

DP kontakt

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



Listopad 1989 v pražském metru

Zajímavosti, které v listopadu 1989 ovlivnily provoz pražského metra.

4

Po tramvajových kolejích od roku 1989 do roku 2009

Zavzpomínali jsme na uplynulou „dvacetiletku“ v tramvajovém provozu.

8



- 3 Aktuálně**
- 4 Metro**
- 6 Tramvaje**
- 13 Autobusy**
- 16 Ze světa**
- 18 Z podniku**
- 24 Historie**
- 29 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), Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubová, 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: 6. listopadu 2009

Foto na titulní straně: Archiv DP

Foto na zadní straně: Luboš Wisniewski

Milí čtenáři,

měsíc listopad na mě působí se svým deštivým a chladným počasím poněkud nostalgicky a vyvolává u mě myšlenkové návraty do minulých časů. I my v listopadovém DP KONT@KTu budeme vzpomínat... V několika článcích se ocitneme ve zlomové době, která se udála před dvaceti lety. Jak jste jistě vytušili z mých náznaků, tématem pro listopadové články se stal 17. listopad 1989 a události s ním spjaté.

O tomto datu, zcela zásadním pro vývoj československé společnosti, bylo napsáno mnoho článků a spousta knih. My jsme se zaměřili spíše na zvláštnosti, a tak se dozvíte zajímavé příhody, které ovlivnily provoz pražského metra. Spatříte rovněž několik unikátních fotografií z pražské „podzemky“, které se staly i velmi cenným přírůstkem do našeho podnikového archivu.

Zamysleli jsme se také nad uplynulou „dvacetiletkou“ v tramvajovém provozu, v oblasti rekonstrukcí a modernizací tramvajových tratí. Stejně jako v předchozím případě jsme naše vzpomínání doplnili o řadu historických fotografií.

Nezůstaneme však jen u listopadových událostí roku 1989, jelikož jsme si připomněli i ostatní „totalitní“ epochy dvacátého století. Pozveme vás na ojedinělou výstavu „My jsme to nevzdali aneb Příběhy 20. století“. Prostřednictvím stočtyřiceti pěti velkých venkovních panelů umístěných na jedenácti zastávkách po Praze se vám představí příběh 20. století pohledem přímých aktérů tragických událostí naší historie. Touto netradiční formou se dozvíte o osudech válečných hrdinů, někdejších politických vězňů, odbojářů, lidí, kteří prošli nacistickými nebo sovětskými lágry, příběhy disidentů, ale i těch, kteří „pracovali“ pro druhou stranu StB, KGB, vojenskou kontrarozvědku, rozvědku. Musíte si ale pospíšet, jelikož výstava trvá pouze do 23. listopadu. Nicméně pokud si ji nestihnete prohlédnout, na internetových stránkách www.pametnaroda.cz je vám k dispozici zajímavosti o tomto projektu více než dost.

Díky našim dvěma zaměstnancům získáte osobní výpovědi o okupaci a revoluci v Dopravním podniku. Pan Tomáš Dvořák se rozhovořil o srpnu 1968 a na zážitky z listopadu 1989 zavzpomínal pan Eduard Votava.

A abychom částečně odlehčili listopadový DP KONT@KT od těchto vážných témat, zařadili jsme články i ze zcela jiného „soudku“. Přinášíme aktualitu ze stavby „Blanky“ a provozu tramvajů přes Letnou a fotografiemi navážeme na článek z minulého čísla o smyčce Nádraží Hostivař. Strávíme den se sčítačem přepravního průzkumu v autobusech, který proběhl 21. října a představíme vám nový systém automatizovaného odběru tržeb a výdeje jízdenek pro prodej jízdenek řidiči autobusů. Hlavní město Bosny a Hercegoviny – Sarajevo – projdeme křížem krážem. Následovat budou seriály – o systému řízení kvality, ukládání dokumentů do archivu, o dopravních podnicích v České republice či o profesích v pražském Dopravním podniku. V oblíbené historické rubrice se přeneseme do období, kdy se po celé Praze rozhostila „egyptská tma“ a hlavní město i pražská doprava zažily první velký výpadek dodávky elektrické energie. A na závěr tohoto stručného přehledu článků se zmíním o novém přírůstku v Muzeu MHD. Po téměř třech letech usilovné práce v říjnu vyjel do ulic další z historických „dvoutisícováků“ – obousměrný tramvajový motorový vůz 2272.

Jelikož se spousta událostí v lidském životě a dějinách jednotlivých národů v jakési smyčce opakuje, jsem zvědavá, jestli nás po dvaceti letech od Sametové revoluce čeká zase nějaký další převrat...

Poklidné dny v době pro Dopravní podnik velmi nepokojné přeje

Dana Reinišová



Obří expozice v centru Prahy

Připomínáme si konec dvou totalit

Dopravní podnik se stal partnerem unikátní výstavy „My jsme to nevzdali aneb Příběhy 20. století“. Centru Prahy budou od 29. 10. do 23. 11. dominovat informační panely s fotografiemi a příběhy jednotlivců, kteří se nebáli vzdorovat totalitám dvacátého století a bojovali za svou lidskou důstojnost v lidsky neúnosných podmínkách. K zamyšlení budou také vyzývat dva truchlivé symboly nesvobody: na Hradčanském náměstí instalovaný dobytčí vagon, jímž nacisté posílali nepohodlné lidi do lágrů, a na Klárově šestimetrová strážní věž – součást celonárodního lágru, který si vystavěli Čechoslováci sami pro sebe.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Foto: Luboš Wisniewski

V úterý 27. října představili patroni a organizátoři projekt novinářům. U řečnického pultu ve Strakově akademii se sešel předseda vlády České republiky Jan Fischer, ředitel sdružení Post Bellum a mozek výstavy Mikuláš Kroupa, ředitel Ústavu pro studium totalitních režimů Pavel Žáček, starosta Městské části Praha 1 Petr Hejma a zástupce pamětníků pan Jiří Stránský.

První se chopil slova premiér Fischer: „Myslím, že tato výstava přispěje ke zboření jednoho nepěkného klišé, podle něhož je českému národu cizí hrdinství a které říká, že se vzdáváme bez boje a rádi zůstáváme v šedé zóně dokonalé konformity.“ Z tohoto hlediska vyjádřil Fischer velké díky organizátorům za sesbírání nesmírného množství cenných dokumentů, které podávají naprosto jiný obraz, než jaký zkraje nastínil, které zachycují lidi proti tomuto klišé bojující. Lví podíl patří reportérům sdružení Post Bellum mapujícím v průběhu mnoha let českou historii a jednotlivé lidské osudy, z nichž se celonárodní dějiny rodí. „Je příznačné, že výstavu zahajujeme u příležitosti oslav dvaceti let pádu totality. Neustále si totiž musíme připomínat, že dnešní svoboda není něčím samo sebou, že stojí na utrpení desetitisíců lidí,“ neopomenul Fischer.

Po něm k mikrofonu přistoupil ředitel Post Bellum Mikuláš Kroupa. Jeho první věty patřily pamětníkům, lidem ochotným vyprávět svoje osudy. Připomněl, že pouze zlomek těchto vyprávění se dostal na panely v pražských ulicích, a pozval k návštěvě portálu www.pametnaroda.cz, kde si lidé mohou procházet sesbíraným materiálem v jeho úplnosti. Kroupa následně představil základní fakta výstavy. Ta symbolicky začíná na Hradčanském náměstí před Pražským hradem, kde jsou instalovány portréty lidí, kteří prošli martýriem druhé světové války. Pokračuje pak na Klárově s expozicí o padesátých letech v ČSSR. Odtud se trasa rozděluje přes řeku k Rudolfinu a po nábřeží k Národní třídě



Strážní věž na Klárově patří k truchlivým symbolům nesvobody.

a na Kampu až po Václavské náměstí. Návštěvníky, kteří se rozhodnou projít celou trasu, čeká celkem 11 historických zastavení. V rámci doprovodného programu pak zazněl ve středu 11. listopadu v Rudolfinu Koncert pro hrdiny. Důležitým řečníkem byl i Pavel Žáček, který nejprve představil Ústav pro studium totalitních režimů založený roku 2008. Jeho úkolem je nejen studium, ale i prezentace témat obou velkých totalit dvacátého století. Zveřejňuje přitom jak osudy lidí perzekuovaných oficiální mocí, tak i těch, kteří byli páteří této moci a hybateli represe. „Máme povinnost připomínat dějiny všem generacím,“ uzavřel Žáček. Zajímavou spojitost s tématem našel další řečník, starosta Petr Hejma: „Praha 1 byla vesměs centrem těchto dějinných událostí.“ Hejma, jemuž věk umožňuje pamatovat pouze 17. listopad, zavzpomínal z pozice aktivního účastníka demonstrací na Sametovou revoluci, jejíž epicentrum leželo v nynější Hejmově městské části. „Vzpomínky na hrozná okamžiky bolí. Mě zbolelo, když jsem uviděl strážní věž na Klárově, protože můj dědeček strávil šest let v jáchymovském komunistickém lágru,“ řekl Hejma a připomněl i druhou stranu mince: „Tato bolest však má nesmírný význam pro to, aby se podobné události již nikdy neopakovaly.“ Nakonec promluvil čestný host, pamětník Jiří Stránský. Posteskl si nad vkusem českých médií, které se daleko více než dvacetiletému výročí znovunabytí svobody věnují prchavým kauzám. „Stálo by možná za to srovnat, co dokázala první republika a co tahle, ačkoli dějinně starší,“ rýpnul si Stránský do politické garnitury, novinářů i řadových obyvatel a pokračoval: „Zažil jsem i první republiku, a dokud mi budou nohy sloužit, budu chodit do škol bavit se s dětmi. Vykládám jim třeba svoje historky z vězení a ony se najednou zeptají, proč jsme se proti tomu nepostavili. Jsou naprosto úžasné, jsou pro mě důkazem, že nejmladší česká generace už je tak svobodná, že si nesvobodu nedovede představit.“



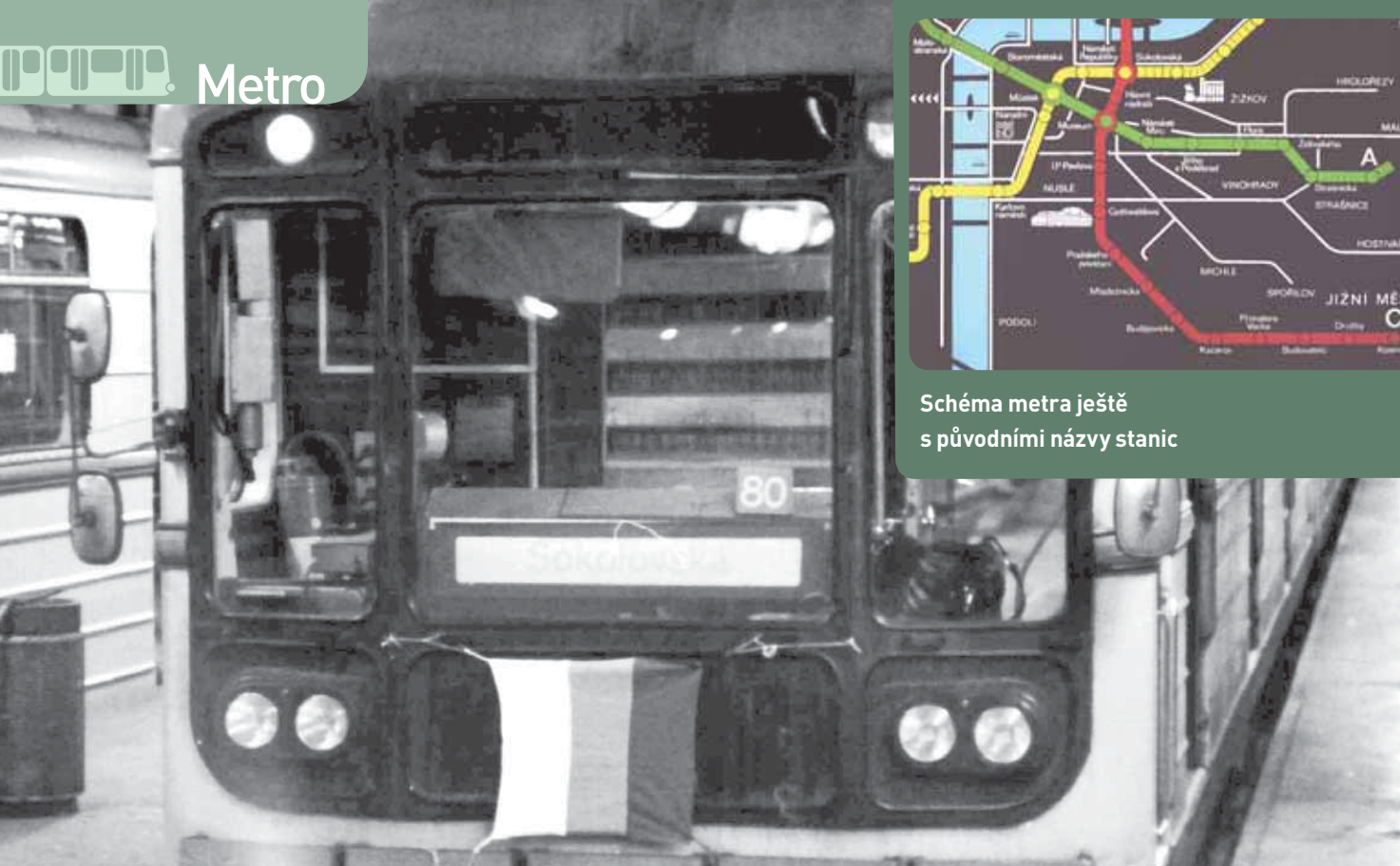


Schéma metra ještě s původními názvy stanic

Listopad 1989 v pražském metru

O 17. listopadu 1989 již bylo v různých formách napsáno mnoho článků i řada knih. Znamé události není třeba popisovat a komentovat. Určitou zajímavostí však může být několik zvláštností, které v listopadu 1989 ovlivnily provoz pražského metra, i několik fotografií, které mohou tehdejší dobu připomenout.

Text a foto: Bc. Jiří Tonar

V roce 1989 v Evropě docházelo ke stále významnějším politickým změnám. I u nás se nespokojení občané uměli ozývat. Docházelo k demonstracím, většinou nepovoleným. Jako ve většině případů byla středem dění Praha a její centrum. Se situací ve společnosti nespokojení a demonstrující lidé byli rozháňeni tehdejší policií – „Veřejnou bezpečností“. Ta proti nim zasahovala vodními děly i slzným plynem. Lidé se schovávali, kde se dalo. Velká část z nich tehdy obvykle hledala útočiště v metru. A tak byl slzný plyn často cítit i ve stanicích Muzeum či Můstek a své si v tomto směru „užili“ i všichni pracovníci metra...

Poté přišel 17. listopad a přehnaný zásah tehdejších bezpečnostních složek, který se stal akcelerátorem dalších událostí. V týdnu po 17. 11. 1989 sice hromadné sdělovací prostředky





Jeden z ručně psaných letáků hlásal: „Dělníci!!! Podpořte studenty generální stávkou.“



Ke generální stávce vyzýval i leták ve stanici metra Dukelská (dnešní Nové Butovice).



Stanice metra Dukelská byla polepená spoustou zpráv a výzev.



Stejně tomu bylo i ve stanici Muzeum C...



... a ve stanici Smíchovské nádraží.



Ručně psané heslo na papíru vylepeném v soupravě metra nadějně povzbuzovalo: „Život je hra, avšak falešní hráči většinou prohrají!“

neposkytovaly téměř žádné objektivní informace, přesto se však situace v pražských ulicích začala radikálně měnit. Všude se objevilo plno plakátů, nápisů, hesel i diskutujících a nespokojených lidí, zmizel slzný plyn. Obdobná situace se projevila i ve stanicích a soupravách metra. I ty byly oblepeny nápisy, letáky a písemnými svědectvími účastníků demonstrace na Národní třídě. Vzhledem k tomu, že tehdy bylo v ČR možné tisknout pro soukromou potřebu prakticky pouze na psacích strojích, to byl výkon téměř nad lidský...

Po trasách tehdy jezdily vozy Ečs a 8171, jízdné činilo 1 Kčs. Pracovníci metra nosili hnědé uniformy, na nástupištích byly jen staré černobílé monitory, mechanické „překlápěcí“ hodiny, intervalovky i starý informační systém...

„Listopadová doba“ však byla zvláštní i v samotné přepravě. Souprava přijela do stanice, cestující byli normálně odbaveni. Při odbavování i po zavření dveří však k vlaku běžně přistoupilo najednou i několik lidí, kteří lepili na okna i skla dveří soupravy z jejich venkovní strany aktuální zprávy a letáky. To vše pro informování ostatních cestujících, kteří se tak novinky mohli dovídat i za jízdy. Objektivní informace o zásahu v té

době totiž neexistovaly... Dokud tito lidé – vylepovači – neuvolnili bezpečnostní pás, strojvedoucí neodjížděli a vyčkávali. Nikdo nikoho nehonil, nikdo nehoukal, dispečeri vše tolerovali... Na čele jedné ze souprav na trase B byla dokonce na místě znaku metra připevněna obrovská trikolóra, se kterou souprava normálně jezdila v provozu. Běžné bylo třeba i to, že lidé nosili strojvedoucím aktuální a mimořádné výtisky novin zdarma až ke kabině...

Listopadové události v metru vyvrcholily generální stávkou dne 27. 11. 1989. To bylo poprvé, a zatím také naposled, kdy se v pražském metru stávkovalo.

V propadlišti dějin poté zanedlouho zmizely i názvy stanic metra, které současná generace už většinou nezná a které byly po převratu v roce 1989 přejmenovány na názvy současné, uvedené v závorkách: Fučíkova (Nádraží Holešovice), Sokolovská (Florenc), Moskevská (Anděl), Švermova (Jinonice), Dukelská (Nové Butovice), Gottwaldova (Vyšehrad), Mládežnická (Pankrác), Primátora Vacka (Rožtyly), Budovatelů (Chodov), Družby (Opatov), Kosmonautů (Háje), Leninova (Dejvická).



Tramvají znovu přes Letnou

Po čtyřech měsících a dvou dnech přinesla stavba tzv. Blanky již druhé pozitivum pro tramvajovou dopravu, a to obnovení průběžného provozu tramvajů přes Letnou. Díky tomu je možné opravit intenzivním provozem zkušební tramvajovou trať v Chotkově silnici. Oprava je přichystána na víkendové dny 14. a 15. listopadu.

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

Nyní několik informací k novému úseku, který sestává ze tří částí. Nejprve se jedná o novou definitivní tramvajovou trať od vjezdu do smyčky Špejchar směrem k Badeniho ulici, následuje provizorní dvoukolejný prostý oblouk do Badeniho ulice, který se napojuje na původní trať. Mezi ulicemi Milady Horákové a Na Valech je zřízena provizorní tramvajová zastávka Hradčanská. Na Letnou se tak vrací čtvrtá tramvajová linka, a to číslo 1. V souvislosti s obnovením provozu přes Letnou dochází k rozsáhlejší změně linkového vedení tramvajů v oblasti Prahy 6, v jejímž rámci se vrací do Podbavy a Divoké Šárky tradiční linky. Komplikovanější je situace na trati přes Malovanku. Stále více o sobě totiž dává vědět stavba 2B Strahovského tunelu (SAT 2B), jejíž naplnění je propojení Blanky a Strahovského tunelu hloubeným úsekem pod Patočkovou ulicí. To v budoucnu přinese dlouhodobé přerušení tramvajového provozu v Myslbekově ulici. Pravidelná denní linka však Myslbekovou ulicí není vedena už nyní, z důvodu nízké propustnosti ulice U Brusnice. V návaznosti na červencový článek v DP KONTAKTu připomeňme, že díky opravě tramvajové trati na Libeňském mostě je možno realizovat přeložku trati v Trojské a Partyzánské ulici, což stavitelé Blanky plánují na jaro příštího roku. Za stavební ohradu se také skrývá rozestavěný provizorní kolejový trojúhelník na Prašném mostě. Jeho napojení a zprovoznění se oproti původním plánům odkládá na léto příštího roku. O přesnějších termínech budeme informovat, nicméně stále platí další závazný termín, a to že po letních prázdninách 2010 začnou jezdit tramvaje ulicí Milady Horákové mezi Prašným mostem a Badeniho ulicí, čímž zmizí úzké hrdlo tramvajové dopravy v oblasti Pražského hradu a Brusnice.

Rozestavěný provizorní trojúhelník na Prašném mostě.



Provizorní oblouk z třídy Milady Horákové do Badeniho jen pár dní před zahájením provozu.



Nová definitivní trať na Špejcharu dne 29. října 2009.





I přes kritický nedostatek finančních prostředků se všechny zastávky ve smyčce nově staly dostupnými pro vozíčkáře.

Tramvají opět k Nádraží Hostivař

V sobotu 24. října 2009 ranním výjezdem byl obnoven provoz smyčky Nádraží Hostivař. Vzhledem k tomu, že v minulém DP KONTAKTu bylo sděleno o této trati téměř vše, nechme tentokrát hovořit už jen fotografie.

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



Položená předmontovaná kolejová pole z regenerovaných železobetonových pražců s pružným upevněním míří k dočasné konečné stanici na „Maratáku“.



Časově náročná byla fáze, během níž byl rekonstruován přejezd Hostivařské ulice. V deštivém a zimním počasí zde museli pracovat svářeči a...



...montážníci Vrchní stavby, jakož i obsluha podbiječky firmy Hans Wendel.



Zkušební jízda uhání po nesprávné koleji do smyčky Nádraží Hostivař. Počmárané zdi (nejsou ve vlastnictví DP) kontrastují s čistým štěrkem mezi kolejemi.





Zahajovací tramvaj trati Ohrada – Palmovka dne 22. listopadu 1990. U slavnosti byl za politiky tehdejší primátor Jaroslav Kořán, ministr pro hospodářskou politiku a rozvoj Karel Dyba a poslankyně České národní rady Daniela Kolářová. Foto: Ivo Štecha

Po tramvajových kolejích od roku 1989 do roku 2009

Dvacet let bývala jedna celá generace. Dnes už to tak docela neplatí, protože věk rodičů se stále posunuje výše. Dvacet let od listopadu 1989 je přesto doba, která rozhodně stojí za zamýšlení. Každý se může zamýšlet nad touto „dvacetiletkou“ jinak, ale třeba někoho zaujme následující zavzpomínání.

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

Kdo si vzal v prvních lednových dnech roku 1989 do rukou tehdejší regionální noviny zvané Večerní Praha, byl poměrně dobře informován, že „Seriál začne na Leninově. Máme za sebou jen několik dnů nového roku a již nás čeká první akce, která odstartuje seriál rekonstrukcí a modernizací tramvajových tratí. V úterý 10. ledna začnou práce na tramvajové trati na Leninově třídě. Jde o rozsáhlou stavbu, při níž se zmodernizuje přes pět kilometrů dvojkolejná trati od náměstí Říjnové revoluce až do

smyčky. Celkové náklady dosáhnou 80 milionů korun. Práce si vyžádají vylouku tramvajového provozu i dvou jízdnic pruhů přiléhajících ke kolejím, které bude využívat stavba. Tramvaje se mají na Leninovu třídu opět vrátit 1. července, což znamená, že akce potrvá téměř půl roku. Pražanům se to možná bude zdát dlouho, ale podle dosud platného výnosu o limitních lhůtách výstavby by rozsahu a objemu modernizace tramvajové trati na Leninově třídě odpovídalo 35 měsíců, což je však lhůta maximální, která nemá své místo při dopravních akcích

v našem hlavním městě. Naopak zájem, který zejména v druhé polovině loňského roku věnovaly termínům dopravních staveb nejvyšší pražské orgány, potvrzuje, že je nutné na nich pracovat rychleji a kvalitněji.“ Na vysvětlenou: Leninova se jmenuje Evropská a náměstí Říjnové revoluce je nyní Vítězná. Představa, že by dnes někdo nahlas uvažoval o délce rekonstrukce pětikilometrové trati necelé 3 roky je zcela nemyšlitelná. Zajímavý je i finanční aspekt: stavba byla v tehdejších cenových relacích velmi drahá. Jako srovnání můžeme nabídnout fakt, že jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) disponuje v letošním roce investičními prostředky pro vlastní výkony ve výši 150 mil. Kč, ze kterých dokáže realizovat i v dnešní době několik kilometrů (relativně skromně) rekonstruovaných tratí. Vysoká cena tehdejší rekonstrukce bude nepochybně dána i pro daný úsek nevhodnou a velmi drahou metodou BKV panelů. O tom, že panely BKV nepřinášely jen



radost, ale i vyšší hlučnost, psala Večerní Praha 27. ledna 1989 v článku Ti-
ché panely: „Netřeba připomínat, jaké
problémy způsobilo pražské dopravě
rozsáhlé poškození velkoplošných
panelů v nedávné době. Není to jediný
problém, který v souvislosti s nimi
musejí odborníci řešit. Dalším je hluk
při jízdě tramvaje. A jak na něj?... Na
Kalininově (dnes Seifertova, ale ve
skutečnosti se pokus učinil v Táborit-
ské ulici) se pro změnu gumoasfaltová
hmota dala na živičný podklad a panely
se do ní „vlepily“... Snížení hladiny
hluku proti místům s panely uloženými
běžnou metodou je zhruba o 2,5 dB.
Další zkoušky budou letos pokračo-
vat.“ K tomu lze jen dodat, že gumo-
asfalt se zřejmě neosvědčil, protože
v praxi používán nebyl.

Vraťme se na Evropskou. Na konci
ledna 1989 přinesla Večerní Praha
zamyšlení nad rychlostí výstavby
a kvalitou. „Je pravda, že vloni skon-
čila rekonstrukce Kalininovy třídy
o něco dříve, ale problémy s kvalitou
díla byly značné. „Kvalita – to je otázka
lidí, zejména těch, kteří řídí, napří-
klad mistrů. Je snadné vydat předpis,
ale někdo ho musí dodržovat,“ řekl
ing. J. Neuwirth, ředitel závodu 1,
s.p. SSŽ. „U závodu 3 našeho podniku,
který je také náš subdodavatel, došlo
ke kádrovým změnám, přísnější je
i systém přebírání práce. Vše se více
hlídá, a to by mělo přispět k tomu, aby
výsledná kvalita díla, které na Lenino-
vě odevzdáváme, byla alespoň velmi
dobrá.“ Dlužno podotknout, že přes
dobový slovník měl pan ředitel pravdu.
Zatímco „Kalininka“ již musela být celá
souvisle opravena, tak „Leninka“ drží
i po 20 letech celkem dobře. A ještě
dlouho bude muset držet, minimálně

**Trať v ulici Na Veselí byla rekonstruována metodou BKV jako poslední až
v roce 1995. Snímek pochází ze 17. března 1990.**



**Ještě o několik let starším snímkem si připomeňme „progresivní“ nátěr praž-
ských tramvají, reprezentovaný soupravou 6102+6115 ve smyčce Divoká Šárka.**

do doby, než začne jezdit metro V.A.,
které do určité míry převezme zátěž
této frekventované trati. A ještě jedno
srovnání: jen o necelý rok starší
Řepy jsou prakticky celé v havarijním
stavu...

Nebylo týdně, aby se o „Lenince“
nepsalo. V polovině února vyšel i „in-
vestigativní“ článek Mladé fronty zvaný
Jeden kilometr za měsíc. Redaktor
Robert Sobota mj. napsal: „Letošek byl
pro tu starou, vytlučanou panelovou
(zákrytové panely ale byly jen mezi
Thákurovou a Vítězným náměstím) trať
posledním termínem, kdy mohla jít do
opravy – vydržela by třeba ještě rok,
ale to se bude konat (už nikdy se ne-

konala) spartakiáda. Původně se mělo
s opravou začít už v roce 1986, ale
tenkrát ze záměru sešlo (z důvodu ne-
schopnosti dodat kvalitní BKV panely).
Panely snad předpokládaných 20 let
vydrží. Kolejové těleso je samostatné,
nejezdí po něm auta a netrpí účinkem
soli, tedy záležití především na kvalitě
panelů z Prefy Hýskov. Ta už se prý,
díky sledování, zda se dodržuje tech-
nologie výroby, ztateně zlepšila. Vel-
koplošných panelů je pět typů – podle
délky. 960 jich přijede z Maďarska a
zhruba jednou tolik z Prefy Hýskov,
jejich dodávky jsou dopředu naplá-
novány, takže i když teď jsou silničáři
v mírném předstihu, nedá se termín
dokončení zkrátit. Poslední panely mají
přijít koncem května, ale proslýchá
se, že Hýskovští nemohou sehnat lana
pro předpinání betonu... Pospíchání by
se tu nevyplatilo, velmi totiž záleží na
kvalitě odevzdané práce.“

Ačkoliv Večerní Praha stále doufala
v urychlení prací, koneckonců náskok
oproti harmonogramu to sliboval, tak
ke zkrácení nedošlo. Na konci června
proto vyšel bilanční článek Počítání
na Leninově, který vyjadřoval jistě
zklamání z rychlosti prací: „Stavba
trvala půl roku a celou dobu jsme
ji pečlivě sledovali my i vy, takže je
zbytečné připomínat, že probíhala
v mimořádně příznivých klimatických
podmínkách a většina prací byla oproti
harmonogramu v předstihu. Ptáte se
nás, proč nebylo možné lhůtu zkrátit... →





Poslední velká MTT proběhla v roce 1991 v Kolbenově ulici. Snímek z 2. září 1991 zachycuje provizorní linku 32 (Lehovec – Špitálská), která toho dne jezdila z úsporných důvodů prvně v sóle.



Tramvajová trať ve Škrétově ulici pochází z let 1966 a 1978. Snímek je z 31. srpna 1990 a stav trati zůstává od té doby setrvalý, rekonstrukce metodou BKV se už nedočkal.

Důvodů je několik. Ostatně Pražané by neměli zapomenout na to, že podle normy by měla trvat 35 měsíců a podle pražských upravených lhůt – kilometr (jednokolejně) za měsíc – 10 až 11 měsíců. Termíny dodávek panelů z Prefy byly smluvně potvrzeny a dodrženy... Na druhé straně jsme zaznamenali

úspěch, původně se předpokládalo, že provoz bude zahájen bez středových panelů, jejichž dodatečné vkládání by si vyžádalo v létě další výluky. Práce na Leninově měly přímou návaznost na rekonstrukci vozovny ve Vokovicích, která byla tak náročná, že jsme rádi, že se nám ji vůbec daří dokončit v ter-

mínu. O několikadenní zkrácení výluky, v tomto případě maximálně čtrnáctidenní, investor ani nestojí, protože podle našich informací má zahájení provozu vazbu na přechod tramvajové dopravy na prázdninový provoz... Koneckonců není co kritizovat, stavba končí v termínu. Opět se však vynořuje otázka, zda termíny, které se na rekonstrukce dávají, nejsou příliš dlouhé. Stavby silnic a železnic jsou státním podnikem, který jistě uvažuje ekonomicky. Nechce se věřit, že pokud by pro něj zkracování termínů bylo výhodné (to zatím není), že by se cesty nenašly. Třeba za cenu dvousměnného provozu či práce o sobotách a nedělích, od nichž vedení podniku upustilo. I tyto otázky ještě čekají v nových ekonomických podmínkách na řešení." Autorka článku jistě neměla ještě na mysli ekonomické podmínky 21. století, kdy některé teze v článku se nám po dvaceti letech zdají až neskutečné. Připomeňme, že letos byla vozovna Kobylisy zrekonstruována za 2 měsíce, čili za třetinu času, a jízdní řády měníme dnes také daleko operativněji. Leninova, tj. Evropská, ale nebyla jediná trať, která v roce 1989 byla rekonstruována, resp. modernizována (tehdejší pojem pro rekonstrukci trati metodou BKV panelů). Mezi 4. a 28. dubnem došlo na ulici Na Poříčí mezi náměstím Republiky a Havlíčkovou ulicí. Tisk si chválil, že dílo bylo realizováno rychle (Poříčská rychlostavba) a můžeme říci i kvalitně, protože úsek stále částečně slouží. Zmíněno i bylo, že „zajímavostí jsou podkladní vrstvy pod panely. Odspodu jsou: štěrkobetonová pláň, geotextilie, desetimetrová vrstva porézního betonu, izolační látka, dalších 20–30 cm porézního betonu a další textilie. Cílem je snížit hlučnost a případné účinky zimního solení". Tomuto způsobu se říkalo sendvič a na několika tratích byl ještě použit, mj. na Lehovci, což je ale extrémně hlučná a výškově zdeformovaná trať. Večerní Praha také přinesla 17. května 1989 stížnost na hlučnost tramvajů na trati do Ďáblic. Ředitel k.p. DP – Pražské komunikace JUDr. V. Vlček popsal plánované údržbové zásahy a také prozradil, že „to vše by mělo zmírnit nadměrnou hlučnost do roku 1991 nebo 1992, kdy dojde k zásadní opravě zdejšího už dosluhujícího podloží". Pan ředitel byl špatným prorokem, protože rekonstrukce části trati do Ďáblic proběhla až v letošním roce. A pravda také je, že hlavním zdrojem hlučnosti



úseku byla stykovaná kolej a tuhé upevnění kolejnice k pražcům, nikoliv dožilé podloží.

Velké aktivity připravil Dopravní podnik na letní prázdniny. V letech 1989–1990 se intenzivně stavěla trať Ohrada – Palmovka a bylo třeba připojit ji na existující síť. Na Palmovce to byla záležitost prázdnin 1989 (spolu s trojúhelníkem nové trati z ulice do Balabenky) a na Ohradě pak letních prázdnin 1990. Uzávěra Sokolovské se však nepovedla, následoval výrazný dopravní kolaps, že dokonce samotný „PV ROH ČKD (tj. podnikový výbor Revolučního odborového hnutí) konstatuje, že lidé sice chápou nutnost akce, ale stěžují si na způsob, jakým byla provedena... Jak nám potvrdil ředitel DP ing. L. Slepíčka, počáteční problémy, kdy náhradní doprava kapacitou nestačila, padají na hlavu pracovníků dopravního úseku DP. A postihy? Citujeme slova ředitele. „Minimálně prémiové, uvažují však o vyšším stupni.““ A aby těch zmatků

nebylo málo, na přelomu července a srpna byl vyměněn zánovní (dvouletý) kolejový trojúhelník před vozovnou Hloubětín, protože ten předchozí nemožňoval potkávání vozů KT8, které byly právě do Hloubětína dodávány.

Na trati Ohrada – Palmovka ještě zůstaňme. Dost se o ni zajímal Miroslav Štěpán, představitel pražské KSČ. Navrhoval, aby na trať byly osazeny BKV panely pro přejezd bezpečnostních složek města, což naštěstí nenastalo a trať byla zřízena na dřevěných pražcích s otevřeným kolejovým svrškem. V tomto stavu je dosud. Ještě v září 1989 Večerní Praha uveřejnila fotografii Dnes ráno na stavbě mostu Palmovka – Ohrada. „Soudruh Miroslav Štěpán přihlíží montáži dalšího dílu mostu. Díl je v pohybu zavěšen na kolovém jeřábu. Se soudruhem Štěpánem rozmlouvá dělník Jan Štefčík.“

Na pozadí prázdninové veleakce v oblasti Palmovky proběhla rekonstrukce trati mezi Koh-i-noorem a Bělocerkevskou, opět metodou BKV panelů, a to v termínu od 1. srpna do 18. listopadu, takže její otevření zcela zaniklo ve víru politických událostí. Tento úsek stále slouží dopravě a jeho rekonstrukce se zatím nechystá.

Poslední rekonstrukce roku 1989 začala 5. září 1989 a skončila rovněž 18. listopadu a jednalo se o úsek Starý Hloubětín – Lehovec. Je s podivem, že jeho rekonstrukce proběhla již po 13 letech od zahájení provozu na novostavbě. Tento úsek poslouží už v příštím roce k vybudování prvního



Téměř letecký pohled mohli vidět čtenáři Večerní Prahy v dubnu 1989.

úseku tramvajové trati s kolejnicemi S49 v Praze. Předmontovaná kolejová pole jsou již připravena v areálu Ústředních dílen.

Ještě jedna novostavba tramvajové trati byla ve výstavbě, vlastně dvě. Jednak KOMOKO (komunikace modřansko-komořanská), a pak také návazný úsek od Čechovy čtvrti do sídliště Modřany. Ačkoliv KOMOKO se stavělo už několik let, tak to stavba úspěšná nebyla. Počátkem října píše Večerní Praha článek Brzda z ocele. „Po trati by měly první tramvaje projet v roce 1991... jak jsme se dozvěděli od investora VHMP – Výstavba inženýrských staveb, i tato stavba se potýká s nedostatkem některých materiálů. V současné době například chybí 135 tun už vybilancované oceli z VŽKG Ostrava pro dva železniční mosty, které měly být hotovy do konce letošního roku. Pokud se tak nestane, je další postup ohrožen.“ A pár dní před 17. listopadem 1989 se v článku s „pajdulákem“ (kreslená postavička, která se mohla kriticky a komunálně zamýšlet) ukázalo, že „žel platí druhá možnost... a tak namísto listopadu 1991 je reálným termínem zahájení provozu na nové trati konec léta roku 1992. Mnoho na tom nemění ani fakt, že dodavatel už nyní slibuje udělat vše pro to, aby stavba byla hotova už v pololetí.“ Nakonec



Taktěž výškový novinový záběr, tentokrát na vjezd do vozovny Vokovice, je z června 1989.

víme, že to v pololetí bylo, ale o 3 roky později, konkrétně 26. května 1995. Celá stavba KOMOKO má spoustu problémů až do dnešních dnů, za všechny můžeme připomenout havárii estakády T6 za zastávkou Nádraží Modřany. Po listopadu 1989 tato témata z novin rázem téměř vymizela. Nicméně rok 1990 byl ještě posledním rokem, kdy probíhaly ve velkém rekonstrukce, resp. modernizace tramvajových tratí (MTT) metodou BKV panelů. Připomeňme si je: od 9. ledna do 16. června 1990 proběhla MTT úseku Octárna – Petřiny, kde se poprvé objevily v části trati panely se zdrsňeným povrchem, čímž bylo „zaděláno“ na problémy, se kterými se budeme ještě dlouhá léta potýkat, tj. problém shnilých žlabů v panelech. Následovala od 7. března do 29. dubna Chodovská, která je ještě z hladkých panelů. Poslední MTT (od 5. června do 16. října) byla na Klapkové ulici mezi Sřtelničnou a vozovnou Kobylisy s použitím rýhatých panelů. Dne 23. listopadu 1990 byl zahájen provoz na nových tratích Ohrada – Palmovka (trať na dřevěných pražcích) a Na Žertvách – U Balabenky (z hladkých i rýhatých panelů). Poněkud netradičně byl polozahájen provoz na nové trati ulicí Na Žertvách a U Balabenky, a to ve směru z centra, již ve dnech →





Jednosměrný „poloprovoz“ v ulici U Balabanky dne 7. srpna 1990.



10. července 1990. Tento jednosměrný provoz byl 22. října 1990 zase ukončen a trať na měsíc osiřela. Ve zcela změněných ekonomických podmínkách roku 1991 proběhla svým způsobem poslední MTT formou BKV panelů, a to v Kolbenově ulici v termínu od 26. března do 1. srpna 1991. V roce 1992 byly plánovány dvě rekonstrukce tratí metodou BKV, a to v ulicích Na Veselí a Soudní. Tato rekonstrukce však byla uskutečněna

až v roce 1995 a stala se (definitivně?) poslední akcí tohoto druhu v Praze. Druhá rekonstrukce metodou BKV byla plánována ve Škrétově ulici a ta se neuskutečnila už nikdy. Dokonce se neuskutečnila žádná rekonstrukce tohoto traťového úseku a po zrekonstruování Olšanské ulice v minulém roce převzal krátký úsek mezi Anglickou a Římskou ulicí štafetu nejstarší trati v Praze, neboť pochází z listopadu 1966. Jeho rekonstrukce je nyní

plánována až v souvislosti s přestavbou Národního muzea a magistrály, tudíž není vyloučeno, že by se mohl dožít půlstoletí.

Pro detailisty ještě připomeňme, že celkem překvapivě (a nikoliv formou MTT) se BKV panely nově objevily v 90. letech v části Radlické a Karmelitenské ulice. I na nové tramvajové trati do Modřan se dva úseky z panelů objevily, přičemž některé z nich byly ještě před zahájením provozu z důvodu poškození vyměněny, aniž by kdy po nich projela tramvaj. Krátký úsek z BKV panelů také vznikl v roce 1993 na ulici Milady Horákové mezi křižovatkami Špejchar a vjezdem do smyčky Špejchar. Poslední zcela nově zřízený úsek z BKV panelů je od jara 2008 v koleji z centra u vrátnice areálu Orionka a poslední souvislá obnova svršku novými BKV panely proběhla počátkem léta minulého roku v Seifertově a Táborské ulici. Modernizace úseků formou BKV panelů, na které se vinou společenských změn po roce 1989 nedostalo, se vesměs dočkaly už jiných technologií (obvykle pražců s pružným upevněním a zároveň bezстыkové koleje). Bez nároku na úplnost je to: Trojská (1992–1995), Badiho (1993), Ďáblice (1993–2009), oblast Hradčanské (1994), Mariánské hradby (1995), Malá Strana (1995–2002), Koněvova (2000), Keplerova (2000), Radlická (2000–2008), Černokostecká (2001 a 2002), Chotkova (2004) a Olšanská (2008). Dosud existuje několik „starých“ tratí, tj. vybudovaných před zavedením metody BKV panelů. Především se jedná o trať do Podbaby, kde se plánuje v úseku Vítězné náměstí – Zelená velká oprava, v úseku Zelená – Podbaba rekonstrukce trati a v úseku Podbaba – Podbabská novostavba trati. Celý tento kombinovaný projekt je připravován k realizaci v roce 2011 za přispění fondů EU. Druhý projekt tohoto druhu je zaměřen na Myslíkovu ulici, kde již přípravné práce na inženýrských sítích probíhají a omezení provozu této staré trati nastane již v letošním listopadu. Rekonstrukce Myslíkovy ulice, včetně rozvětvení u Mánesa, trati k Tančicímu domu a trojúhelníku Spálená – Myslíkova bude rovněž financováno z fondů EU. O tomto projektu připravujeme samostatný článek. Projektanti a plánovači před dvaceti lety určitě nepředpokládali, že jejich nedokončené dílo bude kompletováno za pomoci prostředků Evropské unie. Ale i my, případně naši nástupci, se budou v roce 2029 na tento článek také dívat se smíšenými pocity...

Přepravní průzkum v autobusech

Obrázky ze směny řidiče a jeho sčítače

Cestujícím na 80 městských i příměstských autobusových linkách se 21. října naskytl zvláštní pohled. Zevnitř vozu je pátravě sledoval neznámý člověk, který na každé zastávce horečně těkal zrakem po všech nastupujících, aby poté, co se zavřely dveře, pátravě přeletěl i všechny ve voze. Ti, kdo byli nejbližší, však mohli vidět, že se nejedná o lehké duševní vyšinutí, nýbrž seriózní přepravní průzkum: zkoumání pohybu cestujících mezi jednotlivými zastávkami, které každý sčítač pečlivě zanášel do formuláře.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Foto: Luboš Wisniewski



Počet nastupujících, počet přepravovaných a doba odjezdu ze zastávky. To jsou údaje, které 1500 sčítačů z řad zaměstnanců Dopravního podniku a převážně studentů dopravních škol (Motol, Masná) shromažďovalo od 6.00 hodin ráno do 20.00 hodin večer. Každý sčítač s předtisknutým formulářem v ruce si na konečné počkal na jemu přidělený autobus, aby se na několik hodin stal souputníkem svého (či budoucího) kolegy za volantem. Já jsem „vyfasoval“ večer na lince 148.

Nedá se říct, že by mezi řidiči patřila tato trasa k oblíbeným. Zatímco přes den začíná na Budějovické a končí u Podolské vodárny, od půl sedmé večer se „scvrkne“ na sedminutový úsek Podolská vodárna – Kavčí hory. Nejen pro tuto nezvykle krátkou trasu, ale i strmé stoupání, které musí autobus na cestě z Podolí překonat, se lince přežívá mezi řidiči „Výtah“. Přepravit zákazníky z Podolí do Nuslí a zvláště pak na metro Pražského povstání (jak vyplývá ze mnou shromážděných čísel) je však třeba. „Pro řidiče to je trochu magorka,“ mluví za svou profesi „můj“ řidič během naší první přestávky. Jeho tón ale zůstává lehký a na tváři mu často zahraje úsměv. „Hodně chlapů a ženských, kteří nikdy nepracovali mimo Dopravní podnik, nemá tušení, jaké jsou jinde podmínky,“ říká muž, jenž vstoupil do naší společnosti teprve před rokem a půl.

Sice rodilý Pražák, tehdy ovšem přistěhovalec z Písku, má za sebou řidičské zkušenosti z celé Evropy: Albánie, Bulharsko, Rumunsko, Skandinávie za polárním kruhem... Jenže exotičnost těchto míst se ani v nejmenším neshodovala s platovými podmínkami. „Odešel jsem od nich ve chvíli, kdy mi nabídli míň než poloviční plat, který mám tady. A to jsem jezdil od půl čtvrté ráno do půl šesté večer,“ líčí situaci, která běžně panuje mezi soukromými dopravci. Na druhou stranu cestování po světě bylo neocenitelnou zkušeností. „Spousta našich řidičů jezdí jednu a tu samou linku a těžko se orientuje, když jim přidělí jinou,“ podotýká harcovník, který má Prahu i jako „přespolní“ v malíčku.

Městský život, a zejména noční život však na druhou stranu přináší problémy, s nimiž se předtím tak často potýkat nemusel – kontakt s rozjařenými, popřípadě namol opilými cestujícími, a to nejen v pozdních hodinách, je další téma, na

kteří se během přestávky vpytávám. I já teď oceňuji delší pauzu, kterou nám na Kavčích horách dopřává grafikon. Minulou jízdu se znenáhla naplnil autobus a lidé při nástupu i výstupu se mnou jakoby hráli živé skořápky, pořádně jsem se zapotil, než dostala moje čísla smysl. Ale zpět k řidiči. Zajímají mne historky, které v teple kanceláře nezažívám. „Jednou se mi přímo v autobuse dva chlapi pobodali,“ zaznívá například. „Policajti se mě přes vysílačku ptají, jestli můžu dojet na další zastávku, jestli vydržím. Já jo, povídám, ale nevím, co oni. Naštěstí vidím za chvíli policejní auto s majáky. Zastavím u něj, do autobusu vlítne obrovitý těžkooděnc v uniformě městské policie a jen tak rukama vyhodí útočnicka z autobusu. Letěl asi čtyři metry, div si nerozbil hlavu o madla nad dveřmi,“ vzpomíná řidič. Sám není žádný strašpytel, jak vyplývá z jeho další historky. „To jsem cestoval tramvajím jenom jako pasažér. Dovnitř nastoupili tři ožralci. Jeden z nich se nedržel, upadl a nechtěně uhodil do tváře nějakou paní. Aby toho nebylo dost, začal se k ní chovat sprostě.“ Přírozenou reakcí našeho řidiče bylo v tu chvíli důrazné domlouvání, které však v hulvátovi rozmýchal ještě větší agresi. „Začal na mě rvát a pak se ke mně rozeběhl, tak jsem si jednou rukou sundal brejle a druhou mu plynule do protipohybu natáhl,“ vzpomíná řidič s nezvyklým klidem. Před očima mám až filmově groteskní scénu, neboť zatímco se útočnick bezvládně sune k zemi, jeho dva kumpáni z tramvaje utíkají.

Víc už jsme si toho říct nestačili, skončila naše poslední společná přestávka u Podolské vodárny a já o tři minuty později vystupuji na Pražského povstání. Upřímně přeji „svému“ řidiči klidný zbytek večera – vždyť bude muset pendlovat ve „Výtahu“ až do jedné do rána, děkuji za půjčení tužky, kterou jsem si samozřejmě před průzkumem zapomněl, a mizím v podzemí. Sesbíraná data z celého města a okolí budou neocenitelným zdrojem pro další plánování a optimalizaci dopravy v Praze.

**Terminál pro odvod tržeb**

Prodej jízdenek řidiči autobusů byl v Dopravním podniku zahájen v devadesátých letech, kdy v rámci budování systému Pražské integrované dopravy začal DP zajišťovat i příměstské linky. Pro zlepšení kvality poskytované služby a zamezení úniku tržeb následovalo i zavedení doplňkového prodeje vybraných jízdenek na linkách městských. Výdej jízdenek a příjem tržeb musel být nepřetržitě zajišťován pracovníky výpravny a do systému byly zapojeny i pokladny garáží. Myšlenkou automatizace administrativně náročného systému se JPA začala zabývat již v roce 2004. Tehdejší nabízená technologie však ještě plně neodpovídala potřebám a požadavkům. Z toho důvodu bylo k realizaci přistoupeno až v roce 2008, kdy tento projekt navrhla JPA jako jeden z transformačních projektů. Pracovní tým složený ze zástupců úseku ekonomického, JPA a firem Indra a Telmax během roku 2008 a začátku roku 2009 postupně vypracoval systém samoobslužného odvodu tržeb a výdeje jízdenek do fáze, která splňuje všechny zadávací podmínky jak z hlediska bezpečnosti, tak z hlediska účetnictví, a hlavně z hlediska jednoduchého ovládní automatů.

Samoobslužný odvod tržeb a výdej jízdenek

Od října letošního roku je v jednotce Provoz Autobusy do rutinního provozu nasazen nový systém automatizovaného odběru tržeb a výdeje jízdenek pro zajištění prodeje jízdenek řidiči autobusů jak na příměstských linkách, tak i v rámci tzv. doplňkového prodeje jízdenek na linkách městských.

Václav Jelínek a Jaroslav Koudela, jednotka Provoz Autobusy
Foto: JPA

Systém se skládá ze dvou základních komponent:

- samostatného terminálu pro odvod tržeb řidičů za doplňkový prodej jízdenek a prodej jízdenek na příměstských linkách,
- samostatného terminálu pro bezhotovostní výdej jízdenek pro doplňkový prodej a náhradní prodej na příměstských linkách.

Tyto terminály jsou vzájemně propojené, navíc terminál pro bezhotovostní prodej jízdenek slouží současně jako komunikační server pro datovou síť Dopravního podniku. V případě poruchy jednoho terminálu zůstává druhý funkční.

Terminál pro odvod tržeb

Řidič se identifikuje svým osobním číslem a PIN a dále zadává kód odvodu tržby (příměstské linky nebo doplňkový prodej). Terminál přijímá netříděné mince z násytky a bankovky z akceptoru ve všech nominálních hodnotách české měny. Každá bankovka a mince je verifikována a uložena v mezizásobníku, cizí bankovky, rovněž jako cizí nebo deformované mince, jsou odmítnuty a vráceny. Po přepočítání mincí a bankovek se na displeji zobrazí celková hodnota odevzdané tržby. Po potvrzení transakce řidičem jsou mince uloženy do jednoho ze dvou automaticky uzamykatelných kontejnerů. Bankovky jsou uloženy do kazet. V případě, že řidič provede storno operace, jsou vložené mince i bankovky řidiči vráceny. Po ukončení každé transakce je vytisknuta stvrženka. Vložené finanční prostředky jsou připsány na elektronický účet řidiče.

Terminál pro bezhotovostní výdej jízdenek

- 17" LCD dotykový monitor
- volba druhu a počtu jízdenek přes dotykovou obrazovku
- velkokapacitní UPS jednotka
- zásobník na 2500 jízdenek
- tisk pomocí jehličkové tiskárny

Řidič se identifikuje přiložením svojí identifikační karty a zadáním PIN. Následně má možnost zvolit požadovaný druh a počet jízdenek. Po potvrzení volby se terminál připojí ke komunikačnímu serveru a zkontroluje stav řidičova účtu. Komunikační server autorizuje nákup jízdenek až do výše finančních prostředků na řidičově účtu. Výdejní terminál poté vytiskne požadované jízdenky. Rychlost tisku jedné jízdenky je cca 5–6 sekund. O celém průběhu procesu a případných chybách informuje terminál řidiče prostřednictvím obrazovky. Komunikační server slouží pro zajištění vzájemné komunikace mezi oběma terminály a řídicí aplikací „Samoobslužný prodej jízdních dokladů“. V případě nedostupnosti spojení provozovny s datovou sítí Dopravního podniku nebo nefunkčnosti terminálu pro odvod tržeb, zajišťuje komunikační server provoz offline, případně umožňuje výdej jízdenek bez odvodu tržeb (do výše zůstatku na účtu řidiče). Zároveň ukládá transakce obou terminálů a zajišťuje aktuálnost dat ve vazbě na spolupracující SW aplikace v Dopravním podniku.


Přechod na nový systém výdeje jízdenek

Ověřovací provoz automatizovaného systému odběru tržeb a výdeje jízdenek byl spuštěn v polovině června 2009 na provozovně Hostivař a bylo do něj zapojeno celkem 15 řidičů, z toho bylo 5 řidičů, kteří zajišťují provoz na příměstských linkách. Výsledky ověřovacího provozu byly úspěšné, a tak během července a srpna byla do systému postupně zapojena celá provozovna Hostivař. Z důvodu zajištění správného účtování jízdenek a tržeb je nutné v souvislosti s přechodem na nový systém provést u každého řidiče tzv. vyrovnání, které spočívá ve vrácení kompletního původního základního vybavení (jízdenky pro doplňkový prodej i náhradní jízdenky pro příměstské linky). Realizace vyrovnání je vzhledem k velkému počtu řidičů časově a administrativně poměrně náročná. Nové základní vybavení bylo sníženo na 50 ks jízdenek po 30 Kč a 10 ks jízdenek po 17 Kč. Řidiči příměstských linek navíc obdrží potřebné druhy jízdenek pro náhradní prodej (po 5 ks od každého druhu). Řidičům, kteří jezdí na linkách s vysokým prodejem jízdenek, je i nadále umožněno na základě jejich žádosti navýšit určené základní vybavení (např. linka 115 nebo 119), navíc si mají možnost v novém systému sami nakupovat větší počet jízdenek. Po převzetí jízdenek si řidič pomocí externí numerické klávesnice stanoví číselné PIN, které zná pouze on. Od tohoto okamžiku již řidič odevzdává všechny tržby (doplňkový prodej i tržby z příměstských linek) do terminálu pro odvod tržeb a jízdenky získává z terminálu pro výdej jízdenek.

Na základě úspěšné realizace přechodu na nový systém na provozovně Hostivař byl následně odsouhlasen harmonogram dalšího postupu. Začátkem října 2009 se do nového systému v krátké době postupně zapojily všechny ostatní provozovny. Přechod na nový systém by měl být na všech provozovnách realizován do konce listopadu, neboť jeho dokončení a následné zjednodušení administrativy odběru tržeb a výdeje jízdenek je jednou z podmínek pro zrušení pokladen na garážích a úsporu souvisejících pracovních míst. V návaznosti na uvedenou změnu bude od ledna 2010 nastaven nový postup pro vybavování základním sortimentem jízdenek u nových řidičů a pro vyrovnání u řidičů, kteří rozvážou pracovní poměr nebo budou přecházet mezi jednotlivými útvary. Z pohledu řidiče je hlavní výhodou nově zavedeného sys-



Terminál pro výdej jízdenek

tému možnost kdykoliv odevzdat tržbu a doplnit si potřebný byt i minimální počet jízdenek bez ohledu na pracovní dobu pokladny nebo aktuální dostupnost pověřeného pracovníka výpravny. Z tohoto důvodu bylo možné u všech řidičů snížit hodnotu základního vybavení pro doplňkový prodej z 2825 Kč na 1670 Kč (v začátcích doplňkového prodeje to bylo dokonce přes 4000 Kč). Snížení hodnoty základního vybavení a možnost nepřetržitého odevzdávání tržeb přináší zejména pro řidiče příměstských linek další snížení bezpečnostních rizik při manipulaci s tržbami. Dosavadní zkušenosti a ohlasy řidičů jsou pozitivní, nový systém si pochvalují zejména řidiči příměstských linek, kteří museli před jeho zavedením odevzdávat velké částky tržeb do pokladny garáže. Při vývoji systému jednotka Provoz Autobusy s dodavatelem předjednala možnost budoucího využití i pro automatizovaný výdej stravenek a výplatních pásek pro všechny zaměstnance na příslušné garáži, což by dále snížilo administrativu a zvýšilo komfort pro zaměstnance. 



Sarajevem křížem krážem

Minule jsem vás podrobně seznámil s historií a současností hlavního města Srbska – Bělehradu, dnes bych vám rád přiblížil historii města i dopravy v hlavním městě Bosny a Hercegoviny – Sarajevu, které jsem s kamarády při své letošní dovolené navštívil ve dnech 18. až 19. června.

Text a foto: Jan Horský

Sarajevo je hlavním městem Bosny a Hercegoviny. Dále je také sídlem samosprávné entity Federace Bosny a Hercegoviny (FBaH) a jedné ze samosprávných jednotek Federace BaH – kantonu Sarajevo. Historickou částí Sarajeva je i v 90. letech 20. století oddělené nové město Istočno Sarajevo, ležící v Republice srbské. Je přirozeným politickým, ekonomickým, kulturním a dopravním centrem státu. V současnosti zde žije 598 000 obyvatel.

Ve středověku byl prostor dnešního Sarajeva tvořen shlukem vesnic (se společným tržištěm) a pevností Vrhbosna. Název Vrhbosna dodnes používá zdejší katolická diecéze. Již v roce 1239 zde vznikla katedrála zasvěcená sv. Petrovi. Od roku 1263 tu existovala i citadela, jež však byla při okupaci zničena osmanskými vojsky v 15. století.

Osmané město získali roku 1435, kdy turecký paša obsadil hrad Hodided na jeho území. Postupně se začíná uplatňovat vliv Istanbulu a šíří se islám. Na začátku 60. let 15. století vzniká z podnětu správce města Ishak-bega Ishakoviče kryté tržiště (bezistan), vodovod, a v neposlední řadě jsou také vybudovány i objekty muslimské

KT8D5 300, Oslobodenje.



vakufské nadace, které jsou veřejnosti přístupné od roku 1477.

Od roku 1507 se používá pro toto město název Sarajevo. Název se vyvinul z tureckých jmen jako Saraj-ovasi nebo Sarajbosna, přičemž slovo Saraj znamená palác. V první polovině 16. století se správcem města stal Gazi Husrev-beg, jenž nechal postavit mešitu, medresu (muslimskou střední školu) a za jeho vlády dosáhlo město hranice 50 000 obyvatel. V té době bylo do Sarajeva přemístěno i sídlo osmanského správce z Banja luky.

V roce 1697 však rozvoj města rychle ustal. Město vyplenal rakouská vojska pod vedením Evžena Savojského. Přestože bylo město obnoveno, již nikdy nedosáhlo takové prosperity jako dříve. Osmané vládoucí městu si však uvědomovali blízkost nedalekého Rakousko-Uherska a nechali v první polovině 18. století vybudovat městské opevnění a na kopci nad městem pevnost. V jejích vládě se však v 19. století pomalu začaly objevovat první trhliny a náznaky úpadku v podobě vzpour. Roku 1842 vzniká ve městě první pošta.

Dne 13. 7. 1878 bylo na Berlínském kongresu rozhodnuto, že Bosna a Hercegovina připadne Rakousku-Uhersku. Tak se také stalo a 19. 8. 1878 do města vstoupily rakouské jednotky. Bosna se stala protektorátem císařství a Sarajevo její metropolí. Oproti předchozí stagnaci nastal rychlý rozvoj – vznikly továrny, školy, železnice a byla zavedena tramvajová doprava. Začalo se psát latinkou namísto arabicí (bosenská varianta arabského písma). Centrum města bylo zčásti zbouráno a přestavěno ve stylu tehdejších rakousko-uherských měst. Roku 1896 byla otevřena nová radnice (dnes knihovna),



Ali-Pašova mešita.

známá jako Viječnica. Co se památek týká, tak těch tu, i po bojích, které se v minulosti tímto městem prohnaly, nalezneme opravdu mnoho. Ať už se jedná o Ali-pašovu mešitu z roku 1561, Baščaršijské náměstí (Baščaršija) či Katedrálu – pravoslavný chrám postavený v letech 1863 až 1872 v barokním slohu. Město navštívil v roce 1910 i císař František Josef I. V témže roce zasedal i první bosenský parlament – Sabor. Za čtyři roky tu došlo k tzv. Sarajevskému atentátu, historické události mezinárodního významu. 28. 6. 1914



K2YU 231, ul. Mula Mustafe Bešeskije.



E 703, Zel. stanica.



byl na konci mostu Latinska čupřina u budovy knihovny postřelen následník rakousko-uherského trůnu František Ferdinand d'Este, který týž den zraněním podlehl. Útočníkem byl srbský nacionalista Gavrilo Princip. Tato událost dala podnět k vypuknutí první světové války. Ve městě začaly okupační správy řízené násilností mezi tehdejšími Srby, Bosňáky a Chorvaty. Po skončení války, která byla obzvláště brutální, a po vyhlášení Království Srbů, Chorvatů a Slovinců (SHS) se situace uklidnila. Od roku 1929 se stalo Sarajevo i centrem tzv. Drinské bánovin, jedné z devíti administrativních jednotek v rámci královské Jugoslávie, jež nerespektovaly historické a národnostní hranice. V té době zde žilo mezi 60. až 70. tisíci obyvatel. Radikální změnu politického uspořádání přinesla až druhá světová válka. Království Jugoslávie se rozpadlo během invaze Německa a Itálie. Na území Chorvatska a Bosny-Hercegoviny vznikl fašistický Nezávislý stát Chorvatsko, kterému vládl Ustašovci. Za jejich vlády docházelo k systematickému vyvražďování Srbů a Židů. Po osvobození města jugoslávskými partyzány a ustanovení Jugoslávie v čele s Josipem Brozem Titem jako socialistického federativního státu se Sarajevo stalo opět centrem Bosny a Hercegoviny. Roku 1961 ve městě žilo

142 423 obyvatel a o dvacet let později již 448 500 obyvatel. Hlavní událostí, která Sarajevo proslavila nejvíce byly XIV. ZOH zahájené 15. 2. 1984. Již od poloviny 80. let 20. století byla Jugoslávie ve stagnaci, která přecházela v permanentní krizi. Postupně se soužití národů, ve městě zastoupených, začalo zhoršovat. Vrcholem tohoto neudržitelného stavu bylo vyhlášení nezávislosti Bosny a Hercegoviny dne 3. 3. 1992.

O historii i současnosti Sarajeva by se dalo psát ještě dlouho, ale přenesme se teď do oblasti, která není o nic míň zajímavá, a tou je místní MHD. První koněspřežná tramvaj vyjela do ulic zdejšího města již v roce 1884 a roku 1895 ji nahradila tramvaj elektrická s rozchodem 760 mm a traťovou délkou, která činila 3 km. Po druhé světové válce se město začalo rozrůstat do kotliny směrem na západ, přičemž vyvstala potřeba nové úrovně dopravních prostředků. Na základě této potřeby bylo započato se stavbou tramvajové rychlodráhy na klasickém rozchodu 1435 mm v západovýchodní ose. Dne 9. 10. 1960 se Sarajevané po 65 letech rozloučili s úzkorozchodnou tramvají. Zpočátku jezdily na normálně rozchodné trati pouze vozy PCC dodané z Washingtonu, které procházely různými rekonstrukcemi např. ze dvou vozů byl udělán jeden kloubový vůz.



Sarajevská katedrála.

Takto zmodernizováno bylo asi 7 vozů. Od roku 1967 začaly být „Washingtoni“ nahrazovány tramvajemi z produkce československého výrobce ČKD. Zprvu sem byly dodány vozy typu T3YU a následně pak cca 90 vozů K2YU. Zdejší dopravce JKP GRAS též vedle vozů K2YU v současnosti provozuje 5 vozů KT8D5, 7 vozů typu E, které odkoupil za symbolickou cenu od vídeňského dopravního podniku a nejnověji též 16 vozů 9G, které odkoupil od amsterodamského dopravního podniku. Tramvajová síť je v současnosti pojižděna celkem 6 linkami o celkové délce cca 12 km.

Páteřní tramvajovou dopravu zde doplňuje síť trolejbusových linek, které začaly svou historii psát před zahájením XIV. ZOH v roce 1984. Zdejší dopravce na síti dlouhé 22,5 km v současnosti provozuje celkem 5 linek. V provozu jsou trolejbusy různých značek jako např. 21Tr nebo třínápravové trolejbusy MAN původem z Německa.

Třetí složku zdejší městské dopravy tvoří autobusy. První autobusová linka vyjela do ulic zdejšího města v roce 1953. Vozový park v poslední době zastupují výrobci IKARBUS, RE-NAULT-KAROSA, MAN.

Co se jízdenek týká, cena jízdenky pro jednotlivou jízdu je 1,60 KM (Konvertibilní Marka) a cena jednodenní jízdenky je 5,30 KM. Jízdenky se prodávají v každé trafice a rozhodně si je kupte hned na místě, neboť v prostředcích zdejší MHD jezdí velmi mnoho revizorů, kteří každou chvíli chtějí vidět váš platný jízdní doklad.

Pokud byste tedy zatoužili toto zajímavé a na historii bohaté město o dovolené blíže poznat, pak vám přeji mnoho příjemných zážitků.

V příštím článku vás blíže seznámím s historií a dopravou v hlavním městě Bulharska – Sofii.



Baščaršija.



MAN 4402, Skenderija most



Latinska čupřina.



9G 816, ul. Obala Kulina Bana



System řízení kvality (QMS) Co to je?

8. část

V rámci kapitoly 7 jsme se v tomto díle dostali k nejdůležitější části pro zákazníka – Výroba a poskytování služeb. To je ta část systému řízení organizace, kde vznikají hodnoty pro zákazníka – výrobek nebo poskytovaná služba. Obsahuje plánování výroby nebo realizaci služby, validaci procesů, řešení identifikace a sledovatelnosti, ochranu majetku zákazníka a uchování produktu.

Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení

Výroba a poskytování služeb

Řízení výroby a **poskytování služeb**. Abychom mohli něco, v tomto případě poskytovanou službu – přepravu cestujících – řídit, musíme znát daný proces, který na základě požadavků zákazníka a našich možností musíme umět ovládat, tzn. i plánovat a na základě tohoto plánu i realizovat.

Podmínky pro plánování i realizaci nesmí být nahodilé, ale musí být řízené. Pro zajištění řízených podmínek je potřeba mít dostatek dostupných informací, popisujících charakteristiku služby. Jedná se o informace, které zahrnují požadavky zadavatele (ROPIDu), jízdní řády, grafikony, popř. i požadavky na zaměstnance (např. ústrojová kázeň, kultivovaná komunikace zaměstnanců). Plánování obsahuje i požadavky na dostupnost dokumentace, resp. potřebných pracovních instrukcí, stanovení vhodného zařízení (např. jaký typ vozidla bude kde „nasazen“). Činnosti plánování a realizace musí zahrnovat i příslušné monitorování a měření, včetně stanovení vhodného zařízení.

Validace poskytování služby. Co to je „validace“? Validace – ověření funkčnosti (zařízení, služby, procesu) a dosažení požadovaných výsledků za předpokládaných podmínek. Uvedená definice není přesná citace uváděná slovníkem, ale snad je takto srozumitelnější. Děláme v Dopravním podniku validaci/e? Ano! Jedná se např. o ověření průjezdnosti daným úsekem, o ověření dojezdových časů, o zkušební jízdy nových typů vozů, ale i zkušební jízdy řidičů či strojvůdců, zda zvládají požadované ovládání vozidla, popř. i praktickou znalost linky. Vzhledem k tomu, že validace je zaměřena do rozdílných procesů, tak i podklady a z nich vycházející požadované výsledky jsou rozdílné. Např. u procesu resp. poskytované služby v Dopravním podniku se může jednat o projetí nové linky nebo trasy. Tím se prověří, zda-li je trasa průjezdná a zda lze na dané lince dodržet plánované dojezdové časy, zda kapacita vozidel stačí na přepravované množství osob, popř. naopak zda není kapacita nadsazena. U zařízení to může být např. dosahování přesnosti (tolerance) rozměrů nebo množství produkovaných výrobků. Může se jednat i o ověření schopnosti zařízení vydržet požadované zatížení či odolnost proti prostředí. O výsledcích validace, stejně jako i u dalších procesů QMS, musí být vedeny záznamy.

Identifikace a sledovatelnost. Norma ČSN EN ISO 9001 také požaduje, aby produkty (výrobky i služba) byly v průběhu

realizace dostatečně identifikovány (označeny) a bylo možno vysledovat jejich průběh – jejich historii, včetně určení pracovníků, kteří se na realizaci podíleli. Identifikace není zpravidla problém. Výrobky ve skladech jsou popsány buď už od výrobce, anebo označeny čárovým kódem případně označeny jiným vhodným způsobem, který vyhovuje prostředí, ve kterém jsou uskladněny nebo používány. Bohužel ne vždy si za všech okolností uvědomujeme, co všechno musí být identifikováno. Častým problémem je identifikace např. hutního materiálu (trubky, plechy, koleje, ale i strojní díly jako ozubená kola či čepy apod.) v údržbářských dílnách nebo tam, kde jsou prováděny opravy. Identifikace umožňuje určit, o jakou ocel se jedná – zda lze svářet nebo zda je antikoroziční či má povrchovou úpravu nebo zda se jedná o ocel pevnostní. Vše toto může mít (a má) vliv na konečnou kvalitu výrobku, např. na trvanlivost nebo pevnost. Pokud by se jednalo o bezpečnostní prvky, které mohou svou poruchou způsobit újmu na zdraví člověka, ať cestujícího, nebo zaměstnance, mohla by mít nesprávná nebo žádná identifikace zcela nežádoucí důsledky. Hutní materiál byl užít jako příklad, může se jednat i o další materiály nebo látky. Další identifikace, která je často opomíjena, je identifikace neshodných produktů. Jejich nechtěné použití může mít naprosto stejné nežádoucí následky jako výše uvedené.

Identifikace všech prostředků, které souvisí s poskytovanou službou, popř. identifikace služby samotné, není složitá. Vozy jsou označeny evidenčním číslem, linka i spoj má taktéž své specifické označení, pracovníci osobním číslem... a takto bychom mohli pokračovat dál. Sledovatelnost je obsažena v různých záznamech vedených o poskytované službě/výkonu – který řidič/strojvedoucí provedl a jakým konkrétním vozem. U jednotlivých vozů jsou dále sledovány ukazatele, jako jsou údaje o kontrolách, veškeré provedené údržbě, najetých kilometrech atd. Problematika sledovatelnosti se netýká pouze hlavního realizačního procesu, ale celé problematiky QMS, celého řízení organizace.

Další částí Poskytování služeb je oblast řešící **Majetek zákazníka**. Tento proces zahrnuje činnosti pro identifikaci, ověřování a ochranu majetku zákazníků, a to nejen jejich majetku, ale i majetku kohokolí jiného než organizace. O jaké případy se jedná ve vazbě na DP? Osobně bych řekl, že máme čtyři velké oblasti, kde se touto problematikou musíme zabývat. První, drobnější, ale o to pochopitelnější, jsou Ztráty a nálezy. Pokud nalezneme v našich prostředcích nebo prostorách předměty zapomnětlivých pasažérů, musíme se o ně postarat takovým způsobem, aby nedošlo k jejich poškození nebo znehodnocení. Aby bylo také možné jejich vrácení, musíme je nejdříve vhodným způsobem identifikovat – kde a kdy byly nalezeny. Nalezené věci musíme také přiřadit identifikační číslo pro uskladnění. Uskladnění musí být provedeno takovým způsobem, abychom předmět našli mezi dalšími „poklady“ a nedošlo k jejich poškození. Druhá oblast se týká především STK, kde může dojít k poškození kontrolovaných vozidel při kontrolní – měřicí činnosti. Další oblastí, kterou jsme nuceni v DP řešit (tentokrát i z důvodu, že nám to nařizuje zákon), jsou osobní údaje našich cestujících. Kde se vyskytují? V první řadě v podkladech pro získání časových kuponů, v řadě druhé pak při řešení přestupků při přepravě. Pro oba případy máme definované postupy proti úniku těchto citlivých dat a SW ochranu elektronických údajů. Čtvrtá oblast je prostorově nejširší – jedná se

o prostor města, prostor, v kterém poskytujeme službu, prostor v kterém jezdíme svými vozidly. V tomto prostoru může dojít k poškození vozidel dalších účastníků silničního provozu, popř. vybavení v okolí. I pro tyto případy máme stanoveny metodiky jak postupovat.

Společným a velmi podstatným prvkem všech uvedených oblastí je, že při poškození, ztrátě či zcizení, si nemůžeme sami svévolně určovat postup bez vědomí a dohody s majitelem.

Řízení monitorovacího a měřicího zařízení

Jedná se o poslední článek kapitoly sedmé. Procesy v Dopravním podniku mají mnoho parametrů, které se nějakým způsobem měří nebo monitorují. Nejdříve si však řekněme, jaký je rozdíl mezi měřením a monitorováním. Měření je jednorázový úkon, kterým získávám konkrétní hodnotu veličiny (např. času, hmotnosti, délky, rychlosti, vzdálenosti). Za monitorování je možné považovat opakované měření nebo opakované sledování některého neměřitelného ukazatele (např. svítí-nesvíti, dodržování ústrojové kázně, úklid, čitelnost údajů na zastávkových sloupcích). Pro všechna měření, která slouží pro prokazování shody, musí být stanovena příslušná zařízení (měřidla) s určenou přesností. Abychom měli zaručenou opakovatelnost a srovnatelnost měření, musíme používaná měřidla kalibrovat – „porovnat a dát do souladu s etalonem“. K této problematice se vztahuje i zákon 505/1990 Sb., o metrologii, který požaduje,

mezi jiným, návaznost měřidel na národní nebo mezinárodní etalon.

Každý z uživatelů měřidla musí mít možnost jednoznačně poznat, zda užívané měřidlo je, nebo není v kalibrovaném stavu. Z těchto důvodů je nutné, aby měřidlo bylo označeno tzv. kalibrační značkou s uvedením termínu, kdy kalibrace končí. Samozřejmostí je, že o výsledcích kalibrace jsou vedeny záznamy. Aby bylo možné záznamy přiřadit ke konkrétnímu měřidlu, je nutné, aby i jednotlivá měřidla měla svá jedinečná evidenční čísla, která se používají v průvodní dokumentaci a všech záznamech (viz i předcházející oddíl Identifikace a sledovatelnost). Požadavky QMS na měřidla se nevztahují jen na zajištění kalibrací a průvodních „papírů“, ale i na zacházení s měřidly z důvodu jejich nepoškození a zaručení správného měření. Měřidla by měla být ukládána v původním obalu nebo na podložce, která zabraňuje poškození měřidla („uložení“ měřidla pohozením mezi nářadí není ten nejšetrnější způsob zacházení s měřidlem).

Jak vidíte, problematika kapitoly sedmé ČSN EN ISO 9001 je velmi široká, a to jak z hlediska řešených procesů, tak i z hlediska odpovědností, rozsahu a různorodosti měření a výstupů. Pro řešení této problematiky nelze použít jedno řešení, které by bylo vhodné pro všechny podmínky, pro všechny případy! Byl bych rád, kdybyste i vy byli spoluvůrci článků o kvalitě. Dotazy či poznatky týkající se QMS můžete zasílat na januk@dpp.cz.



Jak ukládat dokumenty do archivu DP

2. část

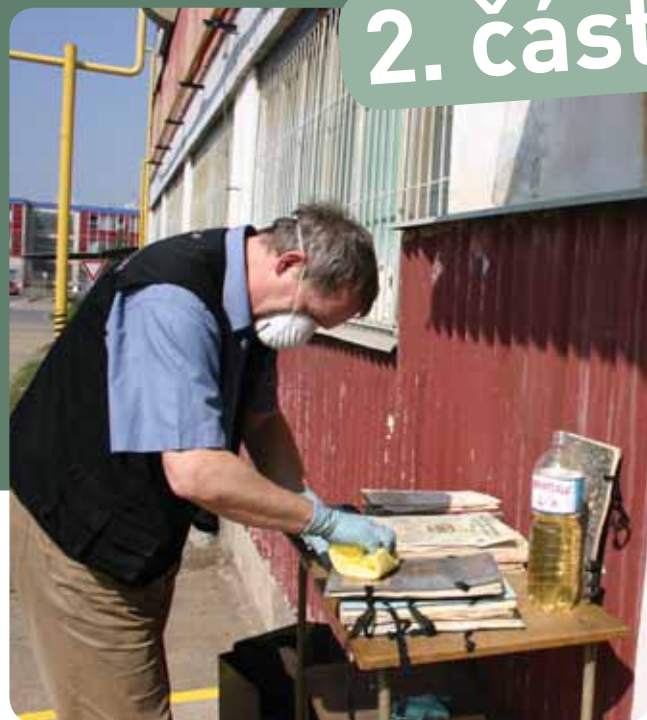
Druhá část informace o ukládání dokumentů do archivu DP nám přiblíží praktickou stránku úkolu. Ukážeme vám, jak správně připravit balíky dokumentů k uložení ve spisovně nebo v depozitáři archivu DP. Věříme, že se vám tato informace stane důležitou pomůckou.

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

Jak označit balíky?

Každý balík, šanon či krabice (dále jen balík), v nichž budou jednotlivé dokumenty a spisy ve spisovně uloženy, musí být jednoznačně označen. Takové označení musí obsahovat:

- organizační číslo, a pokud možno i název útvaru, který balík vytvořil (údaj platný v době předání do archivu DP, výjimečně starší organizační začlenění, pokud příslušný útvar předává starší dokumenty podle starší organizační struktury);
- stručně obsah a rok či jiné časové rozpětí (měsíc a rok, léta apod.), kterého se týká;
- skartační znak (co jsou skartační znaky jsme si řekli minule);



Vyvolává ve vás tento snímek úsměv? U nás v archivu zrovna ne! Ale i takové situace nastávají. V rámci záchrany některých dokumentů nastupuje na scénu respirátor a denaturovaný líh.





Na předchozí snímek navazuje detail technické dokumentace postižené plísní. Desky jsou nenávratně ztraceny, někdy i dokumenty. Přesto je pokus o záchranu nezbytný. A příčina? Některé útvary si myslí, že nejvhodnější příruční registraturou je vlhký sklep, výměňková stanice, kotelna...



Správně zabalený a popsáný balík. Lze s ním ve spisovně libovolně a snadno manipulovat.



Balík nemusí být vždy zabalený. Hrozí ale nebezpečí poničení či zašpinění během přepravy. Důležitý je ale i zde jasný popis.



U tohoto balíku hrozí nebezpečí, že vložený papírek s označením během přepravy vypadne. Stane-li se to u několika balíků, je identifikace dokumentů obtížná.

- pořadové číslo balíku – Čísla balíku můžete zvolit buď jednorázově, případně navázat na své vlastní číslování, pokud si vedete dlouhodobě vlastní evidenci dokumentů.

Tyto čtyři základní údaje (tj. útvar, obsah s časovým zařazením, skartační znak a číslo balíku) uveďte zřetelně tlustým fixem. U šanonů je umístění popisu určeno jejich charakterem. Balíky zabalené v baličím papíru popište s ohledem na způsob manipulace s nimi, pokud možno po třech stranách (tj. nahoře a z boku na kratší i delší straně). Tenké balíky (naplněné obálky) stačí pochopitelně popsat jen z horní strany. Archivní boxy popisujte jen na krátké straně. Balíky můžete také polepit informacemi, které si vytisknete z tiskárny svého počítače.

Předáváte-li archivní krabice k trvalému uložení do depozitáře, popisujte je pouze tužkou, a to po jejich krátké straně tak, že chlopně krabice máte přitom vpravo a směřující nahoru. Samotné krabice pro trvalé uložení polepujte štítky jen po předchozí domluvě. Trvale ukládané dokumenty se totiž zařazují do archivních fondů. O jejich uspořádání a jednotném značení rozhoduje archiv. Ten také rozhoduje o jejich definitivním číslování! Pokud předáváte k trvalému uložení do archivu balíky, budou dříve či později rozbaleny a jejich obsah přeložen pracovníky archivu do archivních krabic. Možná vám to připadá zbytečné, ale mějte na paměti, že je to pro vaši potřebu! Čím pečlivěji pro styk s archivem balíky označíte, tím lépe se v nich vyznají nejen pracovníci archivu, ale také i vy sami s časovým odstupem, když budete potřebovat ve spisovně či depozitáři archivu něco vyhledat.

Jak má být balík velký?

Rozměry šanonů, archivních boxů a archivních krabic jsou normalizovány. Jiná je situace u balíků.

Ideální rozměr balíku nebo nenormalizované krabice by pokud možno neměl přesáhnout **35 x 25 x 15 cm** (délka x šířka x výška). **Mějte na paměti**, že s dokumenty se v archivu manipuluje. Ukládají se do regálů, často do větších výšek a občas se ve spisovně stěhují na jiné místo. Podle potřeby a prostorových možností se balíky ukládají svisle či vodorovně. **Balík tedy nesmí být moc velký. Lépe víc malých balíků než jeden obrovský a těžký.**

Jak už bylo řečeno – šanonů je možné pro přepravu svázat do balíků nebo je převážet ve stěhovacích krabicích. Do jedné se vejde šest až osm šanonů. Ale pozor! Tak naplněné krabice jsou velmi těžké a jedna může vážit až 40 kg! S takovými krabicemi pracovníci archivu nemohou pochopitelně manipulovat. Po skončení přepravy budou balíky rozvázány a stěhovací krabice vyprázdněny. Velmi tedy záleží na pečlivém popsání a očíslování jednotlivých šanonů či balíků. Znovu opakujeme, že stěhovací krabice nejsou určeny pro archivaci, protože manipulace s nimi je obtížná a... zkrátka nedají se dát do regálů.

Přeprava do archivu

Přepravu do archivu – ať do spisovny, či depozitáře – nezabezpečuje archiv DP, ale zajišťují si ji samy ty útvary, v jejichž působnosti dokumenty vznikly! Termín přepravy je vždy nutné domluvit předem, aby byl archiv na příjem dokumentů připraven! Dohodnutý čas dodržujte. Pokud z jakéhokoliv důvodu z přepravy sejde, informujte o tom pracovníky archivu!

Je zapotřebí kromě vlastních balíků připravit ještě něco?

Při oficiálním předávání dokumentů do archivu, ať už jich je jakékoliv množství, se vyplňují dva dokumenty, jejichž šablony najdete jako obvykle v aplikaci Microsoft Outlook ve Veřejných složkách.



Archivní lístek

Příkládá se ke konkrétním balíkům. Pro jeden tématický okruh uložený v několika balících stačí jeden archivní lístek. Obsahuje-li balík tematický okruh zahrnující časové období delší než jeden rok, bude jeho skartační lhůta posuzována podle nejmladšího z nich. Archivní lístek se vyhotovuje ve dvou exemplářích, jeden zůstává archivu, druhý zůstává pro vaši potřebu, abyste věděli podrobnosti. Archivní lístek obsahuje tyto položky:

- Název dokumentu – Uvedte například Kopie faktur (případně blíže specifikujte).
- Počet balíků, složek apod. (číselná řada) – Uvedte např. 22 šanonů, čísla 1–22 (nebo také navažte na vlastní číselnou řadu, vedete-li si vlastní dlouhodobou evidenci dokumentů, čili klidně například 321–343, pokud jste nám někdy dříve předali šanony či balíky č. 320 a nižší).
- Období, kterého se dokumenty týkají – Uvedte například leden–červen 2007.
- Razítko předávajícího útvaru – Otiskněte vnitřní razítko svého útvaru.
- Čitelný podpis zaměstnance, který dokumenty uspořádal – Čitelně se podepište. Vaše jméno je důležité pro případnou budoucí komunikaci.
- Podpis vedoucího předávajícího útvaru – Čitelně podepíše vedoucí útvaru. V případě, že dokumenty uspořádal sám, podepisuje se znovu.
- Skartační lhůta – Uvedte např. S 10. Tj. skartovat za 10 let. V případě delšího časového rozpětí v jednom balíku se bude skartační lhůta počítat podle „nejmladšího“ roku. Pokud tedy vznikly dokumenty v letech 2001–2007, začneme desetiletou skartační lhůtu počítat od roku 2007. Pokud každý balík obsahuje jen jeden rok nebo jeho část, budou během let vyřazovány postupně.
- Rok likvidace – Je to následující rok po skartační lhůtě, tj. skartační lhůta + 1. V tomto roce je možné provést skartační řízení a dokumenty zlikvidovat (není-li uveden jiný skartační znak). V našem příkladu to bude rok 2018.
- Podpis a datum převzetí do archivu – Nevyplňujte – slouží vnitřní potřebě archivu DP.

Předávací protokol dokumentů

Nejdůležitějším dokumentem při předávání dokumentů do archivu DP je předávací protokol dokumentů. Předávací protokol je možné do jisté míry charakterizovat jako soupis všech archivních lístků. Obsahuje následující kolonky:

- Předávací útvar (číslo a název) – Vyplňte pro jednoznačnou identifikaci.
- Číslo – Jednotlivé řády využijte buď pro jednorázovou číselnou řadu 1–x, nebo pro vlastní číselnou řadu navazující na vaši vlastní evidenci.
- Název dokumentu – Uvedte stručně údaje podle archivních lístků.
- Rok vzniku – Uvedte příslušný rok, kterého se dokumenty týkají.
- Skartační znak – Uvedte skartační znak stejný jako na balících či šanonech. Co je skartační znak, to jsme uvedli dříve.
- Rok likvidace – Podobně jako na archivním lístku uveďte rok, kdy mohou (mají) být dokumenty zlikvidovány (počet let skartační lhůty + 1). U balíků obsahujících delší časové rozpětí se skartační lhůta počítá od roku vzniku nejmladších dokumentů.
- Množství – Uvedte u každého řádku počet číslovaných balíků, šanonů nebo archivních boxů. Neuvádějte počet balíků nebo krabic vytvořených dočasně pro přepravu do archivu! Poslední sloupec předávacího protokolu dokumentů slouží potřebám archivu. →



Toto jsou dva svázané šanony s vloženým archivním lístkem. I když jsou svázané do jednoho balíku z důvodu přepravy, evidenčně to stále jsou dva šanony, a ne jeden balík! Šanony v žádném případě nebalte do papíru.



Tak vypadají balíky různé velikosti uložené ve spisovně.



Šanony uložené ve spisovně DP. Popsat je nutné všechny šanony, ne jen jeden!!!



Archivní fond uložený v archivních krabicích. Tyto dokumenty se uchovávají trvale v klimatizovaném depozitáři.





Archivní boxy, ve kterých je uložena odeslaná pošta jednoho útvaru za několik let. Posoudí-li archiv, že je vhodné uchovat ji trvale, bude přeložena z boxů do archivních krabic.



Fotografie pořízená mobilním telefonem nám ukazuje, jakým způsobem někdy dokumenty putují do archivu. Nakladač, kterým se před tím nabíral stavební materiál, není příliš ideální... V archivu má být podle zákona bezprašné prostředí.

Předávací protokol podepisuje pověřený pracovník archivu, nemusí to být nutně jeho vedoucí. Předávací protokol se vyhotovuje rovněž ve dvou exemplářích, které se předávají archivu. Pracovník archivu nemusí vždy podepsat protokol ihned při převzetí dokumentů. To se týká především případů, kdy se do archivu DP předává větší množství balíků. Počty balíků a správnost označení se kontrolují, takže potvrzený protokol vám může být vrácen až s časovým odstupem. Předávací protokol je pro vás dokladem, že jste balíky předali do archivu. Není ale pochopitelně potvrzením úplnosti obsahu balíku. Za tu nese odpovědnost vždy ten, kdo dokumenty uspořádal a připravil k předání do archivu DP.

PVC obaly versus závěsné euroobaly

Než se na trhu objevily jednoduché závěsné „euroobaly“, které umožňují praktické uložení jednoho nebo více dokumentů do šanonu s mechanikou (ale i do kapsového šanonu), vkládaly se dokumenty do průhledných PVC obalů. Pokud se do takových obalů vkládaly originály napsané na psacím stroji nebo vytisknuté jehličkovou tiskárnou, nenastal prakticky problém. Moc dobře ale z vlastní praxe jistě víte, že pokud jste do takového obalu vložili dokumenty rozmnožené na kopírce, po několika letech (ale někdy i pouhých měsících) se přilepil titulní list k obalu a brzy následovalo slepení i ostatních stránek. Rozmnožený dokument tak byl prakticky zničen a stal se nepoužitelným. To je z pohledu archivnictví naprostou katastrofou. Ačkoliv je tento nedostatek všeobecně známý, dodnes některé útvary či jednotlivci rozmnožené dokumenty do těchto nevhodujících obalů ukládají. Zřejmě považují za rychlejší, když vkládají dokument do obalu otevřeného ze dvou stran, než vkládat papír(y) do moderního obalu přístupného jen shora, tedy z jedné strany. **Nevhodující plastové obaly pro dlouhodobé uložení dokumentů nepoužívejte!!!** Ať vám poslouží jen k jednorázovému přenosu spisu například na poradu – a dost.

Originály a kopie dokumentů

V dnešní době kopírek a skenerů je jednodušší a vhodnější, abyste pro svoji pracovní potřebu u sebe dlouhodobě měli jen kopie dokumentů. Originál by měl být uložen v archivu či spisovně. Typickou ukázkou jsou stavební povolení či kolaudační výměry, jejichž originály se dost často (a nezděka marně) hledají. Někteří zaměstnanci totiž originály některých důležitých dokumentů „pro jistotu“ tak úzkostlivě schovávají u sebe, že časem zapomenou, kam ho uložili. Často je původem zmatků stěhování do jiných kanceláří, či předávání agendy při změně pracovního zařazení nebo při ukončení pracovního poměru. Váš nástupce kolikrát ani neví, že nějaký významný dokument od vás převzal. **Připomeňme si**, co říká o ukládání dokumentů **první odstavec § 68 zákona** o spisové službě a archivnictví.

„Všechny vyřízené spisy a jiné dokumenty určeného původce jsou po dobu trvání skartační lhůty uloženy ve spisovně. Dokumenty mohou být uloženy též ve správním archivu, pokud jej určený původce zřídil. Dokumenty se ukládají zpravidla ihned po jejich vyřízení, pokud povaha věci nevyžaduje, aby zpracovatel měl vyřízený dokument déle; tato skutečnost se poznamenává v evidenci podle § 64.“

Důvodem k tomu, abyste si některé dokumenty nechávali třeba dvacet let u sebe nemůže být nějaká nostalgická nebo váš citový vztah ke spisu („to nikomu nedám, na tom jsem dlouho dělal...“ či extrémní „to už je staré, to je památka, to nikomu nedám“). V té souvislosti připomínáme, že důležité dokumenty budou i pro vás v archivu k dispozici. Tak jako byste neměli dokumenty bez vážného důvodu uchovávat u sebe, nesmíte je ani sami likvidovat. **Vyhodíte-li sami některé pro vás už nepotřebné, avšak původně důležité dokumenty, dopustíte se přestupku proti zákonu!** To je věc, která se bez výjimky týká všech zaměstnanců, počínaje řadovým referentem a konče vrcholovým managementem. Určitou výjimku tvoří dokumenty, se kterými se manipuluje podle zvláštních předpisů, například ty, které případně obsahují státní tajemství.

A jak pracovat s elektronickými dokumenty?

V současné době začíná ve spisové službě a archivnictví nová epocha spočívající v práci s elektronickými dokumenty. Ale pozor! Éra papírových dokumentů v žádném případě ještě nekončí, a to ani existencí datových schránek. Zapomíná se také na to, že i pro elektronické dokumenty platí stejný zákon (a stejný Spisový skartační a archivní řád DP) a vztahují se na ně stejné skartační lhůty jako na dokumenty, které existují jen v papírové podobě. Jednoduchá likvidace pro vás už zdanlivě nepotřebné úřední korespondence, jejíž kopie uchovávejte z úsporných důvodů jen ve svém počítači, prostřednictvím tlačítka Delete na klávesnici (ještě lépe Shift+Delete) je nepřijatelná!!! Protože práce s digitálními dokumenty, datovými schránkami, konverzí dokumentů, digitálními úložišti apod. se nyní rozjíždí na ostro, budeme se tomuto důležitému tématu v DP KONTAKTu v dohledné budoucnosti ještě věnovat.

Nebojte se toho!

Uvedené zásady nepovažujte za dogma, na případných výjimkách je pochopitelně možné se domluvit. V případě potřeby se obraťte na některého z pracovníků archivu. S nimi domluvejte i termíny přepravy a všechny další náležitosti. K dispozici vám jsou tito pracovníci oddělení 310520 Archiv: Jarmila Vokůrková (tel. 99-2323), Jana Říhová (tel. 99-2416), Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení (tel. 99-2415).



Okupace a revoluce v Dopravním podniku

V hlavním městě Praze vždy revoluce kvasila nejprudčeji, ať už se jednalo o roky 1968, 1969, či 1989. U příležitosti dvacátého výročí pádu totality bychom proto neměli vzpomínat jen na sametovou revoluci, ale též události, které jí předcházely a zasáhly Dopravní podnik s nemenší prudkostí. V našich řadách je stále dost pamětníků, kteří jsou ochotní promluvit.

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

Tomáš Dvořák o srpnu 1968 a 1969 „Hodili slzák do tramvaje“



Pan Dvořák pracuje u našeho podniku už 40 let. Poprvé nastoupil do služby coby osmnáctiletý v roce 1966. „Tehdy bylo ctí každého maturationa udělat si kurz a jezdit

o prázdninách jako průvodčí v tramvaji,“ říká Dvořák, který si na osudový den 21. srpna 1968 živě vzpomíná: „Bydleli jsme na Vinohradech. Ve čtyři hodiny ráno mě budí brácha, že nám nad hlavou přelétávají letadla a že prý jsou to Američani.“ Dvořák však správně rozpoznal červené hvězdy na křídlech a bylo mu jasné, že dnešní ranní služba odpadá. Do Kbel přistávala okupační sovětská vojska. „Veškerá doprava byla zastavena. Pro mě nejzásadnější bylo v tu chvíli nakoupit baterky do tranzistoráku, abych mohl sledovat situaci,“ říká Dvořák.

Okupace paralyzovala provoz MHD na týden. „Nejpomaleji se obnovoval kolem Rozhlasu, poblíž něhož ležely čtyři autobusy – dva shořely poté, co na ně najel tank.“ Nakonec se vojáci stáhli z kolejí a život ve městě začal opět nabírat každodenní rytmus. „Jenže to nebylo vůbec příjemné,“ líčí Dvořák, „například u Hlavního nádraží tramvaje skoro lízaly boky tanků.“ Když jednou tramvaji, v níž Dvořák sloužil, spadla na Výtoni pod mostem kladka (tehdy ještě nebyly pantografy) a on ji musel jít nahodit, díval se celou dobu do hlavně kulometu, jímž sovětský voják na věži tanku „kontroloval situaci“. Tramvaje v oněch dnech sloužily jako nástroj odporu. Aktivisté je hojně používali pro distribuci protisovětských letáků, které vyhazovali po celém městě z oken a dveří. „Rusové

měli dost nahnáno,“ vzpomíná Dvořák. Ještě než valná část národa upadla do normalizační apatie, vzmohli se Čechoslováci o rok později ještě na jeden masivní odpor. Násilnostem rozpoutaným bezpečnostními složkami na Václavském náměstí, Národní třídě i na jiných místech se nevyhnul ani Dvořák, který stále jezdil jako průvodčí. „Policajti dostali rozkaz rozpráshit dav a začali házet bombičky se slzným plynem nejen mezi demonstranty, ale i do tramvají. Jedna taková spadla přímo přede mě,“ popisuje Dvořák. Po zásahu slzným plynem na čas oslepl a trvalo týden, než se plně zotavil. „Rusové byli už tehdy zalezlí, násilí se dopouštěli Češi na Češích,“ uzavírá svoje vzpomínky Dvořák.

Eduard Votava o listopadu 1989 „Měli jsme táhnout na Prahu“



Pan Votava pracuje v Dopravním podniku od roku 1986. Po roce a půl, když dělal dozorcího stanice metra, mu přišel povolávací rozkaz. „Shodou okolností se tak stalo nedlouho poté, co jsem podepsal petici za stažení sovětských raket z našeho území,“ uvědomuje si Votava. Jako dárek k Vánocům dostal 730 dní pobytu v bratislavských kasárnách, kde se musel hlásit již 2. ledna 1987.

Když vypukly nepokoje 17. listopadu 1989, měl to Votava „za pár“. Ačkoli se největší vřava odehrávala stovky kilometrů daleko, Votava byl v obraze: „Rodiče mě vychovávali ke svobodomyšlnosti, neposlouchali jsme jenom zdejší oficiální rádia.“ Bratislava ležela blízko hranic a každý, kdo měl dost kuráže, si mohl naladit Svobodnou Evropu nebo BBC. „Hlásili tam, že v Praze

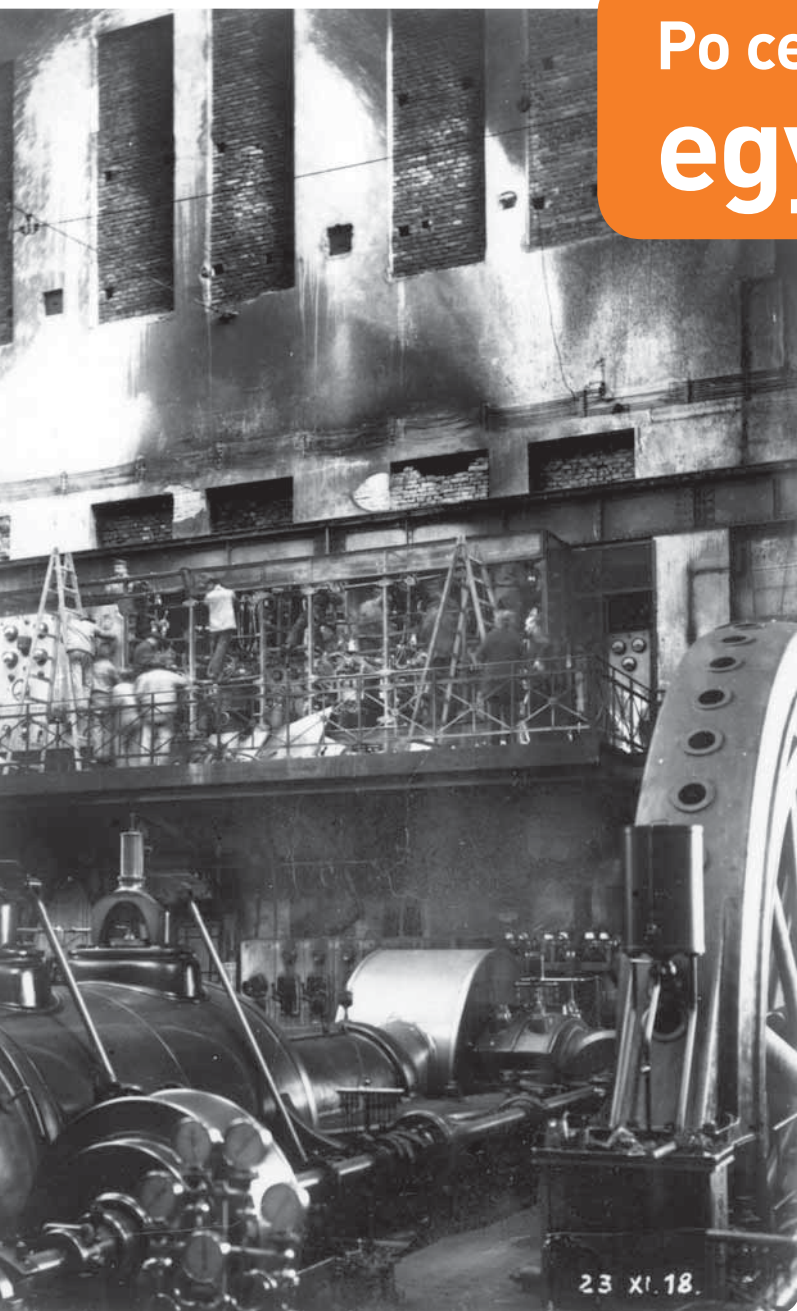
zabili studenty. U nás v kasárnách se samozřejmě moc nemluvalo, Bratislava byla o trochu pozadu,“ líčí Votava. Ten tehdy sloužil jako řidič sanitky. Když začala revoluce kvasit i ve slovenské metropoli, naskočil do auta a jezdil s houkačkou po městě. „Lidi na nás křičeli, že jsou s námi a my vojáci jsme to samé křičeli na ně,“ vzpomíná Votava. On a jeho kamarádi se tehdy vydávali daleko většímu nebezpečí než civilisté. Neustále se nad nimi vznášel paragraf vlastizrady.

O tom, že Sametová revoluce není jen objímání se spoluobčany a zvonění klíči, se mohl zanedlouho přesvědčit. „Velitelem našeho útvaru byl major Tomečko, charakterem k nerozeznání od majora Terazkyho z Černých baronů. Ten si nás v polovině listopadu, když už byly v Praze karty rozdané, zavolal do místnosti pro politickou výchovu a oznámil, že do pár dnů nám rozdá zbraně a půjdeme Prahu dobýt zpátky. Vztekal se taky, proč policie ty demonstranty nepostřílela,“ popisuje neuvěřitelnou historku Votava a dodává: „Nikdo si nebyl jistý, co podnikne v případě, že tenhle magor opravdu zapíská.“ Dějiny však byly silnější než major Tomečko.

Když branec Votava odjížděl z Prahy, panovala totalita, když se navracel, rodila se demokracie. „Lidé byli během revolučních dnů jako vyměnění,“ popisuje Votava tuto změnu, „byli k sobě navzájem vstřícní a milí. Dlužno dodat, že nám to dlouho nevydrželo. Každopádně se dýchalo volněji.“ Přinesla revoluce podle něj nějakou zásadní změnu? Žije se nám lépe i poté, co opadlo revoluční nadšení? Na tuto otázku odpovídá Votava jedním dechem: „Éru před rokem 1989 jsem dobře zažil. Spousta lidí si dnes nedokáže uvědomit, jak byla hrozná. Neměli jsme informace, a pokud ano, tak zkreslené nebo zcela lživé. Nemohly se vydávat důležité knihy, hrát filmy a divadelní hry. Dnes má člověk ohromnou možnost říct, co je špatně. Tehdy neměl žádnou. Lidé, kteří říkají, že se nic nezměnilo, mají buď krátkou paměť, nebo si chtějí pamatovat jenom ty hezké věci, třeba že byli mladí. Samozřejmě pokud jedinou hodnotou člověka je jistota práce, ubytování a stravy, má důvody si stěžovat... Události dvacátého století daly našemu národu hrozně na frak a odrazily se i v naší morálce. Jak ale řekl Pavel Tigrid, jsme na cestě. Možná je ta cesta delší, než jsme čekali, ale už teď se nám daří podstatně lépe než tehdy.“



Po celé Praze rozhostila se egyptská tma...



Unikátní snímek vyhořelého rozváděče po požáru. Hned druhý den pro havárii si Elektrické podniky nechaly zadokumentovat fotograficky probíhající opravu.

S amostatný československý stát počítal dobu svojí existence jen na týdny (ještě mu nebyl ani měsíc) a jeho republikánské zřízení bylo staré jen několik dní a Praha, hlavní město jednoho z tehdy nejmladších států, zažila první velký problém. Radní ještě nestačili z názvu svého městského dopravce a výrobce elektřiny – Elektrických podniků královského hlavního města Prahy – vypustit slůvko „královského“ a město zažilo energetickou krizi. V holešovické elektrárně vyhořel 22. listopadu 1918 hlavní rozváděč. To mělo pro život ve městě katastrofální následky. Veškerá tramvajová doprava se zcela zastavila, zhaslo elektrické pouliční osvětlení, mnohé průmyslové podniky zastavily výrobu. Začtème se do dobového tisku: „*Včera před devátou hodinou večerní rozhostila se po celé Praze egyptská tma.*“

Před několika málo týdny došlo k velkému přerušení dodávky elektřiny z jednoho z hlavních napájecích bodů pražské energetické sítě, z transformovny a rozvodny 400/110 kV v Praze-Chodově. Ve velké části města na určitou dobu zhasla světelná signalizace, zastavily se tramvaje a narušen byl provoz na lince metra C. Nebylo to poprvé, kdy se v Praze něco podobného stalo a je velmi pravděpodobné (a to přes veškerou snahu a připravenost energetiků), že se někdy v budoucnu něco podobného bude opakovat. Ať děláme, co děláme, technika je „jen“ technika. Kdy byl onen první velký výpadek? A byl ve své době jediný?

**Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: Archiv DP**

V elektrické centrále porouchán hlavní rozváděč, následkem čehož v celé Praze byla zastavena vozba na elektrické dráze a Praha zahalena byla v naprostou tmu.“ Možná se dnes většině z nás pojem egyptská tma zdá úsměvný, ale novinář, který uvedené řádky do Národních listů napsal, připomínal biblickou událost, kdy Hospodin seslal na Egypt deset ran, které měly donutit faraona k propuštění izraelského lidu. *„Tu nastala po celé egyptské zemi tma tmoucí a trvala po tři dny. Lidé neviděli jeden druhého; po tři dny se nikdo neodvážil hnout ze svého místa.*“*,”* píše se ve Starém zákoně (Ex 10, 22 a 23).

O den později noviny psaly: *„Praha bez elektrické dopravy a bez osvětlení. Hlavní kabel přepálen v délce 12 metrů – Následky pro osvětlení, vozbu, továrny, časopisy, divadla a biografy. Jak již stručně oznámeno, vybuchnul v pátek o půl 9. hod večerní v ústřední elektrické stanici v Praze-VII. z neznámé příčiny jeden ze strojů, přičemž mohutným žářem přepálen byl hlavní rozváděč či kabel, kterým napájelo se vedení osvětlovací i vrchní vedení elektrické dráhy...“* Na jiném místě se píše: *„Následky přepálení kabelu nedaly se hned přehlédnouti, ale ukázaly se hned včera ráno, kdy řada továrenských podniků, odkázaných na odběr proudu z elektrárny musila zastaviti výrobu. Nematá škoda vzniká také elektrickým drahám, jimž uchází hlavní zdroj příjmu. Velmi nemile působila nehoda ta dále v některých časopiseckých tiskárnách a zavinila, že některé deníky, jako na př. Právo lidu, nevyšly.“*

Podívejme se, co se o události dočteme v podkladech pro Administrační zprávu hlavního města Prahy za rok 1918:



„Dne 22. listopadu povstal o půl 9 hod. večerní požár na hlavní rozváděcí desce a zničil rozváděčová pole turbo-generátorů č. I., II. a III., strojových generátorů č. V. a VI., rozvod energie pro kondenzační motory, ventilátory, transformátor pro vlastní potřebu a napáječový rozváděč stejnosměrného proudu. Dodávka energie z elektrárny do sítě elektrovodné byla úplně zastavena. Hydroelektrárny na Štvanici a na Těšnově napájely v první době po poruše v elektrárně nádraží Wilsonovo, Masarykovo a poštovní ředitelství. Bylo přikročeno k opravným pracem, které postupovaly tak, že 25. listopadu odpoledne spuštěn turbo-generátor č. IV., který dodal energii pro veřejné světlo a pro nejdůležitější ústavy; 26. listopadu spuštěn turbogenerátor č. V., čímž umožněno dodávati energii dalším důležitým ústavům a nejdůležitějším výrobnám. Dalšími opravami umožněno, že 3. prosince počaly jezdit elektrické dráhy od rána do 3. hod. odpoledne a dodávka tříměnného proudu do sítě elektrovodné dala se v plném rozsahu a od 10. prosince začala vozba na elektrických drahách v plném rozsahu.“

Odmysleme si některé dobové odborné termíny jako tříměnný proud, elektrovodná síť či některé gramatické a jazykové zvyklosti a počítejme – tramvaje se rozjely teprve 11 dní po havárii. Nikde jsme zatím nezjistili, co se stalo s tramvajovými vozy, které uvízly na trati. To stály jedenáct dní na ulici?

Z Výročních účtů Elektrických podniků za rok 1918 se dozvídáme, že problém začal u turbíny č. III, kde „nastalo krátké spojení na motoru pro kondensaci, což mělo za následek požár na hlavním rozváděči“. Turbína č. III, Zoella, byla nejstarší turbínou holešovické elektrárny, instalována byla v roce 1908 a sloužila tedy už 10 roků. Její opravu po požáru zajistila karlínská firma Františka Křížička a opravu poškozeného rozváděče zajišťovali zaměstnanci Elektrických podniků ve spolupráci s montéry Kolbenovy továrny a odborníky z Českomoravské strojírny a strojírny dříve Breitfeld-Daněk.

Požár rozváděče v elektrárně nebyl ale první energetickou kalamitou, kterou pražské tramvaje zažily. Už nedávno skončená první světová válka ukázala Pražanům, co může znamenat, když není elektřina, na kterou si tak rychle a s chutí zvykali. Příčinou ale nebyla havárie. Stalo se to v roce 1917. Zatímco první válečnou zimu město prožilo bez větších problémů, počínaje zimou 1915–1916 začala holešovická elektrárna dostávat méněcenné a nevhodně tříděné uhlí, což znamenalo problémy s výrobou elektřiny. Válka přinášela problémy se zásobováním, s náhradními díly, se stavebním materiálem, nedostávalo se pracovních sil. Přesto se elektrické dráhy začaly významně podílet na chodu městské infrastruktury. Tramvaje odvážely komunální odpad a převážely potraviny a další náklady. Přestože provozní personál byl mimořádně vytížen a Elektrické podniky musely začít zaměstnávat ženy jako průvodčí, protože mnoho mužů bylo odveleno na frontu, počet přepravených osob výrazně vzrůstal. Přes nedostatky v zásobování kvalitním uhlím se dařilo elektrickým podnikům tramvajový provoz i dodávky elektřiny pro další veřejnou i soukromou spotřebu zajišťovat. Ale na počátku roku 1917 už bylo vše jinak.

Od 27. ledna musely Elektrické podniky značně omezit tramvajovou dopravu. Poslední tramvaje odjížděly ze svých konečných stanic už kolem osmé hodiny večerní. Ve čtvrtek 8. února 1917 dopoledne spotřebovala elektrárna prakticky všechny své zásoby uhlí a v poledne musela být veškerá

tramvajová doprava v Praze zastavena. Bez tramvají byla veřejnost několik dnů – až do 12. února. Jedině byla v omezené míře udržována přeprava raněných sanitními tramvajemi. Teprve 13. února bylo možné alespoň ráno mezi půl šestou a osmou hodinou, tedy v době, kdy lidé spěchají do zaměstnání, v omezené míře udržovat provoz. Od 20. února tramvaje začaly jezdit i ve večerních hodinách mezi 17.30 a 20.00 hodin. Přesto úsporné důvody vedly k úplnému zastavení provozu o nedělích 18. a 25. února. Od 26. února byl ranní provoz prodloužen až do druhé hodiny odpolední a od 28. února se jezdilo od rána až do osmi večer. Nedělní provoz začal v omezené míře od 4. března, sice zatím jen od 10 hodin dopoledne, ale zato až do deseti večer. Tzv. divadelní vozy, které dříve po Praze rozvážely návštěvníky divadel, nebyly vypravovány. Provoz téměř v původním rozsahu jako před kalamitou, tj. od půl šesté ráno až do desáté hodiny večerní, byl obnoven až od 15. března! Naplno se jezdilo až od 18. března. Energetická krize v dopravě tedy trvala téměř dva měsíce. Protože nebylo k dispozici české uhlí, muselo se dovážet z Vestfálska a z Horního Slezska. Ani to ale nebylo kvalitní, a navíc bylo proti našemu velmi drahé. Hodně uhlí bylo také rozkradeno cestou. Není se co divit, protože cena uhlí značně vzrostla. Elektrické podniky byly proto donuceny od 1. dubna 1917 zdražit elektřinu a základní cena 1 kilowatthodiny dodávané k osvětlování se zvýšila ze 60 na 70 haléřů. Od 1. září se zdražilo i jízdné na tramvajích. Jubilejní dvacátý rok existence městského dopravního podniku tedy neměl zrovna moc slavnostní charakter.

Příchod poslední válečné zimy byl opět poznamenán nedostatkem uhlí. Aby se minimalizovala pravděpodobnost opakování únorového kolapsu, rozhodla se správní rada omezit od 15. listopadu tramvajovou dopravu tak, že byly z pravidelného provozu vyřazeny koncové úseky některých tratí. Nejezdilo se v úsecích Na Kovárně (dnes Vršovické náměstí) – tř. Krále Jiřího (Oblouková), Výstaviště – Král. obora (manipulační provoz do vozovny zachován), Vyšehradské nádraží – Nusle, Heřmanova – Bělského tř. (Veletržní), Západní nádraží (Smíchovské nádraží) – Červená zahrada, Ohrada – Vozovna Žižkov (manipulační provoz do vozovny zachován), Plzeňská – Santoška. Kromě toho byl provoz omezen pouze do 20 hodin. A to jsme v našem výčtu neuvledli dalších 6 dní, během kterých byl částečně nebo →

Vodní elektrárna na Štvanici byla postavena v roce 1913 a při válečné energetické krizi pomáhala zajišťovat alespoň v omezené míře proud pro město. Podobná elektrárna stála i na Těšnově. Dnes po ní už nenajdeme ani stopy.





Také další snímek zachytil montéry při odstraňování havárie hlavního rozváděče na galerii strojovny holešovické elektrárny.

zcela zastaven provoz „následkem manifestačních projevů rázu politického při současném, klidu práce ve všech pražských továrnách,“ jak se píše ve Výročních účtech EP. Rok 1918 přinesl již zmíněný požár v elektrárně a ve XXII. výročních účtech Elektrických podniků za rok 1919 opět čteme: „Vedle častých poruch na vozidlech, u nichž následkem náhražkového materiálu válečného bylo zápasiti stále ještě se značnými obtížemi udržovacími, mělo na utváření provozních poměrů nepříznivý vliv časté omezení, po případě zastavení provozu následkem nedostatku uhlí a velké vody v elektrárně, dále pak zastavení provozu z důvodů služebních a mzdových. Pro nedostatek uhlí zastaven

byl provoz částečně dne 10. února a ve dnech 18., 19., 20., 22., 23., 27., 29., 30. a 31. prosince, úplně byl provoz zastaven ve dnech 21., 24., 25., 26. a 28. prosince. Pro vysoký stav vody v přívodních kanálech do elektrárny byl omezen provoz ve dnech 25. a 29. listopadu a úplně zastaven ve dnech 26. až 28. listopadu; nejezdilo se vůbec dne 1. května a 28. října, ve dnech 24. března a 6. srpna byl zastaven provoz v hodinách odpoledních pro služební a mzdové pohnutky personálu.“

Dodejme, že provoz v koncových úsecích sítě byl postupně obnovován až v letech 1920 a 1921. Teprve 1. července 1921 se jezdilo ve stejném časovém rozsahu jako před válkou, tj. byl obnoven i „noční“ provoz, končící až hodinu po půlnoci. Teprve pak bylo možné vlastně hovořit o konci válečné energetické krize.

Historický „dvoutisícovák“ 2272 opět vyjíždí do ulic



Pražané, kteří mají zájem projet si Prahu historickou tramvají, mají k dispozici další vůz. Po téměř třech letech práce se ve čtvrtek 22. října 2009 rozjel do ulic další z historických „dvoutisícováků“. Tak se přezdívalo obousměrným tramvajovým motorovým vozům, jejichž evidenční číslo začínalo řadou 2000.

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

Motorový obousměrný dvounápravový vůz č. 2272 je typickým představitelem tramvaje pražské městské hromadné dopravy, které po desítky let dotvářely charakter pražských ulic. Patří do poslední skupiny dvounápravových obousměrných vozů dodávaných v letech 1927–1933. Tyto vozy, s dílčími úpravami, navazovaly na tradici předchozích úspěšných typů kolejových vozidel, dodávaných do Prahy od roku 1905. Vůz č. 2272 vyrobily Ringhofferovy závody, a. s. Praha–Smíchov. Byl úředně vyzkoušen a zařazen do provozu 29. ledna 1931.

Mezi první uživatele vozu 2272 patřili členové Kroužku městské dopravy. V neděli 25. října si vyjížděnou připomněli 40. výročí založení Kroužku.



Tak vypadal motorový vůz 2272 ve střešovické dílně 17. května 2008. Prvořadým úkolem pracovníků dílny je pravidelná údržba vozů, které jsou již v provozu. Teprve pak je možné, krok za krokem, provádět rekonstrukci dalších vozidel.



Při rekonstrukci vozu se uplatnila celá řada profesí. Nápis na boku vozu prováděl poctivě písmomalíř. Žádná výroba přes počítač. (27. července 2009)

Jak původně vypadal? Základ skříně tvořil pevný snýtovaný rám z ocelových profilů a úhelníků. Kostra vozové skříně byla zhotovena z dubového a bukového dřeva. Čelo skříně a bočnice byly až do výše tzv. poprsnice oplechovány. Střešní bednění nad vnitřním oddílem bylo dvojité. Horní část byla ze smrkových palubek, vnitřní strop ze sololitu. Střeška nad plošinami byla jednoduchá ze smrkových palubek. Střeška vozu měla zvýšený nástřešek a byla pokryta nepromokavou plachtovinou. Vůz měl na každé straně pět oken, které bylo možné spustit asi do dvou třetin. Větrání vozu umožňovala také malá sklápěcí okénka ve střešní nástavbě. Podlaha na plošinách byla vyrobena z dubových palubek, uvnitř vozu z borových, pokrytá dubovým roštem. Stanoviště řidiče na přední plošině bylo odděleno skládacími dveřmi vytvářejícími oddělenou kabinu. Zadní plošinu ve směru jízdy mohli celou využívat cestující. Vnitřní část vozu byla od plošin oddělena dvojitými dubovými stěnami, do kterých se zasouvaly

dvoukřídlé dveře. Vnitřek vozu byl obložen mahagonovou dýhou, překližkami a profilovanými lištami. Podélné lavice byly zhotoveny střídavě z mahagonových a jasanových latí. Plošiny měly výdřevu z dubového dřeva. Na obou stranách snížených plošin byly vstupní skládací dvoukřídlé dveře. V běžném provozu byly otevřeny jen na straně vně kolejí, tj. původně vždy na levé straně ve směru jízdy. V konečných stanicích, které nebyly vybaveny vratnou kolejovou smyčkou, se dveře na původní straně vozu uzavřely a osádka otevřela dveře na druhé straně vozu. Elektrickou výzbroj vyrobila továrna ČKD. Jednalo se o dva trakční motory TM 60 o výkonu 2 x 60 k (88,3 kW). Orientační systém pro cestující tvořily na střeše vozu linkové svítlny ve tvaru trojbokého hranolu s transparentem čísla linky. Směr jízdy označovaly dvoustranné plechové tabule pod čelním oknem, na kterých bylo číslo linky a na každé straně jméno jedné ze dvou konečných stanic. Proto se tyto tabulky v každé konečné stanici obrace-



Velký fanoušek pražských tramvají, dnes již zesnulý Miroslav Křehlík, zachytil motorový vůz 2272 ještě s tyčovým sběračem proudu na lince č. 23 pod křižovatkou Pražský most 5. prosince 1970. V té době tříadvacítka jezdila z Podbabsy do Záběhlic.



Ing. Ivo Mahel vyfotografoval vůz 2272 na stejné lince v Bělehradské ulici 16. prosince 1973, tedy při jednom z posledních nasazení v pravidelném provozu. To už tříadvacítka jezdila na Spořilov, protože záběhlická trať byla v roce 1972 zrušena. Zrušení tratě bylo sice původně dočasné, ale tramvaje se sem už nikdy nevrátily.



ly. Třetím prvkem informačního systému byly plechové tabulky za bočním oknem, kde bylo uvedeno číslo linky a hlavní uzlové zastávky na trase. Během 42 let služby byly na voze provedeny jen malé změny. Prakticky všechny se prováděly na všech vozech tohoto typu hromadně. V roce 1939 byly na voze provedeny drobné úpravy v souvislosti se zavedením pravostranného provozu (přemístění světelné orientace s číslem linky, háků pro osvětlení vlečných vozů, přemístění zvonců apod.). Z boku časem zmizel nápis Elektrické dráhy. Asi v roce 1954 byla bronzová kladka tyčového sběrače zajišťující přívod proudu do vozu nahrazena ferografitovým smykadlem a o rok později byl vůz vybaven ukazatelem směru jízdy. V letech 1961–1965 byly všechny obousměrné dvounápravové vozy vybaveny na obou plošinách samoobslužnými pokladnami pro provoz bez průvodčího, dále světelnými signalizacemi s nápisy „Nenastupujte!“ a „Ne-vystupujte!“ a plechovou tabulkou s písmenem S, upozorňující na samoobslužný provoz. Také poslední úprava vozu spadala do hromadných úprav pražských dvounápravových tramvají, kdy během let 1968–1971 byly původní tyčové sběrače proudu nahrazeny pantografy. Motorový vůz č. 2272 byl vyřazen z provozu 19. prosince 1973 a následující téměř tři desetiletí byl v péči Kroužku přátel městské dopravy. Dlouho byl odstaven mimo koleje v areálu ústředních dílen v Hostivaři a poté, co byla střešovická vozovna vyhrazena starým tramvajím, se pře-



Interiér vozu 2272 vypadá, jako by ho právě dokončili u Ringhoffera.

stěhoval do tamního depozitáře historických vozidel. Před několika lety byl vybrán k adaptaci na provozní historické vozidlo, aby splnil své základní poslání, pro které byl před lety zachráněn. Má s ostatními vozy připomenout veřejnosti provoz historických tramvají v Praze. Po náročné, téměř tříleté rekonstrukci, kterou v Dopravním podniku provedla jednotka Historická vozidla, se tramvajový motorový vůz č. 2272 ve čtvrtek 22. října 2009 za přítomnosti zástupců Drážního úřadu, jednotky Historická vozidla a dopravního úseku znovu po letech vydal do pražských ulic.



Pracovníci DP, kteří pracovali několik let na rekonstrukci vozu, si rádi zapózovali před objektivy fotoaparátů.



Jako zámořskou loď... i koráb pražských ulic se sluší pokřtít lahví sektu.



Vůz 2272 těsně před svojí obnovenou premiérou stojí 22. října 2009 připraven na nádvoří střešovické vozovny. Vůz má v zásadě původní podobu, ale protože musí splňovat některé technické podmínky pro dnešní provoz v pražských ulicích, má například světelné ukazatele směru a pantograf jako v době, kdy dojezdil.



Důležitý úřední akt: Vedoucí jednotky Historická vozidla přebírá od představitele Drážního úřadu průkaz způsobilosti drážního vozidla. Tramvaj č. 2272 se tak opět stává provozním vozem Dopravního podniku.



Den s...

vedoucím odboru technické kontroly



V opravárenských dílnách, vozovnách i na trati po celém městě je rozprostřena síť pracovníků, bez nichž by provoz tramvají nebyl představitelný. Jim „kraluje“ Jaroslav Janda, který nejen dozoruje nad chodem tramvajové trakce, ale jeho rukopis ponesou i zbrusu nové tramvaje 15T, které za pár měsíců započnou pouť v pražských ulicích.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Janda je hlavou odboru, jenž zajišťuje bezpečnost a plynulost provozu tramvají v Praze. Těžko si na základě této definice představíme, co všechno jeho práce znamená. Přesnější obrázek získáme z názvů jednotlivých sekcí odboru: Výrobní složka, Provozní složka, Mobilní četa. Janda líčí činnost první z nich: „Výrobní složka hlídá kvalitu veškerých oprav včetně generálních, provádí nejrůznější mezioperační a výstupní kontroly, má pod sebou i zkušebny tramvajových motorů, stykačů a podobně.“ Jakékoli zařízení určené pro tramvaje se totiž musí vyzkoušet ještě před samotnou montáží. Provozní složka zase hlídá kvalitu a bezpečnost provozu přímo ve vozovnách a na tratích, vykonává pravidelné kontroly následující po opravách a reklamacích – a to přímo v terénu. „Pokud zaznamenáme stížnost na technický stav vozu, můžeme ho okamžitě zkontrolovat na místě,“ vysvětluje Janda. V tomto ohledu musí být flexibilní (jak už konečkonců vyplývá z jejího názvu) i Mobilní četa. Setkat se s ní mohou lidé

při mimořádných událostech v provozu tramvají, jako jsou kolize nebo vykolejení. „Mobilní četa zasahuje vždy, když je třeba technický, nikoli pouze organizační zásah, který je v kompetenci jednotky Provoz tramvaje a Provozní dispečink,“ popisuje Janda práci svých zaměstnanců, kteří nechybí u žádné složitější opravy nebo vyprošťování.

Při mimořádných událostech musí všechny orgány Dopravního podniku úzce spolupracovat. Zaměstnanci dispečinku většinou akce řídí, vyhodnocují a případně žádají o pomoc specialisty. „Je-li to technická záležitost, kterou není dispečer schopný vyřešit, dostáváme ji do rukou my. Pokud dojde k zahoření nebo je nutné někoho vyprostit, přicházejí ke slovu hasiči,“ analyzuje Janda principy „integrovaného záchranného systému Dopravního podniku“.

Jandovou hlavní zodpovědností je sladění všech složek jeho odboru. Jednotlivé činnosti je třeba vhodně propojit, jelikož jedna bez druhé se neobejde. Janda tak musí znát do detailu všechna pracoviště a dění na nich. Kromě toho se chopil i významné role v procesu zavádění nové tramvaje 15T do provozu. Je hlavou kolotoče zkoušek, vylepšování a připomínkování. Jeho tým musí do příštího roku vyladit ve spolupráci s výrobcem novou tramvaj do takové podoby, aby byla nejen stoprocentně bezpečná, ale též aby na sebe nevázala zbytečné provozní a opravárenské náklady. „To znamená, že se neomezujeme jen na zkoumání bezpečnosti pro personál a cestující, ale prověřujeme tramvaj i z hlediska konstruktérského,“ formuluje Janda. Ne všechno je schopen výrobce v prvním plánu vymyslet na sto procent a naši odborníci mu někdy s řešením musí pomoci. „Máme pracovníky, kteří už z praxe vědí, co tramvaj pro Prahu potřebuje,“ říká Janda. Nelze se divit, že zavádění 15T do Prahy provází porodní bolesti. Stoprocentní nízkopodlažnost, již bude nová tramvaj v hlavním městě unikátní, si vybírá svou daň: veškerá elektrická výzbroj musí

být umístěna na střeše, podvozek je konstrukčně velmi náročné kvalitně odpružit apod. Má-li být tedy posíla pražské MHD do konce roku homologována, musí ji naši pracovníci řádně prověřit a někdy i nechat lehce pozměnit. „Je třeba ji vyzkoušet takzvané do šroubku,“ pokyvuje hlavou Janda. Ne náhodou si jeho tým pro nejnáročnější zkoušky vybral jeden z nejdělnějších tramvají pojižděných kopců v Evropě: barrandovskou trať. Několik nocí strávili naši pracovníci jízdou do kopce a z kopce, při níž sledovali oteplování trakční výzbroje a zkusili všechny myslitelné havarijní stavy, jako je ztráta vlády nad jedním či dvěma podvozky tramvaje, výpadek elektrické brzdy a nutnost použití brzdy mechanické. „Je to pro nás vždy skok do neznáma provázený lehkým rozechvěním. Nezačneme hořet? Ubrzdíme to?“ líčí Janda perné chvílky „zkušebních pilotů Dopravního podniku“. S každým novým zařízením přichází nové situace, jejichž řešení závisí pouze na citu získaném zkušenostmi. „Zkoušky se ale musí udělat a dlužno podotknout, že to naše lidi baví,“ uzavírá tuto kapitolu Janda. Technologie se rychle mění, jednoduché mechanické součásti starých tramvají, které lze snadno opravit, nahrazují softwarově řízené bloky, jimž rozumí jen vyškolení diagnostici a inženýři. „Aby člověk vydržel tady na technické kontrole, musí být otevřený všem technologiím. Nemusí je sice ovládat do posledního detailu, ale rozhodně jim musí rozumět,“ říká Janda. Základem je samozřejmě obor elektro, který má Janda vystudovaný, ale to je pouze základ ohromné sumy vědomostí, které ke své práci potřebuje. Nejenže musí umět nastavit veškerou elektroniku v tramvaji, jako jsou stykače, odpory a podobně, chodí též do dílen sledovat kvalitu svárů, lakování, tmelení... Vykonávat funkci vedoucího technické kontroly tak de facto znamená být vyučen a vyškolen ve všech profesích, které se kolem tramvají „točí“.





Dopravní společnost Zlín-Otrokovice



Pohlédneme-li na mapu města Zlín i živou skutečnost, máloco se vymyká přímému či nepřímému vlivu společnosti Baťa: počínaje krychlemi domků z červených cihel, které nechal průmyslník vystavět pro své dělníky až po zlínsko-otrokovický dopravní podnik. Firma Baťa ho spolu s městem založila v roce 1944, v době nejužších bojů na všech frontách druhé světové války. Nástupci legendárního Tomáše Bati prokázali, že i oni hýří obchodnickým talentem. Zatímco Německu teklo do bot a nacističtí plánovači se zoufale snažili uspořit průmyslové suroviny pro válečné účely – například měď nezbytnou v elektrické výzbroji vozů MHD – objevily se zčista jasna ve Zlíně dva zbrusu nové trolejbusy.

Společnost Baťa tehdy prokázala nejen ekonomický, ale i politický talent: dodavatelem totiž byla neutrální válečná strana, Švýcarsko. Brzy po válce dorazily do Zlína i ostatní vozy a dopravní podnik mohl začít fungovat naplno. „Zlín byl osvobozen 2. května a již 4. května psal starosta řediteli dopravního podniku, ať si uklidí ty spadané dráty na cestě, protože ohrožují kolemjdoucí,“ líčí tempo, s nímž prosazovalo město MHD, současný ředitel Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice (DSZO) Josef Kocháň. Z období války, konkrétně roku 1943, pochází zlínská vozovna, k níž byla ve stejném architektonickém duchu přistavěna o něco později administrativní budova. Trolejbusová trase zůstala dodnes zachována a stále hraje dominantní roli. Trolejbusy jezdí na páteřních linkách, spojují Zlín s Otrokovicemi a ročně najezdí 3,2 milionu vozokilometrů. Na autobusy připadá zhruba o polovinu méně.

Ačkoli paralelně s hlavní trolejbusovou osou Otrokovice-Zlín vede železniční trať s množstvím zastávek, městská doprava hrála ve spojení obou center vždycky významnou roli. Stejně jako později trolejbusy, začaly jezdit pod dohledem Bati ve dvacátých letech autobusy, tenkrát provozované soukromými dopravci. „Existuje dobový policejní záznam, podle něhož se dva majitelé dopravních společností porvali na veřejnosti o zákazníky,“ líčí Kocháň napůl úsměv-

Zlín, Otrokovice, Napajedla. Desítky let se děti učily v hodinách zeměpisu o těchto místech coby významných zřídlech československého průmyslu. Rozdělení republiky však s jejich statutem pořádně zamávalo. Jak si v nových podmínkách vede místní dopravní podnik?

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

nou historku dokumentující ranný dravý kapitalismus v Československu.

Dnes jezdí ve Zlíně a Otrokovicích čtyři typy trolejbusů: 14Tr, 15Tr a nedávno zakoupených 14 kusů modelové řady 24Tr a devět kusů 25Tr. Z necelé šedesátky trolejbusů je tak 23 nízkopodlažních. Co se týče autobusů, disponuje nízkou podlahou 36 z 38 vozů. „Sedmdesát procent ujetých kilometrů připadá na nízkopodlažní vozidla,“ převádí Kocháň tuto statistiku na číslo zajímavé pro cestující. Většina nových vozidel byla pořizována s využitím prostředků z evropských fondů. Ve zlínské vozovně nechybí ani historická vozidla, která podnik každým rokem před koncem školního roku používá během dne otevřených dveří.

Ačkoli se DSZO řadí mezi menší dopravní podniky, nemůže si stěžovat na stísněné podmínky. Od roku 2005 „odpočívá“ jeho vozový park na velkorosé odstavné ploše, kolem níž se soustřeďuje široké technické zázemí podniku. „Na území Zlína a Otrokovic je pak rozmístěno sedm měřičů a předprodejní místa,“ upřesňuje Kocháň. Pro maximální využití svých opravárenských kapacit přijímá DSZO zakázky i od jiných měst. V době reportáže například probíhala generální oprava trolejbusu z Ústí nad Labem – v kooperaci se zlínskou firmou Zliner. „Pracujeme také pro Žilinu a před nedávnem jsme dokončili zakázku z Prešova,“ rozšiřuje Kocháň výčet měst, a tím zároveň naráží na geografický paradox: pro Zlíňany je mnoho slovenských zakazníků vlastně bližšími partnery než ti čeští. „Do Trenčína je to 70 kilometrů, do Žiliny 115,“ nenechává nikoho na pochybách Kocháň.

Zlín byl ještě před 20 lety de facto středem republiky. Po rozdělení se stal příhraničním městem skrze něž nevedou ani důležité dopravní tepny. Svou výrobu navíc skončil mamutí podnik SVIT, strojírenská firma ZPS se transformovala do nepoměrně menšího útvaru, i kožedělný a gumárenský průmysl víceméně zmizel. „Z průmyslového města se stává univerzitní,“ poukazuje Kocháň na místní Univerzitu Tomáše Bati. Významným zaměstnavatelem v aglomeraci však zůstává pneumatikárna Barum Continental v Otrokovicích, kam denně dojíždí za prací i mnoho obyvatel Zlína a okolí. Velmi zajímavý pobyt se vyklubal z naší návštěvy dispečinku: svými rozměry sice odpovídal poměrně malému dopravnímu podniku, ovšem jeho moderní vybavení jasně svědčí o podnikavosti vedení i zaměstnanců. Na dvou velkoformátových obrazovkách dispečer sledoval výstupy z nejrůznějších kamer. Hlavním předmětem zájmu je centrální přestupní bod v Otrokovicích, v němž se protíná železnice, autobusová linka 55 a trolejbusové linky 2 a 6, spojující Otrokovice se Zlínem. Pozornost dispečerů je zaměřena samozřejmě i na centrum Zlína. Systém byl zaveden před třemi měsíci a v příštím roce se pravděpodobně dočká výrazného rozšíření. Součástí nadprůměrného vybavení dispečinku jsou i digitální informační panely na sedmi zastávkách, které může dispečer na dálku libovolně editovat. I jich se týká budoucí rozšiřování. Velmi překvapivý a zároveň hodný následování je způsob pořizování těchto technologií. Pouze nezbytné minimum pochází od dodavatelských firem. Co je možné, vyrábějí sami



dispečerů a firemní inforamatik. „Snažíme se minimalizovat náklady,“ komentuje lakonicky Kocháň politiku, která je pro něj přirozená.

Požadavkům doby na bezbariérovost veřejného prostoru se přizpůsobují také zastávky MHD. Zdravotně postižení ve Zlíně už začínají považovat za samozřejmost, že jsou frekventované zastávky stavebně řešeny se zvýšeným nástupištem, což zmenšuje vzdálenost mezi chodníkem a podlahou vozidla a usnadňuje nástup lidem s pohybovými problémy, vozíčkářům i cestujícím s kočárky. Na projekt „Bezbariérové úpravy zastávek ve Zlíně“ získalo krajské město dotaci z Regionálního operačního programu Střední Morava. Stejně technické řešení získaly rovněž zastávky, které jsou součástí nově budovaného doprav-

ního terminálu u nádraží v Otrokovicích. DSZO rozhodně důvody k úsporám má. Ještě dávno před tím, než začala média, firmy i investoři vzývat slovo ekonomická krize, totiž ve Zlíně skončila společnost Svit, jež do té doby zaměstnávala 20 tisíc z celkového počtu 80 tisíc obyvatel Zlína. Dopravní podnik se tak musel vyrovnat s poklesem poptávky po MHD. „Soustředíme se teď na dílčí záležitosti, prodlužujeme trolejbusové i autobusové linky do nových rezidenčních čtvrtí v okrajových částech, kam se dřív nejezdilo. Velmi zajímavou destinací je například i zoo Lešná, jedna z nejlepších svého druhu v republice,“ popisuje Kocháň způsob, kterým jeho podnik kompenzuje pokles poptávky na páteřní lince.

Jak už jsme však psali, méně cestujících neznamená zastavení modernizace.

Kromě rozšiřování interaktivní dispečerské sítě se chystá změna odbavovacího systému z papírových lístků na elektronické karty a následná integrace s ostatními dopravci v kraji. Dopravní podnik si také vbrzku zažádá o 20 nových trolejbusů. Tyto investice jsou možné především díky podpoře z evropských peněz v rámci Regionálního operačního programu, podpoře obou měst, která jsou zřizovateli DSZO, i Zlínského kraje. Na otázku, co je do budoucna pro DSZO největší výzvou, odpovídá Kocháň hbitě: „Musíme se snažit udržet kvalitu. Hromadná doprava bude vždy významnou položkou v rozpočtu města a jako taková láká ke zmenšování. Na druhou stranu si město uvědomuje, že bez MHD nemůže existovat. Je to kruh, ve kterém je nám souzeno se pohybovat.“

Dopravní podnik Zlín-Otrokovice v číslech (údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony	v tis. km
Autobusy	1716
Trolejbusy	3171
Celkem	4887

Přepravené osoby	v tisících
Celkem	37 343

Dopravní síť	počet linek
Autobusy	11
Trolejbusy	12
Celkem	23

Kulturní tipy

Vyrazit do divadla, do kina nebo na koncert je možná v sychravých podzimních dnech docela rozumný nápad. Na co se můžeme těšit tentokrát? Do kin se chystá komedie režisérky Jitky Rudolfové, v Národním divadle zase klasická shakespearovská látka, no a ani koncertní sály neplánují žádnou přestávku. Pojdme se na to tedy podívat trochu podrobněji.

kino

Zoufalci

Realistická komedie režisérky Jitky Rudolfové představuje obraz bilancujících třicátníků. Šestice bývalých spolužáků, kteří se postupem času všichni přestěhovali z Jablonce do Prahy, se setkává na večírku ve svém rodném městě. Ze vzájemných hovorů je jasné, že sice vědí, co v životě nechtějí, ale zároveň ještě nepřišli na to, co by chtěli. Spokojení ale zrovna nejsou. Na povrch tak vyplouvá dávný nápad – společný život na statku, po němž kdysi celá tahle šestka toužila. Vyjde jim takový životní pokus? V kinech od 12. listopadu.

divadlo

Národní divadlo (ve Stavovském divadle) připravilo pod režijním vedením Martina Čičváka na čtvrtek 12. listopadu premiéru klasické látky Williama Shakespeara Kupec benátský. Nadčasová příběh, v němž bohatý kupec Antonio věří svým investicím, ale jeho loď obtížně nákladem se nevracejí, a proto podepíše krajně rizikový úpis i člověku,

kterým pohrdá. Žid Shylock trvá na plnění kruté smlouvy, vždyť v jeho světě je slovo zákon. Měli by snad splatit své závazky i ti, kteří byli obdařeni výsadním postavením ve společnosti? Smlouvy jsou přece jenom pouhá slova, a s dobrým právníkem se dá nad nimi vyzrát... Na prkna Národního divadla se tato hra vrací po padesáti letech.

hudba

Tipy na koncerty můžeme začít třeba v Lucerna Music baru, kde se ve středu 18. 11. představí severoirská ostře rocková trojka **Therapy?**, která jistě ve svém koncertním setu neopomene ani kousky ze svých asi nejpobulárnějších alb *Troublegum* (1994) a *Infernal Love* (1995). Díky jejich pověstné údernosti a klubovém těsném kontaktu s posluchači to bude jistě pořádný nářez. Zřejmě aby si pódium oddychlo, hned druhý den, tedy ve čtvrtek 19. 11. bude Lucerna Music bar patřit valašskomeziříčskému bandu **Mňága a Žďorp**. Představovat kapelu, která se na domácí klubové scéně pohybuje již více než 20 let, je prakticky nadbytečné a případní návštěvníci koncertu dobře vědí, na co se těšit. V sobotu 21. 11. nastoupí na scénu v Tesla Aréně na Výstavišti kanadská kapela **Billy Talent**. V Praze se představí již potřetí (jednou tu zahráli samostatně a jednou předskakovali souboru *My Chemical Romance*). Říká se, že tahle parta z předměstí Toronto si dokázala svým pojetím melodického punk rocku získat v našich končinách dostatek fanoušků. Uvidíme, jak

halu zaplní v rámci svého turné k aktuálnímu albu nazvanému lakonicky III. Znovu se také probouzí velký sál Lucerny a probuzení to bude, jak se patří. V úterý 24. 11. totiž v Lucerně zahrají legendy stylu zvaného grunge **Alice In Chains**. Grunge zaznamenal svůj největší rozkvet v devadesátých letech a jeho „hlavním městem“ byl americký Seattle. Zde se také Alice In Chains (třeba po boku Nirvany) dali dohromady. V současné době chystá kapela s Williamem DuVallem za mikrofonem (náhradou za zemřelého Layna Staleyho) po čtrnácti letech i své nové album. Závěr listopadu pak v rámci finále festivalu STIMUL přivede znovu do Prahy alternativní divu, Američanku s řeckými kořeny, **Diamandu Galás** (v Divadle Archa v pátek 27. 11.). Ačkoliv v současnosti pracuje s „konzervativním“ písňovým formátem (na rozdíl od dřívějších experimentálnější laděných projektů), výraz Diamandy Galás se neotupil ani nezměkl. Každé její vystoupení je vždycky hlubokým zážitkem a prostorem pro její „třiapůllokátavový“ hlas.

A vše doplníme pár tipy ze začátku prosince. V úterý 8. 12. se můžete znovu vydat do Lucerna Music baru, kde se na svém „vánočním koncertě“ představí parta kolem svérázného herce a neméně svérázného zpěváka Jiřího Macháčka, tedy kapela **Mig 21**. A opět Lucerna Music bar, tentokrát ale ve čtvrtek 10. 12., kdy se sem mohou vydat příznivci skupiny **Support Lesbiens**. Skupina s Kryštofem Michalem (jehož mohli fanoušci snookeru vidět v říjnu na pražské zastávce Světové série i s tágem v ruce v utkání s aktuální světovou dvojkou Stephenem Maguirem) za mikrofonem předvede svůj program v rámci turné *Greatest Hits Tour 2009* a v roli předskokanů kapelu Eddie Stoilow.



