

DP kontakt

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



Outsourcing: Nerušíme místa, nýbrž převádíme

Rozhovor s technickým ředitelem DP o přesunu 133 pracovníků metra pod společnost Siemens.

3

Jednotka Provoz Tramvaje řídila i lodní dopravu

Lodě Pražské paroplavební společnosti zajišťovaly náhradní dopravu v úseku Výtoň – Podolská vodárna.

14



Milí čtenáři DP KONT@KTu,

už jsme rozsvítili tři svíce na adventním věnci – symbolu adventního období a zbývá nám zapálit poslední svíčku, abychom tak naplnili zvyk starý přes 150 let.

Den, kdy se nám zjeví zlaté prasátko, pokud se budeme postit, den plný očekávání, zda dostaneme dárek, který jsme si tak přáli, a kdy jsme nedočkaví, až uvidíme radost ve tvářích těch, které jsme obdarovali, se blíží. I nyní v dospělosti vnímám vánoční atmosféru z dětských let, pocity z té doby ve mně zůstaly hluboko zakořeněné. Milovala jsem svátečnost Štědrého večera, kdy jsme se u vánočního stromku sešli celá rodina a navzájem se radovali z dárků. Měla jsem jeden pravidelný zvyk. Dárky, které jsem dostala, jsem si uložila do velké krabice a tu jsem přenášela z pokoje do pokoje, abych je měla pořád u sebe. Každou chvíli jsem se jimi probírala, prohlížela je a kochala se jimi. Od chvíle, kdy je nás u vánočního stromku definitivně o jednoho méně, jsou však pro mě vánoční svátky spíše posmutnělé. Proto tak ráda vzpomínám na dětská léta... Na dobu, kdy byli dětmi, zavzpomínali (až na jednoho) všichni ředitelé jednotlivých úseků Dopravního podniku a také generální ředitel Martin Dvořák. Dozvíte se, jaké vánoční zvyky a tradice dodržují, jaké jídlo se rozprostírá na jejich sváteční tabuli i zda dárky raději dávají, nebo přijímají. Snad se nám těmito rozhovory podařilo protkat prosincový DP KONT@KT příjemnou vánoční náladou. Pokud by to nestačilo, přijměte naše pozvání na vánoční koncerty v metru či tip, jak získat světlo z Betléma.

I dnes vám nabídneme několik různorodých témat, ale jedno ústřední se line celým prosincovým vydáním. A není divu. Jde o významnou rekonstrukci tramvajové trati ve Vyšehradském tunelu a jeho okolí, na kterou pohlédneme ze všech možných úhlů. Vrátime se i do minulosti a na Vyšehradský tunel se podíváme prostřednictvím archivních dokumentů.

Oslavíme 15. výročí existence organizátora pražské integrované dopravy – společnosti ROPID, shrneme historii PID a také si připomeneme, jaké trvalé změny nás v dopravě čekají od 14. prosince.

O dojmy z pařížského metra se podělil pan Karlovský a v rubrice Ze světa ještě představíme dopravu ve městě nad Daugavou. Čeká vás i pohled do zákulisí dne, kdy proběhl přepravní průzkum v metru, na jehož organizaci se podílely dva tisíce lidí. S naším pravidelným seriálem o dopravních podnicích tentokrát zavítáme do mého rodiště – města, kde se vaří lahodný zlatavý mok – do Plzně.

Dozvíte se o úspěchu jednoho z našich kolegů, který zabodoval v soutěži Česko hledá písničku a také, jaké zážitky si odnesli výherci intranetové soutěže z koncertu Michala Davida. Určitě jsem na několik dalších článků pozapomněla. Jaké to jsou, už zjistíte sami, až si prolistujete celý časopis.

Přeji vám, ať vaše oči září u vánočního stromku víc než hvězda na jeho vrcholu a těším se na shledání v novém roce 2009.

Dana Reinišová

3 Aktuálně

8 Metro

11 Tramvaje

18 Autobusy

20 Ze světa

24 Z podniku

30 Historie

34 Zajímavosti



DP KONT@KT

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

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

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

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 5. prosince 2008

Foto na obálce: Mgr. Pavel Fojtík (náhradní lodní doprava při výluce tramvajové trati ve Vyšehradském tunelu a jeho okolí)



Outsourcing: Nerušíme místa, nýbrž převádíme

Rozhovor s technickým ředitelem Ing. Radkem Zamrazilem

Asi největším zdrojem obav i očekávání v našem podniku je v současnosti téma outsourcingu, tedy převádění služeb a zaměstnanců pod externí firmy. Vzorovým projektem je přesun 133 pracovníků metra pod společnost Siemens, k němuž má dojít 1. ledna 2009.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Vzhledem k tomu, že se k projektu upíná pozornost zaměstnanců, odborů i vrcholového vedení a jeho výsledek jistě ovlivní budoucí směřování Dopravního podniku, nemohli jsme toto téma opomenout v našem časopise. Požádali jsme technického ředitele Ing. Radka Zamrazilu, aby nám vysvětlil pozadí nejen tohoto projektu, ale i historii a budoucnost outsourcingu v našem podniku.

Mohl byste objasnit, koho a jak se nejnovější projekt outsourcingu týká?

Firmě Siemens bude předána Provozovna vozů Depo Kačerov, tedy jednotka 213000. Znamená to převod 133 pracovních míst, která již u nás nebudou obnovena. Na Depo Kačerov se pak přesune část údržbářských činností z Depa Hostivař, rovněž i část z Opravárenské základny Metro, která je také v Hostivaři.

Takže pod Siemens přejdou všichni pracovníci jednotky 213000?

Ne, toto se neděje u žádného projektu. Vždy je totiž třeba vytvořit koordinační centrum, které řídí outsourcera a technický dohled, který nikoli namátkově, ale soustavně kontroluje jeho činnost. Abychom tento styčný bod s outsourcerem mohli vybudovat, ponecháme si některé zaměstnance, jako je vedení jednotky, vybraní specialisté, technická kontrola, ekonomové apod.

Jak dlouho už se projekt připravuje a v jaké je fázi?

Není to žádná novinka. Děláme na tom už rok a půl. Technicky jsme byli připraveni už na jaře, ale na projekt se váže celá řada právních otázek, požadavků a připomínek firmy Siemens. Smlouva už byla schválena valnou hromadou a doufáme, že k podpisu se Siemensem dojde do jednoho až dvou týdnů. Během prosince chceme převést odprodejem technologické vybavení Depa Kačerov, odprodat zásoby a vyřídít další organizační procesy. Jen připomínám, že v každém obdobném projektu jsou veškeré objekty (budovy, haly apod.) dále majetkem našeho podniku.

Čeho všeho se dohoda mezi Dopravním podnikem a Siemensem týká?

Siemens bude provádět plný servis vozidel M1, tedy těch souprav, které nyní jezdí na lince C. Je to jen další krok na cestě, která začala v roce 2005, kdy jsme uzavřeli se Siemensem smlouvu tzv. Charter Rail vozidel M1 a dohodu o servisních pracích. DP v ní figuroval jako subdodavatel Siemensu a naši pracovníci údržby a oprav vykonávali manuální práce. Velice se osvědčila strategická síla dodavatele, jak z pohledu zajištění logistiky a definice kompletních technologických postupů v údržbě, tak i školení zaměstnanců DP firmou Siemens. Jejich převedení pod Siemens je posledním krokem, který má tuto činnost zlevnit a zrychlit.

Budou mít ale tyto pracovníci stejné podmínky jako v Dopravním podniku?

My samozřejmě respektujeme Zákoník práce a povinnosti, které nám ukládá Obchodní zákoník. V době převodu budou zaměstnanci Dopravního podniku stále využívat platnosti kolektivní smlouvy, která je uzavřena do roku 2010. Samozřejmě, že nový zaměstnavatel musí umožnit plnění stejných závazků po dobu její platnosti. Poté budou podmínky nastaveny podle pravidel kolektivní smlouvy Siemensu.

A tyto podmínky jsou horší, nebo lepší?

Firma Siemens je velkým a respektovaným zaměstnavatelem na mezinárodním poli. Projednávali jsme s ní podmínky pro naše zaměstnance za účasti našich odborových organizací a troufám si říct, že odbory byly s výsledkem spokojeny. Opravdu jsme si dali záležet, aby vše bylo detailně vysvětleno.

Převedení zaměstnanců pod Siemens stále provází nevole ze strany některých zaměstnanců, kteří nesouhlasí s outsourcingem jako takovým...

V tom případě by se kritici měli vrátit o mnoho let zpátky. Například v roce 1996 se v metru s úspěchem předaly externím firmám činnosti, jako jsou údržba strojů a zařízení, provoz čistění odpadních vod, opravy zdvihacích zařízení, mytí vozidel a podobně. Máme s tím dobrou zkušenost. Kritika pochází hlavně od lidí, kteří nemají velkou znalost outsourcingových procesů. Outsourcing musí být vždy dobře naplánovaný a být levnější než zajišťování konkrétní činnosti svépomocí. Je potřeba si uvědomit, že každý nový projekt má „porodní bolesti“ a společným úsilím s dodavatelem je potřebné zajistit minimálně stejnou kvalitu jako v režii těchto činností u Dopravního podniku. Samozřejmě je též podmínkou vytvoření odpovídajících finančních prostředků do provozního rozpočtu na tyto činnosti.

Nemyslíte si, že Siemens přebírá naše zaměstnance jenom jako přítěž? Že mu jde

pouze o lukrativní zakázku a bude se chtít našich zaměstnanců postupně zbavit?

Nikoli. Siemens naše zaměstnance chce, jelikož mají bohaté zkušenosti a znají místní podmínky. Siemens takové lidi v současnosti nemá a ani je nikdy neplánoval shánět odjinud. Samozřejmě bychom do projektu nešli, pokud by měla být převedena pouze činnost, a nikoli naši lidé.

Plánují se v dohledné době i další převody?

V současnosti běží např. projekt outsourcing údržby jednotky Správa vozidel tramvaje. Týká se to zejména opravy tramvají, jelikož počet rekonstrukcí starých typů T3 neustále ubývá. Ačkoli se do Opravy převádí i modernizace vozů KT8, nemá tato činnost delší perspektivu než jeden nebo dva roky.

Čili se můžeme dočkat velkého propouštění v této oblasti?

Nechceme situaci řešit tak, že budeme na prvním místě propouštět lidi, naopak očekáváme, že je firmy budou chtít. Plánujeme vytvořit z opravy tramvají v Hostivaři technickou základnu svým významem přesahující hranice Evropské unie. Vzhledem k tomu, jak je technicky vybavená a funkční, měla by být schopná provádět modernizace částí i celých tramvají pro různé dopravní podniky.

Takže model bude stejný jako nyní u Siemensu?

Ano, zůstane koordinační centrum a technická kontrola, zbytek bude mít outsourcer. Co se týče například nových tramvají 14T a 15T, budu prosazovat ze své funkce, aby byla podepsána i smlouva na jejich plný servis. Ve světě je to naprosto běžné – s novými vozy je poskytována i péče o ně.

Dá se říci, kam všechny tyto aktivity směřují, selsky řečeno, co z Dopravního podniku nakonec zbude?

Dopravní podniky se ve světě liší město od města. Některé mají pouze řídiče, strojvedoucí a vozidla a veškeré ostatní činnosti zajišťuje outsourcer. Modelů je mnoho, ale žádný pro nás není závazující. Každý se musí přizpůsobit místním podmínkám.

Mohl byste se Vy osobně vyjádřit k tématu outsourcingu a obavám, jež někteří zaměstnanci chovají?

Těžko se říká člověku, aby neměl obavu. Já se nikomu takovému nedivím, protože spousta lidí nemá s outsourcingem zkušenost. Za sebe však mohu říct, že budu usilovat o jeho nejhladší průběh a zabránění jakýchkoli nepříznivých dopadů. Samozřejmě, že hlavní argument získáme až časem v podobě úspěšného projektu se Siemensem. Proto je také tento počín bedlivě sledován jak řadovými zaměstnanci, tak vrcholovým vedením.





Jaké jsou důvody zmrazení mezd?

„Je nezodpovědné navyšovat mzdy, pokud na to nebudeme mít peníze,“ říká ekonomický ředitel Dopravního podniku Ing. Ivo Štika. Ohlášené zmrazení mezd na úrovni roku 2008 zklamalo řadu pracovníků. Je to však nutná reakce na fakt, že prostředky na provoz DP pro rok 2009 jsou velmi omezené.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Nejsme žádná černá díra

„Kolik dáš krávé do držky, tolik dá ona tobě do dížky,“ cituje lidové rčení náš ekonomický ředitel. Tato železná logika vztahu mezi celkovými příjmy a poskytovanými výkony se nevyhne ani Dopravnímu podniku, jehož dotace klesne oproti předchozím dvěma letům o dvě miliardy na sedm miliard korun. „Město snižuje dotace, ale nedovoluje nám navýšit jízdné ani o inflaci a my ty prostředky prostě musíme někde ušetřit,“ vysvětluje Štika. Podle něj dotace již mnoho let nepokrývají náklady: „Tedy jsme na úrovni roku 2002, ačkoli kombinovaný dopad inflace a růstu přepravních výkonů od té doby dosáhl pětadvaceti procent.“ Podle Ing. Štíky je hlavním problémem statut Dopravního podniku jako podnikatelského subjektu: „Na jednu stranu jsme obchodní společnost, která by měla vykazovat zisk, na druhou stranu jsme sociální instituce, která nesmyslně nízkým jízdným de facto dotuje své zákazníky.“ Štika odmítá úvahu, že by příčinou současné situace bylo neohospodárné nakládání s poskytnutými prostředky: „Nejsme žádná černá díra. Od roku 2003 klesla dotace poskytnutá na jednu přepravenou osobu o třicet jedna procent; za stejné období vzrostly výkony o 14 % a počet přepravených osob o 22 %.“ Další možnosti úspor jsou podle Štíky velmi omezené. Během posledních let se intenzivně pracovalo na snižování nákladů ve všech oblastech fungování Dopravního podniku. Úspory se stále hledají a jakmile je identifikována příležitost k úspoře, která neomezí chod podniku ani bezpečí zaměstnanců, je snaha je okamžitě realizovat. Nijak nelze pohnout s takřka čtyřiceti procenty nákladů, které tvoří mzdy, a s dalšími dvaceti procenty, které představují energie a odpisy. „Osekávat náklady lze jeden, dva roky po sobě. Poté je však třeba zajistit i odpovídající růst výnosů,“ říká Štika k ekonomickému fungování. Úspory navíc nelze zvyšovat do nekonečna, pokud by nešly ruku v ruce s omezováním vlastní provozní činnosti. Při porovnání roku 2008 s rokem 2003 se Dopravní podnik se svými úsporami posunul v mnoha ohledech.

Daří se nám šetřit elektrickou energií, kde zaznamenáváme významný pokles ve spotřebě na ujetý km. Např. porovnání roků 2003 a 2007 ukazuje u tramvají úsporu z 3,33 Kč na 2,83 Kč a u metra z 2,26 Kč na 1,98 Kč.

Příliš velký luxus

Běžný Pražan chápe služby Dopravního podniku jako samozřejmost a jakékoli omezení dopravy či zvyšování jízdného jsou pro něj nepřijatelné. Málokdo si ale uvědomuje, že pražská MHD je ve srovnání s mnoha jinými městy v rozvinutých zemích výjimečně kvalitní a přitom levná. Hustota dopravní sítě na km² je vyšší než v drtivé většině evropských metropolí. Nejvíce hustotou dopravní sítě blíží Praze Řím, až daleko za nimi pak následují Athény, Madrid, Berlín a na chvostu této pomyslné tabulky najdeme zvučná jména jako je Londýn, Paříž a Barcelona. Praha totiž dalece překonává standard Mezinárodní asociace pro veřejnou dopravu (UITP) ve vzdálenosti zastávek od sebe. Zatímco v zahraničí je doporučená vzdálenost zastávek okolo 400 metrů, přičemž 800 metrů je považováno za únosnou hodnotu, v Praze je to častokrát 100 či dokonce 50 metrů. „Všichni, kdo si neváží úroveň našich služeb, by měli vyjet za hranice. Až na pár výjimek se ostatní města nemohou s Prahou měřit,“ říká Štika. Tento komfort, který umožňuje cestujícím krátké docházkové vzdálenosti od zastávek, je ale na druhé straně vykoupen vyššími náklady, které jsou způsobeny častými rozjezdy a samozřejmě také udržováním celé této sítě zastávek.

Poskytovaným službám ovšem neodpovídá cena jízdného. Podle Štíky je zásadně narušený vztah mezi jednotlivou jízdenkou a časovým jízdným. Zatímco základní jízdenka stojí 18 korun, roční kupón vyjde na 4750 korun. Z analýz vyplývá, že průměrný člověk podnikne ročně 1370 jízď. Jedna jízda ho tudíž s roční jízdenkou vyjde na 3,5 koruny. „Těžko můžeme říct, že cestovat za cenu rohlíku je normální. Adekvátní cena je několikrát vyšší,“ komentuje Štika. Dalším problémem jsou černí pasažéři. Podle Štíky by se o zdražování nemuselo uvažovat, pokud by čeští cestující byli stejně zodpovědní jako ve Švédsku či jiných severních zemích.

Velké prostředky se ztrácejí i v podobě jízdného zdarma a slev z jízdného pro různé skupiny obyvatel. „Problém není v několika stech poslancích a ústavních soudcích,“ komentuje systém slev Štika a poukazuje na skupinu seniorů, o kterých již dávno neplatí, že jsou všichni důchodci, kteří by

nebyli výdělečně činní. Ztráty z jízdného u slev a jízdného zdarma nese Dopravní podnik. Podle Štíky je tak podnik nesmyslně zatahován do sociální sítě bez možnosti ovlivnit tuto složku příjmu. Zároveň jsou na něj kladeny požadavky jako na obchodní firmu. „Máme-li být efektivním dopravcem, nemůžeme nikoho dotovat. Nikoli my, ale stát má dbát na sociální bezpečí obyvatel, například ve formě adresných příspěvků na dopravu. DP by měl vždy za odvedenou práci obdržet plné jízdné,“ říká Štika.

Kvalita života má být prvořadá

Roční jízdenka je v Praze ještě o sto korun levnější než v Ostravě. I Brno pro příští rok zvedlo ceny, v tomto případě o dvacet procent, a blíží se Praze. Jedná se přitom o města, která nemají metro a ani zdaleka tak rozvinutou povrchovou dopravu jako naše metropole. „Když se ČEZ rozhodne skokově zvýšit cenu elektřiny, každý to přijme. Nechápu, proč my nemůžeme navýšit jízdné každoročně alespoň o inflaci,“ říká Štika. Příklad energetické společnosti není náhodný. Dopravní podnik je největším spotřebitelem elektřiny v Praze a její chystané radikální zdražení se ho citelně dotýká. Jiná kapitola je pak cena pohonných hmot, která v roce 2008 skákala z jednoho extrému do druhého. Růst cen vyžaduje buď zvýšení dotací, nebo jízdného. Pravomocné orgány však prozatím nepřikročily k žádné možnosti. Nedostatek financí nutně dopadne na zaměstnance Dopravního podniku i cestující. První skupinu čeká zmrazení platů, druhou omezení služby. Společnost ROPID již vytvořila několik návrhů na úpravu dopravy v Praze.

„Všichni politici se na veřejnou dopravu dívají jen přes peníze. To je základní problém,“ zamýšlí se Štika a rozvádí: „Hodnota veřejné dopravy se pouze penězi nedá ocenit. MHD přispívá k celkové kvalitě života obyvatel.“ Nejen na úrovni vysoké politiky, nýbrž i v hlavách ostatních lidí však musí dojít ke změně. „Někdo si řekne, že 26 korun za jízdenku je moc a raději pojede autem. To je ovšem scestná úvaha. Podle výzkumů se auto nevyplatí v žádném městě, dokonce ani v USA, kde je benzín několikrát levnější než tady. K tomu se přidávají emise, přeplněné ulice a další faktory,“ vypočítává Štika.

Dopravní podnik teď čeká těžká práce na několika frontách. Musí hledat úspory, které umožní zachovat dopravu pokud možno ve stejném rozsahu, a zároveň hledat cesty, jak v roce 2009 hospodařit tak, aby to nemělo vliv na zaměstnance a cestující.

Trvalé změny PID od 14. prosince 2008



K termínu celostátní změny jízdních řádů 14. prosince 2008 dojde k výraznému posílení železnice zejména na území hl. m. Prahy. Celkově naroste počet vlaků o rekordních 33 %, což je největší kvalitativní skok v historii Pražské integrované dopravy. Nejvýraznější posílení zaznamenají zejména hlavní příměstské tratě označené jako linky „S“. Zároveň vzroste počet tratí, kde je zaveden tzv. taktový grafikon, čili snadno zapamatovatelný jízdní řád s vlaky v pravidelných časových intervalech.

Ing. Filip Drápal, ROPID Foto: Jiří Beneš

V autobusové dopravě dojde k zásadní změně dopravní obsluhy oblasti Uhřetěves, Říčany a Radotín. Příměstské autobusové linky ve směru od Kostelce nad Černými lesy a Říčany, které dosud v Praze končily u metra A Depo Hostivař, budou přesměrovány ke konečné stanici metra C Háje. S tím souvisejí i úpravy městských autobusů v oblasti Uhřetěves a také příměstských autobusů v oblasti Klokočny, Svojetic a Struhařova. Část spojů z Koloděj a Dubče také opustí Depo Hostivař a všechny autobusy z těchto čtvrtí pojedou nově na Skalku. V Radotíně bude částečně omezena souběžná autobusová doprava ve směru na Smíchov, neboť zde dojde k razantnímu posílení železniční dopravy.

Příměstské autobusy na Háje

Na Háji budou nově ukončeny příměstské linky 381, 382, 383 a 387, přičemž linka 393 bude zrušena a sloučena se souběžnou linkou 383. V Uhřetěvesi bude pro cestující do původních zastávek v Praze zajištěn přestup na městské autobusy ve směru Depo Hostivař. Navíc bude zkušebně v ranní špičce tento směr posílen speciálními vloženými spoji linky 264. Předpokládáme, že díky přesměrování příměstských autobusů snížíme zpoždění na těchto linkách a zpříjemníme cestu lidem do Prahy, neboť už nebudou muset na metro čekat tak dlouho. Díky kratší trase příměstských autobusů také budeme moci posílit tyto linky v nejtěžších obdobích. Linky 381 a 387 budou v Praze zrychlené, budou tedy zastavovat pouze na nejvýznamnějších zastávkách.

Místo linek 383 + 393 pouze linka 383

Sloučením linek 383 a 393 vznikne jedna silná linka 383 Háje – Chocerady. V praxi to bude znamenat, že tyto autobusy již nepojedou přes Srbsín a Klokočnou. Důvodem je zrychlení linky i zpráhlednější síť příměstských autobusů. Náhradou vznikne pro Srbsín a Klokočnou nově vedená linka 489, která bude navázána na „pražské“ autobusy v Mukařově. Navíc tato linka pojedou nově na vlak do Strančic, čímž bude vytvořena nová možnost rychlého spojení s Prahou bez rizika zpoždění vlivem přetížených silnic do Prahy.

Nové spojení na vlak do Strančic

Obce Středočeského kraje Říčansku a Ondřejovsku budou mít novou možnost přestupu na výrazně posílené vlaky ve Strančicích. Pro lepší spojení s Prahou bude fungovat linka 489, která odveze lidi z Mukařova, Srbsína, Klokočny, Svojetic, Struhařova a Mnichovic na vlak do Strančic. Od prosince totiž začnou jezdit vlaky ze Strančic do Prahy ve špičkách čtyřikrát za hodinu. Linka 489 pojedou do/ze Strančic v pracovní dny cca od 6 do 18 hodin, tedy v době největších potíží na silnicích, kdy chceme část cestujících nalákat na rychlé a pravidelné vlakové linky S9 a S29 do Prahy. Spojení na lince 489 budou také částečně nahrazovat některé dnešní spoje linky 393, zejména v úseku Klokočná – Mukařov. Z linky 489 bude možné přestoupit nejen na vlaky ve Strančicích, ale samozřejmě také na autobusy na Prahu. Přestupy budou garantovány v zastávce Mukařov, u části spojů o víkendu také ve Svojeticích a Struhařově na linku 383.

Koloděje a Dubeč na Skalku

Přesměrování kolodějských a dubečských linek na Skalku přispěje ke zrychlení cesty do centra Prahy, neboť se autobusy vyhnou problematické Kutnohorské ulici, a navíc dojedou na Skalku, odkud jede do centra (oproti stanici Depo Hostivař) každé metro. Prodloužením a výrazným posílením linky 111 do Koloděj budeme moci zrušit linku 229. Linka 111, která byla před rokem prodloužena do Dubče, si rychle získala velkou oblibu, a proto jsme se rozhodli přesměrovat i ostatní linky na Skalku. Bude tím sjednocen nástup ve směru z centra – lidé se už nebudou muset rozhodovat, jestli vystoupit na Skalce, nebo až na Depu Hostivař.

Nová linka S29: Z Prahy do Říčany každou půlhodinu

Díky dokončení přestavby železničního koridoru v úseku mezi Hostivařem a Strančicemi bude možné zavést novou železniční linku S29, která spojí Prahu-Vysočany, Hlavní nádraží a Strančice. Oblast Prahy 9 tak získá bezkonkurenčně nejrychlejší spojení s jihovýchodem Prahy i s celým přílehlým regionem. Osobní vlaky mezi Prahou a Strančicemi tak pojedou ve špičkách pracovního dne čtyřikrát za hodinu, v ostatních obdobích dne dvakrát za hodinu. →





Změny jednotlivých linek v oblasti Uhříněvsi, Říčana a Struhařova

111	Prodloužení o úsek Dubeč – Koloděje a převedení všech spojů linky 229 na tuto linku. Dojde tak ke sjednocení nástupu od metra A do stanice Skalka.
229	Linka je zrušena a nahrazena posílenou linkou 111 na Skalku.
232	Zrychlení linky úpravou trasy v Pitkovicích a v Uhříněvsi. Zkrácení linky o úsek Háje – Jižní Město. Zkrácení intervalů v pracovní dny dopoledne a odpoledne.
264	Zrušena zastávka Nádraží Uhříněves. Dnešní zkrácené spoje jsou vedeny v celé trase Depo Hostivař – Královice. Zkrácení intervalů ve špičkách všedních dnů. Navíc zkušebně zavedeny posilové spoje v úseku Uhříněves – Depo Hostivař v pracovní dny ráno v intervalu 10 minut.
265	Prodloužení linky o úsek Benice – Lipany, v pracovní dny cca mezi 8.00 a 18.00 hodin je linka navíc prodloužena o úsek Lipany – Kolovraty. V úseku Depo Hostivař – Lipany je zkrácen interval v pracovní dny ráno a odpoledne z 60 na 30 minut.
266	Zkrácení intervalu v pracovní dny ráno a odpoledne z 60 na 30 minut.
267	Prodloužení linky o úsek Škola Kolovraty – Nedvězí. Zrušeno ukončení v Lipanech (nahrazeno prodloužením linky 265). Prodloužení intervalů v úseku Háje – Uhříněves (nahrazeno nově vedenými příměstskými linkami v tomto úseku). Zkrácení intervalů v úseku Uhříněves – Kolovraty – Nedvězí.
268	Linka je zrušena (nahrazena prodlouženou linkou 267 a posílením linek 264–266).
329	Linka je vedena v nové trase Skalka – Továrny Hostivař – K Dubečku – Škvorec, nám. souběžně s linkou 111.
364	Zrušena zastávka Nádraží Uhříněves. Všechny spoje jsou vedeny do/ze zastávky Depo Hostivař.
381	Linka je ve směru od Říčana ze zastávky Nové náměstí odkloněna a nově ukončena u stanice metra C Háje. V úseku Nové náměstí – Háje je linka zrychlena (zastavuje pouze ve vybraných zastávkách).
382	Linka je ve směru od Říčana ze zastávky Na Vrchách odkloněna a nově ukončena u stanice metra C Háje.
383	Linka je ve směru od Říčana ze zastávky Na Vrchách odkloněna a nově ukončena u stanice metra C Háje. Současně je posílena o spoje zrušené linky 393. Večerní spoje jedou nově přímo z/do Prahy.
387	Linka je ve směru od Říčana ze zastávky Nové náměstí odkloněna a nově ukončena u stanice metra C Háje. V úseku Nové náměstí – Háje je linka zrychlena (zastavuje pouze ve vybraných zastávkách).
393	Linka je zrušena a její spoje jsou převedeny na souběžnou linku 383. Obsluha Srbína a Klokočné je nově zajištěna posílenou a trasově změněnou linkou 489.
489	Linka je vedena v nové trase Mukařov – Mukařov, Srbín – Klokočná – Struhařov – Mnichovice, nám. – Strančice, žel. st. s návazností na vlaky linky S9 a S29 ve Strančicích a na autobusy z/do Prahy v Mukařově.
492	Zkrácení linky o úsek Černé Voděrady – Zvánovice (zrušený úsek nahrazen novou linkou 495). Linka je v Kostelci n. Č. l. nově ukončena v zastávce Kostelec n. Č. l., nám.
494	Zkrácení linky do trasy Říčany, Wolkerova – Strančice, žel. st. a posílení o spoje odkloněné linky 489. Zrušený úsek nahrazen novou linkou 495.
495	Nová linka v trase Strančice, žel. st. – Mnichovice, nám. – Zvánovice – Černé Voděrady (v úseku Zvánovice – Černé Voděrady v provozu pouze vybrané spoje v pracovní dny).

Možnosti přestupů z příměstských linek ve směru od Říčana v nové trase na Háje

Zastávka	Linky	Směr
Nové náměstí	264, 265, 266, 364	Depo Hostivař
Sídlíště Petrovice	154, 183, 240, 271	Nádraží Hostivař, Skalka, Dubeč, Běchovice, Černý Most, Vysočany, Prosek
Háje	C, 154, 165, 170, 213	Jižní Město, Praha 4, Praha 5, centrum

Z Radotína vlakem S7 ráno každých 10 minut

Na železniční trati do Berouna bude posílen a zpravidelněn provoz vlaků, zejména v úseku do Řevnic, kde pojedou vlaky téměř po celý den v intervalu 30 minut, ve špičkách pracovního dne zahuštěné o další spoje v intervalu až 15 min. Ještě více bude posílena doprava mezi hlavním nádražím a Radotínem, kde ve směru do centra města pojedou vlaky v ranních hodinách pracovního dne dokonce každých 10 minut.

Úpravy autobusových linek v Radotíně

V autobusové dopravě dojde k úpravám provozu linek 204 a 244, které budou nově navázány na vlaky v zastávce Nádraží Radotín. Z důvodu výrazného posílení vlaků v úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Radotín dojde k omezení autobusové dopravy v přímém souběhu s tímto úsekem. Linka 204 bude v provozu pouze v pracovní dny cca do 20.30 hodin. Linka 244 bude v pracovní dny večer a o víkendech celodenně vedena pouze v trase Nádraží Radotín – Sídlíště Radotín. Intervaly budou upraveny tak, aby byly ve všech obdobích stejné jako intervaly vlaků. Autobusy tak budou navazovat na vlaky v obou směrech a ve všech obdobích (kromě pracovních dnů dopoledne, kdy bude naopak zajištěn časový proklad vlaků a autobusů z Radotína i ze Smíchovského nádraží). Souhrnné intervaly linek 204 + 244 budou v pracovní dny ráno činit 10 minut, v pracovní dny dopoledne 30 minut a odpoledne 15 minut. Večerní a víkendový provoz bude zajišťován v intervalu 30 minut.

Ostatní změny autobusových linek PID od 14. 12. 2008

141	Linka je v provozu pouze ve špičkách pracovních dnů (nahrazeno posílením linky 273), zkrácení intervalu v pracovní dny ráno.
273	Zkrácení intervalu v pracovní dny dopoledne ze 30 na 15 minut v celé trase, v sobotu a neděli zkrácen interval ze 30 na 15 minut v úseku Hloubětínská – Černý Most.
340	Linka je vedena pouze v trase Dejvická – Roztoky, Levý Hradec. Nový spoj celotýdenně z Dejvické ve 23.45 hodin. Linka nově v provozu i v sobotu dopoledne. Změna dopravce z ČSAD MHD Kladno na Dopravní podnik hl. m. Prahy.
351	Nový školní spoj ve 14.18 hodin z Letňan do Hovorčovic.
355	Nový posilový spoj v pracovní dny v 6.43 hodin z Horoměřic, V Lipkách.
356	Změna dopravce z Dopravní podnik hl. m. Prahy na ČSAD MHD Kladno.
376	Posílení linky zejména v úseku Satalická obora – Brandýs n. L. – St. Boleslav, nám. jako náhrada za zrušenou linku 408. Linka nově zajišťuje vybranými spoji v pracovní dny také do Jenštejna.
402	Linka je v Kostelci n. Č. l. nově ukončena v zastávce Kostelec n. Č. l., nám.

408	Linka je zrušena a nahrazena posílením linky 376.
410	Více spojů ve špičkách pracovních dnů jede přes Kozojedy.
448	Nové spoje v pracovní dny v trase Řitka, Bučina – Řitka, které pokračují jako linka 318 do/z Prahy.
462	Nové spoje v pracovní dny odpoledne.
AE	Ruší se zastávka Nádraží Holešovice a zřizuje se zastávka Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží (pouze ve směru Hlavní nádraží).

Změna charakteru zastávek

Zastávka	Původní charakter	Nový charakter
Radotínská	Na znamení	Stálá

Změna názvu zastávek

Původní název	Nový název
Přerov nad Labem	Přerov nad Labem, U skanzenu
Přerov nad Labem, u Klingerů	Přerov nad Labem, Nový Přerov

Nové zastávky

Zastávka	Charakter	Linky
Svojetice, K Tehovci	Na znamení	383, 489
Mníšek pod Brdy, u hřiště	Stálá	320, 448
Kostelec n. Č. L., Komen- ského	Na znamení	402

Zveme Vás na oslavu Vánoc!



V souvislosti s Dopravním podnikem se o letošních Vánocích konají dvě zajímavé akce: adventní koncerty v metru a Betlémské světlo. Pokud tedy chcete své uši „předvánočně naladit“ či nechat na svém štědrovečerním stole plápolat ohýnek přímo z Betléma, přijměte následující pozvánky.

odbor Marketing a Komunikace

Adventní koncerty v metru

Ve čtvrtek 18. prosince bude znít stanice metra Muzeum vánočními melodiemi. Od 16.30 do 18.00 hodin zazpívají tři dětské sbory: nejprve sbor Rolnička a jeho podání tradičních českých koled, poté sbor Bělásek a jeho výběr vánočních dětských písní, pásmo uzavře Jiskřička nejen koledami, ale i svou vlastní vánoční tvorbou.

V pondělí 22. prosince zahájí program v 16.30 hodin dětský sbor Chorus Angelus, následovat ho bude po půl hodině smíšený sbor Mikrochor a po něm dívčí voiceband Brécy.

Betlémské světlo

V sobotu 20. prosince přivezou skauti Pražanům oheň z Betléma. Jejich putování začne ve 13.00 hodin na Výstavišti (nástupní smyčka). Trasa následně povede takto: Strossmayerovo náměstí, Nábřeží kapitána Jaroše, Dlouhá třída, Náměstí republiky, Masarykovo nádraží, Jindřišská, Václavské náměstí (cca 13.15 hodin), Vodičkova, Lazarská, Karlovo náměstí, Štěpánská, I. P. Pavlova, Náměstí míru, Šumavská, Vinohradská vodárna, Perunova, Orionka, Flora, Olšanské hřbitovy (výstupní zastávka, smyčka, cca 14.00 hodin).

Po krátké přestávce vyrazí skauti ve 14.20 hodin opět na cestu přes Floru, Radhošskou, Jiřího z Poděbrad, Vinohradskou tržnici, Italskou, Muzeum, I. P. Pavlova, Bruselskou, Pod Karlovem, Nuselské schody, Otakarovu (výstupní zastávka, manipulace do smyčky Zámecká, cca 15.00 hodin).

V 15.20 hodin se bude pokračovat ze Zámecké na Divadlo na Fidlovačce, přes Svatoplukovu, Albertov, Botanickou zahradu, Karlovo náměstí, Lazarskou, Vodičkovu, Václavské náměstí, Jindřišskou, Masarykovo nádraží, Bílou labuť, Těšnov, Vltavskou, Strossmayerovo náměstí, Veletržní, smyčku Výstaviště (výstupní zastávka, cca 16.20 hodin). Následovat bude další přestávka, po ní vyrazí skauti na Výstaviště – hlavní trať, Nádraží Holešovice (u metra), Ortenovo náměstí, přes Dělnickou, Maniny, Libeňský most, Palmovku, Invalidovnu, Urxovu, Křížickou, Karlínské náměstí, Florenc (výstupní zastávka, manipulace do smyčky Florenc, cca 17.20 hodin).

Z Florence vyjedou skauti v 17.40 hodin na Bílou labuť, Masarykovo nádraží, přes Jindřišskou, Václavské náměstí, Vodičkovu, Lazarskou, Národní třídu, Národní divadlo, Újezd, Švandovo divadlo, Arbesovo náměstí, Anděl, Na Knížecí, smyčku Smíchovské nádraží (výstupní zastávka, cca 18.15 hodin).

Poslední pouť začne v 18.40 hodin směrem na Smíchovské nádraží, Anděl, Újezd, Malostranskou, Hradčanskou a Vozovnu Střešovice. Všichni jsou srdečně zváni.



Nový podúrovňový soustruh na depu Kačerov

Podúrovňový soustruh umožňuje soustružení kol přímo na drážním vozidle, a to bez nutnosti složitě vyvázání dvojkolí a následného soustružení v opravárenské dílně. U vlakových souprav metra, s přibývajícimi kilometry proběhu, dochází k opotřebení obručí kol na okolkou kola a plochy obruče. Kromě běžného opotřebení jsou obruče kol poškozovány vydroleninami, vytvářením ploch při technické závadě nebo při nesprávném způsobu brzdění vlaku. Pro provoz jsou stanoveny maximální limity opotřebení a při jejich dosažení musí být profil znovu obnoven soustružením.

Ing. Viktor Baier (na základě podkladů útvaru 210400)

Již se zahájením provozu metra v roce 1974 bylo nutné zajistit údržbu a opravy kol provozovaných drážních vozidel, a to v minimalizovaném provozu depa Kačerov. V areálu depa byl nainstalován a na podzim roku 1974 uveden do provozu podúrovňový soustruh od firmy Hegenscheidt typu H 104 (firma Hegenscheidt sídlila do roku 1945 v Ratiboři a v Ratibor-Hammer dnes Kuznia Ratiborska – zde z pozůstatků vznikla polská firma Rafamet. Firma Hegenscheidt přesídlila po roce 1945 do města Erkelenz v Německu).

Po zahájení provozu na lince A (roku 1978) a B (roku 1985) se na podúrovňovém soustruhu v depu Kačerov soustružila kola souprav i z ostatních

dep. V letošním roce je to již 717 vozů určených pro provoz s cestujícími, a to představuje 5736 kol. S rozšiřující se sítí pražského metra bude narůstat počet vozů potřebných pro provoz, které budou potřebovat po dosažení limitních parametrů obnovu profilu kola. Původní vozy typu Ečs koncem 90. let svoji životnost skončily a následný typ vozidla 81-71 v dohledné době také skončí. Stejně jako vozidla stárnul i podúrovňový soustruh. Postupem času bylo nutné provádět na soustruhu kromě běžné údržby stále častěji i opravy mimořádné. Přes veškerou snahu udržet jej v chodu se stáří stroje stále více projevovalo jak na prodlužující se časové náročnosti soustružení, tak zejména na přesnosti obnoveného profilu kol. V souvislosti s dodávkami nových vozů M1 a nasazením rekonstruovaných vozů typu 81-71M se přešlo z původního kuželového profilu (použitého u ruských vozů) na profil UIC-ORE. Jedním z důvodů bylo dodržení přítláčných sil na kolejnici při nižším nápravovém tlaku. Po provozních zkušenostech a na základě skutečného běžného opotřebení vyvinula jednotka SVM ve spolupráci s Univerzitou Pardubice, katedrou dopravních

prostředků, vedenou Doc. Ing. Jaromírem Zelenkou, CSc., nový kuželový profil – kužel 2A. Zjednodušeně se dá říci, že se jedná o kombinaci kuželového profilu a profilu UIC-ORE. Opotřebení soustruhu a nové požadavky na profil vyvolalo nezbytnost nákupu nového podúrovňového soustruhu. V provozu přesto vydržel účtyhodných 34 let. Činnost původního soustruhu pak byla ukončena v květnu roku 2008. Výběrové řízení v roce 2007 na dodávku nového soustruhu vyhrála ze tří uchazečů firma Hegenscheidt, tedy výrobce původního soustruhu. Byl vybrán počítačově řízený NC podúrovňový soustruh typ U2000-400, určený k opravám (reprofilaci) jízdních profilů typu UIC-ORE, kuželového typu a kuželu 2A dvojkolí na elektrických vozech metra závislé trakce typu M1, 81-71M, 81-717, 714, Ečs a dalších kolejových vozidel nezávislé trakce používaných na tratích pražského metra. Realizaci projektu tj. dodávkou a montáží podúrovňového zařízení byla pověřena firma ČKD PRAHA DIZ, a.s. Celá akce byla zdárně ukončena 28. srpna 2008 a nový podúrovňový soustruh firmy Hegenscheidt typ U2000-400 byl uveden do zkušebního provozu.

Původní pracoviště. Po najezení soupravy nad soustruh se kolejnice v místě soustružených kol odklopila. Elektromotory přes třecí kladky kola roztočila a mohlo začít soustružení.





Nejdříve bylo nutno původní soustruh demontovat a prostor vybourat.



Celý prostor se před usazením soustruhu stavebně připravil.



Pomocí dvou autojeřábů se soustruh usadil na své místo.



Soustruh je na svém místě po napojení se může začít oživot.

Princip obrábění je stejný, elektromotory přes třecí kotouče roztáčejí kola vozu a napevno uchycený nůž

je přitlačován na soustružené kolo. Rozdíl více jak 30 let od data výroby starého a nového soustruhu je

Soustruh se ovládá z tohoto dotykového panelu se zobrazovacím monitorem. Zakrytované pracoviště s mikrospínači neumožňuje, aby obsluha přišla do styku s rotujícími částmi. Zplodiny od soustružení odvádí ventilátor a špony zvláštní dopravník do venkovních kontejnerů. Obsluha musí občas zkontrolovat, zda se netvoří při hrubším obrábění příliš dlouhá špona, která by se mohla namotat na rotující části.



patrný. Všechny úkony jsou zmechanizované a poloautomatické, včetně odsunutí kolejnice v místě soustruženého dvojkolí. Soustruh je výkonnější, proto se může odebrat větší část materiálu na obou kolech dvojkolí najednou. Soustruží se na sucho nožem ze slinutých karbidů. Přesnou dobu celého procesu obrábění kol na jednom dvojkolí nelze předem určit, protože je závislá na velikosti poškození a opotřebení kola. Průměrně je to okolo dvou hodin včetně měření. Měření se provádí po zadání povelu automaticky. Přístroje ověřují, zda je obráběné kolo po soustružení v požadované toleranci.

I když máme za sebou velice krátkou dobu zkušebního provozu, můžeme říci, že nový podúrovňový soustruh je na vyšší kvalitativní úrovni, ohleduplný k životnímu prostředí, při vysokém standardu komfortu obsluhy a bezpečnosti práce. Lze si jen přát, aby následující roky provozu potvrdily i jeho spolehlivost a odvedl stejně dobrou službu tak jako jeho o 34 let starší předchůdce.



VÁNOCE Martina DVOŘÁKA

generálního ředitele

Dopravního podniku hl. m. Prahy



Jak, kde a s kým jste trávil Vánoce jako malý kluk? A co pro Vás tehdy znamenaly?

Každý rok od mého narození jsme dodržovali tradici slavit vánoční svátky u babičky a dědy na jižní Moravě. Vždy jsem se k prarodičům těšil, jelikož Vánoce v malé moravské víscce měly neopakovatelné kouzlo. Zejména když napadl sníh. K tomu kouzlu patřilo i to, že se sešla širší rodina, která neměla možnost a čas se v průběhu roku potkat a všichni byli tak nějak v pohodě.

Co pro Vás znamenají dnes?

Dnes pro mě znamenají odpočinek s rodinou, dobré jídlo, staré české filmy a pohádky. A dělání radosti synovi.

Trávíte je tradičně doma, nebo jinak?

Trávíme je doma, protože štědrovečerní večere se vším, co k tomu patří, se jinde než doma nedá realizovat.

Jsou nějaké tradice, bez nichž si Vánoce neumíte představit?

Spíše symboly než tradice. Stromek, kapr, rybí polévka, dárky pro děti, a pokud to jde, tak návštěva kostela.

Byl byste schopen zazpívat (myslím teď hned) nějakou koledu? Jakou?

Narodil se Kristus pán, ale nevím, jestli můj zpěv Vánoce spíše nekazí...

Jak vypadá Vaše štědrovečerní tabule?

Bohužel skromnost v této oblasti u nás nikdy neprobíhala. Snad ani nedokážu vyjmenovat vše, co pravidelně naše štědrovečerní tabule obsahuje. Tak například bohaté předkrmy jako šunkové rolky, sýry, nakládané ryby, rybí salát, pak rybí polévka, bramborový salát, kuřecí a kapří řízky, vánoční cukroví atd.

Víte, co je tradiční vánoční jídlo v Bulharsku?

Nemám tušení, ale tipuji jehněčí nebo skopové.

Dárky raději dostáváte, nebo dáváte? Dokázal byste si vzpomenout, jaký vánoční dárek Vám v životě udělal největší radost, který nejmenší – a proč?

Jako dítě jsem zbožňoval dárky dostávat, teď je mnohem raději dávám. Vzpomínám si, že jako malý kluk jsem byl vždy našťvaný, když mi rodiče dali místo hraček oblečení, to jsem opravdu nemohl pochopit.

Byly Vánoce ve Vašem životě vždycky poetickou idylou, nebo si vzpomenete na nějakou vánoční katastrofu?

Myslím tím kost v krku či požár vánočního stromku atp. Vyprávějte.

Naštěstí nás na Vánoce nikdy žádná katastrofa nepotkala – a snad ani nepotká.

Máte Vy osobně nějaké velké vánoční přání, a to třeba i ve vztahu k Dopravnímu podniku?

Přání, a nejen vánoční, mám – aby se lidi nejen uvnitř Dopravního podniku snažili k sobě navzájem chovat lépe, aby si více naslouchali, aby si navzájem pomáhali – ne si dělali naschvály. Prostě si a všem přejí, aby se mezi námi objevilo více soudržnosti a slušnosti.



Vyšehradský tunel zrekonstruován!

V minulých číslech DP KONTAKTu jsme vás již dvakrát informovali o vývoji kauzy Vyšehradský tunel. V době, kdy si čtete toto prosincové číslo, je již po všem, protože se problém podařilo obrovským spojeným úsilím vyřešit a tramvaje se vrátily do starých, tedy vlastně nových kolejí. To, jak velké bylo toto úsilí, a co všechno stavba obnášela a vyvolala, se vám pokusíme přiblížit v několika článcích tohoto prosincového čísla.

Rekonstrukce tramvajové trati ve Vyšehradském tunelu a jeho okolí byla v mnoha ohledech velmi netradiční a nová. Nejde jen o roli jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT), která byla investorem a rovněž hlavním zhotovitelem, ale i o práci řady dalších útvarů Dopravního podniku. Je jen málo útvarů našeho podniku, kterých se tato organizačně nesmírně složitá událost nedotkla.

Nejrozsáhlejším samostatným článkem přispěla zejména jednotka Provoz Tramvaje (JPT), další informace poskytly i jednotky Provoz Autobusy (JPA) a Správa vozidel Tramvaje (JSVT). I historické téma, zpracované Mgr. Pavlem Fojtíkem, se týká tratě ve Vyšehradském tunelu a okolí.

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

Celý letošní říjen byl ve znamení pečlivých příprav této akce. Všichni zúčastnění dobře věděli, že den D a hodina H je v pondělí 3. listopadu 2008 v 0.30 hodin, kdy po dokončení opravy úseku Podolská vodárna – Sídliště Modřany dojde bezprostředně k uzavření úseku Výtoň – Podolská vodárna. Obnovení provozu mělo nastat v noci z neděle 30. listopadu na pondělí 1. prosince, ale díky maximální snaze všech zúčastněných, nočním pracím a rovněž příznivému počasí v prvních dvou týdnech rekonstrukce, se podařilo obnovit provoz tramvajů i automobilů již ranním výjezdem ve čtvrtek 27. listopadu 2008, a to byl přitom operativně rozšířen rozsah rekonstruovaného úseku o dalších 30 metrů, tedy o cca 10 %!

Role JDCT v případě této rozsáhlé akce je dvojitá: jednotka fungovala jako investor i hlavní dodavatel, a to proto, že celá akce byla připravovaná jako vlastní investice JDCT. Funkci investora vykonávalo oddělení 250160 – Koordinace přípravy DCT, jehož pracovníci zařizovali vše potřebné od projektové dokumentace stavby až po osazování výlukových dopravních značek. Toto oddělení velmi úzce spolupracovalo v rámci celého odboru 250100 – Správa a technické zajištění DCT zejména se správci tratí, čili oddělením 250110 – Správa TT a speciálních staveb DCT. Právě v tomto odboru bylo vygenerováno přesné zadání, jak má tramvajová trať po rekonstrukci vypadat. Rovněž v tomto odboru probíhaly diskuze a koordinace s ostatními investory tj. s Pražskou vodohospodářskou společností, Pražskou plynárenskou distribucí a Technickou správou komunikací, ke kterým se posléze ještě přidala Správa Národní kulturní památky Vyšehrad ve věci sanace skály nad tratí. Projektovou dokumentaci zpracovala společnost Dipro, která především navrhla technické řešení tak, aby se na staveništi jednotliví investoři a jejich sítě navzájem nepletly a všichni mohli pracovat, pokud možno, současně. Tento

základní klíč k efektivní spolupráci se naštěstí podařilo nalézt.

Jak již bylo řečeno, provozovna Vrchní stavba se stala hlavním dodavatelem akce s tím, že jejím nejvýznamnějším subdodavatelem byla firma Hans Wendel. Co je však podstatné – vedoucí provozovny Vrchní stavba pan Ing. Ladislav Sarnovský se stal hlavním šéfem veškeré výstavby mezi Výtoní a Podolskou vodárnou a jeho silná autorita podtrhla to, co si naštěstí všichni uvědomovali – všechno musí navazovat na sebe, neexistuje způsobit někomu dalšímu na stavbě skluz. Jinými slovy – jeden za všechny, všichni za jednoho. Listopadová rekonstrukce Vyšehradského tunelu, na které se mimo výše zmíněných samozřejmě podílely i další útvary JDCT, zejména odbor 250300 – Zastávky a provozovna, 253000 – Napájení TT, ukázala, že občas se podaří i věci téměř nevídané a nemožné. Poděkujeme všem, kteří toto dílo pomohli realizovat.

Velký dluh tramvajové sítě se snížil

Jak je všeobecně známo, tramvajové tratě v Praze jsou v řadě případů ve špatném, a na některých místech i v havarijním stavu. O tom svědčí v první řadě velký počet velmi nepopulárních omezených rychlostí pro jízdu tramvajů, jenž sužuje všechny naše řidiče tramvajů, a nejen je, ale i cestující.

Petr Mašek, vedoucí oddělení Správa TT a speciálních staveb DCT

Někteří mnohdy nevěřičně kroutí hlavou nad tím, proč se tramvaj tak strašně „pláží“, což samozřejmě obdobně vnímají i řidiči individuální dopravy. Správce tramvajových tratí také již několikrát musel zasáhnout daleko razantnějším způsobem, a to →



přechodně zakázat vjezd vozům 14T do některých traťových úseků, v některých případech dokonce zastavit provoz úplně. Připomeňme snad havárii na křižovatce ulic Dukelských hrdinů – Kostelní a v současné době zcela zavřenou část vozovny Kobylisy. Nastalá situace je bohužel do značné míry zaviněna dlouhodobým podceňením této problematiky, zejména pak podfinancováním obnovy kolejové sítě v Praze. Druhým faktorem ovlivňujícím tento stav je ovšem i nemístné lpění na technologii velkoplošných panelů BKV, která se při zavádění jevila jako spásná myšlenka a která bezpochyby Prahu ve své době zachránila, ale v současné době jde o časovanou bombu. A to hlavně tam, kde se tramvajový provoz zejména v obloucích setkává v jedné úrovni s provozem automobilovým. Přesně tento „nádor“ měla Praha v podobě tramvajové trati pod mýtickým Vyšehradem. Podobně jako v případě Olšanské ulice se v loňském roce ukázalo, že ani zde není žádná rekonstrukce připravena, ačkoliv její potřebnost byla evidentní. Právě pro mimořádnou naléhavost a důležitost padlo rozhodnutí obě akce co nejrychleji připravit a realizovat vlastními silami. Obnovená trať již nebyla připravována z velkoplošných panelů BKV, ale na betonové desce s novým typem pružného upevnění Vosslöh W-tram Praha. Všichni na stavbě, a to je opět další průlomový okamžik, byli přímo podřízeni provozovně Vrchní stavba, která v letošním roce poprvé po dlouhé době „jede“ na zcela plný výkon, neboť vzhledem k akutnímu nedostatku investičních prostředků musí zajistit veškeré opravy, udržování i (omezené) rekonstrukce tramvajové sítě prakticky sama. Je evidentní, že potenciál Vrchní stavby byl dlouhodobě podceňován a hlavně nedostatečně využíván. Původně připravovaný harmonogram stavby na letošní prázdniny počítal s 5,5 týdny, později došlo ke zkrácení na 5 týdnů. Termín, který jsme však ve finále měli k dispozici, byl o týden kratší, a navíc v listopadu, kdy rozmrazy počasí mohou stavbu i zastavit, k čemuž naštěstí nedošlo. Je potěšující, že díky úspěšnému zkrácení výstavby (mj. díky nepřetržitě pracovní době v prvních dvou týdnech) jsme se tramvaj ve Vyšehradském tunelu nesvezli pouhých 3,5 týdne, přesto se podařilo naší jednotce rekonstruovat ještě o 30 metrů trati více! Bylo nutné tedy přepracovat plán výstavby a znovu zkoordinovat všechny dotčené správce, což se v poměrně krátkém čase podařilo. Bylo také třeba vyčkat na dokončení od září probíhající

generální opravy úseku Přístaviště – Nádraží Braník a ihned po zkušebních jízdách v tomto úseku, tj. v neděli 2. listopadu večer, nastěhovat tramvajové vozy do obratiště Nádraží Braník. Přesně podle harmonogramu, tj. 3. listopadu v 0.30 hodin, byly připraveny plošiny provozu Vrchní vedení, aby připravily prostor pro mechanismy, které demontují kolejnice a panely, a to i přes vážné problémy, které museli ve spolupráci s Vrchní stavbou řešit na druhém břehu Vltavy při obnově provozu po překopu v Nádražní ulici. Ráno, když se většina Pražanů probudila, byly již vytrhané kolejnice a část panelů demontována a po hladině Vltavy pluly stovky cestujících v náhradní lodní dopravě. Ti, kteří velmi spěchali, procházeli spořádaně podél staveniště a nevěřili vlastním očím. Všechno tento shon a pracovní nasazení sledovali zpozzdálí ale i z blízka televizní kamery v očekávání obrovského dopravního kolapsu, který ale v zásadě nikdy nenastal. Z hlediska nasazení mechanismů v tak stísněném prostoru je docela možné, že Praha dlouho nic tak zajímavého nezažila. Vždyť v tak malém prostoru pracovalo několik stavebních firem najednou a udržet jejich součinnost bylo teď na bedrech vedoucího Vrchní stavby pana Ing. Ladislava Sarnovského. Druhý den byla již stará trať zdemonstrována a ke slovu přišla fréza, která měla odstranit stávající živiči a část narušeného podkladního betonu původní desky, což probíhalo současně při výkopových pracích PVS i PPD. Při odstraňování spodních vrstev byl ve 25 cm pod původní niveletou tramvajové trati objeven kabel. Podle zákresů nebylo možno určit s jistotou, komu tento kabel patří, navíc ho nebylo možné obejít či jinak upravit. Byli tedy opět osloveni správci inženýrských sítí, kteří na vzniklý problém reagovali velice operativně, a tak již po několika hodinách byl dohodnut postup vymístění kabelu s jeho majitelem Telefoniou 02. Během řešení tohoto problému už pozvolna probíhaly dokončovací práce dalších „síťářů“ a bylo již osazeno a zabetonováno přes 100 metrů z celkového 314 metrů dlouhého úseku, který byl během zahájení akce z důvodu špatného technického stavu rozšířen o dalších 30 metrů. Zvláštní komentář zasluhuje i přeložka vodovodu, kterou pro PVS dělala firma ČKV. Výkop pro potrubí, který vede přímo pod tramvajovou tratí, bylo nutno vyhloubit ve skále, která byla tak neuvěřitelně tvrdá, že výkopové práce trvaly 72 hodin nepřetržitého provozu více mechanismů.

Podle zásady nevracet se opakovaně do stejného úseku byly v rámci možností opraveny i návazné úseky z BKV panelů, zejména pak kolej od Podolské vodárny směrem k tunelu, kde došlo k výměně panelů, podfoukání panelů, výměně kolejnic, jejich navařování a broušení, proto lze očekávat, že úsek Výtoň – Podolská vodárna vydrží bez problémů v provozu několik let. Ačkoliv pro některé čtenáře jde pouze o pár odstavců, věřte, že pro lidi zajišťující pulzování pražské tramvajové dopravy, jsou to hodiny usilovné práce, při kterých se potýká jak srdce lidské, tak i srdce stavby na pokraji infarktu




Zleva Petr Mašek a Ing. Ladislav Sarnovský.
Foto: Ing. Michal Váňa

Hodinový harmonogram byl nutností

Vyšehradský tunel je klíčové místo pro spojení této oblasti Prahy s centrem města a mnohdy slouží i jako úniková trasa za přeplněnou magistrálu či neprůjezdnou smíchovskou stranu. To je přesně ten důvod, proč se s opravami tak otálelo a hledala se odvaha seknout do této dopravní tepny. Jiné řešení však nebylo, protože po několika letech nezdařených pokusů o razantní opravu kolejového svršku se tramvajová doprava na havarovaných místech prakticky zastavila. Příležitostné záplatování tento kritický stav nemohlo ani zastavit, ale ani oddálit. A když se k tomu ještě přidá havarijní stav inženýrských sítí, je uzavírka tunelu na světě.

Ing. Ladislav Sarnovský, vedoucí provozovny Vrchní stavba

Jak již bylo uvedeno na jiných místech tohoto časopisu, byla

provozovna Vrchní stavba hlavním dodavatelem rekonstrukce tramvajové trati ve Vyšehradském tunelu a okolí. Koordinace prací s rozhodujícími dodavateli ČKV Praha pro výměnu vodovodního řadu DN 350 a VSK Kolín plynovodu DN 500 byla již připravována na prázdniny v délce necelých šesti týdnů. Rozhodnutí o délce trvání výluky na 4 týdny se z pohledu časových a prostorových potřeb jednotlivých fází výstavby zdálo opravdu nereálné. Problém nebyl v realizaci jednotlivých pracovních etap, ale právě soustředění do jednoho místa. Už jsem jednou použil slovo tepna a to právě vystihuje případ Vyšehradského tunelu. Ne že by v síti tramvajových tratí nebyla místa se zúženým průjezdem, ale asi bychom těžko hledali místo, kdy při přerušení této trasy není možná jednoduší objížďka. A tak při prvním kopnutí v tunelu se celá stavba rozdělila na dvě téměř samostatné části. Potřebovat mechanismus, který byl na druhé straně tunelu, znamenalo ho poslat na hodinu přes Pankrác. A to si každý z dodavatelů opravdu dobře rozmyslel, protože právě ta hodina mohla chybět do plnění jednotlivých fází stavby. Pro prvních 14 dní musel být stanoven hodinový harmonogram pro nepřetržitý 24hodinový postup prací tak, aby jednotlivé technologické etapy na sebe bezprostředně navazovaly. Vyžadoval jsem osobní odpovědnost a na stavbě neustálou přítomnost investorů a dodavatelů přeložek inženýrských sítí, ale i subdodavatele tramvajové trati firmy Hans Wendel, trolejového vedení a TSK při údržbě vlastního tunelu a rozšíření cyklostezky. A aby to opravdu běželo, byly tzv. koordinační schůzky nepřetržitě každý den včetně sobot a nedělí, a když bylo potřeba, tak třeba i v noci. A potřeba opravdu byla, ať už jsme narazili na kabel Telefonica O2, který měl být trochu jinde nebo na skálu ve výkopu přeložky vody. A když ještě v jediném přístupovém místě do tunelu praskla vodovodní přípojka do domu, tak to už na stavbě mezi dodavateli opravdu „jiskřilo“. Dnes při pohledu zpátky musím říct, že takový přístup ze strany jednotlivých dodavatelů, investorů, ale i dělníků si můžeme na dalších stavbách jenom přát. Jsem rád, že se několikrát nenaplnila výstraha ČHMÚ a mrazivé či deštivé počasí přišlo jen v závěru stavby, díky čemuž jsme stavbu dokončili v předstihu a tím mohli naše zákazníky z mrazivé náhradní lodní dopravy zase posadit do vyhřáté tramvaje. 



Zcela zničené BKV panely v průběhu demontáže staré trati.



Stavba vodovodu, druhý den výluky.



Frézování tvrdé skály v tunelu trvalo nekonečných 72 hodin.



Nový plynovod byl protahován tím původním.



Pátý den výluky. Průhled z tunelu k Výtoni. Není kámen na kameni.



Šestý den. Nová trať s upevněním W-tram na betonové desce se již rýsuje.



Dvacátý den. Od Výtoně je již prakticky hotovo.



Konec třetího týdne. Zbývá asfaltovat část trati mezi tunelem a porodnicí.



Jednotka Provoz Tramvaje řídila i lodní dopravu

Výluka Vyšehradského tunelu, která byla naplánována na termín od zahájení nočního provozu v noci z 2. na 3. listopadu 2008 do ukončení denního provozu dne 30. listopadu 2008 byla v mnoha opatřeních výjimečná.

Radek Holubík a kolektiv, jednotka Provoz Tramvaje
Foto: Jan Šurovský

Nestandardním řešením vedení tramvajových linek dotčených výlukou byla i změna linky 3, která se na trase od Lehovce změnila v zastávce Výtoň na linku 16 směr Spojovací a opačným směrem pak zase zpět na linku 3. Příprava dat pro toto nestandardní zřetězení je poměrně pracná a časově náročná. Vynaložená námaha pracovníků oddělení Energeticko-technologického dispečinku je pak zúročena tím, že veškeré změny v tramvajových vozech (změna linky, přihlášení do řídicího systému DORIS 2005T a informačního systému v tramvajích) se pak dějí automaticky bez nutnosti zásahu řidiče a ten se může věnovat bezpečnějšímu sledování většího pohybu cestujících v přestupních bodech. Příprava dat byla nesnadná i tím, že současně s výlukou Vyšehradského tunelu probíhaly i dvě další výluky na Karlově náměstí, takže bylo potřeba vytvořit pro informování cestujících další dvě řetězené trasy. Vzhledem k možnosti přerušení náhradní lodní dopravy (dále NLD), která byla předem avizovaná, měl řidič tramvaje možnost volby správného kódu pro hlášení s informacemi pro cestující dle aktuální provozní situace. Pro přípravu nadstandardních hlášení bylo nutné u externí firmy zajistit nové nahrávky, protože původní databáze nepočítala s možností náhradní lodní dopravy. Firmě Apex patří dík za nestandardně rychlé zajištění nahrávek a pracovníkům jednotky Správa vozidel Tramvaje (dále JSVT) za promptní nahrání dat do palubních počítačů tramvajích. Z důvodu vytvoření nových zastávek u Podolské vodárny, bylo nutné vytvořit nové úseky do dispečerského tabla, aby všechny údaje, které využívají např.

i informační střediska, byly zobrazeny korektně. Pro možnost přesnějšího sledování a vyhodnocování provozu linky 21 byla přidána na trasu i dvě nová čidla sledující průjezdy tramvajích v zastávkách Dvorce. Nyní již zbývalo provést rutinní vytvoření nadstandardních hlášení a zbylých výlukových tras, včetně nových tras nájezdových, přejezdových a zatahovacích. Jakousi třešničkou na dortu byla přejezdová trasa z několika konečných do zastávky Nádraží Braník, pro vlaky následně zajišťující veškerou dopravu v „odstřiženém“ úseku. Jen pro představu zde uvedme, že tato výluka vyžadovala tvorbu třinácti výlukových tras, zhruba patnácti tras nájezdových a tvorbu sedmnácti nadstandardních hlášení. K bezproblémovému zahájení a průběhu celé akce bylo nezbytné také zajistit prostory pro řidiče tramvajích v obratišti Nádraží Braník, kde byly dočasně deponovány tramvajové vozy včetně dvou nízkopodlažních. V úseku Podolská vodárna až Levského byla zajištěna tramvajová doprava linkou č. 21 v počtu 20 vlaků v dopolední směně, 19 vlaků odpoledne a 2 v noci. Na stanovený počet vypravovaných vlaků bylo potřeba denně ze strany jednotky Provoz Tramvaje (dále JPT) zajistit do



Linka 21 zajišťovala veškerou dopravu z Modřan k Podolské vodárně.



Přijela loď do Podolí a první cestující spěchají na „jedenadvacítku“.

této lokality minimálně 41 řidičů do služby, jednoho záložního řidiče na ranní výjezdy vlaků a službukonajícího výpravčího v noční směně. Samozřejmě bylo potřeba vytvořit odpovídající zázemí, aby si řidiči měli kde vyzvednout potřebné vlakové náležitosti a kam je po ukončení směny odevzdat. Pro dočasnou výpravnu byla po dohodě mezi JPT a jednotkou Dopravní cesta Tramvaje (dále JDCT) v obratišti Nádraží Braník vyklizena a upravena bývalá dispečerská místnost. Zde bylo vytvořeno zázemí jednak pro výpravčího, aby mohl bezproblémově zajišťovat vypravování vlaků, ale i pro řidiče před jejich výjezdem na trať. Řidiči museli i v těchto podmínkách vykonávat svou práci, což zvládli v konečném výsledku naprosto profesionálně, a proto bylo

snahou JPT jim již v prvopočátku vytvořit z minima maximálně vyhovující pracovní prostředí. Místnost byla vybavena počítačem i s připojením do podnikové počítačové sítě pro operativnější zpracování ASW Služby řidičů a samozřej-

nosti (dále PPS), které jí zajišťovaly naposledy v roce 1982, bylo nezbytné projednat se zástupcem PPS organizační záležitosti, které přímo souvisely s jejím zahájením. Z tohoto důvodu se sešli ve čtvrtek 30. října 2008 zástupci



V neděli 23. listopadu již bylo nasněženo. Odra a Visla dělají společnost „drátěníkům“, kteří již montují trolej. Zbývají poslední desítky metrů živíc a litých asfaltů.



Ke správné zastávce patří označník a ten na Výtoňi byl opatřen emblémem lodi.

mě potřebným nábytkem. Uzpůsobení určené dlouho neobývané místnosti předcházelo nemalé úsilí počínající od projednání všech úprav, vymalování, vybavení nábytkem, zajištění úklidu až po zabydlení místnosti výpravčím. Navíc bylo pracovníky JPT pro řidiče tramvají vykonávající služby na lince č. 21 dohodnuto autobusové spojení do obratiště Nádraží Braník služebními vozy garáže Kačerov a pravidelnými zatahujícími spoji tak, aby se mohli i ti, kteří dojíždějí ze vzdálenějších lokalit, včas a pohodlněji dopravit na výjezd a po ukončení směny zase domů. Vzhledem ke skutečnosti, že při výluce Vyšehradského tunelu byla naplánována náhradní doprava linkou (NLD) X-21 v úseku Výtoň – Podolská vodárna loděmi Pražské paroplavební společ-

nosti (dále PPS), které jí zajišťovaly naposledy v roce 1982, bylo nezbytné projednat se zástupcem PPS organizační záležitosti, které přímo souvisely s jejím zahájením. Z tohoto důvodu se sešli ve čtvrtek 30. října 2008 zástupci JPT s provozovatelem náhradní lodní dopravy, aby projednali zejména systém ranního hlášení lodí tak, aby byla informace o řádném zahájení provozu a nastavení informačních kanálů v případě nemožnosti plutí náhradní lodní dopravy (hustá mlha, vysoké vlny z důvodu silného větru nebo extrémní zvýšení hladiny Vltavy). Dále dohodli podmínky provozu jako takového, tj. hlavně důkladné seznámení jednotlivých kapitánů lodí s vozovými jízdními řády a určení přesných časů přistavování lodí. V neposlední řadě se řešil problém finálního umístění přístaviště v oblasti Podolské vodárny. Vzhledem ke skutečnosti, že v této oblasti není prakticky žádná možnost jeho umístění mimo objekty v soukromém vlastnictví, dohodla

PPS s vlastníkem Yacht klubu CERE umístění přístaviště v jeho prostorech. V této souvislosti se začala řešit problematika přístupové cesty mezi tramvajovými zastávkami a přístavištěm. Na Podolském nábřeží bylo odstraněno zábradlí bránící snadnému přístupu ke spojovací komunikaci. Přímo v Yacht klubu došlo k úpravě schodiště vedoucí ke zvýšení jeho bezpečnosti. Dalším opatřením bylo doplnění osvětlení do celého areálu Yacht klubu. Protože NLD X-21 byla začleněna do tarifu PID bylo nutné ve spolupráci s JSVT připravit šest označovacích strojů na jízdenky, které pak byly ve spolupráci s PPS instalovány na lodě, zajišťující přepravu cestujících v úseku Výtoň – Podolská vodárna.

Před zahájením výlučky, v neděli 2. listopadu 2008, se sešlo vedení JPT v obratišti Nádraží Braník, aby provedlo důkladnou kontrolu připravených opatření. Po zjištění, že v této lokalitě je vše řádně připraveno, se zúčastnění přemístili do oblasti Podolské vodárny, kde ve spolupráci s JDCT a PPS zajistili nutná opatření pro zahájení výlučky. Pro informování cestujících při výluce byl nejen do oblasti přestupních bodů mezi tramvajemi, loděmi a autobusy náhradní dopravy umístěn speciální informační systém formou přehledných informačních tabulí. Jelikož přestup mezi tramvajemi a loděmi v oblasti Podolské vodárny byl orientačně problematický, doplnila JPT přestupní trasu přímo na komunikaci informačními šípkami, které byly z důvodu klimatických podmínek nastříkány reflexní barvou.


Výlučka ve Vyšehradském tunelu byla zahájena 30 minut po půlnoci dne 3. listopadu 2008. Již noční dispečerská směna byla posílána o jedno vozidlo z důvodu zajištění přípravných prací a kontroly připravenosti. Bylo nutno zkontrolovat stav vyhrazeného pruhu v ulici Na Dolinách pro bezproblémovou jízdu náhradní autobusové dopravy X-17. Dále se zajišťovala depónace tramvají do obratiště Nádraží Braník, která byla rozdělena na vlaky deponované přímo z vozovny Pankrác a vlaky, které měly zátaž přiřazenou k jízdnímu řádu přímo z linky. Ve večerních hodinách pracovníci JPT a JDCT též zkontrolovali a doplnili informační systém pro cestující.

Denní dispečerská směna byla s platností od 3. listopadu 2008 posílána trvale (po celou dobu výlučky) o další vozidlo navíc. Na každé vozidlo byl zpracován informační leták s dispečerskými povinnostmi na stanovištích dle okamžitého stavu lodní dopravy. Informace obsahovala i úkony, které měl dispečer provést v případě přerušení lodní dopravy. Na základě jednání s PPS obdržela dispečerská ústředna kompletní informace a pokyny v uceleném formátu, který obsahoval i kontakty na kapitány plavidel a rozpracované pokyny při provozních změnách. Od zahájení lodní dopravy byla dispečery nepřetržitě obsazena mola na obou stanovištích, tj. Výtoň a Podolská vodárna, pro zajištění bezpečného výstupu a nástupu cestujících. Ve všední dny v době od 20.00 do 22.00 hodin zajišťovali tuto činnost pracovníci vykonávající činnost dopravní kontroly (dále pracovníci DK). Dále byly nepřetržitě obsazeny tramvajové zastávky Podolská vodárna a Výtoň pro infor- →



mace cestujícím a jejich směřování na přestupní vazby. Ve dnech 3., 4. a 5. listopadu zajišťovali informování cestujících na tramvajových zastávkách Výtoň a Podolská vodárna navíc pracovníci DK, a to v době od 5.30 do 9.00 hodin. Při ukončení provozu ve 22.00 hodin instalovali pracovníci DK na mole u zastávky Výtoň bezpečnostní plůtek. U mola na Podolské vodárně bezpečnost chodců po 22.00 hodině zajišťovala obsluha restaurace, která po jejím uzavření uzamkla přístup do prostor mola. Pokud to bylo z provozních důvodů možné, přidrželi pracovníci DK odjezd posledního spoje NLD od Podolské vodárny o několik málo minut z důvodu umožnění přestupu cestujících z tramvajové linky 21. Při informování cestujících o náhradní dopravě v zastávce Výtoň dbali pracovníci JPT na bezpečnost cestujících. Na základě vyhodnocení provozu

z prvního dne výluky bylo provozováni NLD posíleno v odpolední špičce o třetí loď. Ve dnech 5. listopadu od 19.57 do 22.00 hodin, 8. listopadu od 21.30 do 22.00 hodin a 14. listopadu od 6.00 do 7.00 hodin byla NLD přerušena z důvodu nepříznivých klimatických podmínek – hustá mlha. Dne 19. listopadu v 19.26 hodin byl provoz NLD omezen z důvodu silného větru a velkých vln pouze na jednu loď. Dne 20. listopadu nebyl z důvodu silného větru a velkých vln provoz NLD zahájen, byla posílena náhradní autobusová doprava X-17 mezi zastávkami Podolská vodárna – Pražského Povstání. O víkendu 8. a 9. listopadu za slunečného počasí využili Pražané NLD i při celodenních výletech Prahou. Pro mnoho cestujících, zejména dětí, byla NLD zpestřením podzimního výletu. Při většině jízd, zejména v odpoledních hodinách, nebyla u lodí

ani vidět čára ponoru, jak hodně byly cestujícími vytíženy. Rádi bychom na tomto místě poděkovali řidičům tramvají a dispečerům provozního dispečinku tramvají za jejich vynikající práci v nestandardních podmínkách. Dále všem pracovníkům DK, kterým byly operativně změněny služby. Všichni pracovníci tyto změny akceptovali, i když jim výrazně zasáhly do soukromého života. Příprava této výjimečné výluky si vyžádala i výjimečné pracovní nasazení dalších zainteresovaných složek. Závěrem bychom rádi konstatovali, že jsme v souvislosti s touto výlukou nezaregistrovali žádnou stížnost od cestujících veřejnosti, z čehož vyplývá, že veřejnost dobře pochopila nutnost výluky a kladně hodnotila průběh prací v režii JDCT, stejně jako zajištění výluky ze strany JPT. 

Vyhnanství v Braníku

Ke zdárnému zajištění provozu od ostatní sítě separovaného úseku mezi Podolskou vodárnou a Sídlištěm Modřany v rámci výluky ve Vyšehradském tunelu byly vybrány tramvajové vozy, které po dobu výluky nenajedou kilometry k provedení předepsaných prohlídek KP (kontrolní prohlídka) a VKP (velká KP), čímž nebylo nutné tyto prohlídky komplikovaně provádět na pracovní jámě ve smyčce Dvorce.

Pavel Tetliak a Vítězslav Pokorný, jednotka Správa vozidel Tramvaje, provozovna Pankrác Foto: Jan Surovský


Na přípravě takových vozů se podíleli i pracovníci provozovny Vokovice, odkud byly zapůjčeny 2 nízkopodlažní vozy T3R.PLF k zajištění garantovaných spojů. U všech vozů bylo před zahájením výluky provedeno nadstandardní denní ošetření, a to hlavně z důvodu prevence možných problémů na podvozkové části vozů, které by se musely odstraňovat opět na pracovní jámě ve smyčce Dvorce. Díky této nadstandardní přípravě byly provoz a údržba vozů zajištěny bez větších komplikací. Vlastní provoz proběhl i přes polní podmínky bez větších problémů. Vozovnu pod širým nebem jsme měli ve smyčce Nádraží Braník již několikrát, ale v listopadu, což vzhledem k zimnímu počasí není ideální, ještě nikoliv.

Samozřejmě jako vždy lákají odstavené vozy mimo vozovnu sprejery, kterým se i přes nepřetržitou ostrahu podařilo částečně z venku pomalovat 6 tramvají. Odstranění jejich výtvarů jsme zajistili vlastními pracovníky o víkendu 15. a 16. listopadu a také proběhlo venkovní mytí všech tramvají. Pracovníci technické údržby tramvají vykonávali běžnou údržbu vozů, včetně prohlídky denního ošetření. V pracovní den mezi 7.00 a 15.00 hodin zajišťovali službu 4 pracovníci (elektromechanik – zástupce směnového mistra, elektromechanik, zámečnick kolejevých vozidel a manipulační řidič) a v ostatním období jen 3 pracovníci. Jako zázemí v obratišti Nádraží Braník sloužily 2 stavební buňky, jedna jako



„Vozovna“ ve smyčce Nádraží Braník.

kancelář a druhá jako šatna. K dispozici byla pouze elektřina. Vnitřní úklid vozů a doplňování písku zajišťovala úklidová firma Premio Invest. Odstraňování grafitti, jakož i doplňování fabionů, prováděli přímo zaměstnanci (manipulační řidiči) provozovny JSVT Pankrác. V separovaném úseku bylo uzavřeno 27 vozů v členění 25 vozů T3R.P a 2 již zmíněné vozy T3R.PLF. Na linku 21 bylo nasazováno v pracovní den 19 sólo vlaků, o víkendu 12 vlaků, v noci 2 vlaky.

Poděkování patří všem zaměstnancům provozovny 224000 – Pankrác, kteří se zasloužili o hladký průběh provozu v polních podmínkách, zejména pak těm, kteří zde zajišťovali nepřetržitý provoz. 

VÁNOCE Petra BLAŽKA

dopravního ředitele

Dopravního podniku hl. m. Prahy



Jak, kde a s kým jste trávil Vánoce jako malý kluk? A co pro Vás tehdy znamenaly?

Vánoce jsem vždycky trávil doma s rodinou. Byla to pro nás příležitost v klidu se sejt a volné dny prožít společně. A právě klid a pohoda spojená s určitou sváteční náladou a trochou toho tajemna jsou tím, co si při takové vzpomínce vybavím jako první.

Co pro Vás znamenají dnes?

Něco z té atmosféry z doby dětství myslím zůstalo. Pravda, mění se poněkud doba kolem nás. Celý svět je úspěšnější, nejčastější odpovědí známého, na kterého někde narazíte, je „Momentálně nějak nestíhám...“ A vlastně už ani není taková vůle zastavit se na pár dní a na chvilku vypnout. Přesto, domnívám se, že právě vánoční svátky skýtají příležitost k tomu být s rodinou trochu víc času než obvykle a na chvilku kouzlu a poezii těchto prosincových dní podlehnout. No a k tomu je pak také ještě třeba ubránit se předvánočnímu shonu a přehnanému nakupování.

Trávíte je tradičně doma, nebo jinak?

Především doma v rodinném kruhu. Přestože rozhovor nemá být až tak o podniku, nemůžu si odpustit říci, že nelze zapomenout ani na kolegy. Přece jenom se u nás jede v nepřetržitém provozu, a tak se vždycky snažím najít chvilku a zastavit se s těmi, co jsou o svátcích ve službě, aspoň popřát nebo prohodit pár vět.

Jsou nějaké tradice, bez nichž si Vánoce neumíte představit?

Pro každého to bude znamenat určitě něco jiného, ale přiznám se, že žádné lití oliva a podobně neprovozují. Pro mě tu vánoční tradici představuje především vůně jehličí. Je to možná zvláštní, ale poslední dobou je právě vůně jehličí tím snad nejtýpčtějším vjemem, který jako by celou tu vánoční atmosféru přinášel. Proto také jednoznačně preferuji „živý“ stromek před umělým.

Byl byste schopen zazpívat (myslím teď hned) nějakou koledu? Jakou?

Tak můžeme zkusit třeba Nesem vám noviny...

Jak vypadá Vaše štědrovečerní tabule?

Nebude to asi nic moc překvapivého. Klasika – kapr, bramborový salát... nakonec, to by se dalo už asi taky přiřadit k české vánoční tradici.

Víte, co je tradiční vánoční jídlo v Bulharsku?

Jak jste přišel zrovna na Bulharsko? Pokud si tedy dobře vzpomínám, mělo by se jednat o vepřové, zelí a nějaké luštěniny.

Dárky raději dostáváte, nebo dáváte? Dokázal byste si vzpomenout, jaký vánoční dárek Vám v životě udělal největší radost, který nejmenší – a proč?

Určitě dávám. Největší odměnou pak bývá ten první pohled obdarovaného (tedy v případě, že se mu dárek opravdu líbí a má z něj radost). A moje vánoční dárky? Když to vezmeme zase spíš z těch dětských let, když už jsme se naladili na vzpomínkovou vlnu, tak největší radost mi dělaly takové ty klasicky klukovské, většinou spojené třeba se sportem.

Byly Vánoce ve Vašem životě vždycky poetickou idylou, nebo si vzpomenete na nějakou vánoční katastrofu? Myslím tím kost v krku či požár vánočního stromku atp. Vyprávějte.

Žádnou velkou katastrofu si nevybavuji. Samozřejmě to, že občas třeba trochu chytne adventní věnec nebo něco podobného, se odehrává čas od času i u nás. Předpokládám ale, že se nejedná o něco, co by nezažil skoro každý.

Máte Vy osobně nějaké velké vánoční přání, a to třeba i ve vztahu k Dopravnímu podniku?

Vzal bych to možná tak trochu obecněji. Říkám si totiž, že doba a dění kolem nás je čím dál hektičtější, a ne každý si uvědomuje, že je třeba umět se také zastavit a podívat se na realitu i z jiného úhlu. Vánoce jsou k tomu jednou z příležitostí.

Zajištění náhradní autobusové dopravy při výlukách tramvajové trati do Modřan

V DP KONT@KTu se znovu vrátíme k realizovaným výlukám tramvajové trati do Modřan v úseku Dvorce – Levského (23. 9. – 2. 11.) a následně Vyšehradského tunelu (3. 11. – 26. 11.), tentokrát z pohledu zajištění náhradní autobusové dopravy.

Ing. Jan Barchánek, jednotka Provoz Autobusy

Ukončení NAD X-3 v obratišti Levského.



Vyhrazený jízdní pruh v ulici Na dolínách.

Náhradní autobusová doprava (NAD) pro uvedené výluky byla detailně připravena již na původně plánovaný prázdninový termín. Vzhledem k odložení termínu na poprázdninové období však již nebylo možné využít rezervy vozidel a řidičů ze sníženého prázdninového vypravení. I přes částečné využití smluvního dopravce (Hotliner s.r.o.) znamenaly tyto NAD na straně jednotky Provoz Autobusy další významný nárůst přesčasové práce. Z důvodu minimální obnovy vozového parku v posledních čtyřech letech je procento vypravených autobusů v ranní špičce pracovních dne i pro bezvýlukový stav od 30. 8. 2008 dokonce vyšší než v roce 2002 při zajišťování náhradní dopravy po povodních. Požadavky na další navýšení vypravení pro NAD, a to zejména u kloubových autobusů, tak nemohly být jednotkou Správa vozidel Autobusy zajištěny bez přijetí řady dalších opatření.

V rámci přípravy první výluky bylo ze strany jednotky Dopravní cesta Tramvaje umožněno využívání tramvajového obratiště Levského pro ukončení NAD X-3, která při předchozích obdobných akcích končila až na parkovišti za hydrometeorologickým ústavem (tj. o cca 1 km dále), což uspořilo 1 autobus typu Kb. Díky iniciativě pracovníků oddělení JŘ Autobusy

a s využitím podkladů jednotky Provoz Autobusy (řídicí systém AUDIS) se podařilo úpravami rozvržení přestávek ušetřit 6 autobusů typu Kb v ranním vypravení pravidelných linek (pro druhou část výluky dokonce 7 autobusů). Jednotka Správa vozidel Autobusy přislíbila vypravování dalších 2 autobusů typu Kb navíc. I přes tato úsporná opatření bylo však nutné na lince X-3 zavést v ranní špičce smíšený provoz autobusů typu Kb a Sd.

Vyšší vypravení kloubových autobusů (v první etapě na linku X-3, ve druhé etapě na linku 150) bylo možné realizovat jen na úkor dalšího snížení zálohových vozů na jednotlivých provozovnách. Z tohoto důvodu narostl počet případů, kdy při technické závadě nebo nehodě již není možné vypravit náhradní kloubový autobus a příslušný výkon je krátkodobě zajišťován standardním autobusem. Dále byl upřesněn a formalizován postup pro zajišťování operativních náhrad autobusů jinou než kmenovou provozovnou.

Přerušování tramvajového provozu vyvolalo dle předpokladu na souběžných komunikacích zvýšení intenzity individuální dopravy. Zajištění preference pro linky NAD bylo ze strany Doprav-

ního podniku nárokováno již před zahájením výlukových prací, realizace však byla provedena až na základě negativních zkušeností z prvních dnů provozu. Díky úsilí pracovníků oddělení Projektování a organizace dopravy byl v první etapě zřízen vyhrazený jízdní pruh v ulici Modřanské ve směru do centra v úseku Československého exilu – vjezd do obratiště Nádraží Braník a ve směru z centra v úseku Jeremenkova – Ke Krči. Významným opatřením bylo i omezení průjezdu ulicí Pikovickou v úseku Údolní – Modřanská pouze pro autobusy MHD. V rámci uzávěry Vyšehradského tunelu se podařilo vyhradit pro autobusy pravý jízdní pruh v ulici Na Dolínách ve směru Pražského povstání a dále došlo k úpravě řazení před křižovatkou na náměstí Hrdinů. Poděkování patří všem, kteří se na přípravě i zdárném zajištění uvedených náhradních doprav podíleli. Ze strany jednotky Provoz Autobusy máme i nadále zájem o zajišťování náhradních doprav za tramvaje nebo metro, v případě rozsáhlejších akcí jsme však vzhledem k nedostatku řidičů a trvalému zvyšování využití vozidel již značně limitováni personálními, a zejména technickými kapacitami.

VÁNOCE Radka ZAMRAZILA

technického ředitele

Dopravního podniku hl. m. Prahy



Jak, kde a s kým jste trávil Vánoce jako malý kluk? A co pro Vás tehdy znamenaly?

Vánoce jsem trávil v kruhu rodinném. Štědrý večer jsem slavil s rodiči a bratrem u nás doma. Vánoční svátky a Nový rok jsme využili nejen k mnoha návštěvám, ale též ke krásným procházkám v zasněženém Posázaví...

Co pro Vás znamenají dnes?

Zejména vnímám tu atmosféru Vánoc, které byly pro mne jako malého kluka snad opravdu tím nejhezčím dnem v roce. Tak jak mi Vánoce vytvořili rodiče, tak chci v této tradici pokračovat pro svoji rodinu. Největším darečkem letošních Vánoc bude jednoznačně moje prvorozená dcera Ela... na Vánoce jí budou tři měsíce.

Trávíte je tradičně doma, nebo jinak?

Vánoce trávíme doma a na Štědrý večer se chodíme na chvíli podívat na Půlnoční mši.

Jsou nějaké tradice, bez nichž si Vánoce neumíte představit?

Projít se do lesa a přinést domů pár zelených voňavých větviček. Jak jsem již uvedl – tradiční jsou také návštěvy

těch nejbližších a kamarádů. Na Druhý svátek vánoční pořádáme jako celé příbuzenstvo celodenní pochod, který zakončíme v krásné hospůdce a tam trénujeme na Silvestra...

Byl byste schopen zappívat (myslím teď hned) nějakou koledu? Jakou?

Tichá noc, Jak jsi krásné neviňátko, Rolničky... A kdyby zazněl klavír, na který hrála moje maminka nejen o Vánocích, vzpomněl bych si určitě na spoustu dalších koled.

Jak vypadá Vaše štědrovečerní tabule?

Níjak nevybočujeme, pouze já nejím kapra, a proto se dělá řízek vepřový nebo kuřecí.

Víte, co je tradiční vánoční jídlo v Bulharsku?

Tradičním jídlem je tuším vepřové maso, zelí a různé luštěniny.

Dárky raději dostáváte, nebo dáváte? Dokázal byste si vzpomenout, jaký vánoční dárek Vám v životě udělal největší radost, který nejmenší – a proč?

Dárky raději dávám, líbí se mi vnímat reakce obdarovaných. Dárky jsem rozdělával na praktické, které potřebuji pro každodenní život, a na dárky ryze klukovské. Největší radost mi udělal i malý angličák nebo kolo s drapáky... A proč? V té době tímto zbožím prodejní pulty zrovna neoplývaly, a tak to bylo něco, s čím jsme se mezi kluky vzájemně chlubili.

Byly Vánoce ve Vašem životě vždycky poetickou idylou, nebo si vzpomenete na nějakou vánoční katastrofu? Myslím tím kost v krku či požár vánočního stromku atp. Vyprávějte.

Já jsem velice rád, že Vánoce byly vždy opravdu ničím nerušené a pokaždé jsme si je naplno užili.

Máte Vy osobně nějaké velké vánoční přání, a to třeba i ve vztahu k Dopravnímu podniku?

Přání v osobním životě je užít si dohromady ve třech první Vánoce s miminkem. A v pracovním životě? Pokračovat úspěšně v nastolených plánech technického úseku a poděkovat jeho zaměstnancům za dobře odvedenou práci navzdory omezeným finančním možnostem stanoveného rozpočtu.

Dojmy z pařížského metra



2. září, Paris, La Motte Picquet Grenelle, souprava vedená vozem 6530.

Na začátek září letošního roku jsem si naplánoval dovolenou a při té příležitosti jsem se vypravil do francouzského hlavního města, abych se seznámil s ničím nepřikrášlenou realitou provozu, který je nám již několik let dáván za vzor na každém kroku a podle jehož norem bychom se my jako provozní zaměstnanci měli chovat ke klientům. Rozhodl jsem se proto, že budu poněkud nesmlouvavý a vylíčím dojmy bez velkého přikrášlování.

Text a foto: Aleš Karlovský

Dojem první – přijetí cestujících

Toho, kdo je v Paříži poprvé, příjemně překvapí informační systém – je jednoduchý a účelný. Mapy a plánky jsou v každém voze a jejich grafika je

podobná té berlínské. Všechny stanice jsou označeny čísly přípojných linek, takže nebloudím.

Dojem druhý – prodej jízdenek

Existují dvě formy – jednak prodejní automaty, jednak prodejní místa. Vzhledem ke zvolenému systému odbavení – průchozí vstupní a výstupní turnikety – nezbytná nutnost. Velkým problémem ale jsou prakticky nepřetržité fronty, ať již při prodeji, nebo při odbavení cestujících.

Dojem třetí – samotné odbavení – zbytečně pomalé a značně zdržující

Každý, i držitel předplatní jízdenky, musí projít elektronickou kontrolou. A často chybně elektronická čtečka vyhodnocuje jízdenku do deseti vteřin. A pokud dojde ke kolizi, pak se zdržuje vstup i dalších „neviných“ cestujících. Pokud k tomuto dojde v povrchové dopravě, celkem nic se nestane, řidič nebo přepravní kontrolor sám rozhodne, zda jedno nebo vícedenní jízdenka (jako v mém případě) je, či není platná. V případě metra a časové tísně ovšem pochybuji o účelnosti zavedení turniketů. Nepomohou ani argumenty proti omezení jízd na černo – turnikety se dají lehce přeskočit nebo prosko-

čit. A nepomáhá ani zvýšený dozor – v pařížském metru jsem revizory při týdenní návštěvě potkal pouze dvakrát. A ani jednou si mne nevšimli.

Dojem čtvrtý – bezbariérovost

Neznám sice přesná data, ale ze zběžného pozorování jsem poznal, že bezbariérově přístupná je pouze linka M14, čili vlajková loď RATP, zvaná „Meteor“. Počet dalších výtahů tak odhaduji na několik málo desítek. Každopádně se ale počet bezbariérově dostupných stanic neblíží 30 %, tak jako to je u našeho podniku. Chápu, že pařížské metro patří k nejstarším na světě a naprostá většina stanic je starší než trasa I.C našeho metra, ale neustálé chození nahoru a dolů po pevných schodištích nepatří k nejpříjemnějším zážitkům. A ještě něco – často přístupné výtahy kazí to, že samotná stanice, respektive její vestibul je s ulicí spojen pouze pevným schodištěm, maximálně vybaveným ocelovými profily pro kočárky. Pro imobilní osoby, pohybující se na vozíku, je to ale zatraceně málo.

Dojem pátý – pohyblivé schody a chodníky

Zde jsem zažil asi největší šok – na jedné ze stanic vybavených pohybliv-

livými chodníky měla být v provozu 3 ramena. Musím se přiznat, že jsem naprosto nepochopil, proč vlastně byla vybudována, protože zcela vodorovně spojovala dvě místa, která byla od sebe vzdálena přibližně 150 metrů. Ovšem při mé první návštěvě ze tří ramen jelo pouze jedno, druhé opravovala trojice mužů v montérkách a třetí stálo, aniž by bylo jakkoli označeno. O nějaké vysvětlovací relaci ve staničním rozhlase nebylo možné vůbec uvažovat. Je pravdou, že se pohyblivý vodorovný chodník pohyboval rychlostí 9 km/h, o čemž informoval tříjazyčný typicky nafoukaný nápis, ale ani tato zrychlená chůze nedávala zřízení tohoto mechanismu velký smysl.

Dojem šestý – bezpečnost provozu

Jedno pozitivum větší než v Praze – nesetkal jsem se s kapsáři a ani s pověstnými „strkači“, kteří podle ústně tradovaných legend měli na svědomí několik desítek lidských životů. Asi přece jen působí fungující dozorcí služba.

Dojem sedmý – čistota

Shrnuto do dvou slov – nic moc. Stanice svým keramickým obložením působí dojmem ušmudlanosti, na podlaze se válí papírky, použité jízdenky a špačky od cigaret. Deklarovaný zákaz kouření totiž nikdo nebere příliš vážně. Bezdomovci a žebráci svému městu a čistotě nejrychlejšího dopravního prostředku čest příliš nedělají. A úklidové čtyři viditelně nestíhají. A mám-li říci pravdu, jako kritického pozorovatele mne nezajímá, zda má provozovatel problémy s náborem pracovních sil, nebo zda se ti, co uklízí, právě rozhodli, že vyhlásí stávkovou pohotovost, aby dostali přidáno 20 eur na základním platu. Tunely jsou notně ozdobeny moderním pseudouměním – graffiti. Tento nešvar moderní doby jsem ale nezaznamenal ve stanicích a jen v opravdu mírné formě ve vozech. Okna ale byla ozdobena nesmyslnými škrábanci. Ale to je celosvětový trend a patří to k pochybné zábavě dnešní nudící se menšiny.

Dojem osmý – jízda vlakem

Mašinky potěší nápaditým designem a jsou relativně pohodlné. Ovšem mají několik základních problémů – klimatizace, stav kolejového svršku a to, jak jezdí francouzští strojvedoucí. Klimatizace, respektive větrání prostoru pro cestující je řešeno primitivně – otevřenými okny. Takže po několika hodinách provozu je ve voze jako v sauně

a většina cestujících se potí. Bohužel výjimkou není ani linka M14. Na většině traťových úseků je maximální rychlost omezena na 25 až 45 km/h, na což upozorňují malé indikátory u světelných návěstidel. Tyto stále pomalé rychlosti jsou ale způsobeny převážně oblouky o malých poloměrech a zvlněným profilem trati. Přesto se o nějaké vysoké rychlosti nedá příliš mluvit. Pařížské metro začalo jako jedno z prvních na světě používat pneumatiky. Ty vydávají charakteristicky příjemně svištlivý zvuk a první dojem z jízdy je docela příjemný. Není tolik nárazů, i jízda je klidnější a tišší. Problém nastane ve chvíli, kdy souprava musí před obratovou stanicí projet strmým nejlépe dvojitým obloukem, aby se pro obrat dostala na vedlejší kolej. Nepřipraveným klientem to silně trhne a je dobře, pokud sedí. Pokud by totiž stál, hrozil by nepříjemný pád a možnost úrazu. Strojvedoucí plně využívají možnosti vlakového zabezpečovače, ale v praxi to často znamená, že jezdí systémem jízda-brzda. A ještě poznámka ke kolejovému svršku linek na pneumatikách – našel jsem dost míst s vydroleným a značně opotřebeným drážkováním. Na druhé straně ale musím říci, že mne jako bývalého gumaře potěšilo, že jsem nenašel pneumatiky s příliš sjetým vzorkem nebo s vybouleninami, které by svědčily o mechanickém nebo tepelném poškození pláště. Ty samozřejmě vyrábí firma Michelin a pochopitelně jsou radiální. A ještě dodatek k vlakovému zabezpečovači. Pokud se klient rozhodne použít služeb pařížského metra, s výjimkou nejnovějších vozidel na linkách M1 a M14 se nesetká s hlášením zastávek. A ne že by to nešlo, jen neexistují nahrávky a zastávky by se musely hlásit manuálně, čili přes mikrofon. Jen mi zůstává záhadou, proč to jde ve všech německých podzemních drahách.

Dojem devátý – přesnost provozu – slabý průměr

Znovu mi bohužel chybějí relevantní údaje, ale blikající číslo intervalu, které říká, že vlak nejede přesně, mluví samo za sebe. Je jasné, že se zpoždění v řádu několika desítek vteřin ztratí v kvantitě spojů, ale bohužel musím konstatovat, že zpoždění dosahovala často i dvou minut. A opakuji, mne jako zaujatého pozorovatele nezajímá, jestli klienti drželi v předchozí stanici dveře nebo zda strojvedoucí přišel nebo přišla později do práce nebo měl či měla problémy při odjezdu z konečné nebo depa.

Dojem desátý – jazyková vybavenost provozních pracovníků – podprůměrná

Samozřejmě francouzsky, zda gramaticky správně, či nikoli, nemohu posoudit. A několik vět v angličtině. A to je vše. Takže nějaké jazykové kurzy pro provozní pracovníky asi nejsou příliš v oblibě. Je pravdou, že webové stránky jsou vícejazyčné, ale úplný a přesný obraz podává jen domácí, čili francouzská verze. A to je, vážení přátelé z RATP prominou, trochu málo. Ale to je nemoc snad všech dopravních společností.

Dojem jedenáctý – stejnokrožová kázeň

Výsledek – katastrofa. Strojvedoucí jezdí v džínách a tričku. Jediným znakem, který svědčí o příslušnosti k podniku je malé světle zelené kolečko s klikaticí se Seinou a čtyřmi písmeny RATP. Mělo by být bílé barvy. Mělo by. Často bylo modré nebo růžové. O mnoho lepší to bylo u moderních tramvají, tam naopak vypadalo, že pařížští tramvajáci se svou profesí chlubí a jsou na ni patřičně hrdí. Zde jsem se naopak setkal s elegantními saky, modrými kravatami a bílými košilemi. Vypadalo to, jako by si řidiči moderních Citadisů spíše připadali jako piloti, než jako francouzští „ševci“.

Dojem dvanáctý – všudypřítomná reklama

Měla jednu velkou výhodu – na rozdíl od pražského vnucování výměny kupónů mlčela. Ale i tak všudypřítomný Gérard Depardieu coby Obelix ve filmu „Asterix a olympijské hry“ mi již po čtyřech dnech silně vadil, a to jsem ještě netušil, že se s tímto Galem setkám i v Belgii, Holandsku a Berlíně.

No a na úplný závěr něco z jiného soudku – jízda vlakem TGV. Byla to dopravní pohádka do chvíle, kdy si elegantní stříbrně natřená souprava postavila hlavu a odmítla odjet. To se samo sebou stává i u Pendolin, ale tady se aspoň snaží o nějaké informace. Kdybych neseděl spolu se starším manželským párem, který uměl anglicky, tak bych se jen sotva dověděl, že shořel trakční motor a že se nepojede. Někaké přílišné omluvy ze strany SNCF se také nekonaly. Ale co, i rychlovlaky mají své dny a náhradní IC jel za pár minut. A ještě něco – co si myslit o hotelu, jehož recepční nevládne němčinou? Kdesi v zapadákově v Horní Dolní by se to dalo odpustit, ale Etaphotel v Paříži je přece jen něco jiného. 🚗



Městská doprava ve městě nad Daugavou



T6B5 3-255, Central Market.



T3 4-301 kropicí tramvaj, Vienības gatve.



15Tr 1-10, A. Kalnina iela.



Kloubový Solaris 19090, ul. Bruninieku.

Ve dnech 22.–23. 7. 2008 jsme s kamarádem navštívili při své cestě po Pobaltí hlavní město Lotyšska Rigu, které leží při ústí řeky Daugavy do Rižského zálivu Baltského moře. Riga je nádherné starobylé město, jehož historické centrum patří mezi kulturní dědictví UNESCO a samotné město se vyznačuje výraznou secesní architekturou, která je porovnatelná např. s městy Vídeň či Petrohrad. Má rozlohu 307 čtverečních kilometrů a s více než 700 tisíci obyvateli je zároveň největším městem jak v Lotyšsku, tak v celém Pobaltí. Město samotné zároveň slouží jako kulturní, vzdělávací, politické, finanční a průmyslové středisko dané oblasti.

Text a foto: Jan Horský

Památek je zde skutečně mnoho např. Rižský hrad, který je sídlem hlavy státu a je zde umístěno i muzeum lotyšské historie nebo kostel sv. Petra s věží vysokou 123 metrů či Prašná věž, která je poslední zachovalou částí bývalých městských hradeb a dnes v ní sídlí vojenské muzeum. Samozřejmě, že město není zajímavé jenom svými historickými památkami, ale i soudobou architekturou, kterou vedle Rižského rozhlasového a televizního vysílače, který je zároveň nejvyšší stavbou v Lotyšsku, představuje i místní Hlavní nádraží, které je zároveň i nákupním centrem.

Ale dost vypravování o historii a současnosti Rigy jako takové a pojďme se věnovat zdejší městské dopravě, která není o nic méně zajímavá. První koněspřežná tramvaj, která začala psát historii zdejší městské dopravy vyjela do ulic města v roce 1882. Již od roku 1901 však v ulicích jezdily elektrické tramvaje a dnes kolejovou dopravu zajišťuje 252 tramvajových vozů typu T3SU a T6B5 (T3M), které jsou vypravovány ze tří tramvajových vozoven na jedenáct linek zde jezdících. Tramvajové vozy zde jezdící mají jednu zvláštnost, a to tu, že místo klasického pantografu pro odběr proudu z troleje jsou vybaveny kladkami. Pokud jsou zrovna spojeny, tak proud odebírá vždy jen kladka na prvním voze a druhá je stažena. V brzké době bude novým přírůstkem do zdejšího tramvajového provozu 20 vozů typu Škoda 15T s opcí na dalších 32 vozů.

Vedle tramvajových vozů určených pro přepravu osob má místní dopravní podnik také mnoho vozů služebních. Za letních dní zde můžeme téměř denně potkat kropicí vozy, které jsou přestavěné ze starších vozů T3SU. Škoda, že se s podobnými vozy nemůžeme setkat na našich kolejích. Tyto kropicí vozy jsou tři a každá vozovna má přidělen jeden vůz. Vedle páteřní tramvajové dopravy je zde též hustá síť trolejbusových linek, které začaly svou historii psát rokem 1947. Trolejbusů dopravní podnik vlastní 318 a vypravuje je ze dvou vozoven. Nejčtenější řadou je zde vůz Škoda 14Tr. V provozu jsou též trolejbusy 15Tr, 21Tr, 24Tr a Trollino 18. Třetí složku zdejší městské dopravy tvoří autobusy. První autobusová linka vyjela do ulic města již v roce 1924. Vozový park v poslední době zastupují dva výrobci Solaris a Mercedes. Vozy od těchto výrobců zde jezdí jak v 12, 15 či 18metrové verzi. Vedle těchto autobusů zde lze též hojně potkat Ikarus E91, který jezdí na méně vytížených linkách.

Jedinou slabinou u tohoto dopravce je, že nemá v prodeji jedno a vícedenní jízdenky, ale na každou jízdu si buď v místním předprodeji či trafice musíte koupit jízdenku, která vás vyjde na 0,40 Ls, nebo ji koupit přímo u řidiče, ale to vás vyjde na 0,50 Ls. Lze se jimi samozřejmě předzásobit (já jsem to tak dělal). Pokud byste tedy po přečtení tohoto článku zatoužili tuto metropoli třeba o příští dovolené poznat, pak vám přeji mnoho příjemných zážitků.



VÁNOCE Milana TŮMY

ředitele služeb

Dopravního podniku hl. m. Prahy



Jak, kde a s kým jste trávil Vánoce jako malý kluk? A co pro Vás tehdy znamenaly?

Jako asi každý, byl jsem doma s celou rodinou a těšil jsem se na zdobení stromečku, na prskavky a samozřejmě nejvíce na rozbalování dárků.

Co pro Vás znamenají dnes?

Zastavení každodenního shonu a příjemné a klidné posezení se svými blízkými.

Trávíte je tradičně doma, nebo jinak?

Vánoce trávím doma, letos poprvé se svou vlastní rodinou. Narodila se nám v červnu dcera Eliška, a tak se těšíme na její první Vánoce a na to, jak se jí bude líbit stromeček.

Jsou nějaké tradice, bez nichž si Vánoce neumíte představit?

Kapr, stromeček, prskavky, františek a koledy ke každým Vánocům patří. Pro mě je ještě příjemná naše každoroční dopolední procházka starou Prahou před Štědrým večerem.

Byl byste schopen zazpívat (myslím teď hned) nějakou koledu? Jakou?

Koleda, koleda Štěpáne... sice není vánoční, ale měl jsem ji vždy rád jako malý. Ještě jsem si vzpomněl na Nesem Vám noviny, poslouchejte...

Jak vypadá Vaše štedrovečerní tabule?

Klasicky – rybí polévka, kapr, bramborový salát a pro ty, co nemají rádi kapra, kuřecí řízky.

Víte, co je tradiční vánoční jídlo v Bulharsku?

V Bulharsku jsem byl dvakrát jako dítě a jednou před několika lety, ale vždy přes léto, a tak vůbec netuším, co patří na jejich vánoční stůl.

Dárky raději dostáváte, nebo dáváte? Dokázal byste si vzpomenout, jaký vánoční dárek Vám v životě udělal největší radost, který nejmenší – a proč?

Raději dárky dávám, ale mám velký problém je vybrat – jsem praktický člověk a nejraději kupuji něco užitečného, aby to nezůstalo druhý den ve skříni obdarovaného. Můj jednoznačně nejoblíbenější dárek byl počítač ATARI 800XL, těšil jsem se na něj dva roky na základní škole – v té době nebyly počítače rozšířeny v domácnostech, a tak jsem byl nadšený. Ale neznám dárek, který by mi neudělal radost, jsem vždy rád, že si na mě druzí vzpomenou.

Byly Vánoce ve Vašem životě vždycky poetickou idyloou, nebo si vzpomenete na nějakou vánoční katastrofu?

Myslím tím kost v krku či požár vánočního stromku atp. Vyprávějte.

Nevybavuji si žádnou katastrofu o Vánocích, ale zato na Silvestra mi jednou bouchl dělobuch pod nohama a já jsem si pak musel jít lehnout, protože jsem vůbec nic neslyšel.

Máte Vy osobně nějaké velké vánoční přání, a to třeba i ve vztahu k Dopravnímu podniku?

Hlavně aby lidé v mém okolí byli zdraví a spokojení. A Dopravnímu podniku bych přál mnoho spokojených zaměstnanců a zákazníků a minimum černých pasažerů. Také bych byl rád, kdyby lidé po Praze méně jezdili auty a využívali více infrastruktury, kterou Dopravní podnik nabízí.



Dopravní průzkum jsme zvládli. Děkujeme!

Reportáž z jednoho hektického dne

Dva tisíce lidí se ve středu 12. listopadu podílely na organizaci, vydávání, sbírání a řazení sčítacích lístků ve vestibulech metra. Za posledních 22 let je to již sedmá akce tohoto druhu. Její výsledky poslouží při plánování provozu nejen metra, ale i navazující povrchové dopravy. Autor tohoto článku byl v den průzkumu vedoucím jedné z 57 stanic, a tak si mohou všichni, kteří do průzkumu nebyli zapojeni, udělat obrázek z první ruky.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Jak to bylo naplánováno...

Pro každý vestibul byl určen tým sestávající ze studentů dopravních škol, jejichž jediným úkolem bylo rozdávat lístky (s identifikačním kódem stanice) vstupujícím cestujícím, popřípadě upozorňovat vystupující na nutnost odevzdat lístky do připravených krabic. Dalším členem týmu byl tzv. řadič – pracovník Dopravního podniku či ROPIDu, který v patnáctiminutových intervalech lístky vybíral a řadil do zvláštních boxů oddělující každou „patnáctiminutovku“ papírovým štítkem. Do práce byli zapojeni i dozorcí stanice, kteří měli ve stejných intervalech jako řadič zapisovat množství cestujících napočítaných fotobuňkami ve sloupcích vestibulu. Na veškerou tuto činnost pak dohlížel vedoucí stanice. Vzhledem k tomu, že průzkum probíhal od půl šesté ráno do devíti večer a pracovníci tak museli být na místě v pět ráno a odcházeli v deset večer, připadaly na každý vestibul dva týmy.

...a jak to proběhlo skutečně

„Vyfasoval“ jsem stanici Pražského povstání, odpolední směnu. Fakt, že mám organizovat skupinu středoškoláků, mi na sebejistotě rozhodně nepřidal. Kráčeje do útrob metra se mi začaly rýsovat představy výrostků hulákajících na cestující, zahazujících přidělené lístky a v následné rvačce padajících do kolejí. O to víc mne překvapil klid a disciplinovanost rozdávačů, které jsem přebral od vedoucí ranní směny. Trochu překvapivá byla i hierarchie na mé stanici. Po krátkém seznámení jsem zjistil, že můj řadič je úctyhodný veterán Dopravního podniku a velitel hasičů na Hostivaři. Své úlohy se však

chopil samozřejmě a já pozorujícíe skrz tmavé sklo „kukaně“ bezchybné studenty jsem si už začal malovat pohodlnou osmihodinovku na židli při čaji. Ovšem brzy dostal můj plán první trhlinu. Podél jedné zdi vestibulu se některým cestujícím dařilo „proklouznout“, aniž by odevzdali své lístky. Jeden ze studentů tedy dostal za úkol soustředit se na odcházející a naznačovat jim, co se od nich při výstupu žádá. Musím říct, že mne pracovní nasazení studentů trochu vyvádělo z míry. Nabídka na pauzu sborově odmítali, ohřát se chodili nanevšň každou jednou na pět minut. Ani má neblahá předpověď ulejšáků se tedy nepotvrdila, a tak jsem neměl víc na práci než občasnou pomoc se sběrem lístků a jejich řazení.

Mému klidu však zakrátko odzvonilo. Nadešlo poslední střídání a ze tří dalších studentů přišel jediný. Zavolal jsem tedy na štáb, který mi v potěšitelně krátké době poslal jednoho studenta jako náhradu. Oslabení naší sestavy si tedy vyžádalo, abych se zapojil do rozdávání i já. Mohl jsem si tak vyzkoušet práci s cestujícími na vlastní kůži. Díky neustále se opakujícímu rozhlasovému hlášení věděl téměř každý o dopravním průzkumu. Nenašlo se tedy mnoho lidí, kteří by nad námi coby „kolportéry reklamních letáků“ mávalo rukou. I těmto lidem však bylo většinou možné vysvětlit, jaký je účel naší aktivity a lístek si vzali. Existují však i lidé „zatvrzelých srdcí“, kteří odmítli lístek „z principu“. Oním principem se zřejmě myslí pohrdání městskou hromadnou dopravou, kterou jsou „nuceni“ využívat či naprostá apatie k věcem veřejným. Jedna cestující nadvakrát odmítla můj lístek jako trest za to, „že jsme uzavřeli

Vyšehradský tunel“. Je pravidlem, že lidé, kteří se ptají na účel rozdávání, si po vysvětlení důvodu vždy lístek vezmou. Nejpříjemnější zkušenost jsem měl paradoxně s cizincem, který si po krátké konverzaci v angličtině lístek vzal potěšen dobrým nápadem a popřál nám hodně štěstí.

Stále jsou však možnosti, jak zlepšit přesnost měření. Rozdávačům nemohlo uniknout, že ačkoli cestující byli o průzkumu dopředu informováni, mnozí nepochopili jeho princip. Překvapivá věta: „Ale já jsem dnes už lístek odevzdal(a),“ byla poměrně častá a bylo vždy třeba vysvětlit, že lístek je třeba si vzít a odevzdat při každé jízdě, čímž vznikla i nutnost cestujícího konejšit: „Je to jen pro dnešek.“ Možná by zlepšilo prestiž rozdávačů výrazné a jednotné označení. Někteří studenti totiž skutečně vypadali jako brigádníci rozdávatí reklamní letáky. Jistě by například vesta s viditelným nápisem jasněji dala najevo, že jde o veřejný zájem. Rozdávání skončilo v devět hodin večer a sběr o tři čtvrtě hodiny později. Studenti dostali na cestu zbylý proviant ve formě sušenek a já zas veškerou dokumentaci odpoledního průzkumu na Pražského povstání. Doufám, že všichni vedoucí neodcházeli ze svých směn tak prokřehlí jako já. Nicméně jednou za čtyři roky to bylo docela zábavné. Dopravní podnik děkuje všem studentům i zaměstnancům za zdařilý průběh průzkumu. Dík patří i cestujícím, kteří si uvědomují, jak důležité je účastnit se na věcech veřejných.

Shrnutí

Pro cestující bylo připraveno 1,5 milionu sčítacích lístků. Pro co nejpřesnější zjištění celkové počtu přepravených cestujících probíhal také odečet počítadel ve všech vestibulech metra. Akci zajišťoval štáb zasedající v budově Centrálního dispečinku. Jediný výraznější problém, který se přes den objevil, bylo dvacetiminutové uzavření stanice I. P. Pavlova, kde přestaly fungovat eskalátory. Počty cestujících v tuto dobu budou statisticky odvozeny. Výsledky průzkumu bude zpracovávat firma CHAPS spol. s r. o., komplexní výsledky budou známy v polovině prosince 2008 a my vás s nimi seznámíme v lednovém vydání DP KONT@KTU.



Ze strukturálních fondů EU je financován projekt s názvem Tramvajová trať Radlická

V současném plánovacím období evropských fondů v letech 2007-2013 je pokračovatelem programu JPD 2 z předchozího plánovacího období do roku 2006 na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost (dále OPPK). V rámci 1. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na odbor zahraničních fondů MHMP, zveřejněné 9. 1. 2008, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost žádost o podporu na projekt „Tramvajová trať Radlická“.

Text a foto: Ing. Rudolf Pála, oddělení Strategie

Celkové výdaje na projekt dosahují částky 697,5 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 568,3 mil. Kč a nezpůsobilé (obsahující i DPH) 129,2 mil. Kč. Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 18/45 ze dne 19. 6. 2008, jako řídicího orgánu OPPK, byla schválena finanční podpora na tento projekt. Realizace projektu byla zahájena 15. 8. 2007, způsobilé náklady projektu jsou přitom uznávány již od 1. 1. 2007. Projekt je investiční akcí zaměřenou na zlepšení obslužnosti veřejnou dopravou a zvýšení bezpečnosti, komfortu a bezbariérovosti veřejné dopravy prostřednictvím výstavby tramvajové tratě a modernizace navazujícího úseku. Je lokalizován v Praze 5 v prostoru Radlické ulice, zprostředkovaně má dopad na celé území hl. m. Prahy. Projekt tvoří dvě samostatné stavby, které spolu souvisí územně, dopravně a provozně:

- prodloužení tramvajové trati do Radlic v délce 451 m včetně smyčky a
- rekonstrukce stávající tramvajové trati Radlická v délce 750 m.

Na realizaci projektu byla získána finanční podpora ve výši:

ERDF	434 742 810 Kč
Státní rozpočet	38 359 660 Kč
Rozpočet hl. m. Prahy	38 359 660 Kč

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

- Zlepšení dostupnosti a obslužnosti území Prahy 5, zejména pak Radlic veřejnou dopravou, zvláště areálu banky, základní školy, sportovních areálů a obytné zástavby.
- Odstranění provozně nebezpečného zakončení tramvajové trati úvratí i dosavadní absence nástupních ostrůvků.
- Zkapacitnění tramvajové trati z oblasti Anděla k nové smyčce v Radlicích (možnost nasazovat na trať nově dvouvozové soupravy místo stávajících sólo vozů).



- Zajištění preference tramvajové dopravy při současném zlepšení průjezdnosti dopravní trasy.
- Alternativa dopravní trasy v případě nehod či havárií, zejména při uzavření provozu na centrálním úseku linky B metra.

Další informace o programu lze nalézt na www.oppk.cz.





Cvičení NBC International

Hasičský záchranný sbor DP se zúčastnil protichemického cvičení v rámci mezinárodní konference



Hasiči DP v protichemických oblecích nastupují do zamořeného prostoru.

Ve dnech 28. až 30. 10. 2008 proběhl v České republice čtvrtý ročník mezinárodní konference NBC International, zaměřené na ochranu a činnost složek integrovaného záchranného systému (IZS) v podmínkách použití zbraní hromadného ničení.

Ing. Michal Brunner, HZS DP
Foto: Martin Kavka, HZS hl. m. Prahy

Předchozí ročníky proběhly v Bruselu, Rieti a Sonthofenu. Konferenci pořádal prestižní časopis NBC International ve spolupráci s Vojenským technickým ústavem ochrany (VTÚO) Brno a Fakultou chemickou VUT v Brně. Součástí prvního dne konference byla návštěva terénního pracoviště VTÚO ve Vyškově, kde se provádí výzkum a výcvik s ostrými bojovými chemickými látkami. Pro účastníky konference bylo připraveno cvičení civilních složek IZS.

Úkol provedení cvičení byl svěřen Hasičskému záchrannému sboru DP, jehož zaměstnanci se dlouhodobě školí na zásahy v kontaminovaném prostředí právě na terénním pracovišti VTÚO. Na místo vyrazil z Prahy 13členný odřad HZS DP se čtyřmi zásahovými automobily. Jako pozorovatelé za DP se cvičení účastnili vedoucí odboru HZS ing. Michal Wowesný a velitel jednotek HZS Lubomír Janeba. Cvičení bylo zahájeno ve 14 hodin dne 28. října. Scénář předpokládal rozptýlení

neznámé vysoce toxické látky výbuchem malého zavazadla na veřejném prostranství s okamžitými následky pro dvě osoby a potřísněním dalších několika osob. Úkoly pro jednotku HZS DP byly následující:

- Vymezení nebezpečné zóny a rozvinutí pracoviště dekontaminace zasahujících hasičů.
- Průzkum v přetlakových protichemických oblecích a detekce neznámé látky.
- Simulace zranění hasiče v přetlakovém obleku, jeho záchrana členy záchranné skupiny HZS a předání zdravotníkům.
- Činnost záchranné skupiny HZS v lehkých filtračních oblecích FOP – vynesení dvou těžce zraněných osob a jejich předání zdravotníkům.
- Činnost dekontaminační skupiny – příprava a nános dekontaminační směsi na místa, označená průzkumným týmem, a oplach směsí vysokotlakou vodou.
- Vlastní dekontaminace členů všech zasahujících skupin HZS.

Činnost zdravotnické záchranné služby na místě simulovali dobrovolní záchranáři – členové zásahové skupiny Českého červeného kříže. Tato skupina byla vybavena lehkými ochrannými obleky a prováděla dekontaminaci, třídění a ošetření zasažených osob, vyvedených z kontaminovaného prostoru. Jednotka HZS DP použila na místě několik novinek ze své výzbroje a výstroje. Největší ohlas vzbudila nová generace protichemických filtračních obleků FOP, vyrobených podle našeho zadání. Oblek je řešen jako jednoduchá kombinéza v jasně oranžové barvě. Materiál obleku je prodyšný a pohlcuje páry bojových chemických látek. Dýchací cesty chrání panoramatická maska s inovovaným filtrem, který zachycuje široké spektrum nebezpečných látek. Při práci s kapalinami se oblek chrání neprodyšnou plastovou kombinézou v šedé barvě. Účastníci mezinárodní konference i sami pořadatelé hodnotili provedenou ukázkou zásahu IZS velmi kladně a odměnili naše hasiče i dobrovolné záchranáře závěrečným potleskem.

Požár v tržnici

Hasičský záchranný sbor DP se zapojil do likvidace největšího požáru v Praze za posledních 30 let

Ing. Michal Brunner, HZS DP
Foto: Jan Kostík, HZS hl. m. Prahy



Ve čtvrtek 6. listopadu krátce po půlnoci vypuknul rozsáhlý požár ve skladech zboží vietnamských obchodníků v Praze-Libuši. Operační středisko Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy ještě v nočních hodinách požádalo o součinnost pražské hasičské záchranné sbory podniků a jednotky sboru dobrovolných hasičů.

HZS Dopravního podniku okamžitě vyslal na místo jednu cisternovou automobilovou stříkačku s posádkou. Ráno, když se požár vymknul kontrole, jsme na místo vyslali ještě druhou cisternu. Naše cisterny zajišťovaly kyvadlovou

dopravu vody na místo požáru, spolu s desítkami dalších požárních automobilů, bezmála 24 hodin, a za tuto dobu dopravily na místo požáru více jak 125 tisíc litrů vody.

Zároveň naše jednotky nepřetržitě zajišťovaly požární ochranu Dopravního podniku a vyjízďaly k dalším třem událostem v rámci DP. U požáru tržnice se vystřídalo celkem devět zaměstnanců HZS DP a dalších pět zaměstnanců zasahovalo zvolna v řadách členů jednotek sboru dobrovolných hasičů pražských městských částí Chodov, Cholupice, Lysolaje a Radotín. Nasazení našich hasičů ocenil osobním děkovným dopisem ministr vnitra České republiky MUDr. Mgr. Ivan Langer.

Předvánoční turnaj v ping pongu

Pátý, jubilejní ročník předvánočního turnaje ve stolním tenisu uspořádala odborová organizace OSPEA v prostorách Table Tennis Clubu Elizza na Praze 4 v sobotu 22. listopadu 2008. Vyznavači a přátelé zelených stolů (nic nevádí, že ve zdejší hale jsou stoly modré...) a celuloidového míčku o tradiční pohár OSPEA začali bojovat o třetí hodině odpolední.


Pavel Ďuran

„Všichni, kdo dnes přijdou za sportem, udělají malý – ale možná i důležitý krok směrem k hospodě – a ti, kdo nebudou lenit zajít jen na pivo, udělají velký krok ke sportu,“ řekl s úsměvem a nadsázkou organizátor ping pongových turnajů OSPEA Zdeněk Kolumpek u příležitosti konání prvního dílu této série. Ta v průběhu let získala mezi zaměstnanci takovou popularitu, že na loňském stolně tenisovém klání se sešlo sedmdesát účastníků, což se za jedno odpoledne zvládnout smysluplně nedalo. Pro letošní ročník byl proto počet soutěžících omezen na maximálně šestatřicet borců. A zatímco první ročník byl záležitostí především tramvajáků, ty další obsadili hráči napříč celým profesním spektrem Dopravního podniku. Z minulých ročníků bych chtěl připomenout, že prvním turnajovým vítězem se stal Jiří Novák z Hloubětína, ve druhém ročníku kraloval Václav Bielina z Ústředních dílen, 2. místo obsadil Martin Stehlík (metro) a jako třetí se umístil Emanuel Votípka (přepravní kontrola). Ten se o rok později stal vítězem 3. ročníku turnaje,



aby v loňském klání obsadil třetí místo. Před něj se ve čtvrtém roce konání turnaje dostal kolega Tvrdý a vítěz 2. ročníku Václav Bielina. A protože se jména nejlepších alespoň do jisté míry opakují, je zřejmé, že Dopravní podnik by dnes byl schopen postavit solidní tým. Tím spíš, že například Emanuel Votípka letos přivezl z mistrovství světa seniorů (kategorie M65) z Rio de Janeira bronzovou medaili. Ale turnaje OSPEA nejsou jen o borcích, kteří umí zabodovat i na té vrcholné úrovni. Právě proto byl například letošní turnaj sehrán ve dvou kategoriích. V elitním „áčku“ se sešli ti, o kterých jsem výše hovořil, zatímco v kategorii „B“ soupeřili sportovci především rekreační. To ovšem neznamená, že s menším zanícením, zápalem a že by proto vycedili méně potu. „Chci, aby si zahráli úplně všichni,“ říká k tomu Zdeněk Kolumpek,

„když říkám zahráli, myslím tím skutečně zahráli.“ A tak jsou turnaje OSPEA organizovány tak, že se nejprve všichni sejdou v několika základních skupinách po čtyřech, pěti hráčích, kde si zahrají každý s každým. Právě tady se vyselektují borci pro kategorii „A“ a „B“ a odtud se pak hraje klasickým pavoukem – tedy vyřazovacím způsobem.

Třetí cenou pro hráče v obou těchto kategoriích byla letos čabajska klobása, druhí si svorně odnesli šišku maďarského salámu a na prvního v kategorii „B“ čekal hliněný džbán na pivo. V kategorii „A“ se pak hrálo o křišťálový pohár. A jak dopadl jubilejní pátý ročník? V kategorii „B“ stanuli na stupních vítězů kolegové Jan Polák (3. místo), Tomáš Mrkáček (2. místo) a Ondřej Doležal (1. místo), v kategorii „A“ Karel Krieger (3. místo), Mirek Kožený (2. místo) a Mirek Tvrdý (1. místo). 



Muzika v Dopravním podniku

Měsíc listopad přinesl hned dvě události spojené s hudbou. Padesát našich zaměstnanců obdrželo lístky na dlouho očekávaný koncert Michala Davida v Lucerně. Mezi dopraváky se však najdou nejen posluchači, ale i aktivní tvůrci – technik metra Alexandr Kirilov složil píseň, s níž se probjoval do finále celostátní soutěže Česko hledá písničku. Přinášíme reportáž z obou událostí.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Michal David

Po mnoha letech vystoupil „diskokrál“ osmdesátých let naživo. Lucerna praskala 13. listopadu ve švech, stejně tak internetové servery, na nichž 40 tisíc lidí sledovalo koncert on-line. Mezi návštěvníky nechybělo ani padesát zaměstnanců Dopravního podniku, pro něž zajistil odbor Marketing a Komunikace lístky zdarma. Jednou ze šťastných výherkyň soutěže o vstupenky na koncert byla i Jana Ivanová z jednotky 500320, oddělení Služby pro zaměstnance. Poprvé slyšela naživo hudbu, která vládla českým diskotékám osmdesátých let. „Poslouchala jsem Michala Davida už před pětadvaceti lety, tehdy to byla skoro jediná muzika, která se na diskotékách hrála. Potěšilo mě, že vystoupil i Drupi, jeho jsem měla tehdy taky moc ráda,“ líčí Ivanová, podle níž David neztratil za čtvrt století nic ze svého elánu. „Hezky jsem si vzpomínala, nejvíc asi při písniích Colu, pijeme colu, Poupata a Discopříběh,“ pokračuje Ivanová. Na koncert se nešla podívat jen generace pamětníků, nýbrž i překvapivě velká skupina náctiletých. „Hned vedle nás stál mladík, který odzpíval celý koncert



s Davidem,“ říká Ivanová s úsměvem. Stejně jako ona se akce zúčastnila kolegyně z téhož oddělení Stanislava Nosková, která také vzpomíná na „úžasnou atmosféru“ koncertu. „Nejvíc se mi líbila pasáž, kdy David hrál asi půl hodiny na klavír uprostřed publika. Bylo to příjemně komorní,“ hodnotí Nosková. Ta se dokonce setkala s Davidem osobně: „Stála jsem s kamarádkou na balkoně a on sestupoval kolem nás na pódium. Řekly jsme mu dobrý večer a on se u nás zastavil a popřál, ať se nám koncert líbí. Je to moc příjemný člověk,“ líčí Nosková.

Saša Kirilov

Asi málokdo by odhadl, že devětatřicetiletý technik z jednotky 111300 Provoz Metro je nadšeným a stále úspěšnějším hudebníkem. S muzikou začal ve třinácti letech. Jeho prvním nástrojem byla kytara, postupně přibyla bas-kytara, klávesy a flétna. „Sem tam zahrāju i na nervy,“ dodává Kirilov. Když na jaře skládal spolu s textařem Tomášem Chourou píseň Dívčí boky s noky, netušil, že se v celostátní písničkářské soutěži dostane tak vysoko. „Prostě jsem na zkoušku zhudebnil



Technik i hudebník Saša Kirilov.

dva Tomášovy texty, na zkoušku jsme je poslali do soutěže a nakonec jsme se probjovali až do finále.“ Není to žádný přehlédnutelný úspěch. Do soutěže se přihlásilo přes 300 písničkářů, z nichž porota vybrala 33 pro říjnové semifinále. Dívčí boky s noky se však nespokojily ani s tímto úspěchem a nakonec skončily v boji dvanácti finalistů šesté. Listopadový galavečer proběhl v divadle Semafor. Těžko si mohla dvojice Kirilov-Choura přát větší úspěch. Nejenže prorazili v konkurenci tří set tvůrců, ale stalo se tak navíc pod zkoumavým zrakem legend Karla Šípa, Milana Lasicy, Pavla Kupty, Jiřího Suchého, Jitky Molavcové, Pavla Karase a Jiřího Dědečka, kteří zasedli v porotě. „Zvlášť díky takto kvalitním porotcům jsme získali dobré reference a rozšířil se i náš okruh fanoušků,“ říká Kirilov. Jeho píseň si budeme moci poslechnout prvního dubna v Lucerně v rámci koncertu Česko hledá písničku a Moravský folk po pětadvaceti letech. Úspěch je výsledkem mnohaleté práce a zkoušení. Kirilov spolupracuje s různými textaři nejen v Čechách, ale i v USA a Anglii. Tomáš Choura, který je autorem textu Dívčí boky s noky například napsal hit Boží mlejny melou pro Ewu Farnu. Kirilov má i svoji kapelu. Melodicky rockové sdružení Vlny hrává po klubech, její píseň Markéta se dostala i do vysílání hudební stanice Ůčko. Kdo by si chtěl její produkci poslechnout naživo, má šanci 19. prosince v Internet Café Palmovka, Vacínova 6, Praha 8. Před lety měl Kirilov dokonce příležitost zahrát si s Varhanem Orchestróvičem Bauerem, autorem hudby ke Goyovým přízrakům od Miloše Formana. „Za svůj úspěch v letošní soutěži děkuji všem, kdo mi poslal hlas. Moc si toho vážím,“ vzkazuje Saša Kirilov a zve na své internetové stránky www.divcibokysnoky.cz.

VÁNOCE Tomáše PETANY

personálního ředitele

Dopravního podniku hl. m. Prahy



Jsou nějaké tradice, bez nichž si Vánoce neumíte představit?

Takové ty obecné, na něž jsme zvyklí v české kotlině: stromeček, dárky, kapr, to je asi klasika, půlnoční mše a tak dále. Ale jinak nedržíme žádné staré tradice – házení střevícem, lití olova... na to se podíváme spíš v televizi – viz film Pelíšky.

Byl byste schopen zazpívat (myslím teď hned) nějakou koledu? Jakou?

Rozhodně ne... kdybyste mě někdy slyšel zpívat, tak mě o to ani nepožádáte...

Jak vypadá Vaše štedrovečerní tabule?

Vždy stejně – tradičně kapr, přičemž pro část rodiny, která nemá ryby v oblíbenosti, jsou řízky, vepřové, bramborový salát. Rybí polévka.

Víte, co je tradiční vánoční jídlo v Bulharsku?

Nevím. A nebudu ani tipovat.

Dárky raději dostáváte, nebo dáváte? Dokázal byste si vzpomenout, jaký vánoční dárek Vám v životě udělal největší radost, který nejmenší – a proč?

O tom už jsme mluvili – a který mi udělal nejmenší radost... to se mi nechce ani vzpomínat. Když totiž – a ono se to prostě ne vždycky úplně povede – z dárku radost nemám, tak ji určitě projevuji, protože by to bylo nezdravě řílit vůči ostatním. A největší? Já mám vždycky radost z dárku typu kniha, šachovnice nebo něco takového. To mě vždycky potěší.

Byly Vánoce ve Vašem životě vždycky poetickou idyloou, nebo si vzpomenete na nějakou vánoční katastrofu? Myslím tím kost v krku či požár vánočního stromku atp. Vyprávějte.

Ani kost v krku ani požár vánočního stromku jsem naštěstí nezažil, ale na jednu katastrofu si přeci jenom vzpomínám: to jsme se přesouvali k rodině mého strýce, vezli jsme také babičku a po cestě jsme měli dopravní nehodu. Takže jsme museli štedrovečerní večeri o čtyři hodiny posunout. Naštěstí se tehdy nikomu nic nestalo.

Máte Vy osobně nějaké velké vánoční přání, a to třeba i ve vztahu k Dopravnímu podniku?

Ano, jedno přání – a právě ve vztahu k Dopravnímu podniku – bych měl. Byl bych rád, kdyby se nám podařilo vyjednat lepší rozpočet s magistrátem, než jaký se zatím rýsuje.

Jak, kde a s kým jste trávil Vánoce jako malý kluk? A co pro Vás tehdy znamenaly?

Jsmo rodina, která držela vždycky hodně pohromadě. O Vánocích jsme se tak scházeli – většinou u našich rodičů, občas u tety a strejdy. Vždycky se ale sešla celá rodina, což je patnáct, šestnáct lidí – a držíme to dodnes. Takhle jsem to vnímal jako malý kluk a samozřejmě pro mě v tu dobu znamenaly Vánoce, jako ostatně pro každé dítě, spoustu dárků pod stromečkem.

Co pro Vás znamenají dnes?

Vánoční svátky vnímám i dnes především tak, že je to příležitost, abychom se všichni sešli. Pokud se dárků týče, tak došlo samozřejmě k určitému posunu, dnes dárky nejen pouze nepřijímám (nebo skoro vůbec nepřijímám), ale rozdávám – a o to mi to možná dělá větší radost.

Trávíte je tradičně doma, nebo jinak?

Zatím jsem se ještě nikdy nepokusil o něco podobného jako navštívit Karibik – prostě nějaké extravagantní teplo na jižní polokouli nebo extrémní zimu více na sever od našich zeměpisných šířek. Navíc jsem mluvil o tom, že se o Vánocích pravidelně setkáváme s rodinou, třebaže je to dnes už trošičku jinak, neboť jsem ženat, takže se v těch návštěvách střídáme – jednou u rodičů, druhý rok u nás. Takže už z tohoto titulu mě to někam „mimo“ neláká.



Ohlédnutí do minulosti Vyšehradského tunelu

Letošní výluka Vyšehradského tunelu patří zcela jistě mezi nejnáročnější akce v síti pražských tramvají. Pro cestující veřejnost to byla zřejmě i výluka atraktivní, a proto i zajímavá. Bylo by asi chybou, kdybychom se na stránkách DP KONTAKTU nepodívali na Vyšehradský tunel pohledem archivních dokumentů. Kdy vlastně vznikl? Jaké má parametry? Byly v něm během jeho více než stoleté historie nějaké výluky?

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: Archiv DP a sbírka autora



Pražská strana tunelu kolem roku 1907. Po tramvajích tu není ještě ani stopy. V domku vlevo bylo sídlo úřadu potravní daně. Bývala tu hranice Prahy.

Myšlenka zajistit tramvajové spojení pravobřežních povltavských obcí Podolí, Braník a Hodkoviček je stará velmi dlouho. Vlastně patří mezi nejstarší nápady Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, tedy dnešního Dopravního podniku hlavního města Prahy. Letos tomu bylo už sto let, co pražská městská rada, která Elektrické podniky zastupovala v zásadních jednáních s Ministerstvem železnic ve Vídni, předložila první projekt, či spíše studii, tramvajové tratě od Palackého mostu přes Podolí do Hodkoviček. Stalo se tak 8. února 1898 a ministerstvo povolilo předběžné práce 6. dubna téhož roku. Elektrické podniky předpokládaly, že trať bude jednokolejná s výhybnami, a zvažovala se také možnost jejího propojení na místní dráhu Nusle – Modřany. Zásadní technickou překážkou pro vybudování nové komunikace s tramvajovou tratí ale byla vyšehradská skála. V této souvislosti není možná bez zajímavosti, že jen o rok dříve se vážně uvažovalo dokonce o železniční trati Vyšehrad – Podolí – Braník, podmíněné ovšem výstavbou

tunelu pod celým Vyšehradem. Pro značnou finanční náročnost se od stavby upustilo. A tak obyvatelům Podolí a dalších obcí nezbývalo nic jiného, než cestovat povozy složitě přes Pankrác a pak serpentinami a trojicí bran vyšehradské citadely. Pěší mohli používat i různá schodiště. Existovala ale ještě možnost využívat cestování po řece. K tomu sloužily parníky, které zájemce zavezly až k přístavišti u Palackého mostu. Nejezdily ale často. Mezi nejvýhodnější patřil přívoz kolem vyšehradské skály. Kdy byl zřízen, nevíme. Jeho existenci dokládá plán Prahy z roku 1885. Jeho délka byla asi 320 metrů. Výstavba tunelu, či *průkopu pod vyšehradskou skalou*, jak se tehdy také často říkalo, bylo jediné řešení, které by dopravu z Podolí do Prahy usnadnilo. Pokud jsme dříve naznačili, že myšlenka tramvaje je z roku 1898, neznamená to, že se teprve tehdy začalo hovořit o tunelu samotném. Jako první přišel s návrhem vyšehradského tunelu profesor Českého vysokého učení technického Karel Vosyka už v roce 1879 a jeho studie se údajně jen málo liší od tunelu později realizovaného. Tunel jako takový by samozřejmě nebyl k ničemu, kdyby nebyly k vyšehradské skále postaveny zcela nové nábrežní komunikace. Vypracování potřebného projektu uložila městská rada odborní-



První náznak budoucího tunelu, snad v roce 1903.

Stavba pražského portálu v historizujícím stylu, který má připomínat středověkou pevnost.



kům v roce 1896. Stavební úřad královského hlavního města Prahy předložil 27. dubna 1896 projekt nových pobřežních čar, počítající s vysokou nábrežní zdí podél Podskalí, která by navázala na již hotovou část nábreží u Palackého mostu. Počítalo se i s náplavkami a tzv. podbřežím. Málokdo si dnes uvědomí, že stavba tohoto nábreží si vynutila i úpravu potoka Botiče a jeho přemostění. (Stačí sejít na podbřeží pod železniční most a přemostění Botiče si můžete krásně prohlédnout). Popisovat osudy Botiče v závislosti na výstavbě komunikací se ale vymyká našemu „tunelovému“ tématu.

Projekt nového nábreží po obou stranách tunelu musel být projednán podle vodního zákona, a tak se 18. července 1898 muselo uskutečnit tzv. vodoprávní řízení. Jenže záhy se objevil i návrh, aby se nestavěl tunel, ale aby se kolem skály vybudovala silnice, proti čemuž se kategoricky (a nutno říci oprávněně) postavila Umělecká beseda – sdružení obhajující z odborného hlediska četné pražské památky.

Ačkoliv se projektanti, Umělecká beseda i Stavební úřad usnesli na tunelu širokém 12 m, dotázala se městská rada ještě znalce – dr. Alfréda Slavíka, profesora geologie a mineralogie na České technice. Ten doporučil, aby šířka tunelu byla jen 9 metrů, aby se neoslabila stávající hmota skály mezi povrchem a tunelem. A tak se 5. července 1899 sešla další komise, aby návrh projednala. Všichni zúčastnění, až na Uměleckou besedu (ta trvala na 12 m širokém tunelu v obavách, že si provoz později vynutí výstavbu nevhodného ochozu), se shodli na nové šířce. Dodatečně ještě Umělecká beseda požadovala, aby byly tunelové portály vhodně upraveny, nejlépe po vzoru středověkého opevnění, což by vhodně navázalo na celý starobylý charakter památného Vyšehradu. Tento požada-

vek vzala městská rada 28. července 1899 na vědomí.

Než se přikročilo ke stavbě, protéklo Vltavou ještě hodně vody. Bylo nutné uskutečnit celou řadu úředních jednání, například s vojenským erárem, kterému patřila vyšehradská pevnost, a tedy i část potřebného pozemku.

V soukromém vlastnictví byly prakticky všechny pozemky, na kterých byla projektovaná silnice a jež bylo nezbytné vykoupit. Během roku 1902 byly získány všechny pozemky a mohlo se teprve přikročit ke stavebním pracím. Stavba byla zadána firmě J. Kindl, která předložila ve výběrovém řízení nejvýhodnější nabídku. Stavbu tunelu firma vypočetla na 787 345,70 K.

Stavba Vyšehradského tunelu byla zahájena 26. května 1902. Současně se muselo upravovat také ústí Podolského přístavu. Práce ale pronásledovala smůla, protože 15. září 1902 tu narazila v silné moře loď Pražské paroplavební společnosti do stavební jímky, což mělo za následek několik týdnů oprav a čerpání vody. Následně v listopadu začalo silně mrznout a v prosinci přišla naproti tomu obleva a pohyb ledových ker opět ohrožoval staveniště. Přesto bylo na podzim 1903 hotovo téměř celé vysoké nábreží od Podolí až k tunelu. Dnes už je asi zapomenuto, že pod dnešním Podolským nábrežím byl také podjezd zhruba z dnešní ulice U Podolského sanatoria na pobřeží přístavu. Měl šířku 5 m a výšku 4 m. Jen v těchto místech byla stavba v délce asi 70 m na čas přerušena. Podjezd do přístavu byl hotov v květnu 1904.

Stavitelé v předstihu do vlastního tunelu vložili část kanalizačního sběrače, protože by náklady na jeho pozdější výstavbu v těchto místech byly zbytečně vysoké. Nábreží bylo olemováno zdí z cyklopského zdiva krytého navrchu žulovými deskami. Průměrná šířka nábreží byla 18 m.



Jako první jezdily tunelem od roku 1910 tramvaje linky číslo 1.

Samotný tunel má délku 32 m a je vyklenut lomovým zdívkem s oblakem žulových kopáků. Portály tunelu byly na základě požadavku Umělecké besedy upraveny po vzoru středověkých věží s bránou. Tunel je proveden v oblouku o poloměru 100 m. Jeho klenba je silná 0,8 m a opěrné zdi 1,2 m. Šířka tunelu je pouhých 9 m, z toho v době dokončení připadalo na vozovku jen 6,2 m, zatímco po obou stranách byly chodníky – vpravo ve směru od Prahy o šířce 2 m, vlevo 0,8 m.

Ačkoliv bylo možné tunel používat už od 11. prosince 1904, nebyly v něm (a ostatně ani na hotovém nábreží) položeny tramvajové koleje. Nebylo ještě hotovo nábreží na novoměstské či podskalské straně. Tady práce v roce 1904 teprve začínaly.

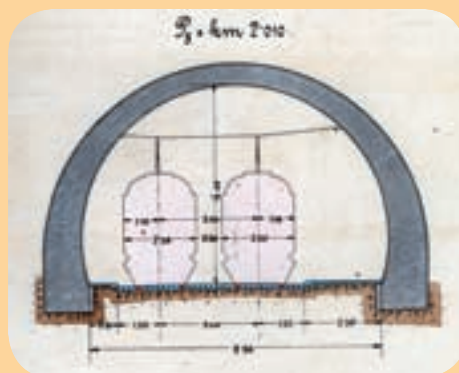
U severního portálu tunelu byl domek, ve kterém bylo sídlo úřadu potravní daně (o této neobvyklé komplikaci při cestování po pražské aglomeraci jsme už na stránkách DP KONTAKTU psali), a kromě toho se za použití tunelu platilo i mýto. Pokud je známo, pěší za průchod tunelem platil 2 haléře. Obvykle se udává, že stavba tunelu byla zcela dokončena v roce 1905, ale stále nebylo hotové nábreží na pražské straně.

Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za rok 1908 uvádí, že stavba Podskalského a Vyšehradského nábreží *činila dojem práce zvětší části již ukončené, poněvadž dodělavky ještě zbývající byly vesměs rozsahu menšího*. O části vyšehradské se dokonce uvádělo, že *úprava povrchu silnice chyběla skoro v celé délce*.

Kromě toho bylo nutné dořešit i přístaviště přívozu u Vyšehradu, protože kromě toho, že zde býval již zmíněný přívoz kolem skály, který zprovozněním tunelu zanikl, stále fungoval jeden z nejstarších a důležitých pražských přívozů z Vyšehradu na Smíchov (uvádí se už v roce 1420!). Stavba nábrežní komunikace se tak protáhla až do roku →



Tunel na úředním plánu nové tramvajové tratě do Podolí z roku 1910.



Příčný řez Vyšehradským tunelem podle projektové dokumentace tramvajové tratě z roku 1909.





Ruch u Vyšehradského tunelu ve dvacátých letech minulého století.



Rok 1975. První ze tří historických výluk tunelu s náhradní lodní dopravou. Tehdy ještě lodní dopravu provozovaly Dopravní podniky hlavního města Prahy.

1909. Ten samý rok definitivně správní rada Elektrických podniků schválila i projekt tramvajové tratě od Národního divadla do Podolí. Na nové nábreží byly sice na podzim složeny kolejničky pro novou trať, ale pro četné jiné práce byla realizace ještě odložena.

Teprve 15. dubna 1910 započali pracovníci vrchní stavby Elektrických podniků s kladením kolejí směrem od Podolí ku Praze. Celá dvoukolejná trať byla hotova v mimořádně rychlém termínu během tří měsíců, a tak už 31. července 1910 se mohli první cestující svázat tramvají Vyšehradským tunelem do Podolí. Provozní zaměstnanci byli o nové trati informováni oběžníkem č. 124/10. Doprava ve stísněném tunelu nepřinášela žádné problémy, ačkoliv různé stavební práce vedly k dílčím omezením dopravy. Zajímavé například je, že přestože už při stavbě byla v tunelu položena část kanalizace, narušila zde provoz nejdříve právě stavba kanalizačního sběrače od tunelu k Podolskému sanatoriu v roce 1925. Tunelem a jižně od něj se tehdy od září do listopadu 1925 jezdilo dočasně jen po jedné koleji, zda nějaké práce pobíhaly i přímo v tunelu, není známo. Podobně byl přerušen na několik týdnů v tunelu provoz v letech 1926 a 1928, v obou případech z důvodu kladení vodovodního potrubí. I tentokrát byla doprava řešena provizorním



Píše se první polovina 60. let 20. století. Trolejové vedení připomíná, že tu jezdily i trolejbusy.

jednokolejným provozem s využitím povrchových výhybek první generace, takže kromě kratšího čekání na světelné signalizaci cestující nezaznamenal významnější potíže.

Další novinku v tunelu přinesl až rok 1949, kdy do něj bylo instalováno trolejové vedení pro trolejbusy. Od 29. května 1949 tudy jezdila nová linka č. 55 z Václavského náměstí na Pankrác, ke které v roce 1954 přibyla ještě jako posila linka č. 61.

Čas od času se tramvajová trať musela opravovat, ani to ale nedělalo při tehdejším typu vrchní stavby zásadnější potíže. Veškeré práce probíhaly zpravidla za plného provozu, obvykle na jedné koleji, a pokud bylo nutné provoz na pár hodin přerušit pro vlastní výměnu kolejnic, dělo se tak zpravidla v noci.

Pro úplnost dodejme, že od 7. listopadu 1966 jezdila tunelem i rychlíková autobusová linka č. 144, zajišťující dopravu na nové sídliště Novodvorská. Vyšehradským tunelem tedy v té době krátký čas jezdily všechny tři druhy dopravních prostředků, které pražský Dopravní podnik provozoval. Jenže už 6. ledna 1967 projely trolejbusy tunelem naposledy a od následujícího dne byly nahrazeny autobusy. Pochopitelně tunelem jezdily i četné další autobusové linky a vystřídal se tu i celá řada linek tramvajových.

Několik desítek let tramvajového provozu jen s nenutnější údržbou a výměnou kolejnic a především sílící silniční doprava se ve vyšehradském tunelu nutně musela projevit na stavu tratě. Teprve v roce 1975, po pětadesáti letech tramvajového provozu, se přikročilo k první velké rekonstrukci tratě ve Vyšehradském tunelu. Současně proběhla také rekonstrukce tratě v úseku Výtoň – Podolí, při které se zároveň odstraňovala provizorní přeložka tratě v Podolí vyvolaná stavbou kmenové stoky K. Samotná výluka úseku Výtoň – Podolí začala už 10. října 1975. Zprvu tunelem jezdila náhradní autobusová linka X-21 (Výtoň – Podolí) a od Podolské vodárny k branickému

nádraží jezdila tramvajová linka č. 41. S postupem prací byla při této výluce poprvé zavedena i náhradní lodní doprava, tehdy s linkovým označením X-700. Náhradní loď začaly jezdit od 3. listopadu 1975. Nasazeny tu byly loď Solidarity, Svoboda, Balaton a Dunaj (ve špičce 4, v sedle 3), jako rezerva sloužila ještě loď Odra, se kterou jsme se shodou okolností mohli vozit i letos. Autobusová linka X-21 byla přesměrována z Podolí k metru na Pankrác, v noci jezdila až do Braníka a náhradní tramvajová doprava pak jezdila jen přes den. Pravidelný tramvajový provoz byl obnoven 13. prosince 1975 ráno. Trať v tunelu byla po rekonstrukci bez pražců, se zákrytovými betonovými panely. Neuplynulo ani 10 roků a trať se za podobných podmínek rekonstruovala znovu. Tentokrát metodou tehdy oblíbených velkoplošných panelů BKV. Proti roku 1975 byla tramvajová doprava v úseku Výtoň – Podolí přerušena na více než čtvrt roku – od 23. března 1982 do 30. června (včetně). Náhradní dopravu v úseku Podolí – Nádraží Braník ve dne opět zajišťovaly tramvaje (tentokrát s číslem 42). Znovu se tu uplatnila náhradní lodní doprava linkou X-700 ve stejném rozsahu provozu jako v roce 1975. Náhradní noční dopravu zajišťovala autobusová linka X-3 z Náměstí Bratří Synků přes Pankrác a Podolí do Braníka. Při obou výlukách sloužila tramvajím jako provizorní vozovna smyčka Nádraží Braník a jako provizorní opravna prohlížecká jáma na smyčce Dvorce. Té poslední, třetí výluce Vyšehradského tunelu už byly a jsou věnovány jiné aktuální články. Vyšehradský tunel se téměř na půl století stal jediným silničním tunelem v pražské komunikační síti, než byl 26. září 1953 překonán tunelem Letenským. Nebudeme-li počítat tramvajové podjezdy pod komunikacemi (Ďáblice, Těšnov, dvakrát Barrandov), zůstává Vyšehradský tunel dodnes jediným v tramvajové síti, který překonává přírodní překážku.



VÁNOCE Antonína FEDORKA

bezpečnostního ředitele
Dopravního podniku hl. m. Prahy



Jak, kde a s kým jste trávil Vánoce jako malý kluk? A co pro Vás tehdy znamenaly?

Vánoce jsem jako kluk – jsem jedináček – trávil s rodiči a s babičkou. Dědečka jsem nepoznal, zemřel za první světové války. A protože jsem z manažerů firmy nejstarší, tak si ještě pamatuji doby, kdy nás na Štědrý den (asi bych neměl zapomenout říci, že jsem z vesnice, konkrétně ze Slap nad Vltavou, kde se později postavila přehrada) navštívili pocestní, které maminka s babičkou pohostily. To k Vánocům dříve patřilo. A ještě jedna věc – odmalička jsem se učil hrát na housle. A nahráno, nacvičeno jsem měl dost (ted' už neumím... nebo ne tolik...), takže jsem hrál opravdu dobře. A tak jsem jako kluk hrával v kostele na půlnoční mši. Takže to je ještě to, co se mi v souvislosti s Vánocemi vybavuje, na co si vzpomínám.

Co pro Vás znamenají dnes?

Možná je to otázka filozofická – ale myslím si, že Vánoce dnes neznamenají zdaleka tolik, co dřív. A určitě jsem to hodnotil tehdy, jako dítě, jinak, než to hodnotím dnes. Sám mám dnes už tři děti, už i tři vnučky, jednu dokonce pětadvacetiletou, takže se na Vánoce dívám trochu jinak. Za prvé je beru jako čas vhodný ke vzpomínání – a já už mám na co vzpomínat – a za druhé je to doba, kdy se jako rodina sejdem pohromadě. To je v dnešní době čím dál vzácnější a toho si na Vánocích cením asi nejvíce.

Trávíte je tradičně doma, nebo jinak?

Už jsem na to odpověděl – Vánoce travíme zásadně doma. Já jsem na ty Ladovské obrázky, tak si myslím, že mají tyhle svátky vypadat.

Jsou nějaké tradice, bez nichž si Vánoce neumíte představit?

Asi nevybočuji z průměru... v každém případě si záležitosti, jako je pouštění skořápek z vlašských ořechů po vodě nebo krájení jablka, pamatuji spíše z dětství, ale ctíme jako rodina jednoznačně kapra, bramborový salát a rybí polévku.

Byl byste schopen zaspívat (myslím ted' hned) nějakou koledu? Jakou?

Jakou chcete slyšet? To se asi nezapomíná, i když netvrdím, že bych každou zvládl úplně celou. Třeba Narodil se Kristus pán?

Jak vypadá Vaše štědrovečerní tabule?

To už jsem taky řekl – tradiční česká – ryba, salát, polévka, nějaké to cukroví, ovoce...

Víte, co je tradiční vánoční jídlo v Bulharsku?

Vím – respektive nevěděl jsem to, ale protože jste mi tuhle otázku položil tak trochu s předstihem, zjišťoval jsem to. Takže ano, vím – krocán.

Dárky raději dostáváte, nebo dáváte? Dokázal byste si vzpomenout, jaký vánoční dárek Vám v životě udělal největší radost, který nejmenší – a proč?

Doba nebo spíš můj vztah k vánočním dárkům se v průběhu let změnil. Když jsem byl dítě, tak jsem dárky určitě raději dostával. Dnes už je to řadu let tak, že jsem nesmírně spokojený a šťastný, mohu-li dárky – a činit tak radost druhým – dávat já. A na svůj nejlepší vánoční dárek si vzpomínám – mohlo mi být takových třináct let a dostal jsem pod stromeček tenkrát špičkové jízdní kolo Favorit. Na dárek, který by mi radost neudělal, si nevzpomínám. Každý, i sebemenší, mě vždycky potěšil.

Byly Vánoce ve Vašem životě vždycky poetickou idylou, nebo si vzpomenete na nějakou vánoční katastrofu? Myslím tím kost v krku či požár vánočního stromku atp. Vyprávějte.

Osobně, myslím v rodině, se nikdy nic katastrofálního nestalo. Naštěstí. Ale vy víte, že jsem byl policistou – a v práci (sloužili jsme samozřejmě také o Vánocích) ano. Vyjžděli jsme k mnoha požárům vánočních stromečků, ale nebyly to jenom požáry. Vzpomínám na jeden Štědrý večer někdy v sedmdesátých letech, kdy byla vyhlášena pohotovost a byli jsme v práci v podstatě úplně všichni. Tuším někde v Duchcově zavraždil nějaký člověk dva lidi, přičemž nebyl znám směr jeho útěku, ale předpokládalo se, že míří do Prahy, takže tenkrát to dramatické bylo.

Máte Vy osobně nějaké velké vánoční přání, a to třeba i ve vztahu k Dopravnímu podniku?

Zdraví – na prvním místě zdraví. Nejen sobě a své rodině, ale i svým spolupracovníkům a vlastně všem lidem. Co bych si přál ve vztahu k podniku? V posledních letech se tady hodně změnilo. Tyhle změny by měly vést k něčemu lepšímu. Jestli vedou, nebo jestli k lepšímu vedou úplně všude, to posoudit sice neumím, ale to přání říct mohu: přeji si, aby už Dopravní podnik byl v co možná nejbližší době, to znamená snad už v tom roce příštím, konsolidován – tak, aby se tu už pracovalo rutinně a profesionálně.



Plzeňské městské dopravní podniky Dynamika se mísí se starými pořádky

Ačkoli je Plzeň oproti Praze trpaslíkem a její infrastruktura trpí mnoha neduhy, může se náš Dopravní podnik od svého kolegy leccím inspirovat. Městu dominuje nejenom Plzeňský Prazdroj, ale i škodoväcké závody. Jeho koleje tak jako první „pocítí“ nejnovější tramvaj 15T, která se má stát symbolem nadzemní hromadné dopravy v Praze.



Nízkopodlažní minibus Fiat MAVE.

Mezi tramvajemi dominují Plzni klasické T3 a ještě řadu let budou.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Jiří Trnka; archiv PMDP

Náskok před Prahou

To, co v Praze zavádíme teprve nyní, funguje v Plzni již tři roky: Plzeňskou kartu, ekvivalent pražské Opencard zatím využívá přes 175 tisíc lidí. Nabíjecích terminálů je ve městě 25 a fungují od roku 2007. Nejenže si na kartu mohou majitelé nahrát různé druhy jízdného, ale funguje i jako čtenářský průkaz v městské knihovně a univerzitní knihovně Západočeské univerzity a podobně. To je významný náskok před hlavním městem.

Plzeňská karta by se měla v budoucnu stát médiem celého kraje, pročez se v rámci IDS začíná budovat nový odbavovací systém, který by mohl pojmout milion zákazníků. Magistrát již pověřil Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP) k provozování karty. „Nyní se čeká na postup kraje, který musí do projektu také investovat, má-li Plzeňská karta penetrovat celý region,“ říká Ing. Václav Zikmund, člen představenstva a dopravní provozní ředitel. Odmítá však odhadovat, kdy by k tomuto rozšíření mělo dojít, projekt je velmi nákladný. „Je to v řádu milionů,“ dodává.

Plzeňská karta má souvislost i s rok starým zrušením jednodenní papírové jízdenky. Tu je nyní možné zakoupit pouze elektronicky. Další cestou je tzv. Elektronická peněženka. „Vložíte si nějaký obnos na kartu a poté si jízdenku elektronicky zakoupíte ve voze. Můžete z ní ale také zaplatit například vstupenku do divadla, ZOO nebo plaveckého bazénu,“ vysvětluje Ing. Jiří Ptáček, vedoucí střediska řízení provozu.

Hlavním důvodem ke zrušení jednodenní jízdenky byla snadná a hojně využívaná falšovatelnost. Cestující byl povinen po zakoupení na stánku sám vyplnit dobu platnosti. Nejedem však použil takový druh fixy, kterou šlo z lístku opět smazat a přepsat. „Podvodníci na jednu jízdenku jezdili třeba měsíc,“ říká Zikmund. Našli se i tací, kteří vypisovali jízdenku přímo před revizorem a doklad se stával předmětem zbytečných dohodů. Začátek organizované a pravidelné přepravy imobilních občanů v Plzni spadá již do roku 1996. Na linku byl původně nasazený upravený autobus Karosa C 734 vybavený speciální zvedací plošinou. Ten však záhy nestačil vzrůstajícím požadavkům, proto město zakoupilo k těmto účelům nízkopodlažní minibus VW CITY III. V současné době v Plzni existují dvě linky speciálně pro vozičkáře. Přeprava je zajišťována některým z „klasických“ nízkopodlažních vozidel a jedním zcela novým minibusem Fiat MAVE. Linky jsou naplánované

přesně podle požadavků sociálního odboru magistrátu města Plzně a sdružení hendikepovaných. Spojují místa bydliště cestujících s úřady, kulturními a obchodními centry atd. „Jsme v neustálém kontaktu a přizpůsobujeme se potřebám zákazníků,“ říká Ptáček. Kromě této služby a nad rámec provozování městské hromadné dopravy, provozuje podnik i nepravidelnou dopravu na objednávku pro externí subjekty.

Revidování revizoři

Ne každý ví, že plzeňský podnik provozoval i zájezdovou dopravu. Do jeho majetku spadala cestovní kancelář West Bohemia Travel, která však byla z rozhodnutí představenstva zrušena. „Myslím si, že kancelář fungovala dobře,“ říká Zikmund. Další již neexistující společností dopravního podniku je Pohyblivá reklamní. „Vytendrovali jsme firmu Rencar, která bude namísto ní provozovat veškerou reklamu na našich vozech i jiném majetku,“ popisuje Ptáček. Kontrakt je to vskutku lukrativní, neboť do správy Rencaru se tak dostává i projekt City Screen, což jsou obrazovky umístěné ve vozech MHD a později i na zastávkách. „Systém sestává ze dvou obrazovek umístěných uprostřed vozu. Promítáme na nich dopravní informace i komerční sdělení,“ říká Zikmund. Zatím se obrazovky objevily ve 40 autobusech. Postupně se rozšíří na všechny

Vozový park

(údaje za rok 2007)

Typy tramvají	Počet
T3	22
KT8D5	7
LTM 10.08	10
T3G	4
T3M	26
T3R-P	36
K3R-NT	4
KT8D5.RN2P	5
T3R.PLF	8
Celkem	122
Typy trolejbusů	Počet
14 TR	39
15 TR	16
21 TR ACI	18
24 TR	16
Celkem	89
Typy autobusů	Počet
Karosa C 734	1
Karosa B 731	13
Karosa B 732	23
Karosa B 931	10
Škoda 21 AB	11
CityBus	16
Irisbus	14
SOR	4
Solaris 15	15
Solaris 18	11
Citelis	8
VW City III	1
Fiat Mave	1
Celkem	128

trakce a budou napojeny na systém centrálního dispečinku (o něm níže).

K výraznému pohybu došlo i na poli kontroly jízdného, ovšem opačným směrem. Ještě loni prováděla revizi jízdenek externí firma – AB finanční servis. V důsledku aféry se stornováním několika set nezaplacených pokut však s ní dopravní podnik na začátku tohoto roku rozvázal smlouvu. „Aby nám nemuseli platit penále, ohlásili krach. Stále probíhá soudní řízení, ale těžko uvidíme jedinou korunu,“ líčí Zikmund a pokračuje: „V současnosti provádějí kontroly naši zaměstnanci, a dokonce jich udělají víc než kdysi společnost AB. Teprve až pohledávky předáváme externí firmě.“

Dynamický dispečink

Největší změna v plzeňském dopravním podniku by měla nastat prvního ledna 2010, na kdy je plánováno dokončení tzv. Dynamického dispečinku. Projekt má čtyři fáze. V první budou vybaveny všechny vozy navigačním systémem GPS a zřízení nové, technologicky odpovídající pracoviště dispečinku. „V současnosti je v každém vozidle pouze vysílačka, pomocí níž je řidič povinen informovat dispečera v případě odchylky od jízdního řádu. Pokud to ale neudělá, nemůže činit dispečer včasná opatření,“ vysvětluje Ptáček. Tuto mezeru vyplní GPS, díky němuž bude mít dispečink přehled o aktuální poloze všech vozidel. „Dispečer pak přestane být pouze hasičem, který napravuje škody,“ dodává Ptáček.

Druhou etapu organizuje i financuje město. Na křižovatkách bude zaveden systém preference MHD. Ve třetí fázi budou vybavovány uzlové zastávky světelnými informačními tabulemi, které by se postupně měly rozšířit i na podstatnou část ostatních zastávek, kterých je v Plzni takřka šest set. Montáž obrazovek do všech vozů MHD bude provedena ve čtvrté fázi. Všechna tato zařízení budou napojena na dynamický dispečink. Cestující tak například budou vědět, kdy skutečně přijede nejbližší spoj na zastávku, jaké panují výluky nebo kudy se náhle odkloní doprava v případě nehody apod. Zařízení se bude využívat i komerčně v rámci již zmíněného systému City Screen. „Pracovní podmínky stávajícího prostředí našich dispečerů jsou skutečně nedůstojné a jsem rád, že se tento problém konečně řeší. Dispečink bude přesunut do nových prostor v budově ředitelství, kde již probíhají stavební úpravy tak, aby se mohl v průběhu roku 2009 nastěhovat,“ říká Ptáček.

Plzeňské městské dopravní podniky v číslech

(údaje za rok 2007)

Dopravní výkon	v tis. vozkm		
Tramvaje	5 618		
Trolejbusy	3 999		
Autobusy	5 451		
Celkem MHD	15 068		
Přepravené osoby			
Tramvaje	40 184 841		
Trolejbusy	29 397 048		
Autobusy	39 197 481		
Celkem MHD	108 779 370		
Dopravní síť	Délka sítě (km)	Délka linek (km)	Počet linek
Tramvaje	21,6	24,0	3
Trolejbusy	39,4	52,1	6
Autobusy	179,1	296,0	26
Celkem MHD	240,1	372,1	35

Staré a osvědčené

Ačkoli právě v Plzni budou probíhat zkoušky nejnovější tramvaje 15T, již si Praha objednala 250 kusů, plzeňský dopravní podnik o její koupi neuvažuje. V plánu není ani žádný jiný typ z dílny Škodovky. Plzni jasně kralují tatrovácké T3 doplňované o KT8. „Té trojky se osvědčily. Spíše než nákupem nových typů, jdeme cestou rekonstrukcí,“ vysvětluje Zikmund. Zakázky pro Škodovku se tak omezují pouze na řídicí části a silové bloky T3. Co se týče KT8, jsou průběžně vyměňovány její středové části za nízkopodlažní. „Doháníme zanedbanost, která ve vozovém parku byla,“ říká Zikmund a upozorňuje: „Nejedná se však pouze o rekonstrukce, vozový park se za posledních šest let začal rozrůstat.“ Dokladem tohoto trendu je nákup třinácti autobusů a pěti trolejbusů v příštím roce. Co se týče tramvají, nechce provozní ředitel předbíhat: „Počkáme si na výsledek výběrového řízení.“

Staré a frustrující

Ačkoli byla na Plzeňsku ustanovena integrovaná doprava už před šesti lety, její potenciál není dosud zdaleka využit. Všech pět přepravců bylo integrováno pouze tarifně a podléhají jen systému předplatného. Co se týká jednotlivého jízdného, má každý dopravce pořád vlastní tarif. V rámci IDP existují dvě zóny: P pro Plzeň a Z pro vnější zónu. Mezi dopravci však nejsou dořešeny časové a prostorové návaznosti. „Skutečná integrace postupuje velmi pomalu a dělají se pouze dílčí kroky,“ shrnuje Ptáček.

Až na některé rekonstrukce stávajících tratí a trakčního vedení k žádnému většímu budování MHD v Plzni bohužel nedošlo. Přesto jsou oblasti, kterým hromadná doprava zoufale chybí, například nová zóna lehkého průmyslu na Borských polích. Oblast s 15 tisíci pracovními místy a hypermarketem obsluhují pouze autobusy. Stává se tak, že ve špičce přijíždí a odjíždí několik vozů za minutu. „Nejenže autobusy nestačí svou kapacitou, ale máme i velké problémy je protáhnout ulicemi města,“ říká Zikmund. V Plzni totiž není autobusová doprava segregována. Řešení situace je všeobecně známé. „Již pět let se mluví o stavbě tramvajové tratě o délce 1,7 kilometrů doplněné trolejbusy. Bez ní dopravně vykrvácí nejen tato část města, ale celá Plzeň,“ varuje Zikmund.

Borská pole odkazují na obecný problém. Město Plzeň si podle slov odborníků dostatečně neuvědomuje úlohu MHD ve městě a její nároky. „Nedávno si město nechalo udělat studii před tím, než omezí náš dopravní výkon. Z té studie ale vyplynulo, že nároky obyvatel naopak stoupaly.“ Ing. Ptáček k tomu dodává: „Již třetím rokem stagnujeme s vyšší dopravního výkonu. Postupně přicházejí požadavky na obsluhu dalších lokalit, ovšem bez nárůstu kilometrů. Řešíme tak jen ta nejproblémovější místa, a to na úkor ostatních linek.“

Vůbec nejkřiklavější příklad špatného plánování pochází z konce sedmdesátých let minulého století. Tehdy vzniklo Severní předměstí – bytová zástavba pro 60 tisíc lidí, již měly obsluhovat pouze autobusy. Dopravní podnik tak musel přikoupit ke stávajícím 60 vozům dalších 155. „Po třech letech byla zprovozněna tramvajová trať a polovinu autobusů jsme mohli zase prodat,“ vzpomíná Zikmund. Ukazuje se, jak důležité je projektovat dopravní infrastrukturu ještě před samotnou zástavbou. Věřme, že ze svých chyb se učí nejen Plzeň, ale i Praha.

Příště se podíváme do Olomouce.

Autor článku dodatečně děkuje panu Martinu Večerovi za poskytnutí fotografie k minulému dílu o Dopravním podniku Ostrava a omlouvá se za neuvedení jeho jména. Více fotografií i informací o DP Ostrava lze nalézt na stránkách: <http://mhd-ostrava.ic.cz/>.





15. výročí organizace ROPID

Rok patnáctého výročí existence organizace ROPID byl rokem v mnohém odlišným od těch předešlých. Kromě řešení problémů spojených s organizací Pražské integrované dopravy byla na začátku roku uvedena v život nová organizační struktura, jejímž základním cílem bylo zlepšit komunikaci vůči našim partnerům.

Pavel Procházka, pověřený řízením organizace ROPID



Budování integrovaného dopravního systému v takové aglomeraci, jakou je Praha a Středočeský kraj, je věc velmi náročná a odpovědná, ale zároveň zajímavá. Posledních 15 let ukázalo, že dobře fungující systém integrované dopravy, kde cestující nemusí přemýšlet nad pořizováním různých jízdních dokladů při přestupování mezi různými dopravními prostředky a dopravci, je schopen velmi dobře konkurovat individuální automobilové dopravě. Svědčí o tom nejen stále příznivý podíl využívání hromadné dopravy, ale i rostoucí počet cestujících na některých významných dopravních tazích, a především pak na železnici.

Právě tento druh dopravy v sobě skrývá značný potenciál při jeho zapojení do systému Pražské integrované dopravy. Letos zprovozněné Nové spojení, probíhající rekonstrukce železničních tratí a navrhované nové zastávky umožní do budoucna vytvořit ze železniční dopravy páteřní dopravní systém tak, jak jej známe z vyspělých evropských metropolí. Pražská integrovaná doprava bude i do budoucna živým organizmem, který bude pružně reagovat na potřeby obsluhovaného území. Za posledních 15 let prošla nejen Praha, ale také přílehlá část Středočeského kraje obrovskými změnami, na které musela veřejná doprava reagovat. Zmizely velké průmyslové podniky, naopak vyrostla nová obchodní centra a nové obytné komplexy. To vše se promítlo do organizace Pražské integrované dopravy a v dalším období ještě promítné.

Naším úkolem je, abychom nové dopravní potřeby města a regionu zvládli citlivě a odpovědně. A to nejen po dopravní stránce vůči uživatelům, ale také po ekonomické stránce vůči objednatelům služeb Pražské integrované dopravy, kterými jsou hl. m. Praha, Středočeský kraj a jednotlivá města, obce a městské části. Dovolte mi na závěr, abych nám všem popřál do dalších let mnoho šťastných kilometrů s Pražskou integrovanou dopravou.

Stručná historie Pražské integrované dopravy

1991	Uzavřena Dohoda o experimentálním zavedení integrovaného dopravního systému v relacích mezi hl. m. Prahou a obcemi Hovorčovice a Ořech, kterou uzavřely uvedené obce a okresní úřady Praha-východ a Praha-západ.
1992	Zahájení integrace železnice, umožněna přeprava cestujících s předplatními časovými jízdenkami MHD v osobních vlacích mezi 23 stanicemi a zastávkami v síti ČSD, kterou tvořily úseky tarifního pásma do vzdálenosti 10 km od centra města. Podepsány Zásady spolupráce hlavního města Prahy a ČSD. Zavedení autobusových linek 351 a 352 do obcí Hovorčovice a Ořech.
1993	Zahájení činnosti ROPID.
1994	Spolupráce s ČD (uznávání předplatních jízdenek MHD) rozšířena na základě nové smlouvy na celé území hl. m. Prahy. Uzavřeny první smlouvy mezi organizací ROPID a autobusovými dopravci jako samostatnými subjekty o provozování některých linek městské dopravy. Prodloužení metra B na Zličín.
1995	Schválení standardů kvality MHD radou Zastupitelstva hl. m. Prahy. Uskutečnilo se první výběrové řízení na dopravce regionální autobusové linky PID. Zřízeno vnější tarifní pásmo pro příměstské autobusové linky řady 300 a pro 16 stanic a zastávek ČD v příměstské oblasti. Zprovoznění tramvajové trati do sídliště Modřany.
1996	Autobusové linky PID poprvé vjíždějí na území okresů Mělník a Beroun. Zavedení přestupního pásmového a časového tarifu a nového odbavovacího systému. Zřízena čtyři vnější tarifní pásma pro časové předplatní jízdenky integrované dopravy.
1997	Autobusová linka PID poprvé vjíždí na území okresu Příbram. Zaveden nový model financování dopravců na bázi dělení tržeb a dotací k tržbám.
1998	Autobusová linka PID poprvé vjíždí na území okresu Kladno. Zapojení parkovišť P+R do tarifního systému PID. Změna tarifu a jeho dílčí úpravy. Prodloužení metra B na Černý Most.
1999	Plná integrace části železničních tratí 171 a 221.
2000	Autobusové linky PID poprvé vjíždějí na území okresů Kolín, Kutná Hora a Benešov. Změna tarifu a jeho dílčí úpravy. Zvýšení postihů. Vznik 5. tarifního pásma. Integrace dalších úseků železničních tratí 072 a 210. Zavedení doplňkového prodeje jízdenek u řidičů autobusů městských linek.
2001	Významné rozšíření PID v severní oblasti (Odolena Voda, Kralupy nad Vltavou), autobusová linka PID poprvé vjíždí na území okresu Mladá Boleslav. Plná integrace části železničních tratí 011. Významné změny v nočním provozu tramvají a autobusů. Vstupuje v platnost nový Tarif PID.
2002	Významné rozšíření PID v severní oblasti (Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou) a východní části (Suchbát). Integrace dalšího úseku železničních tratí 060. Plná integrace části železničních tratí 070, 231 a 232. Autobusové linky PID poprvé vjíždějí na území okresu Nymburk. Ničivé povodně v srpnu.
2003	Významné rozšíření PID ve východní oblasti (Český Brod, Mochov, Čelákovice, Lysá nad Labem, Sadská, Poříčany, Pečky). Plná integrace části železničních tratí 093, 120 a celé trati 091. Integrace dalšího úseku železničních tratí 110 a 121. Zprovoznění tramvajové trati na sídliště Barrandov.
2004	Významná úprava provozu v oblasti Mníšku pod Brdy, plná integrace části železničních tratí 011, 060 a celé trati 171. Významné rozšíření PID v jižní oblasti (Štěchovice, Davle, Slapy, Nový Knín). Rozšíření noční příměstské dopravy do dalších oblastí. Prodloužení metra C na Ládví.
2005	Plná integrace části železničních tratí 210 a 231. Změna tarifu. Integrace přívozu P1 v Praze-Sedlci.
2006	Integrace přívozu P2 v Praze-Podbabě. Prodloužení metra A do stanice Depo Hostivař.
2007	Zapojení železničních linek v PID směřujících do Prahy do systému Esko. Integrace sezonního přívozu P3 Lihovar – Veslařský ostrov, obnovení provozu na celé trati č. 121 zahájením provozu cyklovlaku v rámci PID.
2008	Reorganizace společnosti ROPID, nový tarif PID, nové logo PID, prodloužení metra C do Letňan, integrace nových přívozů P4 a P5, vstup čipových karet opencard do PID.

Gay a lesbický filmový festival

Od Cannes po underground

V listopadu se konal devátý ročník filmového festivalu Mezipatra, jehož návštěvníky rozhodně nebyli pouze homosexuálové. Ředitel akce Aleš Rumpel nám, coby partnerské společnosti, poskytl rozhovor. Můžete si tak přečíst o gay-lesbické kinematografii, jejíž historie překvapivě začíná už s prvními krůčky němému filmu.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Mezipatra jsou samostatným podnikem, nebo se odehrávají v rámci nějakého mezinárodního festivalu? Kdo a jak filmy vybírá?

Ve světě existuje celá řada gay-lesbických festivalů. Z řad jejich organizátorů zveme zajímavé lidi k nám do hlavní poroty. Filmy, které běží u nás, byly například k vidění v Berlíně nebo Cannes. Jezdíme na promítání, ale filmaři sami svá díla přihlašují do soutěže. Program festivalu je hodně členěný. Máme soutěžní sekce i retrospektivy, v rámci níž jsme například loni uvedli hvězdu evropského alternativního filmu – režisérku Ulrike Ottinger. Letos to je Rosa von Praunheim, který natočil úplně první evropský gay film z roku 1970 s názvem „Perverzní není homosexuál, ale společnost, v níž žije“.

Mají snímky na festivalu něco společného kromě homosexuální tematiky?

Každý rok vyhlášíme téma, podle něž filmy vybíráme a skrze něž na ně nahlížíme. Předtím to bylo rodičovství, puberta, buřičství a letos je to „Život po“. Hledali jsme tedy filmy, jejichž hrdinové prodělali nějakou zásad-

ní změnu – úmrtí partnera, změnu pohlaví, těžkou nemoc.

Liší se nějak zásadně názory odborné poroty a návštěvníků při hodnocení snímků?

Ne vždy. Loni měly například druhý nejvyšší divácké hodnocení Pusinky Karin Babinské. Zároveň tomuto filmu dala odborná porota Čestné uznání, nevybrala ho však jako vítěze.

Podívejme se do historie. Je možné určit nějaký první homosexuální film na světě?

Jsou různé způsoby, jak definovat homosexuální film: Ten, ve kterém vystupují homosexuálové, nebo ten, který se homosexuálům líbí? Ve snímku Zkrocená hora, o němž nikdo nepochybuje, že je homosexuální, nebyl režisér ani nikdo z herců gay.

Řekněme to jinak. Dá se určit vůbec první film, který by obsahoval neodiskutovatelně homosexuální scénu?

I na tohle existují různé odpovědi. Je ale zajímavé, že už mezi prvními němými filmy se vyskytuje snímek s názvem Gay Brothers (rok 1895), kde spolu tančí dva muži.

Dala by se nějaká země či prostředí označit za líheň filmů s homosexuální tematikou?

Jednoznačně to je prostředí amerického nezávislého filmu. Právě v USA funguje odjakživa nejvíce produkcí a vznikají nové technologie zlevňující výrobu, což s sebou samozřejmě nese velkou tvůrčí svobodu.

Tedy sféra nezávislého filmu je předurčená pro takovou tvorbu?

Rozhodují peníze. V Evropě byla vždy sexualita reflektována víc než v prudérním USA, například ve filmech Fassbindera (Německo) nebo Pasolinioho (Itálie). Na rozdíl od USA tu však nelze hovořit o nějaké vlně produkcí.

Hovořili jsme o Zkrocené hoře, kde nikdo ze štábu nebyl homosexuál.

Není ale poznat absence takové zkušenosti na kvalitě filmu?

Myslím, že skutečný profesionál, ať už režisér, nebo herec, je schopen natočit a zahrát cokoli. Na druhou stranu ale například na filmu Pusinky je vidět, že jeho scenáristka je lesba, zatímco snímek Venkovský učitel od Bohdana Slámy se není schopen vymotat z jedno-
duchých schémat a klišé: hlavní hrdina

obtěžuje mladé chlapce, v bytě má sochy s obrovskými penisy a podobně. První film je citlivým pohledem zevnitř, druhý je povrchní a zjednodušující.

Mně osobně připadal nejvýraznější film Philadelphia s Tomem Hanksem. Dá se označit za milník homosexuálního filmu?

Z pohledu většinové populace určitě. Byl to velkorozpočtový hollywoodský film s největšími hvězdami a masovým nasazením do kin. Byl to opravdu průlom: Tom Hanks, miláček amerických domácností, kluk od vedle, najednou hraje gaye umírajícího na AIDS. Uvažme, jaké filmy s „teplými motivy“ se v té době točily: Základní instinkt pojednávající o psychopatické bisexuální vražedkyni nebo Mlčení jehňátek, v němž zvrhlý transsexuál zabíjí mladé ženy, aby se oblékal do jejich kůže. Tento film a Philadelphii přitom natočil stejný režisér.


Myslíte si, že festival pomáhá návštěvníkům formulovat postoj k sobě a ke světu, popřípadě že pomáhá odhalit identitu „tém nerozhodnutým“?

Film a televize od dětství spoluvytvářejí náš postoj ke světu, naše představy a touhy. V minulosti se na ně někteří lidé celý život dívali a nenacházeli se v nich. To se díky produkcím a akcím, jako jsou Mezipatra, postupně mění. Náš festival ale není jen pro homosexuály. Každý rok děláme průzkum a z něho vyplývá, že polovina návštěvníků patří k většinové populaci.

Existuje v rámci homosexuálního filmu jiný poměr kvality a braku ve srovnání s běžnou produkcí?

To určitě ne. Mnohdy se stane, že někdo natočí film s fantastickým tématem, ale výsledek je tristní. Ne každý filmař je profesionál.

A co problémy s extremisty? Vzpomínám si na nedávný pochod v Brně, který napadli neonacisté. Nemají organizátoři nějaké problémy?

Problémy tohoto druhu nemáme. Pokud na nás někdo útočí, tak spíše ve formě novinových článků. Jinak ten pochod byl jednostranně zmedi-
alizovaný. V průvodu bylo šest set lidí a neonacistů šedesát. Doufám ale, že i někdo z nich si zašel na náš festival. Běží na něm dokument o teplých ná-
cích. I takoví lidé totiž existují. 



Nástup všemi dveřmi

na příměstských linkách od 14. prosince 2008

V souvislosti s celostátním termínem změn jízdních řádů 14. prosince 2008 bude zkušebně rozšířen nástup všemi dveřmi na všechny příměstské autobusové linky v Praze, ale pouze ve směru do Prahy.

Ing. Filip Drápal, ROPID

Důvodem jsou kladné ohlasy na tento způsob odbavování v severovýchodní části Prahy, kde jsme toto ulehčení zavedli od letošního září. Jak se ukázalo, lidé jsou spokojenější, odbavení se tím zrychlilo a zároveň Pražané začali více využívat příměstské linky například pro cestu po Praze k metru, neboť již nemusejí hledat jízdenku či tramvajenku a ukazovat ji řidiči.

Nástup všemi dveřmi bude tedy povolen do všech denních příměstských linek (linky číselné řady 300) na území Prahy, ale

vždy jen ve směru od hranic Prahy do centra města. V opačném směru, tedy ven z Prahy, bude i nadále povinnost nastupovat pouze předními dveřmi zachována. Je to z důvodu nutnosti kontroly jízdenek řidičem, neboť tyto linky mnohdy jedou daleko za hranice Prahy a je nutné, aby se cestující prokázal správnou jízdenkou na příslušný počet tarifních pásem.

I při umožnění nástupu všemi dveřmi ve směru do centra bude v příměstských autobusech zachován prodej jízdenek řidičem bez přírážky.



Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti
Helena Bajerová

Co je zajímavého v novele důchodového zákona pro tzv. budoucí důchodce?

Novela důchodového zákona byla zveřejněna ve Sbírce zákonů, částka 99 ze dne 21. 8. 2008 – zákon č. 306/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Část zákona nabývá účinnosti od 21. 8. 2008, od 1. 1. 2009 i od 1. 1. 2010.

Budu postupně uvádět nejdůležitější a asi i nejzajímavější změny v této novele:

- žádost o důchod lze nově od 21. 8. 2008 podat až 4 měsíce předem (dosud maximálně 3 měsíce). V souvislosti s touto změnou mohou na ELDP odesílaných zaměstnavatelem v návaznosti na podání žádosti o důchod chybět údaje za poslední 4 měsíce. ČSSZ v těchto případech započítává příslušnou dobu pojištění ze záznamů obsažených v příslušném oddílu žádosti o důchod.
- od 1. 1. 2010 již nebude u poživatelů starobního důchodu vyžadována podmínka sjednání pracovněprávního vztahu na dobu určitou,

- od 1. 1. 2010 si každý může určit, zda bude dále vykonávat výdělečnou činnost, tzv. pracovat na procenta bez pobírání starobního důchodu – jako dosud – tedy za každých dokončených 90 kalendářních dnů mu bude navýšen jeho výpočtový základ o 1,5 %,
- nebo si požádá o starobní důchod v plné výši a bude dále vykonávat výdělečnou činnost na dobu neurčitou (v tomto případě mu bude navýšen jeho důchod při souběhu s výdělečnou činností o 0,4 % výpočtového základu za každých 360 kalendářních dnů). Nárok na zvýšení procentní výměry je vždy po 2 letech, pokud výdělečná činnost trvala nepřetržitě po tuto dobu nebo po skončení výdělečné činnosti.
- nebo si požádá o výplatu poloviny starobního důchodu (jedná se o polovinu jak procentní, tak základní výměry důchodu) – v tomto případě se za každých dokončených 180 kalendářních dnů pobírání polovičního důchodu v souběhu s výdělečnou činností navýší procentní výměra důchodu o 1,5 % výpočtového základu.

Děkuji všem čtenářům této rubriky za jejich zájem o důchodovou problematiku, za zajímavé dotazy a podněty. Přeji všem příjemné prožití vánočních svátků a hodně zdraví a dobré pohody do Nového roku 2009. Těším se na další spolupráci.

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, posílejte na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo volejte na telefonní číslo 724 237 528.

Kulturní tipy

Do konce roku zbývá už jen několik málo dní. Ve světě hudby, filmu či divadla však ani tento čas nebývá zrovna dobou klidu a bilancování. Do kin se chystá řada nových filmů. U dvou českých se zastavíme. Divadla také chystají nějakou tu premiéru. Podíváme se konkrétně do Divadla Na Zábradlí. No a koncerty? Protlou se tu speciální vánoční vystoupení s těmi „běžnějšími“.

kino

Pamatujete se na film Sněženky a machři? Vybavíte si ještě pár zlidovělých hlášek typu – Vydrž, Prtka, vydrž...? Od 18. prosince se do kin dostává film **Sněženky a machři po 25 letech**. Účastníci někdejšího



lyžařského kurzu se po letech znovu setkávají na horské chatě, aby se po delší době viděli, zavzpomínali a dokázali si (jak už to u podobných setkání bývá), že jejich klukovské a holčičí duše čas zase až tak úplně prachem nezavál. Tvůrci slibují, že tato filmová komedie bude navazovat na „jedničku“ a že se v kině nudit nebudeme. Nezbyvá, než se vydat přesvědčit, zda Michal Suchánek, Jan Antonín Duchoslav, Eva Jeníčková, Veronika Freimanová či Radoslav Brzobohatý dokáží zabodovat i s „dvojkou“.

O týden dříve, tedy 11. prosince se na filmová plátna dostane snímek režiséra Víta Pancíře na motivy románu Jáchyma Topola **Sestra**. A že se asi nebude jednat o „tuctové“ filmové dílo potvrzují jména zúčastněných – Jáchyma Topola jako autora předlohy, Filipa Topola zde v roli vypravěče (a hudby v podání jeho kapely Psí vojáci) a režiséra, jenž je animátorem, experimentálním filmařem, ale i tvůrcem klipů Psích vojáků. Prostě premiéra, která by mohla stát za to.

divadlo

Divadlo Na Zábradlí připravilo na čtvrtek 18. prosince českou premiéru hry francouzského dramatika Jeana-Luca Lagarce **My, hrdinové**, pro níž byly autorovi inspirací deníky Franze Kafky. Text se pohybuje kdesi na hranicích absurdního dramatu, tragikomedie a jakési černé grotesky. Děj je zasazen do prostoru zájezdního hostince někde ve střední Evropě, kde se zastavila potulná divadelní společnost, vedená direktivní matkou a snažící se v čase blížící se nespécifikované války dojet do Teplic. V překladu Kateřiny Neveu a pod režijním vedením Juraje Nvoty uvidíte mj. Jiřího Ornesta, Natálii Drabiščakovou, Zdenu Hadrbolcovou nebo Josefa Poláška.

hudba



kde se představí **Dan Bárta & Illustratrosphere**. Ve čtvrtek 18. prosince se v Lucerna Music baru objeví na speciálním vánočním klubovém koncertu spojeném s předáním zlaté desky **Support Lesbiens**.

Ve stejný den pak ve Futuru



zahraje v poněkud zestihlené sestavě oproti dřívějším letům (již jen jako trio) kapela **Trabant**. Ta se po svém období divokého dechna a world music posunula spíše ke kořenům a východiskům české a moravské lidové hudby. V sobotu

20. prosince odehraje další ze své série klubových koncertů (tentokrát „vánoční“ v Paláci Akropolis) **Aneta Langerová**. V roli speciálního hosta se zde představí Tomáš Klus. Své speciální vánoční koncerty připravili i další domácí interpreti. V neděli 21. prosince do velkého sálu Lucerny **Helena Vondráčková** (s hosty Jitkou Zelenkovou, Monikou Absolonovou nebo Michalem Davidem). Ve stejný den lze zavítat i na Žofín, kde jsou připraveny **Vánoce s Lucií Bílou**. V početné řadě hostů by mělo dojít i na Petra Maláška, Dashu, a dokonce také Richarda Müllera. V pondělí 22. prosince pokračuje série vánočních koncertů speciál-



ním vystoupením **Janka Ledeckého** v Divadle Hybernia. No a pokud si už říkáte, že se věnujeme víceméně až příliš tradičním akcím a jménům, vězte, že svůj vánoční koncert rozbalí v Lucerna Music baru v úterý 23. prosince pod názvem **Vánoční nadělení** i energická parta se specifickým smyslem pro humor soustředěná kolem Radoslava Bangy a Vojty Lavičky, tedy **Gipsy.cz**. A jestli se vám z těch samých vánočních akcí už tak trochu bude motat hlava, přijďte do Lucerna Music baru už v neděli



21. prosince, to by se totiž na tamním pódiu měli zformovat ke svému vystoupení američtí klasici „ska jazzu“ **New York Ska Jazz Ensemble**. Kapela existuje už čtrnáct let a předvádí naživo strhující směs jazzu, ska a reggae. Jejich koncert by mohl být možná tou pravou únikovou cestou ze světa všudypřítomných koled.

-mis-



