potřebovali prakticky vyzkoušet a nacvičit postupy nouzového zvedání těchto vozidel.

Mezi úkoly Hasičského záchranného sboru DP totiž patří také výjezdy k případům, kdy autobus najede na překážku, dojde ke kolizi s chodcem nebo je nutné autobus zvednout kvůli defektu pneumatiky, případně jiné technické závadě. Zejména u nízkopodlažních autobusů,



kteří mají konstrukci podvozku velmi nízko nad povrchem vozovky, nelze v řadě případů využít běžný automobilový zvedák a tehdy nastupují podnikoví hasiči se svou speciální výzbrojí.

Díky ochotné součinnosti pracovníků jednotky Správa vozidel Autobusy se podařilo bezprostředně po dodání prvních SORů naplánovat a uskutečnit odborné zaměstnání pro všechny čtyři směny HZS DP. Pro zvedání autobusů byly využity jednak pneumatické zvedací vaky, jednak nízkoprofilové hydraulické zvedáky ze soupravy vyprošťovacího zařízení LUKAS. Odborné zaměstnání



potvrdilo, že s tímto vybavením je možné se dostat pod konstrukci autobusu a bezpečně zajistit dostatečné zvednutí přední nebo zadní nápravy nad vozovku.



Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem RTT Střelničná – Klapkova včetně smyčky Březiněveská

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

Ing. Rudolf Pála, oddělení Strategie

V rámci 2. výzvy k podávání projektových žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na odbor zahraničních fondů MHMP, zveřejněné 13. 1. 2009, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy žádost o podporu na projekt „RTT Střelničná – Klapkova včetně smyčky Březiněveská“.

Celkové výdaje na projekt dosahují částky 120,529 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 98,700 mil. Kč a nezpůsobilé (včetně DPH) 21,829 mil. Kč. Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 28/32 ze dne 18. 6. 2009 byl tento projekt schválen k financování z OPPK.

Realizace projektu byla zahájena 19. 5. 2009, ukončení projektu je plánováno na 31. 10. 2009.

Projekt je investiční akcí zaměřenou na zlepšení obslužnosti veřejnou dopravou a zvýšení její bezpečnosti, komfortu a bezbariérovosti prostřednictvím rekonstrukce tramvajové



trati. Projekt je lokalizován v Praze 8 v prostoru ulice Střelničná, zpro středkovně má dopad na celé území hl. m. Prahy. Projekt tvoří dvě části, které spolu souvisejí územně, dopravně a provozně: rekonstrukce tramvajové křižovatky Střelničná/Klapkova a rekonstrukce tramvajové smyčky Březiněveská.

Na realizaci projektu byla získána finanční podpora ve výši:

ERDF	83 894 991 Kč
Státní rozpočet	7 402 499 Kč
Rozpočet hl. m. Prahy	0 Kč

Projekt přispívá k modernizaci sítě tramvajových tratí na území hl. m. Prahy. Představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK i strategického plánu hlavního města Prahy. Hlavními účely projektu jsou obecně (z hlediska dotčené lokality i hl. m. Prahy jako celku):



- zlepšení dostupnosti a obslužnosti daného území veřejnou dopravou,
- zvýšení plynulosti a bezpečnosti tramvajového provozu,
- snížení hlukové zátěže v obytné oblasti,
- zlepšení komfortu pro cestující,
- podpora drážního tangenciálního východního propojení tras metra C, B, A a tím odlehčení přetížených centrálních přestupních stanic metra.

Další informace o programu lze nalézt na <http://www.oppk.cz>.

Došlo do redakce

Vážení, laskavostí pana Ryšky jsme dostali váš časopis DP KONTAKT č. 7+8/2009, kde jste zveřejnili článek, který se týká řidiče pana Zdeňka Šimka a jeho záchranu člověka.

Ten zachráněný člověk je můj manžel, s nímž oslavím příští rok 50 let společného života. Nenalézám slov, jimiž bych poděkovala panu Šimkovi za vše, co pro záchranu života mého manžela vykonal. Mnohokrát jsem si článek pročetla, uvědomila jsem si, že lidská solidarita a soucítění nepatří v dnešní době k vyhledávaným disciplínám. Mám na mysli plný autobus cestujících, mezi nimiž se

nenášel jediný, který by podal pomocnou ruku a nechal vše na jediném člověku. Můj dík patří i onomu neznámému mladíkovi, který jako náhodný kolemjdoucí přispěl na pomoc. Nechci vás obtěžovat svými pocity, které jsem spolu se svou rodinou prožívala v dalších týdnech. Manžel se vrátil domů!

S hlubokou úctou a poděkováním panu Šimkovi a vám za uveřejnění

Jana Zichová





Přemostění ulice Generála Šišky v Modřanech

Jak se řešila mimořádná událost



V pátek 4. září 2009 byl v 10.01 hodin nahlášen zákaz pohybu tramvajových souprav po tramvajovém přejezdu nad ulicí Generála Šišky v pražských Modřanech. Podle vyjádření médií kontroloval statik v rámci pravidelné prohlídky trati tramvajový přejezd přes pozemní komunikaci mezi zastávkami Nádraží Modřany a Čechova čtvrť, přičemž ten musel být na základě jeho zprávy okamžitě uzavřen.

Pavel Ďuran

Za zmínku stojí fakt, že tenhle tramvajový most je relativně nový – trať z Braníka do Modřan byla zprovozněna v roce 1995, před deseti lety byla navíc kompletně zrekonstruována a doslova před pár týdny prošla poměrně zásadní výlukou. Ze pouhý den předtím byl tento úsek opatřen vnitropodnikovou značkou omezující rychlost tramvají do 10 km/h o něčem možná svědčí, přičemž já na tomto místě nechci spekulovat o tom, zda jde, či nejde o důsledek dlouhodobého podfinan-

cování Dopravního podniku hl. m. Prahy ze strany jejího zřizovatele, kdy chybí peníze na kvalitní údržbu tramvajových tratí.

Chtěl bych mluvit o tom, jak na vzniklou situaci Dopravní podnik, jeho složky, reagovaly: jestliže minutu po desáté dopoledne informace o uzavření modřanské tramvajové trati vstoupila v platnost, pak jsem už o necelých patnáct minut později zastihl pracovníka provozního dispečinku tramvají na zastávce Belárie, kdy tuto skutečnost oznamoval cestujícím čekajícím tu na tramvajový spoj a nasměroval je k zastávce náhradní autobusové dopravy. Už v tomto okamžiku byly na trati mezi zastávkami Levského a Nádraží Braník (tady končily všechny tramvajové spoje) dva autobusy DP, které zajišťovaly náhradní dopravu. Autobusy NAD na konečné v Modřanech zajížděly do tramvajové smyčky, odkud jejich odjezdy řídili přítomní dispečeré. Od samého začátku této výluky byli schopni zajistit cca pětiminutový interval, přičemž další autobusy se na Prahu 4 sjížděly ze všech koutů Prahy. Půl hodiny před polednem jich bylo ve vyloučeném úseku na trati šest, v 11.47 hodin byl mezi Nádražím Braník a Sídlištěm Modřany k vidění i první kloubový. Obtelefonovali se i brigádníci, kteří se urychleně dostavovali do jednotlivých garáží a vyjízděli na trať. Například poradce generálního ředitele DP, a. s. ing. Antonín Dub se přiznal, že byl vytažen přímo z vany a bez toho, že by polkl sousto oběda, který mu manželka chystala, odjel do provozovny v Hostivaři a odtud autobusem do Braníka.

Zatímco na konečné v Modřanech využívaly autobusy náhradní autobusové dopravy prostory tramvajové smyčky, v Braníku se točily na autobusovém terminálu. Cestující tu tedy museli projít pár desítek metrů „po svých“, aby mohli přesehnout na pravidelné tramvajové linky. Jejich řidiči „vydělali“ – trávili v Braníku čas do svých pravidelných odjezdů, takže se jim přestávky sympaticky prodloužily, a pokud mohu soudit, nenadával z nich jediný.

Nepříjemný fakt vyloučení tramvajového provozu na modřanské trati tak cestující zasáhl pouze tím, že místo tramvají byli nuceni cestovat autobusy. Co trochu vážlo, to byla informovanost – tím myslím tu „papírovou“, protože pracovníci provozního dispečinku tramvají, byl-li jsem přesně zpraven, jezdili kolem trati po jednotlivých tramvajových zastávkách dokonce dvěma vozidly proti sobě, aby případné zájemce o přepravu tramvajemi upozornili na ten fakt, že se kolejových vozidel nedočkají. Na zastávce Poliklinika Modřany mi dokonce někteří cestující řekli, že problém s tramvajemi byl hlášen i z nějakých amplionů (obecní rozhlas?), jen jim prý bylo špatně rozumět. Je na místě vyzdvihnout i přístup jednotlivých řidičů autobusů – dispečeré z tramvají v rodící se odpolední špičce nebyli samozřejmě schopni informovat na všech tramvajových refýžích všechny pasažéry, takže tu vždýcky několik cestujících postávalo. Autobusáci (kromě jediného případu, kterého jsem byl svědkem) ve svých zastávkách pokaždé počkali, upozornili na sebe troubením, někteří dokonce na cestující na tramvajových zastávkách zavolali a počkali, až se stihnou přesunout.

Půl hodiny po poledni bylo ve vyloučeném úseku najeto už dvanáct autobusů NAD, z toho pět kloubových. Přitom podle původních vyjádření dispečerů jich mělo být dohromady pouze osm. Ve dvě hodiny odpoledne už snad měly být označeny i všechny tramvajové zastávky v souladu s aktuálním stavem a mělo na nich být k přečtení, že je tu tramvajová doprava vyloučena.

Zavedení náhradní autobusové dopravy při vzniku mimořádné události bylo bezesporu ukázkou perfektní práce všech, kteří se na tom podíleli a koho jsem měl možnost vidět, jehož úsilí sledovat. Spolupráce dispečerů z autobusů a z tramvají byla příkladná. Příjemným překvapením byla pak především rychlost, jakou Dopravní podnik dokázal na vzniklou situaci reagovat.



Prezentace nových návěstidel

V pátek 14. srpna 2009 přivítalo naše hlavní město zástupce několika Dopravních podniků z Čech – a ze sousedního Slovenska, z Košic a Bratislavy. To na pozvání Dopravního podniku hl. m. Prahy a společnosti ELTODO, kteří připravili prezentaci nových návěstidel pro tramvaje.

Pavel Ďuran

Foto: Ing. Antonín Dub

Setkání se uskutečnilo v salonku restaurace Domyno v prostorách sídla společnosti ELTODO dopravní systémy na Novodvorské ulici v Praze 4.

Na místě byli přítomni zástupci dopravních podniků provozujících tramvajovou dopravu z Brna, Olomouce, Ostravy i Plzně, kdo nedorazil, to byli lidé ze severu Čech – neobjevil se tu nikdo ani z Liberce, ani z Mostu a Litvínova. O hostech ze Slovenska už řeč byla. Za Eltodo se akce účastnili mimo jiných pan Tomáš Tichý a Rudolf Pelzl, za jednotku Dopravní cesta Tramvaje pánové Šurovský a Grossmann, dopravní úsek zastupoval Milan Kriml a byl tu Antonín Dub.

Jako první představil výzvodá návěstidla Doc. Ing. Tomáš Tichý, Ph.D. Po něm pohovořil o pražcových návěstidlech ing. Miroslav Grossmann a jako poslední představil tzv. „barevná“ návěstidla ing. Antonín Dub. Ten přišel ve své prezentaci s nadstavbou, o níž nikdo neměl doposud tušení: navrhl totiž sloučit tato návěstidla s návěstidly výhybek, což je poměrně revoluční vize, která, alespoň pokud vím, nemá v Evropě obdobu. Jako o zajímavém nápadu se o tom vyjádřil i ing. Šurovský. Poté se účastníci tohoto setkání přesunuli do připraveného autobusu, aby se jim přepravili do Ďáblic – tady si prohlédli



pražcová návěstidla a pak i nové rekonstruovanou smyčku Sídliště Ďáblice. Odtud se přesunuli na zastávku Trojská, kde si

prohlédli návěstidla výzvodá. Projížďka metropolí pokračovala Braníkem, kde v provozu viděli všichni poslední typ nových, „barevných“ návěstidel.

Akce byla zajímavá – a přínosná – především možností vyměnit si vzájemně své zkušenosti – a tak se hojně diskutovalo. I během přesunů Prahou autobusem. Hovořilo se i v průběhu oběda (odehrál se zpátky v restauraci Domyno) a na závěr akce se hosté z cizích dopravních podniků jeli podívat do pankrácké vozovny, kde jim byla představena nová tramvaj pro Prahu Škoda ForCity 15T.

Letní dětský tábor – ZV ZOOS DP – ED „RUSTONKA 2009“

Jako již tradičně uspořádal i v letošním roce ZV ED letní dětský tábor v Krkonoších – Velká Úpa na zrekonstruované chatě „RUSTONKA“, který probíhal ve dnech 4. až 18. července. Program tábora byl zaměřen především na turistiku a zájemce z okruhu starších dětí vlastních dobré kolo, kteří se vydávali jako cykloturisté po blízkém i vzdálenějším okolí.

Petr Fenik, hlavní vedoucí

Tábor byl rozdělen na dvě skupiny. Ta zdatnější s vedoucími Petrem Fenikem a Marcelou Issovou zdolávala okolí na kolech, například Pec pod Sněžkou – Hnědý vrch – Pražská bouda – Kolínská bouda – Věbrovy boudy a zpět na chatu Rustonku a to je jen jeden



z mnoha dalších výletů, které jsme i přes nepříznivé počasí uskutečnili. Druhá skupina dětí pod vedením Jardy Knytla, Veroniky Kotalíkové a Martiny Knytlové podnikala výlety, například Pec pod Sněžkou, Krakonošovo údolí, Spálený mlýn, Janovy boudy a další výlety po okolí. V prvním týdnu jsme se také společně vydali do ZOO Dvůr Králové nad Labem a projeli jsme se po zdejším „safari“. Dětem se tento výlet moc líbil. V druhém týdnu jsme navštívili Adršpašské skály, kde jsme prošli zbrusu novou prohlídkovou trasou, velmi pěkně upravenou

a popsanou tak, že děti z tohoto výletu byly skutečně nadšeny. Zbytek programu tvořil sportovní program na přilehlém hřišti a spousta dalších soutěží, které byly připraveny tak, aby vyhovovaly všem věkovým kategoriím dětí, jež se tábora zúčastnily. Rovněž proběhl karneval, kde prakticky všichni účastníci překvapili nápaditostí svých masek. Dle názoru dětí se tábor i přes nepříznivé počasí opravdu vydařil a děti se vracely domů spokojené. Poděkování za úspěšný průběh tábora rovněž patří správcové paní M. Černé a paní A. Podolníkové za výbornou stravu, vstřícnost, pochopení a ochotu, s jakou plnily naše přání. Rovněž chci touto cestou poděkovat všem zúčastněným vedoucími za výborně odvedenou, a ne vždy lehkou práci. Zvláštní poděkování bych chtěl dát ZV – ED, a to jmenovitě paní E. Zdeňkové a předsedovi panu K. Veselkovi za pomoc, kterou se podíleli při přípravě tábora.



GIS tramvajových tratí

V souvislosti s úpravami, resp. aktualizací „Návod na tvorbu GIS DP-JDCT“ si pojdme představit vedení digitálních souborů tramvajové kolejové sítě na oddělení 250150 – oddělení GIS a posuzování PD.

Ing. Pavel Zobal, oddělení GIS a posuzování PD

Na úvod poznamenejme, že k vedení aktuální podoby tramvajové kolejové sítě jsme vázáni nejen smlouvou o spolupráci s Útvarem rozvoje hl. m. Prahy, ale v podstatě i samotným stavebním zákonem. Jak již bylo v loňském dvojčísle zmíněno, oddělení GIS a posuzování PD využívá pro úpravy a vedení geografického informačního systému (GIS) tramvajových tratí (TT) především program Microstation (Bentley). Jde o software CADovského typu, který umožňuje přesné a lokalizované počítačové kreslení.

V rámci přechodu z verze programu Microstation V7 na V8 bylo umožněno rozšířit počet vrstev oproti původním 63. Vrstvu si lze zjednodušeně představit jako průhledný list, do kterého se mohou oddělit jednotlivé části (prvky) tramvajové tratě (např. vrstva č. 3 obsahuje pouze čáry kolejí). Tím je umožněno v elektronickém souboru (*.dgn) tohoto kreslicího programu provádět různé možnosti selekce, které jsou potřebné jak při práci se souborem, tak při přípravě grafického výstupu v tištěné podobě.

Návod na tvorbu GIS DP-JDCT tak nově obsahuje čísla vrstev v rozsahu 1–161. Pro každý prvek nebo čáru jsou definovány různé parametry typu: barva, tloušťka, typ čáry, typ písma, poměr atd. Vedle dlouhodobých zkuš-

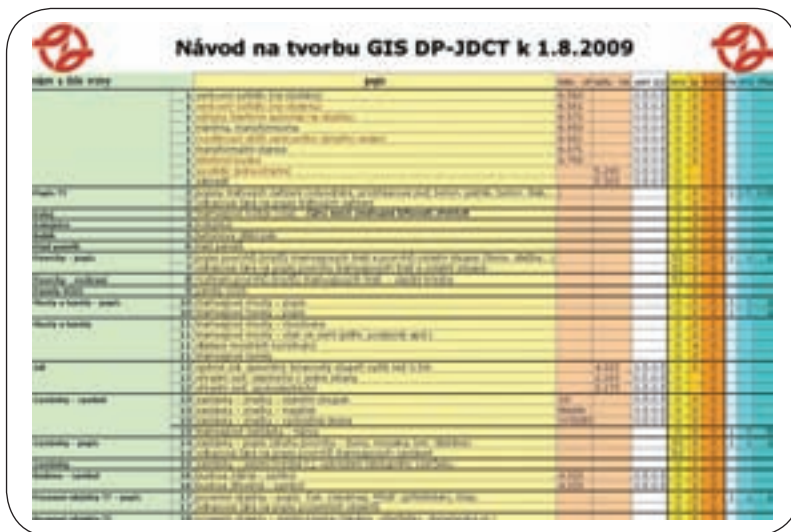
ností s využitím barevné škály či velikostních poměrů vychází řada těchto parametrů z ČSN 01 3411 (Mapy velkých měřítek).

Více jak 230 dgn souborů umožňuje grafickou správu pražské tramvajové sítě. Jejich počet vychází z rozdělení sítě správcem na jednotlivé uzly (zjednodušeně křižovatka nebo obratiště) a úseky (část tratě mezi uzly).

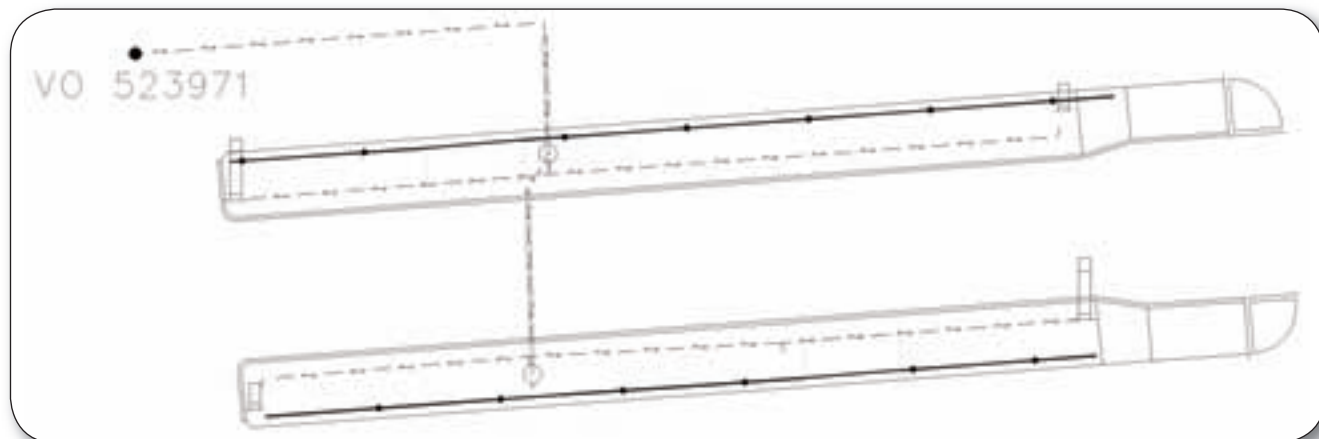
S každým nově dodaným geodetickým zaměřením úprav (staveb) na tramvajové trati přichází na řadu mravenčí práce v podobě zapracování jednotlivých prvků do jednotlivých souborů uzlů a úseků. Nermalou pomocí při kontrole elektronických souborů zajišťuje další speciální aplikace programu Kokeš, která umožňuje provádět porovnávání, resp. hledání výše zmíněných parametrů prvků.

Práce na vedení GIS TT není ovšem jen činností kancelářskou. Je třeba provádět kontrolu v „terénu“ a často i zajišťovat doměření některých míst na trati.

Správa a vedení GIS TT je dlouhodobý úkol, který se snaží za podpory dostupných softwarových aplikací vést aktuální podobu tramvajové kolejové sítě.



Ukázka z „Návod na tvorbu GIS DP-JDCT“.



Pomocí selekce vrstev získaná podoba tramvajové zastávky Laurová v elektronickém souboru úseku 510-512 (úsek mezi křižovatkou Radlická x Za Ženskými domovy a obratištěm Radlická).



Od Brusky k Hradčanské (a Blance)

Jedním z velkých stavenišť v Praze, které dočasně omezuje Pražany v jejich běžném každodenním cestování, je bezesporu oblast u stanice metra Hradčanská. V prostoru, kde se donedávna rozkládala tramvajová nástupiště, kdysi bývaly tramvajové zastávky (tehdy se nazývaly stanicemi) dokonce dvě. Jejich názvy se během let měnily stejně tak i jejich poloha, vzájemně se přibližovaly a částečně spojovaly, až tu v roce 1978 vznikl významný dopravní uzel Hradčanská. Dnes je toto místo velkým stavenišťem. Naše ohlédnutí do dopravní historie Brusky nepřímo navazuje na článek o historii Letné, který jsme přinesli na stránkách DP KONTAKTu před rokem (č. 7+8/2008).

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

V závěru 19. století začaly vznikat v oblasti dnešní Hradčanské vyšší činžovní domy a celá lokalita na pomezí Dejvic a Hradčan dostala pojmenování Bruska. Ostatně i nedaleké železniční nádraží mělo stejné jméno. Dnešní třída Milady Horákové byla v těchto místech mnohem užší a mezi křižovatkou Špejchar a železničním přejezdem u Bubenečské ulice ji lemovaly po obou



Tento snímek z doby kolem roku 1925 nám ukazuje stejné domy od křižovatky Špejchar. Žádný z domů na fotografii už neexistuje.
Foto: Archiv DP



Tramvaj ve stanici Nádražní V Brusce někdy kolem roku 1910. Na dobové pohlednici vidíme křižovátku dnešních ulic Milady Horákové a K Brusce.
Foto: Archiv DP; Kirnigova sbírka

stranách domy. Byly tu i četné obchody a služby (střední a starší generace, která přímo zde či poblíž bydlela, si jistě dobře pamatuje cukrárnu u prvních závor, malou čistírnu peří „na druhé straně“ závor, dále masnu nebo velmi známou noční vinárnu Lověna).

Historie tramvajové dopravy v těchto místech se píše už přes sto let. První tramvaje k Brusce přijely už v roce 1908. Jednalo se o prodloužení tramvajové tratě z Letné od Korunovačnické třídy. Nový úsek byl jednokolejný s výhybnami ve stanici Letná (u ulice U Vorlíků) a v konečné stanici, která se jmenovala Nádražní v Brusce. Původně projekt počítal s tím, že trať povede ve směru od centra po levé straně Belcrediho třídy (tak se tehdy jmenovala dnešní třída Milady Horákové). Při politické pochůzce (místním šetření o projektu) bylo rozhodnuto koleje položit ve středu komunikace.

Provoz prodloužené linky číslo 11 sem měl být zahájen už 15. listopadu, což bylo zaměstnancům oznámeno 9. listopadu 1908 oběžníkem č. 176. Protože se ale nepodařilo zorganizovat technicko-policejní zkoušku, bylo zahájení provozu jiným oběžníkem odvoláno na neurčito. Teprve 21. listopadu 1908, den po technicko-policejní zkoušce, mohl být zahájen pravidelný provoz. O rok později, 24. října 1909 (zanedlouho to tedy bude sto let), byla trať prodloužena až k novostavbě střešovické vozovny a výhybna Nádražní v Brusce se stala průběžnou stanicí. Také tento úsek byl jednokolejný, s výhybnami ve stanicích Kadetní škola a Hradčanské hradby. Protože výhybna ve stanici Nádražní v Brusce byla vytvořena dvěma levými výhybkami s dvoukolejným úsekem přes křižovátku s ulicí U Brusky, došlo zde k posunu osy jednokolejné tratě do levé poloviny vozovky.

Druhá kolej byla v úseku Letná – Nádražní v Brusce uvedena do provozu 5. listopadu 1911, ale zbývající úsek k vozovně zůstal ještě několik let jednokolejný. V úseku mezi →



Tramvajová nástupiště v místech budoucí stanice Hradčanská 27. dubna 1974.
Foto: Archiv DP; Křehlíkova sbírka



V roce 1975 už budoucí Hradčanské dominovala velká těžní věž na staveništi metra.
Foto: Mgr. Pavel Fojtík

ulicemi Badeniho a U Brusky, tj. v zástavbě od křižovatky Špejchar k Brusce, byla trať po doplnění druhé koleje situována v severní polovině vozovky. Osová vzdálenost kolejí dosahovala tehdy obvyklých 2,8 m.

V roce 1912 byla na křižovatce Špejchar zaústěna nová spojovací dvoukolejná trať od Chotkových sadů. Byla postavena především z důvodu dopravní služby Letné při VI. sokolském sletu a provoz na ní začal 26. května 1912, pět dní před technicko-policejní zkouškou (!). Po sletu byla trať v Badeniho ulici užívána tři roky jen k manipulačním účelům.

Změny přineslo 14. září 1914, kdy se uskutečnila první velká přestavba linkového vedení tramvají v Praze. V oblasti Brusky se projevila především zavedením linky č. 10. Formálně se sice jednalo o druhou linku, ve skutečnosti ale měla shodnou trasu s linkou č. 11 a obě se vzájemně lišily jen koncovými stanicemi. Cílem tohoto opatření bylo posílit nejfrekventovanější úsek mezi

Bruskou a Židovskými hřbitovy, kde nestačilo ani zavádění vlečných vozů či vložených spojů v úseku Čechova třída – náměstí Jiřího z Poděbrad. Číslo linek tedy pomáhala cestujícím v orientaci, kam až příslušný vlak dojíždí. Vlečné vozy nebyly číslem označeny, a protože se odpojovaly v nácestných stanicích (například na Letné), odstavený vlečný vůz si připojil motorový vůz té linky, která stanicí právě směrem do centra projížděla. Linka č. 10 jezdila v trase Střešovice – Židovské hřbitovy a linka č. 11 v úseku Nádraží v Brusce – Strašnice. O nedělích a svátcích jezdily obě linky stejně v úseku Střešovice – Strašnice (podle některých údajů pod označením linky 11). Během doby docházelo k dílčím úpravám a vzájemnému prohazování konečných mezi oběma linkami. Od 3. dubna 1915 byla z Klárova na křižovatku Špejchar prodloužena linka č. 2, kde byla ukončena v Badeniho ulici na přejezdu. Teprve v roce 1924 se z dvojky stala téměř legendární okružní linka. Stanice na Špejcharu se několik desetiletí jmenovala Bubeneč.

S ohledem na rekonstrukci ulice byla v roce 1915 na nezvykle dlouhou dobu téměř čtyři měsíce přerušena doprava osob od nádraží v Brusce do Střešovic. Výluka začala 29. července a skončila až 20. listopadu. Provoz byl povolen jen při ranním vyjíždění a večerním zatahování, protože nebylo možné vyřadit na tak dlouhou dobu střešovickou vozovnu. Protože během nedělí a svátků se na stavbě nepracovalo, byla v tyto dny udržována normální osobní doprava až k vozovně. Od 15. listopadu 1917 došlo k velkému omezení provozu v celé pražské tramvajové síti a v některých koncových úsecích nebyla doprava vůbec

provozována. Týkalo se to i úseku Nádraží v Brusce – Střešovice, a proto byla i linka č. 10 o tuto část své trasy zkrácena a končila společně s jedenáctkou u Brusky. Manipulačních jízd se toto omezení samozřejmě netýkalo. Normální provoz byl obnoven až 6. dubna 1919. Jenže v době od 17. června do 22. září 1919 byl opět přerušen. Tentokrát byl důvod poměrně nezvyklý – nedostatek vozů! Mezitím byla 1. září 1919 v úseku Nádraží v Brusce – Střešovice zahájena stavba druhé koleje. Ministerstvo železnic povolilo, aby byl provoz upravován podle postupu stavebních prací, tj. podle tehdejších zvyklostí se zpravidla uváděla druhá kolej do provozu vždy mezi původními výhybnami. Zatím nejsou k dispozici informace o jednotlivých etapách, a proto se obvykle uvádí dokončení druhé koleje v celém úseku Nádraží v Brusce – Hradčanské hradby (k Sirotčinci u dnešní ulice U Brusnice) 22. listopadu 1919. Za stanicí Nádraží v Brusce byla přistavěna na levé straně třetí kolej o délce 84 m s levým přejezdem

mezi střední a pravou kolejí. Vlaky linky č. 10 pokračovaly do Střešovic po levé koleji, na prostřední koleji a přejezdu obracela linka č. 11 a současně střední kolej sloužila k odstavování vlečných vozů linky č. 10, které se pak přes přejezd připojovaly k nejbližšímu vracejícímu se motorovému vozu. Aby se manipulace v této stanici zlepšila (přepojovaly se tu vlečné vozy obou linek), byla od 27. května 1922 třetí kolej prodloužena o 25 m směrem k Letné.

K 14. září 1924 došlo k převedení linky č. 10 do nové trasy, a proto linka č. 11 jezdila až do Střešovic. Během let tu ale přibývaly postupně další linky v souvislosti s výstavbou nových tratí do dejvicko-vokovické a střešovické oblasti. Po čase se upustilo od odpojování vlečných vozů u Brusky a v roce 1929 byla 3. kolej i s přejezdem zrušena. Současně byl úsek mezi dnešními ulicemi V Brusce (tehdy Hennerova) a Tychonovou přeložen do nové osy, aby se přizpůsobil nově vznikající domovní zástavbě na jižní straně ulice. Současně tu vznikly ve stanici Nádraží v Dejvicích (nový název asi od roku 1928) pro oba směry nástupní ostrůvky.

K další stavební změně tu došlo v roce 1934, kdy byly do středu ulice přeloženy koleje mezi křižovatkou Špejchar a stanicí Nádraží v Dejvicích. Na Špejcharu byly zřízeny tři nástupní ostrůvky. V roce 1939 došlo v souvislosti se zavedením pravostranného provozu k přestěhování a prodloužení všech nástupních ostrůvků v této oblasti. Přestavba si vyžádala zúžení chodníků u nástupišť a nevýznamné posunutí kolejí. Na křižovatce Špejchar byly zvětšeny poloměry oblouků v trojúhelníku.

Návazně se měla uskutečnit rekonstrukce tratě v úseku Nádraží Dejvice (název upraven 17. září 1939) – Prašný most. Belcrediho třída se měla výrazně rozšířit na úkor stromořadí po levé straně ulice. Rekonstrukce ale byla nakonec odložena a uskutečnila se až v roce 1948. Přestavba tratě proběhla opět za plného provozu a byla dokončena 4. května 1948.

Další léta znamenala mezi Špejcharem a nádražím Dejvice ze stavebního hlediska naprostý klid. Během let se jen zvýšená nástupiště v obou stanicích několikrát posunula či byla odstraněna. Podrobnější vývoj se už vymyká z rámce tohoto článku. Formálně stanice Nádraží Dejvice zanikla 9. ledna 1961 a zůstala tu jen stanice Špejchar (v letech 1941–1945 Roettigova, 1945–1948 Na Špejchaře, od 1948 Špejchar), která se v první polovině 70. let přestěhovala do polohy někdejší stanice Nádraží Dejvice. Výstavba tratě A metra znamenala nejradikálnější proměnu oblasti. Stavební práce a komunikační přestavba úseku Špejchar – Prašný most si vyžádaly postupnou demolici větší části zdejších domů. Ponecháme přitom skutečnost, že už ve 30. letech byly dva nové domy, které nahradily starší objekty, postaveny o několik metrů jižněji podle nové regulační čáry. K rozšíření ulice podle tohoto dávného návrhu nakonec nikdy zcela nedošlo a dodnes tři domy před křižovatkou Špejchar z fronty „vyčuhují“ a připomínají původní zástavbu.

→



Demolice části domů na křižovatce Obránců míru a K Brusce v roce 1975 proběhla za velkého zájmu veřejnosti. Foto: Mgr. Pavel Fojtík



Hned po zboření prvních domů mezi Špejcharem a Bruskou se naskytly zdejším obyvatelům zcela nové pohledy. Foto: Mgr. Pavel Fojtík



V roce 1977 se po dlouhé výluce vrátily tramvaje do prostoru budoucí stanice metra. Jezdilo se ale ještě přes staveniště. Foto: Archiv DP



Na místě zbořených domů na jižní straně křižovatky s ulicí K Brusce vznikla velká stavební jáma budoucího podchodu a vestibulu metra. Patrný je i rozestavěný eskalátorový tunel.
Foto: Archiv DP; ČTK



Když v roce 1978 začala jezdit linka A metra, na Hradčanské ještě byla velká nevzhledná proluka po původní zástavbě na jižní straně ulice. Foto: Archiv DP

Nejdříve byl v červenci 1973 zbořen dům podniku Aritma (severozápadní nároží křižovatky K Brusce [kdysi U Brusky]), 18. listopadu 1973 zbořen dům „u prvních závor“ na severovýchodním nároží a 24. března 1974 následovaly domy na jihozápadním nároží křižovatky. Od 25. listopadu 1974 byla tramvajová doprava převedena na provizorní přeložku situovanou severněji, blíž k závorám, čímž se uvolnil prostor pro stavební jámu nového podchodu a vestibulu stanice metra. Automobilová doprava byla odtud vyloučena a staveniště obklopile charakteristické ohrady z vlnitého plechu. V prostoru bývalých uhelných skladů nádraží Praha-Dejvice vyrostla vysoká těžní věž, která, podobně jako na mnoha dalších místech Prahy, označovala místo, kde se staví ražené tunely metra. Po dalších měsících

došlo v roce 1975 na další domy, to už bylo v závislosti na rozšiřování tehdejší ulice Obránců míru. Nejdříve byla zbořena část domů na severní straně ulice blíž k dejvickému nádraží a současně i dva domy na jihovýchodním nároží křižovatky K Brusce, k nimž se přidal se zpožděním i dům třetí.

Jako poslední padly zbývající domy na severní straně blíž ke křižovatce Špejchar a také jedna činžovní vila u „druhých“ závor u dnešní Pelléovy ulice.

Od 16. ledna 1976 byl z důvodu přestavby oblasti dlouhodobě vyloučen tramvajový provoz v úseku Špejchar – Prašný most a skončil i provoz na provizoriu. Tramvajové linky objížděly přes Mariánské hradby a Brusnici, což připomíná dnešní situaci. (Dnes jen chybí kolejové propojení od Chotkových sadů na Letnou.) Tramvajová doprava tu byla obnovena až 1. září 1977. Celý úsek byl postaven

na zvýšeném tělese ve zcela nové ose. Vozovky ještě nebyly dokončené a tramvaje fakticky jezdily přes staveniště. Na křižovatce Prašný most byla zřízena třetí rozřadovací kolej pro směr do Dejvic. V oblasti budoucí stanice metra Hradčanská už byly vloženy v předstihu výhybky na další staniční koleje. Provoz tu byl pro výstavbu metra přerušen na několik týdnů ještě jednou – od 3. dubna do 27. května 1978. K tomuto datu byly dány částečně do provozu i nové zastávky na vnitřních kolejích tramvajového „nádraží“. Ale teprve 13. srpna 1978 tu byl zahájen plný provoz na všech kolejích a vozovkách a na Hradčanské se objevily také městské autobusy. Celá lokalita se výrazně proměnila a prosvětla. Ze všech stanic tratě A došlo právě na Hradčanské k největším zásahům do původní zástavby. Urbanisticky ale nešlo o příliš zdařilé dílo, protože demolicí domů na severní straně ulice odhalily i zadní (nádvoří) strany domů Muchovy ulice. Kromě toho tu

existovala i velká proluka na jižní straně ulice, kde měla vyrůst administrativní budova Metroprojektu. Její pomalá a po dlouhou dobu i zastavená stavba prakticky jedno desetiletí hyzdila celou oblast. (Mezitím si Metroprojekt postavil budovu jinde.) Nešťastná byla i absence eskalátorů z podchodu stanice metra na povrch, která výrazně ztížila přístup na tramvajové zastávky hendikepovaným lidem. Nežřídko proto i cestující se sníženou pohyblivostí přecházeli vozovku bez ohledu, že zde nebyl přechod a za cenu podlézání zábradlí.

Tramvajová trať mezi Špejcharem a Prašným mostem byla rekonstruována až v první polovině 90. let po téměř 16 letech provozu. Výluka trvala od 22. února do rána 26. dubna 1994. Při rekonstrukci bylo použito otevřeného

kolejového svršku (původně byly na trati se železobetonovými pražci použity zákrytové panely). U přeložených rozvětvení na jednotlivé staniční koleje byly v zastávce Hradčanská užity výhybky s pružnými jazyky. Sjezdová výhybka z centra byla opatřena „dlouhými jazyky“. Výhybka předsunutého kolejového rozvětvení u křižovatky Prašný most (na 3. kolej) byla posunuta o několik metrů blíže ke křižovatce, takže byly odstraněny původní zbytečné protioblouky. Otevřený svršek byl použit i v prostoru tramvajových zastávek a v úseku mezi nimi. Nezbední chodci tu pak měli ještě větší potíže, i když do míst oficiálně měli vstup zakázán. Teprve v roce 2002 byla trať výrazně zkultivována. Prostory mezi zastávkami byly vydlážděny a jinak byl celý úsek Špejchar – Prašný most zatravněn. Výluka proběhla od 16. dubna do 20. května 2002.

Od roku 2008 se v oblasti Hradčanské opět rozběhly velké stavební práce, které odtud postupně vytlačily tramvajovou i autobusovou dopravu, vyjma jednoho směru náhradní autobusové linky. Jedná se o stavbu tzv. tunelu Blanka na Městském okruhu, který velkou část Prahy 6 proměnil v jedno velké staveniště. Na rozdíl od let 1974–1978 nebylo možné z této lokality dlouhodobě vyloučit oba směry automobilové dopravy, jejíž intenzita během 30 let výrazně vzrostla. Od 28. června 2008 byly z Hradčanské odkloněny všechny autobusové linky vyjma X1 a od 11. července 2008 byl vyloučen i tramvajový provoz na vnějších kolejích. Automobilová doprava ve směru z centra (včetně náhradní autobusové linky) byla od 14. července převedena na protisměrnou jižní vozovku, opačný směr byl přeložen do ulice Na Valech. Postupně začaly být uzavírány některé výstupy z podchodu na povrch. Zatím poslední změna nastala 1. února letošního roku, kdy byl z celého úseku Špejchar – Prašný most dlouhodobě vyloučen tramvajový provoz. Pěší přišli od 18. května do 31. července i o své tradiční „první“ závory, protože železniční přejezd proti ulici K Brusce byl uzavřen. Cesta pro pěší od metra Hradčanská a naopak byla tedy možná jen velkou oklikou přes ulice Pelléovu a Muchovu. Původní asi padesátimetrová cesta od podchodu ke křižovatce Dejvické a Bubenečské se tak desateronásobně prodloužila na půl kilometru... Časem se cestující tramvajemi opět svezou přes Hradčanskou. Úsek mezi Špejcharem a Prašným mostem bude mít novou podobu. Zdvojená tramvajová nástupiště v obou směrech odpadnou, před křižovatkou Špejchar ve směru do centra zřejmě vznikne rozřazovací kolej. Vznikne nový podchod pro pěší ze stávajícího podchodu metra pod železniční trať na Dejvickou ulici, ze kterého bude v budoucnu i přístup na nová nástupiště železniční rychlodráhy. Odpadne tak půlkilometrová docházka na dnešní dejvické nádraží a na Hradčanské tak vznikne nový kvalitní přestup mezi MHD a železnicí.



Stejný pohled jako na snímku z 20. let asi o 80 let později. Místo domů s četnými obchody široká městská třída a vzdálené zadní stěny domů v Muchově ulici za železniční tratí. Od roku 1978 se tento pohled prakticky nezměnil. Foto: Mgr. Pavel Fojtík



A to je Hradčanská 30. července 2008, kdy probíhala, ještě za tramvajového provozu, první etapa provizorních opatření souvisejících s výstavbou tunelu Blanka. Foto: Mgr. Pavel Fojtík



V místech, kde je na snímku vysoká hromada zeminy, ještě na počátku letošního roku jezdily tramvaje. Tak to na Hradčanské vypadalo 28. května 2009. Foto: Mgr. Pavel Fojtík



Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s.

Vyrabovaná měsíční krajina posázená věžemi chemických závodů a paneláky chudinských ghatt. Takový je stereotyp o mosteckém kraji, k němuž ho odsoudili komunističtí plánovači před mnoha lety. Všechno, co primárně neslouží průmyslu, tu dodnes působí jaksi cizorodě. Přesto se život, pestrost a veselost pomalu prokousávají betonovou krustou a obyvatelům svítá na lepší časy. Přesvědčit se o tom můžeme z okna tramvaje nebo autobusu městské hromadné dopravy.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace Foto: Ewa Żurakowska



mi panely a nevidomí jistě ocení hlásiče zastávek. Tento balík novinek završí vybudování modernějšího dopravního dispečinku.

Druhá fáze obnáší natažení optického kabelu, k jehož zavěšení chce dopravní podnik využít stávající tramvajové sloupy. Kromě toho, že kabel propojí obě části podniku, bude kopírovat i odbočku na vlakové nádraží. Napojena budou i předprodejní místa. Natažení kabelu je podmínkou k instalaci informačních zastávkových panelů, podnik zvažuje i umístění informačních samoobslužných automatů, kde by si cestující mohli dobít čipové karty (v současnosti mají tuto možnost v devíti předprodejních místech). Během závěrečné třetí etapy dojde k doladování informačního systému na zastávkách a ve vozech městské i linkové dopravy. Firmy mohou posílat své nabídky do 30. září. Podnik si pro realizaci projektu vytyčil období příštích dvou let a usilovně pracuje na získání dotace z Evropské unie.

Důležitou akcí financovanou z Evropské unie byl nákup deseti autobusů na propan butan ze Společného regionálního operačního programu. Rozhodnutí o přechodu veškerého autobusového parku na ekologický druh pohonu padlo již v devadesátých letech a jeho důvod je nasnadě – zlepšení nechvalně proslulého ovzduší na Mostecku.



Poslední zbytky starobylého města Most ustoupily těžbě uhlí v sedmdesátých letech. Jeho nová, centrálně naplánovaná podoba si ani na oko nesnažila hrát na něco víc než ubikaci pro dělníky okolních dolů a chemických závodů. Sídliště uprostřed ničeho například donedávna chybělo náměstí a největším kulturním vyžitím byl nákup v rozpadajícím koloniálu. Stejně přímočará jako město je i síť jeho hromadné dopravy. Most protíná jediná tramvajová trať (s odbočkou na nádraží Českých drah) a spojuje ho s patnácti kilometry vzdáleným Litvínovem fungující tak zčásti jako vlak. Na ni se po celé délce napojuje autobusová doprava.

Při pohledu na seznam zastávek mezi Mostem a Litvínovem je role tramvajové linky jasná: Litvínovské báňské stavby, Doly Hlubina, Petrochemie, Chemopetrol, Důl Julius IV. „Dá se říct, že obě města odděluje chemička,“ říká napůl žertem ředitel místního dopravního podniku Ing. Milan Dundr. Trať byla budovaná kvůli průmyslu. V době největšího industriálního rozkvětu a zároveň nízké úrovně osobní dopravy pracovalo v chemičce deset tisíc lidí. V budoucnu by však linka mohla dostat i jiný účel – na hromadách hlusiny vyrůstají stromy, tři sta hektarů kdysi průmyslové krajiny má zmizet pod hladinou jezera s plážemi a loděnicí. Tramvaje tak začnou v budoucnu vozit nejen dělníky celodenního provozu, ale i rodiny mířící za rekreací.

Prozatím však Mostecko zůstává „echt“ průmyslovou krajinou. Není divu, že ekonomický pokles se ho dotýká mnohem úžeji než ostatních měst. „Jsme takový lakmusový papírek pro celou republiku,“ říká Dundr. Ruku v ruce s rostoucí mírou nezaměstnanosti ubývají jeho podniku zákazníci. Pokles tržeb si vyžádal úsporná opatření, nevedl však zatím k propouštění. Rozdělení podniku kopíruje akcionářské

podíly: nejvýznamnějším hráčem je město Most (asi dvě třetiny), a proto je na jeho území kompletní zázemí, dílny a podobně. Obdobně, i když v menším měřítku, je na tom litvínovská část dopravního podniku, a tak se běžné opravy autobusů i tramvajů provádějí v těch městech, pod něž jednotlivé vozy spadají.

Mostecko-litvínovský dopravní podnik nabízí kromě klasických služeb i některé netradiční, například veřejnou jídelnu. Vedle městské a linkové dopravy a obsluhy Ústeckého kraje provozuje i sanitní dopravu. V roce 2006 zavedl podnik elektronický odbavovací systém. Dodnes bylo vydáno 70 tisíc čipových karet, na něž si cestující mohou nejen nahrávat časové kupony, ale též vkládat hotovost do elektronické peněženky. Dopravní podnik je přitom první vlašťovkou Ústeckého kraje snažící se o integraci. „Spolupracujeme s ČSAD Slaný, s nímž si vzájemně uznáváme čipové karty a započítáváme jejich použití,“ vysvětluje Dundr. Po zavedení obdobného systému v sousedním Libereckém kraji je nyní na řadě právě Ústecký kraj, který zvažuje k integraci dopravy zavést obdobná kritéria.

Most a Litvínov se chystají na menší revoluci. V těchto dnech probíhá veřejná zakázka na projekt rozšíření stávajícího odbavovacího systému o plošný informační a řídicí systém. Projekt bude rozdělen do tří etap. V první se dočká modernizace nynější analogový komunikační systém, jehož vystřídá digitální. „Umožní lepší komunikaci mezi vozidly a dispečinkem. Jelikož provozujeme sanitní dopravu, bude do nového systému začleněna i ona,“ popisuje Dundr. Rozvoj se týká i informačních technologií – vozy budou vybaveny vnitřními i vnější-

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova v číslech (údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony	MHD (v tis. km)	VLD* (v tis. km)	
Autobusy	3613	2379	
Tramvaje	1765	0	
Celkem	5378	2379	
Přepravené osoby	MHD (v tisících)	VLD* (v tisících)	
Autobusy	18532	1773	
Tramvaje	12355	0	
Celkem	30887	1773	
Dopravní síť	Délka linek (km)	Počet linek	Počet vozů MHD/VLD*
Autobusy	269,61	26	86/41
Tramvaje	66,89	5	70/0
Celkem	336,50	31	156/41

Den s tramvajovým dispečerem

Ve schodovitě klesající místnosti je slyšet jen vítr vanoucí pootevřeným oknem. Přesto je ve vzduchu cítit velmi intenzivní ruch. Není divu, nacházíme se v mozku pražské tramvajové dopravy – provozním dispečinku.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Foto: Luboš Wisniewski

Srovnání s mozkem není náhodné. Stejně jako do něj, přicházejí do sálu informace o poloze, zdravotním stavu i zraněních těla tramvajové dopravy a centrální nervová soustava na ně musí reagovat: poškrábáním, ucuknutím, odkrváním... Celá síť září na elektronické nástěnné mapě naproti postům dispečerů. „Zdravé“ úseky symbolizují zelené kontrolky, červeně svítí místa, kde tělo „pajdá“, tj. v úsecích plánovaných výluk. Dispečerský ruch okamžitě zhoustne, když se nějaká kontrolka červeně rozblíká na znamení nečekané události. Právě ve chvíli, kdy jsme na sál dorazili, začala takhle alarmovat dioda na Lazarské.

Krátká komunikace s řidičem tramvaje, pohled na monitor zobrazující polohu dispečerských vozů po Praze a vyslání toho nejbližšího. Pro dispečery je to rutina. Monitor vedoucího směny, pana Josefa Fischera, se za posledních šest hodin zaplnil takovými událostmi od shora dolů. „A to je dnes klid,“ pochvaluje si Fischer a ukazuje záznamy z předchozího dne: tři strany zaplněné do posledního místečka nehodami, poruchami a jinými příhodami. Nejčerstvější z nich – pád cestujícího za jízdy na Strossmayerově náměstí.

Fischer pracuje v Dopravním podniku už od roku 1969.

„Nastoupil jsem v červnu, takže teď už jsem tady 41. rokem,“ počítá. O práci u tramvají ví hodně, podnik si prošel odspodu. Začal jako průvodčí, po čase získal oprávnění k řízení tramvaje a čtrnáct let nato usedl na dispečink. „Tehdy to byl ještě zvláštní Nehodový oddíl. Všechno se řešilo přes jednoduché vysílačky nebo telefonem,“ vzpomíná Fischer. Dnes už je vyzbrojen klasickými vymoženostmi moderní techniky – elektronickou poštou, intranetem, GPS mapou, kamerami Dopravního podniku i Městské policie. Přímo se tak může podívat, co se na místě doopravdy děje, daleko přesněji odhadnout vážnost situace a zvolit adekvátnější postup. „Je to obrovský pokrok, dokonce i ve srovnání s dobou před pěti či sedmi lety,“ srovnává Fischer. Co všechno vlastně prochází rukama dispečera? „Nejjednodušší bude začít stavem, kdy se nic neděje,“ usmívá se Fischer. „Oči dispečinku“, pracovníci křižující město ve služebních autech se věnují kontrolní a preventivní činnosti. Předmětem jejich zájmu nejsou jen řidiči – zda se nebaví za jízdy, netelefonují a podobně – ale především technický stav tratě. „Nákladák třeba na Fidlovačce posune izolační desky a dispečer musí zajistit opravu, nejlépe za provozu,“ uvádí příklad Fischer. Také se často stává, že trať zablokuje špatně zaparkované auto. „Pokud nenajdeme jeho řidiče, nastoupí prostě dva, tři chlapi a posunou ho bokem.“

Dispečer přijíždí i v případě pracovního úrazu. Zkontrolují, v jakém stavu je zařízení i řidič samotný – zda například není pod vlivem alkoholu. I namátkové kontroly na alkohol jsou v rukou dispečerů, kteří dávají řidičům dýchnout na konečných. V případě pozitivního výsledku se pak sami musí ujmout řízení. Dispečer je v tramvajové branži všeumělem. Nafotil nehodu, obkreslil



polohu vozidel sprejem ještě dřív, než přijede policie, odklidí auta stranou, aby mohla doprava dál plynout. Dokonce na místě opravuje nejrůznější závady na tramvaji. Na dotaz, jaké k tomu mají dispečerů školení, se Fischer usmívá: „Hlavně praxi.“

Těžko srovnávat poruchovost jednotlivých typů tramvají, Fischer však vyzdvihuje nenáročnost T3: „Není moc věcí, které se na ní dají pokazit a ještě méně je těch, které ji mohou vyřadit z provozu,“ chválí kvality staré, poctivé, kovářské práce. Dispečer je užitečný všude tam, kde řidič není schopný konstruktivně jednat (v šoku po nehodě či plný nervozity z kupících se lidí a aut za jeho vozem).

Dispečer na sále musí mít v hlavě přesný obrázek celé tramvajové sítě, to když dojde k vážnější nehodě a on musí nařídít odklon dopravy. Například nehoda na Václavském náměstí znamená odklání již na Karlově náměstí z jedné strany a na Senovážném náměstí z druhé. „Pokud dispečer odhadne, že bude provoz zastaven na víc než dvacet minut, odklání dopravu. Pokud půjde o půl hodiny, rozhodne o nasazení náhradní dopravy,“ líčí Fischer. Dispečerova přesnost se odvíjí od jeho zkušeností a citu pro věc. Události bývají někdy pěkně zapeklité. Například den před naším příchodem uvízl člověk pod tramvají. Šokovaný řidič nebyl schopen poskytnout žádné přesnější údaje, dispečerské vozy byly teprve na cestě. „Naštěstí ho vcelku rychle vyprostili, asi za 19 minut, jindy se ale prodlevy kumulují – než přijede záchranka, policie, jeřáb.“ Dispečer se v takovém případě spojuje s koordinátorem, skrze něj požádá o nasazení náhradní autobusové dopravy. Někdy je však každá vteřina drahá, například v případě útoku na řidiče, a volá přímo městskou policii a až poté informuje koordinátora.

Moderní technologie dispečinku přispěly i k výraznému zpřesnění dopravy. Na vybraných místech jsou instalovány infrajazky, které srovnávají pohyb tramvají s jízdním řádem. „Řidiči si to hlídají mnohem víc než v minulosti, protože každé nadjetí je stojí peníze,“ říká Fischer. Nikoli pomalá, ale rychlá jízda je největším hříchem řidiče MHD. Zatímco každé zpoždění menší než tři minuty se automaticky toleruje (nelze přesně předvídat poptávku cestujících a hustotu provozu), neexistuje žádná tolerance pro rychlejší průjezd kontrolním bodem, byť by to bylo o jedinou vteřinu. Každý takový prohřešek se strhává z platu. Jak už bylo řečeno, dispečerů nejsou jen mozkem dopravy a jejich bílými krvinkami řešícími nemoci těla. Nejrůznějším odkláním, posilováním, pozdržováním vnáší do městské dopravy pravidelnost, a tudíž i plní funkci hormonů – zajišťují rovnováhu.



Pro zdravé město: Projekt čisté a zelené Prahy

Instituce, které se starají o pořádek, čistotu, zeLEN a pohodlí Pražanů vytvořily společně Projekt čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město. Obyvatelům tak chtějí zlepšit život a zajistit pohodu a komfort ve městě. Záštitu nad celým projektem převzal primátor hlavního města Prahy MUDr. Pavel Bém.

Jana Kučerová, tisková mluvčí projektu



Vedení Technické správy komunikací, odbor ochrany životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy, Lesy hlavního města Prahy, Pražské služby a Dopravní podnik dlouhodobě cítily, že je potřeba otázky čistoty ve městě a zeleně řešit komplexním způsobem. Na základě průzkumu mezi obyvateli metropole byly počátkem letošního roku stanoveny priority Projektu čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město. Protože Rada hlavního města i zastupitelstvo s jeho realizací souhlasily, nic nebránilo tomu začít nejdůležitější části projektu realizovat. Zastupitelstvo hlavního města se zároveň rozhodlo na projekt uvolnit zhruba 250 milionů korun.

Historicky první úklid chodníků za majitele domů

Poté, co nabyla účinnosti novela Zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zahrnul projekt i opravy chodníků a péči o ně. Povinnost zajistit schůdnost chodníků tím totiž přešla z majitelů přilehlých nemovitostí na majitele komunikací. Celkem je v rámci tohoto projektu pravidelně čistěno 350 km chodníků. Chodníky jsou také ve zvýšené míře opraveny, postupně je zlepšován jejich stav a výrazně posílil i jejich úklid. „Čistotu města lidé vnímají právě skrz chodníky. Proto se zaměřujeme právě na ně. Uklizené silnice a ulice vnímají Pražané jako samozřejmý standard,“

řekl generální ředitel Pražských služeb, a. s., JUDr. Patrik Roman.

Více košů v ulicích Prahy

S úklidem veřejných komunikací souvisí také rozšíření počtu odpadkových košů. V současné době je v ulicích hlavního města rozmístěno 3944 odpadkových košů o objemu 60 litrů. Jejich počet se teď téměř zdvojnásobí. Na autobusových zastávkách jsou koše o objemu 40 litrů nahrazeny většími koši na komunikacích. „Odpadkové koše umístěné na označnicích autobusových zastávek měly původně sloužit k odhození papírové jízdenky, ale v současné době jsou přepřňovány směsným odpadem,“ uvedl ředitel Technické správy komunikací Ing. Luděk Dostál. Proto bylo rozhodnuto, že v rámci Projektu čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město, budou tyto koše nahrazeny koši většími a svoz odpadků bude realizován jednou denně. Zároveň je zajištěno i uklízení okolí košů od případného nepořádku. Generální ředitel Dopravního podniku Ing. Martin Dvořák dodal: „Při vyhledávání spojení je občan často obtěžován zápachem linoucími se z odpadkového koše. O kultuře cestování nemůže být pak řeč.“

Pohodová Praha s novými lavičkami

Nedílnou součástí lesů a parků jsou také odpočinkové zóny. Projekt čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město proto zahrnuje i nové a opravené lavičky. Návrh počítá s 1273 novými lavičkami v lesích a s opravou 1548 laviček v parcích. Do této akce se zapojily i děti, které trávily léto v Praze. Součástí projektu je soutěž o nejlepší ztvárnění lavičky dle vlastní fantazie. V rámci soutěže děti vyzdobí přes dvě stě laviček. Na webových stránkách proběhne hlasování o nejhezčí lavičku a vítěz si bude moci vybrat zážitkový dárek od organizací zapojených do projektu. Všechny lavičky budou umístěny v lesích hl. m. Prahy. „Dále jsou lavičky a stoly umisťovány tam, kde Projekt čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město počítá s vybudováním piknikových míst,“ dodal ředitel Lesů HMP Ing. Václav Kroutil. V parcích se naopak lavičky dočkají revitalizace s ohledem na požadavky památkářů.

Piknik s grilováním v Praze už není problém

Zajít si na piknik s grilováním nebo opékáním špekáčků do pražských lesů už není problém. Díky Projektu



„V hlavním městě tak dochází k dramatické změně. Místo autobusů, které jsou v průměru staré více než 10 let s emisní normou do Euro 3, bude DP disponovat supermoderními autobusy, které výrazně přispějí ke zlepšení životního prostředí. Tato investice byla umožněna i díky úsporným opatřením, které hlavní město Praha průběžně realizuje,“ říká MUDr. Pavel Bém, primátor hlavního města Prahy.

čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město, začala v lesích hlavního města Prahy vznikat pikniková místa. První bylo otevřeno v půli srpna v Kunratickém lese, další budou postupně přibývat.

„Pražané v průzkumu veřejného mínění uvedli, že jim pikniková místa v lesích chybí. Proto reagujeme na jejich požadavky a budování piknikových míst jsme zařadili do Projektu čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město,“ uvedl primátor MUDr. Pavel Bém.

Ředitel Lesů hlavního města Prahy Ing. Václav Kroutil vysvětlil, jak budou pikniková místa vybavena: „Ke standardnímu vybavení patří ohniště, dřevěný piknikový stůl s lavicemi a odpadkový koš. Pikniková místa budou postupně vybavena i mobilními toaletami. U každého piknikového místa budou pracovníci Lesů HMP pravidelně doplňovat i dřevo.“

Prahou na kole? V pohodě

Jako moderní dopravní alternativa je jízdní kolo v Praze z hlediska přepravní kapacity zatím na počátku svých možností. Objem cyklistické dopravy se však stále zvyšuje, proto je kladen vyšší důraz na zapojení cyklo dopravy do dopravního systému města pomocí integračních opatření v hlavním dopravním provozu. Lidé si vybírají vhodný dopravní prostředek v závislosti na účelu cesty. Každý člověk, který je zvyklý používat různé druhy dopravy, si v dané situaci vybírá ten nevhodnější. V Praze jsou dopravní cesty vykonávány ze 44 % veřejnou dopravou, 33 % individuální motorovou dopravou, 22 % pěšky a zatím pouze asi přes 1,5 % (v sezoně 2,5 %) připadá na cyklo dopravy. Primátor hlavního města Prahy MUDr. Pavel Bém shrnul současnou situaci: „Jen za období 2007–2009 bylo vystavěno 105,2 km značených cyklo tras, což představuje 70 % ze 150 km,

k jejichž zbudování se zavázala Rada hlavního města Prahy ve svém programovém prohlášení. Na území města je nyní celkem 378 km cyklotras. V budování cyklostezek jsme svůj závazek nejen splnili, ale dokonce překročili o 9 %. Pražanům a návštěvníkům hlavního města je nyní k dispozici 87 km nových cyklostezek a vyznačených vyhrazených pruhů. Prahu dnes celkem protíná 169 km cyklostezek a cyklistických pruhů. Generel cyklotras – základní síť páteřních a hlavních tras – je hotov a připraven k zanesení do závazné části územního plánu.“

Dvacet nových autobusů zažilo

1. září svůj první pracovní den

Svůj první den v městském provozu zažilo i dvacet nových autobusů Dopravního podniku. Premiéru měli nejen cestující, ale i řidiči, kteří s novými autobusy vyjeli.

Dopravní podnik v předpremiéře představil prvních dvacet nových autobusů SOR NB 12 novinářům v Ústředních dílnách DP v Hostivaři, kde nové autobusy našly svůj domov. Firma SOR vyhrála výběrové řízení na dodávku 720 autobusů za téměř 4,5 miliardy Kč, které budou dodány během následujících

osmi let. Dopravní podnik v zakázce požadoval, aby autobusy splňovaly emisní normu Euro 5 EEV, tzv. „čistý diesel“, což je o dva stupně přísnější norma než vyžadoval zákon.


Naftové motory, které splňují normu EURO 5 EEV svými parametry odpovídají autobusům na plynový pohon a v některých ukazatelích je i předčí. Primátor hl. m. Prahy MUDr. Pavel Bém řekl:

„V hlavním městě tak dojde k dramatické změně. Místo autobusů, které jsou v průměru staré více než 10 let s emisní normou do Euro 3, bude DP disponovat supermoderními autobusy, které výrazně přispějí ke zlepšení životního prostředí. Letošní nákup devadesáti kusů autobusů si vyžádal 500 mil. Kč z městské kasy, ale i v období krize se vyplatí investovat do zlepšení životního prostředí v Praze. Tato investice byla umožněna i díky úsporným opatřením, které hlavní město Praha průběžně realizuje.“

Generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Ing. Martin Dvořák dodal: „Autobusy jsou skutečně šetrnější k životnímu prostředí. Oproti stávajícím autobusům produkují 3x méně CO a Nox, 2x méně HC a 7x méně PM. Rovněž nabídnou komfortnější prostředí pro

cestující i pro řidiče. Pro urychlení nástupu a výstupu jsou autobusy opatřeny větším počtem dveří, interiér je řešen tak, aby zajistil pohodlný nástup cestujících s kočárkem, méně pohyblivých cestujících i imobilních cestujících na invalidním vozíku.“

Ombudsman pro čistotu a zeleň

Projekt čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město, chce do péče o čistotu a zeleň v hlavním městě ale především zapojit jeho obyvatele. Proto byla zprovozněna bezplatná telefonní linka 800 100 000 Ombudsmana pro čistotu a zeleň. V pracovní dny od 9 do 17 hodin na ni operátorky přijímají podněty a dotazy ohledně čistoty a zeleně v hlavním městě. Mimo tuto dobu je volajícím k dispozici záznamník. Ke stejnému účelu slouží i kontaktní formulář na informačních internetových stránkách www.cistapraha.cz/kontaktujte-nas. Právě díky podnětům od samotných občanů, které bude ombudsman sbírat minimálně po celou dobu trvání projektu, je možné Projekt čisté a zelené Prahy, Pro zdravé město realizovat efektivněji. S myšlenkou čisté a zelené Prahy se lidé můžou potkat i v ulicích hlavního města na sběrných vozidlech a další úklidové technice. 

Kulturní tipy

Období letních dovolených končí. Někteří z nás byli co možná nejdál ve světě, jiní zase třeba vůbec neopustili Prahu. Nezbyvá než doufat, že si všichni odpočinuli a nyní se s chutí, kromě pracovních úkolů, ponoří i do nové kulturní sezony. Jako obvykle tu pro vás máme několik tipů na následující období.

kino

Jánošík Pravdivá historie

I když byly dosud natočeny čtyři celovečerní filmy o Jánošíkovi, slavného hrdinu příliš neznáme. Známe jen lidovou legendu o proslulém zbojníkovi, který bohatým bral a chudým dával a kterého po zradě popravili zavěšením na hák za žebro. Opravdového Juru Jánošíka, mladíka z Těrchové, jehož krátký, ale dramatický život inspiroval generace Slováků k vytvoření legendy, se snaží přiblížit až tento nový film polských režisérů Agnieszky Holland a její dcery Kasii Adamik. Výpravný velkofilm vznikl podle scénáře Evy Borušovičové, která několik let stu-

dovala archivní záznamy a dokumenty. V kinech od 10. 9. 2009.

divadlo

Činoherní klub připravil na pondělí 14. září premiéru hry irské dramatičky Mariny Carr s názvem **U kočičí bažiny**. Látka je v podstatě variací klasického Euripidova dramatu Médeia, její realie jsou však současné. Hlavní hrdinka Hester Swanová je žena, která vždy žila naplno a po svém, a tak nakonec skončila zapletená do sítě svých vlastních vášní. Setkáváme se s ní v okamžiku, kdy je opuštěná, zrazená, podvedená a raněná na duši. Stojí před svým posledním životním rozhodnutím. V režii Martina Čičváka uvidíme na scéně např. Veroniku Žilkovou, Matěje Dádáka, Gabrielu Vránovou, Lenku Skopalovou nebo Vladimíra Kratinu.

hudba

Nejdříve se můžeme vydat třeba do Lucerna Music baru, kde by se

ve čtvrtek 17. září měla představit švýcarská skupina, věnující se v podstatě specifické modifikaci punku a rock'n'rollu – stylu zvanému psychobilly – soubor **The Peacocks**. Jistě budou na programu i skladby ze zatím poslední desky s názvem **Touch & Go**. Ve čtvrtek 24. září bude pódium Kongresového centra patřit americké zpěvačce a skladatelce **Tori Amos**. V rámci svého evropského turné k novému (v pořadí již desátému) studiovému albu **Abnormally Attracted to Sin** se k nám tak vrátí tato svérázná písničkářka a pianistka po dvou letech od svého minulého koncertu na stejném místě. A k tomu všemu jeden tip na říjen. Na koncertní turné se po čtyřech letech vydává nepřehlédnutelný **Richard Müller** a v Praze se zastaví v pondělí 12. října na scéně **O₂ Arény**. Jeho koncerty slibují výjimečnou audiovizuální a hudební show, jejíž základ by mělo tvořit ohlednutí za těmi nejznámějšími písněmi jeho kariéry, ale zpravidla i špičkové doprovodné muzikanty. Zajímavostí tohoto koncertu nesporně je, že klienti **O₂** si mohou na internetu zarezervovat lístky zdarma. -mis-



