

DP kontakt

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



Nový informační systém

4

Pilotní projekt ve stanici
Karlovo náměstí.

Kinobus

7

Od 12. června již
po třetí brázdí letní
Prahu a její okolí.

- 3 **Aktuálně**
- 8 **Metro**
- 11 **Autobusy**
- 12 **Tramvaje**
- 16 **Z podniku**
- 21 **Ze světa**
- 24 **Zajímavosti**
- 33 **Historie**



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: Ilona Vysoudilová (předsedkyně),
Petr Malík (místopředseda), Milan Slezák,
Viktor Baier, Jana Benzinová, Zuzana Nesvadbová,
Michal Brunner, Jan Urban a Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 14. června 2010



Milí čtenáři,

několik z vás si v poslední době povzdechlo, že je DP KONTAKT převážně o tramvajích a informace o dění v ostatních „trakcích“ postrádají. Chtě nechtě těmto „stěžovatelům“ musím dát za pravdu, avšak na naši obhajobu zase musím uvést, že to neděláme úmyslně a tramvajovou dopravu neprotežujeme před autobusy a metrem. Je to snad spíše tím, že některé jednotky, útvary či oddělení s námi aktivněji komunikují než ty ostatní, možná se v určitých oblastech Dopravního podniku toho děje zajímavého více než jinde...

Nicméně DP KONTAKT, jak je ostatně uvedeno v záhlaví na titulní straně obálky, je časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy. A proto byste se na jeho tvorbu měli podílet převážně vy – jeho zaměstnanci. A tak všechny nespokojence, i vás ostatní, vyzývám, abyste se o to pokusili, ať už samotnými příspěvky, či jen „pouhými“ náměty. Je to časopis o vás a prostor sdělit své poznatky svým kolegům či veřejnosti má každý. A prosím vás ještě o jedno, komunikujte s námi. Protože jedině díky zpětné vazbě od vás se můžeme posunout dál a vyvíjet k lepšímu. Takové ty „zákulisní řeči, stížnosti a povzdechy“ jsou neefektivní, minou se účinkem, zkrátka jsou k ničemu. Já doufám, že i díky nové předsedkyni redakční rady Ilo-ně Vysoudilové a zároveň vedoucí oddělení Komunikace a tiskové mluvčí v jednom (se kterou se můžete blíže seznámit na straně 6 a kterou tímto vítám do našeho týmu) se nám podaří časopis pracovníků DP, jehož červnové vydání právě držíte v ruce, neustále zdokonalovat a činit jej přitažlivějším velkému počtu čtenářů. Tak hurá do toho!

Společně se setkáme až po červencové odmlce na stránkách letního dvojčísla, které vyjde v polovině srpna. Přeji vám proto příjemně strávené dovolené, spoustu sluníčka a letní pohody.

Dana Reinišová



Chodov uvítal nový výtah Pohodlně až na nástupiště

Starost o pohyb imobilních osob, ale i například starších občanů či rodičů s kočárky, se v našem státě začala projevovat až od roku 1990. Tímto datem zároveň začíná i budování bezbariérových vstupů do metra. Oficiálně „zdravá“ normalizační společnost totiž při navrhování stanic metra na vozíčkáře nemyslela, čímž zkomplikovala situaci i těm, kteří se po letech snažili tuto nelichotivou situaci napravit. Nejnovějším vítězstvím rovného přístupu ke všem cestujícím je otevření nového výtahu ve stanici metra C – Chodov.

oddělení Komunikace

Foto: Luboš Wisniewski

Budování na Chodově

Stanice linky C – Chodov byla jedním z prvních míst, na němž se objevila snaha poskytnout přístup do metra i imobilním osobám. Na sídlišti Chodov v blízkosti stanice metra se totiž nachází chráněné bydlení určené právě osobám se sníženou schopností pohybu. Úspěchem tak v minulosti bylo vybudování šikmého schodištvé plošiny umožňující sjet až na nástupiště. Plošina však neměla ideální technické parametry, cesta po ní trvala takřka pět minut a cestující musel po celou dobu jízdy tisknout tlačítko. „Dolů pak dojel s bolavým prstem. Nehledě na to, že plošina nebyla zrovna spolehlivá,“ vzpomíná Voska. Chodov si žádal skutečně koncepční řešení. Stavba výtahu začala v říjnu minulého roku a oficiálně byl výtah otevřen za účasti představitelů městské části 27. května 2010. Po dobu výstavby výtahu sice nebyla v provozu plošina vedoucí na nástupiště, ovšem vzhledem k blízkosti chráněného bydlení nedošlo ani k dočasnému odstavení bezbariérového přístupu – po letech byl oprášen systém nákladního výtahu. „Imobilní občané byli naučení, že tu mohou cestovat bez průvodce, proto jeho roli na přechodnou dobu do zprovoznění výtahu převzali

dozorčí stanice, kteří byli nasazováni po dvou,“ vysvětluje Voska.

Kombinace výtahů

Výhodou pro hůře pohyblivé se stalo obchodní centrum na Chodově. V rámci jeho stavby byly po obou stranách čtyřproudové silnice vybudovány výtahy vedoucí z uliční úrovně do úrovně vestibulu stanice. Na ně už stačilo pouze navázat výtahem vedoucím na nástupiště. Podobně jako v ostatních stanicích, nesměli stavitelé narušit statiku budovy stanice. Proto bylo rozhodnuto, že se šachta výtahu „nezakousne“ do některé ze stěn, ale nahradí část schodiště. Jeho trvalé zúžení nijak nezkomplikuje pohyb cestujících, ovšem po dobu stavby byl průchod pro cestující na hranici normy. Na popud hasičů tak stavbě samotného výtahu musela předjet etapa rozšiřování schodiště na protější straně nástupiště do rozměrů, které odpovídají parametrům pro únikové schodiště. Teprve potom mohlo být přistoupeno k vybudování samotného výtahu. Všechny peripetie a komplikace se však ukázaly nicotnými oproti přínosu, který nový výtah má. „Znamená ulehčení a svobodu pohybu pro všechny, kteří ho využívají,“ uzavírá pan Voska.

Stručná historie zpřístupňování metra

Hned po revoluci se objevily snahy zpřístupnit metro vozíčkářům, potřebná technika ovšem nebyla v té době k dispozici. Proto se sáhlo k improvizované variantě: využívání nákladních výtahů. Ty sice nejsou pro tento typ dopravy adekvátně vybaveny, přesto svému účelu posloužily. Hlavní nevýhoda nákladních výtahů je nasnadě: vozíčkáře musela doprovázet osoba speciálně vyškolená pro řízení výtahů. Doba, kterou člověk strávil cestováním na nástupiště, se prodloužila i tím, že doprovod musel sejít z povrchu k dozorčímu stanice pro klíče, vystoupat na povrch, doprovodit imobilního cestujícího na nástupiště a opět vrátit klíče dozorčímu, zatímco vozíčkář čekal na nástupišti. „Byl to komplikovaný systém, ale projevila se v něm snaha zpřístupnit metro všem,“ vzpomíná Jaroslav Voska z jednotky Provoz Metro, který v devadesátých letech školil průvodce na řidiče výtahů. Na některých stanicích se tento systém využívá dodnes.

Dědictví minulosti

Při snaze zakomponovat do starších stanic výtahy se často naráží na problémy technického i legislativního rázu. Výtah, který má „vylézt“ na úroveň ulice, se totiž častokrát ocitne v místech, která už nepatří Dopravnímu podniku. Potřebný pozemek je třeba získat, kvůli čemuž rostou náklady na stavbu. Díky penězům z magistrátu a Evropské unie se však daří jít i touto náročnou cestou. V současnosti jsou více než dvě třetiny stanic metra přístupné bezbariérově a do budoucna se bude toto číslo zvyšovat.

Dne 27. května při slavnostním otevření přestříhli pásku technický ředitel DP Radek Zamrazil, radní hl. m. Prahy Jiří Janeček a starosta Prahy 11 Dalibor Mlejnský (zleva).



Nový informační systém pro cestující

Turista přicestuje poprvé v životě do Prahy. Přijede vlakem na Hlavní nádraží a neumí ani slovo česky. Přesto bez problémů a bez složitého výtávání najde správnou cestu do hotelu, ve kterém má zamluvený pokoj. Jak je to možné? Díky novým prvkům informačního systému, které připravuje Dopravní podnik. Jeho pilotní projekt se rýsuje na Karlově náměstí.

oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski



Základní atributy nového systému

Na projektu pracují odborníci už od podzimu 2008. Jako inspirace jim sloužily zkušenosti s podobnými informačními systémy v evropských i světových velkoměstech a jejich podrobná analýza. Všechny připravované kroky byly konzultovány s nezávislými odborníky z příslušných oborů a jejich připomínky byly zapracovány.

Velký důraz byl při vývoji nového systému kladen na srozumitelnost sdělení, a to i pro osoby se zrakovým postižením. Co se týče tištěné části informačního systému, měla by mu zajistit nepřehlédnutelnost výrazná tmavě modrá barva. Snadno zapamatovatelný, výrazný odstín, na němž se nejlépe rýsují loga a nápisy, pomůže nalézt potřebné informace i v moři okolních reklam a plakátů. K přehlednosti přispěje i zvolené písmo. Obdobně používají například ve Velké Británii a v Dubaji. „Není to žádný speciální font, je to srozumitelné písmo vyvinuté pro informační grafiku. Je přátelské k hůře vidícím i těm, kteří se zrakem nemají problémy. Osvědčily se tu dobré zkušenosti ze zahraničí,“ osvětluje přednostní písma Petr Malík z oddělení Marketingu.

Co se týče elektroniky, bude její výraznou výhodou šetrnost vůči životnímu prostředí a nižší energetická náročnost díky nahrazení

současných zářivek LED diodami. Do budoucna by nás měl systém navigovat v metru, autobusech, tramvajích i na cestách pražskou integrovanou dopravou. Životnost tohoto konceptu odhadují odborníci na dvacet pět až třicet let. „Změna navigačního systému přináší řadu novinek a zjednoduší cestování. Zahruje v sobě spoustu podprojektů, které je však třeba ještě dotáhnout,“ přibližuje současný stav Malík.

V metru i na povrchu

Jedním z nejvýraznějších prvků nového systému je navigování cestujících mezi povrchem a vestibuly. Každý jednotlivý výstup bude mít přidělen své číslo. Kam jednotlivá čísla vedou, se cestující snadno dozví díky mapkám umístěným na nástupišťích. Potom už jen stačí sledovat číselnou navigaci ve stanici vedoucí k příslušnému východu. Další novinkou bude vylepšení informačních tabulí nad nástupišťem metra. Nové podélné „teploměry“ oddělí barevně stanice již projaté od těch, které teprve budou projížďeny. Navíc jsou doplněny další informace o stanicích, jako jsou přestupy na vlaky, infocentra, letiště. Jak jsme již psali v úvodu, představu o těchto tabulích si mohou cestující udělat již dnes na Karlově náměstí.

Nový informační systém není jen otázkou metra, je do něj zahrnuta i povrchová doprava. Pro zlepšení

orientace na složitějších uzlech se objeví nové rozcestníky. Další novinkou budou LCD monitory na zastávkách, které díky napojení na datovou síť budou cestujícím poskytovat podrobné informace o době příjezdu, číslu spoje, směru apod. Monitory budou umístěny i v interiérech tramvají a autobusů: nejvíce budou sloužit samozřejmě novým 15T ForCity a SOR. Cestující se za jízdy budou moci dozvědět například o výluce či změně trasy. U každé zastávky, kterou vůz projede, uvidí i možnosti přestupu na další linky MHD. Navigační a informační systém by měl být jednotný pro celou hromadnou dopravu.

Pro cizince i domorodce

Praha je jedním z turisticky nejatraktivnějších měst v Evropě a ročně ji navštíví více než šest milionů turistů. Proto systém využívá v co nejhojnější míře nejazykových symbolů, které jsou obecně srozumitelné. Tam, kde to není možné, jsou nápisy kromě češtiny uvedeny i anglicky. Z těchto důvodů bylo pro označení výstupů z metra zvoleno písmeno E (s číslicí), odkazující k anglickému exit.


Budoucnost: chytré a informované cestování

Plné využití informačního systému nastane ve chvíli, kdy se dostane do širšího povědomí veřejnosti. Teprve



poté budou jeho kvality moci docenit i Pražané každodenně využívající služeb MHD. Ti se většinu času pohybují „po paměti“ na jim dobře známých stanicích, ale ve chvíli, kdy někam cestují poprvé, může navigace dobře posloužit i jim. Restaurace, vzdělávací zařízení, nemocnice či

úřady budou moci na svých webových stránkách a letáčích informovat o tom, který výstup ze stanice vede právě k nim. I místa, která nejsou v přímé blízkosti metra bude snadnější nalézt: hledaná instituce či zařízení odkáže na správný výstup vedoucí na autobusový či tramvajový

spoj. „Tím dostane cestování nový rozměr, který si dnes ještě lidé neuvědomují. Někdo například půjde od známého nebo z hotelu, kam přijel taxíkem, a všimne si, že jde do metra vstupem E4. Při návratu na nástupišti pak už automaticky bude hledat E4,“ říká Malík. 

Informační systém ve stanici Karlovo náměstí



Nová tisková mluvčí Dopravního podniku: pozitivní obraz DPP v médiích – cíl všech zaměstnanců

Když jsem vešel do kanceláře naší nové tiskové mluvčí a vedoucí oddělení Komunikace Ilony Vysoudilové, připadal jsem si, jako by v ní seděla už řadu let. Bez mrknutí oka právě vyjednávala s novinářem, a proto moje první otázka zní:

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Z jakých novin vám teď volali?

Byl to redaktor z deníku Mladá Fronta Dnes.

Jaká témata teď novináře nejvíce zajímají?

Nyní je hodně v kurzu dopravní omezení v rámci rekonstrukcí tramvajových tratí, samozřejmě dalším tématem jsou turnikety a právě teď jsme se bavili o bezbariérovém cestování po Praze.

Oficiálně jste nastoupila 1. června?

Jsem tu už od 15. května, pro plynulý přechod pravomocí bylo potřeba, abychom první dva týdny působili společně s Ondřejem Pečeným, který mě do všeho trpělivě zavedl.

Odkud jste k nám přišla?

Ze společnosti České aerolinie, kde jsem působila pět let v oddělení Komunikace. Ze začátku jsem měla na starosti hlavně interní komunikaci a později celé oddělení, tedy externí i interní komunikaci.

Celá vaše kariéra je spojená s komunikací?

Ze začátku ne. Nejprve jsem dělala v administrativě. Jsem ale člověk, který potřebuje každý den něco jiného. Za úřednickým stolem bych dlouho nevydržela. V oblasti PR to takhle není. Práce vás může oslovit kdykoliv během celého týdne, dvacet čtyři hodin denně. Dopravní podnik funguje non-stop a stejně musí fungovat i jeho tisková mluvčí.

Dejme tomu, že se stane něco na noční lince nebo o víkend. Musíte být schopná kdykoli odpovědět na dotazy novinářů. Už víte, jak budete postupovat?

Samozřejmě se vždy musím spojit s odpovědným pracovníkem, například z dispečinku. Novinářům nemám povinnost odpovídat hned. Když se stane něco mimořádného, novináři to vědí často mnohem rychleji než tiskový mluvčí. Je nutné si informaci ověřit, zjistit jak se věci mají a až poté sdělují novinářům stanovisko Dopravního podniku.

Trefila jste se do své profese vzděláním?

Studovala jsem český jazyk, což je oblast pro práci s novináři velmi potřebná a pomáhá mi v práci každý den. Později jsem absolvovala různé kurzy a semináře v oblasti PR.

Ríkala jste, že v Dopravním podniku pracujete od 15. května. To je krátká doba. Musela jste už něco závažného řešit? Máte pocit, že už jste si tu práci dostatečně otukala?

Do takové velké firmy musí člověk proniknout postupně. Každý den se o životě v Dopravním podniku dovídám něco nového. Na druhou stranu, práce s novináři je všude stejná – získávat a předávat informace. A vy jim je musíte sehnat, obrátit se na někoho kompetentního a pak je přeložit do jazyka konkrétního novináře. Může se stát, že mi zavolá redaktorka časopisu pro ženy a půl hodiny na to z nějakého technického magazínu, přičemž oběma musíte tlumočit tu stejnou informaci. Samozřejmě že člověk musí znát prostředí firmy, musí vědět, čím se zabývá a co poskytuje, jaké tam jsou problémy, jak jsou

všechny ty věci řízené...

Jaká byla první akce, na které jste reprezentovala Dopravní podnik?

Na otevření nového infocentra k prodloužení metra A a jízdě primátorské tramvaje jsem byla ještě s Ondřejem Pečeným. Otevření výtahu na Chodově už je moje první sólo.

Dá se srovnat prostředí v ČSA a Dopravním podniku?

Každá větší firma má tiskové oddělení, které se snaží v médiích vytvářet pozitivní obraz společnosti. To platí jak u ČSA, tak Dopravního podniku města Prahy. Ať dojde k čemukoli negativnímu, musíme být schopní na tom najít nějaký kladný aspekt. Například když se nám podaří utišit nějakou paniku nebo napravit nějakou „kachnu“. Podstatné je, aby tyto nevyhnutelné události nekazily image celé společnosti. Je důležité se vždy s novináři domluvit. Taková práce sice není nikde vidět, ale ve firmách obecně bývá velmi ceněná.

Na co jako tisková mluvčí budete klást důraz?

Je opravdu potřebné, aby všichni zaměstnanci, kteří ví o nějakém blížícím se problému, zvedli telefon a zavolali nám sem. Vždycky je důležité být připraven a moci pak pružně reagovat. Otevřená komunikace je však nutná nejen ve vztahu k médiím, ale i zaměstnancům. Můj mobil všichni najdou na intranetu a v outlooku, takže kdykoli bude někdo mít nějaký problém, ať zavolá.

Už jste natukla téma interní komunikace.

Vždycky je dobře, aby to, co se děje ve společnosti a co komunikujeme do médií, věděli zaměstnanci. Zaměstnanci se informace mohou dočíst např. v zaměstnaneckém časopise DP KONTAKT. Určitě se zaměřím na intranet. Informace o dění ve společnosti, co se připravuje, o čem jedná představenstvo a jaké jsou záměry společnosti, musí v první řadě vědět zaměstnanci. Těch 11 500 zaměstnanců Dopravního podniku musí vědět, kam společnost směřuje. Také musí vědět, na koho a kam se obrátit, pokud nějakou informaci požadují. To, co si myslí zaměstnanci, se pak odráží navenek.

Otázka na závěr: jste ráda, že pracujete pro největší firmu v Praze?

Takhle jsem nad tím dosud nepřemýšlela. V každé firmě bez ohledu na velikost musí tiskový mluvčí pečlivě vážit slova. Navíc pracuji ve společnosti, u které každý očekává, že mu bude sloužit. Bere to jako samozřejmost. Když ovšem něco nefunguje, zvedne se vlna pohoršení. Z vlastní zkušenosti: kolikrát napíšete někomu pochvalu za něco, že se vám to líbilo? Když přijede autobus včas, není to motiv, aby někdo pozitivně reagoval. Ale když je počmáraný, hned si budete stěžovat. Musíme to ale brát jako samozřejmost. Sloužíme veřejnosti. A na úplný závěr bych ráda zdůraznila, že budeme rádi, když se na nás (oddělení Komunikace) kolegové budou obracet. A to klidně i s negativními informacemi. Naším záměrem je budovat pozitivní obraz o firmě a každá věc, na kterou se můžeme dopředu připravit, nám dává větší šanci na úspěch. 🚗





Kinobus již potřetí nabídne české filmové hity



Pod záštitou Dopravního podniku od 12. června brázdí letní Prahu a její okolí opět Kinobus. Fanoušky kinematografie navštíví v celkem 20 lokalitách a nabídne jim devět filmových titulů během 75 představení.

oddělení Komunikace

Kinobus vznikl z klasického linkového autobusu, který byl předělán na plnohodnotné pojezdové kino. Vejde se do něj vše potřebné od promítaček až po lavičky pro diváky. Filmovým nadšencům nabízí nafukovací projekční plochu v rozměru 8 x 4 m vyrobenou na zakázku v Anglii. V předchozích dvou letech dokázal Kinobus přilákat zhruba 16 tisíc návštěvníků.

Vzhledem k tomu, že se promítání koná pod otevřenou oblohou, představení začínají po setmění mezi 20.30 a 21.45 hodin. K dispozici jsou stánky s občerstvením a deky na zahřátí, pokud bude chladno. Vstup na všechny projekce je již tradičně zdarma.

Další informace naleznete na www.dpp.cz/kinobus.

První promítání odstartovalo na Petříně 12. června v rámci Pražské muzejní noci. Svou letošní pouť ukončí Kinobus 29. srpna na náměstí Jiřího z Poděbrad.

Diváci mají možnost zhlédnout nové české filmy z posledního roku, ale i starší osvědčené klasiky – 3 sezony v pekle, 2 Bobule, Jak dostat tatínka do polepšovny, Jak vytrhnout velrybě stoličku, Kawasakiho růže, Líbáš jako bůh, Muži v říji, Pelíšky a Protektor. Součástí promítacích večerů s Kinobusem je i sbírková akce Pomozte dětem.

Kinobus 2010 Program 23. 6. – 29. 8. 2010

PONDĚLÍ	ÚTERÝ datum místo film	STŘEDA 23. 6. Prosek Líbáš jako bůh	ČTVRTEK 24. 6. Vysočany Muži v říji	PÁTEK 25. 6. Vysočany Kawasakiho růže	SOBOTA 26. 6. Vysočany Jak vytrhnout velrybě stoličku	NEDĚLE 27. 6. Vysočany Jak dostat tatínka do polepšovny
28. 6. Letňany Protektor	29. 6. Letňany Líbáš jako bůh	30. 6. Letňany 3 sezony v pekle	1. 7. Letňany Pelíšky	2. 7. Vinoř Kawasakiho růže	3. 7. Vinoř Muži v říji	4. 7. Vinoř Jak vytrhnout velrybě stoličku
5. 7. Vinoř Jak dostat tatínka do polepšovny	6. 7. Chvalský zámek Bobule 2	7. 7. Chvalský zámek 3 sezony v pekle	8. 7. Chvalský zámek Protektor	9. 7. Barrandov Líbáš jako bůh	10. 7. Barrandov Kawasakiho růže	11. 7. Barrandov Muži v říji
12. 7. Sídliště Řepy Protektor	13. 7. Sídliště Řepy Bobule 2	14. 7. Sídliště Řepy 3 sezony v pekle	15. 7. Sídliště Řepy Líbáš jako bůh	16. 7. Arkády Pankrác Muži v říji	17. 7. Arkády Pankrác Jak vytrhnout velrybě stoličku	18. 7. Arkády Pankrác Jak dostat tatínka do polepšovny
19. 7. Servis	20. 7. Servis	21. 7. Servis	22. 7. Servis	23. 7. Chýně Protektor	24. 7. Chýně 3 sezony v pekle	25. 7. Chýně Líbáš jako bůh
26. 7. Uhřetěves Líbáš jako bůh	27. 7. Uhřetěves Muži v říji	28. 7. Uhřetěves 3 sezony v pekle	29. 7. Uhřetěves Kawasakiho růže	30. 7. Kunratice Protektor	31. 7. Kunratice Muži v říji	1. 8. Kunratice Jak vytrhnout velrybě stoličku
2. 8. Kunratice Jak dostat tatínka do polepšovny	3. 8. Opatov Protektor	4. 8. Opatov Líbáš jako bůh	5. 8. Opatov Bobule 2	6. 8. Opatov Kawasakiho růže	7. 8. Horní Měcholupy 3 sezony v pekle	8. 8. Horní Měcholupy Muži v říji
9. 8. Horní Měcholupy Bobule 2	10. 8. Průhonice Protektor	11. 8. Průhonice 3 sezony v pekle	12. 8. Průhonice Pelíšky	13. 8. Průhonice Líbáš jako bůh	14. 8. Hůrka Slunečné náměstí Bobule 2	15. 8. Hůrka Slunečné náměstí 3 sezony v pekle
16. 8. Hůrka Slunečné náměstí Muži v říji	17. 8. Hůrka Slunečné náměstí Kawasakiho růže	18. 8. Modřany Bobule 2	19. 8. Modřany Líbáš jako bůh	20. 8. Modřany Jak vytrhnout velrybě stoličku	21. 8. Modřany Jak dostat tatínka do polepšovny	22. 8. Novodvorská Plaz Protektor
23. 8. Novodvorská Plaz 3 sezony v pekle	24. 8. Novodvorská Plaz Bobule 2	25. 8. Novodvorská Plaz Pelíšky	26. 8. Jiřího z Poděbrad Líbáš jako bůh	27. 8. Jiřího z Poděbrad Muži v říji	28. 8. Jiřího z Poděbrad Kawasakiho růže	29. 8. Jiřího z Poděbrad Bobule 2

od 12. 6. do 1. 7. 2010 promítáme od 21.45

od 22. 7. do 10. 8. 2010 promítáme od 20.45

od 2. 7. do 21. 7. 2010 promítáme od 21.15

od 11. 8. do 29. 8. 2010 promítáme od 20.30

Časy začátku promítání jsou pouze orientační, změna programu vyhrazena.



Řídicí regulační systém osvětlení metra získal ocenění na světové úrovni

Řídicí a regulační systém používaný v pražském metru pro regulaci a monitoring osvětlení se prosadil v mezinárodní soutěži a byl oceněn v rámci veletrhu Light+building (osvětlení a stavby) konaného ve dnech 11.–16. 4. 2010 ve Frankfurtu.

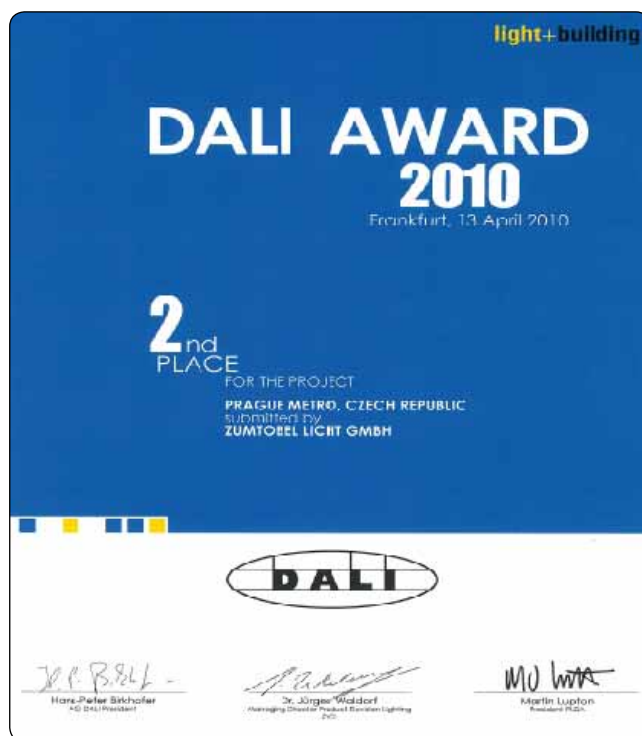
František Kučera, JDCM

Soutěž byla vypsána pro projekty, které řeší aplikace řídicích a monitorovacích systémů osvětlení koncepcí DALI (Digital addressable lighting interface) tzv. DALI-Award. Do soutěže bylo přihlášeno 27 projektů projekčních organizací z celého světa. Výbor soutěže posuzoval projekty z hlediska snižování energetické náročnosti, technické inovace, designu, celkového dojmu a z hlediska jednoduchosti instalace a velikosti investičních nákladů.

První cenu soutěže DALI obdržel projekt Administrativního centra ve městě Minas Gerais v Brazílii, který byl navržen organizací OSRAM Brazílie. Projekt přesvědčil porotu v oblasti energetických úspor, regulace osvětlení v kancelářských prostorách administrativního komplexu a úsporou investičních nákladů a nákladů na údržbu. Druhou cenu obdržela firma Zumtobel Praha a.s. za návrh a realizaci projektu řízení a monitoring osvětlení stanic pražského metra. Na projektu řídicího systému byla oceněna bezpečnost a spolehlivost systému zejména na monitoring a testování nouzového osvětlení. Porotu dále přesvědčil způsob technické realizace, variabilnost a rozsah řídicích možností a rovněž jednoduchá kontrola systému týkající se údržbových prací a plánování údržby.

Co vlastně řídicí systém osvětlení zajišťuje a jaké úspory přináší?

Při zahájení provozu v roce 1974 bylo osvětlení veřejných prostor stanic a tunelů ovládané pouze ručně. Při zavádění automatizačních prostředků pro ovládání a monitorování stavu elektrických silových zařízení v roce 1978 nebyla k dispozici vhodná automatizační technologie pro osvětlení odpovídající požadavkům metra. Docházelo proto k situacím, kdy byly plně a nevhodně osvětleny vestibuly stanic, regulace pomocí fotobuněk nestačila plnohodnotně pokrýt požadavky na regulaci osvětlení a docházelo ke kritice cestující veřejnosti, v denním tisku byly publikovány články na téma „konkurují slunci“ apod. Proto byly sledovány automatizační prostředky pro řízení, regulaci a monitorování osvětlení a v roce 1998 zahájeny první kroky k automatické regulaci osvětlení stanic ve vztahu k venkovnímu osvětlení. Na stanicích Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Rajská zahrada a Černý Most (provozní úsek IV.B metra) byla zavedena automatická regulace osvětlení veřejných prostor v závislosti na intenzitě venkovního přirozeného osvětlení



Vlastní ocenění – Diplom DALI-AWARD 2010.

a poprvé byl aplikován řídicí systém osvětlení LUXMATE Professional.

Pro tento způsob řízení osvětlení byl využit systém s procesorem TLR rakouského výrobce Zumtobel GmbH, pracující na principu klasického počítače a pod operačním systémem DOS. Systém umožňoval skokovou regulaci osvětlení ve stanicích. Dále byly s tímto druhem provozu sbírány zkušenosti v provozních podmínkách metra a po zkušenostech a další inovaci řídicího systému dodavatelem byl v roce 2002 zaveden nový systém LUXMATE s procesorem LRA pod operačním systémem Windows. Tento systém umožňuje skokovou i plynulou regulaci osvětlení na základě hodnoty jasů oblohy. V současné době jsou v provozu metra následující konfigurace regulace:

- Starší systém používající procesor TLR vyžaduje při projektování kabeláže a výstupů z rozváděče přesné určení regulačních skupin svítidel. V případě potřeby úprav regulačních obvodů je nutné provést dodatečné úpravy v kabeláži, případně v rozváděči. V regulaci realizované tímto systémem je možné používat běžná zářivková svítidla s tlumivkou ve funkci předřadníku.
- Novější systém s procesorem LRA umožňuje změny v regulaci realizovat pouhou úpravou v SW části. Vyžaduje zářivková svítidla osazená elektronickými digitálními předřadníky.

Na základě všech výše uvedených zkušeností z provozu automatiky osvětlení a se zavedením normy ČSN EN 50 172 byla s dodavatelem zařízení zahájena technická jednání o klientské úpravě systému pro potřeby praž-



ského metra. Na základě těchto jednání byl stávající systém upraven na procesor LRA-I, který pracuje jako automatizační prostředek na bázi počítače bez rotačních částí a umožňuje skokovou i plynulou regulaci, sledování stavu technologie (rozdávěčů) a další využití. Tato konfigurace představuje zatím poslední vývojovou variantu regulačního systému, který je realizován tak, aby obsahoval následující funkce:

- sledování stavu jednotlivých svítidel (světelná scéna, procenta výkonu, porucha – typ),
- naměřená hodnota jasů oblohy, regulace intenzity osvětlení dle teploty okolí (provoz v zimních podmínkách),
- sledování stavu převodníku DALI (hlášení poruch),
- automatická synchronizace času systému s dispečerským časem,
- informace o stavu napájecích rozváděčů (stav stykačů, vývodových jističů, chráničů, ovladačů),
- zobrazování snímaných hodnot jak ve stanici, tak i na pracovišti dispečera, případně mistra údržby,
- možnost ručního rozsvícení stanice z pracoviště dispečera na centrálním dispečinku,



Stanice Černý Most.

- provádění plynulé regulace osvětlení ve stanici metra na základě nastavení parametrů ve vztahu k jasům oblohy,
- testy osvětlení dle ČSN EN 50 172,
- automatické vytváření deníků, ve kterých jsou zaznamenány výsledky denních a měsíčních testů nouzového osvětlení s možností tisku,
- komunikace mezi dispečinkem a stanicí metra typu Ethernet,
- deník poruch (deník, ve kterém jsou zaznamenány poruchy dle požadavku provozovatele),
- v případě požadavku provozu lze instalovat ve stanici zobrazovač pro účely údržby s možností nastavování parametrů pro regulaci osvětlení. K nastavování parametrů je přístup pouze přes heslo v různých úrovních oprávnění.

Jednotlivé vývojové druhy řídicích a regulačních systémů jsou realizovány na 28 stanicích metra (5 stanic trasa A, 9 stanic trasa B, 14 stanic trasa C), umožňují z dispečinku osvětlení, případně z jiného dalšího pracoviště, monitorovat okamžitý stav svítidel veřejných prostor a tunelů a všech nouzových svítidel ve stanici a stav napájení jednotlivých rozváděčů a jejich vývodů. Bohužel poslední komplexní varianta řídicího systému a monitoringu je

realizována pouze na 5 stanicích (Hostivař, Muzeum A, Střížkov, Prosek, Letňany). Systém umožňuje pravidelnou denní kontrolu stavu svítidel v jednotlivých stanicích zejména sledování stavu nouzového osvětlení. Porucha svítidla je okamžitě monitorována na přehledovém schématu osvětlení stanice (veřejné prostory). Na základě těchto informací elektrodispečer analyzuje poruchu osvětlení z hlediska provozu metra, pokud je potřeba, okamžitě vyšle pohotovost osvětlení k provedení zásahu a opravě osvětlení. V místech, kde dochází k přechodu z umělého osvětlení na venkovní osvětlení, dochází k regulaci intenzity osvětlení vypínání svítidel podle adresace nastavené individuálně pro prostor stanice dle místních světelných podmínek (viz fotografie).

Jednou ze zajímavých aplikací bylo řešení regulace intenzity osvětlení tunelových adaptačních pásem na vjezdu do stanice Střížkov na žádost strojvedoucích. Adaptační pásmo je zde v délce cca 100 m tvořeno souvislou řadou svítidel za účelem zajištění plynulého přechodu světelných podmínek při jízdě soupravy v tunelu (osvětluje pouze souprava) do světelných pod-



Stanice Kobylisy.

mínek vlastní stanice (zejména při denním osvětlení). Pomocí odladění a nastavení softwaru řídicího systému byla zajištěna přijatelná změna světelných podmínek. Nedochozí již k rázům a nadměrnému namáhání očního vjemu, případnému oslnění a je zajištěno plynulé zvyšování intenzity osvětlení a zraková pohoda strojvedoucích, a tím zvýšena bezpečnost provozu. Při rekonstrukcích osvětlení resp. výstavbou nových stanic je uplatňována nová koncepce liniového řazení svítidel, čímž dochází ke snížení počtu svítidel ve veřejných prostorech (přibližně o 2/3) oproti původnímu příčnému umístění svítidel viz stanice Kačerov, Chodov, Opatov apod. Vlastní regulací a liniovým řazením svítidel došlo k zásadnímu snížení energetické náročnosti v oblasti osvětlení. Roční úspora dosahuje cca 17 155 MWh, což je přibližně 8,82 % úspory z celkové roční spotřeby elektrické energie pražského metra. Bohužel veškeré plánované rekonstrukce jsou od roku 2007 odkládány z hlediska nedostatku investičních prostředků, což nepřispívá ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu elektrických zařízení pražského metra, a je potřeba směřování investičních prostředků přehodnotit z hlediska životnosti, energetické náročnosti, bezpečnosti a spolehlivosti.



Připravuje se oprava mostu na zkušební trati depa Hostivař

Most na zkušební trati v prostoru depa Hostivař je v provozu od srpna roku 1985. V současnosti je ve velmi špatném technickém stavu, který vyžaduje opravu v co nejkratším možném termínu.

Ludmila Vymětalová, Petr Eliáš, JDCM

Most převádí zkušební trať přes zhlaví depa

Je dlouhý 63,8 m, má tři pole o rozpětích 14 m, 23 m a 14 m. Most tvoří prefabrikáty průřezu I z předem předpjatého betonu. V každém poli jsou dva podélně oddílatované nosníky, které tvoří tři kusy I prefabrikátů sprážených horní železobetonovou mostovkou. Podélná dilatace slouží k odvádění srážkové vody. Chodníkové konzoly jsou typizované, ložiska hrncová. Opěry a pilíře jsou z monolitického železobetonu. Na mostě jsou kromě železničního svršku s přírodní kolejnici, uloženy i chráničky s kabely pro osvětlení, napájení zásuvkové skříně, sdělovací kabely a kabely k zabezpečovacímu zařízení. Přímo v kolejišti je instalováno zabezpečovací zařízení, a to programový pás PA 135 a přenosové smyčky SOP-2 P. Osvětlení mostu je připevněno na zábradlí.



Pohled na konstrukci mostu.

Od zprovoznění je to již druhá oprava

První oprava mostu proběhla v roce 1994. Při této opravě bylo sneseno kolejové lože, konstrukce byla obnažena, otryskána, lokálně vyspravena, natřena a byla provedena nová hydroizolace materiálem ChS EPOXI BG-15 navržená dle vzorových listů ČD. Společně s tím došlo k opravě odvodnění mostu, byly provedeny nové dilatační závěry a nátěr zábradlí. Současně se provedla sanace svahu u opěr mostu. Postupem času se ukázalo, že volba a způsob provedení hydroizolace nebyly pro tuto konstrukci mostu nejvhodnější. V současné době je již tato izolace zřejmě zcela nefunkční, na nosnou konstrukci výrazně zatéká, dilatační závěry pro-



Zkorodovaná a zdeformovaná mostní hrncová ložiska.

tékají a ložiska korodují. Z tohoto důvodu začal správce mostu, služba Stavby a trať, jednotka Dopravní cesta Metro, s přípravou opravy tohoto mostu.

Oprava nesmí ohrozit provoz do stanice Depo Hostivař

Při opravě mostu dojde ke snesení železničního svršku, odstranění staré izolace, bude otryskána a sanována vlastní nosná konstrukce mostu včetně opěr a pilířů. Vzhledem k nutné výměně poškozených ložisek, bude nutno konstrukci mostu zvednout do potřebné výšky. Při této výměně dojde k sanaci poškozených úložných prahů. Dále se provede nové odvodnění, výměna dilatačních závěrů a nová hydroizolace. Nakonec se na most znovu vrátí železniční svršek s novými dřevěnými pražci. Z důvodu náročnosti opravy předpokládáme přerušení provozu na zkušební trati na dobu 4–5 měsíců. Oprava tohoto mostu bude velmi náročná nejen z důvodu koordinace všech prací, ale hlavně z důvodu nutnosti zachování bezpečného průjezdu pod mostem do stanice metra Depo Hostivař, konečné stanice trasy A sloužící cestujícím od května 2006. Zda bude potřeba zavést prodloužené noční směny, či dokonce víkendové výluky s náhradní autobusovou dopravou, to závisí na technických možnostech dodavatele. Naším požadavkem je, aby byl zajištěn bezpečný provoz a dopad opravy na omezení provozu s cestujícími byl co nejmenší. Kromě nabídnuté ceny opravy to bude jedno z hlavních kritérií při výběru zhotovitele. Časovou náročnost opravy mostu a všechny další podrobnosti opravy budeme znát až po výběru zhotovitele. O průběhu prací a výsledku opravy mostu přes zhlaví depa Hostivař vás budeme informovat po skončení opravy mostu v některém následujícím čísle DP KONTAKTU.

Průsaky jsou v rozsahu celé konstrukce.



Vyšší bezpečnost pro řidiče

Dopravní podnik se úžeji spojil s městskou policií

Zájem podchytit bezpečnost řidičů i cestujících existuje v Dopravním podniku dlouhodobě. Michal Nohejl, který pracuje v oddělení Řídicí systémy a prošel za 25 let u DP řadou provozních funkcí, díky tomu poznal dlouhou cestu vývoje bezpečnostních systémů pro autobusy. Ten se za tu dobu díky technologickému pokroku hodně zdokonalil. Nyní díky GPS, rádiovému systému priorit Tísňě, operativní vazbě dispečinku jednotky Provoz Autobusy s napojením na městskou policii a díky dalším prvkům je efektivnost bezpečnostního systému na ještě vyšší úrovni než dříve. Vzhledem k tomu, že nejnovější verze běží teprve měsíc, dal by se jeho provoz stále označovat za zkušební, během nějž lze vychytat poslední mouchy.

oddělení Komunikace

System priorit

Jednou z novinek, kterou umožňuje digitalizace rádiové sítě, je systém přístupu priorit do rádiové komunikace. Tento systém dává možnost rozřadit různé druhy rádiového spojení podle důležitosti a v případě potřeby méně důležité hovory ukončit ve prospěch hovorů s vyšší prioritou. Nejnižší priorita má tzv. telefonní mód, což je volání některých radiostanic do telefonní sítě Dopravního podniku, což se netýká autobusů a tramvají ale jen některých obslužných radiostanic. Vyšší prioritu nad telefonním módem má komunikace radiostance-radiostance, kdy každá jednotlivá radiostance má svou vlastní úroveň přednosti oproti jiným radiostanicím. Nad tím následují hromadné módy (skupiny), kde se všechny radiostance navzájem slyší. Tento mód je určen pouze pro operativní dispečerské složky, řidiči jej nepoužívají. A nade vším je s naprostou nejvyšší prioritou tísň. Systém priorit okamžitě ukončí hovor na nejnižší úrovni, pokud by nebyla pro tísň volná fónická linka. Díky tomu nemůže dojít k situaci, že by se řidič v případě potřeby TÍSNĚ nedovolal.

Odposlechy TÍSNĚ

Dalším důležitým bezpečnostním prvkem je systém odposlechů. Ve chvíli, kdy řidič zmáčkne tlačítko tísň, se automaticky aktivuje dvacetivteřinový odposlech přenášený nejen na pracoviště dispečerů jednotky Provoz Autobusy, ale i městské policie hlídkový útvar na operačním středisku v Hostivaři. Díky tomu mají dispečerů přehled o dění v autobuse i v případě, pokud by řidič z nějakého důvodu nemohl komunikovat. Je-li situace vyhodnocena jako skutečná nouze, vyráží okamžitě hlídka policistů. Po dvaceti vteřinách skončí aktivní odposlech a řidič už musí klíčovat sám, pokud by chtěl něco

říct. Pokud normálně použije mikrofonní tlačítko, tak se dvacetivteřinový systém odposlechu sám ukončí a řidič komunikuje s dispečinkem. „Když by se musel bránit a neměl volnou ruku, tak alespoň stihne vyvolat tísň. Díky odposlechu je situace monitorována a může se začít operativně řešit




Dispečink autobusů

situace,” vysvětluje praktické výhody systému Nohejl. Všechny autobusy jsou také vybaveny přijímači GPS pro určování polohy, čili dispečink a policie má stále k dispozici informace o tom, kde se autobus přesně nachází.

Policie

Jednou z předností nového bezpečnostního systému je dobré spojení a komunikace s městskou policií. Policie hlavního města Prahy má část jednotek - hlídkový útvar vyhrazených speciálně k zajištění bezpečnosti městské dopravy. Dopravní podnik města Prahy jako největší městský dopravce proto s policií úzce spolupracuje. V rámci digitalizace rádiového systému byla dokonce vybudována i jedna speciální radiostance přímo pro policii určená k odposlechu TÍSNĚ řidičů autobusů. Z této radiostance může službu konající strážník slyšet všechny hovory odehrávající se v tísňovém režimu včetně dvacetivteřinových odposlechů. Díky GPS má i přehled o tom, kde se právě ohrožený autobus nachází, a také ví, kde se vyskytují auta městské policie. Může proto vyhodnotit situaci a přijmout potřebná opatření. Buď rovnou pošle na místo jeden z vozů městské policie, které má oddělení k dispozici, anebo může situaci konzultovat s hlavním dispečinkem a rozhodnout se na základě rozhovoru. Systém je nastaven tak, aby řidič v tísni komunikoval přímo a pouze s dispečinkem jednotky Provoz Autobusy. Policejní radiostance není vybavena vlastním mikrofonem, aby řidiče další osoba v radioprovozu eventuálně nemátla. Dispečink jednotky Provoz Autobusy je s policií spojen horkou telefonní linkou a umožňují strážníkům zjistit vše potřebné. Spolupráce mezi Dopravním podnikem a policií neprobíhá podle přesně stanovených pravidel. Vzhledem k tomu, že systém se teprve zavádí, bude průběžně vyhodnocován a podmínky spolupráce se budou podle potřeby upravovat.

Nevhodná použití

Čas od času se stává, že je TÍSNĚ použito nesprávně, nebo omylem, pak je městská policie informována horkou telefonní linkou o zrušení zásahu. Řidiči jsou při školeních informováni o tom, za jakých okolností a kdy tísň využít. Za první čtvrtletí tohoto roku použili řidiči tísň ve třinácti případech, z toho šest bylo vyhodnoceno jako oprávněných. To není malé číslo, pokud uvážíme, že v sázce je někdy zdraví řidiče i pasažérů. 

Letní stavby začaly

V minulém DP KONT@KTu jsme avizovali rozsah letošních letních výlukových prací. Vše zatím běží podle plánu, a proto dnes na stavby vypravíme především prostřednictvím fotografií.

Text a foto: Jan Šurovský, vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje

1. Akce vyvolané stavbou Městského okruhu a trati metra V.A



Oprava trati u Vojenské nemocnice proběhla za pět minut dvanáct, protože v červenci bude zlikvidována trať v části Patočkovy a Myslbekovy ulice a linky z Petřin již nebude rozumně kam odklonit. Snímek je tedy rozloučením se starou tratí, kde již od loňského listopadu probíhá pouze noční provoz. V pruhu za tramvají je vidět rozkopaná na 2 roky uzavřená Patočkova ulice.



Další loučení, zřejmě na tři roky, proběhlo na smyčce Červený Vrch. Z důvodu stavby zařízení staveniště metra V.A bude smyčka v druhé polovině června odpojena od sítě a zlikvidována.



Nová trať v Partyzánské ulici i jednokolejné provizorium v Troji je od 21. května v reálném provozu. Směrově i výškově náročný úsek zadokumentoval Michal Váňa.

2. Soubor prací v oblasti Prahy 5 a 17



Důkazem, že rekonstrukce trati do Řep přišla v poslední vteřince, je tento snímek. Zároveň jde o hmatatelný důkaz v minulosti špatně řešeného vztahu kola a kolejnice.



Provizorní úvratové obratiště Motol vzniklo v noci na 1. června jen pár metrů od historické pravidelné úvratové konečné Motol, která fyzicky zanikla po dlouhých letech bezprizornosti až při výstavbě trati do Řep.



Práce začaly hned první den prakticky v celé trase, smyčku Sídliště Řepy nevyjímaje. V ní mj. zaniklo provozně velmi nevhodné výstupiště na vnitřní koleji a dvě zastaralé elektricky ovládané výhybky typu EMP1. Zbývají tak už jen 4 poslední kusy.



Velkou zajímavostí, ale především velkou dopravní pomocí, je zřízení dočasné železniční linky S65 z železniční stanice Prahy – Zličín, čili od smyčky Sídliště Řepy, přímo do dopravního uzlu s linkami metra, tramvají i autobusů Na Knížecí, kde vznikla (rovněž dočasná) železniční zastávka. Jde o velmi zvláštní střet světů. Koukáme-li na jih, vidíme kvanta odpadků a pelechů zanechaných bezdomovci, ale...



...uděláme-li čelem vzad, je k zastávce tramvaje doslova pár kroků. Pár metrů je i další stavba v Nádražní ulici.



V sobotu 29. května po Nádražní ulici ještě projížděly tramvaje...



...což v úterý 1. června již možné nebylo.

3. Soubor prací v oblasti Prahy 1 a 2



Na hranicích Prahy 1 a 2 v Myslíkové ulici se pilně pracuje již celý květen. Na začátku června se klubaly první desítky metrů pevné jízdní dráhy a velká část křižovatky se Spálenou ulicí.



Magického 1. června byla uzavřena i trať na nábřeží u Mánesa a ihned vytěžena velká část dožilé staré trati. I zde vznikne pevná jízdní dráha. Pro zajímavost: v místě někdejší sjezdové výhybky od Resslovy ulice (odpojena v květnu 1981) se našly staré dřevěné pražce.



Skromní pomocníci

4.díl

Text a foto: Jiří Čermák

Traktory a ostatní

Paleta silničních vozidel používaných pro potřebu údržby, oprav či rekonstrukcí tratí je opravdu veliká. V našem seriálu jsme již probrali celou řadu nejrůznějších speciálních vozů, přesto ještě nejsme zdaleka u konce. Činností, v nichž zmiňovaní pomocníci opravdu účinně pomáhají, je totiž mnohem víc, než by se na první pohled zdálo. Přesvědčí nás o tom ostatně i tento díl.

Traktor je známý především z oblasti zemědělské výroby, kde si bez něj lze jen velmi těžko představit zejména práci na polích. Kupodivu však našel svoje uplatnění i v rámci Dopravního podniku. Využívá se převážně tam, kde lze s výhodou uplatnit jeho jízdní a tahové vlastnosti. Relativně nízká rychlost není s ohledem na pracovní nasazení

na závadu, ba někdy je dokonce předností. Vedle činností zachycených na snímcích se traktory uplatnily třeba při přetahu kolejnic. V současné době jsou nahrazeny především víceúčelovými kolovými mechanismy, a to často též dvoucestnými, schopnými pohybu jak po vozovce tak po kolejích.

Kategorie „ostatní“ obsahuje širokou škálu různých vozidel, u nichž někdy jen s obtížemi hledáme jejich pracovní zařazení. Což ovšem v žádném případě neznamena, že by se jednalo o zbytečné složky vozového parku. Pro ilustraci určitě postačí zatím spíš jen reprezentativní výběr snímků několika z nich. Není ale vyloučeno, že se s dalšími zástupci této skupiny vozidel ještě v rámci tohoto seriálu setkáme.



Traktor Zetor ev. č. 154 byl vyfotografován v Rustonce. V pozadí můžete vysledovat autojeřáb ev. č. 193, za traktorem pak téměř zcela skrytou „ještěrku“, která konec konců také patří mezi popisované skromné pomocníky. 8. 8. 1973.



Velmi zajímavá souprava traktoru s hydraulickým vytrhávačem kolejnic. Pravda, dnes hledíme na takovouto praxi asi se značným údivem. V dané době však přinášela vedle časové úspory též výraznou úlevu od fyzicky značně namáhavé práce. Přesto byl tento způsob využíván jen nedlouhou dobu. Místem, kde se to vše odehrávalo, je Radlická ulice. 13. 7. 1971.



Ve své době častý obrázek v pražských ulicích. Jde o zalévání spár v dlažbě asfaltem. Příslušnost k vozidlům DP Praha není na první pohled zřejmá, protože traktor není opatřen evidenčním číslem. Onen přivěšený asfaltovací agregát však prokazuje zařazení do vozového parku zmíněného dopravce zcela přesvědčivě označením DP 1152. Nacházíme se na Hlávkově mostě, a to v době, kdy na něm byl automobilový provoz stále ještě zcela neporovnatelný s dnešní realitou. 9. 10. 1978.



Skupinu ostatních vozidel zahajuje další lahůdka. Že jde o Volkswagen, pozná asi každý. K čemu konkrétně tento vůz ale sloužil, je dnes trochu záhadou. Dá se pouze odvodit, že šlo pravděpodobně o diagnostiku stavu kolejnic. Jistou kuriozitou je nápis „Kolejové vozidlo“ umístěný na střeše. Snímek byl pořízen v Jaromírově ulici. 8. 8. 1972.



Do vozového parku DP Praha patřila i tato cisterna Liaz ev. č. 172, opatřená dokonce též znakem města Prahy. Z hlediska tramvajové historie stojí na vsutku poutavém místě. Vlevo je totiž vidět část průčelí bývalé karlínské vozovny. Jak dokládá i tabulka na sloupku oplocení, jsme v Šaldově ulici v Karlíně. 3. 5. 1970.



Tento snímek asi zvedne hladinu adrenalinu u mnohých čtenářů. Vozidlo má svůj původ v autobuse Praga NDO. Asi nejpřesnější by bylo označit ho jako víceúčelový vůz Vrchní stavby. Využívali ho především svářeči, posléze však bylo převedeno do Těžké údržby trolejbusů (TÚT) v Košířích, kde bylo využito k přetahům trolejbusů. Skoro jako pohádka pak vypadá sdělení, že dodnes existuje, byť už jen jako vrak. Snímek byl pořízen ve vozovně Hloubětín. 10. 5. 1968.



Do řad více než skromných pomocníků patří bezesporu maringotky. Jejich zrod je obestřen jistou tajemností, jejich vzhled má svou nezaměnitelnou patinu snad už přímo z výroby. Pro traťové dělníky má však toto pojízdné obydlí a přístřeší cenu málem zlata. Ono poněkud záhadné sdělení napsané křídou na zádi maringotky ev. č. 6 - 2215 se snaží sdělit řidičům, že tomuto vozidlu nefungují stopky ani koncová světla. Nacházíme se v areálu ÚD Hostivař. 2. 4. 1973.



Unikátem svého druhu je určitě toto akumulátorové přesunovací vozidlo v ÚD Hostivař. Uznejte sami, že vidět pneumatiky a zároveň tramvajové spřáhlo na jednom vozidle, nepatří zrovna ke všedním zážitkům. Nicméně právě toto spojení dává celkem jednoznačnou odpověď na otázku o jeho využití - inu samozřejmě na přesun tramvají v rámci dílen. Základem byly plošinové vozíky, v prostorách ÚD Hostivař pak najdeme celkem 3 tyto tahače. 3. 2. 1973.



Vedle velkých maringotek existují i menší, zde zastoupené vozem ev. č. 6 - 2231. Snímek byl pořízen ve Vršovické na křižovatce Vršovické a Minské ulice. 24. 4. 1973.





Organizační změny: oddělení Personální a mzdové

K 1. lednu 2010 vzniklo na základě organizační změny Personální a mzdové oddělení, a to sloučením dvou do té doby samostatných oddělení – Personalistika a Mzdy. Cílem realizované změny bylo vytvoření komplexní služby zaměstnancům. Touto organizační změnou došlo k rozšíření pracovní náplně referentek nově vzniklého útvaru a i k úspoře pracovních sil. V praxi to znamená, že jediná referentka zajišťuje veškerou pracovní právní a mzdovou problematiku zaměstnanců svěřeného útvaru. Na následujících řádcích bychom vás chtěli alespoň stručně seznámit s agendou zabezpečovanou oddělením 500250 – Personální a mzdové.

Miroslava Miková, vedoucí oddělení Personální a mzdové

Činnost oddělení lze rozdělit zhruba do 3 základních oblastí: obsazování volných pracovních míst, vznik, změna a ukončení pracovního poměru, zúčtování všech druhů složek mezd zaměstnanců včetně srážek ze mzdy, odvodů pojistného na zdravotní a sociální pojištění, ročního zúčtování daní a vystavování evidenčních listů důchodového pojištění.

Obsazování volných pracovních míst

Volná pracovní místa, která nepodléhají výběrovému řízení podle směrnice GR 12/2009 „Výběr zaměstnanců a obsazování volných pracovních míst“, jsou obsazována na základě písemného požadavku vedoucího útvaru. Oddělení 500250 umístí zaslanou nabídku volného pracovního místa na intranet. Jestliže není v rámci DP na volné pracovní místo do 10 kalendářních dnů nalezen vhodný uchazeč splňující stanovené předpoklady a kvalifikační požadavky, oddělení zveřejní nabídku volného pracovního místa externí inzerací na webových stránkách DP v rubrice O společnosti a zároveň nahlásí toto pracovní místo na úřad práce. O zveřejnění vždy rozhoduje personální ředitel nebo jím určený zaměstnanec. Méně využívanou možností inzerce je placený inzerát v denním tisku, příp. dalších periodikách.

K prvnímu osobnímu či písemnému kontaktu uchazeče s Personálním a mzdovým oddělením dochází v kanceláři určené pro zajišťování náborem nových zaměstnanců, která se nachází, ostatně jako celé Personální a mzdové oddělení, v Depu Kačerov. Je to místo, na kterém se zprostředkovává kon-

takt uchazeče s příslušným vedoucím útvaru podle aktuální nabídky volných pracovních míst. Je-li uchazeč úspěšný, tedy vybrán z ostatních uchazečů vedoucím útvaru, dostává se zpět do tzv. náborové kanceláře s vyplněným „Návrhem na přijetí“. Na jeho základě je zde vybaven potřebnými formuláři a podrobně seznámen se všemi náležitostmi, které je třeba k uzavření pracovního poměru doložit. Jedná se např. o doklady o dosaženém vzdělání a kvalifikaci, doklady o odborné praxi, lékařský posudek lékaře závodní preventivní péče a další. V závěru jednání je uchazeči předán kontakt na příslušnou referentku oddělení 500250, která bude uzavírat pracovní smlouvu.

Vznik, změna a ukončení pracovního poměru

Před vlastním podpisem pracovní smlouvy se uchazeč dostává v předem dohodnutém termínu k příslušné referentce oddělení 500250, předloží požadované doklady a po jejich ověření je uzavřena pracovní smlouva. Při této příležitosti je nový zaměstnanec vybaven Kolektivní smlouvou a Pracovním řádem a obdrží také písemnou informaci o mzdovém zařazení, tzv. mzdový výměr případně smlouvu o mzdě. Vzhledem k jednomu z hlavních posláních útvaru, tj. bezchybná a včasná výplata mezd, jsme byli nuceni na přelomu měsíců, kdy je prováděna mzdová uzávěrka, přistoupit k omezení vyřizování nástupů zaměstnanců v období 1. až 7. dne v měsíci. Pokud bude s uchazečem dojednan termín uzavření pracovní smlouvy od 1. dne v měsíci, je třeba, aby veškeré (výše popsané) činnosti v souvislosti s nástupem, jak ze strany vedoucího útvaru, tak

oddělení 500250, byly zajištěny v dostatečném předstihu a pracovní smlouva byla podepsána nejpozději poslední pracovní den v měsíci předcházejícím datu uzavření pracovního poměru (postup při uzavírání pracovního poměru v průběhu měsíce zůstává beze změny).

V průběhu pracovního poměru zajišťuje oddělení 500250 veškeré změny týkající se pracovní smlouvy, mzdového zařazení, úpravy pracovní doby apod. Jsou zde vystavována nejrůznější potvrzení o délce zaměstnání, výši mzdy, odvedech ze mzdy, duplikáty čipových karet; směřují sem dotazy k objasnění kolektivní smlouvy či vnitropodnikových předpisů z oblasti pracovní právní a odměňování. K poslednímu kontaktu zaměstnanců s útvaru 500250 dochází při ukončení pracovního poměru – a to ať ze strany zaměstnance či zaměstnavatele. V případě výpovědi ze strany zaměstnavatele, především při výpovědi z organizačních důvodů, oddělení 500250 účinně napomáhá při zmírňování dopadů výpovědi na uvolňované zaměstnance. Před skončením pracovního poměru zaměstnanec vždy obdrží Výstupní list, který slouží k vypořádání všech případných závazků vzniklých v průběhu zaměstnání. Nejpozději v den ukončení pracovního poměru je mu předáno Potvrzení o zaměstnání – zápočtový list.

Zúčtování mezd


Začátek kalendářního roku je pro každé personální a mzdové oddělení zatěžkávacím obdobím – je ve znamení ročního zúčtování daní a následně vyplňování evidenčních listů důchodového pojištění. Ke kumulaci činností v tomto oddělení, jak již bylo výše uvedeno, dochází vždy na přelomu měsíce při mzdové uzávěrce. V termínu stanoveném vnitřním předpisem (směrnice 4/2010) jsou z docházkových systémů importována zpracovaná data pro výpočet mezd. Referentka oddělení 500250 doplní další údaje podle písemných podkladů zaslaných pracovištěm a po provedení kontroly všech vstupních dat probíhá zpracování mezd. Termín mzdové uzávěrky je stanoven ve spolupráci s finanční účetárnou tak, aby zaměstnanci obdrželi výplatu ve stanoveném výplatním termínu. Vzhledem k tomu, že se jedná o termínované a na soustředění se náročné práce, není možné v této době provádět bez předchozí domluvy jiné činnosti.



Pro informaci uvádíme druhy řízení a způsoby jejich vyřizování ze strany zaměstnance:

Podepsání Evidenčního listu důchodového pojištění	poštou (hromadně se posílá na provoz, kde vedoucí zajistí podepsání), mzdová účetní dochází 1–2x na provoz (po předchozí domluvě)
Podepsání daňového prohlášení	osobně mzdová účetní dochází na provoz
Výměna čipových karet	osobně
Nástup do pracovního poměru	osobně
Rozvázání pracovního poměru	osobně
Změna sjednaných podmínek	poštou
Důchod starobní	osobně
Důchod částečný invalidní nebo plný invalidní	osobně
Předložení Rozhodnutí o přiznání důchodu z příslušné Správy sociálního zabezpečení	poštou
Ženy odcházející na mateřskou dovolenou	osobně
Změna z mateřské na rodičovskou dovolenou	poštou
Výběrové řízení s uchazeči na příslušnou profesi	e-mailem, poštou

Jak vyplývá z výše uvedeného, spadá do působnosti oddělení Personální a mzdové celková péče o zaměstnance v oblasti pracovně právní a odměňování. Je to velice široká problematika, která se dotýká každého zaměstnance od uzavření

pracovněprávního vztahu až po jeho ukončení. Naší společnou snahou je vykonávat tuto náročnou činnost co nejsvědomitěji a ke spokojenosti všech zaměstnanců. 

Protichemický výcvik HZS DP



Velitelé a specialisté Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku absolvovali pravidelný protichemický výcvik na terénním pracovišti Vojenského technického ústavu ochrany ve Vyškově.


Text a foto: Michal Brunner

Ve druhém květnovém týdnu proběhla sdělovacími prostředky informace o protichemickém varovném systému, který chrání vybrané stanice pražského metra a umožňuje včasnou detekci vysoce toxických chemických látek, zneužitelných teroristy. Jen málokdo ale věděl, že ve stejné době se ve vyškovském vojenském prostoru účastnila skupina 12 velitelů a specialistů HZS DP pětidenního intenzivního odborného výcviku, zaměřeného právě na řešení mimořádných událostí s výskytem vysoce toxických látek. Tento výcvik nebyl pro naše hasiče novinkou a probíhal ve Vyškově již třináctým rokem. S uvedením protichemického varovného systému do provozu se ještě posiluje úloha HZS DP v rámci reakce Dopravního podniku a složek integrovaného

záchranného systému (IZS) na případný teroristický útok chemickými látkami v metru.

Hlavním tématem výcviku, a zejména jeho praktické části, bylo prvotní nasazení hasičské jednotky ve stanici metra, zasažené neznámou chemickou látkou. Právě zahájení zásahu HZS je nejsložitější, protože na místě události bude pravděpodobně nepřehledná situace, panika, počáteční nedostatek sil a prostředků IZS a nedostatek hodnověrných informací. První hasičská jednotka na místě musí provést chemický průzkum ke zjištění, resp. upřesnění druhu a rozsahu chemického ohrožení a velitel první jednotky musí přijmout řadu závažných rozhodnutí, aby v rámci možností jednotky zahájil záchranu postižených, omezil dopady mimořádné události a přitom zajistil maximální možnou úroveň ochrany a zabezpečení zasahujících hasičů-záchránářů.

Ve vojenském prostoru naši hasiči pod vedením odborných lektorů VTÚO trénovali chemický průzkum a záchranné práce ve složitých terénních podmínkách včetně podzemního bunkru, který jako by z oka vypadl technickým prostorám metra. Vrcholem výcviku byla dvě prověřovací cvičení, kdy naše skupina musela provést kompletní rozvinutí protichemického zásahu v simulovaných podmínkách chemického útoku, včetně dýmovnic, pyrotechnických efektů a rozptýlených simulantů bojových chemických látek. Velitel zásahu a velitelé jednotlivých týmů museli podle zadání lektorů řešit komplikace jako výpadek spojení, zranění člena průzkumného týmu nebo docházející vzduch v dýchacích přístrojích, tedy situace, které jsou noční můrou všech velitelů a na které je ideální se předem připravit. Extrémní výcvik probíhal jako vždy pod dohledem lékaře vojenské zdravotní služby s ambulancí.

Naši hasiči splnili zadané úkoly na výbornou a provedení výcvik hodnotíme jako velmi přínosný, zároveň ale doufáme, že získané dovednosti nebudeme nikdy potřebovat uplatnit při reálné události. 





Primátorská tramvaj defilovala Prahou

Těžko si představit kolik snažení stála technická a umělecká rekonstrukce slavné primátorské „Dvoustovky“. Historická tramvaj byla 25. května symbolicky předána do rukou primátora ve střešovické vozovně. Ceremonie proběhla u příležitosti stodesátých narozenin tohoto technického i uměleckého skvostu, které oslavili pracovníci DPP i primátor Pavel Bém projíždkou po Praze. Hlavu města doprovázel ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák a šéf střešovického muzea Milan Pokorný.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace;
fotoreportáž nafotil a okomentoval Pavel Fojtík,
vedoucí oddělení Archiv

Díky patřily zaměstnancům muzea

Jak Bém, tak Dvořák měli před jízdou krátký projev. Oba vzdali hold Dopravnímu podniku a jeho historii stejně jako pracovníkům muzea, kteří se mimo jiné podíleli na rekonstrukci Dvoustovky. Pavel Bém zmínil i celkové změny, které se odehrály za dobu existence Dopravního podniku, a také zdůraznil význam tramvajové dopravy pro Prahu. „Jak je známo, tramvajová doprava funguje v ulicích Prahy od roku 1875. A k dnešnímu dni čítá tramvajová síť v Praze 141 a půl kilometru. V minulém roce se na počtu přepravených osob podílela téměř třiceti procenty,“ vypočítal primátor význam této trake.

Ředitel Dvořák stejně jako primátor Bém poděkoval zaměstnancům muzea za jejich práci, a to nejen na primátorské tramvaji, ale i na dalších vozech. „Každý rok neustále hledají, dohledávají, rekonstruují nové a nové exponáty. Ať jsou to staré tramvaje a autobusy, dokonce i vagony metra, a já si myslím, že na primátorské tramvaji si dali mimořádně záležet,“ řekl na adresu zaměstnanců Dvořák. Ocenil i dobrou spolupráci s městem, která Dopravnímu podniku umožňuje stále rozšiřovat a zlepšovat služby pro obyvatele a návštěvníky Prahy. Za neméně důležitou považuje ředitel i historii pražského Dopravního podniku: „V těch více než sto letech se objevilo mnoho technických exponátů a technických řešení, které stojí za to uchovat pro budoucí generace.“

Dopravní muzeum trhá rekordy v návštěvnosti

Slavnostní akt byl vyvrcholením dlouhodobé práce, kterou odvádějí zaměstnanci muzea. Těm se daří exponáty nejen nabízet oku zvědavého návštěvníka v původní podobě, ale i udržovat historické vozy provozuschopné. Na pražských linkách tak můžeme spatřit prohánějící se plně funkční historické kusy. Muzeum samo, stejně jako vyjíždky historických vozů, se těší velké oblibě a zájmu domácích veřejnosti i turistů. Není divu, že se počty návštěvníků rok od roku zvyšují. Střešovice jsou největším muzeem městské hromadné dopravy v Evropě. Jak připomněl během svého úvodního projevu ředitel Dvořák, muzeum začíná být v rámci Dopravního podniku zajímavé i po ekonomické stránce, což je ve srovnání s mnoha jinými podobnými institucemi unikátní skutečnost.



V krásném slunečném počasí čekaly na dvoře střešovické vozovny vzácnou návštěvu dvě tramvaje. Zatímco té vpravo, Škodě 15T s číslem 9207, ještě není vlastně ani rok, ta levá je vlastně praprababičkou. Právě oslavuje 110. narozeniny. Jsou to tramvaje zcela odlišných generací.

Rekonstrukce podle fotek

Světle zelený klenot s číslem 200 vyjel ze smíchovských závodů Františka Rienghoffera již před sto deseti lety. Výzvou pro všechny, kteří se na rekonstrukci podíleli, byla nejen technika, ale i celkový vzhled tramvaje. Ta je totiž obnovena přesně podle původních návrhů architekta Jana Kotěry. „Interiér jsme dělali podle fotografií, je to opravdu krásná ukázka pražské secese, kterou ocenil znalci i laikové. Všechny detaily jsou původní,“ říká Milan Pokorný. Po krátkém úvodu, během nějž Dvoustovka lákala hledáčky fotoaparátů minimálně stejně jako přední osobnosti města, se salon tramvaje naplnil do posledního místa a mohlo se vyrazit na krátkou projížďku Prahou. Cesta všem účastní-

Vzácní hosté v Muzeu MHD v Praze: pražský primátor Pavel Bém v doprovodu generálního ředitele Dopravního podniku hlavního města Prahy Martina Dvořáka a tiskového mluvčího DP Ondřeje Pečeného.





kům uběhla rychleji, než si mysleli. Zatímco tramvaj budila mezi fanoušky hromadné dopravy pozdvižení – mnozí již čekali na trati s fotoaparáty, jiní dobíhali na poslední chvíli – primátor s ředitelem a vedoucím muzea diskutovali o osudu dalších historických exponátů. Mnohé z nich totiž stále čekají na uvedení do původního stavu. Jejich torza jsou nacházena po celé republice, kde slouží jako chatky nebo úly.

Primátor Pavel Bém na schůdkách „Dvoustovky“ ochotně zapózoval fotografům. Vždyť tato tramvaj se vždy nazývala primátorskou.



Novináři se chovají různě, většina profesionálních i amatérských fotografů stojí tak, aby viděli všichni. Vždy se ale najde nějaký, kterému je to jedno a myslí si, že je na místě sám. Nejlepší je, když si s diktafonem stoupne tak, aby hovořícího primátora nemohl vyfotit nikdo i s tramvají...



Primátora po cestě zajímal i nejnovější vývoj okolo tramvají 15T, a tak se symbolicky propojila historie se současností. Hosté a většina novinářů vystoupila na zastávce Právnická fakulta, kde je vystřídali nedočkaví fandové dopravné historie, aby se projeli na cestě zpátky do střešovického muzea. Obnovená premiéra naší Dvoustovky se vydařila na jedničku.

Mladičká „patnáctka“ For City stála trochu skromně v pozadí. Jestlipak ji také bude někdo za 110 roků obdivovat v muzeu?



Fundované informace novinářům poskytl i vedoucí jednotky Historická vozidla Milan Pokorný.



Osádku primátorské tramvaje pro slavnostní jízdu tvořili průvodčí Michal Růžička (vlevo) a řidič Petr Ležatka.



Vzácný okamžik. Salonní motorový vůz 200 s pražským primátorem vyráží zcela výjimečně do ulic a budí zaslouženou pozornost. Od roku 1975 vyjíždí do ulic jen zcela vzácně – jednou za deset let při oslavách kulatých výročí pražské MHD, čemuž předchází krátká kontrolní jízda.



Jízda salonní primátorské tramvaje která se uskutečnila 25. května 2010, měla připomenout dokončení dlouholeté rekonstrukce tohoto vzácného muzejního vozu, který současně oslavil 110. narozeniny.



Opencard stále více proniká mezi cestující

Dopravní podnik se rozhodl k razantnější modernizaci cestování v Praze. Opencard, která byla dosud jen praktičtější alternativou k papírovým kuponům, se v dohledné době stane jediným způsobem odbavení většiny cestujících.

oddělení Komunikace

Od 13. června budou rodiče svým dětem kupovat Opencard jako samozřejmý jízdní doklad. Tarifní kategorie Dítě (od 10 do 15 let) a Junior (od 15 do 19 let) bude využívat ryze tento elektronický nosič. Všechny ostatní skupiny budou Opencard potřebovat pro časové jízdné. Předplatní jízdenky (měsíční a čtvrtletní) v papírové podobě si lidé mohli pořizovat jen do 12. června. Další podstatnou změnou je volitelný začátek platnosti zakoupené jízdenky: například měsíční jízdenka zakoupená 15. září bude platná do 14. října atp.

Každého cestujícího zajímá cena. Ta se nezmění, co víc, od 1. července budou děti do deseti let moci cestovat na území Prahy ve vlacích zdarma. Samozřejmě je vždy nutno doložit věk dítěte. Další významná modernizace jsou časové jízdenky šité na míru konkrétním skupinám obyvatel. Od 31. července se začne prodávat elektronická jízdenka pro tarifní kategorii

Student (19–26 let) v pětiměsíční a desetiměsíční variantě. Pětiměsíční jízdenka v hodnotě 1200 korun bude mít volitelný počátek platnosti, desetiměsíční za 2400 poskytne jen omezeně volitelný začátek mezi 15. říjnem a 1. listopadem.

Stejně datum jako u Studenta, tedy 31. července, bude zajímavé i pro seniory. Věková skupina nad 70 let bude moci na území cestovat vlakem zdarma. Musí si ovšem na Opencard nahrát aplikaci Senior 70+ za symbolický poplatek 20 korun. Díky ní budou moci využívat této služby po dobu čtyř let. V ostatních dopravních prostředcích jim k prokázání nároku na cestování zdarma postačí občanský průkaz nebo klasická identifikační průkazka PID.

Všechny tyto změny by v budoucnu měly vést k co nejširšímu přechodu na elektronický způsob odbavování. Od 14. listopadu budou totiž pro všechny skupiny (kromě Studenta a Seniorsa 70+ a časové jízdenky pro vnější pásma PID) platit pouze elektronické jízdenky.



Oprava údaje v DP KONTAKTu č. 5/2010 článku „Tramvaj 15T ForCity“

V úvodu článku je chybně uvedeno, že na tramvaji je dokončena homologizace. Tímto se čtenářům omlouváme, správně má být, že na tramvaji probíhá postupně homologace, která bude potvrzena Drážním úřadem po úspěšném provedení všech předepsaných zkoušek a zkušebních provozů nařízených Drážním úřadem dle jeho vydaného Rozhodnutí.

Milan Slunečko, vedoucí JSVT



V Barceloně se staví nejdelší plně automatický systém metra v Evropě



Dveře na nástupišti se otvírají současně s dveřmi vozu.

pě. V době uvedení celého systému do provozu se předpokládá roční pohyb 130 milionů cestujících s nárůstem až na 165 milionů cestujících v roce 2020. Předpokládané náklady na vybudování obou linek činí cca 6,5 mld. EUR. Na financování stavby se vedle veřejného sektoru podílí i soukromý sektor formou tzv. PPP projektu.

Zajímavé řešení stanic a tunelů

Charakteristickým rysem provozovaných úseků linek č. 9 a 10 je vedení obou tratí v jednom podzemním tunelu o průměru přibližně 12 m, a to nad sebou v horním a dolním patře podélně rozdělené tunelové trouby. Vedle sebe se kolejnice dostávají pouze v koncové stanici Can Zam. Nástupiště mezilehlých stanic je vytvořeno v tubusu o stejném průměru – 12 m, kdy koleje vedené v ose tunelu ustoupí ke straně, a vytvoří tak prostor pro nástupiště. Vlastní stanice jsou s ohledem na hustou okolní zástavbu tzv. studnového typu. Jáma stanice má průměr asi 30 m. Přeprava cestujících z vestibulu stanice s turnikety do úrovně dělící roviny tunelu se provádí celkem šesti výtahy o kapacitě každého pro průměrně 40 osob a dvěma výtahy zvláště určenými pro tělesně postižené občany. Výtahy se nachází na obvodu „studny“, naproti vstupu na nástupiště. Provoz výtahů je synchronizován s příjezdem vlaků do stanice.

Z roviny dolní stanice výtahů pak k jednotlivým nástupišťům nahoru nebo dolů vedou běžná schodiště. Stanice jsou vybaveny rovněž nouzovým schodištěm vedoucím okolo vnitřní stěny tubusu „studny“ a záložními výtahy. Vstup do placeného prostoru stanic je přes automatické turnikety, které jsou vybaveny skleněnými dveřmi, které se neotáčí jako dveřní křídla, nýbrž se jakoby zasunují do výřezů v konstrukci skříní turniketů. Pro osoby se sníženou mobilitou jsou stanice opatřeny jedním turniketem s větší průchodnou šířkou uzpůsobenou pro průjezd invalidního vozíku nebo dětského kočárku.

V závěru roku 2009 byla dána do provozu první část nově budované plně automatické linky č. 9 barcelonského metra. Úsek ze stanice Can Zam do stanice Cam Peixauet o délce 3,9 km s 5 stanicemi se nachází na severovýchodním předměstí Barcelony a je kompletně veden v podzemí. V dubnu letošního roku byla do provozu uvedena i první část provozní linky č. 10 ze stanice Line Gorg do stanice Bon Pastor a zároveň byla i prodloužena linka č. 9 ze stanice Can Peixauet do stanice Bon Pastor.

Jaroslav Kristen, JSVM; Viktor Baier, TÚ
Obrazové přílohy k textu: GISA, Gestio d'Infraestructures s.a. a DP

Na mostě, ale i 70 metrů pod povrchem

Již otevřený úsek je první částí systému budovaných dvou plně automatických linek barcelonského metra – linky č. 9 a č. 10. Obě linky povedou ze severovýchodního okraje Barcelony do jihozápadní části, kde se nachází letiště a průmyslová zóna. Trasa obou linek, vedoucí přes celou Barcelonu, bude mít společnou střední část a je vedena tak, aby spojovala převážnou část významných bodů města, u kterých se předpokládá velká návštěvnost občanů. Celková délka obou linek po předpokládaném dokončení v roce 2014 dosáhne délky 47,8 km s celkem 52 stanicemi s celkem 20 body umožňujícími přestup na jiný prostředek veřejné dopravy. Obě linky jsou částečně vedeny povrchově, či dokonce nadpovrchově na mostní konstrukci, a částečně v podzemí v hloubce až 70 m. Po dobudování v roce 2014 se bude jednat o nejdelší plně automatický systém metra v Evro-

Pohled na rozestavěné depo metra.





Samozřejmostí bezobslužného metra jsou i turnikety.

Kamerový dohled a nástupištní dveře jsou pro bezobslužné metro nutností

Provoz obou linek je plně automatický, vozy jsou provozovány v plně automatickém režimu bez přítomnosti dozorcujících osob přepravce ve voze. Řízení provozu je založeno na CBTC technologii dodané společností Siemens. Nástupiště jsou vybavena tzv. nástupištními posuvnými dveřmi oddělující nástupiště od prostoru kolejí. Dozor nad pohybem cestujících je pomocí kamerového systému, a to jak v prostorách stanic a nástupišť, tak i v vlacích.

Vozy jsou průchozí a sedí se podél

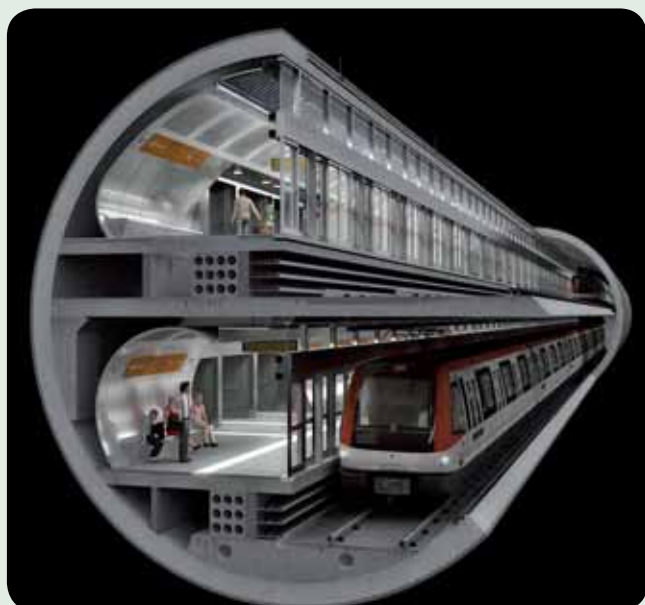
Vlaky jsou výrobkem společnosti Alstom – Serie 9000 s klasickým pojezdem kolo-kolejnice a jejich interiér je charakteristický podélnou průchodností a podélným uspořádáním sedadel. Celková kapacita pětivozového



Zde je pohled na budoucí vstup na horní a dolní nástupiště. Je ještě potřeba vyřezat vstupní otvory do roury a postavit od dělící roviny přístupová schodiště.

vlaku o délce 85,86 m je 959 cestujících (112 sedících a 847 stojících cestujících). Vlaky jsou rovněž vybaveny prostorem pro osoby se sníženou mobilitou a prostorem pro přepravu kol. Čelní vozy jsou vybaveny pulty pro manuální řízení vlaku, které jsou však v běžném provozu zakryty odnímatelnými kryty. Vozy jsou rovněž vybaveny informačním systémem – LCD obrazovkami, které jsou umístěny ve dvojicích u stropu každého vozu soupravy a akustickým dorozumívacím zařízením s centrálním dispečinkem. Jistou zvláštností oproti vozidlům metra provozovaných v Praze je horní odběr trakční energie pomocí pantografu. Trakční napětí je 1500 V. Tento způsob distribuce trakční energie však elegantně řeší problematiku vypínání napětí na přírodní kolejnici u „klasického“ napájení v případě výstupu osob z vlaku na trať, případně při vstupu osob do kolejiště obecně.

V řezu je dobře vidět, jak jsou koleje mimo osu tubusu, aby se do profilu vešlo i samostatné nástupiště. Předností tohoto uspořádání je úspora místa.



Celkové schéma linky č. 9 a 10





Neřeší se jen úspora peněz na výstavbu, ale také zároveň na provoz

Základem při výstavbě i financování je důkladné rozdělení nejen kompletní stavby, ale i vlastního provozu či údržby na jednotlivé podíly, tranche, které po vysoutěžení jsou přiděleny za dohodnutých podmínek koncese k provádění příslušných prací jednotlivým realizačním subjektům. Týká se to jak vlastní stavby tratí a stanic, tak i provozu a údržby. Obě linky jsou vedeny ve velmi rozdílných geologických podmínkách, charakterizovaných mořskými usazeninami, písiky, rozrušenou skálou i celistvým skalním masivem. Některé části obou tras vedou dokonce i pod úroveň mořské hladiny. Velká důležitost byla proto věnována minimalizaci stavebních nákladů. Byly posuzovány různé způsoby výstavby tratí. Jako neoptimálnější bylo pro podzemní vedení trati zvoleno použití jednotunelové trouby o průměru 12 m, která je příčně rozdělena na 2 patra, ve kterých vedou vlastní koleje. Důvod je právě minimalizace nákladů z hlediska množství vytěžené zeminy a obestavěného prostoru. V místech, kde není bezpodmínečně nutno vést tunel v podzemí, se obě linky vedou na mostní konstrukci. Toto platí zejména pro okrajové vedení obou linek a platí to i pro výstavbu jednoho ze dvou plánovaných dep, které je z velké části rovněž, a to včetně zhlaví, v nadzemním provedení.

Výstavba stanic je přímo ovlivněna místními podmínkami, které mají velký vliv na stanovení způsobu jejich výstavby. V místech, která jsou velmi stísněná okolní zástavbou (např. stanice Fondo), byla navržena stanice tzv. „studnového“ typu, která je již popsána výše. Tento typ stanice byl a bude při výstavbě použit vždy v případě obdobných místních poměrů. Výstavba takto konstruované stanice minimálním způsobem narušuje okolí a minima-

lizuje zabraná území v okolí stanice. Výstavba obou linek by měla být ukončena v roce 2014, nicméně v současné době panuje poměrně nepříznivá finanční situace, která by mohla mít nepříznivé dopady na stanovené termíny realizace stavby.

Zlepší se obslužnost důležitých oblastí Barcelony

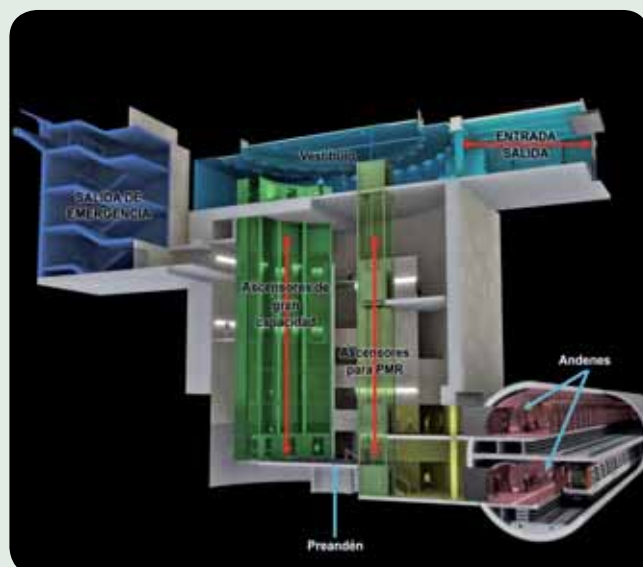
Základem či cílem výstavby a vedení nových tras je zlepšení dopravní dostupnosti vybraných významných bodů města, ve kterých se vyskytuje vysoká hustota obyvatelstva. Jedná se o významné lokality, jako je přístav s přílehlou průmyslovou zónou, univerzita, soudy, sportoviště, dopravní uzly, sídliště a sídelní celky Badalona a Santa Coloma de Gramenet, zdravotnická zařízení apod. Proto jsou navrženy trasy linek č. 9 a 10 „zakroucený“ a nejsou vedeny „v přímce“ napříč Barcelonou.

Barcelona může být inspirací

S ohledem na přípravu výstavby trasy D v Praze se určitě již rýsují stavebně-technická a technologická řešení pro budoucí metro. Zejména v Barceloně použité řešení dopravy cestujících na dvoupatrové nástupiště pomocí výtahů je asi pro uživatele pražského klasického metra určitě nezvyklé a pro některé i těžko představitelné. Pokud ale máte stísněné prostorové podmínky a chcete ušetřit peníze, je to rozhodně řešení. Jestli je to řešení dobré, ukáže až čas. Na jedné straně ušetřené peníze nestačí, důležité jsou i provozní zkušenosti. Nechme se překvapit, rozhodně je vhodné seznámit se s problematikou budování automatického podzemního dopravního systému v daleko širším, a zejména podrobnějším měřítku, právě na základě připravované výstavby trasy D pražského metra.



Z částečného řezu je patrné celkové uspořádání stanice, vestibulu, únikových schodišť. Pro imobilní občany jsou k dispozici dva malé výtahy. Každý je určen jen do jednoho směru s výstupem ve výšce v úrovni nástupiště.



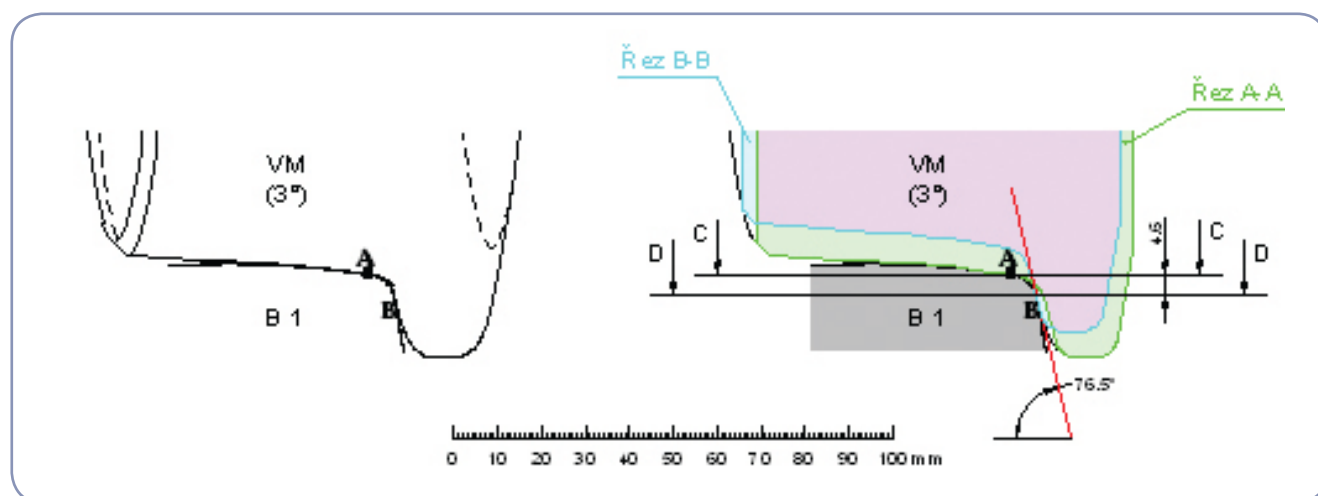


Jízdní obrys kola dvojkolí

v podmínkách Dopravního podniku hl. m. Prahy

Poznání v oblasti vyšetřování kontaktní problematiky ve styku tramvajového kola a kolejnice je v posledních letech výrazně ovlivněno pokrokem možností výpočetní techniky. Nalezení správné interakce jízdního obrysu kola s kolejnicí má značný vliv na opotřebení kol vozidel a také kolejového svršku. Samotný tvar jízdního obrysu kola dvojkolí v interakci s příslušným typem kolejnice je určující pro dobré vodivé vlastnosti vozidla při průjezdu obloukem a pro dobré jízdní vlastnosti vozidla při jízdě v přímých úsecích tratí. Tvar jízdního obrysu také určuje bezpečnost proti vykolejení a má značný vliv na úroveň hlukové emise vyzařované kontaktem kola s kolejnicí.

Jaromír Zelenka, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice



Obr. 1 Kontakt kolo-kolejnice v oblouku koleje.

V tramvajovém provozu se v poslední době vyskytují problémy s nadměrným opotřebáváním kolejnic a jízdních obrysů kol doprovázeným snížením kilometrických proběhů vozů mezi nutnými reprofilacemi jízdních obrysů kol. Provoz tramvají se vyznačuje průjezdy oblouky velmi malých poloměrů, který je doprovázen zvýšeným příčným působením nabíhajících kol na vnější kolejnici oblouku. V provozu tramvají DP Praha dochází také k extrémnímu poškození kolejnic tvorbou tzv. zákusů, které se v jiných městech nevyskytuje. Pro objasnění opotřebovacích procesů působících mezi kolem a kolejnicí je možné na základě teoretické analýzy použít zjednodušený vztah vyjadřující měrnou ztrátovou práci $A = P \cdot f \cdot \alpha \cdot \beta$ kde A – třecí práce v kontaktu kola s kolejnicí, P – řídicí síla (síla působící mezi kolem a kolejnicí v příčném směru), f – součinitel tření mezi kolem a kolejnicí, α – úhel náběhu (postavení dvojkolí nebo podvozku v oblouku koleje), β – úhel sklonu okolku. Zjednodušeně je tedy možno říci, že snížení opotřebení mezi kolem a kolejnicí je možné snížením jednotlivých členů této základní matematické rovnice.

Z rozboru této rovnice dále vyplývá, že k velkému opotřebení kol a kolejnic dochází v obloucích velmi malých poloměrů (velká řídicí síla P a velký úhel náběhu α), na suché koleji s případným pískováním (velký součinitel tření f), průjezdem oblouku vyšší rychlostí (velká řídicí

síla P), a u jízdního obrysu s větším úhlem sklonu okolku (jízdní obrys VM).

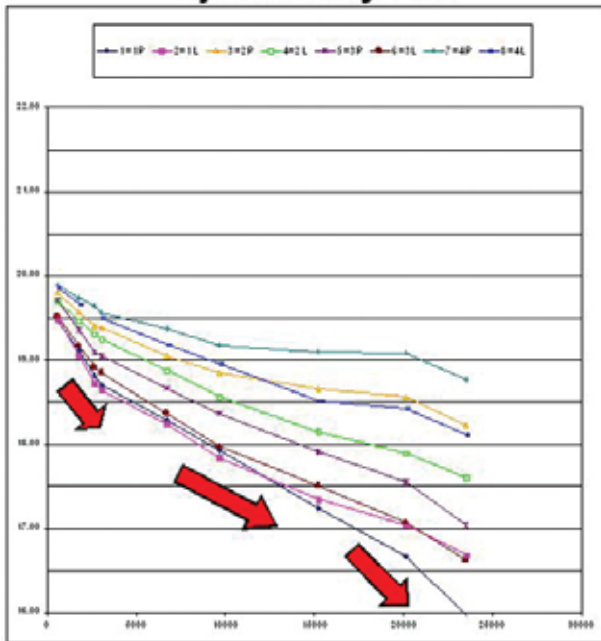
Příklad kontaktních poměrů mezi kolem (jízdní obrys VM) a kolejnicí (B1) naznačuje obr. 1.

V roce 2008 bylo provedeno Dopravní fakultou Jana Pernera (DFJP) Univerzity Pardubice ověření vhodnosti dosud používaného jízdního obrysu VM v síti DP hl. m. Prahy. Teoretickým rozбором a zpracováním výsledků řady provozních měření opotřebených kol bylo konstatováno, že jízdní obrys VM není vhodný zejména svým příliš strmým okollem 75°, který se opotřebením ještě více zvětšuje. Na základě další spolupráce byl Dopravní fakultou navržený nový jízdní obrys PR-1 se jmenovitým úhlem sklonu okolku 70° (pozn.: tento úhel sklonu okolku je používán u většiny jízdních obrysů kol u tramvají) a s příznivější křivkou obrysu. Tento jízdní obrys byl navržen s cílem zpomalit proces opotřebování kontaktní dvojice kolo-kolejnice. Pro celkové řešení prodloužení kilometrického proběhu mezi nutnými reprofilacemi jízdního obrysu byla navržena další provozní doporučení. Na základě rozhodnutí Drážního úřadu byl jízdní obrys PR-1 uveden do zkušebního provozu s cestujícími na celkem devíti tramvajích. V polovině zkušebního provozu, tedy po ujetí 25 000 km, bylo provedeno zhodnocení na základě pravidelných měření. Z vyhodnocení této etapy zkušebního provozu vyplývají velmi dobré zkušenosti, které je možné shrnout do následujících bodů:

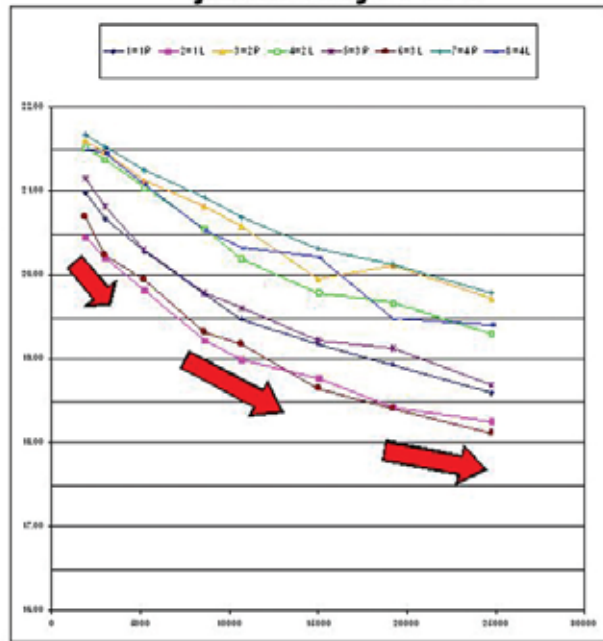


Porovnání opotřebení JO po 25 tis. km – výška okolků

- jízdní obrys VM



- jízdní obrys PR-1



Obr. 2 Porovnání zkušebního provozu po 25 000 km vozidel s jízdním obrysem VM a PR-1

- U jízdního obrysu VM se úhel sklonu okolků zvyšuje a v některých případech dosahuje téměř 90°. Tímto jízdním obrysem se velmi zvyšují opotřebovací procesy mezi kolem a kolejnící, tedy výrazně se zvyšuje opotřebení jak kol, tak i kolejníc. Kola i kolejnice se tomuto stavu tvarově přizpůsobují, takže v současné době je tvar opotřebených kolejníc přizpůsoben stávajícímu jízdnímu obrysu VM.
- Jízdní obrys PR-1 se po určité době vlivem opotřebení kolejníc přetransformovává do tvaru jízdního obrysu VM. Je to způsobeno tím, že počet vozidel s jízdním obrysem PR-1 v provozu je zanedbatelný, a vliv tohoto nového jízdního obrysu se na kolejevém svršku nemůže zatím projevit.
- Opotřebený jízdní obrys PR-1 však nemá tendenci zvětšovat úhel sklonu okolků, což je pro snižování opotřebení velmi příznivé.
- Při postupném zavádění jízdního obrysu PR-1 do provozu se bude i hlava kolejnice postupně tvarově přizpůsobovat tomuto novému obrysu PR-1 a dalším provozem si bude tento tvar zachovávat.
- Důležitým parametrem sledovaným při zkušebním provozu je i výška okolků jízdního obrysu. Na obr. 2 je porovnání opotřebení jízdních obrysů VM a PR-1 z hlediska hodnocení výšky okolků. Trend rychlosti opotřebení je z tohoto porovnání příznivější pro jízdní obrys PR-1, ačkoliv je provozován na kolejnících přizpůsobených jízdnímu obrysu VM.
- Ze subjektivního hodnocení řidičů tramvají opatřených jízdním obrysem PR-1 vyplývá, že vozidlo s tímto novým jízdním obrysem je při jízdě velmi klidné bez náchylnosti k příčnému rozkmitávání. Tato skutečnost je výrazně lepší i na kolejnících po rekonstrukci, tedy na kolejnících

- s velmi dobrou geometrickou polohou koleje.
 - Vozidla s novým jízdním obrysem vykazují také výrazně nižší emise hluku do okolí.
 - Při lepším kontaktu kola kolejníc, který vytváří jízdní obrys PR-1, je předpoklad lepších adhezních vlastností, které v konečném důsledku povedou i ke snížení potřeby pískování.
- K opotřebení jízdních obrysů dochází provozem po kolejnících DP, které nejsou vždy ve zcela příznivém stavu. V některých úsecích tramvajové tratě má špatný stav kolejevého svršku výrazný vliv na charakter opotřebení jízdních obrysů. Jedná se především o zaplněné žlábků kolejníc pískem a dalšími nečistotami, kdy dochází k odvalování kola po temeni okolků a tento okolek je extrémně zatěžován. Vlivem rozdílných skluzových rychlostí se takto namáhaný okolek velmi rychle tvarově deformuje. Dále v obloucích koleje, kde se vyskytuje sekundární žlábků jako důsledek provozu jízdních obrysů s malou hodnotou výšky okolků, se boky okolků velmi intenzivně opotřebují a náběhem na sekundární žlábků se okolek také velmi rychle deformuje. Vznikem sekundárních žlábků dochází k rozšiřování rozchodu koleje, a tím se může zvyšovat úhel náběhu dvojkol. To má za následek výrazné zvýšení opotřebení jak jízdního obrysu, tak i kolejnice.
- Stav kolejevého svršku tedy velmi ovlivňuje i opotřebení jízdních obrysů kol, vzájemná interakce kola s kolejníc bez důsledné údržby tratí nebude mít zavedením nového jízdního obrysu PR-1 plně očekávaný efekt. Jedině důslednými opatřeními, jak ze strany vozidel, tak i ze strany tratí, povede zavedení nového jízdního obrysu PR-1 v konečném důsledku k výraznějšímu zvýšení kilometrického proběhu tramvají, a tedy snížení nákladů na údržbu. 🚗





Odborníci Dopravního podniku přednášeli zahraničním kolegům



Praha hostila 18. až 20. května ojedinělou konferenci věnovanou tramvajové dopravě. Jednalo se o vůbec první ročník Mezinárodní tramvajové konference zaměřené nikoli na topmanažery, ale na odborníky z různých evropských podniků. Pořadatelem akce byla Pražská strojírna a.s., která pro konferenci vybrala reprezentativní prostory hotelu Clarion Prague Old Town. Kromě odborníků z pražského Dopravního podniku se tu sešli zástupci z měst Stockholm, Göteborg, Norkopping a Milano.

oddělení Komunikace

Myšlenka uspořádat tuto konferenci vyplynula ze zájmu zahraničních partnerů společnosti Pražská strojírna o zkušenosti pražských kolegů. Praha má jednu z nejdelších a nejstarších tramvajových tratí na světě. Lepší

pořadatel než právě Pražská strojírna – hlavní dodavatel kolejového svršku, křižovatek a dalších zařízení pro pražský Dopravní podnik – nemohl u zrodu konference stát. Konferenci týkající se tramvajové dopravy existuje celá řada. Obvykle se však soustředí na vrcholnou organizaci a ekonomické aspekty fungování. Pro odborníky z jednotlivých dopravních podniků, kteří se zabývají managementem tratí, však dosud možnost setkat se v mezinárodním měřítku neexistovala. Jediné způsoby výměny zkušeností dosud představovala pouze setkání na národní úrovni. „Situace je v této oblasti taková, že každé město vyvíjí svůj systém údržby kolejí samostatně. Postupy, které jsou známé v Evropě, vůbec neznají v Americe a naopak,“ vysvětluje hlavní organizátor konference a Key account manager Pražské strojírně Jiří Rusek.

Třídenní konference byla zahájena představením Pražské strojírně a prohlídkou výrobního závodu ve Vínofí, kde se vyrábí tramvajové konstrukce a přestavníky pro desítky dopravních podniků. „Chtěli jsme detailně představit továrnu našim zákazníkům a uživatelům. Provedli jsme je celým výrobním postupem,“ říká Rusek. Návštěvníci měli mimo jiné možnost spatřit připravenou konstrukci pro jednu z klíčových pražských křižovatek na Andělu. „Měli jsme pro ně připravenou i ukázkou blokové výměny a výměny jazyků. Hosty jsme zavedli i do marketingového centra, kde jsou v zemi vystaveny plně funkční výrobky Pražské strojírně,“ popisuje průběh prohlídky Rusek.

Samotná konference, která proběhla druhý den v sále hotelu Clarion Prague Old Town, byla rozdělena do tří tematických částí. V každé pohovořil člověk přímo odpovědný ve svém dopravním podniku za probíraný úsek a představil jeho fungování. První část byla věnována tématu: Současná situace v tramvajové dopravě, přičemž za pražský Dopravní podnik mluvil Petr Mašek. Po bloku specializovaných témat a prezentací firem

Škoda a ŽPSV následovala další nesmírně zajímavá část: Údržba kolejové tratě, lokální problémy a inovativní řešení. O situaci v Praze měl připravenou prezentaci Ladislav Sarnovský. Pole témat uzavřel Rozvoj tramvajové trati v příštích pěti letech a za dopravní podnik hostitelského města mluvil Miroslav Penc.

Prezentace jednotlivých dopravních podniků umožnily vzájemné srovnávání a množství nových poznatků, které konference hostům poskytla, vytvořilo výbornou atmosféru pro volnou diskuzi. Odborníci probírali velmi konkrétní témata, jako je praskání kolejí, vyvažování srdcovek, technologie pokládky kolejí apod. Bylo vidět, že každý chce využít ojedinelé příležitosti debatovat s kolegy na mezinárodní úrovni.

Konference ukázala, že se experti z pražského Dopravního podniku nemají za co stydět. V mezinárodním prostředí obstáli na výbornou a jejich příspěvky vzbudily u zahraničních kolegů velký ohlas. „Všichni viděli, že odborníci z DPP jsou lidé na svých místech. Zahraničním kolegům byli minimálně rovnocennými partnery,“ říká Rusek a připomíná: „Přínos je samozřejmě oboustranný. Ostatní se od Prahy můžou učit zrovna tak, jako se Praha může učit od nich.“ Organizátory i zahraniční hosty překvapila profesionalita výstupu našich expertů. Prezentace vedly zábavnou formou, velmi hladce a s grácií, jíž se plně vyrovnali švédskému a italským kolegům.

Třetí den konference byl věnován projížďce historickou tramvají po Praze. Tato projížďka symbolicky uzavřela první ročník akce. Atmosféra konference a reakce na přednesené příspěvky jasně prokázaly její význam pro další rozvoj managementu tratí a pro vzájemnou komunikaci mezi odborníky. Účastníci i organizátoři projevili přání pořádat podobná setkání pravidelně. Objevila se i myšlenka, že příští setkání by se mělo odehrát v jiném městě než Praze kvůli možnosti poznat fungování tramvajové dopravy i v dalších městech.





Den s elektromechanikem

Stanislav Hrubíš je u Dopravního podniku na pozici elektromechanika již více než 24 let a má tedy možnost se zamyslet nad vlastní profesí i v proměnách času. V pankrácké vozovně se stará o elektrovýzbroj tramvají a do jeho kompetence spadají krom klasické elektromechaniky, jako je seřizování stykačů a relé, i některé spíše zámečnické práce – odpojení a výměna bloků pulsního měniče, statického měniče nebo mechanické seřízení dveří. Za dobu jeho působení v Dopravním podniku se toho na dílně i ve výbavě tramvají změnilo opravdu hodně. „Pamatuji i časy, kdy mi v zimě skoro přimrzalo nářadí k ruce. Musel jsem se jít ohřát k topení, abych vůbec mohl pokračovat v práci,“ vzpomíná na svoje učňovské začátky Hrubíš.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Velké změny

Dnes již elektromechanik nechozí k tramvaji pouze se základním nářadím. K jeho nezbytnému každodennímu vybavení patří i notebook, se kterým musí umět zacházet. „Není to jako dřív, kdy mi stačila zkoušečka, pilník, šroubovák a kladivo,“ srovnává Hrubíš. Notebook je dnes nezbytný při práci na tramvajích takřka na každém kroku. S jeho pomocí se programuje vysílačka, mění se konstanty v záznamové jednotce tachografu, dají se s ním přeprogramovat i řídicí jednotky dveří a pískovačů. „S jeho pomocí děláme i běžné úkony,“ říká Hrubíš. Podle průměru kol nastavuje jízdní a brzdové proudy. Vozy je totiž potřeba relativně často posílat na brus, kde se obnoví profil kola. Elektromechanik potom do regulátoru vloží hodnoty nových průměrů kol. Digitální regulátor má tu výhodu, že lze každou osu nastavit zvlášť, protože po soustružení nebývají průměry kol na jednotlivých osách stejné. Díky tomu je skluzová i smyková ochrana podstatně přesnější. „Bez notebooku by to dneska už ani nešlo,“ zamýšlí se Hrubíš. Celou svou profesní dráhu strávil Hrubíš u tramvají typu T3, a má proto dokonalý přehled o změnách, které se na nich za posledních 24 let odehrály. „Jejich karoserie je sice pořád stejná, ale co se týče vybavení z pohledu elektromechanika, jedná se o takřka jiný vůz,“ popisuje Hrubíš, ale připomíná i nesmírně kvalitní tatrováckou konstrukci: „Dá se říct, že karoserie byla vyrobena nadčasově. I když je nová výzbroj asi o 800 kilo těžší a vůz tak celkově váží 16 800 kilo, karoserie

si s tím bez problémů poradí. Klidně by mohla sloužit ještě mnoho let. Je to zkrátka geniálně vymyšlená koncepce.“ Hrubíš však coby elektromechanik nemůže přehlédnout ohromný pokrok, který modernizace tramvaje přinesla. „Co mě zvlášť překvapilo, jsou téměř bezporuchové a bezúdržbové regulátory, pulsní měniče, statický měnič a řídicí jednotka dveří. To se ale nedá říct o stále původních křídlech dveří, které jsou naopak častou příčinou problémů.“ Dřívější systém zavírání a otevírání disponoval mohutným motorem s jednostupňovou převodovkou a spojkou. Systém uměl jen zavírat, otevírat a hlídat si mezeru v případě potíží. Dnes je všechno hlídané jednotkou, ve které je procesor, jenž na základě vstupních signálů ovládá dveře. Jejich polohu hlídají čidla a dveře citlivě reagují na sevření překážky jak při zavírání, tak při otevírání. „Nástup a výstup může ovládat částečně samostatně i cestující pomocí tlačítek uvnitř i vně vozu. Po uzavření dojde k uzamknutí a dveře není možné otevřít „roztrhnutím“ jako dřív,“ popisuje Hrubíš.

Pestrá práce v dílně

Na práci elektromechanika si Hrubíš pochvaluje pestrost činností a nápaditost, s jakou je potřeba řešit některé problémy. „Řešení každé závady je určité dobrodružství. Není to jen obyčejné měnění žárovek. Je nutné se vždy pořádně zamyslet, co by mohlo být příčinou komplikace. Podívat se na věc ze široka, nechat si proběhnout hlavou všechno od pantografu až



k zemnicím uhlíkům, co z toho mohlo zapříčinit závadu. Jde o to, aby člověk nevynechal žádné důležité místo,“ vysvětluje Hrubíš svou metodu, která vlastně ani metodou není – spíše obrovskou zkušeností.

Elektromechanici totiž vidí jen projevy konkrétní poruchy, z čehož ale jednoznačně nevyplývá, čím je daná porucha způsobená. Právě v takových chvílích jsou potřebné zkušenosti, díky nimž jsou pracovníci vozovny schopni vydedukovat, co je příčinou, a vědí, kam se mají podívat. Nejčastěji se závady vyskytují při přenosu signálů mezi spojenými vozy, na relé a stykačích nebo v mechanické části dveří. Ale pokud je závada v silové části, potom je většinou možné pomocí notebooku vyčíst záznam poruchy z paměti příslušného regulátoru. Po vyhodnocení záznamu je snadnější najít její příčinu. Mezi nejhorší závady patří ty, které se ve vozovně neprojeví, na voze se opakují a jejich popis od řidičů je neurčitý. „Po neúspěšné prohlídce vytipovaných míst je často nutná dlouhá zkušební jízda s připojeným notebookem a měřicími přístroji. Někdy trvá opravdu dlouho, než se závada „nechá nacytat“,“ naznačuje složitosti své práce Stanislav Hrubíš.

Péče o tramvaje je věcí kolektivu

Někteří lidé zbytečně rozdělují pracovníky, kteří se pohybují okolo tramvají podle profesí na různá „my“ a „oni“. Řidiči, dispečeri, technici, zámečníci... Stanislav Hrubíš ale vnímá tramvajácké profese jako jednu velkou rodinu, která usiluje o stejnou věc v podobě bezchybného provozu tramvají. Když jsme se ho zeptali, co by chtěl za sebe a svou profesi říct na závěr, pověděl právě toto: „Tramvaje vyžadují množství různých odborníků, kteří se neobejdou bez sebe navzájem.“





Nový rámec trhu veřejné dopravy IV

V květnovém vydání DP KONT@KTu jsme zaměřili pozornost na klíčový prvek Nařízení č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících, kterým je jasná povinnost pro všechny příslušné orgány používat smlouvu o veřejné službě při udělení finanční kompenzace a/nebo výlučného práva provozovateli za plnění závazků veřejné služby.

Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

Původním záměrem bylo zaměřit tento červnový díl pozvolna se vyvíjejícího seriálu na otázku financování městské hromadné dopravy a na to, jak je tato otázka řešena v návrhu nového zákona o veřejných službách v přepravě cestujících České republiky. Ukazuje se však, že by tomuto stěžejnímu tématu měl předcházet článek o tom, jak je trh veřejné dopravy v Evropě organizován, jak jsou v něm rozděleny úlohy jeho jednotlivých aktérů a k jakým změnám na trhu v posledních měsících dochází. A kdo v daných organizačních modelech zodpovídá za financování MHD. Výchozí materiál opět poskytly výstupy projektu SPUTNIC.

Organizace trhu – institucionální rámec a spolupráce

Tématem 2. zasedání pracovní skupiny Organizace trhu evropského projektu SPUTNIC – Strategie veřejné dopravy ve městech, které se konalo ve dnech 4. a 5. října 2007 v hlavním městě našich chorvatských přátel Záhřebu, byla „Organizace trhu – Institucionální rámec a spolupráce“.

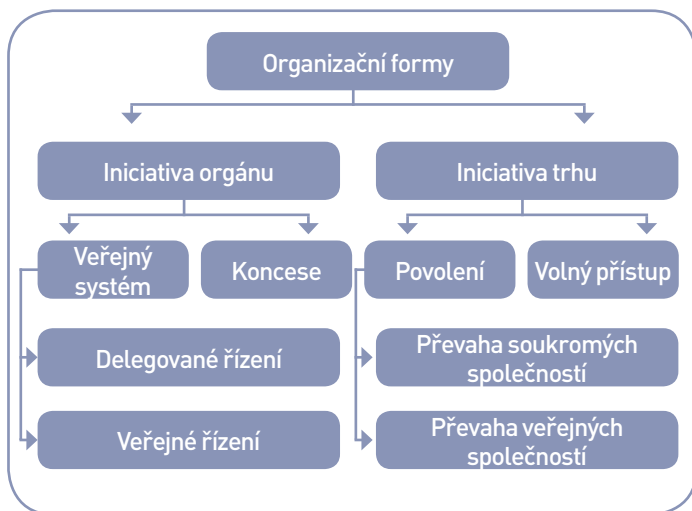
Institucionální uspořádání

Obrázek znázorňuje institucionální rámec ve vzájemném propojení jeho nejširšího evropského rozměru, představovaného od 3. 12. 2009 Nařízením č. 1370/2007, národní úrovně zaštitěné zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících – ZVS, a úrovně regionů, měst a obcí, na které je v případě uložení závazků veřejných služeb představován smlouvou o veřejné službě mezi příslušným orgánem a operátorem (SVS).

Veřejná doprava je služba poskytovaná na trhu, tj. existuje nabídka, poptávka a existuje cena, která se má za tuto službu zaplatit – i tehdy, když je cena nízká nebo dotovaná (cena, kterou platí uživatelé veřejné dopravy, cestující, naši zákazníci) ve formě jízdného. V Evropě existuje velmi mnoho možných organizačních forem pro městskou veřejnou dopravu jako výsledek hlavních směrů změn, které lze pozorovat během posledních 20 let. Následující vyobrazení představuje celkovou klasifikaci organizačních forem, se kterými se můžeme setkat v Evropě tak, jak analyzoval evropský výzkumný projekt MARETOPE.

Typické organizační formy a jejich vývoj

Prvním rozlišením uvedeným v následujícím diagramu je rozdělení mezi „iniciativou orgánu“ a „iniciativou trhu“, které se přímo dotýká právního rámce. V režimech s iniciativou orgánu mají tyto orgány, které získaly pravomoc vůči veřejné dopravě, právní monopol iniciativy ze zákona. To znamená, že samostatný vstup na trh je právně nemožný a že veškerá produkce veřejné dopravy je výsledkem vědomé, jednostranné iniciativy orgánu produkovat nebo žádat o produkci služeb. Většina trhů veřejné dopravy v Evropě funguje podle tohoto principu. V režimech s iniciativou trhu je nabídka dopravních služeb založena na principu samostatného vstupu provozovatele na trh plynoucího z tržního procesu, ve kterém fungují více či méně regulatorní kontroly na vstupu. Příklad tohoto systému lze nalézt v místní veřejné dopravě ve Velké Británii a v určitém rozsahu i v Německu. Je třeba poznamenat, že všechny režimy uvedené na vyobrazení níže mohou využívat veřejnou soutěž.



Institucionální rámec EU a regulace/legislativa

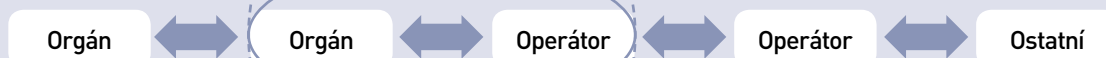
N – 1370/07

Národní institucionální rámec a regulace/legislativa

ZVS ČR

Regionální/místní institucionální rámec a regulace/legislativa

SVS



Legenda:

N – 1370/07 Nařízení č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících

ZVS ČR Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících
SVS Smlouva o veřejné službě



Jedním z nejužitečnějších textů popisujících organizační modely městské veřejné dopravy je kapitola 4 „Typické organizační formy a jejich hlavní vývoj“ již dříve zmíněné studie Evropské komise „Uzavírání smluv v městské veřejné dopravě“. Obdobně jako je tomu u jiných trhů se zbožím nebo službami a bez ohledu na právní a regulační uspořádání, musí být ještě před tím, než lze dopravní služby skutečně produkovat a prodávat, učiněna řada rozhodnutí: jaký je účel poskytování této služby, jaké jsou charakteristické vlastnosti služby, která má být produkována a konečně jak má být produkována. Entity, které přijímají tato rozhodnutí, jsou v různých zemích značně odlišné, a dokonce se liší i v různých městech ohledně orgánů, sdružení, operátorů atd.

Příslušní aktéři (orgány a operátoři) jejich počet a způsob jakým svoji roli hrají, to vše ovlivňuje příslušnou organizační formu. Organizační formy a vztahy mezi jejich aktéry lze někdy jen velmi obtížně pochopit, proto studie pro jejich lepší vnímání nabízí grafickou pomoc při rozlišování hlavních rysů těchto organizačních forem. Pro omezený prostor se bez této grafiky musíme obejít a spokojit se s jejich stručným popisem.

Vnitropodnikové provozování

Vnitropodniková operátoři neboli operátoři ve veřejném vlastnictví využívající ve svůj prospěch historická práva jsou široce rozšířeným rysem veřejné dopravy v Evropě. Jejich právní základ může být velmi rozdílný. Existence operátorů ve veřejném vlastnictví může být, z právního hlediska, založena na monopolu veřejné dopravy, který orgánu dává národní (nebo regionální) legislativa. Alternativně může být založena na dočasném (exkluzivním) právu daném operátorovi, který je ve veřejném vlastnictví z historických nebo jiných důvodů. Společnost ve veřejném vlastnictví má v prvním případě monopolní postavení *de iure*, zatímco ve druhém případě má monopolní postavení *de facto*. Monopolní postavení veřejné společnosti ve druhém případě závisí na době trvání práva (exkluzivně) a na existenci zvláštních, ochranných předpisů náležejících k realokaci těchto práv na konci období platnosti práva. V tomto případě nelze vyloučit vstupní ohrožení v okamžiku obnovení práva.

Za posledních 20 let se „prostá“ samoobslužná forma prováděná veřejnou správou (tj. v rámci obecní administrativy a pod přímou odpovědností starosty) stala stále méně častou.

Uzavírání smluv na spoje

Dopravní orgán stanoví počet dopravních a společensko-politických cílů, které poté slouží jako plánovací rámec pro jeho vlastní dopravní oddělení. Tím tento orgán vyhlašuje své „úkoly veřejné služby“. Prostřednictvím svého dopravního oddělení pak dopravní orgán organizuje uzavírání smluv na realizaci plánovaných služeb. Používají se konkurenční tendrové procedury a operátoři jsou podrobováni smlouvám na bázi brutto nákladů. Tato organizační forma je rovněž známá pod názvem „Skandinávský model“ nebo „Londýnský model“. Lze jej mimo jiné nalézt v Kodani, Stockholmu nebo v londýnské oblasti.

Jinou variantu tohoto přístupu lze spatřovat v případech, ve kterých je i samotný vnitropodnikový operátor podroben smluvnímu vztahu vůči politické části dopravního orgánu. Toto lze ve velkém rozsahu nalézt ve Flandrech (B), kde je veřejný operátor „De Lijn“ podroben smlouvě se svým orgánem (Vlámská regionální vláda) a subkontrahuje zhruba

50 % svých služeb privátním subdodavatelům s využitím konkurenčních veřejných zakázek. Nasmlouvaní operátoři jsou podrobeni kontraktům na bázi brutto nákladů a nemají odpovědnost za plánování služeb (taktická úroveň).

Uzavírání smluv na síť

Ve srovnání s uzavíráním smluv na spoje jde tato organizační forma ještě o krok dále a poskytuje dopravním operátorům návrhovou volnost. Operátoři jsou regulováni požadovaným standardem služeb definovaným zadávacím orgánem (nebo jeho zástupcem), který organizuje veřejné zakázky na všechny služby podle oblastí nebo na celou městskou síť. Stanovení požadovaných standardů služeb proto determinuje „závazky veřejné služby“.

Tato organizační forma je často nazývána „francouzským modelem“, poněvadž se užívá hlavně ve Francii. Vývoj, který vedl k používání uzavírání smluv na celé síti, je mnohem pestřejší, než byl případ smluv na jednotlivé spoje. Vývoj tohoto typu smluvních postupů ve Francii a jejich rozšiřování do Itálie a Španělska od šedesátých let, a zejména v průběhu poslední dekády pod názvem *Delegace veřejné služby* jasně ukazuje, že tato organizační forma s sebou přináší stále větší využívání stimulačních mechanismů pro operátory.

Iniciativa volného trhu s dodatečným uzavíráním smluv

U této organizační formy se ziskové služby objeví autonomně během tržního procesu. Některé dotace mohou mít nepřímý podíl na tvárnosti komerčních služeb (například kompenzace za slevy poskytované některým cílovým skupinám atd.) a tím může orgán rovněž dosáhnout některých redistribučních cílů. Tyto dotace kompenzující povinnosti veřejné služby a alokované v poměru k dosaženým výsledkům (např. počet přepravených starších občanů) skutečně stimulují volný trh k tomu, aby poskytoval více služeb.

Přesto však je u těchto režimů s iniciativou volného trhu zapotřebí regulace, aby správně fungovaly. Tento režim je nejjasněji viditelný v britském autobusovém sektoru (mimo Londýn), kde byl zaveden v roce 1986.

Hlavním problémem fungování tohoto režimu je stanovení rovnováhy mezi volností, která musí být poskytnuta autonomní tržní iniciativě k tomu, aby generovala inovativní služby, a potřebou koordinace služby, která tím, že stanoví omezení, omezuje i autonomii trhu. Jedním z výsledků tohoto vývoje je rozvoj kvalitativního partnerství v Británii mimo Londýn, jako je příklad Leedsu nebo Manchesteru (GB).

Shrnutí:

Evropská scéna veřejné dopravy prodělala první revoluci v souvislosti s britskou deregulací v roce 1986. Byla to ale spíše velmi opatrná autobusová reforma prováděná formou konkurenčního tendrování spoj za spojem, zavedená v roce 1984 v Londýně, která se stala přesvědčivým příkladem pro mnoho zemí. Například Kodaň zavedla obdobný režim a konkurenční tendrování spoj za spojem se stalo normou v téměř celém Dánsku a Švédsku. Hlavní alternativou je tendrování sítí.

Organizace místní a regionální veřejné dopravy v Evropě prošla v průběhu posledních dvou dekad značnými změnami. Hlavním trendem v řadě zemí a měst je rostoucí využívání smluv. Toto „uzavírání smluv“ může mít vpravdě mnoho forem, neboť mezi dopravními orgány a dopravními operátory může existovat mnoho druhů vztahů.

Na počátku devadesátých let zaujímala většina orgánů





značně konzervativní postoj vůči většině forem konkurenčního tlaku, ale řada z nich již začala zavádět konkurenční výběrová řízení. Později několik zemí přijalo smluvní přístup nebo jej dále rozvíjelo s tím, že často poskytl konkurenčnímu tendrování místo ve svých nových režimech (Dánsko, Švédsko, Nizozemí, Německo, Itálie atd.). V následujících letech se organizační formy dále rozvíjely a o jejich výkonnosti informovaly mezitím četné publikace (ISOTOPE). Kromě zadávacích mechanismů založených na soutěži existuje velmi mnoho případů přímého zadávání veřejným operátorům. I zde se vztahy mezi dopravními orgány a operátory vyvíjely a stávalo se stále více běžnou praxí setkávat se s jasnou smluvní dohodou a schémata monitoringu hodnotícího výkony výměnou za veřejnou podporu v těchto vztazích.

Velcí hráči

Rostoucí angažovanost soukromých operátorů vedla k rozvoji velkých mezinárodních operátorů. V té době pocházeli téměř výhradně z Británie a Francie. Počáteční deregulace britského autobusového trhu v roce 1986 vedla k tomu, že se objevily nové, velké britské skupiny: Arriva, First, National Express, Go-Ahead a Stagecoach. Z těchto skupin je na kontinentě pravděpodobně neaktivnější Arriva. Co se týče Francie, dlouhodobá francouzská tradice uzavírání smluv ve spojení s novým evropským trendem vedla k expanzi stávajících francouzských seskupení (Veolia, Keolis a Transdev) na zbytek kontinentu. Někdy to bylo doprovázeno reorganizací nebo účastí hlavní státní dopravní společnosti (SNCF má majetkovou účast v Keolis).

V České republice jsou na trhu veřejné dopravy v současné době přítomni dva z nich, Veolia a Arriva. Ze zpráv odborného tisku lze sledovat na tomto poli velký pohyb. V předchozím třetím dílu seriálu o novém rámci trhu jsme v DP KONT@KTu mohli sledovat upevňování pozice RATP – pařížského dopravního podniku na svém historickém území na značně dlouhé období, které má tomuto gigantu dát čas na přípravu před vstupem konkurence do pařížského regionu, a to při současném dobývání nových území prostřednictvím jeho filiálky jak ve vlastní zemi, tak v zemích celé řady kontinentů.

Jenom za květen 2010 přinesly britský časopis *Railway Gazette International* a francouzský *Méto Koeje a Doprava* několik dalších zpráv o velkém přeskupování mezi velkými hráči, jehož cíl je jasný: posílit jejich pozice na rozvíjejícím se evropském trhu. Přinášíme výňatky z těchto článků:

Veolia a Transdev podepisují definitivní dohody o fúzi

Dne 5. května oznámila Caisse des Dépôts et Consignations (Státní depozitní pokladna Francie) a Veolia Environnement podepsání definitivních dohod o fúzi společností Transdev a Veolia Transport poté, co byly dokončeny konzultace se zástupci zaměstnanců. Transakce podléhá schválení francouzskou vládou a regulačními orgány.

Podle rámcové dohody bude sloučený subjekt stejným dílem vlastněn provozujícím partnerem Veolia Environnement a dlouhodobým akcionářem Caisse des Dépôts, který upíše nejprve 200 mil. Euro jako navýšení kapitálu Transdev. Skupina bude vlastnit aktiva, která v roce 2009 produkovala výnosy 8,1 mld. Euro, s přítomností ve 28 zemích a 117 000 zaměstnanců. Peněžní toky z provozní činnosti dosahují přibližně 500 mil. Euro a nákladové synergie z této fúze se odhadují na 70 mil. Euro (úspor) ročně. Podíl 25,6 % ve společnosti Transdev, držený v současnosti

pařížským dopravním podnikem RATP, bude vyměněn za různá aktiva firem Transdev a Veolia Transport, aby RATP dosáhl silnější přítomnosti ve Francii, Spojeném království, Itálii a Švýcarsku.

DB se zmocňuje Arrivy

Německá společnost koupí britského provozovatele za zhruba tři miliardy Euro. Tento obchod, který se uskutečňuje o příslovečný vlas před SNCF – francouzskými drahami, je nejdůležitější v její celé historii. Umožní Německým drahám upevnit jejich ambice na evropském trhu.

„Krásná nevěsta, taková, jaké se potkávají jednou za život.“ Rüdiger Grube je v sedmém nebi, potom co podepisuje, rok po svém nastoupení do čela Deutsche Bahn, největší „tah“ v historii společnosti. A dostane k tomu velmi lákavé věno: operátor, který se svými autobusy a vlaky jezdí ve 12 evropských zemích, realizoval v loňském roce obrat ve výši 3,6 mld. Euro. DB nevolila špatně. Na konci série velmi opatrných vyjednávání trvajících řadu týdnů předběhla v cílové rovině SNCF, jejíž filiálka Keolis kontaktovala Arrivu před nimi, aniž by však dosáhla dohody.

V době, kdy EU právě otevírá osobní dopravu na železnici konkurenci, dosahují Němci významné strategické vítězství, které urychlí mezinárodní rozvoj skupiny. „Za deset let nezůstane na trhu nic než pět či šest velkých evropských provozovatelů,“ předvídá Rüdiger Grube. „Chceme být motorem tohoto vývoje, a ne diváky“.

Snís, anebo být sněden? Až dosud DB daleko více liberalizaci osobní dopravy podléhaly, než na ní získaly. Na vlastní půdě se jejich částí trhu nezadržitelně drojí, především ve prospěch jejich francouzských konkurentů, v čele s Veolií a Keolisem. Jejich vyzyvatelé si již přisvojili 18 % regionální dopravy. Ve střednědobém výhledu by se jejich zábor měl podle předpovědi DB blížít 30 %. Německá společnost však vedle hrstky franšíz ve Velké Británii a ve Švédsku nedokázala kompenzovat své ztráty. Jako nezpochybnovaný šampion v nákladové dopravě se v evropském žebříčku osobní dopravy řadí až na velmi skromné osmé místo. „Pokud neporosteme dnes my, jiní to udělají za nás“, zdůrazňuje patron DB.

Vyvolená, aby se stala „mezinárodní paží“ Němců, se Arriva stává klíčem k otevírání nových ambicí DB. Jako specialisti v hromadné dopravě osob disponují Britové velikostí, ale především know how, nezbytným pro to, aby mohli hrát hlavní role. Rüdiger Grube se rozhodl dát důvěru současnému vedení podniku a zachovat značku Arriva mimo Německo. „Kdybychom zůstali sami, potřebovali bychom řadu let, abychom dosáhli dimenze, kterou získáváme díky této koupi, takže získáváme čas a peníze,“ komentuje šéf DB.

ARRIVA – evropský šampion místní veřejné dopravy

Společnost vznikla teprve před 13 lety seskupením zhruba 140 autobusových společností pod zástavou Arrivy. Skupina má své kořeny v Sunderlandu, ve Spojeném království, kde se nadále nachází její hlavní sídlo. S výraznou přítomností ve 12 zemích Evropy a s více než 44 tisíci zaměstnanci přepravuje skupina svými 15 400 autobusy a vlaky více jak miliardu cestujících za rok. Od r. 1997 pokračuje každý rok ve strategii expanze postupnými akvizicemi a vítězstvími ve výběrových řízeních. V r. 2009 takto věnovala 1,6 mld. Euro na získávání dalších podílů.

Od svých prvních proniknutí na trh v Dánsku a Švédsku je skupina nadále v čele dvou železničních franšíz v Bri-



tánii, operuje v autobusové dopravě v České republice, ve Španělsku, v Itálii, Portugalsku. V Německu provozuje vlaky a autobusy v osmi z šestnácti zemí, kde ve vlakové dopravě, je na 3. místě za DB a Veolii. Za DB, které přebrala řadu smluv, a které by Německé dráhy spolu s koupí Arrivy bezpochyby rády získaly zpět.

Deutsche Bahn – expanze financovaná z úvěru

Přes velké zadlužení by DB neměly mít žádné potíže dosáhnout na peníze. Jako oblíbenec ratingových agentur má společnost též prospěch z bezpodmínečné podpory německé vlády. Což je dostatečnou zárukou pro banky a investory. Velkými nákupy a přehlížením dluhů zanechávaných za sebou transformoval předchozí patron DB dřívější veřejný monopol na obra v sektoru logistiky. Dnes se historie opakuje v osobní dopravě: DB vyplatí 2,8 mld. Euro, aby spolky Arrivu, z nichž 1 mld. nebude sloužit na nic jiného, než aby smazala pasiva britského podniku.

Jde o rekordní sumu, která pravděpodobně je pro DB zárukou před protinábkou, ale především skokově zvyšuje o 18 % dluh německé skupiny na 17,8 miliard Euro. Navrch, potom co Rüdiger Grube přísahal urychlit oddlužení skupiny... A přesto, i v tomto případě by DB neměly mít žádnou

potíž najít peníze na financování transakce.

„Pro investory částka dluhu sama o sobě není rozhodující. To, co je referenčním bodem, je stupeň dluh/vlastní kapitál,“ vysvětluje Maria Leemen, ředitelka kabinetu železničních expertiz SCI Doprava. „A na této úrovni DB z toho vychází lépe než většina jejich konkurentů.“

I přes propad nákladové dopravy dokázala firma Rüdiger Grubeho dosáhnout zisk 830 milionů Euro. Jde o lepší výsledek, než se čekalo, a takové povahy, která dává bankám jistotu. Dalším prvkem hrajícím v prospěch DB je to, že skupina požívá výhodu velkorysého přístupu vlastníka, německého státu. Tak již v roce 1994, kdy železnice NDR a NSR fúzí, aby daly zrod dnešnímu DB, se Berlín rozhodl nastavit měřítko na nulu: Německo přebírá kolosální dluh skupiny na svá bedra. Od té doby všichni kancléři napravo či nalevo ukazují svoji kooperativnost. Jako poslední příklad: odkoupení Arrivy bylo schváleno osobně Angelou Merkelovou. „Je vynikající, že vláda vždy naslouchá drahám,“ si blahopřeje patron společnosti.

Ziskový podnik, miláček ratingových agentur a podporovaný první hospodářskou mocností Evropy: je to jako říci, že obligacioní půjčka, kterou DB vydají během léta, se již teď podobá formalitě. „DB si bude moci půjčit snadno a lacino.“

Rozdělení rozhodovacích pravomocí – tři úrovně

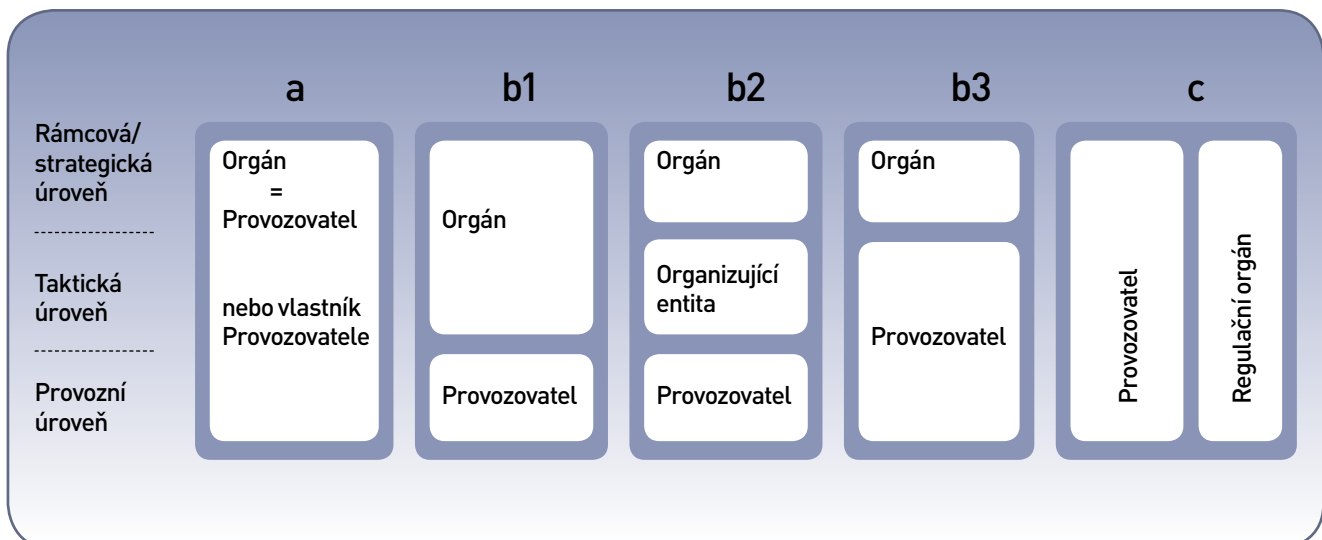
Organizace dopravního systému je složitá, a je proto nezbytné stanovit jasné rozdělení rozhodovacích pravomocí mezi existující tři úrovně, jejichž hranice však nejsou vždy ostré:

- **rámcová/strategická úroveň:** zde jsou stanoveny charakteristické vlastnosti dopravního systému (obsluhovaná oblast, záležitosti intermodality, nabídka služeb, včetně způsobu jejich financování)
- **taktická úroveň:** přijímají se rozhodnutí o zajištění prostředků, které mohou pomoci dosáhnout cíle stanovené výše (sítě linek, tarifní politika a jízdné, jízdní řády, rozdělení příjmů atd.)
- **provozní úroveň:** zde se zajišťuje, že je provedena objednávka služeb a že se tak děje tím nejučinnějším způsobem

U rozdílných organizačních modelů mohou být rozhodnutí na třech různých úrovních přijímána pouze jedním, nebo různými aktéry, jak znázorňuje obr. převzatý z traffiQ, 2006.

V některých zemích dosud převažuje tradiční forma

a) přímého řízení, ve které jsou všechny úkoly vykonávány samotnými orgány. Nicméně v posledních zhruba 15 letech lze zaznamenat silný trend b) oddělit různé úrovně, především v národní a regionální veřejné dopravě: organizující orgán stanoví rámec (strategii) a někdy rovněž rozhoduje na taktické úrovni, zatímco provozovatel odpovídá za produkci služeb. Organizující orgán může být obec, sdružení obcí, regionální orgán. Orgán nakupuje služby od poskytovatele služby a povinnosti obou stran jsou stanoveny ve smlouvě o veřejné službě. Provozovatel obvykle získá exkluzivní právo. U typu b) existuje řada podtypů v závislosti na tom, jak jsou taktické úkoly rozděleny mezi různé aktéry (b1–b3). Tam, kde je veřejná doprava organizována formou integrovaného přístupu, se zřizuje další integrující/organizující entita, která převezme taktické úkoly. Tato integrující entita může být součástí orgánu, nebo jím může být řízena (popřípadě více orgány), což je obvykle případ dopravních sdružení.





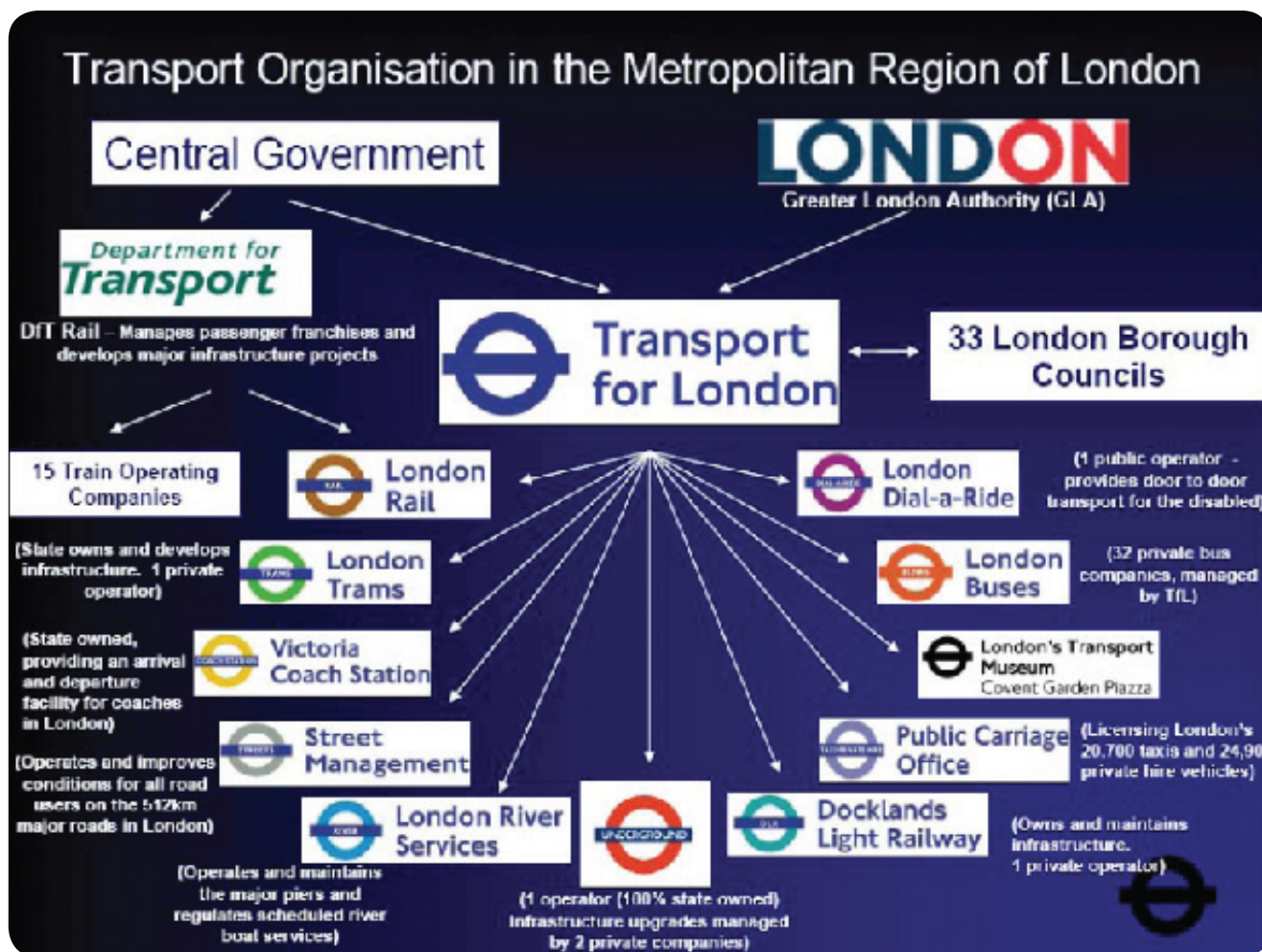
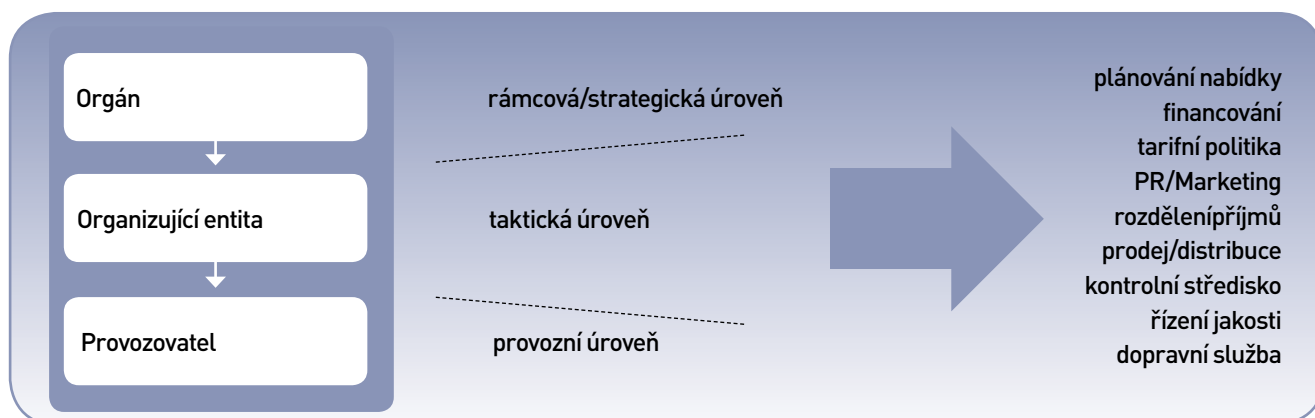
Konečně, ve zcela deregulované situaci (případ c) určuje druh poskytované služby samotný trh. Soukromí provozovatelé definují jak všeobecné cíle (rámcová strategická úroveň) a taktická rozhodnutí, tak rovněž poskytují služby. Orgán funguje pouze jako orgán regulace, který zajišťuje, aby existovala efektivní konkurence. Tento organizační model se využívá zejména v Británii (kromě Londýna). Ve Švédsku se používá na dálkovou autobusovou dopravu, která je úplně otevřena konkurenci při malé regulaci, avšak nikoli pro městskou a regionální veřejnou dopravu.

Formy integrovaného přístupu

V příštím pokračování se budeme zabývat aspekty spolupráce mezi orgány a provozovateli, ve které svoji vý-

znamnou roli „zprostředkovatelské“ organizace hraje za tímto účelem zřízená „organizující entita“, jindy nazývaná organizační autorita, koordinátor, organizátor, dopravní sdružení apod.

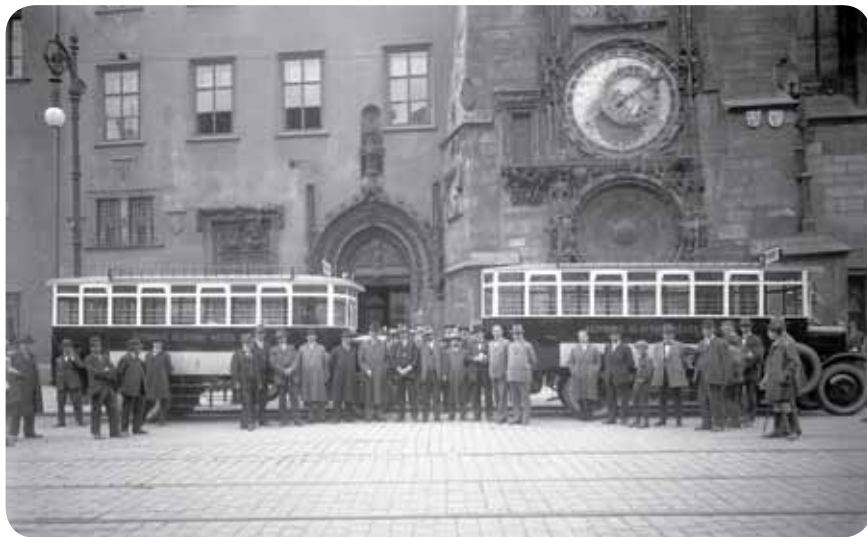
Jak ukazuje schéma organizace dopravy ve Velkém Londýně, roli organizační entity zde hraje Transport for London, rámcovou/strategickou úroveň společně sdílejí centrální vláda Spojeného království a příslušný orgán Velkého Londýna, Greater London Authority. Zajímavé bude v tomto organizačním modelu, který jsme zvolili za příklad, a v dalších, které chceme příště uvést, hledat jak je v nich naplňována rozhodovací pravomoc v oblasti financování systému veřejné dopravy.





Po stopách autobusové linky 101

aneb 85 let pravidelné autobusové dopravy v Praze



Většinou dobře víme, že pražské autobusy oslavují výročí zahájení provozu vlastně dvakrát. V březnu obvykle vzpomínáme na zahájení provozu první, tehdy ještě zkušební a nepříliš úspěšné linky na Hradčany (1908), a v červnu máme důvod připomenout si zahájení provozu, který vlastně bez přerušení trvá dodnes. A právě 21. června je tomu 85 let, kdy vyjela autobusová linka A, později známá jako linka číslo 101. Abychom neopakovali jen obvyklé obecné údaje o autobusové dopravě, podívejme se, jaké měla první trvalá autobusová linka svůj osud.

Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: Archiv DP

Na počátku znovuzrození autobusové dopravy po neúspěšném pokusu z let 1908–1909 stálo vytvoření Velké Prahy v roce 1922 a potřeba postupné dopravní integrace mnoha nově připojených obcí. Do řady z nich nevedla ani železnice. Jako první z nově připojených částí města byly zvoleny Záběhlice, které se začaly vhodného spojení městskou dopravou domáhat, i když do nich podle dosud neúplných informací jezdily autobusy Autodopravní akciové společnosti. Po zhruba roce příprav a zajišťování vhodných vozidel získaly Elektrické podniky potřebnou koncesi, a tak mohly 21. června 1925 zahájit na lince Vršovice – Záběhlice pravidelný provoz. O den dříve této významné události předcházelo slavnostní zahájení provozu symbolickou jízdou představitelů města a Elektrických

podniků od Staroměstské radnice do Záběhlic.

Aby se autobusové linky odlišily v orientačním systému od tramvajových, bylo pro ně zvoleno označení písmeny. První linka proto dostala označení písmenem A. Pro snadnější orientaci pro popis míst, kterými první pražská trvalá autobusová linka jezdila, použijeme dnešní názvy ulic. Autobusy obracely u stanice tramvaje na Čechově náměstí. Jejich trasa dále vedla ulicí Moskevskou a Bohdaleckou. Od křižovatky s ulicí U Vršovického hřbitova se původně jezdilo bývalou okresní silnicí do Záběhlic. Dnes už po tomto úseku nenajdeme ani stopy. Bylo to vlastně pokračování Bohdalecké, které ústilo do cesty michelsko-záběhlické zhruba v polovině dnešního přemostění železničního kolejiště v Záběhlické ulici. Touto ulicí se pak pokračovalo Záběhlicemi až

Účastníci slavnostního zahájení provozu autobusové linky A do Záběhlic 20. června 1925 před Staroměstskou radnicí.

k budově obecního úřadu, což bylo i pojmenování konečné. Odpovídá přibližně dnešní zastávce U Lípy. (Obecní úřad stával tam, co je dnes hotel Na zámečku.)

Linka měla délku 3,522 km. V tomto počátečním období byla na lince kromě konečných jediná nástupní stanice – Na Hrádku, což je vlastně dnešní zastávka V Korytech. Na lince byla v této době jednomužná obsluha, kdy řidič současně vykonával funkci průvodčího. A kolik jízda stála na první autobusové lince? Existovaly jízdenky pro přímou jízdu za 1 nebo 2 Kč bez možnosti přestupu na tramvaj, případně také jízdenka tříkorunová, která přestup na tramvaj umožňovala. Zavedeny byly také jízdenky týdenní a zpáteční. Protože na tramvajích neexistovaly jízdenky umožňující přestup na autobus, musel cestující, který nastoupil do autobusu, zaplatit doplatek.

Linka byla od počátku ztrátová. Jen v červnu 1925 skončil provoz linky A schodkem 1880,68 Kč. Červenec, tedy první provozovaný celý měsíc, přinesl ztrátu 8026,73 Kč. Obdobně

První strana koncese pro provozování první autobusové linky Vršovice – Záběhlice.



byly později ztrátové i ostatní vznikající autobusové linky a schodek byl hrazen ze ziskového provozu tramvajů. Přes nepříznivé výsledky bylo ale rozhodnuto v autobusové dopravě pokračovat. Postupně se proto prováděla různá tarifní opatření. Na lince A byla například původní sazba zrušena od 1. ledna 1926 a nahrazena sazbou pásmovou, kdy byla trasa linky rozdělena na dvě pásma, přičemž za každé projetí nebo začaté pásmo se platila 1 Kč. Za jízdu po celé trase se tedy platily 2 Kč. Proti původnímu stavu ale nebylo možné na Čechově náměstí přestupovat na tramvaj, na té si cestující musel koupit novou jízdenku. Cesta ze Záběhlic do centra Prahy se tak mírně prodražila z původních 3 na 3,20 Kč. Patrně v roce 1928, někdy po zahájení provozu tramvajů kolem michelské plynárny na křižovatku s Chodovskou ulicí, byla trasa přeložena ze zmíněné okresní silnice k tramvajům. Kdy přesně k této změně došlo, to zatím archivy neprozradily.

V roce 1929 byla trasa linky A zásadním způsobem upravena. Od 10. listopadu 1929 byla prodloužena až do středu Prahy na Můstek. Podíváme-li se do dnešního plánu Prahy, vysledujeme tento směr jízdy: Čechovo náměstí – Moskevská – Žito-mírská – Kodaňská – Norská – Ruská – Francouzská – Jana Masaryka – Šafaříkova – Koubkova – Fügnerovo náměstí – Koubkova – Sokolská – Wenzigova – Ke Karlovu – Apolinářská – Viničná – Lípová – Štěpánská – Václavské náměstí, kde autobusy na Můstku obracely do protisměru. Obsluha centrální oblasti města na jednu byla pro autobusovou linku A

hlavním úkolem, protože většina spojů jezdila jen v úseku Můstek – Čechovo náměstí. Jen každý druhý nebo třetí autobus dojížděl až do Záběhlic. Současně byl na lince zaveden stanický tarif, který byl odstupňován podle počtu projetych stanic vždy po třech. Za jízdu do tří stanic se platilo 50 haléřů a dále 1, 1,50, 2, 2,50 Kč atd. Za cestu ze Záběhlic na Můstek tak cestující zaplatil 3,50 Kč, z Čechova náměstí na Můstek stálo jízdné 2,50 Kč, tedy víc než dvojnásobek proti tramvajím. Bylo to opatření, aby cestující autobusy zbytečně nepřetěžovali. Pro průvodčí to znamenalo, že museli mít větší množství různých druhů jízdenek.

Obracení na frekventované křižovatce Můstek nebylo příliš praktické, a tak byla linka od 9. dubna 1930 prodloužena o jednu stanicí ke Stavovskému divadlu, což byla vlastně jen smyčka ulicemi Na Můstku, Rytířskou, Havířskou a Na Příkopě.

Od 14. září téhož roku byla linka prodloužena i na svém druhém konci ze Záběhlic Práčskou ulicí do oblasti Na Groši. Tehdy ještě neexistovala dnešní Švehlova ulice, Práčská ústila do dnešní Strašnické a trasa autobusu pak pokračovala Pražskou ulicí na Hostivařské náměstí, kde byla ukončena (tehdy se toto náměstí jmenovalo Husovo). Jízda z Hostivaře na Můstek přišla na 4,50 Kč. Od 25. ledna 1931 byla linka prodloužena v Hostivaři ještě o dvě stanice ke starému hostivařskému nádraží. To ale nebyly všechny předválečné změny. Kromě dílčího nepřilíš významného přizpůsobování trasy v oblasti Vršovic a Vinohrad, kde se hledala cesta výhodnějšími ulicemi,



Interiér jednoho z prvních dvou autobusů Laurin & Klement, kterými byl v červnu 1925 zahájen provoz.

je nutné uvést změnu průběhu linky na Novém Městě, kde se ukázalo, že obsluha Apolinářské ulice není příliš vyhovující (pohyb cestujících tu byl nepatrný). Od 20. září 1931 autobusy ve směru z Vršovic jezdily z Fügnerova náměstí do Štěpánské příměšší a kratší trasou Sokolskou a Ječnou ulicí. Poslední zásadní změnou bylo prodloužení linky od Stavovského divadla na Malou Stranu od 23. října 1932. Směrem tam trasa linky vedla z Rytířské Železnu na Staroměstské náměstí, přes Malé náměstí do Platnéřské, Křižovnickou na Karlův most a končila před Zemským vojenským velitelstvím na horní části Malostranského náměstí (před sv. Mikulášem). Zpět jezdila po severní a východní straně Staroměstského náměstí, a Celetnou až k Ovocnému trhu a dál do Rytířské a Havířské. Tím se předválečná trasa linky A celkem ustálila, s výjimkou zjednodušení trasy v historickém centru, kde se od 19. ledna 1938 jezdilo mezi Můstkem a Staroměstským náměstím obousměrně po Příkopech a Celetnou.

Začátek války znamenal konec celého vnitroměstského úseku linky, která pak od 1. října 1939 jezdila jen od Čechova náměstí k hostivařskému nádraží. Kritický nedostatek pohonných hmot a náhradních dílů pak vedl k dalším postupným omezením provozu linky – zkrácení na hostivařské Husovo náměstí (od 5. května 1940), zkrácení do úseku Chodovská – Hostivař (16. dubna 1942), a konečné omezení rozsahu provozu na všední dny (11. března 1945). Kromě toho byla na této lince zavedena náhradní paliva a od roku 1944 zde jezdily autobusy poháněné nestlačeným

Pro potřeby úřední komise musely Elektrické podniky zhotovit situační plán v měřítku 1:720, stejný, jako se dělal pro novostavby tramvajových tratí“.






Současná „stojednička“ má ve velkém úseku téměř stejnou trasu jako někdejší historické „áčko“.

svítíplynem (to vydrželo i v prvních poválečných letech). Přes všechna omezení patřilo „áčko“ mezi několik málo pražských městských autobusových linek, které přežily celou válku bez úplného zastavení provozu. Po válce se autobusy do své trasy přes centrum už nevrátily. Až od 22. září 1946 se do Záběhlic a Hostivaře jezdilo opět každý den a teprve 15. září 1947 se linka vrátila alespoň na Čechovo náměstí. Od 2. listopadu 1948 se opět jezdilo alespoň vybranými špičkovými spoji opět až k nádraží Hostivař (později všemi špičkovými spoji).

Od 31. prosince 1951 došlo k zásadní změně v autobusové dopravě. V pražské MHD došlo ke sjednocení tarifu, čímž se cestování autobusy zlevnilo a jízda byla stejně drahá jako tramvajemi. Došlo také k přezařazení autobusových linek. Linka A dostala číslo 101. Ne ale proto, jak by se možná zdálo, že byla první. Cílem tehdejšího systému označování linek

bylo alespoň tam, kde to bylo možné (a neohrozila duplicita), naznačit číslem, na kterou tramvajovou linku autobus navazuje. Takže 101 navazovala na „jedničku“, 103 na 3, 109 na 9, 117 na 17 atd. Systém ale nemohl být uplatněn beze zbytku, a tak brzy byly další přibývajících linky označovány už bez ohledu na návaznost nejbližším volným číslem.

Od 3. ledna 1954 jezdily už všechny spoje linky 101 až k nádraží Hostivař, čímž se základní trasa linky na dlouho ustálila, pomineme-li dílčí změny ve vedení linky v oblasti Hostivařského náměstí a Na Groši (postupně převedení do Švehlovy ulice) či obrácení ve Vršovcích. V roce 1961 jízda od Koh-i-nooru (kam se přesunula oficiálně nástupní stanice) k nádraží Hostivař trvala 22 minut a na lince jezdilo až 7 vozů. Špičkový interval byl 7,75 a sedlový 12 minut. V šedesátých letech také některé spoje končily v zastávce V Korytech nebo U Lípy. Velké změny přinesla až druhá polovina 70. let. Od 26. září 1977 byla linka prodloužena od hostivařského nádraží do zastávky Dolní Měcholupy, Plynárna a o rok později se při změnách v linkovém vedení při zahájení provozu na lince A metra autobusová linka 101 vrátila alespoň částečně do centra, když byla prodloužena přes Kodaňskou, náměstí Míru a I. P. Pavlova na Karlov. Od roku 1985 byl úsek mezi náměstím Míru a Karlovem obsluhován jen v pracovní dny. Zásadní změnu trasy přineslo prodloužení metra do stanice Strašnická. „Stojednička“ opustila 12. července 1987 velkou část své původní trasy a její počáteční zastávka se přesunula na Strašnickou, odkud se jezdilo přes zastávky Nádraží

Strašnice a Jesenickou do Záběhlické a Práčské. Když byla 1. května 1998 trasa linky opět změněna a mezi zastávkami Jesenická a Práčská přeložena do Jabloňové a Topolové ulice, bylo možné konstatovat, že se během let linka postupně odstěhovala do zcela jiné trasy, přičemž z té historické (budeme-li do toho počítat i „hostivařské“ období) zůstal vlastně jen úsek Topolová – Nádraží Hostivař, a to ještě přizpůsobený novým komunikačním podmínkám. Mimo špičku linka končila v zastávce Cíl, takže s historickou trasou v té době neměla společného vlastně už vůbec nic. Linka číslo 101 byla nakonec administrativně zrušena 9. května 2008 a ke stejnému dni byla obnovena v nové trase Tolstého – Koh-i-noor – V Korytech – Poliklinika Zahradní Město – Centrum Zahradní Město – Práčská – Na Groši – Sídliště Na Groši – Zahradní Město – Skalka. Poměrně za nedlouho, od 30. srpna 2008, byla její trasa změněna tak, že se v úseku V Korytech – Práčská opět jezdí přes zastávku U Lípy. Ironií osudu se tak její nynější trasa ve velké části svého průběhu opět blíží té původní historické, i když se přizpůsobuje nynějšímu stavu komunikací. Snad se nám ani nechce přijmout ten formální akt jejího zrušení a znovuvedení v roce 2008. Nebýt toho, mohli jsme napsat, že první pražská autobusová linka jezdí bez přerušení dosud. I tak je ale historie „áčka-stojedničky“ pestrá. Možná některým fajnšmekrům chybí další detailní údaje o způsobu obrácení u Čechova náměstí, či poslední změna zakončení v oblasti Vršovců (1. září 2009). Všechny detaily a všechna data se nám v omezeném rozsahu zkrátka nevešla. 

Zastávka linky A na Čechově náměstí kolem roku 1932. Čekárna stávala do roku 1926 na náměstí Republiky.

Autobus linky A vyjíždí v roce 1939 (už po zavedení pravostranného provozu) z ulice Na Můstku na Václavské náměstí.





26. 7. - 29. 7. Uhřetěves	30. 7. - 2. 8. Kumralitz
22. 8. - 25. 8. Novodvorská Plaza	26. 8. - 29. 8. Jiřího z Poděbrad

**Začátky promítání
vždy po setmění**

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Vás zve do kina

