

**7-8** | 2017  
ročník 22

**DP**  
kontakt

NA DĚDINU KONEČNĚ PO KOLEJÍCH?  
PODPOVRCHOVÁ TRAMVAJ NEBO METRO?  
PŘED PADESÁTI LETY SE ROZHODLO

3251 = MUZEJNÍ CITY BUS



1897  
2017

# 120. VÝROČÍ ZŘÍZENÍ MĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU V PRAZE

## VÝVOJ NÁZVU PODNIKU

Elektrické podniky král. hlavního města Prahy	1. 9. 1897 <sup>1)</sup>
Elektrické podniky hlavního města Prahy	29. 11. 1918
Elektrizitätsunternehmen der Hauptstadt Prag – Elektrické podniky hlavního města Prahy	24. 8. 1940
Stadtwerke Prag – Městské podniky pražské	15. 7. 1942
Městské podniky pražské	27. 9. 1945
Dopravní podniky hlavního města Prahy	6. 9. 1946
Dopravní podnik hlav. města Prahy, komunální podnik	1. 1. 1949
Dopravní podnik hlavního města Prahy	1. 7. 1953
Dopravní podniky hlavního města Prahy (VHJ)	1. 1. 1971
Dopravní podniky hlavního města Prahy, koncern	1. 1. 1977
Dopravní podniky hlavního města Prahy, kombinát, s. p.	1. 7. 1989
Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost	11. 7. 1991

<sup>1)</sup> V praxi byl do roku 1899 často používán také název Městské elektrické podniky, a to zejména v souvislosti s ředitelstvím podniku (Kancelář městských elektrických podniků)

## VEDENÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY K 1. 8. 2017

### MANAGEMENT

generální ředitel	Mgr. Martin Gillar
dopravní ředitel	Ing. Ladislav Urbánek
technický ředitel	Ing. Jan Šurovský, Ph.D.
ekonomický ředitel	Ing. Peter Hlaváč
personální ředitel	PhDr. Jiří Špička
bezpečnostní ředitel	Dr. Antonín Fedorko
investiční ředitel	JUDr. Jan Blecha

### PŘEDSTAVENSTVO

předseda představenstva	Mgr. Martin Gillar
místopředseda představenstva	JUDr. Jan Blecha
členové představenstva	PhDr. Jiří Špička Ing. Jan Šurovský, Ph.D. Ing. Ladislav Urbánek

### DOZORČÍ RADA

předseda dozorčí rady	Petr Dolínek
místopředseda dozorčí rady	Ing. Jarmila Bendová Mgr. Petra Kolínská Jiří Obitko
členové dozorčí rady	Ing. Marek Doležal Vratislav Feigel Ing. Peter Hlaváč Ing. Petr Hlubuček Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D. Bc. Jan Kolář Jan Lebeda JUDr. Petr Novotný Martin Slabý Petr Šimůnek Jaroslav Štěpánek

### VÝBOR PRO AUDIT

předseda	Ing. Aleš Michl
místopředseda	Ing. Zdena Javornická
členové	Ing. Ladislav Langr



OBSAH 7–8 / 2017

### AKTUÁLNĚ

- 4–5 AKTUÁLNĚ Z DPP
- 6 PEL-MEL Z ČESKÝCH DP
- 7 HLAVÁK ČÍSLO DVA

### PRÁVNÍ PORADNA

- 8 SVOBODNÝ PŘÍSTUP K INFORMACÍM A REGISTR SMLUV

### UITP

- 9–11 DOPRAVNÍ SVĚT SE POTKAL V MONTREALU

### VÝLUKY

- 12–13 V POTU A PRÁCHU POD DOHLEDEM JANA ŽIŽKY
- 14–15 VÍCEDEENNÍ VÝLUKY PROVOZU METRA
- 16–17 ZAČÁTEK PRAZDIN VE ZNAMENÍ NÁHRADNÍ DOPRAVY

### TÉMA

- 18–20 ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE  
DÍL ČTVRTÝ: NA DĚDINU KONEČNĚ PO KOLEJÍCH?

### OČIMA OSOBNOSTI

- 21–32 PODPOVRCHOVÁ TRAMVAJ NEBO METRO?  
PŘED PADEŠÁTÍ LETY SE ROZHODLO

### ABSOLVENT

- 33–35 JE TO ŠKOLA ŽIVOTA

### EXPONÁT

- 36–37 3251= MUZEJNÍ CITY BUS (1. DÍL)

### KALEIDOSKOP

- 38–41 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

### TIP NA VÝLET

- 42–43 ŽILINA – MĚSTO, KAM SE RÁD VRACÍM – 2.

### DOKUMENT

- 44–45 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – JAN LUTRYN

### ZE SVĚTA

- 46–47 CHVÍLI METRO, CHVÍLI TRAMVAJ

### VZPOMÍNKA

- 48 TRAMVAJ 349 OSIŘELA

- 49 KULTURA / SOUTĚŽ

- 50 KRÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

### ZAJÍMAVOST

- 51 NEZVYKLÁ PODÍVANÁ NA TĚŠNOVĚ

Foto na obálce: Jan Arazim

### DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti  
22. ročník

Adresa redakce: odd. Komunikace a vnější vztahy, Sokolovská 217/42, Praha 9

Telefon: 296 192 056, 296 193 332

e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnohová

Redakční rada: Jiří Došlý (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner,  
Milan Bárta, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,  
Dagmar Habová, Soňa Jindráková, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála,  
Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volt

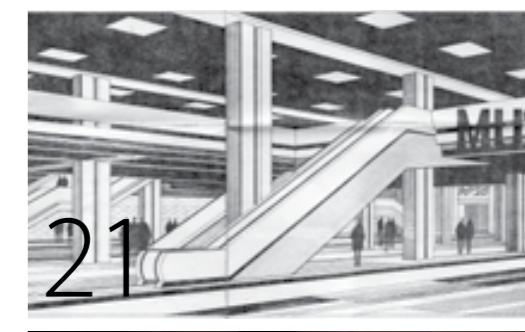
Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 28. července 2017

### NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolisovat na:  
[www.dpp.cz/dp-kontakt](http://www.dpp.cz/dp-kontakt) nebo si načtete QR kód



## 120 LET MĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU

V pátek 1. září letošního roku si připomeneme 120 let od zahájení činnosti Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, které v prvních měsících své existence vystupovaly také pod názvem Městské elektrické podniky. Elektrické podniky provozovaly městskou hromadnou dopravu a také vyráběly elektřinu. Hlavním úkolem v prvních letech existence bylo soustředění MHD do rukou jednoho městského podniku. 18. září 1897 slavnostně zahájily Elektrické podniky, jejichž je Dopravní podnik přímým nástupcem, provoz na první trati od Německého divadla kolem nádraží císaře Františka Josefa, Karlovou (dnes Seifertovou) třídou, Táboritskou, Domažlickou (Jičínskou) na Floru. Koncem června roku 1898 odkoupily Elektrické podniky koněpřežnou tramvaj a začaly s její elektrifikací. (red)

### DOD LÁKÁ NA KAČEROV A PANKRÁČ

S koncem léta každoročně přichází čas na osvědčenou akci Dopravního podniku, na kterou celé rodiny fanoušků veřejné dopravy čekají. Ani letos nebudou o Den otevřených dveří ochuzeny. U veřejnosti velmi oblíbené DOD, jak se již pro tento den vžila zkratka, má své místo v diáři v sobotu 16. září 2017. Tentokrát Dopravní podnik otevře brány kačerovského depa a stejnojmenné garáže spolu s vozovnou Pankrác. Po loňské a předloňské prohlídce zličinského a hostivařského depa je spravedlivě na radě Kačerov, v jehož blízkosti je i zmíněná garáž. Nedaleká pankrácká vozovna do trojlístku zapadá svými 90. narozeninami, které si letos připomíná; nebude chybět výstavka o historii vozovny.

Pro návštěvníky budou ve všech třech areálech připraveny nejen všechny vozy, které cestující znají, ale i speciální vozidla potřebná pro podporu, údržbu a servis. Zejména malé návštěvníky potěší, že budou přístupná k prohlídce. Hojný počet zaměstnanců bude připraven zodpovídat dotazy všetečných návštěvníků. Nebudou chybět tradiční body programu – představení dopravních a řídicích informačních systémů AUDIS a DORIS, techniky hasičů, Střední průmyslové školy dopravní, nabídka Infocenter a samozřejmě spousta atrakcí pro nejmenší návštěvníky se soutěží o ceny. Podle množství nasbíraných bodů budou při odchodu odměněni příslušným dárkem.

Areály depa, garáže a vozovny budou pro návštěvníky přístupné od 10 do 16 hodin. Jako každý rok bude připravena pro přepravu speciální DOD linka. (pel)



Foto: Petr Hejna



Foto: Václav Pospíšil

### FOTBALOVÝ TURNAJ PRO VRŠOVICE

V Sudoměřích u Bechyně se ve dnech 27. a 28. května 2017 uskutečnil již 38. ročník fotbalového turnaje O pohár PV OSZO DP Autobusy Praha. Z vítězství v dvoudenním klání se radoval tým z Vršovíc, z jehož kádru vzešli také nejlepší střelec turnaje Roman Gráf s osmi

vstřelenými góly a nejlepší brankář Roman Pavlík. Na druhém místě se umístilo družstvo z Hostivaře, třetí příčku obsadilo mužstvo z Kačerova. Nejlepším hráčem turnaje byl vyhlášen Lukáš Novotný z Klíčova. (vp)

TITULNÍ STRANA ZŘIZOVACÍ LISTINY ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ Z ROKU 1897

Foto: Archiv DPP

## Kdo nás navštívil v červnu a červenci?

I měsíce červen a červenec 2017 byly z pohledu zahraničních delegací pestré. Začátkem června umožnil DPP prohlídku depa metra Zličín dopravním odborníkům, účastníkům konference InnovaSUMP, kterou zastřešoval Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Projekt InnovaSUMP usnadňuje zavádění inovací v plánech udržitelné městské mobility směrem k nízkouhlíkovým dopravním řešením. Hlavním tématem další letní návštěvy, a to zástupců magistrátu tureckého města Izmir, byla podzemní dráha. Delegace se seznámila s vozovým parkem a infrastrukturou pražského metra formou prezentací. Program pokračoval prohlídkou nejnovějšího úseku metra A Dejvická – Nemocnice Motol s odborným výkladem a návštěvou zázemí. Předmětem zájmu dvaceti tramvajových odborníků z celého světa se koncem června stala vozovna Pankrác. Skupina se do detailu zajímala o jednotlivé typy tramvají, jejich provoz a údržbu. Zvláštní pozornost a nadšení věnovala mj. mazačce.

V červenci navštívili Opravnu tramvají zástupci řidičů tramvají z polského města Elbląg, kteří projevíli nemalé znalosti pražské tramvajové dopravy. Poslední červencovou návštěvou byla delegace ze slovenské Žiliny. Ta měla možnost zavítat do strojovny a zázemí lanovky na Petřín a detailně se seznámit s procesy vykonávanými v depu metra Zličín. (jd)

## Z JEDNÁNÍ PŘEDSTAVENSTVA DPP

Celkem dvakrát se v průběhu července 2017 sešlo na svém pravidelném zasedání představenstvo Dopravního podniku. Jednotlivá jednání se vždy řídila schváleným programem a materiály, které byly členům představenstva zaslány v časovém předstihu. Představenstvo ve sledovaném období splnilo své povinnosti dané platnou právní úpravou a stanovami DPP.

Představenstvo na svých jednáních v červenci v rámci pravidelně zařazených bodů projednávalo:

- krycí listy veřejných zakázek,
- korespondenci představenstva,
- rozbor nevhodnosti za červen 2017,
- majetkoprávní záležitosti,
- rozhodnutí o stížnostech a odvoláních o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb.

V rámci svého prvního červencového jednání v pondělí 10. července se zabývalo novelizací stanov Pražské strojírny, řešilo organizační opatření platná k 1. září 2017 a též projednávalo aktualizaci podpisového řádu. Na svém druhém červencovém zasedání, které se odehrálo v pondělí 31. července, bylo představenstvo mj. seznámeno s dopisem statutárního auditora pro vedení účetní jednotky, řešilo problematiku smluvního vztahu s Rencarem a organizační opatření k 1. září 2017. (zkb)

## STANICE JINONICE SE OTVÍRÁ



Foto: Petr Ludvíček

Stavební práce ve stanici metra Jinonice DPP zahájil 1. listopadu 2016 a výluka se blíží ke svému zdárnému konci. Důvodem rozsáhlé rekonstrukce byly především masivní průsaky vody do prostor stanice. První fáze bez výluky provozu probíhaly v technologických prostorách, až od 7. ledna 2017, kdy byla stanice vyloučena z provozu, se dotkly vlastní stanice. Vedle odstranění průsaků vody, výměny elektroinstalace, rozhlasů, osvětlení, výměny nevyhovujících materiálů z hlediska požární bezpečnosti jsme při návštěvě 21. července měli možnost vidět znovuosazování skleněných tvarovek. Tyto tak typické prvky Jinonic z dílny Františka Víznara prošly očištěnou a byly právě vkládány zpět do obložení stanice do speciálních kazet. Předpoklad otevření stanice cestujícím je středa 23. srpna 2017. Poté budou až zhruba do konce letošního listopadu probíhat dokončovací práce opět v technologických prostorách. (pel)

## CO NÁS ČEKÁ A NEMINE ANEB KALENDÁŘ AKCÍ DPP

### Srpen 2017

23. 8. Otevření zrekonstruované stanice metra Jinonice

### Září 2017

1. 9. Pojmenování tramvaje 15T po prvním generálním řediteli DPP Františku Pelikánovi u příležitosti 120. výročí zřízení Městského dopravního podniku v Praze (náměstí OSN ve Vysočanech)
16. 9. Den otevřených dveří DPP – depo Kačerov, garáž Kačerov a vozovna Pankrác (10–16 hodin)
23. 9. Den pro zaměstnance DPP – Výstaviště v Holešovicích (13–22 hodin)

Připravila: Jana Šejnohová

## PEL-MEL Z TUZEMSKÝCH DP

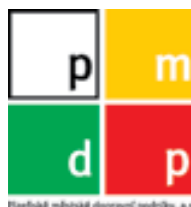


### VÝSTAVA 120 LET LIBERECKÝCH TRAMVAJÍ



Až do 10. září 2017 potrvá v Severočeském muzeu v Liberci výstava nazvaná 120 let libereckých tramvají. Expozice k výročí veřejné dopravy zahrnuje dobové fotografie, pohlednice, modely a další exponáty týkající se zejména tramvají. Opomenuta však není ani autobusová doprava, která na tramvajovou přirozeně navazovala. Návštěvníky čeká zajímavý pohled nejen na typologii dobových tramvají a autobusů, ale i na proměny Liberce jako města. Mnohé materiály, které jsou na výstavě prezentovány, jsou veřejnosti představeny vůbec poprvé.

### S KAMERAMI VE VOZECH PRO POSÍLENÍ BEZPEČNOSTI



Plzeňské městské dopravní podniky nainstalují postupně do svých autobusů, trolejbusů a tramvají kamery sledující dění uvnitř vozů. Cílem projektu je zvýšit bezpečnost cestujících i zaměstnanců PMDP. Ve vozech bude rozmístěno 5 až 8 kamer v závislosti na velikosti vozidla. Kamery budou nyní lokálně nahrávat záznam na vnitřní SD kartu a nahrávky uložit na centrální městské úložiště vždy na

konečné stanici, případně v depu, pomocí Wi-Fi připojení. Záznamy se tak z kamer dostanou na pult městské policie většinou s nejdéle půlhodinovým zpožděním. Do budoucna se počítá s online přenosem, kdy by bylo zajištěno přímé spojení s policií. Všechna vozidla by mohla být kamerami osazena během následujících 2 až 3 let.

### DOD ANEB BEZPEČNĚ DO ŠKOLY



Právě pod tímto podtitulem pořádá v sobotu 3. září 2017 od 10 do 17 hodin Den otevřených dveří Dopravní podnik Chomutova a Jirkov. Návštěvníci budou mít jako tradičně možnost nahlédnout do zázemí jednotlivých provozoven, budou se moci svěřit historickými autobusy Škoda 707 RTO, Double Deckrem Leyland a Karosou B 732 (r. v. 1990), nebo se zúčastnit komentované prohlídky areálu. Bohatý program je připraven také pro děti, které jistě potěší oblíbené simulátory a řada soutěží. Na své si přijdou také nejmladší příznivci dopravy, pro něž bude k dispozici skákací hrad, balonky a zmrzlina.

**2. ročník**  
**DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ  
V DOPRAVNÍM PODNIKU**  
3.9.2017 *aneb bezpečně do školy*

**PROGRAM**  
prohlídka vozovny a dílen, trolejbusů a autobusů, myčky a plnicíky ČNG  
• Místo Marková a Vítěza Vítěz 102 30  
• dětský animáční program s Mírou Kaplánem (11-20)  
• moderní zeďová hra Heleška Humpolc  
• prohlídka z muzikálu Děti ráje (Borek Stezáček, Tomáš Láb, Gerry Cunt)  
• simulátor zkušební jízdy, motocykl...  
• soutěž pro děti a dospělé  
• jízdy historickými autobusy Škoda 707 RTO, Double Deckler Leyland, Karosa B 732 (r. v. 1990)  
• prohlídka historického oddělení Křespa (C 735,20 (r. v. 1988))  
• komentované prohlídky v dopravním podniku  
• otevřené dveře v dílně, vozovně, dílně, myčce a plnicí ČNG  
• skákací hrad, stánek Dopravy Ústeckého kraje, balonky, zmrzlina a další

**UKÁZKY ČINNOSTÍ**  
• ukáčka techniky Police ČP  
• ukáčka techniky Kozel Černovice

**VSTUP ZDARMA**  
10:00 - 17:00  
Občerství zdarma 200 (včetně zmrzliny)  
Areál Dopravního podniku Chomutova a Jirkova

### HISTORICKÉ TRAMVAJE A TROLEJBUSY POD ŠPILBERKEM



Dopravní podnik města Brna připravil i v letošním roce pro milovníky historických vozů pravidelné víkendové jízdy. Počínaje sobotou 1. července a konče nedělí 1. října 2017 se mohou cestující svěřit historickými tramvajemi č. 107 nebo 99, které jsou typické svým dřevěným obložením, a trolejbusy 6Tr, 7Tr nebo 9Tr. Všechny tyto vozy se budou střídát na linkách H4 a H24. Jízdní řád linek H4 a H24 je ke stažení na webu [www.dpmb.cz](http://www.dpmb.cz). Na linkách platí běžný tarif IDS JMK.

### NOVÉ WEBOVÉ STRÁNKY USNADŇUJÍ VYHLEDÁVÁNÍ

Dopravní podnik města České Budějovice spustil 5. června 2017 nové webové stránky, jejichž cílem je usnadnit cestujícím vyhledávání informací o městské hromadné dopravě. Výhodou pro uživatele je skutečnost, že ve svých mobilních telefonech najdou responzivní verzi, jejímž primárním záměrem je vyhledávání časů odjezdů a příjezdů linek MHD s našeptávačem zastávek a příslušných ulic ve městě a okolních obcích. Součástí jsou i další informace o dopravním podniku, které si zájemce může kvalitně zobrazit na jakémkoli mobilním zařízení.



Dopravní podnik  
města České Budějovice, a.s.

Text: Jana Šejnohová  
Foto: Petr Ludvíček

## HLAVÁK ČÍSLO DVA

NEJVYTIŽENĚJŠÍ INFOCENTRUM DOPRAVNÍHO PODNIKU SE DOČKALO SVÉHO DVOJČETE. NECELÉ ČTYŘI ROKY POTÉ, CO BYL OTEVŘEN PRVNÍ INFOKIOSEK V SEVERNÍ ČÁSTI HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ, MOHOU NYNÍ CESTUJÍCÍ NOVĚ ZAVÍTAT TAKÉ NA JIH ODBAVOVACÍ HALY, KDE JE ČEKÁ NABÍDKA STANDARDNÍCH SLUŽEB A REKLAMNÍCH PŘEDMĚTŮ POD HLAVIČKOU DPP.

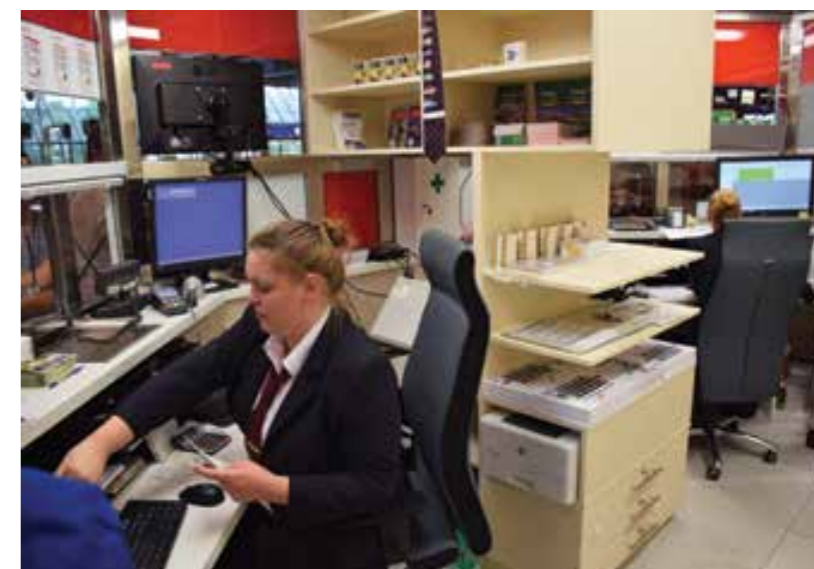
„Na otevření jsem se těšil moc. Kdy se začalo s přípravami? V podstatě ve chvíli, kdy poptávka po našich službách narostla do neakceptovatelných mezí a zároveň došlo k uzavření Infocentra na Muzeu. Jedná se o nějakého 2,5 roku práce, kdy se intenzivně připravoval projekt a zařizovalo se vše potřebné, aby další Infocentrum mohlo vzniknout,“ přibližuje v kostce několikaleté úsilí **Miroslav Sedlmajer, vedoucí Infocenter Dopravního podniku.**

Na uvítanou připravila nová pobočka informačního střediska dárky také pro své první zákazníky. Prvních 200 platících si mohlo odnést drobný prezent v podobě praktického kovového přívěsku SaveKey a další papírové skládačky soupravy M1. K mání byly již od prvního dne také oblíbené kravatové spony, které jsou prodejním hitem posledních několika měsíců.

„Kratové spony, byť jde o komisní zboží, jsou velice úspěšné. Zatím se jich prodalo cca 900 kusů. Zároveň je to jedno z mála zboží, které tady dokážeme nabídnout vzhledem k omezenému prostoru, jímž disponujeme,“ upřesňuje Sedlmajer a zároveň avizuje, na co se mohou fanoušci dopravy dále v nabídce reklamních předmětů těšit: „Co se týká komisního zboží, rádi bychom před Vánocemi dostali do prodeje trička s umělecky pojatými výjevy z městské hromadné dopravy. V plánu je i penál pro děti ve tvaru Tě-trojky. A protože marketing DPP pracuje na tom, aby rozšířil naše přímé portfolio, myslím, že je na co se těšit.“



PROVOZ INFOCENTRA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ 2 SLAVNOSTNĚ ZAHÁJIL NÁMĚSTEK PRIMÁTORKY PETR DOLÍNEK A TECHNICKÝ ŘEDITEL DPP JAN ŠUROVSKÝ



# DOPRAVNÍ SVĚT SE POTKAL V MONTREALU

PRÁZDNINOVÉ PUTOVÁNÍ LETEM SVĚTEM NÁS ZAVEDE DO SEVERNÍ AMERIKY. KONKRÉTNĚ DO KANADY, KDE SE V KVĚTNU TOHOTO ROKU KONAL MEZINÁRODNÍ KONGRES VEŘEJNÉ DOPRAVY S VÝSTAVOU UITP GLOBAL PUBLIC TRANSPORT SUMMIT. TENTO SUMMIT MÁ DLOUHOU HISTORII, KTERÁ SE DATUJE OD ROKU 1886 A SOUVISÍ SE ZALOŽENÍM SVAZU. LETOŠNÍ SVĚTOVÉ SETKÁNÍ, JAK JSME JIŽ V KVĚTNOVÉM DP KONTAKTU AVIZOVALI, HOSTIL KANADSKÝ MONTREAL.



KONGRESOVÝ PALÁC V MONTREALU PŘIVÍTAL V KVĚTNU NA 2,5 TISÍCE DELEGÁTŮ SUMMITU UITP

Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP pořádá každé dva roky mezinárodní kongres veřejné dopravy s výstavou. UITP dbá na geografickou vyváženost místa konání této nejprestižnější celosvětové události v sektoru veřejné dopravy; v roce 2011 se kongres konal v asijské Dubaji, v roce 2013 v evropské Ženevě, o dva roky později rovněž na evropském kontinentu v Miláně.

Ať se ale kongres koná kdekoliv, vždy jde o důležitý milník a málokdo z významných hráčů ve veřejné dopravě si nechá tuto událost ujít. Dá se proto bez nadsázky říci, že se dopravní svět (od politických představitelů států, regionů a měst přes zástupce průmyslu, dopravců a akademiků až po vizionáře) na několik dní přesune do jednoho místa, aby diskutoval a prozkoumal strategickou

vizi a aktivity v odvětví městské mobility pro budoucí dvouleté období.

Letošní kongres s výstavou se konal od 15. do 17. května. Hostiteli byly montrealští dopravci STM a AMT. Samotného kongresu se v kongresovém paláci v srdci Montrealu zúčastnilo přes dva a půl tisíce návštěvníků z celkem 84 států takřka všech světadílů.

## SVOBODNÝ PŘÍSTUP K INFORMACÍM A REGISTR SMLUV

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, je tzv. povinným subjektem podle **zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím**. To znamená, že je povinen zodpovídat dotazy fyzických i právnických osob, které se týkají působnosti DPP, tedy zajišťování městské hromadné dopravy.

Veřejnost i soudy se již naučily s tímto zákonem zacházet, DPP je proto častým adresátem žádostí (za rok 2016 se jednalo o 125 žádostí, za rok 2015 se jednalo o 219 žádostí). Tazatelé někdy uvádějí i důvod podání žádosti, např. přípravu diplomové práce. Zákon však zaručuje právo na informace všem bez rozdílu a bez nutnosti uvádět důvod žádosti. Důvod žádosti není podstatný a DPP jej ani zkoumat nesmí.

Nejčastěji žádosti směřují k poskytování dat jízdních řádů ve formátu GTFS a informace k pronájmu reklamních ploch. **Pokud žádost splňuje zákonné náležitosti (musí být zřejmé, kterému povinnému subjektu je určena, že se žadatel domáhá poskytnutí informace ve smyslu zákona o svobodném přístupu k informacím. Fyzická osoba uvede jméno, příjmení, datum narození, adresu místa trvalého pobytu nebo, není-li přihlášená k trvalému pobytu, adresu bydliště, právnická osoba uvede název, identifikační číslo, adresu sídla a adresu pro doručování, liší-li se od adresy sídla), má DPP povinnost žádost do 15 dnů vyřídit.** Tuto lhůtu je možné ze závažných důvodů o 10 dnů prodloužit. DPP má zřízenou elektronickou adresu pro doručování těchto žádostí, přičemž odesláním žádosti na tuto adresu je splněna podmínka určení povinného subjektu.

V případech mimořádně rozsáhlého vyhledávání informací jsou povinné subjekty oprávněny požadovat úhradu s tím spojenou. Za mimořádně rozsáhlé vyhledávání přitom nelze považovat sice zdoluhavé, avšak jednoduché výtahy z existujících dokumentů, ale pouze případy, kdy k vytvoření odpovědi nestačí pouhé mechanické vyhledání a shromáždění údajů a je tak nezbytné s těmito údaji provádět další zpracovávání.

Vedle tohoto zákona je kontrola veřejnosti zajišťována též **zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv** (zákon o registru smluv), a to za účelem transparentního a hospodárného nakládání s veřejným majetkem a s veřejnými prostředky. V registru smluv se neuveřejňují informace, které nelze poskytnout podle zákona o svobodném přístupu k informacím. **DPP jako právnická osoba, v níž má územní samosprávný celek většinou majetkovou účast, má povinnost uveřejňovat soukromoprávní smlouvy, smlouvy o poskytnutí dotace nebo návratné finanční výpomoci,** pokud nesplňují některou z výjimek z povinnosti uveřejnění. Mezi uveřejňované smlouvy patří například i kolektivní smlouva, ale i darovací smlouvy.

**Pro DPP tento zákon znamená od 1. 7. 2016 povinnost uveřejňovat smlouvy a objednávky v hodnotě nad 50000 Kč bez DPH, a to do 30 dnů od jejich uzavření.** Od 1. 7. 2017 pak tyto smlouvy a objednávky budou moci být účinné nejdříve okamžikem uveřejnění. Nebudou-li po tomto datu uveřej-

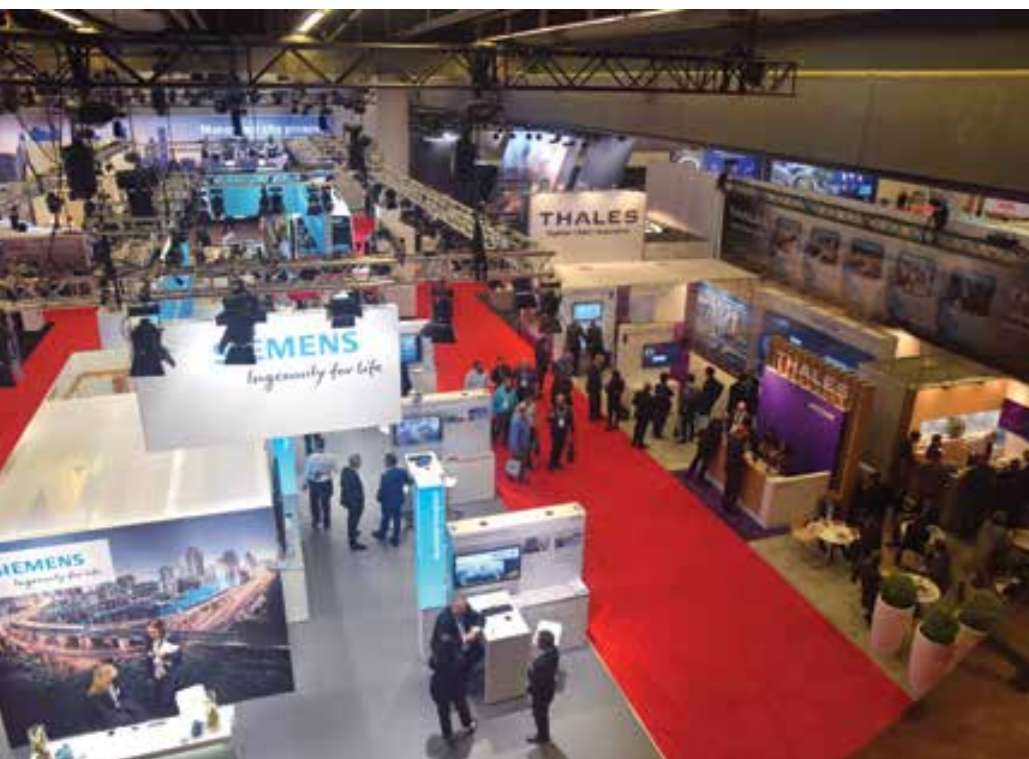
něny do tří měsíců od uzavření, platí, že jsou zrušeny od počátku. Objednávky podléhající povinnosti uveřejnění musí být nadále akceptovány pouze písemně (postačí akceptovat e-mailem). Za okamžik účinnosti akceptace je považováno datum doručení oznámení o akceptaci druhé smluvní straně. Potvrzená objednávka tedy musí být druhé smluvní straně doručena, a to bez zbytečného odkladu, jinak je považována za nepřijatou. Právě datum doručení oznámení o akceptaci je rozhodné pro vznik povinnosti uveřejnění, tj. ode dne oznámení akceptace běží doba pro uveřejnění smlouvy či objednávky.

**Zákon o svobodném přístupu k informacím spolu se zákonem o registru smluv vytvářejí efektivní možnost veřejné kontroly nakládání s finančními prostředky povinného subjektu.** Zatímco dříve se veřejnost o uzavření smluv dozvíдалa pouze ex post, nyní budou všechny smlouvy veřejně známé okamžikem nabytí jejich účinnosti. Veřejnost se pak ke konkrétním smlouvám může dotazovat podle zákona o svobodném přístupu k informacím, přičemž nejčastějším dotazem zřejmě bude výše skutečně zaplacené částky za poskytnuté plnění, dodržení smluvních termínů a uplatňování smluvních pokut. Ačkoliv tedy zákon o registru smluv přináší nové administrativní povinnosti, je velkou příležitostí k vytvoření mediálního obrazu DPP jako transparentní společnosti, která s finančními prostředky nakládá hospodárně, nediskriminačně a nemá co skrývat. ■

Kristina Staňková a Milan Zeman,  
odbor Právní



PŘEDSEDNICTVO MEZINÁRODNÍHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP PŘI ZAHÁJENÍ MONTREALSKÉHO KONGRESU, PRVNÍ ZPRAVA GENERÁLNÍ SEKRETÁŘ ALAIN FLAUSCH



Na doprovodné výstavě se na celkové ploše přes 25 tisíc metrů čtverečných plochy prezentovalo 330 společností z 30 zemí. O výstavu projevil zájem 13 tisíc návštěvníků, kteří měli možnost se seznámit s inovativními produkty a řešeními pro veřejnou dopravu. Z pohledu této statistiky byl tak letošní ročník kongresu a výstavy úspěšnější než ten minulý, milánský.

Summit UITP nabídl pohled na budoucnost trhu veřejné dopravy, který prochází rychlým vývojem. Aby byla veřejná doprava pro cestující atraktivní, musí se vypořádat se

změnami, podle úhlu pohledu i problémy, jako je digitalizace, omezování fosilních paliv, vznik nových – alternativních hráčů na trhu mobility nebo bezpečnost v oblasti hromadné dopravy osob. Doprovodná výstava sloužila k tomu, aby upozornila na obrovské množství inovací v odvětví, např. prototypy autonomních vozidel.

Stalo se již pravidlem, že každý summit veřejné dopravy UITP doprovází soutěže s oceněním projektů v mnoha kategoriích. Nejinak tomu bylo letos v Montrealu. Smyslem těchto soutěží UITP Awards (Ocenění

KE KONGRESU PATŘÍ TRADIČNĚ ODBORNÁ VÝSTAVA. A TO NE LEDAJAKÁ – PŘEDSTAVILO SE 330 SPOLEČNOSTÍ ZE 30 ZEMÍ

UITP) je upozornění na ambiciózní a inovativní projekty, které mohou být přenositelné do jiných měst a regionů. Vybrané a medializované projekty tak mohou přispět k sektorovému cíli zdvojnásobení podílu veřejné dopravy ve světě do roku 2025.

V letošním ročníku UITP Awards soutěžilo více než 230 projektů v sedmi kategoriích. Vítězové v jednotlivých kategoriích jsou uvedeni v přehledu na konci článku. Ačkoliv do letošní soutěže UITP Awards přispěl svým projektem i pražský dopravní podnik, nebyl oceněn. Budiž nám útechou, že projekty DPP byly oceněny na světových kongresech v Dubaji v roce 2011 a v Ženevě v roce 2013.

Na závěr snad ještě několik nezbytných informací. Po jednomyslném hlasování členů UITP na valném shromáždění byl v Montrealu do funkce prezidenta UITP zvolen na dva roky Pere Calvet. I v tomto ohledu respektuje UITP geografickou spravedlnost; Pere Calvet je ze Španělska a nahradil dosavadního prezidenta Masaki Ogatu z Japonska, zvoleného na milánském kongresu v roce 2015. Pere Calvet má dlouholeté zkušenosti v oblasti výstavby metra. V posledních letech se věnoval projektu metra L9 v Barceloně, což je jedna z nejvýznamnějších evropských iniciativ v oblasti metra. Jeho mandát vyprší na příštím summitu, který se bude konat v červnu 2019 ve Stockholmu.

### Nově zvolený prezident UITP Pere Calvet:

„Chystáme se vstoupit do nové éry ve veřejné dopravě v důsledku obrovských sociálních a technologických změn. Těším se na pokračování vynikající práce Masaki Ogaty jako prezidenta UITP, protože UITP má v tomto novém scénáři významnou roli. UITP bude přispívat k tomu, aby vývoj pokračoval směrem k životaschopnějším městům a spravedlivější společnosti podporou moderní, efektivní a udržitelné veřejné dopravy po celém světě“.



NOVÝ PREZIDENT UITP PERE CALVET ZE ŠPANEĽSKA DÁVÁ BUDOUČÍ DOPRAVĚ TŘI PŘÍVLASTKY: MODERNÍ, EFEKTIVNÍ A UDRŽITELNÁ

Jaká témata v oblasti veřejné dopravy budou v budoucích dvou letech akcentovat a stanou se tak nosnými tématy příštího

globálního summitu Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP? I o tom se bude jistě do té doby na stránkách DP kontaktu psát,

neboť DPP je Mezinárodním svazem veřejné dopravy vnímán jako klíčový člen v regionu střední a východní Evropy.

## VÍTĚZNÉ PROJEKTY V 7 KATEGORIÍCH UITP AWARDS 2017

### STRATEGIE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Projekt „Strategický rámec rozvoje orientovaný na dopravu v Kapském Městě“ (Jihoafrická republika) má ambiciózní cíl snížit emise oxidu uhličitého z dopravy ve městě a zvýšit do roku 2032 podíl veřejné dopravy na celkovém pohybu ve městě o úctyhodných 20 %.

### PROZÁKAZNICKÝ PŘÍSTUP

Projekt „e-Jeepney revoluce na Filipínách“ (Asie), reprezentující aplikaci k rezervaci a platbě za služby v oblasti flexibilních dopravních služeb ekologicky šetrných vozidel. Flexibilními dopravními službami jsou míněny např. vozidla na zavolanou. Odborně řečeno, veřejná doprava se realizuje flexibilně na základě poptávky ze strany cestujících, nikoliv podle fixní nabídky formou jízdních řádů dopravců.

### TECHNICKÉ A PROVOZNÍ INOVACE

Projekt „ElektriCity“ švédských společností Vesttrafik a Volvo Group v Göteborgu. Demonstrační projekt elektrických autobusů na lince 55 spojující dva univerzitní kampusy. Inovativní technologie je nasazena v reálných podmínkách provozu a je dokonale integrována do systému MHD.

### CHYTRÉ FINANCOVÁNÍ A OBCHODNÍ MODELY

Projekt „Baixanda Santista – Integrovaný systém autobusů a tramvajů“ v brazilském São Paulu je projekt spolupráce

veřejného a soukromého sektoru (PPP; Public Private Partnership). Cílem je zajištění veřejné dopravy ve městě v rámci jedné koncesní společnosti se soukromým partnerem. UITP zaujal model financování nových vznikajících systémů veřejné dopravy.

### MALÁ MĚSTA A OBLASTI S NÍZKOU HUSTOTOU

Projekt „Kolem vašeho světa“ severodánského organizátora veřejné dopravy Nordjyllands Trafikselskab. Cílem je komplexní a integrované řešení mobility pro obyvatele v regionech s nízkou hustotou. Projekt zahrnuje všechny druhy dopravy včetně sdílení automobilů.

### DESIGN

Projekt „Brána do Birminghamu“ ve Velké Británii. Realizovaný projekt železničního nádraží v Birminghamu výrazně zvýšil vnímání prostoru a zracionalizoval tok cestujících uvnitř budovy od uliční úrovně až po nástupiště a podtrhl tak dynamiku města.

### PROJEKT MLÁDEŽE – BUDOUČÍCH HYBATELŮ DOPRAVY

Softwarový projekt „Door2Door“ (od dveří ke dveřím) vedoucího týmu Ulricha Strötze. Pro UITP je příkladem přirozeného vedení lidí se schopností snadno motivovat tým studentů, který pracoval na projektu.

Text: Michal Novotný  
Foto: Petr Čáslavský, Robert Janulík a Petr Mašek

# V POTU A PRACHU POD DOHLEDEM JANA ŽIŽKY

POSLEDNÍ ŠKOLNÍ A PRVNÍ PRAZDINOVÝ TÝDEN BYL POZNAMENÁN NĚKOLIKA NA SEBE NAVAŽUJÍCÍMI VÝLUKAMI TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V OBLASTI CELÉHO ŽIŽKOVA. V RÁMCI JEJICH TRVÁNÍ PROVEDLA VRCHNÍ STAVBA DPP, SPOLU SE SVÝMI SUBDODAVATELI, OPRAVU TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V TAKOVÉM ROZSAHU A ČASE, JAKÝ NEMÁ V HISTORII TÉTO PROVOZOVNY OBDOBY.



ROZVĚTVENÍ NA KŘIŽOVATCE NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ. KAŽDÝ Z PRACOVNÍKŮ MUSÍ ZNÁT PRACOVNÍ POSTUP A VĚDĚT, CO MÁ V DANOU CHVÍLI DĚLAT

Dlouho před zahájením prací byl vypracován podrobný harmonogram, který nedovoloval žádné zaváhání. Jakákoliv nepřízeň počasí nebo porucha klíčových strojů by byla pro zdárné dokončení prací velmi problematická. V průběhu příprav se také podařilo získat všechna povolení k výstavbě bezbariérových nástupních ostrůvků zastávky Olšanská.

Akce byla zahájena ve středu 21. června 2017, kdy byly zkráceny zastávky Olšanská na jednu

soupravu a demontovány poloviny stávajících nástupních ostrůvků. První výluka začala v sobotu 24. června trháním dlažby a čištěním podloží v oblouku Olšanské náměstí – Jičínská.

Nejrozsáhlejší část stavební činnosti byla zahájena v pondělí 26. června ranním výjezdem, kdy se skoro současně rozběhly práce na několika místech uzavřeného úseku mezi Senovážným náměstím a Nákladovým nádra-

žím, resp. Florou. Nejnáročnějším úsekem zůstávala **výměna oblouků do Jičínské ulice**, které se vyměňovaly poprvé od rekonstrukce Olšanského náměstí v roce 1988. Úsek byl navíc kvůli umožnění průjezdu autobusů rozdělen na dvě etapy.

Ve čtvrtek, den před koncem výluky, ale od rána přšelo. Na tento den bylo postupem prací naplánováno svařování kolejnic a zádlazba. Jičínskou ulicí se k místu prací valila



POKLÁDKA OBLOUKŮ NA OLŠANSKÉM NÁMĚSTÍ POKRÁČOVALA I PŘI CELODENNÍM DEŠTI

voda, takže se ani jedna činnost provádět nedala. V pozdních odpoledních hodinách déšť ustal, takže kolejnice se podařilo svařit při noční směně. Ale zádlazba nabrala jednodenní manko. Vedení JDCT ve spolupráci s dopravním úsekem hledalo řešení, kdy dokončit zádlazbu části oblouků, které se nepodaří dodělat. Nakonec bylo přistoupeno k termínu čtvrtek 6. července, kdy se v Jičínské ulici zavedla jednosměrná výluka. Zkušební jízda na uzavřeném úseku mezi Senovážným náměstím a Florou proběhla v pátek 30. června v odpoledních hodinách.

Na ukončení výluky Seifertova a Jičínské ulice navázala 1. července výluka Koněnovy ulice, kdy ulice Olšanská zůstala stále ještě bez tramvajového provozu. Při této výluce **byla vyměněna kolejová rozvětvení na Nákladovém nádraží od Olšanské ulice a na křižovatce Ohrada od Vápenky**, včetně části spojovacích oblouků. Byly opraveny velké plošné panely v celé výstupní zastávce obratiště Spojovací a vyměněny celkem 3 výměny na smyčce Spojovací a křižovatce Vápenka. Mezi zastávkami Kněžská luka a Chmelnice byla lokálně opravena místa, která již delší dobu vykazovala drobné anomálie. V Olšanské ulici byla tramvajová trať podbita strojní podbíječkou a do ukončení výluky byly také zhotoveny poloviny nástupních ostrůvků zastávky Olšanská. Celá tato rozsáhlá akce byla ukončena po pouhých 4 dnech výluky zkušební jízdou v úterních večerních hodinách.

Při zkušební jízdě již ale dlaždiči začali demontovat dlažbu na Nákladovém nádraží ve směru od Ohrady. V ranních hodinách sváteční středy 5. července se začala rozebírat dlažba i na **rozvětvení Ohrada** od Nákladového nádraží. V této pětidenní výluce se podařilo vyměnit obě tyto konstrukce i se spojovacími oblouky, dokončit zádlazbu oblouku v Jičínské ulici a dokončit zádlazbu z předchozí etapy. Poslední zkušební jízda tohoto balíku



MONTÁŽ KOLEJOVÉ KONSTRUKCE V KŘIŽOVATCE OHRADA OD NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ SE ANI PŘI EXTREMNÍCH TEPLOTÁCH ZASTAVIT NEMOHLA

## STATISTICKÉ ÚDAJE

MÍSTO PRACÍ	SVÁŘEČSKÉ PRÁCE	DLAŽDIČSKÉ A ASFALTÉRSKÉ PRÁCE
Senovážné náměstí		149 m <sup>2</sup> dlažby
Seifertova ulice	52 svárů	
Olšanské náměstí - Jičínská	33 svárů, 6 metrů návaru	450 m <sup>2</sup> dlažby
Koněnova a obratiště Spojovací	26 svárů	41 m <sup>2</sup> dlažby
		105 m <sup>2</sup> litých asfaltů
Ohrada	75 svárů, 19 m návaru	460 m <sup>2</sup> dlažby
Nákladové nádraží Žižkov	83 svárů, 23 m návaru	429 m <sup>2</sup> dlažby
Zastávky Olšanská		535 bm obrubníků
		470 m <sup>2</sup> litých asfaltů
Vápenka	12 svárů, 3 m návaru	50 m <sup>2</sup>
Celkem	281 svárů, 51 m návaru	1579 m <sup>2</sup> dlažby
		535 bm obrubníků
		575 m <sup>2</sup> litých asfaltů

výluk proběhla v neděli 9. července večer. Po jejím dokončení mohl správce tramvajové trati prohlásit, že všechna naplánovaná činnost se provedla v celém rozsahu a odpovídající kvalitě.

V pondělí 17. července byly dány do zkušebního provozu i dokončené bezbariérové nástupní ostrůvky zastávky Olšanská. Jakmile Technická správa komunikací dokončí i navazující úpravy chodníků a vozovek, bude přechod přes ulici a přístup na tramvajové zastávky bezpečnější.

Velký dík za zvládnutí této mimořádně náročné akce patří všem pracovníkům provozovny Vrchní stavba, zejména stavbyvedoucím a mistrům provozu Údržba a opravy tramvajových tratí. Během 16 dní výluk bylo vymě-

něno 121 tun kolejí a kolejových konstrukcí a přesunuto 690 tun dlažebního materiálu. Při 9 pracovních směnách se svářečům Vrchní stavby podařilo svařit tolik svárů, které jsou na dvojkolejně trati o délce 880 metrů. Velký obdiv si zaslouží také dlaždiči firmy Eurovia, kteří ve spolupráci s firmou J+P GRAN dokázali ve 12 dnech vytrhat a zpětně zadlážit plochu, která odpovídá rozloze hokejového hřiště v O<sub>2</sub> aréně.

Zásadní výlukové činnosti proběhly v prvním prázdninovém týdnu, kdy byly pouze 3 pracovní dny, takže je mnozí cestující ani neznamenali. Od pondělí 10. července 2017 je jízda páteří linky č. 9 od obratiště Spojovací až k Senovážnému náměstí opět mnohem plynulejší a bez úseků, omezujících její rychlost. ■

# VÍCEDENNÍ VÝLUKY V PROVOZU METRA

Text: Zdeněk Rampa  
Foto: archiv JDCM

VÍCEDENNÍ VÝLUKY PROVOZU ZAHÁJILA JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA METRO DPP NA JAŘE 2012, KDY BYLO NUTNO KOMPLETNĚ VYMĚNIT VÝHYBKU Č. 2 V 1. KOLEJI STANICE I. P. PAVLOVA. PŘED UKONČENÍM VÝMĚNY VÝHYBEK VE ŠTĚRKOVÉM LOŽI STANIC TRATÍ A I C (K DOKONČENÍ TĚTO ETAPY JEŠTĚ CHYBÍ VYMĚNIT 4 VÝHYBKY NA OBRATU VE STANICI DEJVICKÁ) JSME PROTO OD JARA 2016 ZAHÁJILI V JEDNOTLIVÝCH MEZISTANIČNÍCH ÚSECÍCH VÝMĚNU DŘEVĚNÝCH PRAŽCŮ ZA BETONOVÉ PŘI VÍCEDENNÍCH VÝLUKÁCH NA ÚSECÍCH TRATI C.

Noční přepravní výluka (v ideálním případě cca od 1:10 do 3:40 hod.) dovoluje vyměnit pět, maximálně šest pražců. Při letošní letní souvislé výluce ve 2. koleji Muzeum C až I. P. Pavlova bylo za 9 dní výluky vyměněno 528 ks dřevěných pražců včetně demontáže a zpětné montáže stacionárních prvků vlakového zabezpečovače.

Výhybkový objekt ložený na dřevěných pražcích ve štěrkovém loži totiž nelze měnit postupně a souvislá výluka v délce alespoň tři dny proto byla nezbytností. Pro tyto akce se vždy volí v kalendáři taková konstelace, aby byl státní svátek spojen s víkendem, kdy je přepravní poptávka výrazně nižší – tím je zaručeno, že nebude narušen chod města

v pracovních dnech. Tento pracovní model úspěšně používají mnozí provozovatelé podzemních drah.

Nyní trochu teorie. **Životnost standardního dřevěného pražce v otevřeném železničném svršku** je dle příslušné normy cca 20 let, pro provoz v tunelech metra tento parametr

stanoven není. Z praxe při pravidelném sledování pěšími pochůzkáři vyplývá, že se dá uvažovat o hodnotách 40 let i více. Záleží však na mnoha okolnostech, jako jsou materiál pražce, způsob a provedení jeho impregnace, vliv okolního prostředí (agresivita průsakových vod) i způsob uložení (v oblouku či místech zvýšeného trakčního nebo brzdového namáhání).



HISTORICKY PRVNÍ VÝMĚNA DŘEVĚNÝCH PRAŽCŮ VE ŠTĚRKOVÉM LOŽI: VÝHYBKA Č. 2 V PRVNÍ KOLEJI STANICE I. P. PAVLOVA, VELIKONOCE 2012

Lze s úspěchem předpokládat, že díky posunu ve vývoji aplikovaných materiálů budou nové dřevěné pražce výhybek ve štěrkovém loži moci dosáhnout srovnatelné životnosti, nebo i nepatrně vyšší. U betonových pražců v provozu metra tyto zkušenosti zatím chybí, ale v porovnání s železničním provozem ČD v otevřeném svršku můžeme jejich životnost při ideálním uložení, které v tunelech metra určitě je, odhadnout na téměř neomezenou.

Výměna dřevěných pražců a jejich náhrada betonovými je však dlouhodobý a pomalý proces. Původní technologický postup pro tuto činnost v pravidelné noční přepravní výluce (její délka je v ideálním případě cca od 1:10 do 3:40 hod.) dovoluje vyměnit pět, maximálně šest pražců za jedinou noc; navíc trať nejpozději do hodiny po ukončení práce musí být sjízdná, i když přechodně jen omezenou rychlostí 40 km/h. Jde totiž o téměř výhradně manuální práci ve stísněných prostorových podmínkách. Tímto tempem by se požadovaný objem prací – tedy postupnou výměnou všech dožilých dřevěných pražců – podařilo realizovat až v horizontu minimálně 20 let, což je provozně neúnosné.

Díky souvislému postupu prací a možnosti pracovat paralelně na více úsecích najednou je produktivita práce mnohonásobně vyšší než při pomalém původním postupu. Doposud služba Stavby a trať JDCM tímto způsobem zajistila osazení betonových pražců v úsecích Vyšehrad – Pražského povstání v 1. koleji (2x víkendová výluka v únoru 2016) i v sousední koleji (podzim 2016: 1x 2 dny, 1x 3 dny). Letos byly velké výluky zahájeny tradičně o Velikonoce. Zařazením Velkého pátku mezi státní svátky jednotka Dopravní cesta Metro získala jedinečný čtyřdenní prostor

pro souvislé provedení náročných prací, plánovaných pro obě zhlaví ve stanici Florenc.

Při této jarní akci byly rozvětvené kolejové obvody s předstihem nahrazeny a vybaveny počítači náprav, nyní se demontovaly a odvážely již nepotřebné stykové transformátory a upravovalo se vedení zpětného trakčního proudu. Čtyřvýhybkové jižní zhlaví navíc nutně potřebovalo jak výměnu znečištěného a degradovaného štěrku (naposledy se obměnil po povodních v srpnu 2002), tak jeho celkové doplnění a podbití. Také bylo třeba vyměnit výhybkové části jednotlivých výhybek i dvojité kolejové spojky.

Při letošní letní výluce ve 2. koleji Muzeum C až I. P. Pavlova za 9 dní výluky se vyměnilo celkem 528 ks dřevěných pražců včetně demontáže a zpětné montáže stacionárních prvků vlakového zabezpečovače PA 135, což je také zdouhavá a časově náročná činnost. Současně při tomto přerušení provozu metra se stihly ještě další rozsáhlé práce, které by v jednotlivých nočních výlukách rovněž zabraly spoustu času. Šlo o výměnu konzolí přívodní kolejnice v obou tunelech mezi Muzeem a Vyšehradem, přemístění stykových transformátorů z pochozí lávky do osy kolejí (kromě uvolnění odstupové rampy jde především o zkrácení kabeláže i podstatné zlepšení elektrických vlastností tohoto zařízení na styku kolejových obvodů). Na vinohradském předmostí Nuselského mostu pak v 1. koleji proběhla výměna dilatačního zařízení včetně výměny pražců pod ním.

Na podzimní termín (17. až 19. listopadu 2017) letošní série připravujeme opět náhradu dřevěných pražců betonovými na nejstarších úsecích tratí C, tentokrát v 1. koleji Pankrác –

Pražského povstání a ve 2. koleji Pankrác – Budějovická. Stejně práce budou pokračovat i v roce příštím, úseky i termíny budou velice podobné a budou navazovat na ty části trati, které už obměnou prošly.

Jsme si plně vědomi, že tato méně populární opatření mnozí cestující přijímají s nelibostí a výhradami. Z pohledu dobrého hospodáře je však třeba konstatovat, že veškeré náklady vynaložené na požadovaný objem prací jsou v případě souvislé výluky při započítání všech podpůrných činností (náhradní doprava, informační kampaň, přesčasová práce apod.) výrazně nižší, než při variantě provádění těchto činností v pravidelných nočních přepravních výlukách.

Vysoké částky je při klasickém postupu nutno především vynakládat na mzdy posilových strojvedoucích (přesněji „druhé členy vlakových čet“), nezbytných k zajištění bezpečnosti provozu s vyloučeným vlakovým zabezpečovačem. S postupem času a při kampaních, vysvětlujících před každou výlukou její účel i výši úspor, je stále více cestujících, kteří všechny tyto okolnosti chápou ve všech souvislostech. A to je v českých zemích navýsost dobrá zpráva.

*Závěrem cítím povinnost jménem vedení jednotky Dopravní cesta Metro poděkovat všem odborným pracovníkům, kteří vícedenní výluky provozu metra připravují a zejména pak těm, kteří se na jejich realizaci aktivně podílejí. Prakticky několik let po sobě neznají, co je to slavit Velikonoce nebo obětují část školních prázdnin a místo, aby trávili dovolenou se svými dětmi, obětavě pracují pro úspěšný průběh i včasné ukončení plánovaných prací. Klobouk dolů před těmito kolegy.*



# ZAČÁTEK PRÁZDNIN VE ZNAMENÍ NÁHRADNÍ DOPRAVY

KOMBINACE VÝLUK TRAMVAJÍ, METRA A TAKÉ ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ NA PŘELOMU ČERVNA A ČERVENCE 2017 DŮKLADNĚ PROVĚŘILA PERSONÁLNÍ KAPACITY JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY. DPP VŠAK ZNOVU POTVRDIL SCHOPNOST ZAJIŠTĚNÍ TAKTO ROZSÁHLÝCH AKCÍ A TAKÉ NEZASTUPITELNOU ROLI AUTOBUSOVÉ DOPRAVY PŘI JEJICH ZABEZPEČOVÁNÍ.



LINKA NAD X10 V ULICI JANA ŽELIVSKÉHO

Letní období je pravidelně využíváno k opravám a modernizacím silničních komunikací, tratí metra, tramvajů, železnice, ale i inženýrských sítí pod těmito infrastrukturními stavbami. Nejinak tomu bylo v letošním roce, kdy zejména první červencový týden s dvěma svátky uprostřed přímo vybízel k intenzivní výlukové činnosti.

Stavební a výluková činnost je náročná z řady hledisek, vzhledem k vývoji trhu práce však

roste důležitost problematiky zajištění potřebného provozního personálu. V situaci, kdy se i přes intenzivní nábor řidičů zatím nepodařilo plně pokrýt dubnové navyšování výkonů na pravidelných linkách, nebylo obsazení požadovaného vysokého výlukového vypravení (navíc v období dovolených) pro jednotlivé garáže vůbec jednoduché. Vše se nakonec podařilo díky vstřícnému přístupu řidičů autobusů, řadě směn odpracovaných z volna a také významné pomoci „brigádníků“.

Oproti běžným prázdninovým grafikonům bylo vypravení v prvním červencovém týdnu zvýšeno každý pracovní den o 59 autobusů a 113 řidičů, navýšení v nepracovní dny činilo 44 autobusů a 84 řidičů.

Hektických šestnáct dnů náhradní autobusové dopravy začalo již v sobotu 24. června 2017 postupně několika vyloučenými úseky tramvajové sítě v kombinaci s náhradou vlakových spojů Českých drah na dvou tratích. První červencovou sobotu se rozsah tramvajových výluk navýšil a přibyla stěžejní akce, náhradní doprava za metro C v úseku Florenc – Pražského povstání.



AUTOBUSY NA LINCE XC ZAJIŠTILY CELKEM 5835 SPOJŮ VE SMĚRU PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ A 5844 SPOJŮ VE SMĚRU FLORENC

## Metro přerušeno v nejzatíženějším úseku

Červencové výluky metra nejsou v posledních letech žádnou novinkou. Zásadní letošní změnou však bylo úplné vyloučení provozu trasy C v nejzatíženějším úseku. Pro přípravu a zajištění náhradní dopravy byly kromě vedení trasy po silně zatížené magistrále komplikací také omezené prostorové možnosti v oblasti Florence, které v tomto uzlu neumožnily odstavky pro vyrovnání případného zpoždění či čerpání přestávek.

První opravdovou zatěžkávací zkouškou pro linku XC bylo pondělí 3. července dopoledne. Vlivem zahlcení magistrály a nerespektování vyhrazených jízdních pruhů řidiči ostatních vozidel došlo k takovému zpoždění, že ani 34 nasazených kloubových autobusů nestačilo poptávce cestujících. Situaci se podařilo zvládnout díky nasazení dalších zálohových vozů a také zajištění asistence policejních složek v místech preferenčních opatření.

I přes veškeré úsilí během přípravy a následné operativy se však některá komplikovaná místa ideálně vyřešit nepodařilo.

Jednalo se zejména o souběžně zahájené výkopové práce v křižovatce Legerova x Vinohradská, které snižovaly kapacitu celé magistrály ve směru na Florenc. Dlouhodobým problémem je také kapacita zastávkových prostorů u Hlavního nádraží, která nepostačuje ani v běžném provozu, natož při minutovém intervalu vozů náhradní dopravy. Třetím bodem bylo nastavení některých světelně řízených křižovatek, resp. chybějící možnost aktivní preference v potřebném směru (např. Křížkova x Ke Štvanici od nástupní zastávky Florenc).

## 50 tisíc osob na koncertu v Letňanech

Pověstnou třešničkou na dortu bylo zajištění dalšího posílení (již tak dost posílené) autobusové dopravy v úterý 4. července pro návoz a odvoz návštěvníků koncertu Guns N' Roses v Letňanech. Kromě celodenní úpravy provozu u stanice metra Letňany byly ve večerním období doplněny posilové spoje na linkách 136, 140 a 195 ve směru do centra.



POSILOVÉ VOZY NA FLORENCI PŘI KONCERTU SKUPINY GUNS N' ROSES



LINKA X9 NÁHRADNÍ DOPRAVY NA OHRADĚ

Obdobné opatření bylo připraveno pro linku XC v návaznosti na posílený provoz metra. Od cca 22:30 do 0:30 tak byly odjezdy linky XC z Florence dispečersky řízeny dle poptávky kombinací pravidelných a posilových vozů.

Pro úplnost je třeba doplnit, že autobusy DPP v uvedeném období zajistily opakovaně ještě operativní náhradní dopravu za ČD v oblasti Černošic a Dobrušky (podzemní trati, spadlé stromy) a dále Kralup a Říčany (mimořádné události). Nezbyvá, než poděkovat všem zúčastněným řidičům, dispečerům a dalším zainteresovaným zaměstnancům za vstřícný a profesionální přístup a výbornou reprezentaci DPP a popřát všem klidnou a zaslouženou dovolenou.

## PŘEHLED VÝKONŮ A ODPRACOVANÝCH HODIN ŘIDIČŮ NA NAD 26. 6. – 9. 7. 2017

	NAD za metro		NAD za tramvaje		NAD za ČD		NAD celkem	
	km	prac. hodiny	km	prac. hodiny	km	prac. hodiny	km	prac. hodiny
26. 6. – 2. 7.	13 210	892	19 163	1 869	2 855	195	35 228	2 956
3. 7. – 9. 7.	54 058	3 655	22 451	2 194	1 402	83	77 911	5 932
<b>celkem</b>	<b>67 268</b>	<b>4 547</b>	<b>41 614</b>	<b>4 063</b>	<b>4 257</b>	<b>278</b>	<b>113 139</b>	<b>8 888</b>

## ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE

DÍL ČTVRTÝ:  
NA DĚDINU KONEČNĚ  
PO KOLEJÍCH?

ČTVRTÝ DÍL POVÍDÁNÍ O NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍCH BUDE ZASVĚCEN PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI Z DIVOKÉ ŠÁRKY NA SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ V PRAZE 6. O TĚTO TRATI JE PRŮBĚŽNĚ MNOHO SLYŠET UŽ TŘI DESÍTKY LET, TEPRVE NYNÍ SE VŠAK REÁLNĚ PŘIPRAVUJE JEJÍ VÝSTAVBA. PŘIBLÍŽÍME SI DŮVODY, PROČ STIHL TUTO TRATĚ TAKOVÝ OSUD A ZDA SE JÍ OPRAVDU BLÝSKÁ NA LEPŠÍ ČASY.



VIZUALIZACE TRAMVAJOVÉ TRATĚ V ULICI VLASTINA – STAV PROJEKTU Z ROKU 2013. NOVĚ BUDE TRATĚ ZATRAVNĚNA A DOJDE KE ZMĚNĚ ORGANIZACE PARKOVÁNÍ

## Potřebuje sídliště Na Dědině tramvaj?

K odpovědi na otázku je třeba znalost historických souvislostí. Sídlíště Na Dědině bylo navrženo urbanistickou studií v polovině 70. let minulého století s poměrně citlivým začleněním do již existující zástavby širšího okolí. Od počátku bylo uvažováno o budoucí obsluze tramvajovou dopravou v ulici Vlastina s ukončením u křižovatky s ulicí Drnovskou. Výstavba sídliště postupně probíhala od roku 1978 a trvala do 80. let, poslední stavby navazující na Dědinu byly dokončeny dokonce až v roce 1992.

Plánovaná tramvajová trať na Dědinu byla zanesena do územního plánu hl. m. Prahy v roce 1986, v realizaci však dostaly přednost jiné městské investice a na dědinskou trať nedošlo. Městská doprava na Dědinu byla prozatímně řešena autobusovými linkami, vedenými Vlastinou a Evropskou ulicí v souběhu s tramvajovou tratí až ke stanici metra Dejvická. Tento stav však doznal postupných změn vzhledem k nepravdivosti provozu na Evropské ulici při růstu individuální dopravy a finálně byly od dubna 2015 autobusy z Dědiny ukončeny u nové stanice metra Nádraží Veveřslavín.

Přímá doprava z Dědiny je tak dnes omezena pouze ke stanici Nádraží Veveřslavín, nikoliv dále do lokálních center Prahy 6 (například Vítězné náměstí a jeho okolí), kde je zbytná autobusová doprava nežádoucí. Plánované zavedení tramvají na Dědinu znamená jistotu trasování přímých linek z Dědiny až do centra Prahy 6 na Vítězné náměstí i dále do sousedních městských částí.

Dalším přínosem tramvajové dopravy pro Dědinu je nasazení souprav s převládajícím podílem nových vozů 15 T, a tím i navýšení kapacity jednotlivých spojů proti autobusům.

Vzhledem k tomu, že jižně od současného sídliště se nachází objekt ve správě Ministerstva obrany ČR, zčásti uvažovaný v urbanistických studiích k transformaci na obytnou funkci, je nezbytné v otázkách kapacity MHD uvažovat do budoucna, což právě tramvaje splňují. Podél ulice Drnovská se developerské záměry objevují již v současné době. Dědina tedy tramvaj jednoznačně potřebuje – pro své okamžité zájmy zlepšení dostupných cílů, ale také s ohledem na budoucnost, která by bez tramvají znamenala výrazné navýšování provozu autobusů i individuálního automobilismu.

## Jaká byla dosavadní příprava trati na Dědinu?

Pro tramvajovou trasu na Dědinu byla zpracována v 90. letech studie, uvažující trasování ulic Vlastina a smyčku na jejím konci. Trať však postavena nebyla. Zčásti se tak stalo i vlivem vývoje koncepce dopravy na blízké letiště v Ruzyni, neboť do územního plánu bylo v roce 2008 zaneseno prodloužení trasy metra A na letiště včetně stanice právě na Dědině. Výstavba metra byla však prozatím realizována pouze k Nemocnici Motol (provozní úsek V.A z roku 2015).

V souvislosti s touto stavbou byla v roce 2010 zadána Útvarem rozvoje hl. m. Prahy rozsáhlá studie zkoumající možnosti vedení tramvajové trati na letiště od stanice metra Nádraží Veveřslavín. Zatímco v otázkách přímé dopravy na letiště studie potvrdila mnoho let známá fakta, v aspektech tramvajové dopravy studie opět otevřela otázku tramvajové trati na Dědinu. Bylo navrženo inovativní řešení uličního profilu s minimalizací kácení stávajících stromů a výsadbou nové aleje v úseku Vlastiny ulice podél sídliště. Závěry studie v roce 2011 byly jednoznačným impulsem k obnovení projektové přípravy trati, která byla toho času v územních plánech zanesena přesně čtvrt století.

Obnovení prací na projektech tramvajové trati na Dědinu bylo uvažováno v koordinaci se stavbou metra V.A do Motola, záhy však bylo zjištěno, že tento termín není reálný. Projekt, vypracovaný v roce 2013, sice umožnil získání souhlasného stanoviska EIA (vyhodnocení vlivů stavby na životní prostředí), ale střetl se s odporem místních obyvatel. Zčásti byl tento nesouhlas způsoben nedostatkem informací, některé impulsy od residentů však byly vážnými tématy k řešení – zejména pak snížení počtu parkovacích míst a navržené změny v organizaci dopravy plánované dle ideálů nedávné studie. Odpor proti projektu se stal impulsem k řešení obvyklému u přípravy tramvajových tratí v zahraničí – diskusi s občany a následné úpravě projektu.

Tato fáze probíhala do roku 2016 za osobní intervence zástupců vedení hlavního města Prahy a městské části Praha 6. Upravené řešení bylo představeno ve dvou fázích informační kampaní, realizovanou pod vedením městské části Praha 6. Z hlediska technického řešení tramvajové trati nebyla zjištěna potřeba žádných úprav, k zásadním změnám patřily úpravy tras individuální dopravy (odstranění navržené nové křižovatky na

Evropské ulici) a navýšení počtu parkovacích stání, což bylo zajištěno zejména zahájením přípravy realizace parkovacího domu.

## Jaká tedy bude trať na Dědinu?

Navržená trať začíná v Evropské ulici, kde pokračuje za stávající smyčkou Divoká Šárka a odbočuje vlevo do ulice Vlastina. Zde je trať vedena nejprve do křižovatky s ulicí U Silnice ve společném koridoru s nekolejovou dopravou. V dalším pokračování je založeno nové urbanistické řešení ulice Vlastina, kde je ve středu ulice stromořadí a od něj k okrajům postupně zatrávněná tramvajová trať a jízdní pruhy pro automobily. Stromořadí v ose ulice je zčásti stávající, v úseku mezi zastávkami Sídlíště Na Dědině a Ciolkovského pak nově vysazené. Nové uspořádání vyžaduje v souladu s územním plánem rozšíření ulice na jižní stranu na úkor sousedního areálu ve správě Ministerstva obrany ČR. Po opuštění ulice Vlastina trať vede severním směrem v boční poloze podél ulice Drnovská a je ukončena novým smyčkovým obřadím s názvem Dědinská poblíž křižovatky se stejnojmennou ulicí.

Celková délka trati je 2,3 km a je navrženo pět párů tramvajových zastávek. Po zprovoznění trati dojde k redukci autobusové dopravy. Celková kapacita MHD se však zvýší a dojde také ke snížení hluku z dopravy, neboť pro tramvaje platí paradoxně přísnější limity, než pro silniční dopravu. V ose Vlastiny ulice u sídliště bude založeno nové stromořadí, které zajistí i v případě budoucí zástavby dnešního areálu vojenského útvaru vzdušnější a zelenější koridor ulice. Pro zajištění náhrady parkovacích stání v lokalitě byla jako samostatná investice hl. m. Prahy zahájena příprava parkovacího domu u křižovatky ulic Vlastina a Drnovská. Podoba parkovacího domu je navrhována na základě architektonické soutěže za účasti zástupců místních obyvatel a výstavba má být časově koordinována s tramvajovou tratí.

## Kdy uslyšíme hlášení „Dědinská, konečná zastávka“?

Projektantem tramvajové trati i smluvním obstaratelem příslušných povolení je společnost Metroprojekt Praha, a. s., která v roce 2016 vypracovala upravenou verzi projektu k územnímu řízení se zpracováním požadavků z komunikace se zástupci místních obyvatel. V této fázi byl stanoven plán dokončení projektové přípravy a výstavby k zahájení provozu v roce 2020.

Celková délka trati je 2,3 km a je navrženo pět párů tramvajových zastávek. Po zprovoznění trati dojde k redukci autobusové dopravy. Celková kapacita MHD se však zvýší a dojde také ke snížení hluku z dopravy, neboť pro tramvaje platí paradoxně přísnější limity, než pro silniční dopravu.



SITUACE V OBLASTI SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ – ZAKRESLENÁ NOVÁ TRAMVAJOVÁ TRÁŤ ULICEMI VLASTINA A DRNOVSKÁ (ČERVENÁ ČÁRA) S PLÁNOVANÝM PRODLOUŽENÍM K TERMINÁLU 3 RUZYŇSKÉHO LETIŠTĚ (PŘERUŠOVANÁ ČERVENÁ ČÁRA)

Při zpracování projektu bylo zjištěno, že v roce 2016 byl nařízením vlády změněn výklad hlukových limitů pro stavbu tramvajových tratí. Nové nařízení obsahuje nedostatky, diskriminující tramvajovou dopravu, což znamenalo nutnost náročných jednání a pozastavení přípravy trati téměř na rok. Smutnou realitou je fakt, že k této situaci došlo u projektu, který významně snižuje celkové hodnoty hluku z dopravy v ulici Vlastina, stejně jako snižuje hluk způsobovaný vozidly městské hromadné dopravy. Dalším významným faktorem, který podstatně zasáhl do harmonogramu projektu, se stalo v roce 2017 jednání o upřesnění technického řešení kontaktu nové stavby s areálem Ministerstva obrany ČR. Teprve po nalezení kompromisu a jeho zapracování

do projektové dokumentace může být pro stavbu podána žádost o územní rozhodnutí.

Projekt tramvajové trati Divoká Šárka – Dědická je sledován z hlediska možnosti spolufinancování z fondů Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava (OPD II) s předpokladem podání žádosti v roce 2018. Pouze v případě vydání územního rozhodnutí i stavebního povolení do konce roku 2018 je stále reálná výstavba trati do konce roku 2020. Stěžejní pro dodržení tohoto termínu bude vyřešení výše popsaných problémů vzniklých při přípravě projektu pro územní řízení a dále také řešení majetkoprávních vztahů s vlastníky pozemků zasazených stavbou.

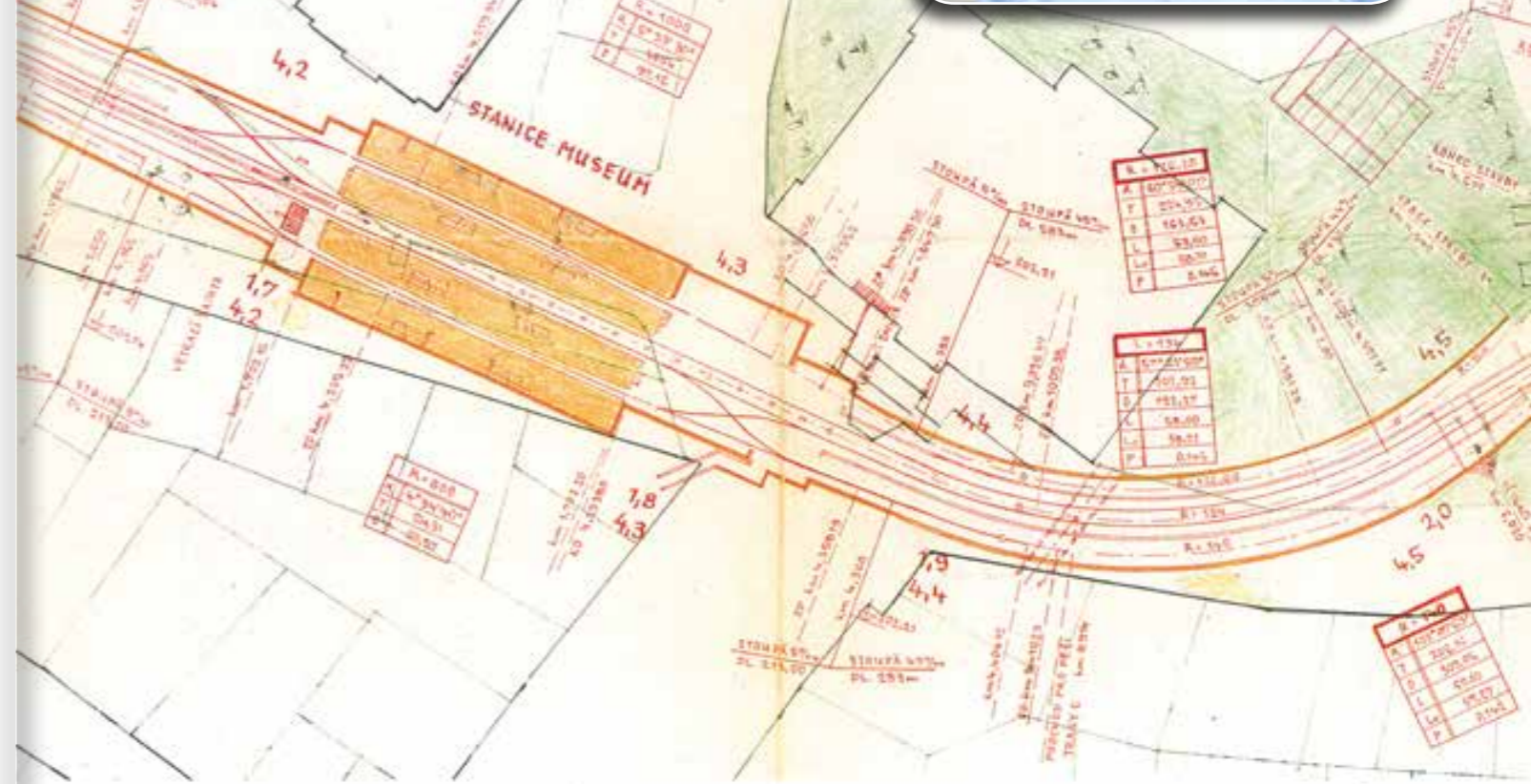
Budou-li popsané snahy úspěšné, mají obyvatelé Dědiny naději na komfortní tramvajovou dopravu k metru, ale i na přímé bezbariérové spojení na Vítězné náměstí i do dalších městských částí dle trasování tramvajových linek. Na tramvajovou trať na Dědinu by mělo být v dalších pěti letech napojeno pokračování do lokality starého letiště (tzv. Terminál 3), kde se nachází provozní a administrativní zázemí letiště a je zde plánována i nová bytová výstavba.

V následujícím čísle DP kontaktu bude popsána poslední z trojice nejvíce pokročilých tramvajových tratí – úsek ze Sídliště Modřany do Libuše, o kterém často slyšíme v souvislosti s výstavbou trasy metra D, na které stavba ve skutečnosti není zcela závislá. ■

# PODPOVRCHOVÁ TRAMVAJ NEBO METRO?

## PŘED PADESÁTI LETY SE ROZHODLO

### ZPOVĚĚ PŘÍMÉHO ÚČASTNÍKA DISKUSÍ O BUDOUCÍ PODOBĚ PRAŽSKÉ PODPOVRCHOVÉ DOPRAVY



PO ÚNORU 1948 ÚVAHY O METRU OPĚT ZMIZELY, PROTOŽE BYLY JINÉ SOCIALISTICKÉ ÚKOLY. NAVÍC TEHDY NEBYLY PROBLÉMY S DOPRAVOU, PROTOŽE AŽ DO ROKU 1961 NEEXISTOVAL VOLNÝ PRODEJ OSOBNÍCH AUT. AUTA MOHLY MÍT JEN STÁTNÍ PODNIKY NEBO VYBRANÉ KATEGORIE OBYVATEL. TRAMVAJE TEHDY JEZDILY V INTERVALU PĚT MINUT, KDYŽ BYLO POTŘEBA, TAK SE INTERVAL JEŠTĚ ZKRÁTIL NA POLOVINU. POSTUPNĚ ALE TRAMVAJOVÁ DOPRAVA V PRAZE HOUSTLA A V NĚKTERÝCH ÚSECÍCH JEZDILY JEN KROKEM. ZHORŠENÁ SITUACE VEDLA MAGISTRÁT K TOMU, ABY NĚCO S MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVOU SKUTEČNĚ UDĚLAL...

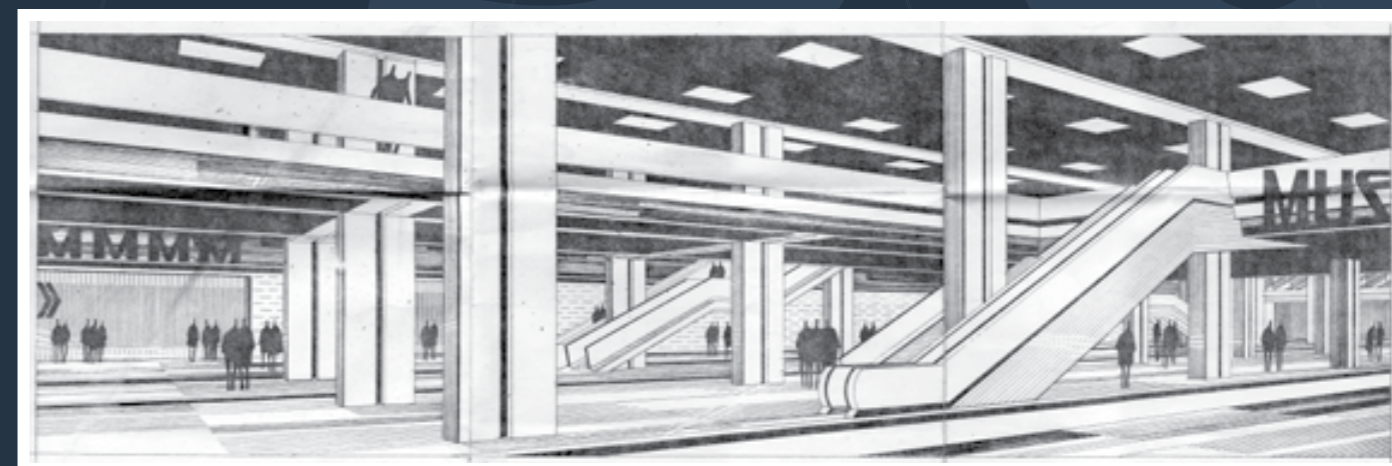
VLADIMÍR JIROUT



VIZUALIZACE ČTYŘKOLEJNÉ STANICE PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE MUZEUM Z ROKU 1967 DLE NÁVRHU ARCHITEKTŮ TRNKY A KOZLA

## REDAKČNÍ PROLOG

Rychlost, spolehlivost a bezpečnost, to jsou hlavní devízy pražského metra za více než 43 let jeho provozu. Jeden a čtvrt miliónu cestujících využívá služeb metra každý pracovní den. Dnes není mnoho Pražanů, kteří by si dokázali život bez metra představit, stačí přerušení provozu na několik dní a na životě v české metropoli se to projeví. Kdo zažil povodně roku 2002, tak si určitě pamatuje, jak důležitou pražskou tepnou metro je. Tehdy byl přerušen provoz na všech třech tratích a cestování náhradní dopravou nebyl žádný med.



VIZUALIZACE ČTYŘKOLEJNÉ STANICE PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE MUZEUM Z ROKU 1967 DLE NÁVRHU ARCHITEKTŮ TRNKY A KOZLA

Odborníci vědí, že začátkem ledna roku 1966 byla zahájena stavba pražské podpovrchové tramvaje, teprve o rok a půl později bylo rozhodnuto, že Praha nebude mít podpovrchovou tramvaj, ale metro, přesně řečeno rychlodráhu, jak se tehdy hojně používalo. 9. srpna letošního roku to bude přesně padesát let, co vláda ČSSR přijala usnesení č. 288 z 9. srpna 1967, kterým byla změna potvrzena. Co vedlo ke změně stanoviska? Kdo stál za touto změnou? Co vše se odehrávalo, než změna byla československou vládou schválena? Na tyto otázky se pokouší odpovědět rozsáhlá zpráva architekta VLADIMÍRA JIROUTA, který byl společně se svým spolužákem Ivanem Noskem jednou z důležitých postav v pozadí. Výpověď tehdejšího studenta postgraduálního studia na Akademii výtvarných umění je doplněna několika dobovými citacemi z odborných materiálů či denního tisku.

## KRÁTKÉ PŘEDSTAVENÍ

Od dětství mě zajímala doprava a sám jsem si plánoval, kde by mohly jezdit například trolejbusy. Plánoval jsem je ve Slezské uli-

ci a ony tam potom skutečně začaly jezdit v roce 1949, ale nebylo to nic odborného, kreslil jsem si to, protože se mi to líbilo a bavilo mě to.

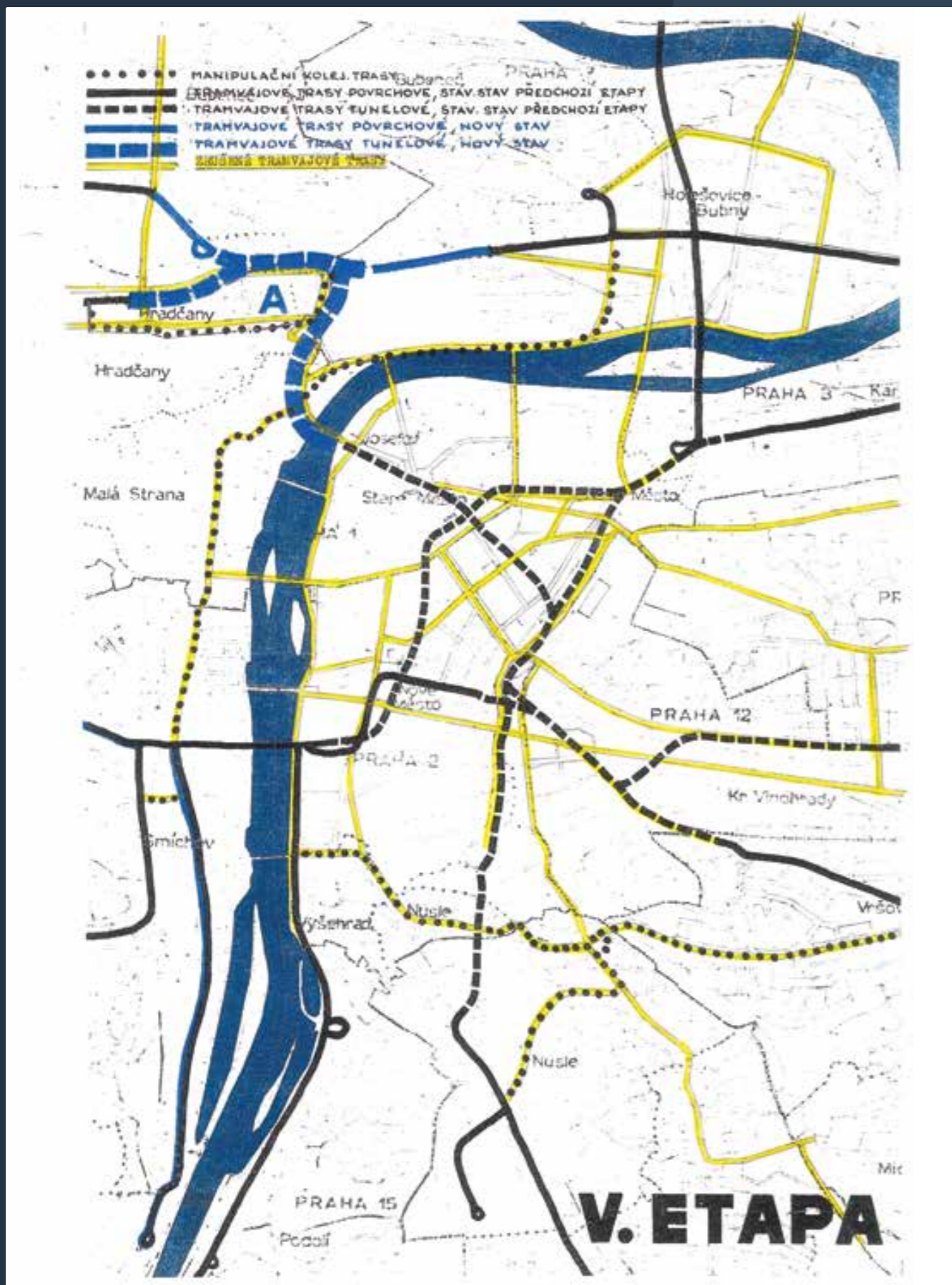
Následně jsem se dozvěděl od rodičů o pařížském metru, protože moji rodiče v Paříži několik let žili a seznámili se tam. Já jsem se dostal do Paříže v roce 1947. Tehdy jsem jel na skautské Jamboree, které se konalo sedmdesát kilometrů od Paříže, ale měli jsme dva dny, abychom se do francouzského hlavního města podívali. Tehdy jsem jezdil metrem sem a tam, poznal jsem, jaký je to úžasný systém. To ještě pařížské metro patřilo k těm nejstarším, bylo takovou babičkou. Jeho síť kopírovala ulice, mělo malé oblouky, ale uvědomoval jsem si výhody a nevýhody celého systému. Navíc v roce 1945 se začaly objevovat články o tom, že by v Praze mohlo být metro. Já mám ještě schován jeden časopis, kde je kresba stanice Klárov.

Od roku 1926 se o zavedení metra snažil profesor Dr. Vladimír List, který vypracoval první projekt pražského metra. Nebyla to jenom fantazie na papíře, ale propracovaný

projekt, neboť profesor List byl také národohospodář, nejen elektrikář. Navrhoval, že by první trasa měla být Anděl – Balabenka, tedy vést do míst, kde jsou fabriky, kde bude velká poptávka, ale také příjem, myslím hospodárně. Za první republiky se projekt stále odkládal, podle něj to nebylo jen z důvodu nedostatku financí, ale mohlo to být způsobeno také tím, že se pražský magistrát bál konkurence tramvajím.

## ŠEDESÁTÁ LÉTA A SITUACE V PRAZE

Po únoru 1948 úvahy o metru opět zmizely, protože byly jiné socialistické úkoly. Navíc tehdy nebyly problémy s dopravou, protože až do roku 1961 neexistoval volný prodej osobních aut. Auta mohly mít jen státní podniky nebo vybrané kategorie obyvatel. Tramvaje tehdy jezdily v intervalu pět minut, když bylo potřeba, tak se interval ještě zkrátil na polovinu. Postupně ale tramvajová doprava v Praze houstla a v některých úsecích jezdila jen krokem. Zhoršená situace vedla magistrát k tomu, aby něco s městskou hromadnou dopravou skutečně udělal.



JEDEN Z NÁVRHŮ ZMĚN VEDENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ PO ZPROVOZNĚNÍ PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE

Jako student jsem jezdil jako průvodčí ve střešovické vozovně, a tak jsem poznal dopravu v Praze od čtyř hodin od rána, někdy až do půlnoci. Viděl jsem na vlastní oči, jak doprava houstne, a prožil jsem si špičku. Měl jsem přehled o tom, kde jsou kapacitní problémy a kde nikoliv, to běžný laik vidět nemohl. Pro mě to byl ucelený zážitek, po kterém jsem věděl, co by doprava v Praze mohla potřebovat a co ne.

V šedesátých letech jsem stavěl lanovku v Krkonoších, ale dostal jsem se do Prahy na konsorcium, což byla vědecká společnost, kde zúčastnění poměrně svobodně říkali své

### ZAČÁTEK NA AKADEMII VÝTVARNÝCH UMĚNÍ

Po návratu do Prahy jsem nastoupil na postgraduální studium na Akademii výtvarných umění, na školu architektury a urbanismu pod vedením profesora Jaroslava Fagnera. Na škole byly jiné úkoly než doprava, například klášter Emauzy nebo budova Karolina. V létě před tím, než jsem na školu nastoupil, jsem o prázdninách navštívil východní Berlín, Varšavu, Gdaňsk, Gdyni, Sopoty a také Budapešť. Seznámil jsem se tam se systémem S-bahnu, neboli Stadtbahnu nebo také Schnellbahnu, u nás obecně nazývaného rychlodráhou.



PŘEDPOKLÁDANÁ PODOBA STANICE PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE NÁMĚSTÍ REPUBLIKY

názory na pražskou dopravu a už tehdy měli někteří pochybnosti nad vedením tramvají v Praze. Na druhou stranu tam byli zastánci tramvají, kteří je ostře bránili a navrhovali, že 21 tramvajových linek bude sloučeno do tří podzemních tras v centru, a tím bude situace vyřešena. Tato skutečnost mě zaujala a začal jsem o ní přemýšlet.

Na škole jsme připravovali soutěž na Emauzy a já jsem byl pomocníkem profesora Stefana, což byl kunsthistorik, se kterým jsme se bavili i o jiných věcech a řeč přišla i na dopravu. Profesor mi tehdy řekl, ať s mými návrhy na řešení dopravy v Praze jdu v každém případě za profesorem Fagnerem. Namítal jsem, že ho to nebude zajímat, protože se jedná

V LETECH 1962–65 BYLA ZPRACOVÁNA STUDIE PODZEMNÍ TRAMVAJE, KTERÁ MĚLA PROKÁZAT TECHNICKOU REALIZOVATELNOST A SCHOPNOST PROVOZU 119,1 KM DVOUKOLEJNÝCH TRAMVAJOVÝCH TRAS, Z NICHŽ MÁ BÝT DO ROKU 1980 14,3 KILOMETRU V CENTRU V TUNELECH. KE STUDII PROBĚHLO V R. 1965 OPONENTNÍ ŘÍZENÍ, JEHOŽ ZÁVĚREČNÁ PORADA JEDNOMYSLNĚ SOUHLASILA S NAVRHOVANÝM ŘEŠENÍM. NA JEHO ZÁKLADĚ SCHVÁLILA VLÁDA USNESENÍM Č. 239 Z 2. 6. 1965 STUDII, KTERÁ SE STALA PODKLADEM DALŠÍHO STUPNĚ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE, A ULOŽILA NVP (NÁRODNÍ VÝBOR HL. M. PRAHY – pozn. red.) PŘEDLOŽIT NÁVRH OPATŘENÍ NA ZAJIŠTĚNÍ OPTIMÁLNÍHO PRŮBĚHU VÝSTAVBY A JEJÍHO ZAHÁJENÍ. V ROCE 1966 BYL DOKONČEN ÚVODNÍ PROJEKT TRASY „C“.

MLADÁ FRONTA, 12. 8. 1967

o technickou věc, ale stejně jsem dostal za úkol, abych neváhal a vyrazil za ním. Ze své letní cesty jsem měl několik záběrů na 8mm filmu, tak jsem to sestříhal a přidal několik fotografií, dodal jsem si odvahy a vyrazil za profesorem Fagnerem. Přidal jsem i historický úvod, neboť jsem si byl vědom, že téma dopravy na akademii úplně nepatří. Doplnil jsem ovšem, že i doprava vytváří urbanismus, protože se kvůli některým dopravním stavbám bourají části měst. Po skončení mého výkladu nastalo hrobové ticho a všichni čekali, co na to řekne Pán, tak se profesoru Fagnerovi říkalo. Následovala otázka, jestli je to všechno, a potom profesor Fagner poděkoval za velice zajímavý večer a zeptal se, čemu se na jaře 1966 věnuji. Následně řekl, ať současné věci pustím z hlavy a věnuji se jenom dopravě, protože ho to zaujalo. Navíc mi slíbil, že mi bude zvat odborníky, kteří mi s problematikou pomohou.

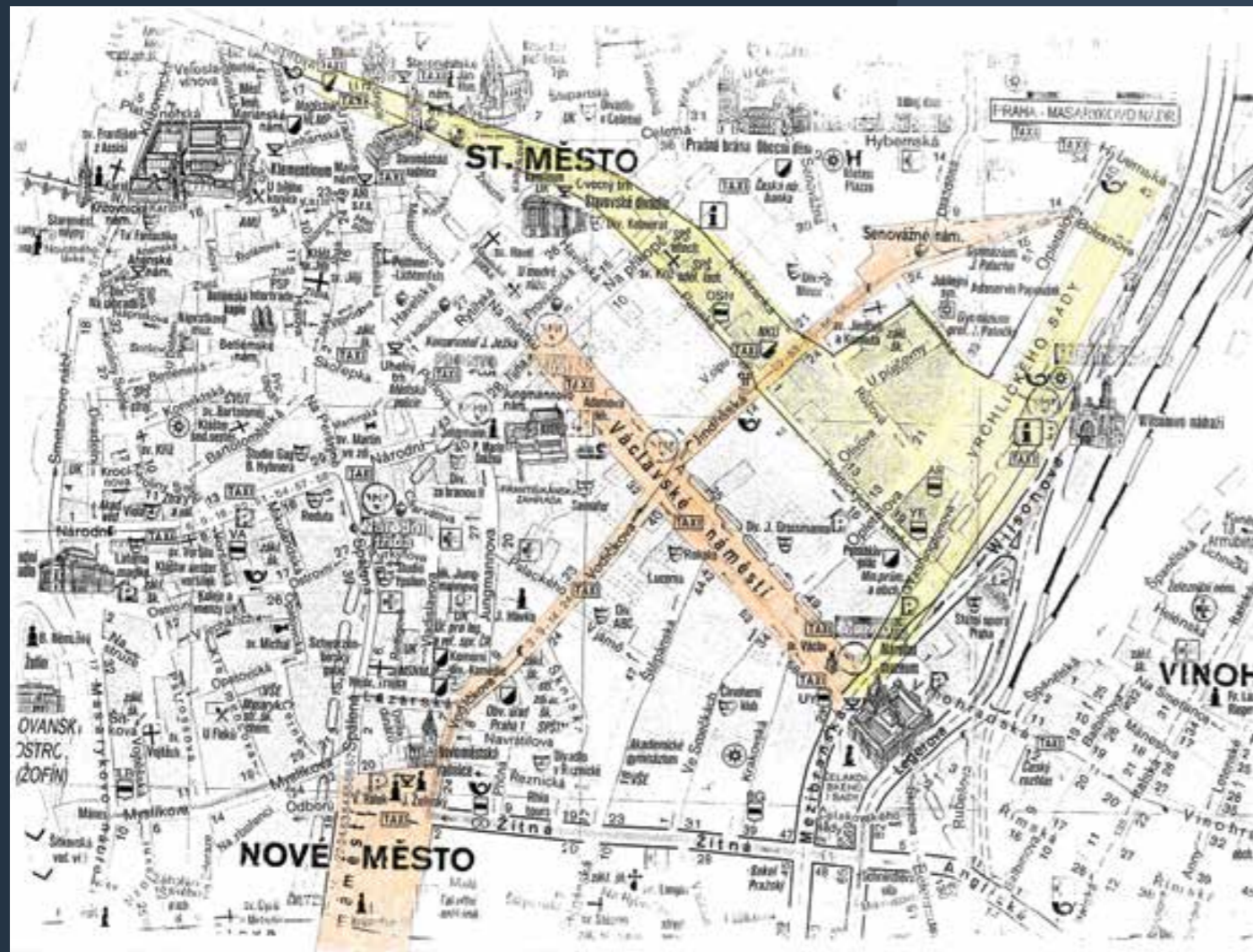
### PŘÍPRAVA OPONENTNÍHO POSUDKU

Profesor Fagner se snažil zvat lidi, kteří v daném oboru již mají něco za sebou a jedním z nich byl například doktor Suk, autor holešovické přeložky a také odborník na koleje, který věděl, co je v rychlodrážní dopravě možné a co nikoliv. Snažili jsme se oslovit všechny, kteří k dané problematice mohli něco říct, myslím si, že mezi nimi byl i někdo z ÚV KSČ. Nebyli to jen ti, kdo souhlasili, ale byla mezi nimi i řada oponentů.

V červnu roku 1966 pořádala Akademie výtvarných umění stejně jako každý rok výstavu, která byla veřejně přístupná. My jsme prezentovali naše poznatky o dopravě v Praze a mohli to zhlédnout různí lidé. Až jednoho dne mě na škole zastavil vrátný, že mi Pán vzkazuje, že mám zítra přijít v 11 hodin „ve slušném obleku a s vážnou kravatou“. Já sám se divil, co se děje. V doprovodu rektora AVU Jiřího Kotalíka přišli dva vysocí funkcionáři KSČ, které jsem nikdy neviděl, mohl jsem je znát pouze z novin. Profesor Fagner mi sdělil, že nemají mnoho času, ale ať jim něco řeknu během patnácti minut, což je poměrně dlouhá doba. Jeden z nich se o celou problematiku intenzivně zajímal a potom mi řekl, že je to zajímavé a že na výstavě bude Martin Vaculík, tehdejší vedoucí tajemník Městského výboru KSČ, což bylo více než primátor. A za týden opravdu Martin Vaculík v doprovodu primátora Ludvíka Černého a dalších mužů dorazil. Právě Vaculík byl jediný, kdo celou věc pečlivě sledoval, neboť si uvědomoval, že spojení sídliště a průmyslových čtvrtí nebude jednoduché.







JEDEN Z ARGUMENTŮ "KOALICE PRO METRO": JENOM V CENTRU PRAHY BY STAVEBNÍ PRÁCE NA PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJI ZASÁHLY VYZNAČENÁ MÍSTA

Žukovi. Byla to sobota odpoledne ve dvě nebo ve tři hodiny, a to se ještě pracovalo.

V rozhovoru jsem se chtěl dozvědět něco více o předložené expertize, myslel jsem si, že to bude tajný dokument, ale Žukov mi řekl, že to není tajné a podal mi ho. Možná to v Praze bylo tajné, aby se Pražané nedozvěděli skutečné důvody. Po návratu z Gruzie jsem nechal oponentní posudek přeložit a ještě jsem ho předal profesoru Fragnerovi a ještě jsem ho předal profesoru Fragnerovi v SANOPZu. Tím jsme přesně věděli, co Sověti ve své expertize napsali. Profesor Fragner mi po prostudování řekl, ať se tomu věnuji s veškerým úsilím svého mládí. Naopak Sovětům jsem předal výstřížek z našich novin, jak bylo o expertize u nás informováno, článek v novinách jim slibovali, už když byli na podzim v Praze. Pro prostudování článku si Žukov svolal poradou, aby informoval své kolegy.

**JARO 1967**

Po smrti profesora Fragnera se nedělo nic, až se najednou objevili dva pánové z našeho ministerstva zahraničních věcí, kteří nejprve chtěli mluvit s profesorem, ale když zjistili, že zemřel, tak byli posláni za mnou. Jejich cílem bylo zpracovat zprávu o přípravě stavby podzemní dráhy a metra pro ministra zahraničí. Při několika návštěvách se mě vyptávali na všechny podrobnosti z minulosti, ale i z expertizy. My jsme nevěděli, že vláda rozhodla opět vše prozkoumat, neboť už tam existovala také československo-sovětská smlouva. To už jelo po jiné linii, než pouze na úrovni města.

Následně se totiž také objevila zpráva, že do Prahy přijel náměstek ministra zahraničních věcí SSSR, aby prozkoumal plnění uzavřených smluv. Výsledkem této návštěvy bylo, že do Prahy v březnu 1967 přijela skupina dopravních odborníků, nikoliv ideologů, ve složení

Žukov, Semjonov a Vazilenko, aby zpracovala novou expertizu. Oficiálně přijeli na pozvání magistrátu, ale navštívili nás na akademii a prověřovali si všechny údaje, které od města dostali. Pobyt skupiny odborníků nebyl krátkodobý, v Praze strávili tři měsíce. Samozřejmě se pouze nepracovalo, o víkendech měli volno a o jednom víkendku jsem je dostal na starosti, abych jim ukázal pamětihodnosti Prahy a okolí. Vyprávěl jsem jim o historii, ale mezi tím se také občas zeptali na nějaké pražské dopravní údaje, což bylo samozřejmě promyšlené. Já jsem jim řekl, co jsem věděl.

Následně se opět dlouho nic nedělo, až v květnu přijel do Prahy Dr. Pavel Alexejevič Časovitin, sovětský expert na městskou hromadnou dopravu, který nás také navštívil. V dalších týdnech se také nic nedělo, dva dny popředu jsem se dozvěděl, že 21. června 1967 se mám dostavit na Magistrát hlavního města Prahy, kde budou představeny další expertizy. Jednalo se především o tu sovětskou, ná-



NOVINOVÝ ČLÁNEK, KTERÝ VYŠEL 10. SRPNA 1967 VE VEČERNÍ PRAZE, SLAVNOSTNĚ HLÁSAL, ŽE PRAHA BUDE MÍT METRO. DEFINITIVNĚ O TOM ROZHODLA VLÁDA NA SVĚM ZASEDÁNÍ O DEN DŘÍVE. PROJEKT PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE TAK SVŮJ ŽIVOT UKONČIL.

sledně jsem byl vyzván, abych sdělil stanovisko akademie. Na závěr jednání bylo sděleno, že závěr této expertizy bude předán vládě, jejímž předsedou byl v té době Jozef Lenárt.

Já jsem měl ještě 21. června také obhajobu práce v rámci postgraduálního studia na akademii. Nejprve jsem namítl, že obě akce v jeden den nestihnou, ale bylo mi řečeno, že mě z jedné na druhou odvezou, že si nemám dělat starosti. Oficiálním oponentem práce se stal profesor List, který měl při obhajobě celou řadu otázek. On věděl, co vím, ale vedl velmi přísný rozhovor, ve kterém kladl důraz i na ekonomické otázky, například proč je výhodnější vyšší rychlost než nižší. Do našeho rozhovoru tehdy nikdo jiný z komise moc nevstupoval. Když jsem vyšel ven, tak tam na mě čekal Pavel Časovitin, který byl prvním mým gratulantem, a vážím si toho dodnes.

My jsme v té době začali spolupracovat s Mladou frontou, neboť její šéfredaktor

Jelínek byl velmi otevřený. Tři měsíce jsme připravovali článek, který byl připravován velmi korektně a objektivně, jsou v něm uvedeny důvody pro i proti metru, stejně je to s tramvaji. Už celý červenec bylo jasné, kam se celá kauza ubírá, ale šéfredaktor nesměl nic uveřejnit, protože tehdy platilo, že informace o pražské dopravě mohly být zveřejněny pouze se souhlasem Magistrátu. První informace o změně vládního stanoviska se objevily v tisku 10. srpna 1967. O den později se uskutečnila v Městské knihovně tisková konference, kde bylo sděleno, že se projekt podpořkové tramvaje zastavuje a v Praze se mění koncepce a bude se stavět metro. Mnozí byli z tohoto rozhodnutí překvapeni. Obsáhlý článek v Mladé frontě na několik stran vyšel v sobotu 12. srpna 1967.

**EXPERTIZA Z HANNOVERU**

V úvodu jsem se zmínil o tom, že Martin Vaculík rozhodl, že se osloví experti z Výcho-

du i ze Západu. Oficiálně je známá studie profesora Dr. Ing. W. Grabeho z Technische Hochschule v Hannoveru. Profesor Grabe byl vybrán se souhlasem magistrátu, neboť právě v Hannoveru, dnes půlmiliónovém městě, je podpořková tramvaj. Později jsem dopravu v Hannoveru poznal a podpořková tramvaj tam funguje dobře. Profesor Grabe k tomu přistoupil trochu jinak i za pomoci počítačů a celý materiál je velice střídlivý a v závěru je uvedeno, že by pražská podpořková tramvaj fungovala pouze na 51 procent.

Zkušebním kamenem na všechno byla stanice Muzeum, řešili jí Sověti i profesor Grabe, jiný úsek ještě nebyl naprojektován. Největší připomínky ze západu měl Ralph Schwedler, senátor pro výstavbu v Berlíně, který mi dal nejlepší a nejpodrobnější technické podklady z nejmodernějšího tehdejšího metra v Evropě, kterým byla linka č. 9 v Západním Berlíně.



# ING. ARCH. VLADIMÍR JIROUT

Vladimír Jirout se narodil v 1932 v Praze, kde také vystudoval anglické gymnázium. Poté studoval Fakultu architektury ČVUT, ale těsně před obhajobou mu ji nebylo dovoleno dokončit.

V únoru 1958 byl dokonce zatčen a následně na tři roky odsouzen za šíření a propagaci skautské ideologie mezi mládeží. Poté pracoval v podniku Druprojekt, který projektoval prodejny na vesnicích, především v pohraničí. Ze zdravotních důvodů přešel v roce 1961 do Krkonoš, kde stavěl lanovku na vápenec z Černého Dolu do provozovny v Kunčicích nad Labem. Po uvedení lanovky do provozu v roce 1963 zůstal pracovat ještě v různých funkcích v Krkonoších.

V 1965 byl vybrán jako jeden ze čtyř uchazečů na postgraduální studium na Akademii výtvarných umění, na škole architektury a urbanismu profesora Jaroslava Fragnera. Po ukončení postgraduálního studia zůstal několik měsíců na volné noze a na začátku roku 1968 nastoupil na úřad k Ralphu Schwedlerovi, zemskému ministru (senátorovi) v Západním Berlíně. V západní okupační zóně Berlína a následně ve sjednoceném Německu pracoval na dopravě, stavbách a urbanismu až do roku 1997, kdy odešel do starobního důchodu a vrátil se zpět do Prahy, kde se věnuje památkám a rodinnému dědictví.

Architekt Vladimír Jirout se za svůj přínos pražské MHD stal 21. července 2017 čestným občanem Prahy 1.



## REDAKČNÍ EPILOG

Také jste se setkali s názorem, že nám metro vnutil Sovětský svaz? I Vladimír Jirout této verzi čelil celý život. Jak jste si ale mohli v této unikátní výpovědi přečíst, někdy může zásadnímu rozhodnutí o velkém projektu předcházet souhra okolností i náhod, jak se stalo i v případě pražského metra před 50 lety. Samozřejmě společně s nezměrnou odbornou erudicí a nadšením Vladimíra Jirouta i jeho učitelů, kolegů a spolupracovníků.

**PODPOVRCHOVÁ TRAMVAJ NEBO METRO?  
PŘED PĚDESÁTI LETY SE ROZHODLO**

**Autor:** Petr Malík  
**Fotografie:** Archiv DPP, MČ Praha 1 a Petr Malík  
**Obrazová dokumentace:** archiv Vladimíra Jirouta  
**Odpovědný redaktor:** Petr Ludvíček

## JE TO ŠKOLA ŽIVOTA

VŮNĚ LAKU, LESK A PATINA KOMERČNÍCH TRAMVAJOVÝCH KRÁSEK, KTERÉ DEN CO DEN DĚLAJÍ RADOST ZAHRANIČNÍM TURISTŮM, NÁVŠTĚVNÍKŮM PRAHY, ALE TAKÉ SVATBÁM ČI OSLAVENCŮM VŠEHO DRUHU. PRÁCE S PŮVODNÍM NÁŘADÍM, KTERÉ MOHLI S TROCHOU NADSÁZKY POUŽÍVAT JIŽ NAŠI DĚDEČCI A JEŽ DŮKLADNĚ PROVĚŘÍ ZRUČNOST A DŮVTIP TĚCH, KDO S NÍM DENNĚ PŘÍCHÁZÍ DO STYKU. PRÁVĚ V TAKOVÉM PROSTŘEDÍ PRACUJE JAKO ELEKTROMECHANIK JAKUB TŮMA, ABSOLVENT SPŠD, ZA KTERÝM JSME SE VYPRAVILI DO STŘEŠOVICKÉ VOZOVNY. NA MÍSTO, KDE NA VÁS DÝCHNE ATMOSFÉRA STARÝCH ČASŮ.



Autor: Ondřej Volf  
Foto: Jan Arazim a Zdeněk Jelínek



TÉMĚŘ JEŠTĚ NOVOTOU VONÍCÍ VŮZ EV. Č. 3251 ZACHYCNEN U VOZOVNY KOBYLISY (7. 8. 2000)

## 3251 = MUZEJNÍ CITY BUS 1.

POD STŘECHU STŘEŠOVICKÉHO MUZEA MHD PŘIBYL NOVÝ, A NE LEDAJAKÝ EXPONÁT. PO CELKOVÉ OPRAVĚ V ÚSTŘEDNÍCH DÍLNÁCH AUTOBUSŮ V HOSTIVAŘI BYL TOTIŽ 15. ČERVNA 2017 ZÁSTUPCŮM TÉTO INSTITUCE PŘEDÁN NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUS KAROSA – RENAULT CITY BUS EV. Č. 3251. REPREZENTUJE TÉMĚŘ 400 VOZŮ A PŘES 20 LET PROVOZU TOHOTO TYPU U PRAŽSKÉHO DP.

Záměr uchovat v muzeu autobus typu Karosa – Renault City Bus byl zcela logický a opodstatněný, protože autobusy této typové řady byly pro pražský DP bez nadsázky milníkem. Právě nízkopodlažní City Busy stály za masivním rozmachem bezbariérových garantovaných spojů a přinesly tak novou kulturu cestování, především pro osoby se sníženou schopností pohybu, ale nejen jim. K podrobné historii provozu těchto autobusů u DPP se možná vrátím v některém z budoucích čísel DP kontaktu.

### Složitý výběr budoucího exponátu

Výběru konkrétního autobusu, který bude již navždy reprezentovat tento typ v Muzeu MHD ve Střešovicích, předcházelo nejprve rozhodnutí Muzejní rady DPP a schválení záměru

vedením společnosti. Následovala diskuze, z které série vozů by měl budoucí exponát pocházet. To bylo na podzim roku 2013. S Ondřejem Láskou, vedoucím střediska Muzeum MHD, jsme se shodli, že uchovaným představitelem této řady by měl být vůz, který není ničím atypický, ale naopak zcela sériový, není z počátku ani z konce dodávek typu a měl by mít potahy sedaček s motivem „Hradčany“.

Pro chronické problémy s pevností zadní části karoserie (oprava sloupků T8, viz DP kontakt 04/2013) jsme předem vyloučili novější vozy s motory Iveco. Po odsouhlasení, že do užšího výběru budou zahrnuty pouze autobusy z r. v. 2000, tedy ze série ev. č. 3250 – 3329, jsme mohli začít vybírat konkrétní vůz. Zde snad malá odbočka.

Možná se bude zdát, že výběr City Busu do muzea byl předčasný, když těchto autobusů je stále v provozu značné množství a ještě nějaký ten rok jezdit budou. Ale z minulosti víme, že co neuchováme nyní, bude o řadu let později již problém, především ve vztahu k technické a ekonomické náročnosti celkové renovace, dostupnosti náhradních dílů, přípravků i praktické znalosti pracovníků provádějících opravu. Ostatně i v tomto případě se ukázalo, že celou řadu originálních náhradních dílů již nelze sehnat ani u výrobce. Ale zpět k výběru, který se mezitím posunul na úroveň termínovaného úkolu vedoucího jednotky JSVA.

V lednu 2014 pak technici na provozech po fyzické kontrole vytypovali a doporučili vhodné vozy, vždy 2 až 3 ks za garáž. Tyto jsme pak již



PROBÍHÁ ROZEBÍRKA CELÉHO AUTOBUSU (24. 3. 2014)



ODSTROJENÝ INTERIÉR (13. 6. 2014)

objížďeli a vybírali z nich vhodný vůz. Tím se nakonec stal autobus ev. č. 3251 z provozu Klíčov, jehož technický stav byl ze všech navrhovaných nejspokojivější. Roli sehrála i celková originalita a relativně nízký počet najetých kilometrů (711 tisíc). Vůz byl také po celou dobu provozu pouze na klíčovské garáži. Následovala nutná administrativa, tedy autobus odstavit z provozu, účetně převést na muzeum a dohodnout rozsah celkové opravy v Ústředních dílnách.

### Průběh opravy – první dva roky

Rozsah opravy autobusu č. 3251 byl takový, že všechny konstrukční skupiny a celky byly zkontrolovány, případně opraveny či vyměněny za nové. Oprava byla prováděna v Ústředních dílnách JSVA v Hostivaři od února 2014 do června 2017. Je však nutné poznamenat, že práce na tomto voze neprobíhaly kontinuálně, ale pouze pokud to dovozovala kapacita jednotlivých pracovišť, především pak klempířů a elektrikářů. Nejednou tak byly práce úplně zastaveny na řadu měsíců. Logicky se především muselo pracovat na provozních vozech.

V první fázi byl autobus kompletně odstrojen až na holý skelet samonosné karoserie. Byly odstraněny všechny vnější panely, osvětlení a částečně vytrhána překližková podlaha s krytinou. Během dubna a června 2014 byla nejprve demontována převodovka, poté i motor, a oba agregáty byly předány ke kontrole a opravě na příslušná pracoviště. Koncem června pak byla z vozu vyjmuta přední i zadní náprava. Během letních měsíců 2014 byl opraven nosný rošt autobusu, tedy v podstatě podvozek včetně uložení náprav, a poté byl opatřen antikoročním nástřikem.

Mezitím probíhala repase přední řídicí a zadní hnací nápravy. Opravené pak byly do roštu vozu znovu namontovány v září resp. v říjnu 2014. Na



V ZÁŘÍ 2015 BYL AUTOBUS PŘETAŽEN DO LAKOVNY (24. 9. 2015)

motorárně tou dobou probíhala celková oprava hnacího agregátu Renault, která byla dokončena koncem roku 2014. Automatická převodovka ZF nevykazovala v provozu závady a tak byla

### City Bus ev. č. 3251

25. 1. 2014	naposledy vypraven na linku (112/6 tzv. odpolední vyjížděk)
27. 1. 2014	odstaven k vyřazení
7. 2. 2014	převezen do ÚD k opravě
24. 2. 2014	adm. převod na stř. 140030 (Muzeum MHD)
15. 6. 2017	předán Muzeu MHD

ponechána v původním stavu. Mnohem později nás ale přeci jen pozlobila. Z výše popsaných důvodů byly tyto agregáty zpět do vozu namontovány až koncem dubna 2015. Poté byly, ze stejného důvodu, práce na voze 3251 zcela zastaveny, a to až do konce letních prázdnin. V září byla opravena poškozená podlaha, na ní nalepena nová protiskluzová krytina a také došlo k výměně vyklápecí plošiny pro invalidní vozík.

Ještě na podzim 2015 byl odstrojený autobus přetažen do lakovny, kde byla nalakována na bílo střecha, přední čelo a zadní panel s víkem motoru. Namíchat tu správnou polomatnou černou na některé části karoserie byla trochu alchymie. Průběžně bylo nutné shánět řadu dílů, které byly poškozeny nebo zcela zničeny korozí, deformací apod. Velké množství náhradních dílů se dařilo shánět vytěžováním z jiných City Busů, které byly tou dobou odstavovány do likvidace, ale některé díly bylo nutné zakoupit nové či ručně vyrobit. Silně opotřebované byly především plastové a hliníkové díly interiéru, různé zástěny, obložení sloupků, díly pracoviště řidiče apod. A právě tato skupina dílů se jen velmi obtížně shání. Výrobce je již nedodává (nebo jen jejich funkční nepůvodní náhrady) a z jiných vozů jsou podobně znehodnocené, tudíž velmi žádané při opravách ještě provozních vozů.

Než se vozidlo dostalo do stavu odpovídajícího letům provozu 2001–2002 a než mohlo dojít k slavnostnímu předání do Střešovic, bylo třeba ještě mnoho měsíců práce. Ale o tom až příště.

Text: Pavel Fojtík  
Foto: Archiv DPP

# LETNÍ HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



Před 90 lety, 20. července 1927, přijely poprvé tramvaje do Hlubočep. Konečná – tehdy bez koncové smyčky – bývala na jižním konci ulice Na Zlíchově, před závorami, které tu bývaly až do první poloviny osmdesátých let minulého století. (Mnoho z nás si je určitě ještě pamatuje.) Při té příležitosti se konala i malá slavnost u pomníčku, který připomínal dosažení 100. kilometru pražských tramvajových tratí. O jeho historii jsme psali už červnu roku 2013, kdy byl ukraden originál bronzové desky. Slavnostní zahájení provozu za účasti hlubočepských baráčníků je zachyceno i na několika fotografiích. Jednu z nich – z tehdejší konečné Hlubočepy – si zde můžete prohlédnout.



Fotografie autobusu Praga TN č. 94, který byl nejdříve Elektrickým podnikům v roce 1931 na necelý měsíc zapůjčen na zkoušku a teprve následně byl převzat do stavu pražských autobusů, nám poslouží jako ukázka, jak se také s archivními fotografiemi musí pracovat. Křehký originální skleněný negativ formátu 18 x 24 cm se rozbil zřejmě už někdy v 60. letech na čtyři části. Dnešní možnosti výpočetní techniky dovolují

i takové poškozené dokumenty digitalizovat. V počítači se sestaví jednotlivé části dohromady (je to časově náročná práce) a následně vyretušovat. Výsledkem je publikovatelná fotografie. Podmínkou úspěchu je zachování (nalezení) všech částí rozbitého negativu. Pokud některá část chybí, úplný snímek už sestavit bohužel nelze. Neznamená to ale, že se nespojí alespoň zachovalé části.

Cesty originálních negativů bývají někdy nevyzpytatelné. Kdysi byla ve sbírkách Archivu DPP i skleněná deska, na které je zachycen vyhlídkový autokar Škoda 506 č. 5 z roku 1929 na Staroměstském náměstí. Dnes už nevíme, kdy a kdo si ho před mnoha lety vypůjčil, ale nejméně čtvrt století se o něm nevědělo. Až nedávno jeden ze zanícených zájemců o autobusovou dopravu tento negativ ještě s jinými získal do svého vlastnictví a následně ho (respektive všechny) nezištně předal do archivu. Snímek se tedy vrátil zpět tam, kam patří. Za tento čin upřímně děkujeme. Díky tomu se můžeme z jednoho z nejnovějších archivních přírůstků společně potěšit.



Tento snímek z počátku třicátých let minulého století není kompozičně příliš zdařilý. To ale nic neubírá na zajímavosti. Poznáte místo na fotografii? Záchytné body tu jsou. Než si přečtete následující věty s odpovědí, zkuste se na chvíli zamyslet. Domy, které snímku dominují, už půl století neexistují, dům zcela vlevo byl zničen při Pražském povstání a také neexistuje. Při pozorném prohlížení fotografie ale najdeme budovu dnešní Státní opery a zcela vpravo je trochu patrné nároží budovy Národního muzea. Ano, jsme na křižovatce Muzeum a díváme se z Václavského náměstí na počátek Vinohradské třídy.

Dnes už se nedozvíme, zda byl motorový vůz č. 15 vyfotografován v roce 1907 na Palmovce náhodou, anebo úmyslně. V každém případě tehdy vznikl důležitý symbolický snímek na téma završení monopolu hlavního města Prahy nad tramvajovou dopravou v pražské aglomeraci. Na fotografii totiž vidíme vůz Elektrických podniků s orientační směrovou tabulkou Praha – Karlín – Líbeň – Vysočany dokládající, že zde již od 5. srpna nejezdí společnost založená elektrotechnikem Františkem Křížíkem. Originální skleněný negativ měl rozměr 24 x 30 cm, ale bohužel je rozbitý. Dochovalo se osm střeptů, ale některé drobné části chybí.



Moderní období nám zastupuje velkoformátový barevný diapozitiv o rozměru 5,5 x 5,5 cm. Přesto je starý už 35 let, tedy víc než jednu generaci. Na propagačním snímku, který zachytil novou autobusovou garáž Řepy, která zahájila provoz 15. srpna 1982, vidíme autobusy ŠM 11 tvořící základ vozového parku tehdejšího DP – Autobusy. Dnes můžeme tento typ vozu vidět už jen v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze.

Když v roce 1982 zahájila provoz garáž Řepy, přestaly se vypravovat autobusy z garáže Pankrác, která existovala neuvěřitelných 55 let ve společném areálu s tramvajemi. Její počátky ukazuje dobový snímek pořízený někdy v roce 1929 po dokončení druhé části autobusových garáží (tehdy se označení uvádělo v množném čísle). Jednalo se o garáže boxového typu. Na fotografii při bedlivém zkoumání uvidíme i skromnou čerpací stanici pohonných hmot (zhruba uprostřed, před čtvrtým boxem zleva). Originální negativ je skleněný, formátu 18 x 24 cm.



Na 50 let starém kinofilmovém diapozitivu o rozměru okénka 24 x 35 mm vyfotografovaném 23. června 1967 vidíme bagrování stavební jámy budoucí stanice podpovrchové tramvaje Hlavní nádraží. Tehdy ještě nikdo netušil, že o pouhé dva týdny později, 9. srpna 1967, se toto místo stane rozhodnutím vlády stavenišťem pražského metra.



Jeden z nejsymboličtějších snímků živelní katastrofy, která v srpnu 2002 postihla hlavní město Prahu, vznikl na pražském Klárově. Byl pořízen digitálním fotoaparátem a technické údaje odpovídají moderní době: v obrazových bodech má rozměr 2047 x 1536, což odpovídá při rozlišení 300 dpi (tj. obrazových bodů na palec, či pro někoho srozumitelněji 118,11 obrazových bodů na centimetr) rozměru fotografie zhruba 13 x 18 cm. Od srpnových povodní, které zastavily na několik měsíců velkou část pražského metra, uplynulo již 15 let.



Rozbouřená Vltava v srpnu 2002 byla pro mnohé Pražany zpočátku spíš jen atrakcí. V podzemí se ale pro pražský Dopravní podnik odehrávalo velké drama, které na vlastní oči viděl jen málokdo. Mezi takové patřil i nám neznámý pracovník DPP, který zachytil digitálním fotoaparátem chvíle ve stanici Můstek A, kdy stejnojmenná stanice na trati B je již zatopená a přes přestupní chodby se začíná do horní stanice rozlévat voda. Čip tehdejších digitálních fotoaparátů neumožňoval pořizovat kvalitní fotografie v nepříznivých světelných podmínkách a navíc snímky byly velmi malé. Pro tiskové potřeby tak mohly vzniknout obrázky o rozměru větší poštovní známky (6,77 x 5,08 cm). Přesto mají mimořádnou hodnotu.

Text a foto: Aleš Karlovský

# ŽILINA

## – MĚSTO, KAM SE RÁD VRACÍM 2.

SPIŠE JAKO RARITU V ŽILINĚ POTKÁTE I MEZIMĚSTSKÝ AUTOBUS CITELIS 18M, ČÍSLO 118, NÁMESTIE M. R. ŠTEFÁNKA, 19. 5. 2016

V ŽILINĚ JSEM STUDOVAL, PROTO MÁM K MĚSTU SAMOTNĚMU A ZVLÁŠTĚ K JEHO MHD VÍCE NEŽ VŘELÝ VZTAH. KAŽDOROČNĚ VYRAZÍM, ABYCH SE PŘESVĚDČIL, ŽE TROLEJBUSY JEZDÍ PODLE „CESTOVNÉHO PORIADKU“... POJĎME SI DNES PUTOVÁNÍ ZA BÍLO-ZELENO-ŽLUTOU DOPRAVOU NA ŘECE VÁH UZAVŘÍT.

Žilina je opravdovým dopravním uzlem – jediné, co jí chybí, je říční přístav. Železnice má tradici dlouhou téměř 140 let. V přirozeném „těčku“ se zde setkávají tratě Bohumín – Čadca – Poprad – Košice a Bratislava – Trenčín – Púchov – Žilina. Právě strategická poloha železničního uzlu znamenala, že vlaky, které projížděly Žilinou, mohly od roku 1955 vozit stejnosměrné elektrické lokomotivy. Autobusové linky jezdí ze zmodernizovaného autobusového nádraží, i k nejdálší zastávce je to 300 metrů od východu z vlakového nádraží. Nechybí ani civilní letiště Žilina - Hričov, které je od centra města vzdáleno asi 20 km.

Městská dopravní společnost provozuje MHD v tomto župním městě od 1. listopadu 1993. První rok existence ulicemi města jezdily pou-

ze autobusy, od 17. listopadu 1994 je v provozu i postupně se rozšiřující síť trolejbusů. Žilina je městem, kde se vystřídal dopravní podnik (1949–1963) s ČSAD (1963–1993). Velkou zajímavostí je i to, že v letech 1959 a 1960 měli žilínští na starosti lodní dopravu na Oravské přehradě.

Do čela Dopravního podniku města Žiliny nastoupil v roce 1993 bývalý vedoucí odboru dopravy Ing. Juraj Popluhár. A ten začal razantně prosazovat moderní podobu MHD. Měl ohromné štěstí – primátor města Ján Slota trolejbusům fandil, a jak jsem již napsal, za 22 měsíců se začalo jezdit na první lince ze sídliště Vlčince k trolejbusové vozovně. Do ulic vyjely české trolejbusy Škoda typů 14 a 15 Tr. Za dvě desetky let se podařilo vy-

budovat perfektně fungující trolejbusovou síť, na níž v současnosti jezdí 8 linek. Od roku 2014 žilínští nakupují nízkopodlažní vozidla typů Škoda 30 a 31 Tr.

První trolejbusy vlastní silou vyjely v továrně v Ostrově nad Ohří na přelomu března a dubna 1994. 1. září začal zkušební provoz, od 17. listopadu 1994 začala jezdit linka 1, která ve shodné trase jezdí dosud. V květnu 1995 začaly na jednotce jezdit kloubové vozy. Těm patří i většina výkonů. V roce 1996 vyjely poprvé linky 4 a 5, v roce 1998 linka 3. Nově otevřené obchodní centrum Dubeň se v roce 2001 dočkalo trolejbusové linky 8, v létě 2002 začaly trolejbusy obsluhovat linkami 6, 7 a 16 sídliště Hájik a poslední trolejbusová trať od roku 2004 spojuje velká



TROLEJBUS Š 30 TR SOR, ČÍSLO 257, HURBANOVA, 19. 5. 2016



AUTOBUS B732, ČÍSLO 89, NÁMESTIE M. R. ŠTEFÁNKA, 19. 5. 2016

sídlíště Vlčince a Solinky přes lesopark a zajíždí i k Žilinské univerzitě.

K provozu se váže jedna úsměvná vzpomínka – trolejbusy byly v roce 1995 tak populární, že žilínští občané dokonce pořádali cílené trolejbusové rodinné výlety.

Ani autobusy nejsou popelkou – i ty jsou nízkopodlažní, o detailech mluví například výborné webové stránky [www.dpmz.sk](http://www.dpmz.sk). K dispozici jsou moderní české a polské autobusy Karosa a Solaris. Ve vozovém parku lze najít i kuriozitu – Citelis v meziměstském provedení, který převážně jezdí na lince do automobilky KIA Motors. A zajímavá je i zájezdová flotila, ale o ní mnohem poutavěji mluví web.

Na stránkách se lze dočíst i o integrovaném dopravním systému, ale do něj kromě městských linek patří jen lokálka do Rajce, takže záleží jen na cestovateli, zda se chce podívat do lázeňského městečka nebo ne.

O jednoduchém přepravním řádu píší již zmíněné webové stránky, zde najdeme nejen ceník jízdného, ale i užitečné poštovní a elektronické adresy a telefonní čísla, na nichž si lze domluvit případnou návštěvu – vřele doporučuji, trolejbusová vozovna je spojena s dílenským zázemím. V autobusové garáži, kterou najdeme v sídle společnosti SAD, sídlí i moderní dopravní dispečink. A kolegově se rád pochlubí například novinkami v elektronickém přenosu dat – spolupráce s Žilinskou univerzitou a katedrami informačních technologií je znát.

Perfektní je systém hlášení zastávek a elektronická informace o příjezdech a odjezdech na nejdůležitějších zastávkách. Je hodně podobná tomu, co známe z trati na Barrandov nebo třeba z okolí vídeňského Západního nádraží. A třeba to, že lze identifikační kartou zablo-



TROLEJBUS Š 15 TR, ČÍSLO 204, ŽELEZNIČNÁ STANICA, 12. 3. 2008

kovat označovací strojky a kontrolovat jízdenky, je jen třetíčkou na dortu. S úplně stejným systémem jsem se setkal ve všech slovenských dopravních podnicích a hlášení o tom, že právě probíhá kontrola jízdních dokladů, mě překvapilo v polovičce dubna v Hradci Králové.

### Pro cestovatele přináším pár tipů.

**Finance** – platí se eury, bankomat je přímo na nádraží, směnárna je na začátku Obchodní ulice.

**Bydlení** – nejlépe penziony, hotel nebo vysokoškolské koleje. Žilinu lze s úspěchem zvolit i jako výchozí bod na cestách za dalšími dopravními zajímavostmi – třeba lesní železnici na Vyčylovce (70 minut kombinace vlak + autobus) či obyčejnou poznávací turistikou – Tatry, Spiš nebo okolí Banské Bystrice. Sám si Žilinu volím vždy jako centrum při poznávacích dopravních cestách po Slovensku, za 30 let určitě nejspokojnější řešení.

**Spojení s Prahou** – pokud nezvolíme vícedenní variantu, doporučuji některý z nočních

spojů – na místě se ocitneme mezi 4.30 a 6.30 hod. Ceny jízdenek neuvádím – těch možností je tolik, že by zabraly několik stránek textu. Pro pohodlí osobně zvolím lůžko, lehátko nebo první vozovou třídu. Stejně neuvádím ani autobusovou variantu.

**Stravování** – Obchodní ulice, lidově zvaná Masyřka, je místo, kde se dá najít hned několik vynikajících stravovacích podniků. Další možnosti jsou restaurace a krémy nejen v samotném centru, ale i na sídlištích. Podle zaručených informací se pronikavě zlepšila kvalita jídla i pití.

**A tip pro fotografy** – Železniční stanica, náměstí Milana Rastislava Štefánika, Hurbanova, Poľná, Smreková, Polície, vozovna Kvačalova a všechny konečné.

Podtrženo a sečteno – MHD v Žilině je spolehlivý dopravní systém. Se dvěma výtkami – intervaly by mohly být kratší a řidiči jezdí v civilu. ■



# CHVÍLI METRO, CHVÍLI TRAMVAJ

Text: Jiří Tvarůžek  
Foto: Jan Marek a Jiří Tvarůžek

UŠMUDLANÉ A DIVNÉ MĚSTO. DIVNÉ OVZDUŠÍ. DIVNÍ LIDÉ. A DIVNÝ SYSTÉM MĚSTSKÉ DOPRAVY. TAK MŮŽEME STRUČNĚ CHARAKTERIZOVAT CHARLEROI. PŘESTO STOJÍ ZA TO JEJ POZNAT.



SPOJ LINKY M2 ODJÍZDÍ ZE STANICE SUD. ESTAKÁDA, NA KTEROU TRAMVAJ VJÍZDÍ, JE NEJSTARŠÍM RYCHLODRAŽNÍM ÚSEKEM VE MĚSTĚ CHARLEROI

Charleroi leží přibližně 50 km jižně od Bruselu, ve Valonsku, frankofonní části Belgie. Má přibližně 200 tisíc obyvatel. Tvář města tvoří mnoho závodů těžkého průmyslu a černouhelných dolů, z nichž již ovšem velká část dávno ukončila provoz.

Páteří systému zdejší městské dopravy je cosi, hrdě označované jako metro. Ve skuteč-

nosti jde o částečně podpovrchovou tramvaj, nebo chcete-li lehké metro. V minulosti existovala v Charleroi, ale i v jeho okolí, rozsáhlá síť městských a příměstských tramvajových linek o délce několika stovek kilometrů. V 60. letech 20. století ovšem padlo rozhodnutí tento systém výrazně zmodernizovat a po vzoru vlámských Antverp vybudovat takzvané „pré-metro“.

První rychlodrážní úsek byl otevřen v roce 1976. Přestavba systému probíhala i v letech osmdesátých. Bohužel ruku v ruce s tím probíhala postupná likvidace dosud plně funkčních příměstských tratí. Poslední příměstská trať byla zrušena v roce 1993. Dnes je systém zdejšího pré-metra tvořen okruhem kolem centra města, z větší části vedeným pod povrchem. Z tohoto okruhu vybíhají tratě na

sever, západ a východ. Každá z těchto tratí je zcela jiná.

Trať západním směrem je nejdelší a využívají ji linky M1 a M2, lišící se pouze směrem projíždění centrálního okruhu. Tramvaje nejprve jedou skrz oblast průmyslových závodů, kde využívají velkoryse, až megalomansky řešené samostatné těleso s množstvím estakád a tunelů. Poté se ve stanici Pétria trať stane jednokolejnou a doputuje až do poměrně vzdáleného městečka Anderlues. Dá se říci, že tento úsek je jediným pozůstatkem příměstských tramvajů.

Linka M3, vedoucí severním směrem, se dá označit za čistě tramvajovou. Její trať vede omšelou předměstskou zástavbou, s často opuštěnými činžovními domy. U stanice Madeleine se nachází přestupní uzel a také zdejší vozovna. Poté se trať větví na dva jednokolejné úseky, které se spojují v konečné zastávce Faubourg de Bruxelles.

Trať linky M4 naopak nejvíce připomíná metro. Z centra města vede dosti dlouhým podzemním úsekem. Za stanicí Gilly tramvaj vyjíždí na denní světlo a dojeďe na konečnou Soleilmont. Zde je velmi prakticky řešený přestupní uzel z tramvajů na navazující autobusové linky. Tato konečná je také jediná, kde se nachází smyčka. Ostatní konečné jsou řešeny úvratí.

Ve městě se nachází ještě jedna trať rychlodrážního charakteru. Odbočuje z tratí linky M4 nedaleko od centra města a míří jihovýchodním směrem. Ačkoliv trať je až po stanici Centenaire již od poloviny 80. let stavebně dokončena, nikdy na ní nebyl zahájen provoz. Můžeme zde tedy spatřit opět poměrně megalomanské traťové těleso a stanice, to vše je opuštěné, zvolna zarůstající a podléhající zubu času i působení vandalů. Celkově to dokresluje nevlídnou atmosféru celého Charleroi. Existuje ovšem plán na výstavbu návazného úseku do města Chatelet, což by mělo znamenat zprovoznění celé této tratě. Kdy, a jestli vůbec, se tak stane, to je zatím velká neznámá.

V některých úsecích charleroiského lehkého metra je levostranný provoz po vzoru belgických železnic. V úsecích, kde tramvaje jezdí po ulici, je provoz naopak přirozeně pravostranný. Změna charakteru provozu je realizována jednoduše úrovnovým křížením jednotlivých traťových kolejí. V přestupních uzlech Waterloo a Beaux-Arts jsou vybudována v podzemí vcelku spletitá kolejová rozvětvení. Ve stanici Beaux-Arts se nachází dokonce i vratná smyčka, projížděná linkou M3.

Této stanici také dominuje „pomníček“ v podobě historické tramvajové soupravy. Ta není ovšem nijak chráněna, a tak je její stav dosti zubožený.

Délka provozní sítě je přibližně 30 km a rozchod kolejí je 1000 mm. Kolejový svršek je v dobrém stavu, tramvaje zde jezdí velmi rychle. Intervaly jednotlivých linek jsou poměrně dlouhé, a to zejména o víkendy, kdy jsme tento provoz navštívili. Na linkách M1 a M2 je interval 60 minut. Linky jezdí ve vzájemném prokladu. Linka M3 jede každých 20 minut. Nejkratší intervaly nabízí linka M3, zde je to 15 minut. Ve všední dny jsou na všech linkách intervaly poloviční. Základní jízdenku s platností 60 minut pořídíte za 2,10 €. Jednodenní celosíťová jízdenka přijde na 10 €. Jízdenky lze zakoupit v předprodeji, nebo s přírůžkou u řidiče.

Vozový park je unifikovaný, tvoří jej výhradně vysokopodlažní kloubové vozy belgického výrobce BN z počátku 80. let. Těchto vozů měl dopravce údajně nadbytek, a tak nechal jejich značnou část postupně shnit ve vozovně. Otázkou je, proč s nimi nebyl zajištěn provoz na tehdy ještě fungujících příměstských tratích, jejichž likvidace se tak zdá zcela zbytečná.

Povídání o Charleroi by nebylo kompletní bez tramvajového muzea Thuin. Městečko Thuin leží jihozápadně od Charleroi a dostat se sem můžete buď vlakem, nebo autobusem číslo 91 z konečné tramvajů M1 a M2. Vstupné do muzea činí 7 €. Za tuto cenu máte přístup do expozice s mnoha tramvajovými vozidly a také nárok na projížďku historickými tramvajemi, které jezdí na třech linkách. Jedna z nich využívá část bývalé železniční tratě a svezou vás zde naftovou tramvaj, které dříve jezdily na mnoha vicinálních drahách. Další dvě linky využívají bývalou příměstskou tramvajovou trať. Kratší linka míří z muzea do centra městečka na nábřeží řeky La Sambre. Delší pak jede do sousedního městečka Lobbes. Na tomto úseku je mnoho fotogenických míst, kde zaměstnanci muzea dělají fotopauzy pro šotouše. Návštěvu tohoto muzea lze tramvajovým fanouškům doporučit. Samotné Charleroi pak bude atraktivní zejména pro jedince, kteří mají rádi města s industriálním charakterem a ponurou atmosférou. ■



TRAMVAJ LINKY M3 NA ZASTÁVCE RUE BERTEAU



HISTORICKÝ VŮZ NA NAFTOVÝ POHON NA JEDNÉ Z MUZEJNÍCH TRATÍ PŘÍBLÍŽÍ MĚSTEČKA THUIN



CELKOVÝ POHLED NA VNITŘNÍ EXPOZICI HISTORICKÝCH TRAMVAJÍ MUZEA V THUIN



Text: Milan Slezák

# TRAMVAJ 349 OSIŘELA

V NEDĚLI 16. ČERVNA 2017 NÁS ZASKOČILA SMUTNÁ ZPRÁVA, ŽE NÁS OPUSTIL FRANTIŠEK VYCPÁLEK, PODLE VZORU SVÉHO OTCE DOPRAVÁK TĚLEM I DUŠÍ.



Svoji aktivní pracovní činnost u Dopravního podniku František Vycpálek zahájil již jako student Střední průmyslové školy spojové techniky v Panské ulici nejprve na pozici průvodčího, později řidiče tehdy dvounápravových tramvají ve vozovně Hloubětín, kam nastoupil krátce po škole jako elektromechanik. Po návratu z vojny se ještě téhož roku stal směnovým mistrem. Od 1. prosince 1967 pracoval již jako řidič tramvají ve vozovně Hloubětín.

V roce 1972 jej zlákala tehdy velká technická novinka, jež se v Praze chystala - metro. Přihlásil se a k 1. lednu 1973 nastoupil mezi prvními do kurzu pro strojvedoucí pražského metra. Kurz zdárně absolvoval v Moskvě. Podílel se na zkušebních jízdách i na zahájení provozu metra 9. května 1974. Pamětníci si možná vzpomenou na estrádní pořad „Máj přijede metrem“, který se natáčel za plného zkušebního provozu na nástupišti stanice Muzeum. Úvodní část pořadu patřila jízdě zachycené z kabiny vozu Ečs, který obsluhoval právě František Vycpálek.

V první polovině 80. let ze zdravotních důvodů přešel k údržbě vozů metra a v roce 1987

se vrátil zpět k tramvajím na pozici směnového mistra údržby ve vozovně Kobylisy. Zde se naplno rozbušilo jeho srdce tramvajáka pro vůz č. 4212 (ex 349) z roku 1915, který byl již ve značně zchátralém stavu, a rozhodl se pro jeho záchranu. Po schválení opravy vozu z ředitelství se ve volném čase pustil do jeho renovace. Později k motorovému vozu, tehdy již znovu čísla 349, přibyl ještě vlečný vůz č. 1200. Oba vozy opravoval doslova na kolena, ve volném čase a mnohdy z vlastních prostředků, navíc v době, kdy se o nostalgické lince mohlo všem pouze snít. Celá oprava byla korunována zdárně vykonanou technicko-bezpečnostní zkouškou a díky tomu byla tato souprava zachráněna před likvidací.

Jednou z prvních jízd byla v roce 1990 filmovací jízda pro zahraniční produkci filmu Rama dama. Souprava byla opatřena mnichovským barevným schématem, František hrál německého tramvajáka a jeho průvodčí byla Dana Vávrová, známá zejména z pohádky Ať žijí duchové. V současné době tramvajovou soupravu můžeme potkat na nostalgických linkách.



František později přešel na odbor dopravního dozoru (31. 12. 2003) a odtud v roce 2005 do předčasného důchodu, neboť zdraví bohužel nikdy neměl nejpevnější. Ve svém volném čase byl vášnivým radioamatérem (odborníci jistě vzpomenou na jeho volací znak OK1VYC), kustosem fotbalistů Miličevce, členem sdružení dobrovolných hasičů Miličevce a později jejich starostou. Když bylo zapotřebí, pomáhal svému synovi při záchraně technických památek pro skanzen Solvayovy lomy. Ať byl kdekoli, nikdy se nebál říct svůj vlastní názor.

Zemřel ve věku 72 let a jako nemá vzpomínka na něho nám zůstala dvojice vozů 349 a 1200. Až někdy pojedete nostalgickou linkou č. 41, vzpomeňte na Františka i na spoustu dalších, jiných, většinou dnes již bezejmenných lidí, díky nimž se i dnes můžeme svést tímto takřka rodinným stříbrem.

Čest jeho památce!

(md)

## ZA VODOU DO PODSKALÍ ČI NA LETNOU



Muzeum hlavního města Prahy připravilo do své hlavní budovy výstavu věnovanou dílu jednoho z nejvýznamnějších a nejpůvodnějších českých umělců druhé poloviny 20. století (a nakonec i hrdiny specificky poetické novely Bohumila Hrabala Něžný barbar), zakladatele explosionismu, **Vladimíra Boudníka (1924 – 1968)**.

Výstava představuje určitý průřez tvorbou tohoto umělce. Prezentovány zde jsou jeho rané,

válečnou zkušeností ovlivněné práce, díla přibližující jím založený umělecký směr pojmenovaný explosionismus, práce představující techniku aktivní a strukturální grafiky a další exponáty například z jeho fotografických experimentů. Jako doprovodný materiál jsou vystaveny třeba také Boudníkovy umělecké manifesty, jím vydané strojopisné samizdatové edice z 50. let a další, ne příliš často vystavované dokumenty. Výstava probíhá do 19. listopadu 2017.

Podskalská celnice na Výtoni nabízí po celý rok expozici **Zaniklé Podskálí a život na Vltavě**, která skýtá pro návštěvníky možnost seznámit se mj. s původním účelem stavby jako místa pro vybírání cla z dřeva připlaveného do Prahy. Zároveň je expozice také připomínkou starého Podskálí a představuje život plavců, obchodníků s dřívím, dřevařů, písařů, ledařů a dalších „lidí od vody“. Je zaměřena ale také na dokumentaci proměn dopravy na Vltavě v okolí Prahy (tradiční voroplavy i lodní dopravy). A není to jenom prohlídka vystavených exponátů. Na mechanicko-elektronickém simulátoru si návštěvník může vyzkoušet plavbu legendárními Svatojánskými proudy, které museli při svých plavbách po staletí voraři překonávat. Po úspěšném „proplutí“ proudy se pak může pokusit o propojení voru s parním remorkérem, projíždění propustí, případně proplavení zdymadlem.



Národní zemědělské muzeum dokončilo rekonstrukci své hlavní budovy v Praze a od 1. srpna 2017 zahájilo běžný návštěvníkový provoz. Ve staronové budově na pražské Letné představí tři nové expozice a dovolí návštěvníkům vstup až na střechu. Na ní je vytvořena zahrada s trávnikem a záhony s možností krásného výhledu na celou Prahu. Třemi novinkami, které rozšíří nabídku výstav NZM, jsou stále expozice **Voda v krajině, Objevovna a Gastrostudio**. Voda v krajině je koncipována tak, aby interaktivní formou představila kompletní příběh vody. Expozice zahrnuje velmi širokou škálu sdělení, souvisejících s významem a rolí vody v našem životě. Symbolem expozice zůstává člověk, pro něhož je voda podmínkou života, který ji umí zkrátit, ale také s ní prohrává. Naopak Objevovna i Gastronomie, jejíž součástí je Gastrostudio, nejsou postaveny na animacích, efektech a ilustracích, ale na skutečnosti a realitě.



Od 3. srpna do 21. září 2017 probíhají každý čtvrtek v bazilice svatého Jakuba koncerty 22. ročníku **Mezinárodního varhanního festivalu**. Festivalové večery s předními domácími i světovými umělci (například včetně Jean-Pierre Leguaye, jenž od roku 1985 usedal pravidelně po dobu 30 let za velké varhany proslulého chrámu Notre-Dame v Paříži) jako jejich titulární varhaník – na snímku) slibují nejen výjimečný hudební zážitek, ale, podle pořadatelů,

také zajímavost vizuální. Publikum bude moci totiž díky projekci na plátno umístěné v přední části lodi chrámu sledovat interprety při hře a jedna z kamer by dokonce měla snímat i pohyby nohou po pedálech. Více informací o programu lze nalézt na [auditeorganum.cz/category/Festival/](http://auditeorganum.cz/category/Festival/).



Foto: Zdeněk Bek

Správná odpověď na otázku **Jaká budova se nachází v pozadí?** z Fotohádkanky v DP kontaktu 6/2017 zněla: **Muzeum hl. m. Prahy**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem s tramvají T3 (linka 23) a publikací 140 osobností MHD odměněn: **Jan Frič**.

### FOTOHÁDKANKA O CENY



#### DO JAKÉ ULICE MÍŘÍ AUTOBUS?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte tričko s mazačkou a publikaci Lokálkou do České Kanady.

Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 3. září 2017** na e-mailovou adresu: [soutezdpp@dpp.cz](mailto:soutezdpp@dpp.cz) (předmět: Fotohádkanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).



# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## 120 let od založení Elektrických podniků

Prvního září 1897 zahájily činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, jejichž úkolem bylo provozovat tramvajovou dopravu . . . . (dokončení v tajence).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 3. září 2017** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: nabíječku baterií Voltcraft IPC-1L a další dva flash disk 16 GB „Tramvaj T3“.

**V tajence křížovky z DP kontaktu č. 6/2017** bylo dokončení citátu PhDr. Jana Hozáka o Františku Křížkovi, který se narodil před 170 lety, 8. července 1847, v Plánici: Křížík byl v mnoha směrech zakladatelem a průkopníkem, který tušil, kde všude se může **elektřina uplatnit**.

Hlavní cenu – houpací kempingovou síť – získává **Tomáš Beránek**, flash disk „Tramvaj T3“ 16 GB získávají **René Vaněček** a **Alena Vaňková**.

## Hlavní cena:

### Nabíječka baterií Voltcraft IPC-1L



NABÍŽÍ ČTYŘI NABÍJECÍ PROGRAMY (NABÍJENÍ, VYBÍJENÍ, OŽIVOVÁNÍ, FORMOVÁNÍ), KTERÉ MŮŽETE NASTAVIT INDIVIDUÁLNĚ PRO JEDNOTLIVÉ NABÍJECÍ ŠACHTY. K NASTAVOVÁNÍ A OBSLUZE SLOUŽÍ 3 TLAČÍTKA. S MĚŘENÍM SKUTEČNÉ KAPACITY A AUTOMATICKÝM SROVNÁVACÍM MĚŘENÍM NENÍ PROBLÉM ROZPOZNAT „SLABÉ“ AKUMULÁTORY A VYŘADIT JE.

PODPOROVANÉ AKUMULÁTORY: 1-4x AAA nebo AA; NiCd, NiMH  
MAX. NABÍJECÍ PROUD NA ŠACHTU: 700 mA  
NABÍJENÍ AKUMULÁTORU S KAPACITOU 2000 MAH: 180 MIN

OVOCNÁ ZAHRADA	ZKR. RUSKÉ VÍZOVÉ SLUŽBY	DOMÁCKY OLGA	ČÁSTI (PŘEDPONA)	SPOLKA PODRÁDÍ	ZNAK RODU	ETIOP. MĚSTO	USLECH-TLA ŽELEZA	NEČESTNĚ	ČEJČI VOLÁNÍ	ŠPAŇ. EKVA-LOVNA	KÓD LITVY	SMLUVENÉ SETKANÍ	BLANKET NA SAZENÍ	ZNAČKA AUTOBA-TERIÍ	NOVINY VYCHÁZE-JÍCÍ RÁNO
BERAN				HRACÍ ZNÁMKA					AMER. TELEKO-MUNIKAČNÍ DRUŽICE						
4. část tajenky									PLETICHA						
BEDLIVÝ				JMÉNO ČERTA Z ARABELY	HAVÍŘ					ALEUTSKÝ OSTROV	VTEKAT				
USKUTEČ-NOVAT	FR - RAKOUS. FILM (2001)	ODDĚLENÍ TECHNICKÉ KONTROLY	NAZEV NÁZEV NOROVSKY			DRAVÍ PTÁCI				2. část tajenky	NEOBDE-LANY POZEMEK				
ZKRATKA PRO POLY (PHENYLENE OXIDE)		ORGANIZACE PRO OSVOBOZENÍ PALESTINY (CES. ZKR.)	ANGL. NEBO			NÁZEV HLÁSKY	JATERNÍ ENZYM	HLADIT	INIC. HERCE SOBOTY	KYTICE		TÍMTO ZKRSOZENÍ OZNAČENÍ LETADEL RAKOUSKA			
PODLA-HOVÁ KRYTINA			NEJ-SLAVNĚJŠÍ Z PROJAM-BERKŮ DOVEDNOST			ARGENTINSKA HER-UMELA HMOTA PODOBNA KUŽI						FRANKOZE-SKY ATOL (SOU-OSTROV NÍZKĚ OSTROVŮ)	PROVÁDĚTÍ CVIČENÍ	NÁŠ BYVALÝ MOBILNÍ OPERÁTOR	
1. část tajenky		BATCH	ŽVITÍ					PŘIJETÍ							
ANGL. INKOUST				HESLO					HOVĚŽI DOBYTEK	ANGL. LÁZNĚ		ZKR. MEZ-SVADU VĚSTABANŮ	ZKR. PRO PŘENOS OBRAZU NA TĚLE		
AMERICKÝ ATLET				3. část tajenky							ANGL. SPRÁVED-LIVÝ	PRYZ			
ZHLOJNATÝ STROM	ZN. JEDNOTKY FRANCE (NALOŽE)			KULOVITÁ BAKTERIE								PASÁK DOBYTKA NA PAMPĚCH HARMOŇE			
MĚZSKÉ JMÉNO (9.5.)						STARODOPŮTÍ BOJNĚ VALKY	OSOBNÍ ZÁMĚNO		VYSIVAČ	ZN. NIKLU			ANGL. ONO	ZKRATKA HELMÉ BRITÁNIE	
NAVÝ LIDSKÝ MODEL				STÁNEK										NĚMECKÉ ŽENSKÉ JMÉNO	
FR. BÁSEŇ				POLYNĚSKÝ OSTROV										DOMÁCKY KILIAN	

Text: Martin Doubek  
Foto: Robert Mara

# NEZVYKLÁ PODÍVANÁ NA TĚŠNOVĚ

Výjezd vozu 15T ev. č. 9216 onoho červnového rána, tedy 20. června 2017, probíhal zcela rutinně až do okamžiku, než se ocitl mezi domy ve Vodičkově a Jindřišské ulici. Právě tam zaslechl řidič tramvaje ne-standardní zvukový projev, odrážející se od přilehlých domů. Mobilní četa technické údržby tramvají přivolána provozním dispečinkem konstatovala závažné poškození prvního pravého kola třetího podvozku. Vozidlo muselo být neprodleně odstaveno do nedaleké smyčky Těšnov.

Ohledáním na místě byla zjištěna uvolněná obruč od náboje kola vinou prasklého přítlačného kroužku se skrytou výrobní vadou. Bohužel poškození kola bylo takového rozsahu, že znemožňovalo jakoukoliv manipulaci s vozem. Díky tomu se přistoupilo k ojedinělému řešení: naložení vozidla na speciálně upravený podvalník plzeňského autodopravce, a to přímo ve smyčce Těšnov. Okolo 21. hodiny nakládání vozu 15T ev. č. 9216 započalo. Je třeba vy-zdvihnout profesionální spolupráci všech zúčastněných složek DPP včetně podnikových hasičů, díky čemuž bylo vozidlo po jedné hodině ranní i přes všechny komplikace bezpečně naloženo a upevněno k podvalníku. Následoval převoz do Opravny tramvají a složení za hlavní vjezdovou vrátnici.





# Předškoláci, školáci! Přijďte do Muzea MHD!

## Naučné dopoledne s Dopravním podnikem hlavního města Prahy

V průběhu dopoledne jsou děti zábavnou formou seznámeny s historií a současností městské hromadné dopravy v Praze. Během krátké přednášky se dozvědí, jak bezpečně využívat MHD a pohybovat se po eskalátorech, při jízdě historickou tramvají centrem Prahy si vyzkoušejí, jak cestovali jejich prarodiče.

**Termíny:** září–listopad, duben–červen

**Čas:** 9.00–11.00 hodin

**Účast:** max. 40 dětí + doprovod

**Finanční spoluúčast školy/školky:** 1 500 Kč

### Program:

- Doprava naším autobusem do Muzea MHD
- Prohlídka Muzea MHD, přednáška
- Projížďka historickou tramvají
- Doprava naším autobusem zpět

**Pokud máte zájem o akci, kontaktujte nás:**

**Klára Malíková, tel.: 296 193 113, e-mail: malinkova@dpp.cz**



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy