

DP kontakt

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



Do Nice se vrátila tramvaj

Mnohá francouzská města se k tramvajím ráda a rychle vracejí. Jedním z nich je i město Nice na známém Azurovém pobřeží.

17

15T: Tramvaj bez jediného schodu

Nová tramvaj Škoda 15T ForCity se v polovině září představila veřejnosti.

22



- 3 **Aktuálně**
- 6 **Metro**
- 9 **Tramvaje**
- 14 **Autobusy**
- 17 **Ze světa**
- 19 **Z podniku**
- 28 **Historie**
- 30 **Zajímavosti**



DP KONT@KT

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

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

Redakční rada: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, 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: 1. října 2008

Foto na obálce: Luboš Wisniewski (přední strana – představení tramvaje Škoda 15T veřejnosti); Mgr. Pavel Fojtík (zadní strana – nízkopodlažní tramvaje Alstom ve francouzském Nice)

Milí čtenáři DP KONT@KTu,

letos babí léto naši republiku bohužel minulo, dokonce jsme v září museli několikrát obléknout i zimní bundu či teplý kabát. Doufám, že vás to nijak nevyvedlo z míry a i v deštivém a chladném počasí jste našli kouzlo. Dny se krátí a slunečního svitu ubývá, a tak přicházíme s dalším číslem časopisu, abychom vám příjemně zkrátili chvíle za dlouhých podzimních večerů.

Ještě na chvíli zabrousíme do prázdninového období a vydáme se k Orlické přehradě – tábořišti letního dětského tábora Orlík. Dozvíte se, jak se v minulosti bojovalo o jeho záchranu i jak si letos třítydenní pobyt užívali malí i velcí táborníci.

Letní dětský tábor Dopraváček zase pořádal zimní olympijské hry. Děti se tak proměnily v reprezentanty deseti evropských zemí a soupeřily v ryze zimních disciplínách. A poslední z táborů ZV ZOOS DP-ED, který v tomto čísle zmapujeme, se skládal z horalů a cyklistů, kteří mimo jiné zdolali i nejvyšší horu České republiky – Sněžku. Začátkem května začal Dopravní podnik hl. m. Prahy pracovat na projektu internetového obchodu, aby jej 29. září představil veřejnosti. Pokud chcete znát více podrobností o e-shopu Dopravního podniku, vůbec prvním internetovém obchodu v historii naší společnosti, pohlédněte na následující stranu.

Dopoledne 8. září se do žlutého hávu obléklo prodejní místo ve stanici metra Vysočanská, jehož nové a přehlednější pojetí spadá do více než rok připravované koncepce jednotné image Dopravního podniku. Chvilí poté se do nového převléklo i prodejní místo v budově Centrálního dispečinku. K těmto dvěma průkopníkům se budou postupně přidávat další prodejní místa, jejichž změna podoby by měla být definitivně dokončena do konce tohoto roku.

V září jste mohli zhlédnout filmovou premiéru válečného dramatu – českého filmu Tobruk, zaměstnanci DP navíc na speciálním představení určeném pouze jim. Herci před natáčením prošli tvrdým vojenským výcvikem na základně NATO ve Vyškově a převážnou část hraní pak strávili v tuniské poušti. Pod taktovkou režiséra a scenáristy Václava Marhoulu ztvárnili příběh dvanáctky československých vojáků v severoafrické poušti v době bitvy o Tobruk. S představitelům vojína Růžičky – Michalem Novotným – vám dnes přinášíme rozhovor o hrdinství, válce i samotném natáčení.

O dalších hrdinech – tentokrát z řad hasičů – se zmiňují další dva články. V polovině srpna se nad provozovnou Řepy vznášel hustý černý dým, který způsobil požár autobusu. Plameny však nezůstaly pouze na tomto dopravním prostředku, ale přenesly se i na budovu garáží. Jednalo se o největší požár v objektech Dopravního podniku za poslední roky, ale díky profesionálnímu zásahu hasičů (včetně HZS DP) se podařilo ničivý oheň udolat. Hasičský záchraný sbor Dopravního podniku však nebojuje jen s plameny, ale například i s vykolejenou tramvají. K tomu došlo o pár dní později – 19. srpna – při nehodě v Plzeňské ulici. Zařízení LUKAS, o kterém jsme se zmínili v květnovém DP KONT@KTu, tak dostalo svou příležitost a díky němu se mnohatunová tramvaj 14T vrátila zpět do svých kolejí.

„Sestře“ tramvaje 14T – mám na mysli Škodu 15T – věnujeme jeden z dalších článků. Po zkušební koleji plzeňské Škodovky tuto stoprocentně bezbariérovou tramvaj přivezl 17. září sám pražský primátor Pavel Bém. Veřejnost tak poprvé spatřila Škodu ForCity v celé své kráse na vlastní oči.

Mohla bych psát dále, jelikož dalších zajímavých článků je v tomto čísle celá řada, ale protože mám pro editorial pouze omezený prostor, nalákám vás již jen na nový pravidelný seriál o dopravních podnicích v ČR – premiérové role se zhostil Dopravní podnik města Brna. Určitě si také nenechte ujít fotoreportáž z úplně první jízdy po nové tramvajové trati do Radlic, aktuality z Letné či pokračování rozhovoru se šéfem transformace DP Ing. Radkem Novotným.

Pestrobarevný podzim přeje

Dana Reinišová



Dopravní podnik spustil internetový obchod

„E-shop je pro náš podnik velkým pokrokem,“ říká Kateřina Poláková z odboru Marketing a komunikace. Lidé už nebudou muset čekat v úmorných frontách, ale své jízdní doklady si vyřídí z domova či kanceláře.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Dopravní podnik hl. m. Prahy začal na projektu internetového obchodu pracovat začátkem května letošního roku. Nejprve bylo potřeba ohledat technické a právní možnosti prodeje papírových kuponů přes internet. Poté vznikla takzvaná funkční specifikace a na jejím základě technická specifikace. Pak už zbývalo „jenom“ e-shop naprogramovat.

Internetový obchod obsluhuje registrované i anonymní zákazníky. Registrace má řadu výhod: uživatel si může udržovat databázi jízdních průkazů, na níž lze nakupovat bez nutnosti neustálého zadávání čísla každého průkazu, může sledovat historii svých objednávek, nemusí okamžitě za objednávku platit, ale může se k ní vrátit a provést platbu dodatečně.

A jak vypadá samotný proces nákupu? V prvním kroku, ať už je uživatel registrován, či nikoli, si zvolí způsob úhrady budoucí objednávky – na něm totiž záleží začátek platnosti kuponu. Možný je převod na účet nebo platební karta. Systém přijímá karty, které zároveň akceptuje Česká spořitelna – provozovatel platební brány e-shopu, tedy Visa, Visa Electron, MasterCard a Maestro.

Ve druhém kroku zákazník vybírá průkaz, na nějž si chce kupon pořídít (žák, student apod.) a stanovuje začátek platnosti. Na základě kombinace vybraného průkazu a začátku platnosti nabídné systém všechny dostupné typy kuponů. E-shop nabízí třicetidenní a devadesátidenní papírové kupony a jejich elektronické alternativy, k nimž se přidává i elektronický roční kupon. Poté,

co si uživatel jeden z nich zvolí, vybere si pásma, pro něž má kupon platit. Tato možnost se vztahuje jen na elektronické kupony, to jest kupony pro OpenCard. Papírové kupony jsou v e-shopu k dostání jen pro vnitřní Prahu (P a 0).

Hotovou objednávku vloží zákazník do košíku a může pokračovat v dalších nákupech. Kuponů si lze objednat libovolné množství. Uživatel velmi příjemná je možnost nakupování pro někoho jiného, manžela, manželku, děti a podobně, stačí znát čísla jejich průkazů.

Má-li zákazník v košíku všechno, co potřebuje, podniká další krok: volbu způsobu doručení. Je třeba mít na paměti, že obsah každého košíku bude doručen jednotným způsobem, nelze část přebrat od kurýra a část převzít na přepážce. To samozřejmě platí pro papírové kupony, elektronické si člověk přijde nabít k validátoru. U doručovací služby, již je PPL, si lze zvolit dvě časová okna pro doručení – vždy ve všední den mezi 9.00 a 18.00 hodin a mezi 18.00 a 21.00 hodin, v tomto čase však služba funguje jen pro adresy začínající jedničkou. Kurýr zákazníkovi půl hodiny před doručením zavolá. Příplatek za doručení je 110 korun. A jak dlouho celý proces trvá? Nejrychlejší je zaplacení kartou

a osobní odběr. Ten samý večer, kdy platební brána potvrdí úspěšnou transakci, předává e-shop kupony externím systémům a na druhý den jsou připravené. Má to však háček, platnost kuponu začíná vždy nejdříve den od osobního odběru. Zákazník má proto v součtu platný doklad za tři dny od objednání.

Největší účinek e-shopu je v pohodlnosti a rychlosti při osobním odběru. Zřejmě jen malá část cestujících využije kurýra účtujícího si 110 korun za zásilku. Dostatečný počet předprodejních míst pro papírové kupony a validátorů pro elektronické kupony by měl nadobro „rozpráší“ dlouhé fronty rozmrzelých cestujících. Systém též nabízí i do budoucna zajímavé marketingové možnosti, například odměňování věrných zákazníků či nejrůznější motivační akce.





Dopravní podnik ukázal barvu

Předprodejní místa se „ohákla“ do žluté

Povětšinou opuštěné okénko předprodeje ve vestibulu metra Vysočanská se osmého září stalo centrem pozornosti. Lidé, kteří tu stáli, však nečekali na jízdenky a předmětem jejich živelné diskuse nebylo, čím mají jet a kde přestoupit. Srotil se tu totiž realizační tým doladující poslední detaily nového vzhledu našich předprodejních míst.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski



Žlutý pás lemující okno a na zemi vyznačující diskrétní zónu, přehlednější a pro oko líbivější informace vylepené v nástěnné vitrině a na skle okénka, ve stropu kotvený ukazatel, který svou zářivou barvou už z dálky napovídá zbloudlcům, kde si mají pořídit kupon. Tak to teď vypadá na Vysočanské a brzy bude i na všech ostatních předprodejních místech.

Jejich nové, veselejší a přehlednější vzezření je výsledkem spolupráce Dopravního podniku s reklamní agenturou Semma a společností Crosspoint, jež naše prodejní místa od března provozuje. Celkově ale spadá do více než rok připravované koncepce jednotné vizáže Dopravního podniku. Naši čtenáři si jistě všimli grafického stylu časopisu DP KONTAKT a DP AKTUÁLNĚ stejně jako firemního intranetu, internetu a nejrůznějších brožur, které Dopravní podnik vydává: oblé rohy barevných textových polí, logo DP, miniatury tramvají, lidí, stromů atd. po obvodu. Tyto grafické prvky i některé jiné mají vybudovat novou vizuální identitu Dopravního podniku v očích veřejnosti.

Vše vychází z manuálu sestaveného agenturou Proximity. „Manuál má dvě části, do první spadají vizitky, loga a podobně, druhá obsahuje katalog informačních prvků,“ vysvětluje Petr Malík z oddělení Marketing. Označení předprodejů patří do druhé části manuálu. „Změna vzhledu předprodejů je naším prvním projektem, následovat budou zastávkové sloupky, na příští rok plánujeme vylepšit grafiku infocenter,“ popisuje Malík

kroky, jimiž bude Dopravní podnik uvádět celý „vizuální balík“ do praxe.

Žlutá se stala barvou předprodejů hlavně kvůli lepší viditelnosti. „Mnoho okének je na tmavých místech a lidé je často ani nenajdou, proto byla potřeba nějaká zářivá barva,“ říká Malík. Každý pilíř Dopravního podniku dostane svou „vlajku“: budoucí linka metra D bude modrá, tramvaje si každý začne spojovat s bordó, autobusy se světle modrou, sms jízdenky se zelenou a podobně. Do nového barevného hávu se také obléklo naše pracoviště Na Bojišti. Toto místo bylo před dvěma měsíci hodnoceno v průzkumu veřejnosti uskutečněném společností Westminster jako nejnepříjemnější ze všech našich kontaktních míst. Podle Westminsteru v něm panuje stísněná atmosféra úřadů z dob komunismu. Nynější grafická úprava Bojiště prosvětliła a rozveselila, což se na pocitech zákazníků jistě odrazilo.

Ačkoli je v dějinách naší společnosti tento projekt nejambicióznějším svého druhu, rozhodně není prvním. Už například během budování metra vzniklo jednotné písmo Metronom, jímž jsou uváděna jména stanic metra na stěnách. Doba však pokročila, styl veškerých grafických prvků by měl být nejen jednotný, ale i odpovídající době a tomu, jak je nastaveno vnímání a citění zákazníků. Nabízí se ironická otázka, jak dlouho nová podoba vydrží, než se móda zase změní. „Nemám s sebou křišťálovou kouli,“ říká s úsměvem Petr Malík, „ale rozhodně je na dost let dopředu vystaráno.“



leden



Příští rok oslaví pražské metro už pětácté narozeniny. Přemýšleli jsme, jakým způsobem bychom toto významné výročí připomněli. Výsledkem je netradiční publikace, která vás bude provázet příštím rokem den po dni. Jedná se totiž o diář, který kromě klasického kalendáře bude obsahovat čtrnáct samostatných třístránkových kapitol o historii, současnosti a zajímavostech pražského metra. Kromě toho je každý týden věnován jedné ze sedmapadesáti současných stanic podzemní dráhy. Proto diář obsahuje celkem 57 týdnů. Je ho tedy možné užívat i s určitou malou rezervou i mimo vlastní rok 2009. Nehledíme na stránkách **diáře** nazvaného **2009 – 35 let pražského metra** podrobnou historii a vyčerpávající statistiky, spíš jde o základní informace a zajímavosti. Diář – kniha se prodává za 240 Kč. Přáli bychom si, aby se vám a vašim přátelům tato publikace stala užitečným průvodcem po pražském metru, případně aby se stala diářem, který na počátku roku 2010 nevyhodíte. Více než deset let Dopravní podnik připravuje celou kolekci kalendářů. Ty s letopočtem 2009 by měly být vhodným dárkem nejen fandům dopravy. Při tvorbě **nástěnného kalendáře** jsme využili fotografií atypického formátu – vertikální panorama města ve spojení s dopravou,

Pro zajímavé dárky také do infocenter Dopravního podniku

Dopravní podnik se v posledních letech může pochlubit poměrně čilou publikační činností, která se setkává s pozitivním ohlasem veřejnosti, zejména fandů městské hromadné dopravy. Knihy, brožury, kalendáře a další propagační tiskoviny z produkce naší společnosti poměrně rychle mizí z prodejních pultů infocenter. Ani rok 2008 nebyl výjimkou v ediční činnosti a od poloviny října jsou zajímavé novinky v prodeji.

oddělení Marketing DP



což v divákovi zanechává silný dojem, že místa, která důvěrně znal, dostala jiný, magický rozměr. Autorem překrásných fotografií je projektant, fotograf a cestovatel Pepa Štěda, který již v minulosti jeden z nástěnných kalendářů pro Dopravní podnik připravoval. Unikátní kalendář je v prodeji za 330 Kč.

Máte rádi nový grafický styl Dopravního podniku? Rádi sledujete malé ikonky, které se pohybují na okrajích propagačních materiálů? Pokud jste odpověděli dvakrát ano, rozhodně si nenechte ujít **stolní kalendář**. Ikonek z dílny Ondřeje Valy už je pěkná řádka a právě ony vás provedou rokem 2009. Stolní kalendář si pořídíte v infocentrech za 135 Kč. Poslední letošní novinkou na trhu bude nová edice **pexesa**. Také to připravoval Ondřej Vala, a tak pokud jste zajásali nad námětem stolního kalendáře, pexeso vás doslova uchvátí. Na něm ikonky rozehrály



celoroční příběh. V tomto případě hraje nová grafika ústřední roli a děti se nad netradičními obrázky zcela jistě pobaví stejně jako dospělí. Nové „dopravní“ pexeso vás vyjde na 45 Kč. Pokud jste si nestačili koupit loňský předvánoční hit, **110 výletů s Dopravním podnikem**, máte poslední šanci. V infocentrech jsou k dostání poslední kusy publikace, která je nejen průvodcem, ale nabízí i spoustu zajímavých tipů jak strávit volný čas v Praze a jejím nejbližším okolí. Stejně jako nástěnný kalendář vás přijde na 330 Kč.



Diagnostika kolejového svršku a kolejového spodku metra

Přínos diagnostiky je nutno spatřovat nejen ve zvyšování bezpečnosti, spolehlivosti a technické úrovni dopravní cesty, ale i v optimalizaci vynaložených nákladů na její obnovu, zajištění provozuschopnosti a komfortu jízdy.

Ing. Josef Cakl, jednotka Dopravní cesta Metro

Jednotka Dopravní cesta Metro (JDCM), služba Stavby a tratě, věnuje nemalé úsilí rozvoji a využití všech dostupných diagnostických metod a moderních prostředků k objektivnímu zjišťování skutečného stavu zařízení a konstrukcí kolejového svršku a spodku, včetně měření výšky a vzdálenosti přírodní kolejnice a průjezdného průřezu metra. Touto činností u JDCM, na službě Stavby a tratě, je pověřen samostatně fungující odbor Měření a defektoskopie, jehož úkolem je zajišťovat ucelené výsledky v souladu s Vyhláškou č. 177/1995 Sb., Zákonem č. 505/1990 Sb., o metrologii, technickými podmínkami staveb metra, normami, předpisy a dalšími opatřeními generálního ředitelství a JDCM.

Diagnostika je základní nástroj kvalifikace kvality a jakosti dopravní cesty, proto znalost skutečného technického stavu patří mezi základní úkoly provozovatele. Objektivní informace o parametrech a ukazatelích, zejména pokud mají bezprostřední vliv na bezpečnost, spolehlivost a komfort dopravy, jsou nezbytné a plně v souladu s vývojem nových progresivních diagnostických metod a prostředků.

K zajištění těchto úkolů využívá odbor Měření a defektoskopie liniové diagnostiky, která je typická jedoucimi nebo pohybujícími se technickými prostředky. Základ tvoří preventivní diagnostika pro zjišťování závad v důsledku degradačních změn, opotřebení materiálů a zařízení. Využití této diagnostiky přináší pro všechny subjekty zainteresované na správě, údržbě a provozu dopravní cesty možnost dosáhnout co největší možnou míru kvality a jakosti dopravní cesty.

Hodnověrnost prezentovaných výsledků je zajišťována ve větší míře moderními diagnostickými prostředky s vysoce kvalifikovanou a profesionálně zdatnou obsluhou. Důsledně jsou zde uplatňovány principy metrologie k zajištění správnosti a jednotnosti měření všech diagnostických parametrů, které jsou v přehledné a názorné formě s velkou vypovídací schopností (grafika, přehled závad) předávány odpovídajícím útvarům JDCM.



Měřicí vůz Matisa PV-6 r.v. 1972.



Měřicí vůz Plasser EM 50 r.v. 2005.

ZÁKLADNÍ DIAGNOSTICKÉ PROSTŘEDKY A TECHNOLOGIE

Měření geometrie kolejového svršku

Pro měření základních geometrických parametrů kolejí pražského metra jako rozchod, zborcení, vzepětí, niveleta, výšky a vzdálenosti napájecí kolejnice byl donedávna k dispozici měřicí vůz od firmy Matisa PV - 6 z roku 1973 s kontaktním snímáním měřených veličin a s lankovým přenosem k záznamovému zařízení bez možnosti využít výpočetní techniky.

V roce 2005 byl uveden do provozu nový měřicí vůz kolejového svršku typu EM 50 od firmy Plasser. Princip měření veličin je většinou s bezkontaktním snímáním parametrů koleje s využitím laseru a rozšířenými mož-

nostmi měření vlnkovitosti, profilu kolejnic, opotřebenění hlav kolejnic. Rovněž je zabudována měřicí technika sestávající z výpočetního systému, primárních měřicích prvků, měřicích převodníků pro úpravu signálů, grafické záznamové jednotky, dálkoměrné jednotky a regulace grafického záznamu na bázi vzdálenosti. Tento měřicí vůz je svými technickými parametry srovnatelný s měřicími prostředky v EU a umožňuje s větší přesností, hodnověrností a celkovou kvalitou získat podrobné informace o geometrických parametrech kolejového svršku pražského metra při rozšířených možnostech výstupu diagnostiky.

Měření prostorové průchodnosti (průjezdny průřez)

Průjezdny průřez (PP) tratě metra patří k základním parametrům ve vazbě na přechodnost kolejových vozidel (ČSN 737509). Základem pořizování informací o zásazích do průjezdného průřezu a zajištění bezpečné jízdy vlaků na tratích metra se provádí zastaralou kalibrovanou šablonou PP pomocí čidel a provázku, vymezující polohu charakteristických bodů PP, které se ručním pohybem páky za jízdy nastaví do polohy odpovídající tvaru traťového nebo staničního tunelu a uspořádání geometrické polohy koleje. Zařízení je z roku 1973 a měření vyžaduje velikou zručnost dvoučlenné obsluhy. V současné době probíhá jednání o možnostech pořízení nového diagnostického zařízení na principu rotačního scanneru a možnosti záznamu zjištěných závad pomocí videokamery. Tento systém zcela vylučuje lidského činitele z procesu měření a je snadno zabudovatelný na měřicí vůz geometrie kolejového svršku EM 50 od firmy Plasser. Grafické zpracování dat o překážkách, které jsou převedeny do digitální formy a prostřednictvím SW pro vyhodnocení do standardních počítačových formátů. Tato koncepce měření průjezdného průřezu je ve vyspělých zemích EU standardem. Zároveň přináší personální úspory a snižuje náklady na prostředky nezávislé trakce.

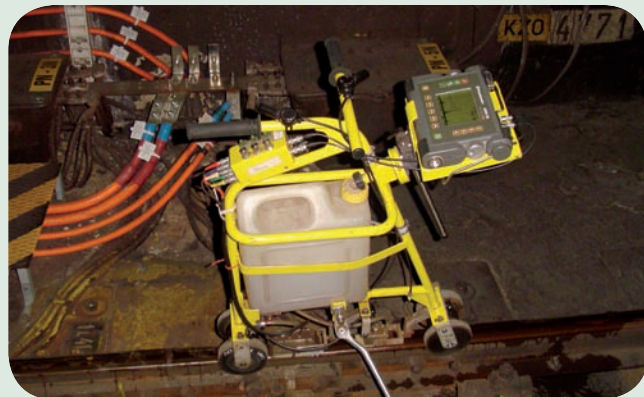


Šablona průjezdného průřezu r.v. 1973.


Defektoskopie

Další významná oblast diagnostiky dopravní cesty je nedestruktivní kontrola kolejnic, svarů kolejnic, jazyků výhybek a srdcovek. Vzhledem ke značnému provoznímu zatížení dopravní cesty metra se vyžaduje spolehlivost a trvanlivost kolejnic, proto i v této oblasti Vyhláška č. 177/1995 Sb. nařizuje periodická měření za účelem včasného vyřazení vadných součástí kolejového svršku z provozu.

Defektoskopická kontrola se provádí ručními a pojezdnymi defektoskopickými přístroji USM 25 a SPG – 2 od výrobce Krautkrämer. Konceptním řešením by vzhledem ke stáří přístrojů však bylo nasazení defektoskopického vozu nebo inovace stávajícího přístrojového vybavení v horizontu do 10 let.



Ultrazvukové měření kolejnic přístrojem SPG – 2 od firmy Krautkrämer.

Znalost skutečného technického stavu každého provozovaného zařízení patří mezi základní úkoly JDCM, služby Stavby a tratě. Hodnota výstupů z diagnostiky je pro organizaci a objektivní rozhodování v oblasti údržby a oprav dopravní cesty velmi vysoká. V budoucnu bude uchování těchto informací ve formě datových řad výborným podkladem pro dlouhodobé plánování a investiční přípravu. 



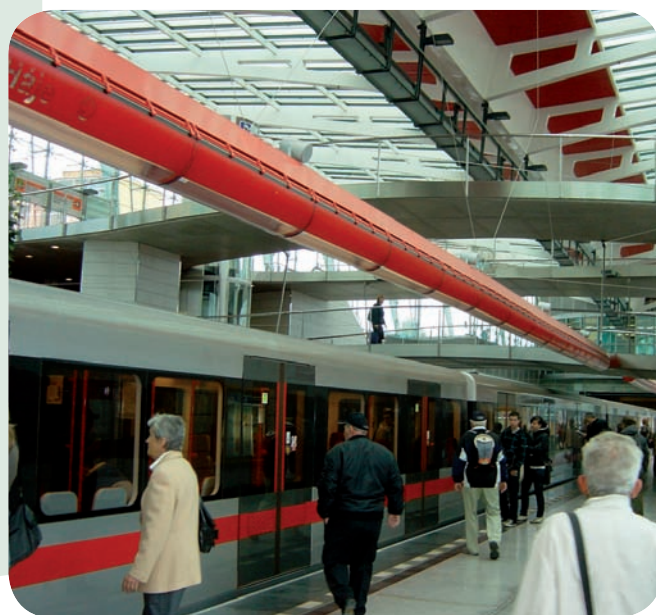


Připravujeme Komplexní přepravní průzkum metra 2008

Na základě potřeby pravidelného sledování zatížení sítě MHD a aktualizování přepravních vztahů v síti metra je připravován Dopravním úsekem Dopravního podniku hl. m. Prahy ve spolupráci s ROPIDem „Komplexní přepravní průzkum metra 2008“ (dále KPPM 2008).

Cílem průzkumu je zmapování vytiženosti celé sítě metra a přepravních vztahů ovlivněné mj. zprovozněním nového úseku metra IV.C2 z Ládví do Letňan v květnu letošního roku. Poslední KPPM se uskutečnil v roce 2004 po zprovoznění úseku metra IV.C1 Nádraží Holešovice – Ládví.

Ing. Pavel Čejka,
vedoucí oddělení Dopravně-provozní podpora



Výsledky průzkumu jsou jedním ze vstupních podkladů pro projektování dopravního systému MHD v Praze. Slouží pro uskutečnění takových změn a úprav provozu, které přispívají ke zkvalitnění dopravy a budou odpovídat požadavkům cestující veřejnosti.

KPPM 2008 se uskuteční ve středu **12. listopadu 2008**. Průzkum bude probíhat od 5.30 do 21.00 hodin (resp. do 21.45 hodin – sběr lístků) v celé síti metra, tj. na všech vstupech a výstupech. Cestující obdrží při vstupu do metra sčítací lístek, který odevzdá při výstupu z metra do sběrných krabic nebo pracovníkům určeným pro sběr lístků. Je připraveno celkem 1,5 mil. sčítacích lístků (včetně potřebné rezervy). Pro každý vestibul je připraven potřebný počet lístků vycházející z minulého průzkumu a dále ze současného obrátu cestujících v jednotlivých vestibulech. Každá stanice a vestibul je opatřen kódem, který bude při zpracování sloužit k identifikaci stanic a pohybu cestujících v síti metra. Právě metoda použití sčítacích lístků umožní sledovat pohyb cestujících od jejich vstupu až po výstup z metra, a to jak časově, tak i směrově. Na lístcích jsou uvedeny informace o průzkumu v češtině, angličtině a němčině.

Pro získání počtu přepravených cestujících za celý provozní den tj. od 5.00 do 24.00 hodin budou sledovány hodnoty počtu nastupujících a vystupujících cestujících na automatických počítadlech ve všech stanicích a vestibulech metra.

V období od 5.30 do 21.00 hodin bude vyhodnocení počtu přepravených cestujících provedeno podle sčítacích lístků a ve zbývajícím období provozního dne podle hodnot zjištěných počítadly a směrování cestujících bude dopočítáno poměrem podle lístkového průzkumu. Během průzkumu budou provedena vhodná opatření pro maximální usměrnění proudu cestujících, především regulování vstupů do metra z důvodu nutnosti předat lístek každému cestujícímu a zároveň také, aby hodnoty na počítadlech jak pro vstup, tak pro výstup, co nejvíce odpovídaly skutečným počtům vstupujících a vystupujících cestujících.

Ve stanicích budou KPPM 2008 zajišťovat skupiny pracovníků ve složení: vedoucí stanice, rovnač lístků, rozdavači a sběrači lístků. Celou akci bude koordinovat řídicí štáb (zasedací místnost č. 517 na Centrálním dispečinku Dopravního podniku hl. m. Prahy), který bude

ve spolupráci s vedoucími stanic operativně řešit jejich případné požadavky na zajištění plynulosti průzkumu.

KPPM 2008 bude zajišťovat celkem 2000 pracovníků všech úseků Dopravního podniku hl. m. Prahy, ROPIDu a studentů SPŠD a firma CHAPS spol. s r. o., která bude výsledky průzkumu zpracovávat.

Výsledky průzkumu budou publikovány formou sborníku a databázových souborů, spolu s obslužným softwarem budou k dispozici u pracovníků Dopravního úseku Dopravního podniku hl. m. Prahy a v organizaci ROPID.

Cestující budou o KPPM 2008 informováni v dostatečném předstihu prostřednictvím tisku, informačními tabulemi v metru a hlášením staničního rozhlasu v metru jak před průzkumem, tak i v den průzkumu s výzvou o maximální spolupráci s Dopravním podnikem tak, aby všichni cestující sčítací lístky přijali a v neporušeném stavu je odevzdali v cílové stanici.

Předem děkujeme všem pracovníkům zúčastněným na průzkumu i cestující veřejnosti za ochotu spolupracovat a tím přispět k hladkému průběhu celé akce.





OTAZNÍKY

kolem trati Výtoň - Modřany

V úterý 23. září 2008 byla zahájena rozsáhlá generální oprava tramvajové trati Přístaviště - Pobřežní cesta - rozvětvení u smyčky Nádraží Braník a poměrně výrazná oprava trati Braník - Modřany. Koncem října ještě předpokládáme krátkodobé uzavření úseku Dvorce - Podolská vodárna za účelem výměny kolejnic v zastávkách Kublov a Dvorce. Smyslem této opravy je odstranit dlouhodobě špatný stav trati od Podolské vodárny do Modřan. Cílem opravy je tento úsek neuzavírat nad rámec víkendových a sedlových výluk do roku 2011, na tento rok totiž plánuje jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) úplnou rekonstrukci úseku Podolská vodárna - Přístaviště. Letošní opravou však bohužel nebude dotčen úsek Výtoň - Podolská vodárna.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.,
vedoucí jednotky Dopravní cesta
Tramvaje
Foto: Archiv JDCT

Na letní prázdniny 2007 připravila JDCT ve spolupráci s PVS, PPD a TSK rekonstrukci kritického úseku ve Vyšehradském tunelu a nejbližším okolí, jak je však dostatečně známo i z médií, tato akce nebyla z důvodu přetížení objízdných tras městem povolena. Prověřována byla i možnost uzavření celého úseku Výtoň - Modřany, avšak ani toto řešení nebylo městem akceptováno, mimoto by bylo téměř nereálné zajistit vozy a personál pro takto rozsáhlou náhradní autobusovou dopravu. Vzhledem k tomu, že



Ostře sledovaná trať u Vyšehradského tunelu.

celé 1. pololetí příštího roku bude ve znamení předsednictví České republiky v Evropské unii, je evidentní nutnost provést rekonstrukci Vyšehradského tunelu v příštím roce o prázdninách. Protože však velmi rychle chátrají i navazující úseky k Výtoni, a zejména k Podolské vodárně, má JDCT eminentní zájem na provedení rekonstrukce celého úseku od výhybek na Výtoni po výhybku u smyčky Podolská vodárna. Samozřejmý je též požadavek JDCT na využití projektové dokumentace, a zejména nakoupeného a nyní uskladněného materiálu na rekonstrukci. Rekonstrukce tohoto velkého rozsahu však již nebude moci být v režii JDCT, ale pod taktovkou odboru 300200 - Projektové řízení staveb. O trať ve Vyšehradském tunelu se též zajímá Drážní inspekce.

Vraťme se však do úseku letošní hlavní podzimní akce, tedy mezi Přístaviště a Nádraží Braník. Dosavadní trať pochází z roku 1986, kdy z důvodu výstavby Barrandovského mostu a Jižní spojky bylo třeba přeložit trať z ulice Na Mlejнку do dnešní stopy. V té době se jednalo o první moderní trať na otevřeném kolejovém svršku v Praze. Bohužel byla poznamenána několika základními neduhy, které trať pronásledují do dnešních dní. Nebyla zřízena bezстыková kolej, nýbrž stykovaná, a protože nebyla vzata v potaz správná teplota a vliv roztažnosti, tak prakticky každý



Pražce byly přiváženy vlakem na nádraží Praha - Braník.

rok někde došlo k vybočení kolejí, tudíž ke směrové deformaci. Rovněž dřevěné pražce byly v řadě případů nekvalitní již v roce 1986. Tento stav zákonitě vedl k prakticky neustálým výlukám. Od roku 1986 do dneška registrujeme 8 výluk v délce od 14 do 44 dnů, přičemž stav trati se zásadně zlepšit nikdy nepodařilo. Vzhledem k tomu, že v minulém roce byl obnoven oblouk od Pobřežní cesty k Nádraží Braník a okolí zastávky Přístaviště, tak letošní generálka bude provedena v každém směru v různém rozsahu. Zásadní však bude použití železobetonových pražců místo dřevěných. Protože již při akci na Olšanské se osvědčila předmontáž kolejových polí, bude tento systém použit i zde, nově dokonce i pro oblouky. Za tím účelem již od 8. srpna 2008 probíhá v prostoru Nádraží Braník a také v areálu Ústředních dílen montáž kolejových polí. O tom, jak probíhá hlavní akce JDCT letošního podzimu přímo v terénu, budeme informovat příště.



Blanka bude k tramvajím vstřícnější



Preference na přejezdu nad Hradčanskou funguje dobře.

Přestože DP KONTAKT čte z většiny odborná veřejnost, tak úvodem připomeňme, že pod označením Blanka se skrývá stavba severozápadní části Městského okruhu v úseku Malovanka - Pelc-Tyrolka. Rovněž připomeňme základní tezi z článku uveřejněném v prázdninovém dvojčísle, že stavba okruhu byla naplánována tak, že tramvajová doprava v jednotlivých úsecích stavby ustoupí a bude nahrazena autobusovou dopravou. Ovšem vzhledem k tomu, že tramvajová trať přes Letnou je velmi zatíženou tratí v Praze, s počtem přes 60 000 cestujících denně, bylo třeba tento přístup revokovat, což bylo a je hlavním úkolem „Krizového pracovního týmu hlavního města Prahy k zajištění plynulosti dopravy po dobu výstavby Městského okruhu“, který založil primátor hlavního města Prahy pan MUDr. Pavel Bém.

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

Dopravní podnik doporučoval jako vhodné řešení z hlediska funkce tramvajové dopravy výstavbu provizorní tramvajové tratě Sparta - Chotkovy sady. Projektční práce vedla společnost Metroprojekt a tuto variantu rozpracovala do řady dalších podvariant, jejímž cílem bylo minimalizovat zásahy do zeleně. Počet likvidovaných či upravovaných dřevin byl cca 18 kusů, a to včetně mladých stromů. Velmi hodnotný strom u preferované varianty byl likvidován jen jeden. Náročné naopak bylo křížení s inženýrskými sítěmi na

Spartě a v Chotkových sadech, složitý by i byl dopravní režim v tomtéž místě.

Krizový tým proto v polovině července rozhodl, že je třeba revidovat harmonogram výstavby, a to i na základě poznatků ze skutečného provozu po jižním automobilovém koridoru, který byl zprovozněn na počátku prázdnin. Hlavním požadavkem, nadřazeným nad původním zadáním provozovat stále 2+2 jízdní pruhy, je nyní délka tramvajových výluk a doba výstavby na površích, tj. zejména v úseku Sparta - Prašný most. Díky současné výstavbě

více stavebních celků v úseku U Vorlíků - Badeniho bude tedy možné již v polovině května 2009 obnovit provoz po definitivní tramvajové trati mezi Spartou a smyčkou Špejchar. Tím se dostanou přesně po roce tramvaje přes Letenskou pláň jako takovou, a to do relativní blízkosti metra Hradčanská. Zároveň tímto dnem přestanou být fixovány tramvaje KT8 na linky 25 a 26, rovněž bude možné zvýšit počet spojů od Strossmayerova náměstí na Letnou. Již 1. září 2009 bude obnoven provoz tramvajů v úseku smyčka Špejchar - Badeniho - Chotkovy sady, čímž zcela pomine důvod, který vedl Dopravní podnik k požadavku na provizorní tramvajovou trať přes Letnou. Provizorium by nyní nemělo smysl ani ekonomicky, protože přes Letnou nejezdíme již 4,5 měsíce a 11 nám zbývá, z toho však jen 7,5 měsíce v režimu na úvrat Sparta. Na jaře 2010 se ještě bude komplexně rekonstruovat a překládat jižním směrem tramvajová trať Sparta - Letenské náměstí vč. přilehlých vozovek.

Stavební práce se také rozeběhly mezi Špejcharem a Prašným mostem. Od půlky července byly vyloučeny krajní koleje tramvajového „nádraží“ na Hradčanské, byly odkloněny autobusy PID od Prašného mostu na Dejvickou, automobily převedeny směrem do centra do ulice Na Valech a z centra do protisměrné vozovky ulice Milady Horákové. Nad Hradčanskou byl zřízen silniční přejezd přes koleje, který je zabezpečený signalizací s vysokou mírou preference. Předpokládá se, že tramvajový provoz mezi Prašným mostem, Hradčanskou a Chotkovými sady ustane 1. února 2009 a obnoven bude po prázdninách 2010. Tato trať je sice ještě frekventovanější než trať přes Letnou, ale výrazně nahraditelnější, a to tratí kolem Pražského Hradu. Dopravní podnik tedy ustoupil od své podmínky současně dlouhodobě neuzavírat úseky Sparta - Špejchar a Špejchar - Prašný most, nicméně současná uzavírka obou úseků bude pouze 3,5 resp. 7 měsíců, nikoliv v řádu roků. Plánované dlouhodobé uzavření trati přes Hradčanskou též sehrálo svoji roli při zkrácení intervalu linky 22 na polovinu a zrušení linky 23, protože lze očekávat výrazné zhoršení plynulosti provozů nejen automobilů, ale i autobusů v relaci Vypich - Dejvická, a to z důvodu výstavby stavby



Severní kolej „nádraží“ je ukrytá za ohradou.



Od září již provoz linky X1 nezajišťuje Dopravní podnik.

SAT 2B (SAT = Strahovský automobilový tunel) v prostoru Malovanka - Hládkov. Podařilo se také dohodnout, že odříznutí vozovny Vokovice od ostatní sítě by mělo být pouze přes letní prázdniny v roce 2009, v té době hodlá jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) navázat na stavbu Městského okruhu a rekonstruovat navazující úsek Svatovítské ulice od Václavkovy ulice

po Vítězné náměstí tak, aby i v tomto případě platilo pravidlo, že trať se obnovuje od výhybek k výhybkám. Po prázdninách 2010 by tedy měly být v provozu všechny tramvajové tratě v definitivní podobě, avšak s výjimkou křižovatky Prašný most, která ještě nebude v definitivní poloze, nicméně bude kompletně sjízdná po všech ramenech.

Krizový tým tedy prokázal své opodstatnění, protože nový harmonogram výstavby je v mnoha ohledech výrazným pokrokem. V budoucnu bude třeba zabývat se rovněž stavbou SAT 2B (kde ještě probíhá intenzivní příprava), neboť tato stavba bude mít výrazný dopad na autobusovou dopravu v oblasti Hládkova.



Horními vraty bezpečně

Strašničtí řidiči určitě vědí, o čem je řeč. Pro ty ostatní: výjezd z vozovny Strašnice je možný dolními vraty ke Strašnické nebo horními vraty, ze kterých se pokračuje vpravo na Černokosteleckou anebo vlevo na Vinohradskou. Pakliže jste vyjížděli s „dvojicí“ na Vinohradskou, tak jste také mohli rychle skončit, a to tehdy, když od Solidarity jela tramvaj vlevo na Starostrašnickou. Pak často následovalo „uzamčení“ křižovatky zablokovanými tramvajemi a následovaly různé nepěkné manipulace. V posledních letech alespoň byla doplněna podmínka v SSZ Vinice, že když se přihlásí tramvaj z horních vrat do signalizace, tak není možné pustit fázi od Černokostelecké na Starostrašnickou, ale toto řešení nebylo dostačující. Letošní oprava v režii JDCT byla zaměřena nejen na výměnu kolejové konstrukce, ale právě i na tento letitý problém.

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

První etapu možná (a to byl záměr) velká část Pražanů ani nezaregistrovala, protože proběhla „systémem Karlovo náměstí“ za jediný víkend, tj. od pátku 12. září 2008 20.00 hodin do ranního výjezdu v pondělí 15. září 2008. V první etapě byla vyměněna kolejová konstrukce Vinice od Vinohradské. Ve druhé, podstatně náročnější, etapě došlo na Vinici od Starostrašnické vč. horních vrat vozovny Strašnice. Tentokrát nešlo pouze o výměnu kolejové konstrukce, ale i o technické zhodnocení. Především byl zlikvidován po delší době další přestárý elektrický přestavník typu Oerlikon, čímž jich v síti zbývá už jen 11 kusů. Bohužel se nepodařilo nalézt vhodné a finančně přijatelné technické řešení, které by umožnilo instalovat elektrické ovládání na vjezdu do horních vrat vozovny. Přesto zde došlo ke zvýšení bezpečnosti provozu instalací uzamykatelné výhybky, která bude mít (poprvé v Praze) signalizování polohy a uzamčení jazyků. Výhybka od lucemburské firmy KIHN tedy v tomto místě nahradí klasikou „čepovku“ s krátkými jazyky. Součástí technického zhodnocení je i světelná signalizace, která bude zabezpečovat výjezd z horních vrat vozovny vč. rádiového ovládání výhybky na Vinici. Toto celkem složité a v Praze do značné míry unikátní zařízení bude procházet pečlivým zkušebním provozem. Doufejme, že bude fungovat lépe než světelné zařízení z roku 1973 (tehdy však byla



Dokončovací práce na Starostrašnické ulici.



Rozebírání staré konstrukce. V pozadí jede vůz T3R.P v takzvaném „vlčím“ nátěru, tedy jako zadní vůz do soupravy s vozem T3R.PLF.

Starostrašnická frekventovaná ulice plná tranzitního automobilového provozu), jehož provoz skončil naprostým krachem, i když zbytky signalizace na Starostrašnické ulici jsou k vidění do dnešních dnů.



Po nové trati do Radlic už jela první tramvaj!

V době, kdy budete číst tyto řádky, už bude nová tramvajová trať do Radlic v pravidelném provozu. Protože to ale bude až po uzávěrce tohoto čísla, a my jsme chtěli být alespoň trochu aktuální, připravili jsme pro vás krátkou fotoreportáž z té úplně první jízdy.

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

Tramvajová trať v Radlicích je skutečností. Už na sklonku srpna byla hotová nová trať v úseku Laurová – Radlická včetně trolejového vedení a dokončovala se měřícína. Celé léto probíhala rekonstrukce úseku Křížová – Laurová. Bylo to (a v době uzávěrky tohoto čísla ještě bylo) velmi náročné období jak pro obyvatele, tak pro motoristy, kteří museli jezdit několik týdnů ve směru z centra po objízdných trasách a do centra se doslova kličkovalo kudy to bylo zrovna možné – chvíli po pravé, chvíli po levé straně ulice. Naposledy zde proběhla rekonstrukce tratě v letech 1971–1973. Tehdy zřízená podkladní betonová deska byla využita i při letošní rekonstrukci. Proti původní poloze ale byly koleje mírně posunuty severněji. Rekonstruována byla křižovatka Křížová, na které se získal důležitý jízdní pruh pro automobily jezdící ve směru do centra, který tu po nedávné rekonstrukci z roku 2004 citelně chyběl (tramvaje tu svým profilem zasahovaly do jízdního pruhu automobilů). Vznikají tu i nové tramvajové zastávky u Braunovy ulice.

Den D – slavnostní zahájení provozu – byl stanoven na pátek 3. října 2008 a o den později zde začal pravidelný provoz.



↑ Protože v úseku Křížová – Laurová probíhala ještě naplno rekonstrukce tratě a chybělo zde zatím i trolejové vedení, bylo nutné zkušební tramvaj přetáhnout po jedné téměř dokončené koleji. „Pomocným trakčním prostředkem“ (abychom využili názvosloví metra) se stal automobil Mercedes svářečů vrchní stavby DP. Přeprava se uskutečnila za pečlivého dozoru dispečerů.



↑ Prostor u přeložené zastávky Laurová na počátku nové – či v těchto místech můžeme ještě s klidem napsat staronové – tratě. Vůz T6A5 č. 8658 je připraven k provedení první zkušební jízdy. Čeká se, až nová měřícína Radlice poprvé dodá do trolejového vedení potřebný proud.



↑ Je 10. září 2008, pár minut před polednem. Po přestávce trvající bez několika týdnů 25 let se směrem do Radlic právě rozjíždí první tramvaj. Naposledy jely tramvaje v úseku Laurová – Radlice 31. října 1983. Následovala rekonstrukce ulice na kapacitní komunikaci napojující sídliště Jihozápadního Města. Pro tramvaje tu už na rozšířené rekonstruované ulici nebylo místo.



↑ Vůz č. 8658 pomalu projíždí obnoveným úsekem. Na jeho palubě je i vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje. V těchto místech kdysi byla populární a malebná jednokolejná trať, jejíž fotografie jsme již na stránkách DP KONTAKTu přinesli.



↑ Před starou Radlickou školou přijely první tramvaje s cestujícími 16. června 1927. V parku před školou bývala kolejová smyčka. Dnes je tu „jen“ zastávka Škola Radlice škola. Zde naše zkušební tramvaj vjíždí na opravdu novou trať. Tudy tramvaje ještě nikdy nejezdily.



↑ Vjezdová část na nové smyčce Radlická u stejnojmenné stanice metra. Při zkušební jízdě bylo nutné výhybku předjízděné koleje přestavovat ještě ručně. Zkušební tramvaj ještě absolvovala jízdu na Laurovou, pak musela celou novou trať couvat zpátky a nechat se opět přetáhnout svářecím mercedesem přes staveniště.



↑ Tramvaj dala prostoru před novou administrativní budovou ČSOB zcela novou podobu a projevila se opět jako důležitý městotvorný prvek.



↑ Tady kdysi stávaly staré Radlice. Dnes je připomíná jen kaple sv. Jana Nepomuckého z roku 1722. Na této konečné budou nyní obracet tramvaje linky č. 7.



↑ Ojedinělou podobu mají sloupy trolejového vedení. Jsou umístěny nezvykle uvnitř smyčky. Obvyklou „pavučinu“ trolejí a převěsů, a sloupy vně kolejí, typické pro ostatní smyčky, zde nenajdeme. Nebyla tak narušena moderní architektura budovy ČSOB.



Modernizace autobusů v roce 2008

Velmi nízké nákupy nových autobusů v posledních čtyřech letech se podepsaly na stavu vozového parku autobusů. Průměrné stáří přesáhlo 9 let, plánované využití v ranní špičce se pohybuje kolem 85 % a skutečné využití se započtením výměn nemá daleko do 88 %. To při správkovém stavu kolem 10 % (a nižší při tomto stáří vozového parku pravděpodobně nebude) znamená, že vypravujeme stále častěji bez záloh a v některých dnech už nahrazujeme chybějící kloubové autobusy standardními.

Ing. Václav Beránek, vedoucí odboru Technika, JSVA,
Tomáš Čermák, Ústřední dílny JSVA

Tato situace nás nutí využívat všechny možnosti k prodloužení životnosti alespoň části autobusů. Kromě rozsáhlých karosářských oprav, které provádějí jednotlivé garáže vlastními kapacitami, byl v tomto roce obnoven (v minulosti už zastavený) program modernizací autobusů. Modernizace jsou na rozdíl od generálních oprav prováděny bez výměny rámu a předpokládá se u nich nižší životnost, avšak za nižší cenu. Modernizace jsou v letošním roce prováděny na vozech typu 731.1659.2 z roku výroby 1995 a na vozech typu 931.1675.2 z roku 1996. Tyto vozy mají již najeto i více než 700 000 km v náročném městském provozu.

Modernizace autobusů, které jsou v současné době v Ústředních dílnách BUS prováděny, zahrnují kompletní rozebrání vozidla, při které se z vozu demontují nejen sedačky, vnitřní umakartové obložení a okna, ale i kompletní elektrická instalace a všechna



elektrická zařízení autobusu, pochopitelně i motor a převodovka. Potom je demontována střecha vozidla, posléze i vnější oplechování vozu a boční rámy skříňové karoserie. Jednou z nejvíce korozí zasažených částí autobusu jsou schody vozidla (viz foto). Po demontáži podlahy proběhne očištění a diagnostická kontrola rámu. Podle diagnosticky zjištěného stavu rámu je stanoven rozsah opravy a zpevnění rámu vozidla. Poté jsou na vozidlo namontovány nové bočnice, schody a střecha. Pro zvýšení životnosti prováděné opravy je pak aplikována kompletní protikorozní ochrana.

Oplechování skříňové je prováděno tak, že na rozdíl od dříve používaného nýtování plechů jsou pozinkované plechy na vozidlo lepeny pomocí

speciálních lepidel a tmelů. Tímto způsobem je zajištěna nejen lepší protikorozní ochrana plechů a skříňové vozidla, ale i lepší spojení plechu se skříní a snížení rezonančního hluku karoserie.

Motor a převodovka po demontáži odchází do střediska oprav agregátů, oprava těchto celků je realizována diagnostickým způsobem po provedení celkové rozebrání agregátu. Po provedení opravy motoru i převodovky jsou tyto agregáty zkoušeny na zkušebních stolicích (motorová brzda) a teprve tehdy, když se prokáže, že agregáty splňují požadované parametry, jsou znovu montovány do vozidla. Diagnostickým způsobem je též prováděna oprava vzduchové a chladicí soustavy vozidla. Důkladnou revizí prochází též elek-

trická instalace vozidla. Kabeláže skříně se po kontrole a případné opravě vrací zpět do vozidla, kabeláže v motorovém prostoru se vždy mění za nové, stejně jako vnější osvětlení vozidla.

Nová podlaha vozu je zhotovena z 16 mm vodovzdorné překližky s vrchní vrstvou polepenou protiskluzovou podlahovou krytinou Altro. U podlahy se jednotlivé podlahové panely vypodkládají a vyrovnávají tak, aby na sebe přesně navazovaly v jedné rovině. Jednotlivé díly podlahové krytiny jsou k sobě svářeny, aby podlaha tvořila jeden celek a nemohlo dojít k zatékání vody pod podlahu.

Všechny sedačky jsou znovu čalouněny. Na základě požadavků cestujících


se opět vracíme k tomu, že sedačky jsou čalouněny koženkou, což usnadňuje jejich čištění a údržbu.

V prostoru řidiče je vyměněna sedačka řidiče a namontována nová schránka na osobní věci řidiče. Zejména v parných dnech pak řidiči ocení nově namontovanou odpařovací klimatizaci značky Bycool a chladničku na nápoje.

Pro zlepšení informovanosti cestujících jsou do vozů montovány diodové informační panely nové generace.

Velká pozornost je trvale věnována kvalitě všech prováděných prací. V průběhu opravy je prováděno celkem šest mezioperačních kontrol a na závěr kontrola výstupní a kon-

trola na STK. Tyto kontroly odhalí každou odchylku od požadované kvality. Předpokládaná prodloužená životnost vozu po takto provedené opravě je kolem 4 let.

Víc než 200 dosud modernizovaných autobusů Karosa denně slouží pražským cestujícím. Pracovníci Ústředních dílen dokázali postupným zdokonalováním technologie oprav vrátit i velmi starým autobusům dobrou provozní spolehlivost. Přesto se domníváme, že obnovu vozového parku v současné době už není možné stavět na modernizaci dvanácti a třináctiletých vozů a velmi se těšíme na skutečnou modernizaci vozového parku, která přijde teprve s dodávkami nových autobusů. 

Preference autobusů při havarijní opravě lanového mostu

Preferenční opatření výrazným způsobem napomáhají zlepšování kvality hromadné dopravy a jsou jednou z mála možností, jak zkrácením doby jízdy zlepšit kvalitu poskytovaných služeb a současně snížit provozní náklady. V některých případech je však realizace preferenčních opatření navíc jedinou možností, jak provoz hromadné dopravy vůbec umožnit. Jedním z takových případů bylo zajištění autobusové dopravy v ulici Švehlově v rámci realizace havarijní opravy lanového mostu na Jižní spojnici.

Ing. Jan Barchánek, jednotka Provoz Autobusy

Ulice Švehlova se od 11. 8. 2008, kdy byly zjištěny závažné závady v konstrukci jednoho z pilířů lanového mostu, do 30. 8. 2008 stala hlavní obížděnou komunikací pro tranzitní nákladní a později i osobní dopravu. Kapacita této komunikace, a zejména kapacita jednotlivých světelně řízených křižovatek je samozřejmě výrazně nižší než intenzita dopravy na Jižní spojnici, což logicky vyvolalo dlouhé kolony jedoucích nákladních vozidel. Vzhledem k významu autobusových linek, které ulici Švehlovou projíždějí, hrozilo riziko kolapsu autobusové dopravy v oblasti Zahradního Města a Hostivaře a významné ovlivnění dalších oblastí na klíčových linkách 154, a zejména 177.


Od okamžiku rozhodnutí o částečné uzávěře lanového mostu zahájilo oddělení Projektování a organizace dopravy



↑ Vyhrazený jízdní pruh na tramvajovém tělese ve směru z centra.

↗ Vyhrazený jízdní pruh na tramvajovém tělese pro oba směry (22. 8.–24. 8.).

dopravního úseku kolotoč jednání o možnostech preference projíždějících autobusových linek. Díky vstřícnému přístupu jednotky Dopravní cesta Tramvaje, významné podpory Odboru dopravy MHMP a Policie ČR a operativní spolupráci zhotovitele dopravního značení se podařilo ve velmi krátké době zajistit pro autobusy vyhrazený jízdní pruh na tramvajovém tělese. Vyhrazený jízdní pruh začínal od ústí podjezdu trati ČD (křižovatka Průběžná – Švehlova – rampa Jižní spojka) a byl ukončen v křižovatce Švehlova – Vladycká. V rámci vyhrazeného pruhu zastavovaly autobusy v tramvajových zastávkách „Zahradní Město“, „Sídliště Zahradní Město“ a „Na Groši“. V souvislosti s postupem havarijní opravy lanového mostu došlo od 22. 8. do 24. 8. k jeho úplné uzávěře. V těchto dnech byla jízda autobusů po tramvajovém tělese umožněna i ve směru do centra.

Díky uvedení preferenčního opatření se i přes téměř úplné zahlcení komunikací v oblasti Zahradního Města a Hostivaře podařilo zajistit provoz dotčených autobusových linek bez výraznějšího zpoždění. Poděkování cestujících i řidičů patří všem odpovědným útvarem a institucím, které toto opatření umožnily a zrealizovaly. Pevně věříme, že místa a úseky s preferencí autobusů budou i nadále přibývat, ať už při dočasných opatřeních, anebo nejlépe v trvalém stavu. 

Nové intranetové stránky jednotky Provoz Autobusy

Dnem 1. 9. 2008 zprovoznila jednotka Provoz Autobusy (JPA) své intranetové stránky v nové podobě, která odpovídá grafice nového intranetu DP. Nastavení intranetu JPA umožňuje využívat současně menu podnikového intranetu a menu jednotky Provoz Autobusy včetně plynulého přechodu mezi oběma intranetovými portály.

Michal Vavrečka, jednotka Provoz Autobusy, oddělení Provozně-správní



Intranet JPA je určen především ke sdílení provozních informací mezi štábními útvary jednotky (dispečink, příprava a vyhodnocení provozu) a jednotlivými provozovnými. Informace jsou však využívány i dalšími spolupracujícími útvary napříč DP. Nové stránky samozřejmě obsahují všechny odkazy a dokumenty, které byly zveřejňovány prostřednictvím stránek původních. Navíc jsou však doplněny i další informace, zejména pro provozní pracovníky.

terminálů s rozmístěním jednotlivých zastávek. Blok „Informace“ obsahuje údaje trvalejšího charakteru, jako například jízdní řády služebních

vozů všech provozoven, odkaz na stránky oděvního skladu, ale také jak nastavit v případě poruchy OIS cílovou stanicí na orientačních panelech autobusu nebo ordinační hodiny lékařů. Řadu zajímavých a užitečných informací lze nalézt v bloku „Prezentace“, kde jsou umístěny jednak podkladové materiály z pravidelného poučování řidičů, dále informace o jednotlivých činnostech v jednotce, které byly podrobně představovány řidičům-četařům, ale také dokumenty k rozvojovým projektům, kterých se JPA účastní. V dalších částech intranetu JPA naleznete například souhrn norem a předpisů, které se týkají JPA nebo návody pro obsluhu OIS či radiostanic. Další zajímavostí je kalendář akcí, který je na základě požadavku JPA oddělen od centrálního kalendáře intranetu a umožňuje tak využití pro potřeby jednotky.

Dobrou zprávou, která nepřímo souvisí s předchozím tématem, je opětovné zprovoznění informačních stanujů na provozovnách JPA. Na základě této skutečnosti má přístup k intranetu JPA skutečně každý provozní zaměstnanec. Stojany jsou nastavené na úvodní stránku podnikového intranetu, přístup na stránky JPA je však jednoduchý. V tzv. „portletu“ Moje aplikace v levé části obrazovky stačí kliknout na odkaz Provoz Autobusy (viz obr.) a následně se zobrazí úvodní stránka intranetu JPA. Druhou alternativou je nalezení stránek v menu podnikového intranetu pod odkazem Informace úseku -> úsek dopravní -> odkazy na stránky -> 130000 – jednotka Provoz Autobusy.

Cílem nových intranetových stránek naší jednotky je zařadit se do koncepce celopodnikového intranetu a zároveň vytvořit aktivní stránky pro práci naší jednotky, stejně jako zajímavé stránky pro uživatele i návštěvníky z jiných útvarů. Obsah budeme průběžně doplňovat a vaše případné reakce, připomínky a náměty nám mohou pomoci k dalšímu zlepšování nabízených informací.



Pro potřeby JPA slouží prostřední a pravá část obrazovky, hlavička a část levého sloupce je společná a obsahuje základní odkazy podnikového intranetu. V pravém sloupci jsou uvedeny odkazy pro rychlý přechod v rámci stránek JPA v členění na veřejné (bez omezení přístupu), neveřejné (s omezeným přístupem) a různé (stránky, které nespravuje JPA). Položky v jednotlivých skupinách lze uživatelsky nastavit z předdefinovaného seznamu.

Na titulní stránce intranetu JPA jsou zveřejňovány aktuální informace z jednotky a dále upozornění na aktualizace dokumentů v rámci stránek. Z jednotlivých bloků na stránkách vybíráme např. „Provoz“, který nabízí soubor informací o zajištění provozu a probíhajících nebo připravovaných akcích a změnách v dopravě (vypravení, přehledy provozu, oběžníky a další provozní dokumentace). Užitečnou pomůckou zejména pro řidiče mohou být i plánky



Do Nice se vrátila tramvaj

Není to vlastně ani tak dávno, co jsme na Francii hleděli jako na zemi, která se už dávno zbavila tramvají. Dnes je situace právě opačná. Mnohá francouzská města se k tramvajím ráda a rychle vrací. Jedním z nich je i město Nice na známém Azurovém pobřeží. První moderní tramvajová trať byla slavnostně předána do užívání 24. listopadu 2007 a o dva dny později tu byl zahájen pravidelný provoz.

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



To jsou současné moderní tramvaje Alstom na Place Masséna. Zde se jezdí bez trolejového vedení na baterii.

Moderní tramvaj v Nice

Město Nice má dnes přibližně 346 tisíc obyvatel, ale počet obyvatel celé aglomerace dosahuje skoro 933 tisíc. Přibližně poslední tři desítky let tu v městské hromadné dopravě sloužily jen autobusy. Přestože se pro ně v posledních letech zaváděla četná preferenční opatření, nebylo cestování po městě příliš rychlé. Ke konci 20. století se začali zdejší radní problémem městské dopravy vážně zabývat, protože město bylo zcela zahlceno automobily. Přesto první úvahy směřovaly především k posílení autobusového systému v podobě velkokapacitních autobusů,

tzv. metrobusů, čili od ostatních druhů dopravy oddělených autobusových „traťů“. Z prací na příslušné studii nakonec vzniklo významné doporučení – lepší bude tramvaj. Pokud byste očekávali, že se na jaře 2005 začala budovat nějaká městská rychlodráha navržená částečně pod zemí či nacházející se někde na obvodu města, mylili byste se. V Nice vznikla klasická městská pouliční dráha vedená přímo centrem města. V prosinci 2006 byla na Place Masséna vystavena první tramvaj, aby obyvatelé města viděli, čím budou za čas cestovat. Před stavbaři v té době bylo ale ještě mnoho práce. Než se

první cestující tramvají svezli, uplynul ještě téměř rok.

Zahájení provozu předcházela velká informační a propagační kampaň jak pro cestující, tak i pro motoristy, kteří si museli zvykat, že ulicemi města povede dráha, která bude mít před nimi přednost. Celou stavbu zorganizovalo Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (Společenství aglomerace Nice Azurové pobřeží), sdružující 24 obce této oblasti.

První trať vede z Las Planas severojižním směrem po bulvárech Comte de Falicon, Gorbella, jednosměrně ulicemi Rue de Soleil (tam) a Rue Puget (zpět), dále třídami Borrighione, Mallaussena a Jean Médecin na známé náměstí Masséna, dále se stáčí severovýchodně po Boulevard Jean Jaurès, Avenue de la République, Rue Vosin (i zde je v protisměru krátký úsek veden odlišnou ulicí, Rue Sospel) a konečně severním směrem po bulvárech Saint Roch, Virgile Barel a Pierre Semard na konečnou Pont Michel. Celá trať o normálním rozchodu 1435 mm má provozní délku 8,7 km a je na ní celkem 21 zastávka, která má průměrnou vzdálenost 440 m. Tři lokality, kterými trať vede, byly proměněny v pěší zóny. Tam, kde tramvaj vede středem běžné ulice, byly jízdní pruhy pro automobily zredukovány a koleje odděleny od vozovky.

U tratě jsou tři záchytná parkoviště, která poskytují místo pro přibližně →

Tak vypadaly tramvaje v Nice v roce 1910.
 (Snímek převzat z publikace *Nice au fil du Tram*, autora José Banauda)





Proslulý Caramelský viadukt na trati z Mentonu do Sospelu se stal zajímavým technickým dílem. Uvážíme-li, že ho dokončili v roce 1912, musíme před jeho tvůrci smeknout.

1200 automobilů. Jízdné je pouhé jedno euro. Tramvaje jezdí ve špičce v pěti-minutovém intervalu, mimo špičku každých osm minut. První spoj odjíždí z konečné Las Planas už ve 4:26 h, poslední odjíždí z Pont Michel v 1:36 h. Cestovní rychlost je udávána 18 km/h. Pro srovnání si uvedme, že autobusy v Nice mají cestovní rychlost jen 11 km/h.

Ulice, kterými trať vede, se zásadním způsobem proměnily. Objevil se zde nový městský mobiliář, přibyla zezeň (část tratě na Boulevard Jean Jaurès má například zatravněný svrsek). Moderní vozovna s dispečinkem je umístěna v konečné stanici Las Planas. Provádí se zde denní ošetření, úklid a mytí vozidel, je zde i dílna pro větší opravy. Vozový park tvoří pětičlankové nízkopodlažní tramvaje Alstom o délce 33 m pro 200 cestujících. Ve vozovně je místo pro 28 těchto vozů, případně pro 21 vůz o délce 44 m. Tyto supermoderní elegantní vozy působí v ulicích města zcela přirozeně. Dodávku proudu zajišťuje šest měníren.

Zajímavostí provozu jsou pěší zóny na Place Masséna a Place Garibaldi, kde bychom marně hledali trolejové vedení. Tramvaj v zastávce před pěší zónou stáhne sběrač a dál jede na baterii. V další zastávce sběrač opět zvedne a je napájena trolejí, před další pěší zónou se situace opakuje. Tento přístup není v Nice ničím novým. Také původní tramvajová síť měla v centru města úseky bez troleje, v nichž byly vozy napájeny pomocí vedení umístěného ve zvláštním kanálku v ose koleje, což opticky působilo dojmem třetí „kolejnice“. Samozřejmě, že nezůstane u jediné tratě. Předpokládá se stavba tratě pro linku č. 2 Porte – Centre Administratif, která bude dvakrát křížovat „jedničku“

a povede západním směrem v blízkosti pobřeží. Do budoucna se počítá i s tratí č. 3 (St. Augustin – Lingostière) a také s prodloužením linky č. 1 o úsek Pont Michel – La Trinité a linka č. 2 by měla ve druhé etapě dosáhnout Cagnes sur Mer. Celá síť by v roce 2015 měla mít délku 35,5 km.

Ohlédnutí do minulosti

Jak už bylo naznačeno, Nice je město, kde tramvaje kdysi jezdily. Jejich první éra skončila ale už před více než půl stoletím, 10. ledna 1953. Tak jako v mnoha jiných světových velkoměstech, také v Nice stála u počátků městské hromadné dopravy koněspřežná tramvaj. Zahájila provoz 27. února 1879, tedy nedlouho po pražské koňce. Elektrické tramvaje začaly v Nice jezdit v roce 1900. Provozovatelem se stala Compagnie des Tramways de Nice et du Littoral (Společnost tramvajů Nice a pobřeží, zkráceně TNL). Kromě vlastního města Nice tramvaje TNL obsluhovaly až do 30. let 20. století i velkou část vnitrozemí a Azurového pobřeží. Tramvajové tratě vedly do obcí Leyens, Bendéjun a Grave de Peille. Tramvajů bylo možné cestovat z Nice přes Cagnes do Antibes (resp. Cap d'Antibes), do Monaka a Monte Carla (šlo tedy vlastně o mezistátní trať, protože Monako, jak známo, je samostatným státem), s odbočkou do St. Jean-Cap Ferrat. Trať vedla dál až do Mentonu na francouzsko-italské hranici. Z Mentonu vedla mimořádně zajímavá vnitrozemská trať přes Castillon až do Sospelu. Na tratích byly četné tunely a vysoké viadukty, z nichž některé

se dochovaly až do dnešní doby. Na závěr jen dodejme, že rozsáhlý tramvajový systém TNL nebyl v této oblasti jediný. Západně od Nice vznikly ve 20. století dvě další tramvajové společnosti. První z nich byla Tramways électriques des Alpes-Maritimes

Ačkoliv byla tramvajová trať z Mentonu do Sospelu zrušena už v roce 1933, Caramelský viadukt (a nejen ten) si můžeme prohlédnout dodnes. Není k ničemu využíván a je v naprosto nečekaném místě němým svědkem dávno zaniklého tramvajového systému oblasti Azurového pobřeží.



(Elektrické tramvaje Přímořských Alp; TAM). Její síť tvořily dvě oddělené části. Jedna skupina tratí vedla z Cagnes do Vence, Le Bar a známého voňavkářského centra Grasse. Druhá skupina tratí obsluhovala vzdálené a tehdy obtížné přístupné vnitrozemí s městečky Roquestéron, St. Sauveur sur Tinée a St. Martin-Vesubie. Kromě toho existovala ještě samostatná trať Pont de Gueydan – Guillaumes. Druhá společnost vystupovala pod jménem Compagnie des Tramways électriques de la Côte d'Azur (Společnost elektrických tramvajů Azurového pobřeží, TCA). Její tramvaje jezdily z Cannes do Grasse (do tohoto městečka tedy jezdily dvě konkurenční společnosti). Vlastní město Cannes a nejbližší okolí obsluhovala samostatná společnost Compagnie des Tramways de Cannes (Společnost canneských tramvajů, CTC nebo jen TC). Také po těchto tratích, ačkoliv již mnoho desetiletí neexistují, zbyly v terénu četné památky – mosty, staniční budovy, tunely. Máte-li možnost, podívejte se na mapu, kde všude města a městečka, která byla v tomto článku jmenována, leží. Zřejmě budete nevěřícně kroutit hlavou. A pokud někdy tuto krásnou část Francie navštívíte, budete nad tím, kde kdysi jezdily tramvaje, žasnout ještě víc. Dnešní rodící se moderní tramvajová síť v Nice tedy navazuje na velmi zajímavé tradice.



Strategie a strategické cíle DP

Část druhá: SNÍŽENÍ NÁKLADŮ, ZVÝŠENÍ VÝKONŮ A NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ

V zářijovém čísle podnikového časopisu jsme si v rozhovoru s ing. Radkem Novotným, vedoucím týmu Strategie DP, povídali o vizích a strategických cílech Dopravního podniku do jisté míry obecně. Představili jsme si společnost BNV Consulting, řekli jsme si, co v naší společnosti dělala, dělá i co má v úmyslu ještě udělat, vysvětlili jsme si, jaká byla cesta od vizí k dokumentu Strategie a strategické cíle DP, hovořili jsme o tom, co je udržitelná doprava v Praze a zmínili jsme se i o outsourcingu, který na přelomu léta a podzimu v Dopravním podniku probudil doslova vášně. A co jsem se dověděl dál?

Text a foto: Pavel Ďuran

Dokument strategie a strategické cíle Dopravního podniku se v rámci snížení nákladů a zvýšení výnosů zmiňuje o zeštíhlení firmy o 770 zaměstnanců, čímž bychom měli ušetřit 430 milionů korun. Jde o to, o co jsme doposud zeštíhlili, nebo se to teprve chystá?

Ano, to je právě to, co se v Dopravním podniku odehrálo minulý rok. Vnitřní transformace společnosti v zásadě už proběhla, žádné další propouštění se v masovém měřítku nechystá a projekt Strategie s ním nepočítá. Zmíněnými 430 miliony jsou pak vyčísleny roční – zdůrazňuji, že roční, nikoli celkové – úspory, které samozřejmě neprijdou hned. Platilo se těm, kdo odcházeli, například odstupné, nicméně do budoucna by to takhle vypadat mělo.

My jsme spolu mluvili o outsourcingu – tam ale projekt Strategie uvažuje o úspoře 150 milionů korun ročně – to je cca třikrát méně, než co jsme získali tím, že jsme se zbavili zbytných zaměstnanců – není tak outsourcing, navíc takhle rozsáhlý, z hlediska úspor zanedbatelný?

Nemyslím si, že úspora jednoho sta padesáti milionů korun za rok je zanedbatelná. Navíc je třeba si uvědomit, že naše znalost o tom, co

outsourcovat lze, a co nikoli, se také vyvíjí – jak se v určitých projektech dostáváme dál, jejich cíle jsou čím dál konkrétnější. To znamená, že když jsme materiál Strategie připravovali, tak jsme sice taxativně věděli, že chceme řešit tuhle a tuhle oblast, ale možná jsme byli v některých případech málo ambiciózní a samozřejmě bychom byli rádi, kdyby se nám ve formě outsourcingu podařilo ušetřit i víc.

Navíc je nutno říci i to, že i když to dokument Strategie a strategické cíle DP dělá, nelze vše uzavřít do nějakých kolonek, šuplíků nebo chlívčků. Řekli jsme si, že jednotlivé položky „seznamu“, o kterém teď hovoříme, jsou spojenými nádobami – a tak je třeba zmínit i to, že úspora z outsourcingu se míchá v určitých případech i se zvýšením kvality, což je samozřejmě jakási zvýšená hodnota, která se nám zobrazuje jinde, mimo tuto položku.

Řečeno stručně je cílem outsourcingu v rámci Dopravního podniku ušetřit deset procent relevantních nákladů v té které dané oblasti.

Mluvíme o strategii a cílech – co všechno se vlastně dá nebo uvažuje outsourcovat?

Jsmo ve fázi, kdy se outsourcing



připravuje a já nemám v úmyslu lidi strašit. Vezmeme-li to ale zgruntu, pak je záměr takový, abychom šli z principu od dopravy co nejdále. Naši prací je vozit lidi. Takže určitě nebudeme chtít přijít o řidiče, strojvedoucí nebo o vlastní dopravní prostředky. Takže tady ne, anebo pokud bude vůle, tak až naposledy. Týká se to ale v podstatě všech podpůrných činností, to znamená od údržby. Nakonec už víte, že nejdál je v současnosti projekt outsourcingu na údržbu části vozidel metra – jde o věci běžné, plánovatelné, kde výrobce umí nebo měl by být schopen například jinak přenastavit servisní intervaly, dodávat flexibilně náhradní díly, řídit zásoby, prostě zvládat logické, pragmatické věci, které souvisejí s tím, že kdo vyrábí, zajistí servis lépe než ten, kdo provozuje. Čímž lze zlevnit ty věci, které s údržbou souvisí. Dopravní podnik tak zeštíhlí organizačně (to prosím rozhodně neznamená, že lidé, o nichž teď hovořím, přijdou o práci – prostě budou pracovat na stejném místě, jen „v jiném tričku“) a, jak už jsem řekl, ušetří s tou nadstavbou, že se zvýší kvalita té či oné podpůrné činnosti. →





Mluvíme o vozech metra, které rekonstruuje plzeňská Škodovka – za pár let bude mít DP polovinu tramvají, které jsou vyráběny ve stejném závodě. Znamená to, že do Dopravního podniku zveme taktó Škodovku?

Ne. Je třeba jasně říci, že nikdo nikoho nikam nezve, budou probíhat výběrová řízení – a ta se musí řídit zákonem o veřejných zakázkách. Tendry samozřejmě ještě neproběhly, nicméně je pravda, že výrobce, jako je například vámi připomenutá Škoda, je nejpravděpodobnějším adeptem na převzetí úkolů spojených s údržbou vozidel, která sama produkuje. Ale opakuji znovu, je to pouze předpoklad. Víím, že se spekuluje i o tom, že převzetí údržby jejich vozidel je součástí smlouvy o dodávce dvou set padesáti kusů tramvají 15T. To bych chtěl uvést na pravou míru – procesní kroky výběru dosud skutečně neproběhly, a my jsme takovým postupem opravdu velmi striktně vázání, tedy o nějakých smluvních vztazích nemůže být v tuto chvíli vůbec řeč.

Pojďme dál – dokument Strategie a strategické cíle nezapomněl ve svých předpokladech či prognózách ani na nutnost zvýšit produktivitu práce. Uvažuje v souvislosti s tím o úspoře sta milionů korun ročně. Nesouvisí to ale přímo například i s oním zeštíhlením firmy?

Jen do určité míry. Vy máte na mysli ten fakt, že jestliže se firma v současnosti musí obejít bez téměř tisícovky lidí, tak jejich práci zastává aktuálně zbytek. To sice ano, ale tady to nekončí. Vy jste tramvaják, pojďme si říci, jak lze zvýšit konkrétně vaši produktivitu práce. Třeba tím (díky přestávkám na I. P. Pavlova) „nešťastným“ oddělením řidiče od vozu. Tady je zvýšení produktivity dosaženo i úsporou vozidel, jejich opotřebením, takže v tomto případě výši odpisů. Je to i o úspoře času řidičů, kdy se šofér dá lépe, efektivněji využít, aby nemusel někde zbytečně čekat, aniž by to vyžadovala bezpečnost. A podobně bychom mohli procházet celým Dopravním podnikem. Zvýšení produktivity práce je záležitostí organizace práce, myslím kvalitní organizace práce. Aby se to nezdímal o lidí na úkor určitých nároků, které mají. V souvislosti s tím můžeme hovořit třeba i o přesčasové práci. Ta ne,

že nemá existovat vůbec, i když tlaky na snižování jejího podílu jistě vnímáte nebo možná spíš cítíte, ale v určitém objemu je jistě efektivnější než držet lidi, které nedokážeme plnohodnotně zaměstnat. Takže v rámci zvyšování produktivity práce se hledá také optimum přesčasové hladiny. Tým Strategie tak musel analyzovat i fond pracovní doby. Ve finále jde o desítky milionů korun, které jsme taktó identifikovali a které se ve zkvalitněném řízení dají najít. Pracujeme na projektech, dva jsem zmínil, které povedou ke zvyšování produktivity práce, přičemž přímo nesouvisí s auditem, který jste zmínil ve své otázce vy. Je třeba si uvědomit, že audit, zeštíhlení firmy, byla jednorázová záležitost, definitivní. A tady je proces, něco, co probíhá, co je třeba ladit za pochodu, průběžně a stále.

Hovořil jste o analýze fondu pracovní doby – jak je pracovní doba v Dopravním podniku využívána?

V první řadě bych chtěl říci, že jsme sice nezačínali na zcela zelené louce, nicméně faktem zůstává, že v době, kdy jsme s touto prací začínali, byly veškeré analýzy, které v rámci Dopravního podniku vznikaly dříve, nedostatečné. Ve své podstatě až nyní, a my jsme o tom mluvili na poradě vedení i s personálním ředitelem ing. Petanou, jsou tyto analýzy relevantní a až nyní se z nich dá vycházet. Už tedy nejsme tak „slepí“, jak jsme byli v minulosti, máme možnost jistého srovnání. Je to technická věc, já s tím nechci lidi příliš otravovat, ale údaje uvedené v různých systémech se nám podařilo řekněme sladit a až nyní jsou schopné zmíněného srovnání.

Až teď se tedy můžeme začít bavit o tom, proč je někde něčeho moc, proč je někde něčeho málo – až nyní můžeme začít vyhodnocovat a budoucí úspory připravit a odhadnout...

Pane inženýre, Vy mi od té otázky utíkáte... jak je pracovní doba v našem podniku využívána?

Já skutečně nechci střílet od boku nějaká čísla... pokud ale máme k dispozici ony analýzy, tak ty říkají, že ve využití fondu pracovní doby (a zase, liší se to pracoviště od pracoviště, ale v globálu) máme minimálně desetiprocentní rezervy. To není špatné... ony totiž

rezervy jsou a nakonec i budou vždycky, jde o to je minimalizovat. O to nám jde.

Další položkou, kterou materiál Strategie a strategické cíle zmiňuje v souvislosti s úsporami, je nákup určitého zboží (a nakonec možná i služeb). Vy tu máte v úmyslu ušetřit oproti dnešnímu stavu 410 milionů korun, což vyjádřeno v procentech odpovídá číslu deset. Lze ale v tak velkých firmách, jako je ta naše, tohle uhlídat? A pokud ano, jak?

Je to záležitostí systému, vůle i kvality managementu v nákupu. Tady v minulosti došlo k několika významným změnám. S novým ředitelem Služeb panem Tůmou jsme situaci už rozebírali a bavili jsme se o tom, jak na tomto poli pokročit. V první řadě je tedy nutné vědět, za kolik nakupují, co nakupují, od koho určité skupiny materiálu nakupují. Za další je potřeba vymezit jednoznačnou odpovědnost lidí, kteří to či ono nakupují, ale nejen tu, nutno je motivovat především lidi, kteří pro společnost nakupují. Motivovat je tak, aby nakupovali dobře, aby měli důvod šetřit, aby se jim to vyplatilo víc, než když někde od někoho vezmou nějakou prebendu a koupí zbytečně drahou. To znamená vytvořit také systém, jakýsi index, který zváží hodnotu a vývoj cen určité komodity, protože – nedá se nic dělat – za kolik například kancelářský papír koupíme dnes, nekoupíme ho za rok, protože bude dražší, na základě čeho pak budeme schopni tyhle lidi a jejich práci srovnávat a – řekl jsem motivovat, takže i ocenit.

Je to také o nástrojích – dá se nakupovat pomocí aukcí, dá se nakupovat pomocí elektronického výběrového řízení, to samozřejmě stojí zase peníze a je to o prioritách managementu. Tohle všechno jsou ale jednoznačné věci, které dosažitelné jsou a fungují. Velké firmy vesměs, resp. ty velké „dobré“ firmy (i když je pravda, že spíš ty komerční) s takovými systémy umí pracovat a nevidím důvod, proč by to nemělo jít i v Dopravním podniku.

Do úspor v nákupu zboží bych zahrнул například i pronájmy. I tady minulost Dopravnímu podniku poměrně dost dluží. Byly – a některé dodneška ještě i jsou – smlouvy, které mohly být uzavřeny výhodněji. Některé z nich byly zrušeny, jiné vypovědět před uplynutím jejich platnosti nelze. A zase – je v zájmu a je i odpovědností stávajícího managementu, aby k podobným

pochybením, která byla dříve častá nebo častější, nedocházelo. Tady se musíme zlepšit – nevyhovitelné smlouvy by existovat neměly. Už proto, že podmínky na trhu se průběžně mění a je na ně čas od času nutno reagovat. Co je výhodné dnes, nemusí být už tolik výhodné zítra, přičemž pozitivní můžeme na stejné věci trhat. Takhle tedy ne.

V souvislosti s tím mě napadá otázka, že jestliže projekt Strategie počítá se zvýšením příjmů z kvalitnějších pronájmů, jestli má také v úmyslu rozšiřovat na své půdě prostory vhodné ke komerčnímu využití? Já si například vzpomínám, že v Paříži v metru jsou na nástupištích stánky nebo i regulérní obchůdky?

Zatím jsme se o něčem takovém nebavili. Tady jde do střetu bezpečnost s nějakými výnosy – ale určitě je to nové téma... vidíte, možná bych vás měl zařadit do naší optimalizační skupiny...

Ne, děkuju, ale ne. V rámci Dopravního podniku zůstanu u řízení tramvaje a občas u pera. Změňme téma: projekt Strategie a strategické cíle DP hovoří velmi rozsáhle o rozvoji pražského metra, o tom všichni víme, co mě ale zaujalo, to je nebyvalý rozkvět tramvajových tratí...

Já vás na chvíli přeruším a řeknu něco úvodem: to, co vidíte před sebou, tedy něco přes 32 kilometry nových pražských tramvajových tratí, to je cíl, který prošel přes představenstvo a dozorčí radu, nicméně Magistrát hlavního města Prahy celý záměr zdaleka ještě neschválil. Znamená to, že se některé věci realizují, budou brzy realizovat, o dalších budeme ještě diskutovat. Naším cílem je tuto naši strategii předvést, ukázat radním, tak aby to mělo nějakou obecnou platnost. Takže tramvajové trati do Podbavy, Slivence, Malešicemi, do Bohnic, na Václavském náměstí atd. – jak jsem řekl, je jich dohromady více jak 30 km za více než 16 miliard korun, tak to je cíl, jehož bychom chtěli postupně dosáhnout.

V projektu Strategie a strategické cíle jsou ale tyhle trati (a některé další, třeba na Praze 4) uvedeny s rokem zprovoznění?

My jsme si ty věci z prstu samozřejmě nevycucali. Musíte vzít v úvahu, že je v chodu příprava nového

územního plánu a naši kolegové z Dopravního podniku, jmenovitě pánové Dohnal, Prior nebo Šurovský na Útvar rozvoje města chodili a mluvili tam o tom, kde by bylo vhodné tramvajové tratě postavit. Řekněme to prostě tak, že expertní shoda na tom, co si můžete přečíst v dokumentu Strategie a strategické cíle DP, je, nicméně město Praha na to doposud „nedalo palec“ a neslíbilo, že na všechny tyto projekty uvolní peníze. Takže skutečně jde v tuto chvíli o naši vizi, naše přání, o to, co bychom v nejbližší budoucnosti chtěli. Je to něco, o čem musíme usilovat, o co musíme bojovat – přesvědčit politiky, že je to opravdu potřeba. Že to není něco, co by si přál Dopravní podnik hlavního města Prahy, ale že je to věc, již oni budou schopni politicky zobchodovat. Ony totiž ty tramvaje, když se o nich bavíme, jsou z hlediska Dopravního podniku nejkonzervativnější, co se nákladů týče. Resp. poměru mezi náklady a výkonem. To znamená, že tramvaj převez člověka při započítání veškerých nákladů nejlaciněji.

Tramvaj je lacinější než autobus?

Ano, podle kalkulací, které já mám k dispozici, je tramvaj lacinější než autobus. Znamená to, že právě tady

dokáže Dopravní podnik městu nabídnout něco, co nemá konkurenci. To je myslím velmi zajímavá nabídka a my s ní musíme pracovat.

Vrátím se ještě kousek zpátky – řekl jsem, že mě překvapilo to množství tramvajových tratí, které má dokument Strategie a strategické cíle DP v úmyslu v příštích sedmi letech, na něž je tento materiál koncipován, zbudovat. Máte ale představu, kolik tramvajových tratí se vybuďovalo ne za posledních sedm, ale řekněme patnáct nebo dvacet let?

Určitě bych to dohledal přesně, ale o to vám asi nejde. Udělaly se Modřany, Barrandov, nejnověji Radlická. Vy chcete ale upozornit na ten nepochopitelný rozdíl mezi tím, co bylo a co chceme. A ten je dán tím, o čem jsme mluvili: management Dopravního podniku tramvaje považuje za velmi silnou, ne-li nejsilnější stránku naší firmy – a tu chceme městu nabízet. Metro je nesmírně investičně drahé, vždyť prodloužení cívky stálo tolik, na co by vyšly všechny ty tramvajové trati, o kterých mluvíme. Takže tramvaje. Jak už jsem řekl, jsou nejlacinější i přes handicap jejich dopravní cesty.

Pokračování v příštím čísle DP KONTAKTU.



Nové tramvajové tratě do roku 2015 (Zdroj: projekt „Strategie a strategické cíle DP“)

Tramvajová trať	Rok zprovoznění	Přibližná délka (km)
TT Laurová – Radlická	2008	0,8
TT Podbaba – ČD Podbaba	2010	0,7
TT Barrandov – Slivenec	2010	1,8
TT Počernická – Sídliště Malešice	2011	2,4
TT Nový Trojský most	2011	0,8
TT Na Florenci	2012	0,6
TT Zlíchov – Dvorce	2012	0,8
TT Na Veselí – Pankrác	2013	0,5
TT Pankrác – Budějovická – Dvorce	2013	3,9
TT Kobylisy – Bohnice	2014	6,0
TT Sídliště Modřany – Nové Dvory	2014	2,4
TT Václavské náměstí	2014	0,8
TT ČD Podbaba – Suchdol	2015	4,3
TT Vršovická – Chodovská	2015	3,0
TT Spořilov – Chodovec – Opatov	2015	3,6
Celkem		32,4
Celkové investiční náklady (při průměrných nákladech 0,5 mld. Kč/km): 16,2 mld. Kč		



15T: Tramvaj bez jediného schodu

Nová škodovácká tramvaj 15T ForCity, hrdě označovaná jako „ryzí výrobek českých hlav a českých rukou“, se v polovině září představila veřejnosti. Před objektivy novinářů ji po zkušební koleji plzeňského závodu přivezl sám primátor Pavel Bém. „Tramvaje byly vždy důležitou architektonickou součástí města,“ řekl mimo jiné pražský primátor.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Pavel Ďuran (rozhovor s Ing. Zamrazilem)
Foto: Martin Mendl, Luboš Wisniewski**



Pražský primátor Pavel Bém, šéf projektu vozu 15T ForCity Pavel Tarant, generální ředitel Škody Transportation Tomáš Krsek, generální ředitel pražského Dopravního podniku Martin Dvořák a tisková mluvčí Škody Radka Pistoriusová naslouchají projevu pražského radního pro dopravu Radovana Šteinera.



V hlavní roli zářijové prezentace byla Škoda 15T ForCity.



Šampaňským pokřtil vůz Škoda 15T ForCity i generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Martin Dvořák.

Ne náhodou návrh 15T pochází od architekta Patrika Kotase, autora pražské tramvajové trati z Hlubočep na Barrandov, monumentu stanice podzemní dráhy Střížkov na nejnověji otevřené lince IV.C2 či stanice Rajská zahrada na lince B, která získala už řadu odborných ocenění.

Nová Škoda 15T bude sice poněkud dražší, nicméně tišší a prostornější než zatím poslední model dodaný Dopravnímu podniku, tramvaj 14T – „Porsche“. Oproti ní má místo pěti článků tři články. Vyniká i stoprocentně nízkopodlažní koncepcí (schody nenajdeme na žádném místě interiéru), což je v Česku zatím nevídané řešení a zároveň další výhoda oproti předchozímu typu plzeňské tramvaje. Stejně jako předchozí modely odráží Škoda ForCity evropský, a zvláště pak český trend. Na rozdíl od USA, kde většina lidí jezdí osobními auty, musí být vozy hromadné dopravy u nás uzpůsobené návalům cestujících a poskytovat jim co největší pohodlí. 15T pojme skoro 300 lidí (61 míst k sezení a 239 k stání), jejich snadný nástup a výstup umožňuje dvojice dvoukřídlých dveří v každém článku soupravy.

Pražským podmínkám je uzpůsobené i barevné schéma tramvaje: černá, červená, stříbrná a žlutá. Co se týče interiéru, dává Škoda Transportation na výběr z dřevěných, plastových nebo textilních sedaček. Ačkoli například Pavel Bém by se podle svých slov přimlouval za nejluxusnější poslední variantu, budou se zřejmě pražští cestující vozit na levnějších, ale vandalům a bezdomovcům odolnějších, sedačkách ze dřeva či plastu. Vraťme se k tomu, čím je 15T v českých poměrech přelomová. Stoprocentní bezbariérovost bylo dosaženo díky synchronnímu pohonu: každá náprava je hnaná nezvykle malým elektromotorem, umístěným tak, aby nijak zásadně nezasahoval do interiéru jednotlivých článků. „Kromě výrazné prostorové úspory je i pohon úspornější,“ líčí výhody synchronního pohonu Pavel Tarant, produktový manažer Škody Transportation. Jako jedinou nevýhodu pak uvádí složitost a nákladnost konstrukce.

Právě pohonná jednotka tvoří největší položku z 66 milionů, které by měl Dopravní podnik za každou tramvaj zaplatit. Celková hodnota zakázky je zhruba 17 miliard korun. Od roku 2009 do 2017 postupně Dopravní podnik převezme 250 kusů tramvají 15T.



↖ Vnitřní informační panely nabízejí cestujícím nový standard informovanosti.

↑ Ovládací panely a prvky v kabině řidiče vozu Škoda 15T ForCity.

← Za skleněnou zástěnou se nalézá kabina řidiče.

↙ ↘ ↗ Interiér vozu umožňuje výběr ze tří druhů sedaček – polstrované, plastové a dřevěné. Pražský primátor Pavel Bém se nejvíce přiklání k polstrování.



V souvislosti s představením nové plzeňské tramvaje Škoda ForCity v areálu plzeňského závodu Škoda Transportation položila redakce internetového magazínu DP-ARÉNA několik otázek technickému řediteli Dopravního podniku hl. m. Prahy. Jak tedy zbrusu novou tramvaj 15T vidí ing. Radek Zamrazil?

Jaký byl Váš pocit, když jste tramvaj 15T prvně neviděl na obrázku, ale v reálu? Jaká adjektiva Vám v tu chvíli bleskla hlavou?

Tramvaj 15T na mě působila příjemným, klidným až dominantním dojmem technicko-technologického vyspělého stroje právě pro toto století. Uklidňovaly mne zejména mně známé vyřešené problémy (např. zádržný systém), které oproti její předchůdkyni 14T nebyly zcela podle našich představ a zkušeností z provozu a které mi „leží“ stále v hlavě. „Patnáctka“ u mne dominovala právě pro své technické inovační řešení jak zcela nově pojatých podvozků a jejich konstrukci, tak atypickým pohonem, který skýtá několik know – how firem, které se na něm podílely a nepochybně dominantní kabinou řidiče, která připomíná kokpit letadla. Její zevnějšek působí příjemným, nenásilným dojmem, z části nostalgickým, asi právě pro tu červenou barvu. Myslím, že architekt Patrik Kotas odvedl dobrou práci.

Můžete – stručně – vysvětlit rozdíly mezi tramvají 14 a 15T?

Vozidla jsou rozdílná velmi. Už jenom pojetím vozidla samotného, kde 15T je 100% nízkopodlažní vozidlo a má zcela odlišný pohon než doposud provozované tramvaje u nás – a to je synchronní střídavý 740kW motor bez převodovek. To znamená, že každé z šestnácti kol má svůj vodou chlazený motor spojený s kolem pouze spojkou!

Jinak další rozdíly jsou například: 100% adheze využitá pro pohon; hnací podvozky s extrémně malou stavební výškou; uspořádání podvozků; individuální pohon kol synchronními motory; opotřebení kol a kolejnic by mělo být srovnatelné nebo lepší ve srovnání s tradičními podvozkovými vozidly; kompaktní vnitřní prostor – tři velmi si vzájemně podobné nízkopodlažní články; chlazení trakčních motorů vodou; osazení vozidla novými technologiemi a systémy, jako je GPS, ethernet, Wifi, LCD pro cestující a dotykový LCD panel pro řidiče, dotyková fólie v kabině řidiče místo mechanických přepínačů apod.; nové pojetí vnitřního vybavení a uspořádání – prototypové vozidlo má každý článek v jiném provedení – což je velmi příjemné porovnání vhodného interiéru; informační systém pro cestující je v novém provedení LCD a i novém grafickém rozvržení.





Ačkoli novou tramvaj 15T do této chvíle řidiči pražských tramvají neviděli, spekulují o tom, či vozovně se dostane té cti, že ji za jejími vraty naleznou - kam se s patnáctkou počítá?

Uvažujeme o několika variantách, ale nejspíš nejdříve se nám zatím jeví vozovna Pankrác, která je z části připravená technicky přijmout tento typ tramvaje. Vozovna má příhodnou halu denního ošetření, vhodný mycí rám, částečně připravenou pracovní lávku, kterou bude nutno přizpůsobit. Lávka je stavěná původně pro tramvaje RT6N1, ale snad bude využitelná i pro vozidla 15T – a v neposlední řadě odborně zdatné zaměstnance vozovny, kteří si prošli zkušenostmi s novými elektrovýzbroji na vozech T3R.P. Přikláňáme se pro tuto variantu i z důvodu nově budovaného stacionárního plně automatického měřicího stanoviště pro měření tramvajových kol. Tím dokážeme předvídat opotřebení kol v provozu a říci, zda se představy konstruktérů splnily, nebo naopak. Výhodou je i délka jednotlivých hal vozovny.

Tak jak půjde život „patnáctky“ a její dodávky do DP Praha, budou tyto vozy systematicky děleny i mezi další vozovny. Uvědomujeme si, že v počtu dvou set padesáti kusů tím nahradíme podstatnou část vozového tramvajového parku. Samozřejmě že máme připravenou dlouhodobou strategii o zachování počtu tramvajových vozů, jejich typu a rozmístění, ale o tom bych se nyní nezmíňoval, protože toto limituje spousta dalších kroků, které musíme udělat společně.

Je ještě něco, co byste chtěl k nové tramvaji říci?

Chci věřit tomu, že nová tramvaj přinese více technických výhod než její předchůdkyně, méně oprav a více spokojenosti našim cestujícím. Proto, aby tomu tak skutečně bylo, jsme vstoupili na úrovni technického řízení a jednotky Správa vozidel Tramvaje se Škodou Transportation s. r. o. do intenzivních jednání, abychom byli schopni eliminovat a předejít problémovým částem, které známe z vozu 14T, z jeho údržby, vyjádření cestujících a i průzkumu, který jsme si nechali vypracovat firmou Westminster – tak, aby podklady pro tato rozhodnutí byly objektivní a v co největší míře správné. K jednání jsme přizvali vždy kolegy z ostatních útvarů, protože i jinde se tato tramvaj dotkne profesí a činností – jde například o provozní pracovníky, hasiče apod. Samozřejmě, že i tato tramvaj nese s sebou některé nezvyklosti nebo změny, ale to je na posouzení, zda je to na obtíž, či pouze nezvyk z „klasik“ typu T.

Konkrétně jsme projednávali tyto problémy: určit podmínky provádění havarijního pojezdu tramvajového vozu s cestujícími a bez cestujících; konstrukčně řešit jednoduché a rychle sejmутí čelního krytu pouze za použití univerzální klíčky.

Všechny kryty nebo víčka, které je nutno odmontovat při havarijní manipulaci, musí být rychle odjištěny pomocí univerzální klíčky a sejmuty bez jejich destrukce; přizpůsobit zvedací místa pro použití vaků a hydraulických zvedáků systému LUKAS; dodat výpočet chodových vlastností, opotřebení a bezpečnosti proti vykolejení i na kolejnici S 49 při použití VM profilu; upřesnit vzájemně informační systém pro cestující, vizuálně, fonicky, reklamy, mapa města apod.; dodat vyjádření, zda lze vůz 15T provozovat na souběhu kolejnic NT 1 a S 49; pokud ano, s jakým jízdním profilem kola? Provéřit možnosti soustružení kola na podúrovňovém soustruhu v DPP; dodat výkres – příčný řez kola; dodat údaje o konstrukci ochrany k zabránění pádu člověka pod přední podvozek; zpracovat systém přesouvání podvozků pod vozem z hlediska souměrného opotřebování jízdního obrýsu; hlášení čísla linky a směru jízdy na povel č. 3 slepecké vysílačky typu VPN nezávislé na ostatních povelích pro odbavovací zařízení tramvaje, aby jeho reakce na povel byla bezprostřední; pro uvedení hlasové informační fráze



Škoda 15T ForCity se na zkušební koleji v areálu plzeňské „Škodovky“ představila veřejnosti.

použití úvodní znelky jako u ostatních vozidel DPP (ne znelky vyhrazenou pro typ 14T); zachovat akustickou signalizaci pro nevidomé u prvních dveří určených cestujícím povel č. 4 slepecké vysílačky typu VPN (Morse .-.-.-) shodně s 14T. Rovněž se osvědčilo přímé otevírání těchto dveří povel č. 4 bez účasti řidiče. Zařízení musí reagovat na povel mimo tramvaj i z interiéru. Zbývající dveře pro cestující takto opatřeny nebudou; požadavek – vyhradit pro nevidomé cestujícího s vodicím psem právě sedadlo ve směru jízdy v uličce hned za kabinou řidiče a místo pro psa za dveřmi do kabiny řidiče vedle sedadla. Místo bude označeno samolepkou se standardním piktogramem; vybavit vůz (kabina řidiče) držákem jízdního řádu a nápojů; opatřit podvozek čipem k bezkontaktní identifikaci kola kompatibilní s měřicím zařízením DP; DP – požaduje podlahovou krytinu Altro 2,8 mm dle specifikace výrobce na dobu životnosti cca 30 let; instalovat ochranné fólie na okna a krycí skla LCD monitorů v prostoru pro cestující; na podlahu vozu použít překližku s vloženou středovou gumou; rozšířit prostor (uličku) pro cestující; kvalitní a komfortní odpružení vozu s ohledem na komfort jízdy pro cestující a kolejový svršek; nižší hluk vozu a podvozků, než je změřený u 14T.

Na závěr bych ještě doplnil, že první prototypový vůz 15T bude též k vidění na veletrhu Innotrans v Berlíně od 23. 9. 2008, který se koná jednou za dva roky a je opravdu svátkem pro odbornou veřejnost jak dopravní, tak kolejové techniky. Podle úvodních jednání se Škodou Transportation s. r. o. by DPP měl obdržet 2–3 různě vybavené prototypy, které by sloužily ke zkušebnímu provozu do doby homologace těchto tramvají. Právě zde budu dohlížet, aby z těchto dvou tramvají byla vybrána nejlepší řešení pro konečnou sériovou variantu za účasti všech dotčených složek DPP. Zde vidím opravdu velkou šanci prosadit naše požadavky než bude tramvaj zhomologována. Samozřejmě je třeba brát v úvahu již v minulosti platnou Zadávací dokumentaci, která je součástí uzavřených kontraktů z roku 2006.

Vyčerpávající... a co dodat závěrem? Snad jen tolik, že tramvaj Škoda ForCity (15T) byla příjemným překvapením. Že se Praha skutečně má na co těšit.



Požár v garážích Řepy

Ve čtvrtek 14. 8. 2008 došlo v provozovně SVA Řepy k požáru autobusu a jeho rozšíření na budovu garáží. Jednalo se o největší požár v objektech Dopravního podniku za poslední roky. Sloup černého dýmu byl viditelný z celé Prahy.

Ing. Michal Brunner, Hasičský záchranný sbor DP
Foto: Leoš Kučera, HZS hl. m. Prahy a Kamila Drábková, HZS DP

Krátce po poledni dne 14. 8. 2008 ostraha provozovny SVA Řepy zaznamenala signál elektrické požární signalizace a upozorovala kouř vycházející z atria jedné z hal garáží. Začal hořet odstavený nízkopodlažní klubový autobus, výrobce Irisbus. Požár vzniknul v motorovém prostoru, rychle se rozšířil na celé vozidlo a byl provázen vznikem hustého kouře. Na místo se rychle začali sbíhat zaměstnanci provozovny, ale pro velké zakouření uvnitř objektu neměli šanci dostat se k místu hoření a provést první zásah pomocí hasičích přístrojů nebo nástěnného hydrantu. Na pokyn vedoucího provozovny začali zaměstnanci s evakuací v blízkosti stojících autobusů a vypnuli elektrický proud v objektu, aby vytvořili podmínky pro zásah hasičských jednotek. Ostraha objektu mezitím nahlásila požár na tísňovou linku Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy a na operační středisko HZS Dopravního podniku. Na místo události vyjely jednotky z městských požárních stanic Petřiny, Jinonice, Radotín a z centrální

stanice v Sokolské ulici. HZS DP vyslal na místo jednotky z požárních stanic Zličín a Kačerov a velitele směny ze stanice Hostivař. V průběhu zásahu pražští hasiči povolali ještě rychlý zásahový automobil se zařízením Cobra pro hašení v nepřístupných prostorách a řezání materiálů pomocí vysokotlakého vodního paprsku, a dále jednotku sboru dobrovolných hasičů městské části Praha 17 – Řepy. Na místo se dostavila také skupina HZS hl. m. Prahy pro zjišťování příčin požárů. Zásah probíhal v náročných podmínkách, hasiči pracovali v izolačních dýchacích přístrojích, v zakouřeném prostředí s vysokou teplotou, mezi montážními jámami, pod tavícími se plastovými světlíky a na požárem narušených střešních konstrukcích. Požár byl zlikvidován společnými silami hasičských jednotek přibližně po dvou hodinách. Na likvidaci bylo nasazeno sedm C-proudů na vodu a těžkou pěnu a již zmíněné zařízení Cobra. Požárem byl zcela zničen autobus a vážně poškozena je střecha kóje nad autobusem



a střecha sousední kóje, kam se oheň přenesl. Příčina požáru je zatím v šetření a škoda je odhadována na 30 milionů Kč. O dalším osudu střešní konstrukce rozhodne statik. Již teď je však zřejmé, že razantní postup zaměstnanců provozovny a zasahujících hasičů zabránil daleko větším škodám.

Vykolejení tramvaje 14T

V úterý 19. srpna, krátce po 16. hodině, došlo v Plzeňské ulici ke srážce zahraničního dálkového autobusu s tramvají typu Škoda 14T na lince 10. Tramvaj po srážce vykolejila. Nehoda se naštěstí obešla bez zranění a bez větších škod na vozidlech, přesto byla likvidace následků události havarijními složkami DP časově i technicky náročná.

Ing. Michal Brunner, Hasičský záchranný sbor DP
Foto: Karel Stárek, HZS DP

Operační středisko Hasičského záchranného sboru DP přijalo zprávu o události v 16:21. Na místo okamžitě vyjely hasičské jednotky z Hostivaře, Kačerova i Zličína, včetně velitelského automobilu a havarijních vozidel s nakolejovacím zařízením LUKAS. Jednalo se o historicky první reálný výjezd



přibližně 1,5 metru mimo osu kolejí. Velitel zásahu HZS DP rozhodnul o nasazení systému LUKAS. To byla jediná možnost, jak vrátit tramvaj zpět do kolejí, protože stávající havarijní jeřáb DP manipulaci s tramvají typu 14T neumožňuje. Tramvaj byla nadzdvihnuta hydraulickými zvedáky a posunuta po nakolejovacím můstku zpět nad koleje. V tomto okamžiku se začala projevovat řada komplikací, které zatím nebylo možné simulovat při provádění výcviku jednotek HZS DP na vozov- →



nách a tramvajových smyčkách. Tramvajová trať byla mírně klopená a tramvaj po zdvihnutí sklouzávala do boku. Články tramvaje zůstávaly vzájemně natočené v kloubových spojích, a proto přední podvozek, pevně zavěšený pod předním článkem, zůstával natočený vůči ose kolejí a nešel nakolejit. K vyrovnání článků tramvaje nepomohl ani pokus s popojetím tramvaje vlastní silou. Nakonec hasiči rozhodli položit pod druhý (letmý) článek tramvaje druhý můstek pro boční posun. Protiběžným pohybem dvou nakolejovacích můstků se podařilo články tramvaje vzájemně srovnat a následně spustit kola předního podvozku zpět do kolejí.

Vlastní zásah HZS DP na místě události trval téměř přesně 120 minut. Tento čas byl vyplněn nepřetržitou činností hasičů, zejména náročnou prací s ustavením všech potřebných prvků nakolejovacího systému LUKAS a následnou milimetrovou manipulací s mnohatunovými hmotami tramvaje 14T. Potvrdily se obavy, že nakolejení pětičlánekové tramvaje se třemi pevnými podvozky vyžaduje složitější a časově náročnější činnosti oproti tramvajím klasické koncepce ČKD s otočnými podvozky. Přes všechny komplikace se ale tramvaj podařilo vrátit do kolejí a zajistit zprůchodnění důležité dopravní tepny metropole. Pozitivní zkušeností ze strany hasičů Dopravního podniku byla velmi dobrá spolupráce s dispečery JPT a pracovníky mobilní čtyř Technické kontroly JSVT při řešení této mimořádné události.



Použití zaměstnanecké jízdenky v roce 2009

Zaměstnanecké kupony zaměstnancům, jejich rodinným příslušníkům a důchodcům a jejich rodinným příslušníkům na rok 2009 se budou prodávat od 1. do 30. listopadu 2008 v předprodejních místech ve stanicích metra a v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5, Praha 2.

Ing. Marie Lásková, odbor Dopravní odbavovací systém

Při zakoupení kuponu je nutné předložit zaměstnaneckou průkazku. Zaměstnanecký kupon je nedílnou součástí zaměstnanecké průkazky a je platný na příslušné období (jeden rok). Identifikační číslo uvedené na kuponu je shodné s identifikačním číslem uvedeným na průkazce a je na kupon tištěno při jeho prodeji. Po tomto termínu, ve zvláštních případech, vystaví zaměstnanecký kupon lístkárna. Lískárna vystaví zaměstnanecký kupon i při vystavování zaměstnanecké průkazky v průběhu roku a v případě vystavování duplikátů. Důchodci obdrželi od lístkárny jmenovitě dopis se všemi dispozicemi k zakoupení

zaměstnaneckého kuponu na rok 2009. Důchodcům, kteří pobírají plně invalidní, vdovský, příp. vdovecký důchod nebo důchodcům, kteří mají děti starší 15 let a mladší 26 let, které navštěvují základní školu nebo se soustavně připravují na budoucí povolání řádným studiem na střední nebo vysoké škole, vystaví kupon na rok 2009 příslušná lístkárna. Pro informaci čtenářů uvádím, že na našich internetových stránkách www.dpp.cz v části Jízdné – Prodej jízdenek – Prodejní místa v metru – jsou (podle jednotlivých tras) uvedena všechna prodejní místa jízdních dokladů včetně prodejní doby.

Prodej zaměstnaneckých kuponů prostřednictvím karty Opencard bude řešen ve 2. fázi Projektu Opencard, tj. v průběhu roku 2009.

Možnosti použití zaměstnanecké jízdenky se oproti roku 2008 nemění. Jak tedy budeme v systému pražské integrované dopravy jezdit na zaměstnaneckou jízdenku v roce 2009? Zaměstnanecká jízdenka zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí** na všech linkách pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy (v tarifních pásmech P a 0), tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín a autobusech včetně příměstských autobusových linek (provozovaných dopravním podnikem i ostatními dopravci). Držitel zaměstnanecké

jízdenky má právo vzít s sebou do vozidla bezplatně zavazadlo, kočárek s dítětem, jízdní kolo (pouze v metru) a psa. Zaměstnanecké jízdenky jsou uznávány i na pěti přívozech, které byly v rámci pražské integrované dopravy zprovozněny, a to přívoz P1: Sedlec – Zámky, P2: V Podbabě – Podhoří, P3: Lihovar – Dvorce – Žluté lázně, P4: Dětský ostrov – Národní divadlo – Hollar a přívoz P5: Císařská louka – Jiráskovo náměstí. Zaměstnanecká jízdenka **neplatí** ve vnějších tarifních pásmech, to jsou pásma za hranicemi hl. m. Prahy (pásma 1, 2, 3, 4 a 5) a neplatí ve vlcích Českých drah, a to ani ve vlcích zapojených do systému pražské integrované dopravy a na lanové dráze v ZOO Praha. Pro jízdu ve vnějších tarifních pásmech je nutno si koupit buď jízdenky pro jednotlivou jízdu, nebo doplňkové kupony pro příslušný počet vnějších tarifních pásem. Jde o doplňkové časové kupony BUS + ČD pro použití v příměstských autobusech i ve vlcích Českých drah zapojených do systému PID určené pro pásmo 0 a vnější pásma 1, 2, 3, 4 a 5. Doplňkové kupony PID určené pouze pro použití ve vlcích Českých drah byly od 1. 1. 2008 zrušeny. Doplňkové časové kupony lze koupit k průkazce pražské integrované dopravy i ke kartě Opencard. Zaměstnanecká jízdenka neopravňuje držitele k přepravě dopravními prostředky dopravních podniků v jiných městech ČR.

Dopravní podnik otevřel dveře

Veselý program pod smutným nebem

Ani ocelově šedá obloha a chlad neodradily zástupy lidí od účasti na Dni otevřených dveří Dopravního podniku. Ze zastávky Kačerov odjízděly do Garáží i Depa maximálně plné autobusy po celou otvírací dobu. Ani vozovna Střešovice si na nedostatek návštěvníků nemohla stěžovat. „Během šesti hodin nás navštívilo šest tisíc lidí,“ říká hlavní organizátorka akce, Marie Vrančíková z oddělení Marketing.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Ve Střešovicích se dokonce táhla fronta až na ulici. Účast tu znatelně zvýšily Dny evropského dědictví, které ve vozovně probíhaly po celý víkend, během nějž střešovickým muzeem prošlo tři tisíce návštěvníků. Těžko určit, co bylo pro lidi hlavním lákadlem, stejnou pozornost budily jak historické exponáty, tak současné typy tramvají.

A jak to vypadalo na druhém konci města? Ze zastávky Kačerov odjízděly speciální autobusy v pětiminutových intervalech. První zastávkou byly Garáže. Už při výstupu člověk nemohl přeslechnout dětské výskání z hřiště, které organizovala Městská policie. Na relativně malé ploše ohraničené páskou vznikla soustava křižovatek a nejrůznějších odboček označených patřičnými značkami. Po ní se proháněly děti na kolech – samozřejmě pod dozorem strážníka, který měl také na starosti střídání „směn“.

Dostat se do „silničního provozu“ ale není jen tak. Děti si musely nejprve zajít do policejního stánku pro řídicí testy a u stolků je vyplnit. Obtížnost a forma testů jsou přizpůsobeny různým věkovým kategoriím: od vyložené obrázkových pro pěti či šestileté po klasické testy s několika možnostmi. „Pokud má dítě příliš mnoho chyb, musí si test zopakovat, když má ale třeba jednu chybu, vysvětlíme mu ji a vydáme řídicí průkaz,“ říká strážník Kmenta, který za pět hodin „pasoval“ přes 1200 malých řidičů.

„Takových hřišť máme v Praze víc, vydáváním řídicích průkazů chceme děti motivovat k tomu, aby se naučily ales-



poň základní zásady silničního provozu,“ vysvětluje Kmenta. Dlužno dodat, že během našeho rozhovoru několik dětí nezastavilo na stopku či nedalo přednost v jízdě kolům na „hlavní silnici“.

Na můj dotaz, zda musel už někomu řídicí průkaz za vážné porušování dopravních předpisů odebrat, kroutí Kmenta se smíchem hlavou. Co se týče dospělých, přitáhl jejich pozornost nejvíce dispečink, kde se lidé mohli zeptat na cokoli z oblasti řízení hromadné dopravy v Praze, a infostánek, o němž bylo dopředu známo, že tiskne zdarma jízdní řády. Obsluhující pan Martin Jurák, který běžně pracuje v infocentru Můstek, neměl v době našeho příchodu představu, kolik už tudy prošlo lidí: „Každopádně jich bylo hodně.“ Člověka okamžitě napadne, jestli návštěvníci služby infostánku nezneužívají. „Občas se najde někdo, kdo chce vytisknout všechny linky, co po Praze jezdí. Jeden pán za mnou opakovaně chodil, abych mu vytiskl jízdní řád jedné linky pro každou zastávku zvlášť. Snažíme se v těchto případech vysvětlit, že to není technicky možné,“ říká Jurák. Ne vždy jsou ale tyto požadavky motivovány heslem „přece to tady nenecháme, když je to zadarmo“. Některé děti jízdní řády sbírají a vymyšlí si i vlastní linky. Maminka jednoho z těchto „malých dispečerů“ si například odnesla jízdní řád



všech tramvají od jedničky po čtrnáctku. „Prý toho má její syn už celou krabici,“ usmívá se Jurák.

Zájem budily i garážované autobusy, které vystrkovaly na návštěvníky svá odkrytá pozadí. Lidé se nejčastěji ptali na technické parametry vozů a jejich závady. Uznání patří kapele Hamleti, která ani ke konci dne neztratila elán a snažila se rozhýbat poslední návštěvníky i značně vyzrálý personál.

Kdo se dost nabažil atrakcí Dopravního podniku a nejrůznějších vystavovatelů, mohl se přemístit o zastávku dál do Depa. Jako první se očím a uším příchozích nabízel kinosál hojně obsazený až do zavírací hodiny. Z jeho programu vzbudil zřejmě největší pozornost dokument o záplavách. Poté se davy hrnuly do útrob samotného depa, kde na ně čekaly nejrůznější typy souprav metra. Celkově proběhl Den otevřených dveří bez zádrhelů a incidentů. Jediným zklamáním bylo zrušené promítání Kinobusu kvůli špatným světelným podmínkám. Jinak ale můžeme s uspokojením říct, že akce navzdory mizernému počasí splnila svůj smysl.

Vozovna Strašnice stoletá

Tramvajová vozovna Strašnice je z pražských tramvajových vozoven „služebně nejstarší“. Na počátku října tomu je přesně sto let, kdy odtud vyjely na své trasy první vozy. Kdybychom ale viděli strašnickou vozovnu v době jejího vzniku, málokterý člověk, který ji má dnes jako „domovskou“, by ji poznal. Na přelomu dvacátých a třicátých let totiž prošla nebyvalou omlazovací kúrou. Svoji současnou tvář má teprve pětasedmdesát let.

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

Strašnická vozovna, jejíž významné výročí si připomínáme, je sice služebně nejstarší vozovnou, ale není nejstarším objektem, který Dopravní podnik vlastní. Tím je provozovna na Švábkách, jejíž první část postavil už v roce 1896 František Křížík pro svoji Elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany. Dopravní podnik areál získal až v roce 1907. Nejstarším objektem, který si náš podnik sám postavil, je nynější sídlo provozu Vrchní vedení, které známe pod jménem Orionka, jehož první část postavila vinograd-

Tak vypadal interiér strašnické vozovny kolem roku 1922. Tuto atmosféru s dřevěnými krovky a podpěrnými sloupy si můžeme vychutnat už jen ve Střešovicích. Stejnou konstrukci měla také vozovna v Košířích, postavená v roce 1902.



Strašnická vozovna (na snímku) měla jednotlivé lodě v jedné rovině, střešovická vozovna má třetí (a později i čtvrtou lod) vzhledem ke složitějšímu terénu níž.

ská obec pro svoji tramvaj v roce 1897 a druhou část si o rok později postavily Elektrické podniky – tedy my. Tato bývá lá tramvajová vozovna, o které jsme už psali před rokem podrobnější reportáž, je areálem, který náš podnik ze všech svých pracovišť vlastní nejdéle.

Ale vraťme se do Strašnic. Moc nechybělo a vozovna mohla stát jinde. Když se v roce 1906 připravovalo rozšíření tramvajových tratí do oblasti Letné, Střešovic a Královských Vinohrad, bylo nezbytné pro rychle se rozrůstající vozový park tramvajů postavit dvě nové vozovny. Jedna byla navržena na Letné poblíž tamní vodárny, druhá pak za Vinohradskými hřbitovy, přibližně v místech, kde se dnes nachází strašnické krematorium. Obě navrhované vozovny shodou okolností potkal stejný osud. Našel se pro ně výhodnější pozemek. Sice byly dál od centra, ale současně přispěly k zajištění dopravní obsluhy dalších předměstských obcí.

Od navrhované vozovny za Vinohradskými hřbitovy do Strašnic to bylo ještě poměrně daleko. Nebylo tedy divu, že se strašnické obecní zastupitelstvo začalo zabývat myšlenkou na prodloužení tratě co nejlíže ke středu obce. Aby žádost o prodloužení tratě měla větší naději na úspěch, nabídli 12. prosince 1906 strašnickí zastupitelé Elektrickým podnikům (či přesněji pražské obci, která byla majitelem dopravního podniku) bezplatně pozemek v blízkosti křižovatky Vinice, který předtím odkoupili od Jana a Marie Hlavových. Vlastní náklad na stavbu

tratě sice vzrostl zhruba o 33 a půl tisíce korun, „avšak odpadnutím kupní ceny za pozemek byl více než nahrazen,“ uvádělo se ve zprávě správní rady Elektrických podniků. Strašnické obecní zastupitelstvo za pozemek zaplatilo 90 tisíc korun! Byla to názorná ukázka, že některé obce, dožadující se tramvajového spojení s Prahou, dokázaly něco i obětovat.

V říjnu 1907 byla uvedena do provozu trať od Muzea po dnešní Vinohradské třídě přes Floru až k Vinohradským hřbitovům. Projekt původní vozovny byl mezitím u ministerstva železnic odvolán a rychle se pracovalo na projektu novém.

Se stavbou vozovny se začalo 25. října 1907. Bylo to ještě dříve, než proběhla veškerá potřebná úřední jednání. Práce trvaly necelý rok, přestože musely být v den před Štědrým dnem přerušeny pro velké mrazy. V té době měla správní rada představu, že se vozovna začne používat v květnu, a vyzvala provozní personál linek, které měly být ze Strašnic vypravovány, aby si našel vhodné bydliště v blízkosti vozovny. Jenže nebyla hotova ani vozovna, ani trať od stávající konečné u Vinohradských hřbitovů. Trať se stavěla až v červnu a byla uvedena do provozu 1. srpna 1908. Ve stejný den byla po komisionální prohlídce, uskutečněné 31. července, formálně předána svému účelu i nová vozovna. Jenže – s jejím užíváním se nezačalo. Důvody, které k tomu Elektrické podniky vedly, se zatím nepodařilo zjistit. Existuje jen



jediný dokument – dopis, kterým správní rada Elektrických podniků oznamuje ministerstvu železnic ve Vídni, že provoz vozovny začal (až) 8. října 1908.

Když do Strašnic přijela po dnešní Vínohradské třídě (tehdy Černokostelecké silnici) v roce 1908 první linka, byla to jedenáctka. Také obracela ve strašnické vozovně, ale na dvoře, protože objízdná kolej ještě neexistovala. Cestující mohli vkročit dokonce na dvůr vozovny, kde byla nástupní zastávka. Velkým problémem se ukázala malá šířka vjezdu mezi zděnými pilíři, kde nebyl dostatek místa pro chodce i tramvaj. Už při techniko-policejní zkoušce bylo zástupcem Generální inspekce rakouských drah nařízeno, aby byla mezera mezi zdí a vozem na každé straně zvětšena alespoň na 80 centimetrů. Úprava pilířů byla provedena ještě před zahájením plného provozu vozovny. Přístup cizích lidí do areálu také nebyl zrovna žádoucí, proto chtěla správní rada Elektrických podniků konečnou přesunout na výhybnu, která by byla vybudována před vjezdem do dvora v dnešní Starostrašnické. Rekonstrukce se pořád odkládala a nakonec se neuskutečnila. Teprve když se v roce 1919 zřídila druhá kolej v úseku od dnešní zastávky Želivského k vozovně (trať tu byla od počátku provozu původně pouze jednokolejná s výhybnami), využilo se rekonstrukce k přeložení konečné zastávky na ulici na koleje prodloužené až ke Krátké ulici. Vozovna Strašnice vypadala v době svého vzniku vlastně zcela jinak. Pokud byste chtěli získat přesnější dojem o jejím vzhledu, museli byste navštívit vozovnu Střešovice, která byla stavěna podle stejného vzoru. Vozovna – nebojme se říci: původní – měla jen tři lodě po pěti kolejích. Střešní konstrukce byla dřevěná, podepřená dřevěnými sloupy jednak mezi první a druhou lodí a také podél střední koleje každé lodi. Mezi druhou a třetí lodí byla dřevěná příčka. Koleje v prvních dvou lodích byly podsklepeny. Právě jen podle podsklepení

A to je první snímek vozovny pořízený po dokončené rekonstrukci. Dnes by se podobná fotografie pořizovala těžko, protože dvůr slouží také jako parkoviště pro automobily zaměstnanců.



kolejí se dají rozlišit dobové fotografie z interiérů strašnické a střešovic-
ké vozovny. Vozovna ve Střešovicích neměla první tři koleje podsklepené. (Vodítkem nebyla ani čísla linek. Obě vozovny vypravovaly stejné linky.) K jižní stěně remízni haly přiléhala skladiště, zámečnická dílna, šalanda (odpočinkový prostor pro zaměstnance, sloužící také jako šatna a jídelna) a kotelná parního topení. Na západní straně areálu byly za halou postaveny další budovy – hrázděné skladiště, zděná dílna vrchní stavby, záchod, šalanda pro dělníky a konírna pro tři páry koní. Ve vozovně bylo totiž také sídlo vrchní stavby a byla tu odstavena některá pojízdna lešení pro opravu vrchního vedení. V jihovýchodním rohu byla při hlavní ulici, která se tehdy jmenovala Vínohradská, dnes Starostrašnická, postavena patrová administrativní budova s výpravou a třemi služebními byty. U vjezdu do dvora stála vrátnice s malým bytem vrátného. V této podobě vydržela vozovna zhruba dvě desetiletí. Sice se mezitím odtud v roce 1914 odstěhovaly dílny vrchní stavby, přesto se tu některé práce ještě uskutečňovaly. V roce 1920 byly dokončeny již dříve schválené a postupně budované manipulační koleje. Jednak to byly dvě kusé koleje k dílnám vrchní stavby, a především objízdná kolej kolem haly vozovny, první svého typu v Praze. V roce 1929 bylo kolejiště rozšířeno ještě o nákladní kolej do nové měnirny. V letech 1929–1933 se uskutečnila zásadní přestavba vozovny. Prvním úkolem bylo vozovnu rozšířit. Na severní straně byla ke stávající hale přistavěna

čtvrtá loď s nýtovanou ocelovou střešní konstrukcí a tři původní lodě byly prodlouženy. Toto rozšíření se stalo na úkor objízdné koleje, která musela být pro nedostatek místa na severní straně haly zrušena. Rozšířené části vozovny byly dány do provozu 1. listopadu 1930. Následovala postupná přestavba původních lodí, při které byly stávající dřevěné konstrukce zrušeny a nahrazeny rovněž ocelovými. Z původní haly zůstala prakticky jen část jižní zdi. Všechno ostatní bylo přestavěno. Dílny se přestěhovaly do zadní (západní) části haly, přestavěla se i kotelná. Zbořena byla stará vrátnice a nahrazena novou, na administrativní budově bylo přistavěno jedno patro. Úplně bylo rekonstruováno kolejiště.

Do dnešní doby se dochovaly některé pomocné objekty, především bývalá konírna (dnes za budovou měnirny) a šalanda pro dělníky vrchní stavby. Oba objekty pochopitelně slouží jiným účelům.

Během let došlo k četným dalším úpravám vozovny, které si vyžadovaly provozní potřeby. Několikrát bylo částečně upravováno i kolejiště. Největší přestavbu zaznamenalo v letech 1972–1973, kdy dostalo vlastně dnešní podobu, včetně nové objízdné koleje. (Starší kusá manipulační kolej byla postupně prodloužována už v dřívějších letech, ale úplného zaústění do kolejiště na severní straně se dočkala až při zmíněné přestavbě). Kolejiště vozovny tak dnes bez zásadnějšího zásahu funguje pětadvacet let. Když Dopravní podnik před pěti lety vydával brožuru Vozovna Strašnice 1908–2003, uvádělo se, že je prakticky jisté, že se vozovna Strašnice svojí „stovky“ dožije. Ta určitá pochybnost byla dána tím, že už od konce sedmdesátých let 20. století se čas od času mluví o jejím zrušení. Aby se tak mohlo stát, musela by být postavena vozovna nová, což představuje velké investice. Její několikrát uvažované přestěhování do Hostivaře se neuskutečnilo a strašnická vozovna určitě bude ještě nějaký čas tramvajím beze změny sloužit. Ať již to je pět, nebo dvacet let, přejeme vozovně i jejím zaměstnancům hodně štěstí a úspěchů.



Původní pohled na vjezd do vozovny kolem roku 1922. Při přestavbě v letech 1929–1933 se tu také mnohé změnilo, stejně tak v letech 1972–1973. Na snímku má administrativní budova o patro méně než dnes.



Dopravní podnik města Brna

Tam, kde revizoři zakazují označovat lístky

Hromadná doprava v Brně začala fungovat od roku 1869, kdy byla otevřena první koněspřežná dráha v Česku a celkově třetí v rámci Rakouska-Uherska (po Vídni a Budapešti). Nebudeme ale v našem článku zabíhat do historie, s níž se lze seznámit na stránkách DPMB. Nás při návštěvě této jihomoravské metropole zajímala hlavně přítomnost a plány do budoucna.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: DPMB

140 let tradice

Rytmus každého města určují jeho obyvatelé a instituce. Pro čtyřistatisícové Brno jsou typické dvě skupiny: 80 tisíc vysokoškolských studentů a 66 tisíc důchodců. Dohromady vytvářejí kolorit protikladných životních stylů, jemuž se musí přizpůsobovat i hromadná doprava.

Vedení brněnského dopravního podniku může při plnění úkolů stavět na sto čtyřiceti letech zkušeností. Přípravy na oslavu tohoto výročí už jsou v plném proudu. Ačkoli mluví DPMB Mgr. Hana Pohanová odmítla zacházet do detailů (projekt má být pro návštěvníky překvapením), prozradila nám, že se chystá například vydání publikace.

Dopravní podnik se také ve spolupráci s kanceláří Brno – Zdravé město každoročně připojuje k mezinárodnímu Dni bez aut. „Doprava v celém městě je po celý den zadarmo,“ říká Pohanová. Informují o tom i letáky ve vozech DPMB. Den bez aut je také příležitostí, aby Dopravní podnik předvedl lidem malé kouzlo: revizoři nastoupí do práce jako obvykle, ale místo aby vyžadovali platné jízdní doklady, upozorní lidi na hlavních přístupních uzlech, aby si jízdenky neoznačovali. Přípravena je i beseda pro veřejnost na tři témata, která v současnosti Dopravním podnikem nejvíc hýbou: zvyšování počtu

nízkopodlažních vozidel, řídicí informační systém a preference MHD.

V Brně funguje preference vozů hromadné dopravy na celém území. „Část systému upřednostňuje MHD automaticky, přecházíme však na modernější verzi, takzvanou optimalizaci, kdy vozidla dostávají přednost jen při zpoždění nebo při splnění určitých přesně specifikovaných podmínek,“ říká Pohanová.

Davové šílenství pod kontrolou

Brno je známé masivními kulturními akcemi. V době psaní článku probíhal například Letecký den. „Je to vždy velmi sledovaná záležitost a máme s ní bohaté zkušenosti. Stejně jako loni zřizujeme speciální linku z centra města na letiště Tuřany a také linku P, která odváží lidi ze záchytných parkovišť,“ popisuje Pohanová.

Kromě zájemců o letectví láká Brno i statisíce fanoušků motoristických sportů. Na Masarykově okruhu se ročně koná několik významných automobilových i motocyklových závodů včetně mistrovství světa Superbiků. Žádná z těchto akcí se však nevyrovná ohňostrojům na Brněnské přehradě. Vodní hladina se několik večerů po sobě rozzáří barevnými obrazy a břehy přehrady musí pokaždé pojmout sto až dvě stě tisíc diváků.

Brněnský podnik se tak musí vyrovnat s úkolem, který nemá v naší republice obdoby. „Dopravit návštěvníky na akci není až takový problém, scházejí se postupně, i když s blížícím se začátkem programu davy cestujících znatelně houstnou. Skutečnou výzvou je odjezd,“ říká Pohanová a vysvětluje: „Ve chvíli, kdy nebe nad přehradou zhasne, se celý dvoustatisícový dav pohne a odjíždí najednou z jediné zastávky.“

Stanice Přístaviště u sídliště Bystrc tak zažije větší nápor, než kdyby se tu konaly vojenské manévry. Naštěstí odlehlost místa umožňuje dopravnímu podniku si s davem poradit. „Schválně ho navádíme na jednu zastávku, aby se nezačal větvit, tam dispečerů pomáhají s nástupem a vypravují jednu tramvaj za druhou. Celkově pro akci vyhrajujeme 70 souprav. Ty jezdí s minimálními intervaly po dvou trasách, které jsou naplánovány tak, aby lidé mohli bez přemýšlení nastoupit



do kterékoli tramvaje a až posléze řešit přestupy,“ líčí nejhektičtější půlhodinu hromadné dopravy v Česku Pohanová. DPMB je připraven i na nejhorší možný scénář – výpadek proudu. „Máme v záloze autobusy, v pohotovosti je energetický dispečink,“ říká mluvčí.

Brněnská přehrada samozřejmě není jen dějištěm ohnivých kreačí. Od poloviny dubna do poloviny října křížuje její hladinu šest lodí dopravního podniku, které zastavují v deseti stanicích. Lodní personál však nezahálí ani přes zimu. Zatímco pasažéři vymění palubu za led a dál se prohání po hladině na bruslích a běžkách, zaměstnanci opravují lodě a připravují je na letní sezonu. „Na přehradě jsme učinili několik významných marketingových tahů, které nám zajistily skutečně bohatou návštěvnost,“ říká Pohanová a upřesňuje: „Před několika lety jsme spustili takzvané Pojízdné vstupenky, které kombinují vstup na hrad Veveří, do ZOO a plavbu lodí. Existují v mnoha variantách a cestující na nich výrazně ušetří. Pro lidi to je velký tahák. Máme také několik bezbariérových mol. Tam, kde není kvůli obtížnému terénu bezbariérový přístup možný, je k dispozici schodolez.“

Autobus pro neplatiče

Vstřícnost k hůře pohyblivým občanům, důchodcům a rodičům s kočárky by dnes měla být samozřejmostí ve všech městech. Brněnský podnik před dvěma lety podepsal rámcovou smlouvu na nákup stovky nízkopodlažních tramvají Škoda 13T. Čím se ale liší od všech ostatních podniků je služba DP asistent. Kdokoli potřebný může den dopředu zavolat na speciální linku a požádat

o pomoc s přesunem mezi libovolnými zastávkami. Dopravní asistent zvaží zákaznickovy možnosti, například míru pohybového omezení, zda pojedou na běžném, či elektrickém vozíku apod., vybere nejvhodnější spojení a pověří k asistenční službě revizora, který je v udaný čas nejbližší. „Při cestě k zákazníkovi revizor normálně kontroluje jízdní doklady a poté, co asistenci poskytne, se opět vrací na svoji trať. Tato služba je zdarma, stačí platná jízdenka nebo průkaz ZTP, ZTP/P,“ dodává Pohanová. Obavy ze zneužívání, které panovaly při zakládání DP asistence, se podle ní nenaplnily. „Skutečně ji využívá ta cílová skupina, pro níž je služba určena,“ pochvaluje si mluvčí.

Nejen hůře pohyblivým, ale i „mladým a neklidným“ se přizpůsobil brněnský dopravní podnik. V nočních hodinách přestávají jezdit tramvaje a nahrazují je autobusy, které se v půlhodinových

intervalech shromáždí na Hlavním nádraží, odkud vyjíždí po svých trasách. „Oceňuji to zejména lidé, kteří se vrací z hospod, klubů a diskoték. Díky rozjezdům se dostanete z centra kamkoli po městě bez přestupů.“ Noční spoje mají však své nevýhody. „Netrápí nás ani tak bezpečnost jako černí pasažéři,“ říká Pohanová. Chtít jízdenku po partě rozjařených a posilněných mladíků je někdy podobné jako jít požádat o med do medvědího brlohu, a tak dopravní podnik vymáhá svá práva pomocí nárazových akcí. „Do autobusu nastoupí početná skupina revizorů a policistů. Všechny, kdo nemají jízdenku, odvede do přistaveného zvláštního autobusu, kde s nimi vyřídí agendu. Poctiví cestující tak nejsou postiženi nějakým výraznějším zdržením,“ popisuje Pohanová.


Společné zájmy i problémy

Ačkoli je DPMB výrazně menší než pražský dopravní podnik (zhruba 3000 zaměstnanců), stejně tíživě na něj doléhá nedostatek řidičů. „Situace je nestálá, děláme celou řadu náborových akcí, snažíme se oslovovat i mimobrněnské. Zájem sice je, ale řidičem se nemůže stát každý,“ říká Pohanová. Hodně uchazečů odpadne při zdravot-

ních a psychologických testech. „Naše paní doktorka z psychologické laboratoře je velký „vyřazovač“,“ dodává napul s úsměvem a napul s povzdechem mluvčí. Stejně jako v Praze se DPMB snaží vyškolit řidiče schopné jezdit na všech trakcích.

Vozidla brněnského dopravního podniku jsou také vidět v různých filmech. Diváci Nudy v Brně si určitě vzpomenou na Miroslava Donutila opilecky pokřikujícího na spolucestující v zastávce Malinovského náměstí. „Nejnovějším projektem, na němž jsme se podíleli, je seriál Černá sanitka,“ říká Pohanová.

Systém jízdného se za posledních několik let hodně přiblížil tomu pražskému, zaveden byl například klouzavý kupon. Studentská měsíční jízdenka získala i roční variantu. Mluvčí k tomu dodává: „Ukázalo se, že studenti využívají MHD i během prázdnin, ale i pro ty, kdo ve městě přes léto neuzdistanou, je roční jízdenka výhodná.“

140 let dělí koňské spřežení od nízkopodlažní tramvaje pro téměř dvě stě lidí. Doba, do níž se brněnský dopravní podnik dostal i nároky, kterým musí vyhovět, jsme se vám pokusili ve zkratce nastínit v tomto článku. V příštím čísle se podíváme do Ostravy. 

Vozový park (údaje za rok 2007)

Typy tramvají	Počet
ANITRA	17
T3	99
T3 modernizované	41
VARIO L.F.E	4
T6	20
K2	39
K2 modernizované	44
K3R-N	4
KT8D5	17
KT8D5 nízkopodlažní stř. článek	14
KT8D5N nízkopodlažní	7
RT6N1 nízkopodlažní	4
Škoda 13T nízkopodlažní	2
vlek VV60LF	4
tramvaje historické	4
Celkem	320
Typy trolejbusů	Počet
14 Tr	84
15 Tr	8
21 Tr nízkopodlažní	43
22 Tr nízkopodlažní	8
25 Tr nízkopodlažní	3
Celkem	146
Typy autobusů	Počet
sólo	165
kloubové	76
CITY BUS nízkopodlažní	50
CITELIS kloubové nízkopodlažní	5
Celkem	296

Dopravní podnik města Brna v číslech (údaje za rok 2007)

Dopravní výkony	v tis. vozkm		
Tramvaje	15 789		
Trolejbusy	6 457		
Autobusy	17 351		
Celkem MHD	39 597		
Přepravní výkony	v tis. místkm		
Tramvaje	2 299 103		
Trolejbusy	497 430		
Autobusy	1 397 332		
Celkem MHD	4 193 865		
Přepravené osoby	v tis. osob		
Tramvaje	188 267		
Trolejbusy	41 085		
Autobusy	114 117		
Celkem MHD	343 469		
Dopravní síť	Délka sítě (km)	Délka linek (km)	Počet linek
Tramvaje	70	138	13
Trolejbusy	54	105	13
Autobusy	318	653	49
Celkem MHD	442	896	75
Nejdelší linky	Počet zastávek	km	
Tramvaj – linka 1	37	19,2	
Trolejbus – linka 29	37	17,3	
Autobus – linka 82	29	31,7	





Strojvedoucí metra velí dětskému táboru

Znovunalezený areál se otevírá našim ratolestem

Břehy i hladina Orlické přehrady se každým rokem rozevzvučí halasem malých táborníků a jejich vedoucích. Už třicet let tu děti zaměstnanců Dopravního podniku zažívají prázdninová dobrodružství. Avšak nebýt jednoho z našich kolegů, pod jehož strojvůdcovskou uniformou bije srdce zálesáka, mohla tato „orlická tradice“ odeznít do ztracena.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: tábor Orlík

Minulost: Boj o záchranu

Dopravní podnik vždy nabízel výhody svým zaměstnancům, za éry komunismu to byl plně hrazený letní tábor pro jejich děti. Duch doby se však mění a s ním i sociální programy. Namísto kolektivních akcí je dnes kladen důraz na svobodné a individuální rozhodování. Zaměstnanci si tak mohou vybrat, kam děti na prázdniny pošlou, a podnik jim proplatí náklady do výše 3000 korun. Tento přístup, pro někoho jistě výhodný, však způsobil vrásky na čele orlickým táborníkům. Když totiž podnikový areál ztratil na výlučnosti, přestalo mít vedení zájem na jeho dalším provozování. Rok 2006 byl obdobím nejistoty – jakýkoli lukrativní zájemce si mohl tábor pronajmout a přetnout tak kolorit důvěrně známý mnoha zaměstnancům Dopravního podniku, a především jejich dětem. Jenže „krev není voda“, jak zní staré úsloví, a tak se celé věci bystře chopili oddíloví vedoucí. „Když si můžeme tábor pronajmout kdokoli, proč bychom to nemohli být my sami,“ zněla jejich úvaha. Neaktivnější byl tehdy osmadvacitiletý strojvůdce metra Filip Kaminiecki. „Na tábory jezdím celý život, posledních pět let jsem dělal oddílového vedoucího právě na Orlické přehradě. Všem nám ten tábor i děti, které jím prošly, přirostly k srdci, byli jsme už prověřená a stmelená parta lidí a nedokázali jsme si představit, že bychom náš tábor nechali jen tak padnout,“ vzpomíná Kaminiecki.

Od začátku roku 2007 proto začal zjišťovat, co všechno je třeba podniknout, chodil po jednáních, bojoval s administrativou. Kdysi amatérský nadšenec



si musel udělat živnostenský list na mimoškolní výchovu a vzdělávání dětí. Nakonec dopadlo tažení úspěšně, Filip Kaminiecki se oficiálně stal pronajmatelem a provozovatelem areálu a zároveň hlavním vedoucím.

„Potěšila mě velká ochota pana generálního ředitele Martina Dvořáka. Dodnes mi také pomáhají šéfové odborových organizací – Oldřich Schneider z NOSDDPP a David Philipp z OS DP – Metro – strojvedoucí. Zajistili například autobusy pro děti a některé vybavení,“ říká novopečený hlavní vedoucí.

Přítomnost: Život na táboře

Do dále se táhne hladina Orlické přehrady. Brána do jejich vod – čtyřicetimetrové molo, je jasným znamením, že se v těchto končinách něco významného podniká. A skutečně, když zvedneme hlavu, uvidíme na malém kopci budovu jídelny, kuchyni, sprchy, hernu a záchody. O něco výš vyrůstají ze země chatky a ještě nad nimi na terasách řady stanů s dřevěnými podsadami. Všude okolo je les, louky, prostě ukázkový tábor s oním jedinečným bonusem – Orlickou přehradou hned u nosu. Areál má kapacitu devadesát míst. Děti se vystřídají na dvou třítydenních turnusech. Připraveno je na ně osm oddílových vedoucích a praktikanti z řad nejstarších a táborovým životem protřelých mládežníků. „Loňský rok byl ještě trochu nejistý, přijelo dvakrát 55 dětí, letos už to bylo 72 a 84, pamatuji ale sezony, kdy jsme museli děti odmítat, takže radím rodičům, aby nepodceňovali včasné přihlašování,“ říká Kaminiecki.

Tábor je určen hlavně dětem od první do poslední třídy základní školy, tedy od 6 do 15 let. „Loni jsme se ale rozhodli, že nemá význam takhle striktně rodiče omezovat. Když nám řeknou, že jejich



pětiletý potomek je dostatečně vyzrálý a jsou ochotní si ho v případě potíží sami odvézt, pak ho bereme. Neodmítáme ani starší děti, které nechtějí jen tak s Orlíkem přestat,“ vysvětluje hlavní organizátor.

Změna sociální politiky Dopravního podniku má pozitivní dopad i v tom, že se složení dětí a vedoucích už nemusí omezovat na zaměstnance společnosti. Díky tomu si děti mohou přivést i své vzdálenější příbuzné a kamarády. K výraznému nárůstu „mimopodnikových“ došlo po spuštění internetových stránek tábora www.tabor-orlik.cz.


„Paradoxně se spousta zaměstnanců Dopravního podniku o nás dozvěděla až díky našim civilním stránkám, ne z nějakých vnitropodnikových zdrojů,“ pozastavuje se Kaminiecki, ale s uspokojením dodává, že jeho tábor je po letech už zase v povědomí mnoha spolupracovníků.

Třítydenní turnus je dlouhá doba, a tak musí vedoucí vymyslet pro děti bohatý program. „Celkový ráz tábora se nemění, stavíme na osvědčených základech, které děti baví a koneckonců, kvůli kterým přijíždí další rok znovu,“ říká Kaminiecki. Celými třemi týdny se prolíná velká táborová hra sestávající z několika etap včetně noční výpravy. Je to jakýsi bobřík odvahy, ale přirozeně zasazený do děje hry, která vrcholí nálezem „pokladu“ či jiné odměny. Jeden den je vyhrazený Táborové olympiádě, která zahrnuje jak klasické disciplíny, například skok, házení oštěpem či koulí, tak soutěže typicky „orlíkovské.“ Děti se při nich učí vodáckým dovednostem. Couvají s lodí, otáčí se, plují do přesného bodu, celá posádka si pak musí vyměnit místa, aniž by se namočila. Na co se ale děti nejvíce těší, je třídenní vodácká výprava neboli puták. Děti si sbalí jídlo, ti starší used-

nou do kánoí, mladší do stabilnějších pramic a vyrazí pod dohledem vedoucích do neznáma.

Každého rodiče jistě zajímá, kolik za třítydenní pobyt svých ratolestí zaplatí. Celý pobyt stojí 6000 korun, tři tisíce však svým zaměstnancům proplácí Dopravní podnik. „Není to zanedbatelná částka,“ říká Kaminiec-

ki, ale dodává: „Děti za ni dostávají opravdu nadstandardní servis. Stará se o ně 27 lidí provozního personálu. Nešetříme na ničem, například u surovin, které používáme v kuchyni není rozhodující cena, ale kvalita. Závozy čerstvých potravin několikrát týdně jsou samozřejmostí,“ říká Kaminiecki.

Přile a iniciativa hlavního vedoucího a jeho kolegů nabízí ovoce všem zaměstnancům Dopravního podniku i těm ostatním. Na letošní tábor se přijel podívat i generální ředitel Martin Dvořák. Slušelo by se popřát panu Kaminieckému hodně úspěchů, ale je to zjevně zbytečné – on už je totiž má. 

Olympijský Dopraváček

O olympijských hrách byly popsány desítky stránek. Málokdo ale ví, že se v letošním roce konaly olympijské hry ještě jedny. Dokonce zimní! Je to tak – na 1. turnusu letního dětského tábora Dopraváček se děti proměnily v reprezentanty deseti evropských zemí a soupeřily v ryze zimních disciplínách.

Petr Janáč


Foto: Radovan Myslík

Běh na lyžích, sjezdové lyžování, krasobruslení, curling, jízda na bobech... A samozřejmě hokej. Hokejový turnaj vnesl do táborových řad emoce, napětí i soutěživost. Ještě dnes, při psaní těchto řádků, cítím

v zádech příjemné mrazení, když si vzpomenu na tváře ozdobené kresbami státních vlajek a na nefalšované povzbuzování týmů i jednotlivců. Velkou atrakcí byly i exhibiční skoky na lyžích. Vedoucí, kteří se jich zúčastnili, možná na chvíli své odvahy litovali, ale stálo to za to. Takové vzpomínky zůstanou dlouho. A jak olympiáda dopadla? Nejsem odborníkem na sport, ale troufnu si tvrdit, že ve skutečnosti by takové výsledky byly velkým překvapením. Vítězem hokejového turnaje se totiž po výhře 2:1 nad Itálií stalo Německo (ve skutečnosti se asi tyto dvě země v olympijském finále hned tak nepotkají, že?). Nejúspěšnější zemí her pak bylo, se dvěma zlatými, dvěma stříbrnými a dvěma bronzovými medailemi, Švýcarsko – i to je

asi v reálném světě velmi nepravděpodobné.

Kromě celotáborové hry si děti samozřejmě užily i koupání a výletů a v rámci exkurze si mohly prohlédnout a osahat vojenskou techniku. Zpestřením byla i vedoucími zahrnaná pohádka „Prince a Večernice“.

Myslím, že se dětem na táboře líbilo. To je pro nás, pro vedoucí, velká odměna. Každý z nás má jistě radost, když se děti dobře baví. A pokud s námi budou chtít příští rok jet znovu, potěší nás to také. Jen vymyslet zase nějaký pěkný program... 



Letní dětský tábor ZV ZOOS DP-ED

ZV ZOOS DP – Elektrické dráhy uspořádal, jako každý rok, letní dětský tábor pro děti v době letních prázdnin od 5. 7. do 19. 7. 2008 v Krkonoších ve Velké Úpě, tentokrát na pensionu „Pomněnka“, a to z důvodu velké rekonstrukce vlastního rekreačního zařízení chaty Rustonka.


Jaroslav Knytl

Program tábora byl především zaměřen na horskou turistiku a pro část starších dětí s vlastním kolem na cykloturistiku. Jinak program tvořil sport provozovaný na hřišti – nohejbal, pétanque, vybíjená, kopaná, softenis, ale také turnaje v bowlingu a šipkách. Uskutečnila se návštěva adrenalinového centra ve Velké Úpě, kde si děti zkusily bobo-

vou dráhu. Cyklo-oddíl, pod vedením hlavního vedoucího Petr Fenika a oddílového vedoucího Petra Pekaře, zdolával náročné Krkonošské trasy, které se ve srovnání s předchozími lety ukázaly na cykloturistiku mimořádně náročné.

Přesto, že nám první týden neprálo počasí, jsme se rozhodli pro výlet na nejvyšší horu v Čechách – Sněžku. Výstupu se zúčastnili všichni od nejmenších po nejstarší děti včetně cyklo-oddílu. Největší atrakcí pro děti byla návštěva Zoologické zahrady ve Dvoře Královém a návštěva Adršpašských skal, která se setkala s velikým ohlasem mezi dětmi. V dalších dnech jsme vyrazili na túry po okolí, při kterých jsme navštívili Pec pod Sněžkou, Krakonošovo údolí, Spálený mlýn, Malou Úpu, Janovy boudy, Pěnkavčí vrch a Portášovy boudy. V dětech zůstal krásný zážitek, přijie-



ly domů zdravé, spokojené, tábor se jim moc líbil a to je nejlepší vysvědčení pro táborové pracovníky i pro ZV DP-ED, který tábor jako provozovatel zorganizoval. Rád bych poděkoval všem zúčastněným vedoucím a zvláště poděkování bych chtěl dát ZV ZOOS DP-ED, který nám při zajištění a organizaci tábora vyšel vstříc. 



Tobruk: kdo je vlastně hrdina?



„Na válce není vůbec, ale vůbec nic hezkého. Žádný patos, žádná romantika, jednoduše tam umírají lidé,“ říká protagonista nového českého velkofilmu *Tobruk* Michal Novotný alias vojín Růžička, který našemu časopisu poskytl rozhovor. Dočtete se tak o filmu, jeho natáčení i exotickém prostředí, kde vznikal.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Tobruk není typickým válečným filmem. Již zmiňovaná absence heroismu, patosu, romantiky, obecně jakéhokoliv symbolismu, na který jsme u podobných filmů zvyklí, překvapila nejednoho diváka. Přesto si Tobruk vysloužil převážně kladná hodnocení kritiky a probíjí se do zahraniční distribuce. To je skutečně velký úspěch pro režiséra razícího heslo: „Je mi jedno, jestli bude můj film blbej, hlavně aby se lidé o hrdinech od Tobruku dozvěděli.“ A opravdu se zdá, že největší úspěch sklídlil u osob nejzasvěcenějších – válečných veteránů. „Minulý týden nám psal jeden pán, který bojoval v bitvě o El Alamejn. Moc nám děkoval za realistické, tedy antihrdinské pojetí celého filmu,“ říká Novotný a provokuje k řadě otázek.

Nezdá se Vám, že je přece jen potřeba rozlišovat hrdinství od zbabělosti? Když v jedné scéně vojín Pospíchal uteče před italským útokem a jeho přátelé vytrvají a ubrání pozici, neznamená to, že oni jsou hrdinové a on zbabělec?

Ta scéna ale není vůbec jednoduchá. Jednotka je pod palbou a on ví, že pár dobře umístěných granátů všechny zabije. Křičí tedy na kamarády a snaží se je zachránit dřív, než sám uteče. V chaosu bitvy neví, jestli za ním někdo běží nebo ne, jestli je vůbec ještě někdo naživu.

Kdo je tedy podle Vás hrdina, kde je hranice mezi ním a zbabělcem?

Já osobně považuji za hrdiny všechny, kdo do války vůbec šli. To, jak se zachovali pod palbou, je už jiná věc. Vůbec nevím, co bych dělal já, kdyby mi za zadkem vybuchl granát. Poslouchal jsem jednou americké veterány, kteří mluvili o první bojové scéně ve filmu *Zachraňte vojína Ryana*. Říkali, že je sice surová, ale skutečností se nevyrovná. Někteří kluci se prý sami zastřelili už ve člunech, když to peklo viděli. Jiní se prostě zbláznili. Hrdinové jsou ale všichni, kdo vůbec do těch lodí nastoupili. A právě lidé jako oni si zaslouží film, který nebuduje kult hrdinství.

Jestliže ale není jasná hranice mezi hrdinstvím a zbabělostí, je vůbec nějaká hranice mezi dobrem a zlem? Jaký je Váš názor na desát-níka Koháka, který zastřelí zajatce?

Opět se dostáváme k realitě války. Čeští vojáci měli půl litru vody na den, nemohli si žádné slitování dovolit. Kohák přeci říká: „Je vás tady pět a půl a přivedete si zajatce.“ Takové věci se prostě děly. Veterán od El Alamejnu, o němž jsem zprvu mluvil, píše, že jejich četař za stejných okolností také zastřelil cizího vojáka.

A jak říkám já na jiném místě filmu: „Š Zenevskou konvencí si tady tak akorát můžete vytříť prdel.“

Hrdinství jako takové ale uznáváte, i když je těžko uchopitelné?

Samozřejmě. Mám velkou úctu k vojenské odvaze. Například člověk, který velel našemu výcviku ve Vyškově, Karel Klinovský zachránil v Jugoslávii 72 Francouze, kteří se ocitli v křížové palbě. On a ještě tři další muži z jednotky za to dostali francouzský Válečný kříž. To jsou u mě hrdinové.

Když už jsme u toho, povězte mi o výcviku, který jste museli absolvovat před samotným natáčením.

Byl to normální vojenský výcvik zhuštěný do dvanácti dnů, takže jsme skoro nespali. Nikdo nevěděl, co nás ten den, ale třeba i v nejbližší minutě potká. To třeba dostal nějaký lampasák vtipný nápad a vyhlásil noční chemický poplach.

Takže vojenský výcvik se vším všudy? Lezli jsme v bahně pod ostnatým drátem, stříleli ze samopalů i brokovnic. Pocho-dovali po buzerplance. Všechno, co vás napadne. Poprvé v životě jsem si tehdy řekl: „Míšo, seš fakt dobrej.“ Hodně jsem se naučil. Když teď vidím hrdinu detektivního filmu, jak drží pistoli u ucha, musím se smát.

Jak jste si při natáčení zvykal na africké podnebí a místní poměry?

Tobruk je sice v Lybii, ale my jsme natáčeli v Tunisu. Bratr Kaddáfí přilíš filmařské štáby neví. Nejdříve probíhala pěti nebo šestidenní aklimatizace, pak už jen tvrdá práce – stavění stanů, budování zákopů, pytlování. Místní měli zrovna Ramadán, ale je to banda pokrytců (směje se), jakmile je někdo nevidí, odskočí si na skleničku a cigáro. Ale jinak to byli hrozně příjemní a vtipní kluci, starali se o nás výborně.

Bylo těžké si zvyknout na poušť?

Poušť je neuvěřitelná, nádherná a ani v nejmenším není mrtvá. A ta rozlehlost! Žádný telefon, internet, noviny, s klukama jsme byli jako děcka z mateřské školky, pořád jsme něco hráli.

Pamatuji si na větu z filmu: „Když trvá pouštní bouře pět dní, máte právo se zbláznit.“ Zažili jste něco podobného?

Arabové tohle pořekadlo skutečně mají a není se co divit. Bouřka ve filmu je samozřejmě filmový trik. My jsme zažili trochu něco jiného, je to takový zvláštní úkaz, při němž se písek najednou zvedne a visí ve vzduchu. Nikdo neví proč. Písek samotný je úžasný materiál, jemný skoro jako polohrubá mouka.

Bavili jsme se o tuniském personálu. Co místní herci? Například prostitutka z tobruckého nevěstince?

Ano, byla to místní herečka. Hrozně se při natáčení styděla, ale byla moc šikovná. Spolupracovala s námi i tuniská armáda, právě její vojáci útočí ve filmu na naše hrdiny. Natáčelo se ve skutečném městě – Old Kebili, jen některé scény z pevnůstek a nevěstince se dotáčely v Čechách.

Opět se dostáváme k realismu a mě napadá boxerská scéna, v níž desát-ník Kohák přizabije nováčka Liebermana. Jak probíhalo natáčení?

Musím říct, že Petr Vaněk měl toho realismu plné zuby. Robert Nebřenský chodil kvůli téhle scéně čtvrt roku na box a fakt Petra řezal. Dal mu pár tvrdých ran na solar i do hlavy. Scéna trvá ve filmu minutu, ale natáčela se celý den a nezapomeňte, že v pouštním vedru. Petr pak povídá Robertovi: „Dobrý vole, jsme sice kamarádi, ale teď na mě půl dne nemluv.“

Chtěl byste ještě něco povědět na závěr?

Jsem hrozně pyšný, že jsem v tomhle filmu mohl hrát. Je to pocta všem lidem, díky nimž my dnes nemusíme do války, a pokud se bude líbit i jako film, tím líp.



Kulturní tipy

Druhá polovina roku se, co do kulturních akcí (pomineme-li tradiční letní festivaly), rozjíždí zpravidla až po prázdninách. Říjen však už většinou bývá svědkem sezony v plném proudu. Důkazem toho mohou být i naše kulturní tipy. Představíme si trochu podrobněji, co nás čeká v rámci 5. ročníku mezinárodního festivalu hudebních filmů MOFFOM, za divadelní premiérou se podíváme na Vinohrady a nahlédneme také za zdi koncertních sálů u příležitosti vystoupení našich i zahraničních interpretů.

kino

Ve dnech 16. až 20. října proběhne v kinech Lucerna, Světozor a Evald již 5. ročník mezinárodního festivalu hudebních filmů MOFFOM.



Festival představuje zejména hudební dokumentární filmy, pojednávající o muzice jako o určitém sociálním fenoménu, ale třeba i tzv. „koncertní filmy“. Aktuální ročník bude geograficky zaměřen na New York City a nabídně na padesát dokumentárních snímků, které vám umožní nahlédnout do hudební kuchyně takových muzikantů, jako jsou např. James Brown, zakladatel The Beach Boys Brian Wilson, Pete Seeger, Bob Dylan nebo kapely Joy Division, The Who, Kiss či Gogol Bordello. Nabízené spektrum děl je natolik široké, že se zde setkávají např. snímek „Style Wars“ věnující se vývoji graffiti a rychle se rozrůstající hiphopové subkultury v New Yorku začátkem 80. let s takovou zajímavostí, jakou nepochybně bude němý historický film z roku 1928 La Passion de Jeanne d'Arc doprovázený živou hudbou kultovního temného britského souboru In The Nursery. V soutěžní sekci festivalu se pak objeví dvanáct filmů, které ohodnotí divácká i odborná porota, v níž zasedne mj. i člen legendárních Einstürzende Neubauten Alexander Hacke.

divadlo

Osmdesát let po své premiéře se na scénu Divadla na Vinohradech vrací jedna z nejslavnějších českých her

všech dob, **Věc Makropulos** Karla Čapka. Pod režijním vedením Davida Drábka j. h. ožívá znovu příběh staletého právního sporu o milionový majetek, do nějž zasáhne zčistajasna a zdánlivě bezdůvodně operní diva Emilia Marty. Zná překvapivé podrobnosti případu, díky ní jsou objeveny zásadní důkazy a zdá se, že spor bude rozhodnut. Jenže Emilia Marty ví příliš mnoho a hraje svoji hru. „Mezi vámi nemůže člověk zůstat naživu tři sta let,“ říká Emilia mužům, kteří se snaží odhalit její tajemství, staré několik století. V premiéře tohoto nastudování, 31. října, se v hlavní roli představí Daniela Kolářová.

hudba

Závěrem, jako vždy, vzhůru za koncerty. V úterý 14. října vystoupí v hokejové hale Sparty na Výstavišti jedna z nejtalentovanějších interpretek současného hudebního světa, Američanka **Alicia Keys**, která již má i u nás na kontě desítky prodaných desek. Sluší se dodat, že Alicia se angažuje i na charitativním poli a její pražský koncert by měl část výtěžku přinést na konto Avon pro boj proti rakovině prsu.

Druhý z velkých koncertů zažije tato hala v pondělí 27. října, kdy se tam představí britský zpěvák a písničkář **James Blunt**. Poprvé u nás vystoupil před dvěma lety a s přehledem vyprodal prostory Lumbeho zahrady na Pražském hradě. Nyní se vrací se svým druhým albem **All The Lost Souls**, které vyšlo na podzim 2007. Pokud by náhodou někdo netušil, o koho se jedná, stačí zřejmě připomenout pouze titul jeho zatím největšího hitu You're Beautiful.



Pojďme ale trochu stručněji i ke koncertům poněkud menším. Ve čtvrtek 16. října se v Lucerna Music baru představí výtečná mnohohlavá ska kapela ze Slovenska, soubor nazvaný **Polemic**. Letos vydal výběr svých



nejpísní za dvacet let existence kapely a koncerty téhle party jsou vždy plné nakažlivého rytmu a plných hrstí radosti z hraní. Na své turné u příležitosti vydání sedmého studiového alba vyrazí i **Support Lesbiens**. Svou pražskou zastávku si naplánovali na středu 22. října v Malé sportovní hale na Výstavišti a mělo by se jednat



o bezmála dvouhodinový program složený z novinek alba **Lick It** i starších osvědčených songů. V roli hosta a předskokana se představí skupina Clou.

A ještě na jeden říjnový koncert bychom neměli zapomenout. V pátek 31. října se v Divadle Hybernia na náměstí Republiky představí se svým koncertním programem zpěvačka **Marie Rottrová**.

-mis-



