





- 3** Aktuálně
- 5** Metro
- 6** Tramvaje
- 14** Autobusy
- 18** Ze světa
- 21** Z podniku
- 30** Historie
- 33** Zajímavosti



## DP KONTAKT

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

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

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

**Šéfredaktorka:** Ing. Dana Reinišová

**Grafická úprava, sazba, výroba:** Agentura Báže 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

**Uzávěrka tohoto čísla:** 7. prosince 2009

## Naši milí čtenáři,

myslela jsem si, že po období válčení a nejasností Dopravního podniku hl. m. Prahy s pražským Magistrátem a následné stávkové pohotovosti dojde k nastolení mírového prostředí, ale to jsem se zmylila. A jestli jsem v letním čísle mluvila o Kocourkově, teď se cítím jak Alenka v říši divů.

Tentokrát roli protiválečníka vystřídala firma BNV Consulting, která má v naší společnosti na starosti nezáviděníhodnou restrukturalizaci firmy. Ovšem těsně po uzávěrcé prosincového vydání DP KONTAKTu na sebe upozornila pro mě naprosto trapným a nepatřičným způsobem. Nevhodnou pozvánkou na svou vánoční akci, zesměšňující Dopravní podnik, jeho zaměstnance a vlastně i celou práci BNV Consulting pro Dopravní podnik. Ztráta zaměstnání, navíc v době ekonomické krize, opravdu není legrace a téma pro vtipkování. To snad každý soudný člověk ví. A nepovedený komiks z prostředí firemní oslavy Vánoc skutečně vtípem nesrší. Nebo vám to tak připadne? „Tak kde se loudáte, kujóni? Nevíte, že je vánoční večírek?“ oslovuje culíkatá paní u baru dva mladíky. „To my víme paní Barešová (pozn. redakce – Ing. Barešová je partnerem a jednatelkou BNV Consulting), ale ještě jsme propouštěli v Dopravním podniku...“ odvětví mladíci. „Tak to bude zase mela... Jóó odbory!“ povzdychne si Culíkatá s lahví v ruce (doufajme, že nealko, i když v případě alkoholického obsahu bychom mohli tento nejapný komiks s chápavým a shovívavým úsměvem přejít). Pak nastává volná zábava a dle citoslovců glo, glo, která se linou z úst Culíkaté, je zjevné, že obsah její lahve je prázdný. Na dalším obrázku pak jeden z mladíků při loučení děkuje Culíkaté: „Tak vám děkuju, že jste mě pozvali na váš večírek, i když jsem dnes přišel o místo, jste skvělá parta!“ A nadšeně objímá Culíkatou. Tě se po tomto projevu vděčnosti honí culíkatou hlavou: „Jo, tak tomu říkám spokojený zákazník! Huh!“

Nedá mi to, abych se k této nešťastné události, o které jsem v době nočních korektur zhlédla diskusi na ČT 24 mezi Jiřím Obítkem, předsedou odborové organizace DP-Metro, a Helenou Mitwallyovou, zástupkyní ředitelky BNV Consulting, nevyjádřila.

Nejsem natolik povznesená nad situací uvnitř naší firmy a nemám potřebný nadhled (a vlastně bych ho v tomto případě ani mít nechtěla), abych tuto komiksovou pozvánku, zesměšňující propouštění našich zaměstnanců, brala jako vtipnou, natož aby mě rozesmála či pobavila. Stydím se. Za public relations firmy BNV Consulting. Helena Mitwallyová na svou obranu uvedla: „Byla to odlehčená reakce na situaci v posledních měsících, která se týkala i naší firmy, a my si děláme především legraci sami ze sebe.“

Je pravda, že v určitých sporných chvílích může zdravý odstup, nebrání se vážně a vtip rozbít bariéry a pomoci naladit se na příjemnější atmosféru pro jednání, ale dle mého se to v případě této vánoční pozvánky zcela minulo účinkem. Tohle bylo šlápnutí... vedle. Vrchol cynismu. A také nahrání na okamžitou a údernou smeč – dopravní odborů, jejichž stávkový výbor opět obnovil svou činnost. Další hrozba stávky prý sice momentálně není aktuální, ale v našem podniku to od listopadového ukončení stávkového ohrožení a zdánlivého smíru mezi ním a Magistrátem znovu pořádně vře. Zbytečně. Kvůli nevkusné „klukovině“.

Restrukturalizační proces není v žádné firmě jednoduchá záležitost. Je to boj, střet. Je jasné, že každá strana (odborníci, zaměstnanci, management, konzultační firmy) má svou pravdu, za kterou se bude bit. I tento proces má svůj rub a líc, svá pro a proti a dohoda, příměří a kompromis je jediné řešení. Každá změna bolí – a to ostatně i v nepracovní sféře, ale na druhou stranu může přinést spoustu nového, pozitivního. Ale je jí potřeba provést citlivě, taktně a na úrovni.

Jsem opravdu zvědavá, jakým směrem se život Dopravního podniku bude ubírat – zda se ocitne blíž smrti, či naopak znovuzrození. Každopádně, milý Dopravní podniku, mám tě ráda a držím ti pěsti.

A vám, milí čtenáři, přeji radostné Vánoce v co nejširším rodinném kruhu, do roku s koncovkou deset pohodu a spoustu úsměvů, pevně zdraví, elán v dobách zlých a pokoru v dobách šťastných. Děkuji vám za celou redakci za přízeň, kterou nám věnujete, a já si přeji, ať přetrvává i v novém roce.

Přijměte od nás vánoční dárek v podobě různorodých článků z dopravního a nedopravního prostředí. Snad vás při jejich čtení potěší, poučí a pobaví.

Dana Reinišová



# Trvalé změny PID

## od 29. 11. 2009

Od 29. 11. 2009 došlo na základě vyhodnocení přepravních průzkumů k optimalizaci linkového vedení tramvají zejména v oblasti Prahy 5. Posíleny jsou tramvaje ve vytižených úsecích (Palackého náměstí – Anděl – Sídliště Barrandov; Národní divadlo – Výstaviště) a naopak k mírnému víkendovému omezení došlo v úsecích s nízkou obsazeností tramvají (Palmovka – Kobylisy; Náměstí Míru – Čechovo náměstí). Od stejného data je zároveň upraven provoz autobusových linek zejména v oblasti Letňan.

Ing. Filip Drápal, ROPID

### TRAMVAJE

Posílením linky 17 dochází ke zjednodušení, a tedy přehlednější linkového vedení tramvají a zároveň k posílení úseku Národní divadlo – Výstaviště. Ke značnému zatraktivnění tramvajové dopravy dochází především v úseku Staroměstská – Čechův most, kde se interval zkrátil na polovinu. Odkloněním linky 4 z Kotlářky (Řep) na Smíchovské nádraží (Sídliště Barrandov) je oblast Smíchova (Barrandova) nabídnuta nové přímé spojení do významného přestupního uzlu I. P. Pavlova (metro C) a oblasti Vinohrad. Linka 20 je nově celodenně a celotýdenně ukončena až na Barrandově, čímž je značně navýšena přepravní nabídka v oblasti Barrandova v mimošpičkových a víkendových obdobích. Linka 16 má nově společnou trasu s linkou 10 od Kotlářky (Sídliště Řepy) až na Biskupcovu, což zásadním způsobem usnadňuje časovou koordinaci poloh spojů v celém společném úseku, a přispívá tak ke zrovnoměrnění nabídky. Na základě vyhodnocení stávajícího provozu je linka 25 provozována v sólo soupravách a večer a o víkendu je zkrácena do trasy Palmovka – Špejchar.

### Změny jednotlivých tramvajových linek:

- 4 Linka je ve směru z centra odkloněna ze zastávky Anděl přes Smíchovské nádraží na Sídliště Barrandov a je nově v provozu pouze v pracovní dny cca do 21.00 hodin; v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov v provozu pouze v ranní špičce pracovních dnů (v úseku Anděl – Sídliště Řepy nahrazena linkou 16)
- 13 Linka je zrušena a nahrazena linkou 4
- 16 Linka je ve směru z centra odkloněna ze zastávky Palackého náměstí přes Anděl na Kotlářku, v pracovní dny ráno je prodloužena do zastávky Sídliště Řepy (v Podolí a Braníku nahrazena posílením linky 17), o víkendu je linka nově provozována ve dvouvozových soupravách

- 17 Posílení linky v úseku Výstaviště – Sídliště Modřany zkrácením intervalů na polovinu
- 20 Posílení linky v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov, kde je nově provozována celodenně, celotýdenně
- 21 Linka je zkrácena o úsek Nádraží Braník – Sídliště Modřany, v pracovní dny ráno je nově provozována ve dvouvozových soupravách (v Modřanech nahrazena posílením linky 17)
- 25 V úseku Palmovka – Vozovna Kobylisy jede linka z důvodu nízkého využití pouze v pracovní dny do cca 20.00 hodin

### AUTOBUSY

Změny v autobusové dopravě od 29. 11. 2009 vycházejí z vyhodnocení přepravních průzkumů, které ukázaly nižší vytiženost autobusů směřujících z oblasti Starých Letňan na Palmovku a také potřebu řešit kapacitní problémy v ose Vysočanská – Letňany – Tupolevova. V příměstské autobusové dopravě dochází na základě požadavku obcí k zavedení nového přímého spojení Jenštejna s metrem Letňany a také ke spojení oblasti Čestlic včetně přilehlé komerční zóny s oblastí Uhříněvsi, kde je možný přestup na vlak do centra Prahy. Dále je zaveden provoz nízkopodlažních autobusů na linkách 340, 347, 351 a 378.


### Změny jednotlivých linek:

- 110 Linka je ve směru od Dolních Počernic odkloněna od stanice metra Letňany přes Tupolevovu k Obchodnímu centru Čakovice
- 134 Linka je zrušena (částečně nahrazena linkou 158)
- 151 Linka je v úseku Letňany – Obchodní centrum Čakovice odkloněna přes zastávky Staré Letňany a Avia Letňany a dále je prodloužena do Třeboradic (v úseku Třeboradice – Teplárna Třeboradice v provozu pouze vybrané spoje celotýdenně)
- 158 Nová páteřní linka v trase Českomoravská – Vysočanská – Prosek – Letňany – Avia Letňany – Miškovice (náhrada za linky 110 a 134)
- 166 Linka je zrušena (nahrazena linkami 151 a 158)
- 325 Nová midibusová linka vedená v trase Nádraží Uhříněves – Čestlice (v provozu pouze v pracovní dny)
- 376 Linka není vedena přes zastávku Jenštejn (nahrazena linkou 378) a dále již neobsluhuje v Brandýse nad Labem zastávky Baumit, VDO a Vrábí
- 378 Nová linka v trase Letňany – Kbely – Vnoř – Jenštejn, Hradní (v provozu celodenně a celotýdenně)

### Změna zastávek:

**Boletická** – zastávka je nově na znamení (původně stálá, od 20.00 do 4.00 hodin na znamení)

**Kovošrot** – zastávka je nově na znamení (původně stálá)

**U Bílého mlýnku** – nová zastávka pro linku 151 (na znamení) 





# Změny na železnici v rámci PID od 13. 12. 2009

Od zahájení platnosti nového jízdního řádu pro období 2009/2010 dne 13. prosince 2009 dochází k určitým úpravám provozu na železnici v Praze a okolí. Celkový rozsah železniční dopravy na území hl. m. Prahy se v zásadě nemění.

Ing. Václav Haas, ROPID

## Zásadní změny:

- V souvislosti s elektrizací trati Lysá n. L. – Milovice jsou zřízeny přímé osobní vlaky Praha – Milovice (linka S20), které jsou v provozu v pracovní dny
- Nová koncepce jízdního řádu na trati Praha – Vrané – Dobříš/Čerčany (linky S8 a S80), kde je pro lepší uspokojení potřeb cestujících jízdní řád rozdělen na variantu pro pracovní dny a variantu pro víkendy
- K menšímu posílení dopravy dochází především v úsecích Úvaly – Český Brod (linka S1), Praha – Všetaty (linka S3),

Praha – Kladno-Ostrovec (linka R5) a Praha-Smíchov – Nučice (linka S6)

- U linky S29 Strančice – Praha-Vysočany dochází ke zkrácení většiny pobytů ve stanici Praha hl. n.
- V pracovní dny je rozšířeno nasazení moderních jednotek řady 471 na lince S7 Praha – Beroun
- O víkendu budou tyto jednotky nasazeny i na lince S9 Praha – Benešov, a tak o víkendu již nebude v rámci PID provozována žádná zastaralá jednotka řady 451/452

Na ostatních tratích zůstává provoz beze změny shodný jako v roce 2009.



# Výsledek voleb do dozorčí rady je již znám



**V**e čtvrtek 3. prosince 2009 se konaly volby zástupce zaměstnanců do dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Shromáždění volitelů zvolilo ve 2. kole člena dozorčí rady pana JIŘÍHO OBITKA – předsedu odborové organizace DP-Metro.

Dosavadní mandát končí panu Obitkovi 11. 1. 2010.







# Listopad 1989 v pražském metru

doplnění

Cítím nutnost doplnit některá dost důležitá fakta, o kterých se kolega Bc. Jiří Tonar v článku z listopadového vydání DP KONTAKTu o událostech před 20 lety nezmiňuje a na která by se nemělo zapomínat. Z hlediska vývoje dějinných událostí se činnost zaměstnanců Dopravního podniku totiž může ve zpětném pohledu jevit důležitou.

**Zdeněk Rampa, vedoucí odboru Řízení provozu  
(jednotka Dopravní cesta Metro)**  
Foto: Bc. Jiří Tonar

V týdnu od 20. do 24. listopadu 1989 se zprvu spontánně, později organizovaně scházely demonstrace na Václavském náměstí. Začátek býval kolem 15.30 hodin a při probíhající odpolední špičce nebyl problém třemi linkami metra oněch z kraje 150 tisíc, koncem pracovního týdne až 350 tisíc lidí do centra navést a po skončení demonstrace zase odvézt. Horší situace ale hrozila o víkend, kdy OF (Občanské fórum) svolalo všeobecná shromáždění lidu na Letenskou pláň, neboť prostor Václaváku už přestával stačit. Došlo však k situaci, kdy vedení DP-Metro plně akceptovalo tehdy ještě platnou vedoucí úlohu KSČ a řídilo se jejími direktivami: nijak na vzniklou situaci nereagovat, případně respektovat pokyny všemocné StB. Z existencionálního hlediska vedoucích to ještě bylo jakž takž pochopitelné, nazíráno dopravním citem však mohlo jít až o trestný čin obecného ohrožení! Pokud odhady hovořily o předpokládané účasti půl milionu lidí a přitom by se zachoval provoz podle sobotních grafikonů, nastalou situaci by nebylo možno zvládnout... Přáním vládní i stranické garnitury nesporně bylo očekávaná shromáždění překazit.

V tomto okamžiku nastala památná akce dopravních nadšenců, kteří si plně uvědomili dopad nejen dopravní, ale i politický. Polopartyzánským způsobem se především začali shánět strojvedoucí, kteří by byli ochotni nastoupit na mimořádnou směnu – a to i bez garantované mzdy za odvedený výkon. Na dispečincích se urychleně připravovala rozsáhlá opatření, srovnatelná snad jen s organizací dopravy o spartakiádách, posilovaly se technické pohotovosti, při vedením nařízené nedostupnosti rozmnožovací techniky se Všeobecné příkazy pro zajištění vlakové dopravy tiskly v provozně-technickém zázemí zabezpečovacího systému... Záleželo tu především na osobní iniciativě, improvizacích schopnostech a plném nasazení každého ze zúčastněných. Díky tomu se sled kroků, který by běžně trval mnoho týdnů, podařilo zajistit prakticky přes noc z pátku na sobotu!

Poslední vzepětí upadající moci se v metru projevilo při pontifickální mši, konané ve svatovítské katedrále dopoledne v sobotu



25. listopadu 1989 jako poděkování za svatořečení Anežky České. Tehdy byla direktivně vypnuta většina vývodů z distribuční transformovny ve stanici Malostranská – důsledkem bylo zastavení všech eskalátorů, zhasnutí osvětlení a nefunkčnost hlavního větrání. Za dané situace vlakový dispečer musel nařídít průjezdy touto stanicí a poutníkům i návštěvníkům mše pak nezbylo, než po této záměrně připravené komplikaci dopravu na Hrad improvizovaně modifikovat. Tím mnozí přišli o začátek akce, někteří se na mši nedostali vůbec – všeobecný přetlak se tím vystupňoval k maximumu.

Mnozí účastníci mše mířili z Hradu pěšky přímo na Letnou; ostatní byli prakticky odkázáni jen na metro, protože tramvajemi nebyla tehdejší třída Obránců míru průjezdná ani náhodou. A metro nezklamalo: na nejvytíženějším „áčku“ se díky operativnímu řízení provozu a netradičním postupům v řízení dopravy povedlo dosáhnout nevidaně krátkého intervalu. Očití svědci tvrdili „ještě jen kousek chyběl, a vytvořili jste páter-noster!“. Nebyli daleko od pravdy: jen co jedna vlaková souprava vyložila klienty ve stanici Hradčanská, už jí „na záda dýchala“ souprava další! Že vlaky metra jezdily nabitě k prasknutí, to v těch dnech nevadilo naprosto nikomu. Zcela převážovalo vědomí lidské sounáležitosti a všeobecného odporu k zahnívajícímu režimu...

Dle tehdejších kvalifikovaných odhadů se hovořilo v sobotu 25. 11. o účasti neuvěřitelných 750 tisíc lidí a v neděli 26. 11. se Letná zaplnila davem více než půlmilionovým. To vše byly poslední „přípravné“ kroky před generální stávkou, přípravou na pondělí 27. 11. – a případný neúspěch víkendových akcí na mrazivé Letenské pláni, způsobený komunisty očekávaným selháním dopravy, by se nesporně na jejím jednoznačném průběhu musel negativně projevit. Dá se tedy konstatovat, že pracovníci metra měli v tehdejších „dějinném kolotání“ sice malou, ale nikoliv nevýznamnou roli.

Všem tehdy aktivně zúčastněným pracovníkům metra tímto děkují!



# BKV

Progresívne metódy výstavby električkových tratí pomocou panelizácie: tak sa jmenovala jedna z kapitol učebnice Mestská hromadná doprava pre Vysokú školu dopravy a spojov v Žiline vydané v roce 1988.

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

**S**kutečně metoda BKV panelů přinesla koncem 70. let nebyvalý pokrok v rekonstrukcích tramvajových tratí, protože kvalita tratí a hlavně úroveň stavebních prací v 70. letech byla opravdu strašlivá. Ačkoliv se zkoušelo leccos, tak každá konstrukce se záhy ukázala jako nevhodná. U tratí položených na boso (např. Karmelitská) je to logické. Horší na pochopení je to u tratí na betonové desce (Starostrašnická, Seifertova), tam ale za hlavního viníka závad můžeme z dnešního pohledu jednoznačně označit tuhé upevnění kolejnic a montované styky, protože desky jsou kvalitní i dnes a jistě je bude možno při příštích rekonstrukcích využít. Další konstrukce, která do Prahy rychle přišla a ještě rychleji odešla, jsou tratě na pražcích s tuhým upevněním kolejnic a se zákrytovými panely. Průběžná mezi Hroudou a Nádražím Strašnice byla takto rekonstruována v roce 1976 a v roce 1987 přišla další rekonstrukce, tentokrát do BKV panelů, Sokolovská mezi Balabenkou a Poliklinikou Vysočany měla podobnou životnost, Nádražní mezi Knížecí a Plzeňskou má tuto konstrukci ohraničenou daty 1977 až 1981. Ulice Na Florenci byla takto zrekonstruována v roce 1977. Zubozená trať byla opuštěna po pouhých necelých šesti letech a ponechána dosud svému osudu. Nejtřesnější je příklad z Vinohradské ulice, kde byl v roce 1977 rekonstruován úsek Flora – Vinohradská tržnice a v roce 1980 pro jistotu ještě jednou „přerekonstruován“. Do dnešních dnů tak vydržela ve starých zákrytových panelech s původní konstrukcí svršku jen Partyzánská



**Tramvajová trať na Evropské ulici před panelizací. Její stav, podobně jako většiny původních tratí, byl otřesný. Foto: Archiv DP**

ulice a horní část Trojské. Pro doplnění: Koněvova ulice, která pochází z let 2000 a 2006, ukrývá pod zákrytovými panely pražce s pružným upevněním kolejnic a patří tudíž do jiné kategorie. BKV panely se začaly montovat v roce 1977 dvěma pokusnými úseky v Dělnické a Zenklově ulici a od roku 1978 se již užívaly rutinně. Třiceti a více let se však letos dožily pouze nejstarší úseky v části ulic U Výstaviště (1978) a Plzeňské (1979). Podívejme se však do odborné literatury 80. let, ze které lze

vystopovat více, než-li by se na první pohled dalo čekat. Zajímavé jsou například údaje o možném nápravovém zatížení panelů. Učební text Fakulty stavební ČVUT z listopadu 1980 hovoří o nápravovém zatížení 75 kN, pozdější texty hovoří o 100 kN, z čehož plyne, že pro současné moderní tramvaje je to již málo. Soubor technických pravidel pro projektování, výrobu, montáž, přejímku, provozování, údržbu a opravy tramvajových tratí z železobetonových panelů





s blokovou kolejnicí z listopadu 1985 zohledňuje silné rozčarování ze zimy 1984/1985, kdy došlo k fatální devastaci nedávno nainstalovaných BKV panelů. Protože beton panelů vydržel minimum zmrazovacích cyklů a působení rozmrazovacích prostředků, bylo přijato opatření, že k pokládce mohou být použity pouze betonové panely vyrobené do 31. 8. běžného roku, nebo v letech předchozích. Výrobce panelů (Prefa Hýskov) měl také svoji podnikovou normu předmětovou PNP01-13/85 ČJK 593 891 010, ve které zmiňoval, že doprava betonové směsi autodomíchačací je zakázána a že použit je beton B400. Panel měl vyhovět 50 zmrazovacím cyklům. Z dnešního pohledu je nesmírně významný bod č. 21, kde je konstatováno, že „odtržení kolejnicového žlabu od betonu je nepřijatelné“. Autory normy by ani ve snu nenapadlo, že žlab se prostě rozpadne na dva úhelníky a tisíc rezavých šupin pod patou kolejnice.

Zpracovatelé norem dobře věděli, že velmi podstatné je podepřít panel souvisle, a nikoliv bodově. Proto se živičná vrstva po položení finišerem neuhnila. Na položenou nez hutněnou vrstvu byl

zákaz pojiždění vozidel a mechanismů všeho druhu a skladování jakýchkoliv materiálů, což se však zhusta nedodržovalo, a navíc se těžko zajišťovala výšková návaznost různých úseků v čase. V tomto ohledu je největší rozdíl mezi originálním budapeštským postupem a českým zjednodušením, protože v Budapešti se panely pokládaly (a přilepily) do teplého asfaltu. Zejména z tohoto důvodu netrpí panely v Budapešti stejnými závadami jako u nás. V předpisu DP Praha pro údržbu jsou stanovena tato pravidla cyklické údržby (CÚ): CÚ I. stupně, která se provádí 1x za 6 měsíců; CÚ II. stupně (liniová údržba), která se provádí 1x za 15 let a střední údržba, která se provádí po 30 letech. Při zkoumání náplně jednotlivých druhů údržby se ukazuje, že těžiště těchto aktivit měla představovat výměna kolejnic, případně pryžových elementů. Další předpis se týkal Prozatímní opravy povrchů betonových panelů tramvajových tratí, což byla evidentní reakce na lavinovité havárie betonu v panelech v té době. Předpis pojmenovaný Opravy uvolněných panelů tramvajových tratí s blokovou kolejnicí měl přinést odpověď na velmi slabé

místo této technologie, a to na lokální poklesy jednotlivých panelů. Jednalo se o důmyslný systém injektáží spojenou s vrtáním až 17 děr pro vlévání injektážní směsi (připravené na stavbě v kýblu) trychtýřem. Dále bylo třeba instalovat 2 nebo 4 hmoždinky pro účel přišroubování zařízení pro nadzvednutí panelu. Tento nesmírně pracný způsob výškové rektifikace trati se nikdy příliš nerozšířil, i když úspěšně zainjektované (ale už bezprostředně při výstavbě) jsou téměř 20 let panely mezi Vozovnou Kobylysy a Březiněveskou.

Soubor technických pravidel byl aktualizován v roce 1988. Jedním z doplňků je i předpis pro výměnu panelů, kde zaujme část o výměně panelů bez řezání blokové kolejnice. Snad nejznámější (možná jediná?) událost tohoto typu byla v oblouku z Patočkovy ulice do Myslbekovy, kde žalostný stav betonu v panelech způsobil mnohem kratší životnost panelů nežli kolejnic. Metoda byla z hlediska BOZP poněkud svérázná a riskantní, protože se pracovalo pod zvednutými a napruženými kolejnicemi. Další ČSN 72 3031 (Betonové panely pro tramvajové tratě s blokovou kolejnicí) upozornila, že →



**Opuštěná trať se zákrytovými panely v ulici Na Florenci by měla v budoucnu být obnovena.**



**V 80. letech byly panely po několika málo zimách běžně takto zničené. Foto: Archiv DP**







Po geotextilii panely „pěkně“ klouzaly, svévolný posun trati je dobře vidět mezi jeřábem a nákladním autem.



Zcela rozpadlé panely se nalézají v naší kolejové síti i dnes.

pojžděný povrch panelů se impregnuje, například roztokem lněné fermeže, což bylo další opatření pro prodloužení životnosti panelů. Stále platila podmínka o nepřipustnosti odtržení kolejnicového žlabu a počet zmrazovacích cyklů byl zvýšen na 75.

O tom, že problematika byla v 80. letech velmi živá, svědčí i sborníky ČSVTS (Československá vědecko-technická společnost), ve kterých se tato problematika bohatě diskutovala v mnoha referátech. Sice se přednášející dost opakovali, ale přesto je ze sborníků cítit jistý vývoj. Zatímco rok 1983 je plný nadšení z nové technologie, tak polovina 80. let je již ve znamení hledání způsobu oprav a údržby této technologie, především opravy rozpadávajícího se betonového povrchu, případně postup odstraňování lomů kolejnic. Zajímavý otisk doby je v referátu zástupce Prefy Hýskov: „Předepjatá výztuž byla navržena z oceli 10 607... I když stanovisko VHJ (Výrobně hospodářská jednotka), pokud jde o použití oceli třídy 10 607, bylo jednoznačně negativní, potřeba rychlé realizace zavedení výroby panelů však eliminovala toto stanovisko nadřízeného orgánu“. A pak je také zajímavý rozpor mezi normou a následující myšlenkou přednášejícího: „Doprava a rozprostírání betonové směsi byla realizována pomocí automičače i přesto, že soulad mezi požadovanou třídou betonu B450 a dodržováním spotřebních norem, především pak cementu, nebude vždy pozitivní.“ Nebude právě tady zakopaný pes?

Sborník z roku 1987 prezentuje mj. touhu většiny účastníků po nalezení způsobu, jak dostat velkoplošné panely s blokovou kolejnicí i do prostor výhybek a křížení. To však byl kámen úrazu, mj. proto, že v té době ještě nebyly ve výrobě výhybky s pružnými jazyky, ale pouze výměny čepové. Již před 22 lety bylo argumentováno, že čepová výhybka a moderní vůz T3, či dokonce novinka v podobě vozu KT8D5 nejdou dohromady. Dnes bohužel víme, že nejen vůz 14T, ale i vůz 15T se s čepovými výhybkami bude ještě dlouho v síti setkávat, protože jich máme 358. Ani moderní přestavník pro panelizaci nebyl k dispozici (existoval jen starý typ EMP1 z Ostroje Opava), v tomto směru jsme dnes na tom lépe, protože po 15. listopadu 2009 je v Praze už posledních 6 veteránů tohoto typu, přičemž minimálně pro 3 by měl být rok 2010 rokem posledním. Kromě Prahy byla BKV technologie





**Nejhorší úsek z BKV panelů v Budapešti je v jižní části ulice Gubacsi. I na první pohled je zřejmý jiný charakter poškození než v Praze. Naše tratě z panelů jsou navíc novější.**

použita ve své době i v dalších československých městech. Nalezneme je v poměrně velké míře v Bratislavě, Liberci a Košicích, stejně jako ve vlastním městě Most. V Olomouci a Ostravě nejsou a ani nikdy nebyly, v Brně je jen několik krátkých úseků. Oázou této technologie je tedy už jen Plzeň, kde se zřizují nové úseky touto technologií i v současnosti.

O vývoji po roce 1989 podrobně referoval článek v listopadovém DP KONTAKTu, ve kterém byl připomenut velmi kontroverzní krok: obrácení výrobního postupu panelu počátkem 90. let. V půli 90. let se pak neúspěšně zkoušela ještě jedna technická novinka, a to položení geotextilie mezi panel a živичný podklad. Autoři zlepšovacího nápadu doufali ve snížení hluku a vibrací. Bohužel neúspěšně, protože efekt ozvučnice se nijak nesnížil, ale zato definitivně přestal panel držet na podkladu. Lidově řečeno klouzal po geotextilii jak po másle. Proto nám celá řada oblouků ujíždí i o několik desítek centimetrů. Nejextrémnější negativní příklad byl v esíčku u Smíchovského nádraží, které zcela havarovalo v prosinci 2007 (viz DP KONTAKT 1/2008). Nyní se ještě vraťme do Budapešti. Stav jejich panelů je výrazně jiný než našich. Díky pokládání do teplého asfaltu panely drží na podkladu i po desítkách let dobře a tolik „neplavou“. Uhnívání žlabů se také nekoná, neboť výrobní postup zůstal nezměněn, tj. nedošlo k otočení formy. Díky tomu je v Budapešti mnohonásobně méně lomů blokových kolejnic než-li v Praze. Problémy se ukazují jinde: díky



**Poslední novostavba z nových BKV panelů v Praze je na Orionce a pochází z jara 2008.**

širšímu tramvajovému kolu dochází po výškovém opotřebení kolejnic k jízdě po vnějším křídélku žlabu, a tím k jeho devastaci. Proto jsou novější panely tvarově upraveny tak, že vnější křídélko žlabu je oproti vnitřnímu o několik milimetrů sníženo, čímž je problém do značné míry úspěšně eliminován. Nejstarší panely ale samozřejmě trpí rozpadem betonu a odhalováním výztuže, ale to je po 30 až 40 letech od vybudování logické.

Nic není černobílé. Svého času vychvalovaná technologie přinesla i negativa. Také je zřejmé, že když dva dělají totéž, není to totéž. Moderní technologie vyvíjené především v západní části Evropy přinesly další možnosti pro omezování

negativních dopadů tramvajové dopravy, tj. především hluku a vibrací. Ze všech výše uvedených důvodů probíhá dlouhodobě systematický odklon od technologie BKV panelů v Praze. Poslední souvislá obnova svršku novými BKV panely proběhla před rokem a půl v Seifertově a Táboritské ulici. Od té doby několik úseků z BKV panelů již zaniklo a všechny chystané rekonstrukce s touto technologií nadále nepočítají. Protože však finanční možnosti našeho podniku jsou velmi omezené, lze v některých odůvodněných případech očekávat lokální obnovu svršku užitými panely obdobnou formou jako při havarijní opravě Libeňského mostu o prázdninách 2009.



# RTT Myslíkova

## se týká i okolí

Po úspěšné realizaci projektů financovaných z fondu EU Konkurenceschopnost v oblasti Prahy 8 přichází na řadu další významný projekt, kterým je rekonstrukce tramvajové trati (RTT) v Myslíkově ulici.

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

povodni v roce 2002 začala být částečně využívána pravidelnou linkou číslo 21, avšak pouze v jednom směru a v poměrně omezeném rozsahu provozu linky. Rekonstrukce umožní zavedení pravidelné tramvajové linky v obou směrech (předpokládána je linka číslo 3) po dlouhém čtvrtstoletí. Tramvajová linka, která bude po rekonstruovaném úseku vedena, zajišťuje vnější i vnitřní obsluhu území kapacitní, ekologicky příznivou dopravou. Zajišťovat bude přímé dopravní napojení tohoto území se správním centrem Městské části Praha 1, k Masarykovu nádraží a ke stanicím metra linek A a B. Tramvajová trať umožní vedení linky, která zajistí kvalitní a kapacitní základní obsluhu Vojtěšské čtvrti a lokality Na Zderaze. Trať má také nezastupitelnou funkci v případě plánovaných, a zejména neplánovaných výluk v centru města, čímž zvyšuje spolehlivost tramvajové sítě.

Trať včetně uzlů vykazuje značné opotřebení, nevhodně pojatou geometrií tratě spojenou se zákazem potkávání vozů KT z čehož plyne, že další provádění oprav je neefektivní a problémy systémově neřeší. Rekonstrukcí tramvajové trati dojde k zásadnímu zvýšení provozní bezpečnosti a zvýšení plynu-



**Rekonstrukce rozvětvení u Mánesa v roce 1983.  
Foto: Archiv DP**

ono to ve skutečnosti je o něco rozsáhlejší, protože součástí je i rekonstrukce silně zatíženého kolejového trojúhelníku Spálená – Myslíkova a rekonstruováno bude i kolejové rozvětvení u Mánesa, včetně návazného úseku trati na Jiráskovo náměstí. Dojde i na rekonstrukci zastávky Jiráskovo náměstí a zcela nově budou vybudovány zastávky Myslíkova. Nástupní hrany budou ve výšce 20 cm pro snadnější nástup a výstup. Přístupy na obě nástupiště budou bezbariérové a budou vybaveny signálními a varovnými pásy pro nevidomé a slabozraké. Dnešní zastávky Myslíkova (z toho jedna bez pravidelné obsluhy) nejsou vůbec vybaveny nástupním ostrůvkem. Jsou tedy bariérové a nebezpečné z důvodu možného průjezdu automobilů podél otevřených dveří tramvaje. Zastávky na Jiráskově náměstí budou doplněny o bezbariérový přístup. Na tyto zastávky bude přístup přes signalizované přechody.

Stavba se nachází na pomezí území městských částí Praha 1 a Praha 2. Projekt úzce dopravně souvisí s rekonstrukcí tramvajové trati ve Spálené a Národní třídě, s rekonstrukcí stanice metra Národní třída a s rekonstrukcí technologických tunelů Národního divadla. Tramvajová trať v Myslíkově ulici bude rozsáhle revitalizována, protože od roku 1985 se používá pouze omezeně. Ve zmíněném roce 1985 přestaly být Myslíkovou ulicí provozovány pravidelné linky a opuštěná, resp. sporadicky využívaná, trať začala chátrat. Teprve po



**Foto z roku 1983 nám ukazuje stavbu tratě na Jiráskově náměstí. Právě tyto panely příští jaro zmizí. Foto: Archiv DP**





**V Myslíkově ulici se často vyskytovala historická vozidla, například 21. června 2008 krásná „té-jednička“ ...  
Foto: J. Šurovský**



**...a v úplném závěru provozu i výroční jízda ke 40 letům KMD dne 25. října 2009. Ve směru z centra jede pravidelný sólo vůz na lince 21 v té době ještě do Modřan.  
Foto: J. Šurovský**

losti provozu MHD. Rekonstrukce dále přispěje k odstranění negativního vlivu na okolní zástavbu v podobě nadměrného hluku a vibrací při průjezdu tramvají. Nevhodné čepové výhybky (hlučné a zastaralé) budou nahrazeny moderními uzamykatelnými výměnami. Na křižovatce Mánes bude zvýšena bezpečnost elektricky ovládané výhybky nahrazením starého systému EMP1 moderním zařízením uzamykatelné výhybky s rádiovým ovládním. Bude zvýšena traťová rychlost (před rekonstrukcí šlo jet v části koleje do centra jen rychlostí 10 km/hod).

Poslední větší opravy v Myslíkově ulici byly prováděny v roce 1971, rozvětvení Mánes bylo spolu s tratí od Jiráskova náměstí po Národní divadlo vybudováno roku 1983. Křižovatka Spálená – Myslíkova vznikala na etapy. Ve směru od Karlova náměstí se pod kolejemi a výhybkami nalézají zajímavé zkušební konstrukční prvky, tzv. panely VÚIS. Jedná se o podkladový železobetonový panel navržený ve VÚIS Bratislava Ing. P. Smolou, CSc. počátkem 80. let minulého století. Panel o rozměrech 4000 mm x 2000 mm x 200 mm opatřený třemi příčnými žlábkami vytvořenými z kolejnic polní drážky vytváří dostatečně tuhý a pevný podklad, na který se v místě žlábků upevní pomocí svěrek a šroubů pata kolejnice. Tento způsob byl použit v Bratislavě, a zejména v Košicích ve své době s velmi dobrými výsledky. V Praze byla tato konstrukce užitá poprvé v roce 1984 právě při osazení šestisrdcovkového rozvětvení v kolejovém trojúhelníku Spálená – Myslíkova, který byl sledován a vyhodnocován pracovníky Stavební fakulty ČVUT – Katedrou železničních staveb. Na základě příznivých výsledků bylo rozhodnuto realizovat i některé další kolejové křižovatky tímto způsobem.

Metoda měla i jistá negativa, například ve způsobu upevnění kolejnic k panelu, navíc při výběru místa rekonstrukce křižovatky bylo zřejmé, že nevhodná konfigurace terénu (zakružovací oblouky, vysoké podélné spády) a větší množství podzemních inženýrských sítí a povrchových znaků mohla znemožnit použití této technologie. Ideální pro panely VÚIS je rovinná plocha, neboť deskový systém umožňuje změnu podélného sklonu pouze na hranách panelu, což je velmi pracné a také neumožňuje provedení vzestupnice. Navíc před čtvrtstoletím naši předchůdci v tomto systému viděli pouze přechodné řešení, protože cílem bylo provedení kompletní panelizace křižovatky z velkoplošných panelů BKV a blokové kolejnice, což ovšem vždy ztroskotalo na vyřešení výměny z blokové kolejnice.

V 90. letech (až na výjimky) již křižovatky systémem VÚIS nově zřizovány nebyly. I dnes, tj. po 20–25 letech od doby zřízení této konstrukce, lze konstatovat, že kolejový spodek zřízený na panelech VÚIS nevykazuje téměř žádné závady. Konstrukce VÚIS však znemožňuje užití kolejových obvodů pro blokování výhybek, a proto bývají VÚIS panely v oblastech rozjezdových výhybek postupně demontovány.

Předstihové práce v Myslíkově ulici započala Pražská vodohospodářská společnost již v létě letošního roku. Od 15. listopadu práce pokročily natolik, že bylo nutno uzavřít tramvajovou trať. Kolej ve směru do centra byla místy demontována, stejně tak již byl zrušen elektrický přestavník u Mánesa, čímž po mnoholetém úsilí zaniklo poslední trojúhelníkové návěstidlo elektricky ovládané výhybky a poslední traťový přestavník typu EMP1. Nyní zbývá 6 posledních veteránů tohoto typu ve smyčkách, z toho 4 jsou na území „velké“ Prahy 6.

Ve směru z centra je provoz z důvodu vedení protisměrné IAD po kolejích také vyloučen, ale v případě nutnosti je možno provoz tramvají v tomto směru obnovit. Noční záložní vlak je deponován na náhradním stanovišti, konkrétně na Zvonářce. Hlavní rekonstrukční aktivity lze očekávat na jaře příštího roku, o čemž vás budeme v DP KONTAKTU informovat. ☺



**Likvidace staré elektricky ovládané výhybky u Mánesa.  
Foto: provoz 253400**





# Podzimní opravy



Na podzim proběhla řada krátkodobých výluk z důvodu oprav tramvajových tratí, které měly pozitivní dopad na stav několika (především) křižovatek.

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

Časový postup výměny šestisrdcového rozvětvení byl v DP KONT@KTu již několikrát popsán, naposledy v létě letošního roku na základě akce v Lazarské ulici. I nadále platí, že tyto akce probíhají téměř v utajení a bez mediálního zájmu, přičemž velká část cestující veřejnosti vůbec nezjistí, že se něco děje a že došlo k nějakému omezení provozu.

Podobným způsobem naplánovala JDCT na letošní podzim výměnu kolejových rozvětvení na Výstavišti od ulice Dukelských hrdinů, na Vinici od Solidarity a také u Strojimportu od Olšanských hřbitovů.

Termín hned pro první z akcí se hledal velice těžko. V daném případě nebylo možno předem v pátek za provozu tramvají vyjmout dlažbu, protože by v oblasti došlo k dopravnímu kolapsu. Původně vybraný třídení víkend na konci září bylo nutno odřeknout z důvodu návštěvy papeže v Praze, a proto byl vybrán náhradní termín využívající státní svátek 28. října a následujících dvou dnů školních prázdnin. Akce nakonec dopadla dobře (foto 1 a 2), největší negativní dopad do provozu automobilů nastal pouze ve čtvrtek 29. října. Provoz automobilů byl omezen méně, než bylo naplánováno a povoleno, rovněž tramvaje se do svých tras vrátily o 2 hodiny dříve. Osazeno bylo rádiové ovládání výhybky od Veletržní, čímž





byla zjednodušena nosná konstrukce trolejí, což bude mít pozitivní dopad (menší škoda a rychlejší oprava) při tradičním strhávání troleje příliš vysokými vozidly. Výměna „šestky“ na Vinici (foto 3) byla zatím nejsvižnější ze všech takto prováděných oprav. Díky velkému úsilí pracovníků JDCT a JVD a vzhledem k tomu, že se neměnily oblouky a podkladní VUIS panely byly i po 18 letech zcela v pořádku, byly práce ukončeny již po 40 hodinách, tj. v neděli 8. listopadu ve 12.00 hodin. Tím, že zůstávají v konstrukci VUIS panely, není prozatím možné osadit rádiové ovládání výhybky.

Zprovoznění trati přes Letnou (foto 4) umožnilo při nej-

5



blíží vhodné příležitosti (o víkendu 14. a 15. listopadu) po dlouhém roce a půl nastoupit do Chotkovy ulice a udělat tam maximum prací (foto 5 a 6): výměnu výměn na Klárově vč. výstavby nového odvodnění, vyvažování oblouků, likvidaci všech dilatací v uzavřeném úseku a rovněž provést revizi troleje.

Poslední víkendovou akcí byla výměna rozvětvení u Strojimportu (foto 7). Práce i tam proběhly dle plánovaného harmonogramu. Souborem těchto akcí bylo potvrzeno, že víkendová „norma“ byla stanovena správně a je třeba u této technologie výměn kolejových konstrukcí setrvat i do budoucna.

6



## Jak to chodí u kabelářů

Trakční obvod je tvořen trolejí, kolejí, kabely a začíná ve stejnosměrné části měření. Kabely jsou jen jednou částí trakčního obvodu, o kterém bych se chtěl zmínit. Je to vlastně přenosová cesta pro elektrickou energii sloužící k pohonu tramvají. Tato cesta je převážně z velké části uložena v zemi, ne vždy dost bezpečně, jak by se na první pohled mohlo zdát. Její délka činí téměř 1600 km, což by při spojení kabelů za sebou vydalo k návštěvě např. Dubrovniku.

**Text a foto: Jindřich Šmejkal, vedoucí provozu Kabelová síť**

O tyto kabely pod označením 3-AKCY 1x500, nově 3-AHKCY, se provozně stará nevelké středisko „provoz Kabelová síť“. Provoz Kabelová síť je součástí jednotky Dopravní cesta Tramvaje, provozovny Napájení TT. A nejsou to jen výše uvedené kabely, je to i kabelový rozvod ukolejňovacích kabelů, tzv. odsávacích bodů, které jsou připojeny ke koleji a vedou do zpětných dělicích skříní. K nim se vážou kabely pro příčné propojení mezi kolejnicemi, které zamezují šíření bludných proudů. Dále to jsou kabely k elektricky ovládaným motorickým pohonům (EOMP), kabely NN na TT Hlubočepy – Barrandov, kabely pro rozvod 22 kV, propojovací kabely do skříní EPD (elektrická polarizovaná drenáž). Pomocí zařízení EPD pracovníci Pražské plynárenské sledují, jak velké bludné proudy protékají přes jejich potrubí, které tímto způsobem zároveň vrací zpět do trakčního obvodu.



Pro zajištění spolehlivosti kabelových tras slouží měřicí vůz od firmy SEBA KMT – Compact systém, který je každodenním nástrojem pro vyhledávání poruch, napětových zkoušek, identifikaci kabelů, nastřelování kabelů, a zejména pro pravidelnou diagnostiku. Pro kontrolu oteplení šroubových spojů, odpojovačů, rozvaděčů je používána termokamera. Při této příležitosti rádi touto cestou poděkujeme za dlouholetou pracovní činnost panu Lumírovi Bobkovi, který u DP na provozu Kabelová síť pracuje již přes 40 let. Na konci letošního roku odchází na zasloužený odpočinek. Pan Bobek posledních 15 let pracoval na měřicím voze. Po vyučení začínal jako provozní elektrikář, později pracoval v zařazení elektromontér kabelové sítě DP, dnešní JDCT. Před odchodem stačil předat svým nástupcům své bohaté zkušenosti. Nyní bude mít určitě dost času na svou velkou lásku, a to myslivost. Tak ještě jednou hodně zdraví, spokojenosti a „Lovu zdar“.





# Projekty preference městské hromadné dopravy



Princip preference hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou je definován jako nedílná součást dopravní politiky hlavního města Prahy a je postupně uplatňován na komunikační síti jednak ve formě vyhrazených jízdnicích pruhů pro autobusy, dále pak instalací betonových tvarovek podél tramvajových tratí (pro ochranu plynulosti tramvajové dopravy před souběžně jedoucími automobily) a v neposlední řadě pak úpravami světelné signalizace na křižovatkách ve prospěch upřednostnění tramvajové a autobusové dopravy.

**Oddělení Rozvoj a preference dopravy; Projektování a organizace dopravy a odbor Jízdní řády**

**J**e třeba na tomto místě zdůraznit, že důsledné uplatňování preference MHD skutečně znamená omezení individuální automobilové dopravy ve prospěch dopravy hromadné. To platí jak pro preferenci na světelně řízených křižovatkách, tak pro preferenci autobusové dopravy ve vyhrazených BUS pruzích.

Aplikaci betonových tvarovek podél tramvajových tratí však nelze vnímat jako omezení automobilů, neboť toto opatření (pouze důrazněji než vodorovné dopravní značení) brání řidičům aut vjíždět do profilu tramvajových tratí, a je tedy fyzickým nástrojem pro dodržování dopravní kázně. Vraťme se však k vyhrazeným BUS pruhům, jejichž existenci







část motoristické veřejnosti považuje za diskriminaci. Logickým průvodním jevem tohoto opatření je vytváření delších kolon v souběžných „veřejných“ jízdních pružích. V dotčených úsecích se prostor pro IAD redukuje na 50 % plochy vozovky a preference pro MHD je vyvažována omezením individuální dopravy. Delší kolony automobilů a snížení jízdního komfortu pro řidiče aut by měly mít samoregulační efekt a působit jako stimul pro návrat (alespoň části motoristů) do sféry hromadné dopravy. V podmínkách nedostatečně dimenzované komunikační sítě a při dosud pokračujícím nárůstu individuálního motorismu je preferování hromadné dopravy osob jednou z finančně i technicky nejdostupnějších cest, jak zabezpečit přijatelné podmínky pro pohyb obyvatel po městě.

V zájmu trvalého zajišťování konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy v soutěži s individuálním motorismem a s cílem udržet relativně vysoký podíl hromadné dopravy na celkovém objemu přepravní práce (v současné době přibližně 57 % : 43 % ve prospěch MHD), je problematika preference MHD systematicky řešena v rámci pracovní skupiny, která vrcholově zajišťuje proces posuzování, projednávání a následnou realizaci jednotlivých preferenčních opatření navržených v průběžně zpracovávaném „Projektu preference povrchové MHD v Praze“. Tento dokument je zpracováván již od roku 1997 v ročních intervalech.

Vedle standardního zavádění preference MHD v jednotlivých lokalitách podle výše uvedených ročních „Projektů preference MHD v Praze“ byla pozornost zaměřena na realizaci dvou roz-

sáhlých projektů, které se zabývají preferencí hromadné dopravy na ucelených územích nebo trasách. Oba projekty byly zařazeny do rámce optimalizačních projektů DP Praha, a.s. Jedná se o:

- Projekt preference BUS Praha 4
- Projekt – Hierarchizace autobusového provozu Želivského – Jižní Město (213)

### Projekt preference BUS Praha 4

Autobusové linky, které zabezpečují návaznou dopravu ke stanici metra Kačerov, jsou svedeny z oblastí sídliště Krč, Kamýk, Modřany, Novodvorská, Lhotka, Libuš a Kunratice do ul. Vídeňské, kde se soustřeďuje veškerá doprava ze zdrojových komunikací Zálesí, Mariánská, Lhotecká, Štůrova, Libušská, Novodvorská. Na uvedených komunikacích je koncentrována převažující přepravní zátěž hromadné a individuální dopravy z jižních oblastí Prahy a přilehlých obcí.

Enormní nárůst individuální automobilové dopravy v posledních letech způsobuje přetížení uvedených komunikací, které kulminuje v ulici Vídeňské a v navazující ulici Michelské. Vede to ke značnému zpoždování autobusových spojů MHD. Jedná se přitom o jeden z nejzatíženějších autobusových tahů v Praze, ve kterém projíždí v období dopravní špičky cca 100 spojů/h a je přepraveno cca 7600 cestujících v jednom směru.

Aplikace preferenčních opatření v této oblasti má pro zkvalitnění a větší efektivnost autobusového provozu nemalý význam a pozitivně ovlivní jeho plynulost včetně příznivější časové dostupnosti stanice metra Kačerov.

Vedle postupného zavádění aktivní preference pro autobusy



na 21 křižovatkách, řízených světelnou signalizací, řeší projekt preferenci autobusového provozu cestou úprav dopravního značení včetně zavádění vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy v následujících lokalitách a úsecích.

#### **Ulice V Zápolí**

Úprava systému řízení před křižovatkou s ulicemi Vyskočilova – Michelská s délkou preferovaného úseku cca 50 m. (Vzhledem k negativnímu stanovisku městské části Praha 4 nemohlo být opatření realizováno.)

#### **Ulice Michelská**

Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu BUS v úseku Na Kačerově – Vyskočilova ve směru do centra v délce cca 300 m.

#### **Výjezd z terminálu Kačerov**

Úprava dopravního značení ve prospěch zajištění plynulého výjezdu autobusů od nástupní hrany zastávky Kačerov ve směru z centra.

#### **Ulice Vídeňská**

Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu BUS od zastávky „Klárův ústav“ – směr do centra v délce cca 100 m.

#### **Ulice Vídeňská**

Zřízení vyhrazeného BUS pruhu v úseku mezi zastávkou „Nemocnice Krč“ a ulicí U Krčského nádraží v obou směrech v celkové délce cca 1200 m.

#### **Ulice Zálesí**

Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu BUS v úseku Štúrova – Vídeňská ve směru do centra v délce cca 400 m. (Odbor dopravy MHMP dosud nevydal příslušné „Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci“.)

### **Projekt Hierarchizace autobusového provozu Želivského – Jižní Město (213)**

Dopravní stopa v trase Želivského – Vršovice – Bohdalec – Spořilov – Jižní Město představuje významné nekolejové komunikační spojení tangenciálního charakteru v jihovýchodní části Prahy. Autobusové linky jsou v nejzatíženějším úseku provozovány v průměrném intervalu 1,4 min. Dominantní linkou v této trase je linka č. 213 Želivského – Jižní Město.

Trasa je v převážné míře vedena po čtyřpruhových komunikacích s výrazným výskytem dopravních kongescí, prochází 17 křižovatkami řízenými světelnou signalizací a nabízí řadu přestupních vazeb na metro (Želivského, Opatov, Háje), tramvaje (Želivského, Slavia, Chodovská) a na další autobusové linky. Tra-

sa je vysoce zatížena individuální automobilovou dopravou, jejíž intenzita negativně ovlivňuje plynulost autobusového provozu.

V nejméně zatížených úsecích této dopravní trasy (v ul. Soběslavské, Bělocerkevské nebo Bohdalecké) projíždí v jednom směru ve špičkové hodině více než 30 autobusových spojů, které přepravují cca 2500 osob za hodinu.

Uplatnění maximálně možného počtu preferenčních opatření umožní vznik kapacitní autobusové stopy s plynulým provozem a v důsledku zkrácení jízdních dob vytvoří předpoklady pro úsporu provozních vozidel.

Kromě postupného zavádění aktivní preference pro autobusy na světelně řízených křižovatkách projekt obsahuje následující opatření ve prospěch preference autobusového provozu v následujících lokalitách a úsecích.

#### **Ulice Soběslavská**

Vyznačení vyhrazeného BUS pruhu v úseku mezi ulicemi Šrobárova – Votická ve směru k Želivského v délce cca 200 m.

#### **Ulice Bělocerkevská**

Zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy v úseku mezi ulicemi Ruská a Vršovická v obou směrech v celkové délce cca 1000 m.

#### **Ulice Bohdalecká**

Vyznačení vyhrazeného jízdního BUS pruhu v úseku mezi ulicemi Záběhlická – Nad Vršovskou horou ve směru do centra v délce cca 400 m.

#### **Ulice Spořilovská a Na Chodovci**

Úprava dopravního značení ve prospěch plynulého napojení autobusů z ul. Na Chodovci do Spořilovské ve směru do centra.

#### **Ulice Türkova**

Vyznačení vyhrazeného BUS pruhu mezi rondelem na Litochlebském náměstí a zastávkou „Litochlebské náměstí“ ve směru do centra v délce cca 180 m.

#### **Ulice Opatovská**

Zřízení BUS pruhů v úseku ulic Bajkonurská – Chitská v obou směrech v celkové délce cca 800 m.

Výše uvedené vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy jsou vyznačeny na komunikacích, tedy na úkor kapacity komunikací pro ostatní automobilovou dopravu. Samostatnou kategorií preference autobusové dopravy v rámci tohoto projektu je jízda autobusů po tramvajovém pásu v Chodovské ulici, o které se zmiňujeme podrobněji.







## Ulice Chodovská

Vyznačení BUS pruhu na tramvajovém tělese v Chodovské ulici je nedílnou součástí komplexu preferenčních opatření výše uvedeného projektu. Chodovská ulice zajišťuje napojení Prahy 10 (oblast Vršovic a Bohdalce) jednak na Jižní spojku a dálnici D1, jednak představuje důležité komunikační spojení s oblastí Jižního Města. Jedná se o čtyřpruhovou komunikaci s osově vedeným zvýšeným tramvajovým pásem. Pravidelnou trasu zde má tramvajová linka 11 a autobusové linky 135, 136 a 213.

Problematika plynulosti autobusové dopravy v této ulici byla v rámci Projektů preference MHD (každoročně zpracovávaných již od roku 1998) řešena již v minulosti. Několikrát byl v rámci jednání pracovní skupiny pro preferenci MHD předložen v různých verzích návrh na vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy na komunikaci. Tyto návrhy však nebyly ze strany rozhodujících městských orgánů schváleny, zejména s ohledem na vyvolané snížení kapacity a vysoké dopravní zatížení této důležité komunikace. Obavy z výrazného snížení propustnosti komunikace se potvrdily při zřízení dočasného vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy v rámci výluky souběžné tramvajové trati.

Bylo tedy nutné navrhnout řešení, které by zabezpečilo optimální plynulost autobusové MHD a současně respektovalo zachování stávajícího rozsahu automobilového provozu. Takovým řešením je pojiždění tramvajového pásu autobusy MHD. Po nezbytných stavebních úpravách byl pruh pro autobusy vyznačen ve směru do centra v úseku mezi Jižní spojkou a autobusovou zastávkou Chodovská v délce cca 800 m. Autobusová zastávka „Teplárna Michle“, ležící na zvýšeném tělese, byla zřízena jako společná s tramvajemi.

## Efekty preference

Přínosy realizovaných preferenčních opatření lze rozdělit do dvou základních skupin:

- a) přínosy obecné, které nelze primárně kvantifikovat (viz Efekty z pohledu cestujících),
- b) přínosy materiální, které lze vyjádřit finančními úsporami. Heslovitě lze pak jednotlivé kategorie efektů vyjádřit takto:
  - udržení (resp. zvýšení) počtu přepravovaných osob v důsledku zastavení (resp. zpomalení) odlivu cestujících do sféry individuálního motorismu
  - zkrácení jízdních dob a přímá úspora vypravených vozů
  - vyšší plynulost tramvajové a autobusové dopravy
  - energetické úspory (elektrická energie u tramvají, nafta u autobusů)
  - eliminace potřeby posilování linek, která by nastala při neuplatnění preference
  - pozitivní vliv preference na pokles nehod

## Efekty z pohledu cestujících

Důležitým aspektem, jehož přínos nelze primárně vyčíslit ani změřit, je psychologický dopad na řadového cestujícího, který si při jízdě v preferovaných úsecích (ať se již jedná o vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy, nebo fyzické oddělení jízdních pruhů IAD od tramvajové trati) uvědomuje výhody plynulé a rychlejšího provozu MHD oproti souběžně popojíždějícím kolonám automobilů. Tato každodenní zkušenost nepochybně přispívá ke zvýšení prestiže veřejné hromadné dopravy, ke stabilizaci okruhu pravidelných uživatelů a přinejmenším zpomaluje proces odlivu cestujících do sféry IAD, což je v souladu se zásadami dopravní politiky hl. m. Prahy, součástí dlouhodobé strategie Dopravního podniku a významnou prioritou dopravní koncepce v hlavním městě.

## Materiální a finanční úspory

V případech relativně krátkých preferovaných úseků dochází jen k dílčímu zkrácování jízdních dob. K úspoře vypravených vozidel však může dojít až v situaci, kdy více preferovaných úseků na jedné lince (dopravní stopě) umožňuje významnější zkrácení jízdních dob. Realizace souvislých preferovaných tahů byla i cílem výše uvedených projektů. Na základě analýzy aktuálních jízdních dob bylo možné přistoupit k omezení vypravení ve výši 6 autobusů.

Finanční úspory, dosažené uplatněním preferenčních opatření, činí:

- v rámci Projektu preference BUS Praha 4: **7 635 000 Kč/rok**
- v rámci Projektu Hierarchizace autobusového provozu Želivského – Jižní Město (213): **7 980 000 Kč/rok**

Závěrem lze konstatovat, že:

- realizace preferenčních opatření i přes vynaložené investiční prostředky přináší v provozní praxi významné časové a materiální úspory,
- preference přispívá k pravidelnosti a plynulosti povrchové MHD a zpomaluje proces odlivu cestujících do sféry individuálního motorismu, což je v souladu se zásadami dopravní politiky hl. m. Prahy,
- uplatňování preferenčních opatření je třeba chápat jako trvalý proces, jako součást dlouhodobé strategie Dopravního podniku hl. m. Prahy a jako jednu z priorit dopravní koncepce hlavního města Prahy.





# Vyřazené vozy

## newyorského metra slouží dále

Při naší cestě do Jižní Ameriky jsme si udělali jednodenní přestávku v New Yorku a čekání na spoj do Limy jsme vyplnili i okružní jízdou lodí kolem Manhattanu. Tříhodinová jízda se společností CIRCLE LINES stála 34 USD a nabídla nevšední pohled na samotné srdce New Yorku. Mimo krásných pohledů na všechny ty mrakodrapy, Sochu svobody a finanční pupek světa, nás zaujal obrázek, který se nám naskytl poblíž 207. ulice. Potkali jsme zde, na HARLEM RIVER, obrovský nákladní člun, plně naložený vyřazenými vozy metra. Byly to odstrojené skříně vozů naskládáné na sebe ve dvou řadách.

**Text a foto: Emanuel Roth, [www.dnrec.delaware.gov](http://www.dnrec.delaware.gov), [www.bizmology.com](http://www.bizmology.com), [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com)**



**V**této části New Yorku je jedno z dep newyorského metra a je pouze pro vozy typu R32, které jezdí na linkách A a C. Domnívali jsme se, že tyto staré vozy jsou odváženy někam do hutí nebo na skládku starého železa. Skutečnost je však jiná a mnohem zajímavější. Vozy, které dosud sloužily pasažérům na kolejích, budou brzy sloužit mořským živočichům na dně Atlantského oceánu. Začátek tohoto zajímavého příběhu je někde v roce 1995, kdy začal program budování umělých mořských útesů podél východního pobřeží Spojených států. Přesněji řečeno, podél pobřeží států New Jersey, Delaware, Virginia, South Carolina a Georgia. Cílem tohoto programu bylo oživení pobřežních vod, vytvoření nového prostředí, vhodného pro podmořskou faunu a floru, a rozšíření biodi-

verzity v těchto vodách. Současně s tím vznikala i nová místa pro rybaření a potápění. Pobřežní vody jsou v těchto místech poměrně mělké, místy jen od 25 do 50 metrů, a dno je tvořeno pískem nebo bahnem. Jako stavební materiál byly používány nejen betonové bloky, rozměrné

roury, vysloužilé válečné lodě a tanky, ale došlo i na vyřazené vozy z newyorského metra. U pobřeží státu Delaware je dnes 14 těchto umělých útesů a nejznámější z nich se jmenuje REDBIRD REEF. Leží zhruba 26 km od ústí INDIAN RIVER do Atlantského oceánu a je tím nejnavště-






vovanějším útesem. Jméno dostal podle červených vozů newyorského metra, kterým cestující říkali REDBIRDS.

K prvnímu potopení vyřazených vozů došlo v roce 2001, kdy společnost MTA (Metropolitan Transportation Authority – provozovatel podzemní dráhy) dostala souhlas od Úřadu pro přírodní zdroje a kontrolu životního prostředí státu Delaware. Pro MTA to bylo velice důležité, protože toto rozhodnutí řešilo problém, s kterým se společnost potýkala: „Co s vyřazenými vozy?“ Zástupci společnosti jednali například s Rumunskem, Maďarskem, Čínou, Brazílií, Pákistánem, Indií a Tureckem a nabízeli dodání těchto vozů, ale k dohodě nikdy z různých důvodů nedošlo. Pokud by MTA chtěla vozy renovovat a modernizovat, náklady na jeden vůz by se pohybovaly od 12000 do 65000 USD. Zatímco náklady na odstrojení, dopravu a potopení toho samého

vozu jsou zhruba 8000 USD. Důležité bylo především vyjádření Komise pro ochranu životního prostředí, která potvrdila, že množství azbestu ve vozových skříňích není nebezpečím pro podmořskou faunu a floru. Na dno oceánu jdou tedy vozy, které jsou odstrojené. Jsou bez kol, oken a dveří, zbavené všech náplní. Celá skříň je nakonec vymyta horkou párou. Pak jsou naloženy na obrovskou plovoucí plošinu, odvezeny na příslušné místo a potopeny.

K přesnému umístění vozů na mořské dno je používán systém DGPS (Diferenciální GPS). Po počáteční nedůvěře a pochybnostech, především ze strany ochránců životního prostředí, se z těchto vozů stalo žádané zboží. Od doby, kdy se s tímto programem začalo, bylo na různých místech východního pobřeží USA potopeno již více než 1300 vyřazených vozů a program pokračuje dále. Postu-

pem doby rostou i nároky na kvalitu. Například stát New Jersey rozhodl, že musí být důkladně prověřena odolnost novějších vozů, vyrobených z lehkých, ne-rezových materiálů. Vozy umístěné na dno oceánu musí být stabilní, aby nedošlo k ohrožení potápěčů, pro které se staly umělé útesy vyhledávaným cílem. Podle zjištění již zmiňovaného Úřadu pro přírodní zdroje, je na nejznámějším útesu REDBIRD REEF až 400x vyšší koncentrace mořských živočichů a rostlin než na přírodním dnu oceánu. Potopené vozy jsou díky prázdným prostorům a dutinám ideálním útočištěm nejen pro ryby, ale pro celý místní ekosystém. Navzdory počátečním pochybnostem a odporu ze strany ochránců životního prostředí je toto využití vyřazených vozů metra příkladem spolupráce, která přináší prospěch všem zúčastněným stranám. A rybičkám především... 

# Historie a současnost nejen MHD v Sofii

Při svém červnovém putování po Balkánu jsem s kamarády ve dnech 20.–21. června navštívil hlavní město Bulharska Sofii. Sofie leží v podhůří Vitošy na západě státu. Východním okrajem města protéká řeka Iskär. Město jako takové je přirozeným politickým, ekonomickým, kulturním a průmyslovým centrem státu. Má výhodnou strategickou polohu na křižovatce cest z Bělehradu do Istanbulu a do Bukurešti, což ho předurčuje stát se významným dopravním uzlem celé oblasti. Ve městě žije v současnosti cca 1 400 800 obyvatel. Sofie je též nejdůležitějším univerzitním městem v zemi, sídlí zde totiž 9 univerzit. Dále zde sídlí metropolita Ortodoxní církve a římské katolické diecéze.

**Text a foto: Jan Horský**

**P**rvní zmínky o založení Sofie pocházejí z 8. století př. n. l. a jedná se tedy o druhé nejstarší hlavní město v Evropě. Založili ji původně Thrákové, jako osadu Serdica podle místního serdického kmene. Roku 29 byla dobyta Římany a později se stala centrem pro-

vincie Dacia Mediterreanea. Ve 4. století se stala oblíbeným sídlem římského císaře Konstantina Velikého. V roce 447 byla vydrancována Huny. Až Byzantinci ji přebudovali a přejmenovali na Triaditsu. Po dobytí Slovy v 9. století získalo město konečně název Sofie, podle řeckého

**Mešita Banja Baši ze 16. století v centru města**







**6TM-700 813, Lavov most.**



**8TM-900M 936, Central.**



**Düwag 4214 (ex. Bonn), ul. Pirotska.**



**T4D 1094 (ex. Halle), ul. Orion.**



**T6A2SF 2051, Central.**

slova „moudrost“. Roku 1382 ji dobyla Osmanská říše a Sofia se stala centrem jimi zřízené provincie Rumelia. V roce 1878 byla Sofie osvobozena Rusy od Turků a o rok později se stala hlavním městem nezávislého Bulharska. Ustanovení Sofie za bulharskou metropoli mělo za následek rychlý růst města; již v prvních letech po vyhlášení nezávislého státu se Sofia zařadila mezi velká města v Bulharsku a později dokonce převzala prvenství největšího města. Nová metropole musela reprezentovat celý stát, a proto došlo k rozsáhlé přestavbě města, během dvou až tří desetiletí se vybudovaly nové třídy s výstavními domy. Rusové město podruhé osvobodili z německé okupace na konci II. světové války. Poté, co se dostali k moci komunisté, byla zahájena rozsáhlá přestavba Sofie. Vznikly různé veřejné budovy, ale i parky a obytné domy. Co se památek týká, nalezneme zde např. známý kostel Sv. Jiří, pochází ze 4. století a patří k nejstarším na Balkáně, dále se zde nachází kostel Sv. Sofie, ruský kostel Sv. Nikolaje Čudotvorce z roku 1914, mešita Banja Baši ze 16. století a snad nejznámější katedrála Alexandra Něvského.

O historii i současnosti Sofie by se dalo psát ještě dlouho, ale přenesme se teď do oblasti, která není o nic méně zajímavá, a tou je místní MHD.

Na konci 19. století zajišťovaly provoz v Sofii omnibusy tažené koňmi po tratích: Sweti – Nedelja – Platz – Hauptbahnhof, na Knjaševo a do Gornja Banja. Tuto dopravu lze směle označit za předchůdce dnešních tramvají.

Stavba tramvají o rozchodu 1009 mm začala v Sofii po udělení koncese 1. 12. 1898 a tramvajový provoz byl slavnostně zahájen 1. 1. 1901. V den zahájení provozu bylo k dispozici 25 motorových a 10 vlečných vozů, které byly vypravovány na 6 linek. V současnosti je na 16 linek vypravováno celkem 353 vozů typů (Bulgaria-1300 /26 vozů/, 6TM-700 /60 vozů/, 6TM-700M /34 vozů/, 8TM-900 /16 vozů/, 8TM-900M /24 vozů/, 6TM-1000 /32 vozů/, T4D (ex. Halle) /18 vozů/, T6A2B/T6A2SF /40+17 vozů/, T6B5 /37 vozů/ a Düwag (ex. Bonn) /49 vozů/) ze tří vozoven. Poslední dva jmenované typy vozů jezdí na linkách s rozchodem 1435 mm, které byly dány do provozu v roce 1987. Na lince č. 20 jezdí výhradně vozy T6B5 a na lince č. 22 výhradně vozy Düwag.

Páteří tramvajovou dopravu zde doplňuje síť trolejbusových linek, které začaly svou druhou historii psát v roce 1947. Zdejší provoz byl zahájen za vydatné pomoci sovětských přátel, kteří na zahájení provozu dodali i své trolejbusy MTB-82.



**T6B5 4129, bulvar st. Stambolov.**




**IKARUS 280 2205, ul. Klokotnica.**



**IKARUS-GANZ 280T 1408, Pl. Ruski pametnik.**

Druhou generaci trolejbusů představovaly trolejbusy ŠKODA s typem 9Tr, jejichž první dodávka v počtu 30 ks přišla do Sofie v roce 1964 a poslední vozy až v roce 1981! V roce 1988 zdejší dopravce koupil 22 vozů 14Tr, ale ty po cca čtyřech letech prodal do Varny. Dalšími vozy, které zde jezdily či jezdí, byly IKARUS/GANZ 280T, ZIU 9, rumunské kloubové trolejbusy DAC 117E (s výzbrojí Čavdar). Dopravce na síti dlouhé cca 145 km v současnosti provozuje celkem 102 trolejbusů na 9 linkách.

Třetí složku zdejší městské dopravy tvoří autobusy. První autobusová linka vyjela do ulic zdejšího města 20. 4. 1935. Vozový park tvoří autobusy IKARUS 280, MERCEDES 345, MAN 262, ČAVDAR 141, které v počtu 551 vozů zajišťují provoz na 94 linkách o celkové délce 2380 km. Co se jízdenek týká, cena jízdenky pro jednotlivou jízdu je 1 Leva a cena jednodenní jízdenky je 4 Leva. Jízdenky se prodávají v každé trafice nebo ve stáncích DP, které zároveň slouží jako předprodej, a rozhodně si je kupte hned na místě, neboť prostředky zdejší MHD jezdí velmi mnoho revizorů, kteří každou chvíli chtějí vidět váš platný jízdní doklad. Pokud byste tedy zatoužili toto zajímavé a na historii bohaté město blíže poznat, pak vám přeji mnoho příjemných zážitků. 



# System řízení kvality (QMS) Co to je?

Poslední kapitolou normy ČSN EN ISO 9001 je kapitola osmá

## 9. část

– MĚŘENÍ, ANALÝZA A ZLEPŠOVÁNÍ, která řeší problematiku veškerého měření, monitorování, následné analýzy dat a na ně navazujících aktivit vedoucích ke zlepšování a přijímání opatření pro prevenci, popř. nápravná opatření. Kapitola rovněž řeší činnosti spojené se zacházením s neshodným produktem.

**Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení**

### Spokojenost zákazníka

O existenci či neexistenci organizace rozhoduje v první řadě zájem zákazníka. Pokud nebude zákazník spokojen s poskytnutým produktem, ať výrobkem, nebo službou, bude se vracet a doporučovat jej dalším? Rozhodně ne! Bude hledat jiné řešení a rozmlouvat danou organizaci dalším potenciálním zákazníkům. To se týká i nás! Abychom tomu zabránili, je nutné zjišťovat spokojenost zákazníků. Chtěl bych upozornit, že se nejedná pouze o jeho nespokojenost, ale především o jeho spokojenost. Samozřejmě, že způsob zjišťování spokojenosti musí být upraven dle zákazníka. Zjišťování spokojenosti zákazníků je v našich podmínkách realizováno dvojitým způsobem. První způsob je zjišťování spokojenosti formou vyplnění dotazníku. Tento způsob je využíván především v jednotce Zásobování, středisku STK a v neposlední řadě ho využívají i opravárenská pracoviště tramvají a autobusů. Druhým způsobem je zjišťování spokojenosti cestujících formou telefonického dotazování. Tato forma je realizována buď oddělením Komunikace, nebo smluvně externí organizací.

### Interní audit

Pro prověření, zda plním požadavky dané normou ČSN EN ISO 9001 a požadavky vnitřních norem, je využíváno interních auditů. Tato šetření provádí skupina vyškolených pracovníků – interních auditorů. Obecně lze říci, že interní audit je proces jako každý jiný. Musí mít definovanou osobu – funkci, která odpovídá za efektivnost interních auditů, za stanovení a zajištění kvalifikačních požadavků interních auditorů. Interní audity musí být prováděny v plánovaných intervalech a v plánovaném rozsahu. Podmínkou je, prověřit jednotlivá pracoviště, resp. jednotlivé procesy minimálně jednou za hodnocené období. O výsledcích interních auditů jsou vedeny záznamy, záznamy nejen o shodě či neshodě, ale i o tom, co bylo prověřeno. Na provedení interního auditu navazuje stanovení nápravného nebo preventivního opatření, o čemž je pojednááno dále. U tohoto procesu je potřeba si uvědomit, že interní audit QMS prověřuje procesy a činnosti z hlediska dodržování postupů a soulad s kritériální normou, dokladování dosahovaných výsledků, přijímání opatření, hledá místa pro zlepšování... Interní

audit není kontrola a ani ji nenahrazuje, neprověřuje se produkt jako takový, ani se nesnaží prokázat, že někdo něco nedělá správně – „načapat ho na švestkách“.

Audit je systémový nástroj, který by měl být v první řadě využíván pro identifikaci oblastí pro zlepšování QMS.

### Monitorování a měření procesů

Aby jednotliví vedoucí pracovníci – vlastníci konkrétních procesů – mohli řídit daný proces, musí vědět, jakých výsledků dosahuje, musí vědět, jak je proces efektivní. Proto musí mít každý proces stanovená kritéria – ukazatele, které jsou rozhodující pro jeho efektivnost, a musí mít stanovenou úroveň těchto ukazatelů. Tím jsem velmi zjednodušeně vydefinoval požadavky této části normy.

Jak je to ve skutečnosti? Pokusme se ukázat na příkladech. Jaká kritéria a parametry budou stanoveny v procesu skladování? Ukazatelem může být stanoveno např. dodržování skladovacích podmínek (teplota, vlhkost) nebo dodržení skladovaného množství (v objemu, hmotnosti nebo v korunách) či průměrná doba skladování. Při opravárenských činnostech bude sledována doba opravy, plnění termínů, následná poruchovost způsobená nekvalitní prací, náklady apod. Ve středisku STK pak počet provedených technických prohlídek a/nebo výsledky kontrol provedených v rámci státního dozoru. Obdobně lze pokračovat u jakéhokoli realizovaného procesu, a to bez ohledu, zda výsledky procesu jsou poskytovány externímu, nebo internímu zákazníkovi.

Nakonec jsem si nechal náš hlavní proces – přepravu cestujících. Pro tuto oblast máme aplikovanou další normu, normu ČSN EN 13816. Tato norma nám upřesňuje zde popisovanou ČSN EN ISO 9001 v oblasti hodnocení výše uvedeného procesu. Definuje nám, jakými ukazateli ve vazbě na cestující se máme zabývat. Jedná se o tzv. STANDARDY KVALITY. Požadavky ČSN EN 13816 a navazujícími standardy kvality vás provede Ing. Bc. Pavel Vančura, Ph.D. v následujícím DPK.

### Monitorování a měření produktu

Jak už z názvu této části vyplývá, budeme se zde zabývat hodnocením produktu, především pak hmotného – výrobku. Jedná se především o měření technických parametrů – hmotnost, rozměr, ale i množství či dodržení časových parametrů či plnění parametrů, jako je čistota, popř. plnění náplně apod. Patří sem i měření médií, jako je např. el. napětí či proud. Všechny měřené nebo monitorované parametry a jejich hodnoty jsou stanoveny smluvně nebo právními předpisy nebo technickými normami nebo také návody. Všechny naměřené hodnoty musí být zaznamenávány pokud možno v absolutní – naměřené hodnotě.

### Řízení neshodného produktu

Občas se něco nepovede dle našich představ či zadání. V tuto chvíli nám může vzniknout produkt – výrobek nebo služba, který nespĺňuje požadavky. Co s tím?

Výrobek, který vykazuje neshodu, je nutné náležitě označit a oddělit od shodných výrobků. Uložení odděleně je nutné, aby omylem nebyl použit. Následně musí kvalifikovaný a k tomu určený pracovník rozhodnout, zda lze daný výrobek za konkrétních podmínek použít, či je možné ho opravit (před opětovným použitím musí být znovu překontrolován), či je nutno ho zne- →

hodnotit – zlikvidovat jako nepoužitelný. Samozřejmostí je, že o zjištění neshodného výrobku a jeho následném vyřešení musí být vedeny záznamy.


V případě, že produktem je služba, je proces řízení neshodného produktu řízen obdobně, pouze fyzické oddělení poskytnuté služby nelze provést. Při zjištění neshodného produktu musí být neshoda uvedena v průvodní dokumentaci, musí být provedena co nejrychleji náprava, aby se v nestandardní, a hlavně nežádoucí situaci nepokračovalo. Rovněž o těchto přijatých opatřeních musí být vedeny záznamy.

### Analýza dat

Z měření a monitorování získáváme velké množství konkrétních hodnot nebo zjištění. Co ale s nimi? „Strkat do šuplíku?“ To by bylo to nejjednodušší, ale zároveň také nejhorší, co bychom mohli udělat. Vždyť proč bychom se potom zdržovali a trápili se stanovováním parametrů, definováním měřidel a jejich kalibrací, určováním kdo kdy bude dělat měření, vymýšleli formuláře kam zaznamenávat výsledky. Určitě by to přineslo spoustu ušetřeného času. O tom to ale není. Jak už jsem výše napsal, výsledky potřebujeme k tomu, abychom mohli dané procesy řídit. Samotné hodnoty jsou sice dobré, ale kdo se má v tom množství údajů vyznat. Proto je nutné a potřebné provádět analýzu dat a získat výsledky o okamžitém stavu procesu/činnosti nebo také o jeho vývoji – trendu. Trend nám pomáhá určit, kdy je potřeba zasáhnout a provést preventivní opatření dřív, než dojde k odchýlení od požadované úrovně, parametru.

### Zlepšování

K udržení konkurenceschopnosti a zachování svých zákazníků je nutné neustálé zlepšování poskytovaných služeb nebo výrobků, ale i zlepšování systému řízení a vnitřních procesů. V QMS jsou využívány nástroje, o kterých jsme si již povídali, např. politiku a cíle kvality, výsledky interních auditů, analýzu dat, přezkoumání QMS vedením společnosti a především pak preventivní a nápravná opatření. Metodika pro zmiňovaná opatření je shodná. Najít slabé místo v systému řízení, a je jedno zda problém již nastal (pak bude použito nápravné opatření, aby se situace již neopakovala), či by mohl nastat (preventivní opatření, které má zabránit vzniku nežádoucí situace), určit příčinu neshody a následně na tuto příčinu stanovit efektivní opatření. Často nastane situace, která je způsobena kombinací několika příčin. V těchto případech je potřeba stanovit taková opatření, která povedou k odstranění všech příčin. Po aplikaci opatření je po určité době nutné ověřit jejich již zmiňovanou efektivnost. Samozřejmostí zůstává, že o všech přijatých opatřeních a předcházejících analýzách jsou vedeny a uchovávány záznamy.

Tím jsme probrali všechny požadavky ČSN EN ISO 9001 na systém řízení kvality. Doufám, že se mi podařilo ukázat, že systém řízení kvality není jen „akademická“ záležitost několika nadšenců, ale že se jedná o řešení každodenních a praktických činností. Ač tímto dílem končí seriál o QMS, nekončí moje nabídka na zodpovězení vašich dotazů. Dotazy nebo poznatky týkající se QMS prosím pošlete na e-mailovou adresu [januk1@dpp.cz](mailto:januk1@dpp.cz). 

## Nový nástroj v hodnocení zaměstnanců

### Nejvyšší vedení testuje inovaci samo na sobě



Lépe znát svoje pracovníky. To je cílem nového personálního projektu Dopravního podniku. Výsledky pohovorů a hodnocení každého zaměstnance už nebude třeba dohledávat ve stozích papíru, nýbrž budou vždy a přehledně k dispozici v elektronické podobě. Promluvili jsme si s personálním ředitelem Tomášem Petanou o tom, jak systém ovlivní využívání potenciálu našich pracovníků.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

**Foto: Luboš Wisniewski**

#### Mohl byste na úvod stručně popsat tento nový systém?

Od nepaměti v našem podniku probíhá hodnocení každého zaměstnance. Na něm totiž závisí přiznávání pobídkových složek mzdy, zařazení do systému personálních rezerv, návrhy na nové vzdělávání a odborný rozvoj. Dodnes toto hodnocení probíhalo v papírové podobě, což má ovšem řadu slabin. Například není schopno věrně postihnout zaměstnancův vývoj během doby strávené v podniku. Nyní budeme mít hodnocení zformalizované do počítačového systému, který bude mimo jiné schopný přesněji analyzovat každého jedince s ohledem na jeho vývoj v čase.



### **Kdy a jak bude elektronické hodnocení zavedeno?**

Aplikovat ho na celý podnik, to jest 11 500 zaměstnanců, není jednoduchá záležitost, a proto jsme se ho rozhodli zavést po etapách. První jsme nastartovali již tento rok a poslouží k hodnocení pracovníků za poslední kvartál roku 2009. Říkáme tomu nultá etapa. Jednotliví vedoucí si během ní budou moci v systému nastavit cíle pro svoje podřízené na další období. Plnění či neplnění těchto stanovených cílů začne už od prvního kvartálu příštího roku přímo ovlivňovat pobídkovou složku mzdy.

### **Koho se tato nultá fáze týká?**

Je připravena pouze pro odborné ředitele, vedoucí jednotek, vedoucí odborů a vedoucí oddělení, respektive pro ty zaměstnance, kteří mají smluvní mzdu. Čili by se dalo říct, že „pokusnými králíky“ bude nejvyšší vedení – včetně mne – až do čtvrté úrovně řízení. Jakmile se systém osvědčí, zavedeme ho i pro zbývající zaměstnance. Počítáme s dalšími dvěma etapami, během nichž se bude rozšiřovat buď po jednotlivých odborech, nebo plošně po jednotlivých úrovních řízení. V roce 2011 už by se jeho součástí mohly stát i nejnižší vedoucí funkce, to znamená například u dílenských profesí mistrů. Ve finále by v něm měli mít složku všichni zaměstnanci.

### **Jak zasáhne nový systém do hodnocení pracovníků?**

Je známou praxí, že každý zaměstnanec má stanovené cíle a jeho nadřazený úspěšnost jejich plnění zaznamenává. Hlavní vylepšení elektronického systému oproti papírovému spočívá v tom, že nyní budou mít k těmto údajům rychlý a přehledný přístup i lidé zodpovědní za rozvoj uvedeného člověka. Mohou mnohem lépe a přesněji upravovat a realizovat školení, řízení následnictví na danou pozici a její zastupitelnost. Jedná se de facto o spojení tří systémů, které dosud běžely odděleně, ačkoli měly úzkou souvislost.

### **Takže například vy se budete moci okamžitě podívat na kohokoli z podniku?**

Ano, budu si moci otevřít složku každého člověka, podívat se jak byl hodnocen, za co dostal peníze a zároveň v čem se zrovna školí, v čem byl proškolen či se školit bude. Také třeba uvidím, že se blíží jeho odchod do důchodu a zároveň, kteří zaměstnanci jsou připravováni na jeho pozici.

### **Nebojíte se ale odtrženosti virtuálního profilu od skutečnosti?**

Stejně jako v současnosti bude mít každý pracovník ke své složce přístup. Hodnocení by již nyní mělo – a zdůrazňuji „by mělo“ – vznikat formou hodnotícího pohovoru, kdy si hodnotící se svým podřízeným sedne a řekne: tady je to splněno, tady jsou rezervy. Výsledek se v současnosti píše na papír a stvrzují ho oba podpisem. Stejně jako nyní, pokud hodnocený nebude se „soudem“ spokojen, jde hodnocení k arbitrovi, což je nadřazený hodnotitele. Tak to i zůstane.

### **Jistě se na nový systém hodnocení musí připravit i vedoucí, kteří ho budou používat.**

Minulý týden jsme proškolili poslední skupinu hod-

notitelů, školení se netýkalo jen způsobu fungování programu, ale i toho, jak by hodnocení mělo probíhat. Hodnotící pohovor je zřejmě nejlepší formou získávání informací, lidově řečeno, všechno si během něj vyřídíme. Zároveň se pomocí něj dají velmi rychle nastavit cíle pro následující období, ať už se jedná o individuální a dočasné cíle, nebo o průběžné požadavky. Z pohovoru se dají vyčíst informace důležité pro řízení dané organizační složky a získat užitečné nápady od podřízených. Bohužel ne všude k těmto pohovorům skutečně dochází.

### **Jak školení vypadalo?**

Kromě představení programu se učilo tomu, jak by měl pohovor vypadat, či spíše, jak by vypadat neměl. Promítaly se i zajímavé instruktážní filmy na toto téma. „Fušování“ pohovorů není problém jenom v našem podniku, ale i v mnoha jiných firmách. Nadřazený častokrát raději mávne rukou a odfajkuje všechny cíle jako splněné, místo aby se zatěžoval s dialogem a nepříjemným domlouváním či vysvětlováním. Řekne si prostě: kdo dostane všechny peníze, nebude si stěžovat.

### **Takže nyní se máme připravit na strhávání ze mzdy?**

Je potřeba říct jednu důležitou věc. Systém sice bude odečítat zaměstnancům z pohyblivé složky mzdy při nesplnění povinností podle nastavených úkolů a jejich váhy. To ovšem neznamená, že pokud někdo nesplní plán na sto procent, tak mu okamžitě zmizí nějaké peníze. Existuje tu poměrně široké pásmo – říkáme tomu pásmo varování neboli prostor ke zlepšení – v rámci něhož může vysledovat svoje rezervy. Až poté, co toto pásmo zaměstnanec překročí, mu systém sáhne na peníze. Nechceme být nelidé, víme, že když člověk nepracuje optimálně, nemusí to být vina toho člověka, ale i jeho nadřazeného.

### **Nebo i chyba systému?**

My personalisté víme, že lidé se dají rozdělit podle dvou principů: motivovanosti a schopnosti. Samozřejmě chceme mít lidi motivované i schopné, ale takoví nejsou zdaleka všichni. Někteří sice zvládají svou práci, ale nejsou dostatečně motivovaní a u těch je potřeba nalézt motor – nejen finančními prostředky. Pak jsou tu lidé, kteří opravdu chtějí, ale nemohou. Nový elektronický systém by měl například odhalit, jestli je to tím, že jsou schopní, ale musí se něco doučit, nebo jednoduše už dosáhli svého stropu v učení. Samozřejmě jsou i lidé, kteří nemohou, ani nechtějí, a takové tu nepotřebujeme.

### **A nebojíte se určitého zmechanizování? Nastavení mantinelů, z nichž pracovník nebude moci vystoupit, a které předurčí jeho další osud?**

Musíme si uvědomit, že do jisté míry je nastavení těchto mantinelů žádoucí. Nejde ovšem o zmechanizování, jelikož tyto mantinely nastavuje hodnotitel ve spolupráci s hodnoceným během rozhovoru. Díky správně nastaveným mantinelům bude člověk vědět, jaké jsou jeho kompetence, co mu jde nejlépe a pro co je zřejmě předurčen. Věřím, že právě tento systém odhalí, zda v některých případech nebyly mantinely nastavovány špatně. Přibude virtuální oko, které nadřazené upozorní na to, co jim dosud unikalo.





# Týden externích auditů

## QMS v JSVT, JSVA, JZ a středisku STK

Ve dnech 19. – 23. října 2009 proběhly v DP celkem 4 externí audity za účelem pravidelného prověření certifikovaných systémů řízení kvality (QMS).

**Mgr. Martin Lutr, oddělení Kvalita a technika řízení**

Cílem těchto auditů bylo prověření dokumentovaných postupů a provedení fyzických prohlídek pracovišť dle požadavků normy ISO 9001 (Systémy managementu kvality – Požadavky) v certifikovaných útvech uvedených v následující tabulce.

Velkou výhodou při organizaci těchto auditů byla skutečnost, že se audity podařilo naplánovat a provést v jednom týdnu a jedním týmem externích auditorů. Tím bylo zajištěno hodnocení systémů stejným nezávislým pohledem.

Při přípravě na audity byly nad rámec požadavků zmíněné normy vybrány tyto dvě oblasti zaměření:

- 1) Míra shodnosti samostatně certifikovaných QMS a jejich vzájemné působení, vliv necertifikovaných oblastí na zajištění QMS.
- 2) Vliv outsourcingu na udržení integrity QMS a zajištění kvalitní služby zákazníkům.

Certifikační organizace, jak patrně, se nezabývala „pouze“ požadavky výše uvedené normy, ale snažila se orientovat i na oblasti zaměření za účelem dalšího zlepšování systémů.

V tabulce na následující straně jsou uvedeny kategorie zjištění a jejich číselné výsledky z externích auditů QMS.

Certifikovaný útvar	Certifikované činnosti	Termín auditu	Typ auditu	Certifikační organizace
<b>provozovna Opravná tramvají (JSVT)</b>	Opravy a modernizace elektrických strojů a přístrojů trakčních vozidel – podvozků a vozových skříní tramvají, převodovek a dílů pro kolejová vozidla.	19.–20. 10. 2009	recertifikační	Det Norske Veritas (DNV)
<b>provozovna Ústřední dílny BUS (JSVA)</b>	Opravy a modernizace vznětových motorů, opravy kompresorů, převodovek, náprav a brzdových, vzduchových a elektrických komponentů pro silniční motorová vozidla.	21. 10. 2009	periodický	
<b>jednotka Zásobování (JZ)</b>	Nákup, skladování a vydávání náhradních dílů, produktů a oděvů pro opravárenské a provozní potřeby Dopravního podniku hl. m. Prahy.	22. 10. 2009	periodický	
<b>středisko STK</b>	Provozování činnosti Stanice technické kontroly.	23. 10. 2009	periodický	





Útvar	Kategorie zjištění a jejich výsledky				Celkem zjištění za útvary
	Slabé stránky		Příležitosti	Silné stránky	
	Neshody (méně závažné)	Pozorování	Příležitosti ke zlepšení	Pozoruhodná úsilí	
JSVT	0	12	8	4	24
JSVA	0	8	3	1	12
JZ	0	9	6	1	16
středisko STK	2	3	1	1	7
<b>celkem zjištění dle kategorií</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>59</b>

Zhodnocení týdenního snažení certifikační organizace vyústilo v analýzu výsledků kategorií zjištění seřazených do silných stránek, slabých stránek, příležitostí a závěrů ve vztahu k oblastem zaměření.

**Silné stránky**, tvořící 12 % všech zjištění, se vyskytly ve všech certifikovaných útvarech DP. Auditoři kladně hodnotili především Registr rizik procesů oprav, který byl jako jediný zpracovaný pro rizikové procesy provozovny Ústřední dílny BUS. Nejvíce silných stránek bylo zaznamenáno v provozovně Opravna tramvají, zejména nadstandardní zpracování a aplikace požadavků na ochranu životního prostředí a BOZP, dále vzorové plánování školení pracovníků a vedení agendy metrologie, jenž patří rovněž k silným stránkám střediska STK v rámci uložení měřidel. A konečně, velmi kladně byl hodnocen sdílený elektronický Katalog kancelářských potřeb realizovaný jednotkou Zásobování. **Slabé stránky** (58 % všech zjištění) jsou v našem případě taková zjištění, která vyžadují nápravná opatření k dosažení shody s články výše uvedené normy včetně realizace plnění požadavků zákazníků. Slabé stránky tvoří neshody (vyskytly se pouze méně závažné) a pozorování. Společná oběma kategoriím jsou zjištění z oblasti „Management zdrojů“ (viz DPK č. 9/2009, článek „Systém řízení kvality“), především z podoblastí pracovního prostředí a lidských zdrojů. Jednalo se především o nepořádek na odkládacích místech, nezajištěnou ochranu uložených materiálů, nepřesnosti v požadavcích na ochranu životního prostředí. Další zjištění se objevila v oblasti metrologie – neúplná evidence měřidel na pracovišti a nečitelné kalibrační značky. V oblasti řízení dokumentů se zjištění týkala nesprávného stanovení závaznosti a nedostatků v odkazech na předpisy v provozních dokumentech. Pro oblast „Měření, analýza a zlepšování“ je důležitou podoblastí řízení neshodného produktu, v níž nebyly jasně zaznamenány příčiny neshod.

**Příležitosti ke zlepšení** (30 % všech zjištění) představují zjištění,

či chcete-li, podněty pro zlepšování, které zpravidla odpovídají požadavkům výše uvedené normy a lze je využít při stanovování cílů kvality a preventivních opatření. Jednalo se především o problematiku hodnocení efektivnosti procesů při přezkoumání vedením daného systému a nejednoznačnost rozhraní kompetencí pro metodické a přímé funkční řízení v rámci těchto systémů. Dalším z podnětů bylo doporučení na lepší plnění časové potřeby při zajišťování náhradních dílů a dále zvážení využití jiného software pro hodnocení dodavatelů, který by umožnil hodnotit dodavatele po každé dodávce objednaných položek. V oblasti „Měření, analýza a zlepšování“ se objevila příležitost ke zlepšení interních auditů QMS, pro jejichž provádění by bylo vhodné odstupňovat prováděná vnitřní zjištění do několika kategorií.

**Závěry ve vztahu k oblastem zaměření:** Ze zjištění vyplynula potřeba sjednocení postupů pro řízení systémů řízení kvality. Zejména by bylo vhodné vytvořit centrální Příručku kvality a další povinné dokumenty z normy ISO 9001, čímž by mohlo dojít ke zjednodušení dosavadní dokumentace QMS. V návaznosti na požadavek platné normy ISO 9001, který klade důraz na řízení outsourcovaných procesů, je účelné zaměřit pozornost na úpravu vnitřní dokumentace a další požadavky v souvislosti s kvalitou outsourcovaných produktů. Způsob zabezpečování realizace těchto činností může mít vliv i na celkové vnímání kvality poskytovaných služeb našimi zákazníky. Závěry ze zjištění k oběma oblastem zaměření upřesňuje následující tabulka.

Výsledky z externích auditů potvrdily opětovné vydání nového certifikátu v případě provozovny Opravna tramvají a potvrzení platnosti vydaných certifikátů u zbývajících prověřovaných útvarů. Všem zúčastněným a prověřovaným pracovníkům DP patří poděkování za čas a úsilí, které věnovali přípravě, organizačnímu zajištění a trpělivosti při provádění ve svém výsledku úspěšných externích auditů QMS.



Závěry ze zjištění	Oblast č. 1: Míra shodnosti samostatně certifikovaných QMS a jejich vzájemné působení, vliv necertifikovaných oblastí na zajištění QMS	Oblast č. 2: Vliv outsourcingu na udržení integrity QMS a zajištění kvalitní služby zákazníkům
	Využít podobnosti požadavků v dokumentaci QMS.	Klást důraz na dokumentování požadavků na outsourcované produkty a procesy.
	Sjednotit postupy pro obdobné procesy.	
	Využít řízenější komunikaci mezi certifikovanými a zainteresovanými útvary.	Klást důraz na dokladování výkonnosti externího dodavatele.
	Nejvyšší vliv necertifikovaných oblastí je v ochraně životního prostředí a BOZP.	



# Dispečerři získali vyznamenání od Policie



**Ing. Jan Cibulka převzal medaili II. stupně Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy...**

Již mnoho let se starají pánové Miloš Trnka, vedoucí odboru Řízení a kontroly provozu, a Ing. Jan Cibulka, vedoucí oddělení Řízení dopravy, o chod MHD v hlavním městě. Kdekoli dojde k demonstraci, koncertu, sportovnímu utkání, důležité státní návštěvě či jakékoli jiné události ovlivňující dopravu, můžeme vidět tyto pány po boku příslušníků policie s vysílačkou v ruce. Jejich vynikající výkony byly před nedávnem oceněny. Od plukovníka Mgr. Martina Červíčka, ředitele Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy obdrželi medaile II. stupně.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

**D**ůvodem pro toto ocenění bylo vyjádření poděkování a uznání za příkladnou, intenzivní a dlouholetou spolupráci a pomoc obou jmenovaných Krajskému ředitelství policie hlavního města Prahy při řešení mimořádných událostí vzniklých v dopravě, v době dopravně bezpečnostních akcí a v dalších dílčích oblastech spolupráce," píše se v oficiálním dopise zaslaném do našeho podniku. Vyznamenání je pro náš časopis výbornou záminkou k tomu, abychom „donutili“ pány dispečery promluvit o jejich práci a zavzpomínat na perné chvílky, které během ní zažili.

Vyprávění by mělo začít sportovními utkáními, protože ty jsou nejčastějšími událostmi postihujícími dopravu. Bezpečně přepravit fotbalové fanoušky, obzvláště brněnské nebo ostravské, přes celé město na stadion a zpět bývá

oříšek nejen pro policisty, ale i dispečery. Zatímco policie fanoušky doprovází, musí dispečerři pozastavovat, v nejhrošších případech odklánět dopravu.

„Pokud jich přijede omezený počet, poskytujeme policii svoje autobusy, v nichž jsou za doprovodu těžkooděnců odváženi rovnou na stadion," líčí Trnka způsob, jakým lze nejučinněji zabránit rozprchnutí rozjařenců po městě.

Z bezpečnostního hlediska méně náročné, ale častokrát mnohonásobně masovější, a tedy dispečersky náročnější jsou koncerty. Návštěvníky je třeba dopravit před i po skončení akce, přičemž obě tyto fáze se diametrálně liší.

„Zatímco na koncert je příchod rozptýlený – každý jednotlivec či skupina dorazí s jiným předstihem, zpět odcházejí všichni najednou," objasňuje Cibulka. Dispečer musí v tu chvíli zohlednit nejen zájem účastníků koncertu, ale i ty, kteří

s ním nemají nic společného a nechtějí být při cestování omezováni navracejícími se davy. Ukázkové jsou v tomto ohledu koncerty v O<sub>2</sub> aréně, z níž proudí lidé na Palmovku, a je tak nutno posilovat nejen tramvaje, ale i soupravy metra. K vůbec největšímu letošnímu koncertu došlo v září, kdy zahrála kapela Kabát na Vypichu. Počet návštěvníků předčil i Madonnu a vyšplhal se na 60 tisíc.

„Zatímco u Madonny jsme museli posílit jenom metro, na které si lidé kilometr došli, na Vypichu se posilování týkalo metra, tramvají i autobusů," líčí Trnka. Dav byl tak mohutný, že dispečerři ve spolupráci s policií částečně uzavřeli ulici Bělohorskou a přeměnili ji tak na obrovskou pěší zónu.

U akcí tohoto typu není plánování otázkou dní, ale týdnů. „Musíme jednat se státní i městskou policií, orgány státní správy, městskými částmi i magistrátem. Na poradách se snažíme připravit co nejpřesnější dopravní projekty," vysvětluje Trnka. Nicméně když propukne samotná akce, dispečerři s plány nevystačí. Ohromnou část jejich práce tvoří improvizace. Není možné odhadnout přesný počet lidí a směry, z nichž budou přicházet. Bude jich 10, nebo 40 tisíc? Potáhne se hlavní proud z Prahy 5, nebo Prahy 4? Dispečerři se snaží získat co nejpřesnější informace z rozličných zdrojů: například sledováním počtu koupených vstupenek v předprodejích. Ovšem častokrát takový informační zdroj chybí, ačkoli se jedná o monstrosní akci. Během návštěvy papeže Benedikta XVI. v Brandýse nad Labem mohli dispečerři dopředu odhadovat počet návštěvníků spíše podle počasí. „Věděli jsme také o speciálních vlacích vypravených do Prahy, dobu jejich příjezdu a kapacitu," popisuje zpravodajskou metodu Cibulka. I díky ní se dispečerům podařilo přesně trefit skutečný počet návštěvníků a vysloužit si poděkování od samotného kardinála Miloslava Vlká. „Dokonce jsme dostali pár děkovných dopisů od řadových účastníků, což nás těší o to víc, že důvodem korespondence s Dopravním podnikem bývají většinou jenom stížnosti," usmívá se Trnka. Přirovnání práce dispečerů k bojové akci není nemístné. Nejlépe se to vyjevilo během zasedání Mezinárodního měnového fondu v roce 2000 a zasedání NATO o dva roky později. Obě akce přitáhly nejrůznější názorové odpůrce a extrémistické skupiny z celé Evropy a Praha tehdy připomínala válečnou zónu – zvláště v okolí Kongresového centra, k němuž se demonstranti snažili protlačit. Naši dispečerři zajišťovali do-





...spolu s kolegou Milošem Trnkou.

pravu účastníků zasedání na hotely, což znamenalo neustálé operativní změny. „Tam, kde jsme ještě před chvílí mohli jezdit, to bylo najednou nebezpečné, a naopak. Museli jsme se vyhýbat davům a volit alternativní cesty,“ vzpomíná Cibulka. Nejprekérnější byl převoz účastníků z Kongresového centra do Průmyslo-

vého paláce na holešovickém výstavišti. Demonstranti se tehdy dostali tak blízko Kongresového centra, že autobusy nepřipadaly v úvahu. „Byli jsme obklíčení a neměli jak dostat ven účastníky, autobusy ani řidiče,“ říká Trnka. Dispečeri však i za této situace přišli s řešením: hned u Kongresového centra je stanice metra Vyšehrad, a tak vyhradili potřebný počet souprav a převezli účastníky po lince C na stanici Nádraží Holešovice, odkud již bylo možné dojít pěšky. „Bezpečnostní poradce NATO náš návrh překvapil, několik minut ho konzultovali, zalíbil se jim a nakonec mu dali zelenou,“ líčí Cibulka. Dispečerům se tak podařilo „propašovat“ pod zemí všechny aktéry, na něž marně čekali demonstranti před Kongresovým centrem.

Ihned, jak nastoupil poslední účastník zasedání, nechali dispečeri metro uzavřít. Demonstranti tak museli putovat do Holešovic pěšky a organizátoři získali životně důležitý čas. Netrvalo však dlouho a rozpoutaly se boje i před výstavištěm. „Jediná použitelná ulice, kudy bylo možné se od Průmyslového

paláce dostat, byla uzavřená,“ popisuje Trnka chvíle nejintenzivnějšího zápasu policie s odpůrci zasedání. Dispečeri tak museli sáhnout k další válečné lsti. Od čistírny odpadních vod v Bubenči se táhne úzká, opuštěná ulička přehrazená několika branami. Tudy si našly cestu autobusy Dopravního podniku a v tichosti odvezly všechny účastníky do hotelů. Tato nereprezentativní, ale bezpečná „zadní“ alternativa nenapadla ani demonstranty.

„Zasedání NATO nám přineslo hodně práce, ale na konci i dobrý pocit,“ říkají shodně Trnka s Cibulkou, jejichž poslední akcí byly v době rozhovoru oslavy výročí 17. listopadu. Vzhledem k tomu, že Národní třída byla uzavřena 24 hodin a z Albertova vyrážel masový pochod ve stopách demonstrantů před 20 lety, měli naši dispečeri o zábavu postaráno. „Byly to jedny z těch dní, kdy nás doma moc nevidí,“ říká Cibulka. Na své povolání si však nestěžuje, naopak spolu s kolegou Trnkou děkuje všem ostatním dispečerům, zejména těm v terénu, za výbornou spolupráci, bez níž by uznání od veřejnosti ani policie nezískali. ☺

## Proč se nebát outsourcingu

Lidé hledající pracovní jistoty se zaměřují většinou na silné a velké firmy, protože se od nich očekává určitá dominance a silný postoj na trhu práce. Ale ani zaměstnání u „evropské či světové jedničky“ není v současné době pojistkou trvalého nebo doživotního pracovního poměru.

### Oddělení Personální strategie

**C**hce-li být firma úspěšná, používá dnes uznávaný moderní přístup spočívající v zaměření na hlavní předmět svého podnikání. Zásadním důvodem, proč firmy využívají outsourcing, je redukce a kontrola nákladů, s tím související konkurenceschopnost a lepší možnost soustředit se jen na hlavní činnost podnikání.

Co je outsourcing a co se za ním skrývá? Je to převod (vyvedení) vedlejších podnikových činností (výroby, služby) mimo firmu a jejich následné zajišťování z externích zdrojů.

V roce 2007 a 2008 se naše firma setkala s outsourcingem ve vlastních řadách. Po důkladné analýze byly vytipovány činnosti, které bylo možné převést mimo podnik na jiného dodavatele. Při outsourcingu se převádí nejen činnosti ale i zaměstnanci, kteří tyto činnosti nebo služby vytváří. Nejedná se tedy

o propuštění zaměstnanců, ale převod činností včetně zaměstnanců k novému zaměstnavateli. Pracovní poměr převážených zaměstnanců nekončí výpovědí, stávající pracovní smlouvy zůstávají v platnosti i u nového zaměstnavatele. Nároky vyplývající z platné kolektivní smlouvy (KS) Dopravního podniku (DP) se vztahují na převedené zaměstnance i v novém zaměstnání a platí tak dlouho, dokud KS neztratí svou účinnost. Teprve po skončení účinnosti KS v DP může nový zaměstnavatel podmínky převedených zaměstnanců měnit; do tohoto momentu musí být zaručeny ty, které byly sjednané v KS DP. Je důležité připomenout, že při outsourcingu nemají převádění zaměstnanci nárok na řádné odstupné.

Protože DP zajímá, jak jsou vnímány přestupy k novému zaměstnavateli, zeptali jsme se přímo na pracovišti

v hale Depa Kačerov nynějších zaměstnanců firmy Siemens. Schůzky se zúčastnili čtyři bývalí zaměstnanci DP. Byli jsme zvědaví, jak zpětně zhodnotí celý proces, jak vnímali průběh přípravy outsourcingu a zajímaly nás především jejich případné návrhy, co by šlo vylepšit a zdokonalit v oblasti příprav outsourcingového procesu dnes. Byli jsme mile překvapeni – zaměstnanci převod do nové firmy nevnímali se žádnou hořkostí, protože v jejich případě o žádnou zásadní změnu nešlo. Přibližně dva roky probíhala souběžná spolupráce mezi DP a Siemensem. Své stávající kolegy tak měli možnost poznat již dříve; jejich pracovní kolektiv a prostředí se téměř nezměnily, navíc si pochvalovali kvalitní pracovní prostředky a místy i lepší hygienické faktory. Při tomto outsourcingu nechyběly ani potřebné informace a zaměstnanci věděli, že se mohou kdykoliv obrátit na své nadřízené.

Takže nám nezbylo než poděkovat zaměstnancům Siemensu za věnovaný čas, jejich názory a vlastní zkušenosti, se kterými nás ochotně seznámili. Vzhledem k tomu, že personální úsek DP má snahu maximálně zkvalitnit činnosti související s procesem outsourcingu a minimalizovat případné negativní dopady na zaměstnance, kterých se týká, věnujeme pozornost i outsourcingům připravovaným v současné době. ☺



# Nový technický automobil HZS DP



**Technický automobil Tatra 815 4x4**

Představujeme speciální technický automobil Hasičského záchranného sboru DP, určený pro zásahy při haváriích všech typů kolejových vozidel a autobusů Dopravního podniku hl. m. Prahy.

**Text a foto: Ing. Michal Brunner, Hasičský záchranný sbor DP**

Hasičský záchranný sbor DP na počátku roku 2009 definitivně převzal od jednotek Správa vozidel metro a Vnitropodniková doprava technické automobily, prostředky a činnosti spojené s nakolejováním kolejových vozidel DP pomocí hydraulického zařízení LUKAS. Později, v jarních měsících roku 2009, převzal HZS DP do své výzbroje zcela nový speciální technický automobil, objednaný Dopravním podnikem v loňském roce u výrobce Továrna hasičské techniky v Poličce. Nový technický automobil je postaven na

terénním podvozku Tatra 815 Terrno 1 s pohonem všech čtyř kol a krátkou trambusovou kabinou pro dvoučlennou posádku. Výkon dieselového vzduchem chlazeného motoru Tatra je 285 kW. Kola podvozku díky nezávisle zavěšeným polonápravám kopírují nerovnosti terénu, aniž by docházelo k většímu torznímu namáhání nástavby. Účelová nástavba je vyrobena z polyesteru, zesíleného skelnými vlákny. Tento materiál je velmi lehký, zároveň houževnatý, nekorodující, snadno opravitelný a ve spojení s robustním tatrováckým podvozkem zaručuje

**Nový technický automobil Tatra 815 s novou tramvají Škoda 15T.**  
**Foto: Kamila Drábková**



dlouhodobou životnost automobilu. Součástí příslušenství automobilu je čelní vyprošťovací lanový naviják Ramsey s vlečnou silou 54 300 kN a teleskopický osvětlovací stožár Teklite se čtyřmi halogenovými reflektory s výkonem 500 W a maximální výškou vysunutí 5 metrů nad úroveň terénu. Zdrojem proudu pro osvětlovací tělesa a další elektrická zařízení je přenosná elektrocentrála Geko 6402 s výkonem 6,1 kVA a výstupem napětí 230/400 V. Na zadním čele automobilu je tažný závěs Rockinger pro brzděný přívěs do hmotnosti 10000 kg. Na pochozí střeše nástavby je uložena vlečná tyč a jsou zde umístěny dvě podélné hliníkové bedny pro uložení ženižního nářadí.

Technický automobil je určen pro přepravu kompletní sestavy zařízení LUKAS pro zvedání a nakolejování kolejových vozidel. Součástí této sestavy je 10 ks hydraulických zvedáků, 6 ks ručních hydraulických pump, dvě hydraulické pohonné jednotky a dva systémy pro boční posun kolejových vozidel. Ve výzbroji automobilu dále najdeme sadu hydraulického vyprošťovacího nářadí, ruční nářadí pro rozpojení vagonů metra, přípravky pro zvedání jednotlivých



**TA – Tatra s otevřenou nástavbou**







typů vozidel metra a tramvají, dvě sady pneumatických zvedacích vaků ZUMRO, které se používají především pro nouzové zvedání autobusů, a množství dřevěných desek a hranolů pro bezpečné podkládání zdviháných břemen. Pro dopravu těžké výzbroje po kolejích, co nejbližší k místu mimořádné události, slouží dva skládací kolejové vozíky THT, každý o nosnosti 250 kg.

Unikátní koncepce technického automobilu je dílem zaměstnanců Hasičského záchranného sboru DP a byla vytvořena na základě pečlivého vyhodnocení zkušeností z výcviku a řešení reálných mimořádných událostí v pražské MHD. V květnu byl nový automobil úspěšně prezentován na veletrhu bezpečnostní techniky IDET 2009 v Brně. V následujících týdnech pak proběhlo seznámení

jednotlivých směn HZS DP s vybavením automobilu a v srpnu zařazení automobilu do nepřetržité pohotovosti pro výjezd k mimořádným událostem v provozu DP a v rámci integrovaného záchranného systému.

V příštím čísle navážeme na toto téma článkem o speciálních hasičských vozidlech ve Frankfurtu.

# Stručné představení činností oddělení Personální strategie

Vážení a milí kolegové, počínaje dnešním dnem vás budeme v DP KONT@KTu pravidelně informovat o aktuálních událostech v personální oblasti a zároveň vás zde chceme seznamovat s činnostmi, které provádějí jednotlivé útvary personálního úseku.

## Oddělení Personální strategie

**D**nes bychom vám rádi představili hlavní náplň oddělení 500120 – Personální strategie. Toto oddělení v současné době zajišťuje zejména tyto činnosti:

### Personální plánování

Na základě zásad řízení lidských zdrojů určujeme aktuální potřebu lidských zdrojů, jejich kvalitu a kvantitu. V praxi to znamená, jaké pracovníky bude organizace potřebovat, v jakém množství a kdy. Součástí personálního plánování je zajištění rozvoje jednotlivých zaměstnanců zařazených do Systému personálních rezerv.

### Systém personálních rezerv

Slouží v DP k trvalé snaze obsazovat pracovní místa vlastními kvalitními a odborně připravenými zaměstnanci. Do tohoto systému jsou zařazováni zaměstnanci, jejichž pracovní potenciál (zkušenosti, dovednosti, odborné znalosti, vzdělání...) převyšuje současné pracovní zařazení. Předpokládá se jejich budoucí uplatnění ve vyšších nebo specializovaných funkcích v rámci DP. Nedílnou součástí Systému personálních rezerv je pravidelné jednání Komise pro personální rezervy. Systém personálních rezerv a jeho fungování je podrobně rozpracován ve směrnici GR č. 8/2007 a od 1. 1. 2010 v novelizované podobě: směrnice GR č. 11/2009 „Systém personálních rezerv“.

### Získávání, výběr a přijímání zaměstnanců

Oddělení Personální strategie zajišťuje obsazení pracovního místa, na které má být dle platné směrnice GR vyhlášeno výběrové řízení. Vedoucí daného útvaru sdělí své požadavky na uchazeče a oddělení 500120 zajistí vyhlášení výběrového řízení, vyhodnotí všechny zaslané podklady a předá je k jednání výběrové komisi. Následně výběrová komise rozhodne o vhodném kandidátovi na dané pracovní místo a doporučí personálnímu řediteli schválit jeho přijetí. Primárně je pracovní místo obsazováno z vnitřních zdrojů. V případě, že se nenajde vhodný uchazeč uvnitř podniku, hledá se vhodný kandidát z externích zdrojů. Podrobně tuto problematiku řeší směrnice GR 7/2007 a od 1. 1. 2010 její novelizovaná podoba: směrnice GR č. 12/2009 „Výběr zaměstnanců a obsazování volných pracovních míst“.

### Hodnocení zaměstnanců

Proces hodnocení zaměstnanců, jehož součástí je hodnotící rozhovor, zvyšuje účinnost komunikace mezi nadřízeným a podřízeným a současně přispívá ke zvyšování pracovní výkonnosti. Manažeři a zaměstnanci získávají průběžnou zpětnou vazbu a možnost diskutovat o pracovních záležitostech či problémech. V současné

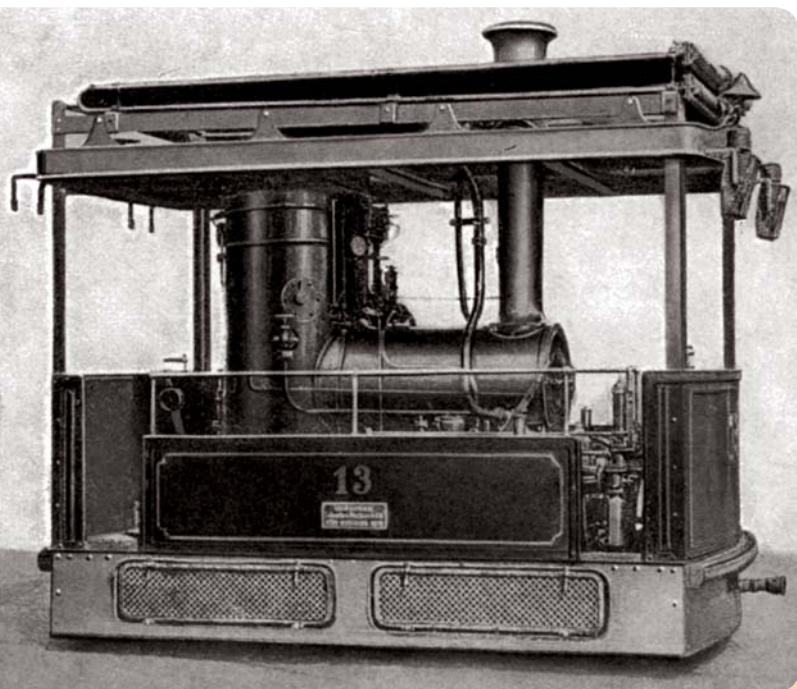
době v DP probíhá hodnocení zaměstnanců s uzavřenou Smlouvou o mzdě. Z rozhodnutí vedení DP došlo k inovaci tohoto systému. V listopadu 2009 proběhlo v DP školení hodnotitelů, kde byli seznámeni s inovovaným způsobem provádění hodnocení tj. v aplikaci Hodnocení. Všichni hodnotitelé si měli možnost nový způsob hodnocení vyzkoušet a případně ho připomínkovat. Na školení obdrželi potřebné příručky a manuály k hodnocení. O novém způsobu budou včas informováni i hodnocení.

Naším nejzávažnějším úkolem v této době je zpracovat koncepci personálního informačního systému a jeho implementaci do praxe. Úkolem tohoto systému je poskytnout všem zaměstnancům dostatečné množství informací potřebných k jejich každodenní práci a zároveň zajistit zpětnou vazbu. Naší snahou je vytvoření pozitivních vztahů ve firmě. Za tímto účelem byla založena např. nová e-mailová adresa: [personalnistrategie@dpp.cz](mailto:personalnistrategie@dpp.cz), kde očekáváme i vaše příspěvky. Tyto výše uvedené činnosti, stejně tak jako činnosti ostatních útvarů, vám budou postupně podrobněji představovány v následujících vydáních DP KONT@KTu.

Vážení a milí kolegové, těšíme se na naši budoucí spolupráci.



# „Tramvajový kouř“ v pražských ulicích nebyl



Tak nějak měla vypadat lokomotiva pražsko-vinohradské parní tramvaje podle projektu z roku 1886.

V Praze jezdily téměř všechny typické prostředky městské hromadné dopravy. Jejimi ulicemi už v první polovině 19. století projížděly první omnibusy, jako první kolejový prostředek MHD její obyvatelé používali dnes už legendární koňku. Oblíbené byly trolejbusy a 118 roků už jezdíme elektrickými tramvajemi. Máme městské autobusy a pražské metro už oslavilo letos 35. výročí svého provozu. Přes toto bohatství různých dopravních prostředků jsme v Praze jeden nikdy nezažili. Parní tramvaj. Přesto najdeme v pestré kronice historie pražské městské hromadné dopravy i zmínky o tomto tématu.

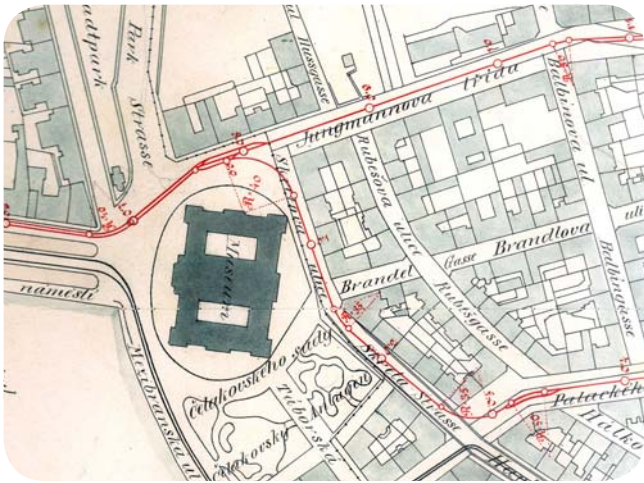
Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

## Projekt vinohradské parní tramvaje z roku 1885

V poslední čtvrtině 19. století prožívalo v těsném sousedství Prahy bouřlivý stavební rozvoj mladé město Královské Vinohrady. Spojení s Prahou v něm dokonce zajišťovala od roku 1884 i jedna linka koněspřežné tramvaje, projíždějící novými městskými ulicemi na hranicích s pražským Novým Městem. Zde totiž zástavba obou měst splývala do jediného přirozeného urbanistického celku. Připravovala se ale také stavba domů podél tehdejší Jungmannovy třídy (dnes se jmenuje Vinohradská), kde jiné než silniční spojení nebylo a lidé se dožadovali propojení Vinohrad od projektovaného ústředního náměstí (dnešní náměstí Míru) do dolní části Nového Města ke Karlovu náměstí. Zřejmě proto už 20. června 1885, tedy rok po dokončení vinohradské tratě pražské koněspřežné tramvaje, požádal Alois Procházka, majitel realit v Nuslích, Ministerstvo obchodu ve Vídni o povolení předběžných technických prací pro trať parní tramvaje od počátku Jungmannovy třídy na Královských Vinohradech *až za Olšanské hřbitovy a odtud nazpět po projektované nové ulici na Král. Vinohradech ve směru ulice Karlovy přes náměstí vinohradské a ulici Karlovou... do Ječné... až na náměstí Karlovo*. Vyjádřeno dnešními názvy ulic, chtěl tramvaj vést po Vinohradské ulici a také Korunní, Jugoslávskou a Ječnou. Uvažoval, že dráha bude sloužit k přepravě osob i zboží.

Parní tramvaj nebyla v té době neobvyklým dopravním prostředkem. Vždyť od 31. května 1884 jezdila v moravském hlavním městě Brně. Nelze tedy vyloučit, že právě v brněnském příkladu hledal Procházka inspiraci. Procházkův návrh provázelo zdoluhavé byrokratické projednávání. Protože se v dopisu policejního ředitelství městské radě objevil jen termín *tramway*, nikoli *parní tramway*, pražská obec zřejmě myslela, že se jedná o koněspřežnou dráhu. V odpovědi proto poukázala, že je vázána smlouvou, kterou uzavřela s Eduardem Otletem, v níž se uvádí, že pokud by byla potřeba založit v Praze novou trať koňky, má být před jinými uchazeči dána přednost Otletovi. Ministerstvo obchodu proto 1. prosince 1885 svým výnosem, zřejmě omylem, povolilo Procházkovi předběžné technické práce pro koňskou dráhu! V dubnu 1886 podal Alois Procházka, tentokrát ve spojení s inženýrem Františkem Zelenkou, na Ministerstvo obchodu novou žádost, ve které navrhuje opět parní tramvaj, ale v jiné trase než v původní žádosti. Navrhoval dvoukolejnou trať od budoucího Národního muzea Jungmannovou třídou k Olšanským hřbitovům a jednokolejnou odbočnou trať Škrátovou a Palackého ulicí (Francouzskou) na hranici Vršovic. O trati na Karlovo náměstí se uvádí, že bude zřízena až později. Ačkoliv žádost tentokrát opomíjela pražské území, znovu ji projednávalo pražské policejní ředitelství a městská rada a jasně se





**Toto je výřez ze situačního plánu podle projektu J. Friedländera. Je na něm vidět uspořádání tratí v oblasti Národního muzea. Foto: Archiv DP**

tentokrát mluvilo o parní tramvaji. K návrhu se s kladným doporučením vyjádřila i technická komise. Záhy se ale projednával i dodatek žádosti obou podnikatelů, týkající se z Karlova náměstí *k silnici Vršovické* (na dnešní náměstí Míru) a trať po Václavském náměstí. Poprvé se při úředních jednáních poukázalo na nebezpečí kouře, který může v ulicích působit *mnohé nepříjemnosti*. Ministerstvo obchodu udělilo 18. července 1886 oběma podnikatelům povolení předběžných technických prací na dobu 6 měsíců. Toto povolení ale vykazuje proti předchozím návrhům další odlišnost v navrženém vedení tratí. Aby se podnikatelé vyvarovali konfliktu s majitelem koňky Eduardem Otlemem, přeložili navrhovanou trať do ulic Panské a Bredovské (Politických vězňů) a krátkého úseku v Sadové třídě (Wilsonova). Přes některé nesnáze s projektovou dokumentací se jednání o projektu vyvíjela příznivě. Jenže v březnu 1887 řekla k celému záměru rozhodující slovo technická komise královského hlavního města Prahy a doporučila městské radě, aby zřízení parní tramvaje v obvodu města Prahy vůbec nepovolila *z důvodů zdravotních, policejních, komunikačních a technických*. Dne 12. května 1887 byl vydán pokyn Městskému úřadu hospodářskému a Městskému úřadu stavebnímu, aby *ze svého stanoviska k tomu přihlížel, by bez svolení rady městské nižádné práce a tudíž ani práce předběžné v obvodu města Prahy prováděny nebyly*. Protože síť parní tramvaje bez tratí na území Prahy postrádala svůj hlavní smysl, propojit obě města, přestali se zřejmě oba podnikatelé dál celou záležitostí zabývat.

## Projekt parní tramvaje vinohradského starosty Friedländera

Druhý projekt parní tramvaje na Královských Vinohradech se zrodil jen několik let po předchozím. Dokonce se s jedním z návrhů směrově prakticky shoduje. Svědčí to o poměrně jasných představách o stavebním a komunikačním rozvoji Královských Vinohrad. Iniciátorem nového projektu se stal dlouholetý vinohradský starosta Jan Friedländer, který doručil pražské městské radě 30. září 1890 žádost o souhlas s projektem parní tramvaje. Friedländer navrhoval tratě po Václavském náměstí a od Muzea k Olšanským hřbitovům, odbočku do Vršovické

a také spojení Ječnou ulicí na Karlovo náměstí a k Pačlákého mostu.

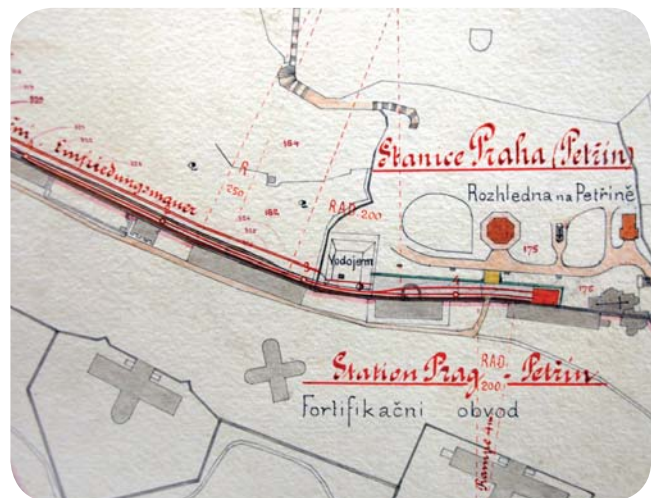
Městská rada odkázala Friedländerův návrh, jak bylo tehdy zvykem, technické komisi. V té se zrodila myšlenka elektrické dráhy, což nebylo překvapující, protože v té době už bylo známo, že František Křížík hodlá zřídit na Letné při Zemské jubilejní výstavě elektrickou dráhu. Komise doporučila městské radě, aby uznala potřebu těchto tramvajových tratí, ale aby ve vnitřním městě šlo o tramvaje elektrické. Městská rada v tomto duchu vinohradskému starostovi odpověděla. V dopisu se tehdejší květnatou mluvou uvádí, že *dává však zároveň ... na uvážení, zdali by se neodporovalo při pokročilých moderní techniky a při zkušenostech a příznivých výsledcích, jež se při zřízení drah elektrických v jiných městech objevily, aby i v Praze na tratích projektovaných místo parní tramvaje zavedena byla dráha elektrická*.

Ministerstvo obchodu udělilo Janu Friedländerovi 27. listopadu 1890 povolení předběžných technických prací. Tato předběžná koncese, jak se tomuto povolení také často říkalo, byla ovšem vázána na souhlas okresního a městského zastupitelstva.

Celkem měla síť vinohradské parní tramvaje dosáhnout délky 6,470 km, z toho na dvoukolejně části připadalo 2,675 m (uvažovány nejsou odbočky do vozoven, které měly být dvě, a manipulační kolej u muzea). Celkem mělo být v tratích 28 výhybek. Zdálo se, že pražská městská rada se k projektu postavila vstřícně. Proto Friedländer navštívil některá evropská města, aby se seznámil s parními tramvajemi tam, kde již jezdily. Dne 13. prosince 1890 se poprvé sešla schůze smíšené technické komise. Na této schůzi padlo několik zásadních návrhů. Jeden ze členů komise, dr. Černý, projevil přání, *aby na svých ulicích vzala obec věc tu sama do rukou*. V té chvíli tehdy ještě zřejmě nikoho nenapadlo, že právě byl položen „prazáklad“ pozdějšího největšího českého městského dopravního podniku.

Odpůrcem parní tramvaje byl městský radní JUDr. Jan Vlček. Tvrdil, že *podle získaného přesvědčení není prý nikde parní tramvaje uvnitř města a rozhodně jest proti povolení její na Václavském náměstí z ohledu veřejné bezpečnosti a volné komunikace...*

Zajímavé je, že opět se sporným navrhovaným mís-



**Konečná parní dráhy z Prahy do Liboče měla být před rozhlednou na Petříně. Foto: Národní archiv**





**Slavná brněnská lokomotiva parní tramvaje Caroline je vzácným exemplářem sbírek Technického muzea v Brně. Snímek byl pořízen kolem roku 1985, dnes má lokomotiva světlejší nátěr. Foto: Archiv DP**

tem stala především trať na Václavském náměstí, tedy na pražském území. Kromě toho se v komisi objevily i názory, že parní tramway nezdolá stoupání v horní části náměstí. Nakonec se 30. prosince 1890 k celé věci postavila pražská městská rada odmítavě, což bylo pro vinohradského starostu velké zklamání. Přestože mu nepomohlo ani odvolání, navrhl v lednu následujícího roku, že místo parní tramvaje postaví tratě elektrických drah. Přestože mu ministerstvo znovu udělilo předběžnou koncesi, tentokrát pro *parní nebo elektrickou dráhu silniční*, pražská městská rada už měla jasno. Ze smíšené technické komise se stala komise pro parní tramway, jež byla brzy přejmenována na komisi pro elektrickou tramvaj, která se místo posuzování Friedländerova návrhu začala zabývat potřebami hlavního města Prahy, respektive celé pražské aglomerace. Friedländerův projekt parní tramvaje se tedy nerealizoval, ale nesporně díky němu nakonec v Praze vznikly v roce 1897 Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, dnešní Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost.

### Projekt místní dráhy z Petřína do Liboče

Když v roce 1891 Družstvo rozhledny na Petříně otevřelo petřínskou rozhlednu a zavedlo k ní pozemní lanovou dráhu, začal zakladatel a předseda družstva Vratislav Pasovský uvažovat o možnostech dalšího zlepšení rekreační dopravy Pražanů. Správně si všimnul, že oblíbeným místem Pražanů k nedělnímu a svátečnímu odpočinku je obora Hvězda. A tak se zrodil nápad spojit Hvězdu s Petřínem, kde byla s nepatrnou docházkou k dispozici lanová dráha a na Újezdě koněspřežná tramvaj. Dospěl k závěru, že výhodně by dráhu (od počátku uvažoval o parním provozu) využívalo i břevnovské obyvatelstvo. Generální návrh parní tramvaje z Prahy do Liboče vypracovala Technická kancelář Reiter a Štěpán, kte-

rá měla za sebou například projektovou dokumentaci Křížíkovy dráhy na Letné či letenské lanovky. Na rozdíl od vinohradských projektů se navrhovaná trať k obore Hvězda měla spíš podobat železnici, klasické malodráze, protože měla vést většinou nezávisle na okolních komunikacích. Počátek trati měl být nedaleko jednoho ze vchodů do obory Hvězda na křižovatce dnešních ulic U Hvězdy a Na Vypichu, vedla zpočátku podél místní silnice k Vypichu (avšak zdejší domy měla míjet po jejich severní straně), kde měla křížít říšskou silnici (Bělohorskou). Dál byla trasa navržena tehdy ještě nezastavěnou oblastí nad Tejnkou, kde nesledovala směr žádné cesty. V blízkosti strahovského kláštera měla trať projít barokní fortifikací a pokračovat podél Hladové zdi (jejíž osud není zatím jasný). Konečná stanice měla být před rozhlednou u kostela sv. Vavřince. Celá trať o délce asi 4,5 km měla být jednokolejná, jen s rozvětvením v konečných stanicích, vozovna a výtopna měla být na konečné v Liboci. Celá záležitost, podobně jako předchozí projekty pražských parních tramvají, vypadala zpočátku velmi slibně. Připravený projekt normálně rozhodné tratě byl dokonce 7. října 1892 projednán při politické pochůzce. Do tohoto stadia se předchozí návrhy nedostaly. Při komisi se zástupce pražské obce vyjádřil k projektu kladně a požadoval jen, aby se žadatelé o koncesi s obcí dohodli na užívání pozemků. Ministerstvo obchodu v lednu 1893 vzalo výsledek jednání na vědomí a vyslovilo ochotu udělit koncesi za předpokladu, že bude prokázáno financování stavby. Pasovský, coby iniciátor podniku, společně s Družstvem rozhledny na Petříně založil Akciovou společnost pro místní dráhy v Praze, která potřebovala zařizovací kapitál 220 tisíc zlatých, a proto vyhlásil 1. března 1893 upisování akcií. Jenže, k přečkapení všech, se potřebné peníze sehnat nepodařilo. Proto Pasovský žádal, aby město samo upisovalo *co možná nejvíce kmenových akcií*. Investovat do tohoto podniku se zástupcům Prahy nechtělo. Když vznikly Elektrické podniky, názor pražských radních na Pasovského projekt se definitivně změnil. Pasovský se ještě v roce 1900 snažil městu projekt prodat, ale neuspěl. Tak skončil i třetí významný projekt parní tramvaje v Praze.



**Parní tramvaje jezdily také ostravskými ulicemi. Pražané tuto atmosféru nikdy nezažili.**





# Jednotka Provoz Tramvaje dostala pod křídla další lanovku

Nejen za zvířaty chodí návštěvníci Zoo Praha, nýbrž i za malebným výhledem na Prahu, který si mohou vychutnat ze sedačky místní lanovky. Až do jara tohoto roku ji měla na starosti jednotka Provoz Metro, sezonu však zahájila už pod vlajkou Tramvají a organizačně se tak zařadila po bok obrovité kolegyně na Petříně.



**Pan Milan Finger převzal upomínkové předměty jako 5miliontý návštěvník lanovky v pražské zoo.**

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

**S**tanislav Laně, vedoucí provozovny Lanová dráha Petřín, je nyní „pánem“ dvou třetin pražských lanovek. Přírůstek do portfolia Provoz Tramvaje byl poprvé uveden do provozu v roce 1977. V té době ho spravoval středočeský Park kultury a oddechu, avšak způsobem, který vyvrcholil odstavením z důvodu závažných technických nedostatků. Až v roce 1981, kdy se provozovatelem stal Dopravní podnik, byla lanovka oživena. Její službu návštěvníkům Zoo přerušily teprve záplavy v roce 2002. Na dolní stanici tehdy voda vystoupala o sedm metrů a vynutila si kompletní rekonstrukci mechanických i elektrických součástí.


O tom, že lanovka láká stále víc návštěvníků do zoo i sama na sebe, svědčí dva údaje: zatímco za celou dobu své existence do roku 1999 přepravila tři miliony lidí, během dalších deseti let na ni usedlo již pět milionů cestujících. Na jednotku Provoz Tramvaje tak nečekalo malé sousto. „Převzali jsme lanovku v rámci outsourcingu eskalátorové služby Dopravní cesty Metro,“ vysvětluje Laně. Vzhledem k tomu, že by v eskalátorové

službě zůstalo pouze 7 pracovníků, bylo rozhodnuto o jejich přeřazení pod vedení vedoucího Lanové dráhy Petřín, kde se vrhli do nové sezony. „Začínali jsme ji už 1. dubna, takže ten přechod byl docela hektický,“ vzpomíná Laně.

Veškeré přípravy na převzetí musely proběhly v měsíci březnu. „To obnášelo novelizování určitých předpisů a převzetí pracovníků a majetku jednotky Provoz Metro do jednotky Provoz Tramvaje. Zároveň bylo potřeba technicky připravit zařízení na letošní sezonu, udělat pravidelné revize, bez nichž bychom nemohli spustit provoz. Chtěl bych proto poděkovat pracovníkům Dopravní cesty Metro a Odborové organizaci Metro za jejich operativní přístup a spolupráci během těchto náročných změn,“ pochvaluje si rychlost a vypětí zaměstnanců Laně.

Práce byla o to náročnější, že tento rok vyšel Dopravní podnik vstříc žádosti pražské zoo a rozšířil provoz lanovky z původních pěti dnů na celotýdenní provoz. Dosud totiž na lanovce panovala volné pondělí a údržbový pátek. Letošní sezonu od 1. 7. do 30. 9. se již návštěvníci

svezli bez omezení. „Bylo to podstatně z kvalitnější služby a dlužno dodat, že naši pracovníci se s náročnějším režimem výborně vyrovnali. Vedení zoologické zahrady je nám nesmírně vděčné,“ popisuje nový stav Laně. Širší nabídka se odrazila i ve statistice. Zatímco loni převezla lanovka 252 tisíc lidí, letos to bylo již 308 tisíc. Nejoblíbenějším měsícem se stal srpen, kdy 60 vysutých sedátek přepravilo 71 tisíc lidí. Lidé mají lanovku radši i navzdory vyššímu jízdnému, které poskočilo z původních patnácti na dvacet korun.

Nejvýznamnějším číslem je však samozřejmě 5 milionů, tedy počet cestujících, kteří projeli 105 metrů dlouhý úsek od roku 1999. Velice milou shodou okolností to byl právě bývalý zaměstnanec Dopravního podniku – pan Milan Finger z Ústředních dílen Malešice – který se svou manželkou Martou a vnukem Davidem do zoo zavítal. Ihned ho „předpádli“ zástupci zoologické zahrady i Dopravního podniku a předali mu jménem obou institucí upomínkové předměty. Lanovka nyní stojí a připravuje se na příští sezonu. 





# Na Národní třídě promlouvají dějiny

V předchozích číslech DP KONTAKTu jsme informovali o stavbě Copa Centra na Národní třídě, během níž bude probíhat i rekonstrukce stanice metra. Prozatímními pány staveniště jsou od srpna archeologové, kteří tu horečně odkrývají důležité střípky české historie. Požádali jsme Archeologické oddělení Národního památkového ústavu o informace k nálezům i vlivu, který bude mít průzkum na budoucí stavbu.

Text a foto: Mgr. Tomasz Cymbalak, Národní památkový ústav

Nejvýraznější stavební zásahy přineslo období 19. a 20. století. Na některých místech bloku byla původní středověká a novověká zástavba nahrazena předimenzovanými polyfunkčními stavbami (severněji lokalizované č.p. 63 – obchodní dům PRIOR/MAJ/TESCO/MY, č.p. 56 – rozměrná dívčí škola v Charvátově ulici, vestibul stanice metra Národní třída). Plocha šesti původních parcel u Spálené ulice zůstala po zboření domů na konci 70. let 20. století využita jako veřejné prostranství (západní část proluky č. p. 725/1), taktéž východní část této parcely (původně na tomto místě byly lokalizovány čtyři budovy). Nejstarší písemná zpráva, kterou můžeme téměř s určitostí vztáhnout na toto území, pochází z roku 1178. Tehdy kníže Soběslav II. daroval Vyšehradské kapitule újezd u sv. Martina, jež původně náležel jeho matce. Tou byla Adléta Uherská, která zemřela v roce 1140. Osada tedy musela existovat již v první polovině 12. století. Rozloha daru není v raně středověkých pramenech stanovena. Její centrum bylo zjevně v okolí kostela, ale plocha újezdu zahrnovala částečně i námi sledované území. Při opevnování Starého Města v letech 1237–1253 byla osada do města zahrnuta jen dílčím způsobem. Linie hradeb procházela místem kostela sv. Martina, později po vybudování hradeb a příkopu Starého Města nazývaného „ve zdi“. Zbývající větší část osady zůstala vně hradeb. Kostel sv. Martina ale i nadále sloužil jako farní, jak pro domy na Starém Městě,

tak i pro osídlení vně hradeb. Podle současných znalostí se tedy zdá, že původní jádro osady bylo rozmístěno kolem kostela a později novoměstská část byla zpočátku spí-

**Líc pamětního medailonku z restaurace „U Ježíška“ (polovina 20. století); dar p. M. Herčíkové.**



**Rub pamětního medailonku z restaurace „U Ježíška“ (polovina 20. století); dar p. M. Herčíkové.**



Č. výzkumu:  
**2009/16**

358/17

**Importovaná (?) zeleně polévaná obřadní keramická nádoba s čtyřlaločným ústím a malinovitými nálepy (15. století).**

## Stručné dějiny lokality

Záchranné archeologické práce na ploše budoucího COPA CENTRUM NÁRODNÍ patří, kromě výzkumu v bývalých kasárnách Jiřího z Poděbrad (dnes obchodní centrum PALLADIUM) a na místě hotelu MANDARIN v Karmelitské ulici na Malé Straně, mezi pět největších archeologických výzkumů poslední doby v historickém jádru Prahy.

Zkoumaný prostor je lokalizován na území severního okraje Nového Města. Plochy sledovaných parcel jsou součástí rozměrného domovního bloku mezi ulicemi Spálenou, Purkyňovou, Vladislavovou a Charvátovou. Jeho vznik souvisí s urbanistickým záměrem výstavby Nového Města pražského, založeného v roce 1348 českým králem Karlem IV. Původně byl celý blok rozčleněn na větší množství domovních parcel, kde v přední části do ulice byl situován obytný dům, zadní (dvorní) partie byly využívány především k hospodářským a sanitárním účelům. V průběhu raného novověku došlo na některých místech bloku k proměně charakteru zástavby. Původně menší měšťanské domy novoměstských řemeslníků byly postupně slučovány do větších stavebních celků.

**Miniaturní plastika z jemnozrnné hlíny (koník) (konec 14./15. století).**







**Skleněná láhev na koření (Maggi); nalezena ve sklepních prostorách bývalé restaurace „U Ježíška“, č. p. 72 (počátek 20. století).**

še jakýmsi hospodářským zázemím. Další vývoj není úplně přehledný. Je zřejmé, že osídlení se postupně rozšiřuje a stabilizuje, především podél dnešní Spálené ulice, kudy vedla

stará komunikace na

Vyšehrad. Východní část zkoumaného prostoru byla s největší pravděpodobností nezastavěná. K nejstarším zděným stavebním konstrukcím spadajícím do období před lokací nového městského organismu na území Prahy v polovině 14. století, patří čtvercová stavba vystavěná v severovýchodní části zkoumaného domovního bloku. Přelomem ve vývoji osídlení bylo založení Nového Města a doba krátce po něm, kdy došlo jednorázově k zahuštění zdejší zástavby. Například v roce 1378 zakoupil zahradu ve východní části našeho bloku měšťan Jakub Charvát a rozparceloval ji na 18 městišť. Této zástavbě se říkalo Charvátův a ze Spálené ulice sem vedla úzká ulička mezi č. p. 69 a 68, která byla později zrušena.

Kvůli rozdílnému historickému vývoji se doposud známé fragmenty středověkých staveb dochovaly pouze v domech podél Spálené ulice (č. p. 69, 70, 72, 73). Novostavby 19. a 20. století realizované ve východní části bloku s největší pravděpodobností zničily starou zástavbu, která zcela jistě zůstala zachována na nepodsklepených částech a jejíž fragmenty byly částečně objeveny výzkumem v 70. letech minulého století (například v č. p. 56) a také byly na několika místech doloženy v průběhu právě probíhajících archeologických prací.

Stavební vývoj celého bloku byl ukončen jeho rozsáhlou demolicí (1978–79) související s výstavbou stanice metra Národní třída.

## Dosavadní zjištění

Kromě informací, které zveřejňujeme na internetových stránkách [www.arheopraha.cz](http://www.arheopraha.cz), je nutné se zmínit o nových objevech, jež závažným způsobem ovlivní dosavadní

pohled na dějiny severní části Nového Města, v prostoru mezi Vltavou a Jungmannovou ulicí.

Významným objevem posledních dnů, vyjma již zmiňované předlokační „čtvercové stavby“ nalezené v severovýchodní části zkoumané plochy, je zjištění stavu středověkých gotických sklepů pod bývalými domy č. p. 69 a č. p. 70, které jsou od svého vzniku ve 14. století do současného dne zachovány takřka v nepozměněné podobě. K dalším nálezům probíhajícího výzkumu je třeba zařadit neustále se rozrůstající kolekci (cca 15 kusů) náhrobních kamenů z bývalého židovského hřbitova (zrušen králem Vladislavem Jagellonským v roce 1478). Podstatnou a pro další analýzu zkoumaného místa důležitou součástí nálezového fondu tvoří také soubor přes 220 mincí, pocházejících z období od pozdního středověku až po novověk. Neméně podstatné jsou i další nálezy – fragmenty keramických (hrnce, džbány, mísy, talíře) a skleněných nádob (číše, sklenice, flašky), technická keramika (kachle, střešní krytiny), kosti (náležející jak ke kuchyňskému, tak řemeslnému odpadu), či stovky hrud strusky (dokládající kovoliteckou a železářskou výrobu), jež výrazným způsobem přispívají k rekonstrukci a pochopení proměn této části Nového Města obdobně jako řada neustále objevených relikvií stavebních konstrukcí nebo zahloubených objektů (studny, jímky, těžební jámy na písek). Důležitým poznatkem pro analýzu zkoumaného prostoru je také odkryv fragmentu příkopu o délce cca 20 m z období středověku, jenž byl lokalizován v jižní části domovního bloku. Doposud zjištěná hloubka zmíněného objektu dosahovala 1,8 m a jeho šířka přesahovala 3 m. Podle struktury zá-

sypu a provedené geologické analýzy se jedná o suchý příkop, orientovaný ve směru přibližně V–Z, jenž s největší pravděpodobností ohraničoval prozatím blíže neurčený územní celek, který byl lokalizován na sever od dnešní Purkyňovy ulice.

## Zpomalí průzkum stavební práce?

Pravě probíhající záchranný archeologický výzkum by neměl ovlivnit termín stavebních prací, neboť na základě dohody s investorem máme stanovené termíny ukončení terénních prací na jednotlivých plochách výzkumu a ty s nepatrnou odchylkou dodržíme. Samozřejmě, při archeologickém výzkumu je třeba počítat s nějakými přestávkami a prodloužováním termínů, v našem případě se ale jedná o zcela nepatrné záležitosti. Navíc každá taková situace je s investorem konzultována.

A zásahy do stavby samotné? Podle posledních zjištění v západní části zkoumaného prostoru (soubor gotických sklepů podél východní fronty Spálené ulice) je třeba počítat s jejich zachováním na místě a dále případným zakomponováním do nově vznikajících budov. V současné době probíhá příprava našeho vyjádření pro Odbor kultury magistrátu hl. m. Prahy ohledně zmíněného nálezu. ☺

**Kostěná střenka s rukojetí nože; vyobrazení obličeje krále (15. století?).**



**Lokalizace archeologického výzkumu NPÚ-P č. 2009/16 – COPA CENTRUM NÁRODNÍ s vyznačením jednotlivých ploch a polohy dochovaných gotických sklepů v Spálené ulici.**



**Pohled do interiéru sklepní komory bývalého domu č.p. 73 (patrná hrotitá klenba místnosti – konec 15. století).**





# Den s vyšetřovatelem mimořádných událostí

Provozní zaměstnanci říkají, že jeho prací je několikadenní rozebírání jejich okamžitých rozhodnutí s cílem najít chybičku. Někteří se též mylně domnívají, že kdyby chtěl, mohl by nad mnoha věcmi přimhouřit oko, a tak jim zjednodušit život. Jeho funkce je vedoucí oddělení Šetření mimořádných událostí subsystému metro.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

**Foto: Luboš Wisniewski**

**P**an Ing. Jan Matoušek a jeho tým turnusových pracovníků, má za úkol objasňovat a zpracovávat všechny mimořádné události v metru. Pod slovem „mimořádné“ si v běžném životě představíme něco výjimečného, raritního. Nuže, jen za letošek zaznamenalo Matouškovo oddělení již 530 těchto „rarity“, a to zbýval v době našeho rozhovoru do konce roku ještě měsíc. Jednoduchým výpočtem si odvodíme, že každý den dojde v metru k takřka dvěma mimořádným událostem. Uvážíme-li ohromující škálu použitých technologií a složitost provozu, je vlastně toto číslo velmi nízké.

„Mimořádné události dělíme do pěti kategorií v souvislosti se zákonem o dráhách a čtrnácti skupin pro interní potřebu,“ uvádí nás do problematiky Matoušek. Může se třeba jednat o porušení některého z pravidel stanoveného ve smlouvě s ROPIDem – souprava má z nějakého důvodu zpoždění, nepřepravuje cestující, nebo je dokonce zcela uzavřená stanice. Samozřejmě, že jízdní řád je sestaven s určitými rezervami, přesto je zpoždění často nevyhnutelné. Notně pozdržet soupravu dokáží zejména cestující, kteří bez znalosti hustoty provozu, často „slušně“ drží dveře dobíhající a neuvědomují si zdržování nejen lidí, kteří již nastoupili, ale často i lidí v následující soupravě. Zejména v turistické sezoně nejsou neobvyklé situace podobného zdržení turistickými skupinami, jejichž členové nastupují pouze jedněmi dveřmi, což na rychlosti také nepřídává. „Souprava proto nemá šanci na odbavení za svých klasických 20 [resp. 30] vteřin,“ dodává Matoušek. Roztrhávání dveří je prý typicky pražský fenomén. Takovéto brutální zacházení si však vybírá svou daň – zhruba pětinu všech mimořádných událostí tvoří poru-

cha dveřních systémů. „Dnes používaná elektronika je mnohem citlivější než vzduchotechnika starých ruských souprav,“ říká Matoušek. Zatímco původnímu zařízení „přetlačování“ s cestujícími nevadilo (a případně zablokování dveří se často dalo řešit s použitím síly), dnes používané elektromotory lze násilným otevíráním přetížit a vyřadit z provozu. Jelikož k obnovení funkce je potom nutné odstavení na údržbu do depa, znamená to vyloučení přepravy cestujících a vznik mimořádné události. V zákonu o dráhách má oporu další mimořádná událost – neoprávněný vstup do kolejiště. Matouškovo oddělení musí tyto případy šetřit, i když se obejdou bez následků na zdraví či životě: „Letos se zdá, že jich bude o něco méně, ale i tak se počet určitě vyšplhá přes stovku.“ Velký nárůst vniknutí pochází ze strany sprejerů (dlužno dodat, že v této statistice se výrazně odráží zdokonalování zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, nejedná se tedy o zvýšenou aktivitu sprejerů). Ačkoli není v dané chvíli široko daleko žádná souprava, pohybují se narušitelé v blízkosti přírodní kolejnice pod proudem. Dalším nebezpečím je samotné kolejiště zapuštěné více než metr pod nástupištěm. Pád z této výšky, zvláště pokud je koordinace těla oslabená alkoholem, znamená vážné nebezpečí.

Z oněch sta případů neoprávněného vstupu do kolejiště jich letos již sedm (pravděpodobně sebevraždných) vyústilo ve střet s vlakem. Ačkoli nikdo z nešťastníků nezemřel na místě, lze předpokládat, že některé z těchto nehod si vybraly nejvyšší daň. „Nemáme ale zákonnou možnost zjišťovat stav zraněných po převozu do nemocnice,“ připomíná zákon o ochraně osobních údajů Matoušek. Proto je zranění a úmrtí po

střetu s vlakem stejnou kategorií mimořádné události.

Bez ohledu na závažnost musí Matoušek a jeho tým událost bedlivě prozkoumat: co a proč se stalo a zda nedošlo k pochybení dotčených pracovníků. Musí sesbírat veškerou dokumentaci týkající se události – hlášení lidí i výstupy z technických zařízení. Dále je třeba posoudit, které útvary se budou podílet na šetření. Kromě všudypřítomné jednotky Provoz Metro to může být jednotka Správa vozidel Metro, jedná-li se o poruchu soupravy, nebo konkrétní služba z jednotky Dopravní cesta Metro. Všechny tyto útvary vypracují vlastní náhled na událost a v součinnosti s ostatními dospívají k jednotnému závěru. „Musíme se shodnout, neexistuje nějaký vyšší arbitr, který by to rozhodl za nás,“ líčí Matoušek.

Jeho oddělení by v těchto soudech mělo být ručitelem nestrannosti. „Zakládáme si na nezávislosti, z udělených sankcí (o jejichž výši nerozhodujeme) nedostáváme žádné prémie,“ usmívá se Matoušek, jemuž oddělení dnes výrazně pomáhá kamerový systém. Stává se totiž, že inkriminovaný pracovník neuvede do protokolu pravdu. Neuvědomuje si přitom, že lež je často penalizovaná mnohem více než samotný přestupek proti pravidlům. „Jsme jenom lidé. Sám jsem jezdil devět let, a ne vždy se mi všechno povedlo. Dokonce bych řekl, že mezi strojvedoucími neexistuje člověk, který by byl při poruchovém stavu vždy stoprocentní. Bohužel je toto daní za převážně teoretický nácvik řešení těchto situací,“ říká Matoušek a s důrazem dodává, že jedině, na čem bazíruje, je bezpečnost cestujících: „Strojvedoucí, který zbytečně vysadí cestující, je mi stokrát milejší než ten, který by je ohrozil.“





# Dopravní podnik vystavoval v Senátu



Skromná, avšak zajímavá výstava na téma historie dopravy přilákala na podzim do výstavní síně Senátu parlamentu České republiky mnoho zájemců. Může nás těšit, že se této výstavě zúčastnil symbolicky i Dopravní podnik hlavního města Prahy.

**Text: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**

**Foto: Senát**

Initiátoři výstavy – a to je potěšitelné – si uvědomili, že významnou rolí v historii dopravy u nás hraje městská hromadná doprava, a obrátili se na Dopravní podnik,

aby připravil obsah jedné vitríny na této výstavě. Jednotka Historická vozidla ve spolupráci s archivem Dopravního podniku připravila malou expozici, které dominoval především velký symbolický model tramvaje (vědomě se nejednalo o věrný model pražské tramvaje) a figurína průvodčí v historické uniformě. Návštěvníci výstavy si mohli prohlédnout několik dalších trojrozměrných artefaktů, malé tramvajové modely, dále například pomůcky průvodčího starých tramvajů (brašna s kleštěmi, dobový seznam zastávek apod.), zvonec, kliku kontroléru, několik historických legitimací a také orientační tabulky ze starých tramvajů. Dopravní podnik se představil i ukázkami informačních materiálů pro cestující z dřívější doby i ze současnosti. Zaměstnanec Senátu zřejmě zaujal plán tramvajové tratě, která od roku 1901 z obou stran obklopovala dnešní areál Senátu, včetně historických fotografií. Tramvaje ve Valdštejnské ulici si už dnes málokdo pamatuje. Vždyť tu přestaly jezdit v roce 1926, tedy před 83 lety... Kromě expozice Dopravního podniku se mohli návštěvníci výstavy pokochat dalšími tématy. Na své si přišli především modeláři. Byly zde k vidění modely automobilů Škoda (zapůj-

čila je Škoda Auto, a. s.). Technické muzeum Tatra Kopřivnice představilo historii značky Tatra, ať už šlo o výrobu železničních vozidel, nebo automobilů. Spolek přátel automobilů Aero připravil vitrínu o historii automobilů Aero. Ostatními institucemi a sběrateli byly připomenuty i další významné, dnes už vlastně historické světově známé značky jako Jawa (motocykly), ČZ (motocykly) a také Karosa (autobusy). Jedna vitrína byla věnována také historii letectví. Modeláře bezpochyby zaujaly dříve vyráběné dopravní hračky i dnešní doplňky modelových železnic, které například vyrábí rodinná firma SDV model nebo Macmodel. Představili se tu i Železniční modeláři z Chrudimi a Společnost přátel železničního modelářství z Holic. To vše dohromady vytvořilo pestrý, i když tematicky neúplný celek (chyběla zde například zmínka o historii lodní dopravy), nazvaný Z historie české dopravy. Výstava byla k vidění od 17. září do 10. listopadu 2009.

**Už slavnostní vernisáž výstavy přilákala do výstavní síně Senátu hodně návštěvníků.**



**Dopravní podnik při vernisáži zastoupil vedoucí jednotky Historická vozidla Ing. Milan Pokorný.**



**Výstavní síň Senátu očekává 17. září 2009 první návštěvníky.**





# Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.

Již v roce 1899 vyjely do ulic Ústí nad Labem první tramvaje. Vývoj ústecké dopravy byl ovlivněn i rivalitou vůči nedalekým městům, Teplicím a Liberci, kde začalo fungovat MHD o pár let dříve. Dnes již město křižují pouze autobusy a trolejbusy a dopravní podnik se potýká s nemalými problémy.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

Ústí nad Labem ozvláštňuje nejen mohutný říční tok, ale i okolní kopcovitý terén, který je osázen jednotlivými městskými čtvrtěmi. „Zásadní koncová místa v podobě sídlišť jsou umístěna na svazích a my se tomuto specifiku musíme přizpůsobit,“ začíná vyprávění výkonný ředitel DPmÚL Mgr. Tomáš Kraus. Na strmé cestě k sídlištím, jako jsou Severní terasa, Dobětice, Krásné Březno, Vyhlička nebo Skalka, je elektrický pohon trolejbusů vhodnější než pohon spalovacími motory autobusů, které mají v kopcovitém terénu horší trakční charakteristiku. Trolejbusy byly proto zavedeny na všech páteřních linkách, a to mimo jiné z důvodu odlehčení ekologické zátěže v metropoli bývalého Severočeského kraje. K tomuto strategickému rozhodnutí dospělo město v 80. letech minulého století. Členitost terénu vždy lákala nejrůznější výrobce, kteří si na něm mohou vyzkoušet své nové modely, například dnes již zaniklá Škoda Ostrov. V Ústí najdeme natolik extrémní podmínky, že ani trolejbusy někdy nestačí. „U plně naloženého kloubového vozu 25Tr je občas za nepříznivých klimatických podmínek jedna hnaná náprava málo,“ vysvětluje Kraus. Strmé svahy si žádají pohon na dvě nápravy, ovšem vývoj a dodávky takových modelů vážnou v zásadním bodě: financích. Město není schopné Dopravnímu podniku poskytnout peníze na obnovu vozového parku, i žádosti o dotace z Evropské unie dosud selhávaly. „Jestliže nejsme schopni oslovit výrobce s masivnější zakázkou, nebude kvůli nám investovat do nákladného technického vývoje,“ líčí důvody komplikací Kraus.

Obnova vozového parku se tedy v Ústí notně zasekla. Dopravní podnik je nucen získávat investiční zdroje především úsporami v provozních nákladech. Je to pěkně tvrdý oříšek pro ředitele Krause, který sem nastoupil před půl rokem z pozice ředitele ústecké zoo. „Ačkoli se předchozímu vedení nepodařilo získat potřebné dotace, já doufám, že není vše ztraceno,“ říká Kraus, jehož prioritním úkolem je hledání rezerv právě v provozním rozpočtu společnosti, a to mimo jiné i prostřednictvím optimalizace dopravy. První krok již má za sebou: na základě hloubkového průzkumu MHD již byly s účinností od 1. 9. 2009 prodlouženy intervaly na některých linkách a snížen celkový kilometrický výkon obou trakcí.

Poměr autobusů a trolejbusů z hlediska přepravních výkonů je vcelku vyrovnaný – asi čtyři miliony ročně každá z trakcí. Autobusy přitom zajišťují kromě městské i pří-městskou dopravu pro obce, jako jsou Trmice, Chlumeč či Chabařovice. S jedinou výjimkou je všech 66 trolejbusů kloubových, nicméně prozatím pouze 9 z nich disponuje nízkou podlahou. Nejméně lichotivou vlastností trolejbusové části vozového parku je průměrné stáří: 15,8 let. U autobusů toto číslo činí 10,7 let. „Flota se zakládá především na typech Karosa-Renault CityBus, pořízených v roce 1997 a 1998,“ podkládá své výpočty Kraus. Co se týče obnovy autobusů, musí být město vůči Dopravnímu podniku vstřícnější. DPmÚL se podílí na obsluze Ústeckého kraje a i na něj se vztahuje známé pravidlo o maximálním stáří vozů 8 let. Letos byly proto zakoupeny čtyři nové autobusy. „Požadavek na stáří autobusů mne trochu mrzí. Například naše CityBuses jsou nízkopodlažní, komfortní, a přestože jsou staré 10 let, není na nich patrné zásadní opotřebení,“ říká Kraus.

Paralelně s jeho podnikem funguje na některých pří-městských linkách ČSAD Semily. Z Prahy do Ústí lze dojet i v autobusu s poněkud zavádějícím nápisem „Dopravní podnik Ústeckého kraje“. Kdo neví, že se jedná o transformované ČSAD Ústí nad Labem, může ho omylem řadit do portfolia DPmÚL. „Když například novináři psali o tom, že dopravní podnik zdražuje jízdné, nepředstavili si čtenáři nikoho jiného než náš podnik,“ popisuje občasná zmatení Kraus.

Jak už jsme psali v případě Liberce a Teplic, nedá se zatím v rámci Ústeckého kraje hovořit o integrované dopravě. Ani pro DPmÚL neznamenal ustanovení Kraje nějakou zásadnější změnu. „Obsluhujeme tradiční linky,“ říká Kraus. Tam, kde si dříve dopravu objednávalo město či přilehlé obce, platí ji dnes kraj. „Netýkala se nás tedy nějaká závažnější restrukturalizace. V současnosti nemáme ambice zasahovat do širšího okolí, a proto tu ani nějakou zásadní konkurenci necítím,“ uvažuje Kraus. Kromě stáří vozového parku je bolestným tématem postavení MHD ve městě. Ne najdeme tu vyhrazené pruhy ani systém preference. Ředitelství Dopravního podniku stojí v centru města. Přímo pod jeho okny se táhne ulice Revoluční – hrdlo, jímž protéká





veškerá páteřní doprava, individuální doprava i zásobování obchodů natěsnaných po obou stranách silnice. Situaci by měla ulehčit právě budovaná objížďka pro trolejbusové linky 60 a 62. „Problémy tohoto druhu má ale spousta měst. Silnice v centru nikdy nebudou mít víc než dva pruhy, a tak nemůžeme uvažovat například o preferenčních pruzích,“ střízlivě hodnotí situaci Kraus.

Trolejbusový páteřní systém vesměs kopíruje bývalé tramvajové tratě, které město nešťastným rozhodnutím zrušilo k 1. 6. 1970. Dopravní podnik se je v současnosti snaží co nejlépe nahradit, i když ne všude se mu to daří. Dlouho a nakonec úspěšně usiloval o prodloužení linky na Střekov, naopak dosud nejedí trolejbusy do Chabařovic, které dříve obsluhovala tramvaj. Trolejbus by „jako sůl“ potřebovala trasa z Krásného Března na sídliště Stříbrníky-Dobětice vedoucí strmými serpentínami. Následně by se dala propojit s obchodním centrem ve Všebořicích. „Velmi úspěšné bylo propojení sídliště Holoměř s Masarykovou nemocnicí,“ vrací se k úspěchům Kraus. Na otázku, zda se podle něj podaří v Ústí obnovit tramvajovou trakci, odpovídá: „Ve spolupráci s městem se k tomuto tématu snažíme vracet. Jestliže plánujeme veřejnou dopravu v horizontu desítek let, nemá smysl nechat se vázat současnou ekonomickou situací, ale uvažovat pouze o tom, co by bylo pro město nejlepší.“ Podle Krause připadá v úvahu zavedení lehké tramvaje či využití železnice, která městem prochází. Na radnici se prý takové vize setkaly s kladnými ohlasy, nicméně dodává: „S těmito plány budou pracovat až naši následovníci.“ Blízká budoucnost mu totiž nabízí místo ideálu mravenčí dřinu: je třeba uvést do lepšího stavu především trolejbusový vozový park.

A tak jedinou zajímavější investiční akcí, o níž zde můžeme psát, je městský projekt lanové dráhy. Před dvěma týdny se v centru Ústí otevřel obchodní dům, na jehož střeše má vyrůst spodní zastávka lanovky. Z ní poputuje dráha lanovky přes těleso železnice na kopec k nedávno zrekonstruovanému výletnímu zámečku Větruše. O post provo-

zovatele tohoto velmi zajímavého turistického počínu se bude pravděpodobně ucházet i Dopravní podnik města Ústí nad Labem. Ten se už v současnosti významně podepisuje na turistickém ruchu v okolí Ústí. Blízkost Krušných hor přímo vybízí od jara do podzimu k cyklistickým výletům a v zimě k lyžování. DPmÚL ještě za minulého ředitele uvedl do provozu dva cyklobusy a jeden skibus. Cyklisté se nechávají vyvézt na hřebeny hor a užívají si pak cestu dolů. Lyžaři se zase dostanou do regionálně významného zimního střediska Telnice.



## Důchodová problematika

### Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti

Jsou již známy koeficienty pro výpočet důchodů pro rok 2010?

Helena Bajerová

V nařízení vlády č. 339/2009 Sb., ze dne 16. 9. 2009 je stanovena výše všeobecného vyměřovacího základu a výše přepočítacího koeficientu pro výpočet důchodů pro rok 2010 – zveřejněno ve Sbírce zákonů dne 8. 10. 2009.

Ve stejný den se vláda na návrh ministra práce a sociálních věcí zabývala též valorizací důchodů. Bylo rozhodnuto, že se důchody valorizovat nebudou. K valorizaci důchodů tak ke dni 1. 1. 2010 nedojde a nezvýší se ani příplatky k důchodům dle předpisů o odškodnění. Stejně tak zůstanou zachovány i tzv. redukční hranice, tedy částky redukující průměr (OVZ – osobní vyměřovací základ) za léta 1986–2009 na tzv. výpočtový základ (VZ) pro výpočet důchodu. Částky budou stejné jako v letošním roce 2009 – 1. redukční hranice 10 500 Kč, 2. redukční hranice do 27 000 Kč (z výše průměru – OVZ – se 10 500 Kč hodnotí plně, tedy 100 %, do částky 27 000 se hodnotí 30 %, a co je nad 27 000 Kč, se hodnotí pouze 10 %). Důchody vypočtené ještě v letošním roce, např. od 1. 12. 2009, a důchody vypočtené od 1. 1. 2010 jsou téměř totožné (korunové rozdíly).

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 2010. Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, směřujte na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo telefon 724 237 528. Těším se na další spolupráci.



#### Dopravní podnik města Ústí nad Labem v číslech

(údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony	v tis. km
Autobusy	3877
Trolejbusy	4129
<b>Celkem</b>	<b>8006</b>

Přepravené osoby	v tisících
Autobusy	20000
Trolejbusy	31768
<b>Celkem</b>	<b>51768</b>

Dopravní síť	Délka sítě v km	Počet linek	Délka linek v km
Autobusy	160,4	21	277,84
Trolejbusy	45	11	109,11
<b>Celkem</b>	<b>205,4</b>	<b>32</b>	<b>386,95</b>



