

DP kontakt

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



Státní vlajka slaví devadesátiny

Kdo současnou českou, původně československou vlajku vymyslel? Kde se vzaly barvy naší vlajky?

26

Muzejní autobus ŠKODA RO č. 206

Další z vozidel Muzea Městské hromadné dopravy v Praze, jehož rekonstrukce byla v nedávné době dokončena.

30

3 Aktuálně

8 Metro

9 Tramvaje

13 Autobusy

17 Ze světa

21 Z podniku

26 Historie

35 Zajímavosti



DP KONT@KT

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

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

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

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 11. března 2010

Foto na obálce: Mgr. Pavel Fojtík



Milí čtenáři,

jaro ještě nevystrčilo ani jeden sluneční drápek či hřejivou tlapku a na mě přesto padla únava (nemějte strach, na DP KONT@KT to prozatím vliv nemá, o čemž se můžete hned přesvědčit). Nikoli tedy jarní, ale zřejmě způsobená nekonečnou zimou, která nás postihla. Doufám, že nesměřujeme k době ledové, jak tvrdí někteří prognostici. A protože to chce vzpruhu a odreagování, rozhodla jsem se začít s letošními cestovatelskými dovolenými o něco dříve. Kvůli financím nebude mým cílem sice Karibik či podobná

exotická destinace (i když ono není v poslední době o co stát, příroda se v těchto oblastech hněvá prostřednictvím vichřic, povodní, zemětřesení a tsunami), ale „pouze“ nedaleká Paříž, počasím na tom o něco málo lépe než Česká republika. Ale i to stačí na dostatečné zrelaxování a načerpání sil. Přece jen vyběhnout z rutiny a stereotypu je jednou za čas potřeba. Budu se určitě inspirovat na své cestě články, které se o hlavním městě Francie v patnácti ročnících DP KONT@KTu objevily. A už teď přiznávám – mám strach z pařížského metra. Reference mých kamarádek, které Paříž v poslední době navštívily, na tento dopravní prostředek jsou velmi nelichotivé – hlavně co se týče jeho osazenstva (přepřevaných individuů) i interiéru (čistoty, tedy spíše nečistoty a zápachu). Je pravda, že pařížská doprava zaostává za pražskou MHD, což ukázal i nedávný průzkum úrovně evropských dopravních podniků, kde jsme skončili na 4. místě (po Helsinkách, Vídni a Mnichově) – ale o tomto úspěchu se zmíníme až v některém z příštích vydání. Na druhou stranu při podrobném analyzování internetových stránek RATP (pařížského dopravního podniku) jsem si velmi přála, abychom měli totožný způsob informování a poskytovali jsme podobný servis – především co se týče návštěvníků stověžaté Prahy. Pořád je co se učit a co zlepšovat...

Doufám, že na vás při čtení březnových článků nepadne únava či nuda, ale každý si najdete alespoň jeden článek, který vás zaujme. To je pro mě, redakční radu a všechny autory dostatečná satisfakce za námahu, kterou nás zrození nového čísla stojí, a motivace pro tvorbu toho dalšího.

Okamžitý nástup jara a definitivní ústup zimy přeje

Dana Reinišová



Trvalé změny PID od 7. 3. 2010

Na základě výsledků přepravních průzkumů a požadavků jednotlivých městských částí a obcí dochází od 7. 3. 2010 k úpravám v provozu autobusových linek Pražské integrované dopravy. Původně avizované rozsáhlejší racionalizační úpravy byly z přípravy staženy, takže následující změny jsou spíše kosmetického rázu.

Ing. Filip Drápal, ROPID

Změny jednotlivých linek:

- 153** Linka je zrušena (U Libušského potoka – Sídlíště Písnice) a nahrazena linkami 165 a 197
- 220** Posílení provozu ve špičkách pracovních dnů
- 293** Nová midibusová linka v trase Háje – Mikulova – Chodovská tvrz – Petýrkova – U Tří svatých – Šeberák; linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 6.00 do 20.00
- 303** Linka nově nezajíždí do zastávek Šestajovice, u školy a Řičany, Pacov (nahrazena linkou 469)
- 312** Nový spoj v pracovní dny podvečer Dejvická – Tuchoměřice, Kulturní dům
- 323** Linka je zrušena (Černý Most – Radonice, Penny Market) a nahrazena zajištěním vybraných spojů linky 367 do zastávky Radonice, Penny Market
- 326** Zkrácení intervalů v pracovní dny dopoledne a o víkend
- 328** Vybrané spoje v pracovní dny odpoledne ve směru z Prahy prodlouženy o úsek Čestlice – Nupaky, hotel
- 347** Celotýdenní navýšení počtu spojů přes zastávku Chýně, Háje
- 351** Vybrané spoje v pracovní dny jsou prodlouženy o úsek Měšice, Agropodnik – Čakovičky
- 368** Nové spoje v pracovní dny dopoledne Ládvi – Předboj

- 384** Linka je zkrácena o úsek Zličín – Sídlíště Řepy
- 401** Vybrané spoje v pracovní dny prodlouženy do zastávky Senohraby, U Tunelu
- 428** Linka nově nejede přes Břeží (nahrazena linkou 469) a obnovena obsluha zastávky Řičany, Krabošice v pracovní dny
- 469** Linka je prodloužena o úsek Řičany, náměstí – Řičany, nádraží – Řičany, Pacov – Břeží, Podskalí; nové spoje v pracovní dny v trase

Řičany, nádraží – Břeží, Podskalí (náhrada za linky 303 a 428)

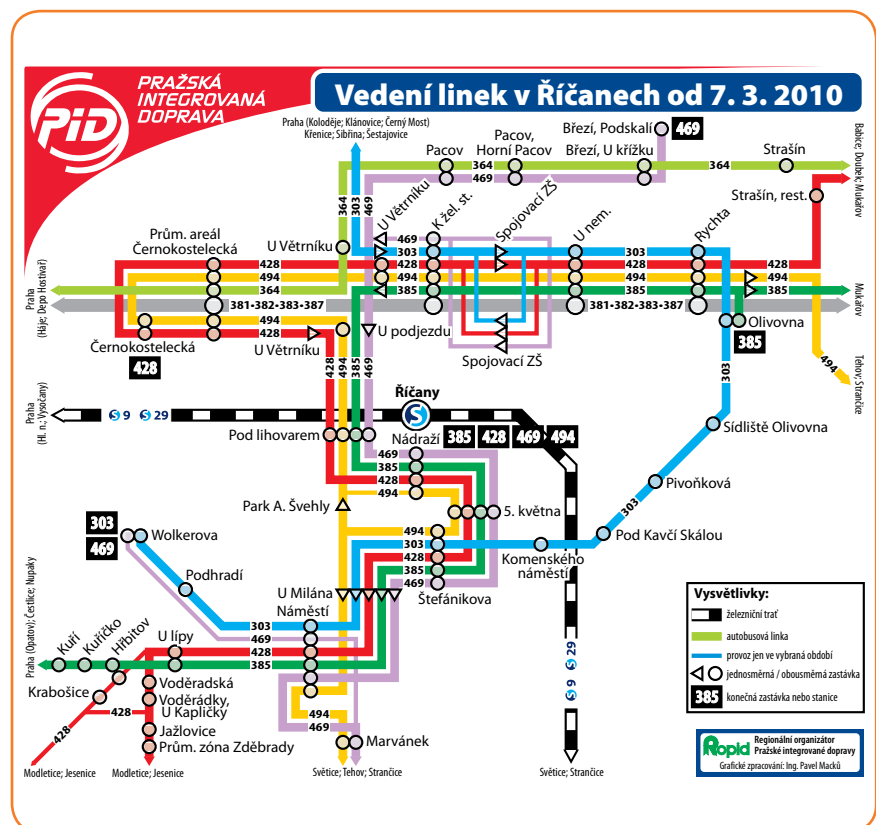
- 494** Linka jede nově přes Řičany, nádraží a nejede do zastávky Řičany, Wolkerova; v pracovní dny je většina spojů vedena přes Světice

U části příměstských autobusových linek PID dochází k drobným časovým posunům spojů z důvodu požadavku jednotlivých obcí nebo zlepšení návazností. Na vybrané spoje linek 326, 338 a 390 budou nově nasazeny kloubové vozy.

Změny zastávek:

- Cirkusová**
- Horoušany, Horoušanky**
- Horoušany, Horoušanky, náves**
- Kly, Záboří**
- Nové Pitkovice**
- Řičany, Voděrádky**
- Řičany, Voděrádky, U Kapličky**
- Senohraby, U Tunelu**
- Šestajovice, Za Stodolami**

zastávka zrušena (z důvodu zrušení linky 323)
nová zastávka pro linky 304, 343, 344 a 405 (stálá)
nový název pro původní zastávku Horoušany, Horoušanky
nový název pro původní zastávku Kly, Záboří, rozc.
nový název pro původní zastávku Žampionová
zastávka zrušena pro linku 428
nová zastávka pro linku 428 (stálá)
nová zastávka pro linku 401 (stálá)
nová zastávka pro linky 303, 304, 344 (stálá)



Nový rámec trhu veřejné dopravy na krátké vzdálenosti – první dopady v České republice



Je otázkou, zda v poslední době viditelné vření kolem městské hromadné dopravy v Praze, stejně jako v jiných městech České republiky, a obecněji v celém sektoru veřejné dopravy v naší zemi, je důsledkem světové finanční krize a jejího globálního dopadu, anebo jde výlučně o projev změn rámcového prostředí nastartovaného přijetím Nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007.

Ing. Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

Na otázku není jednoduchá odpověď, ale aby se něco podstatného dělo, stačí jedno, nebo druhé. Spojí-li se oba impulsy, jak se též stalo, jde o zásadní změny, jejichž dopad může zaznamenat prakticky každý na svém pracovním poli. Bylo toho již mnoho napsáno i řečeno a Dopravní podnik prošel fází transformace s cílem připravit se na nové prostředí. Každého se tak či onak dotkla. Byla dostatečná, skončila, nebo jde o začátek dlouhé cesty?

Nejsme v tom sami. Nebo lépe, neměli bychom v tom být sami. Dotýkají se hluboké změny pouze dopravců, nebo mají vliv i na jednání a pravomoci orgánů zodpovědných za dopravu?

Nejsme, od začátku nemůžeme být, ani sami v mezinárodním kontextu. Autonomní orgán Mezinárodního svazu veřejné dopravy, Výbor pro Evropskou unii, je zástupcem zájmů provozovatelů veřejné dopravy na krátké vzdálenosti (lokální a regionální veřejná doprava) všech členských zemí a hlavním lobbistou v tomto smyslu u evropských institucí. Jeho členy jsou převážně ředitelé nebo prezidenti národních svazů provozovatelů veřejné dopravy nebo vysoce postavení zástupci největších národních dopravců, vybavení příslušnými pravomocemi. Desetiletí (zhruba mezi 1997 a 2006) debat o podobě nového nařízení bylo silně ovlivněno požadavky členů výboru. Kdo měl nejsilnější vliv na jeho konečnou podobu? Vysvětlení, je-li takové vůbec možné, by zabralo hodně času, ale

je to v podstatě jedno, protože došlo k prolnutí existujících modelů, kde se jednotlivé země nebo jejich uskupení snažily uhájit jejich přednosti a zájmy. Nelze zapomenout na hrdou a přitom hluboce věcnou obhajobu síly německého modelu panem Prof. Müller-Hellmannem, Hauptsgeschäftsführerem VDV – Sdružení dopravních podniků Německa na zasedání výboru v roce 1997 v Lisabonu, upozorňujícího na riziko dumpingu a okamžité, stejně věcné, a ve skvělé němčině pronesené plaidoyer za liberálnější přístup dle modelu skandinávských zemí z úst Prof. Viegase z portugalského konzultačního, celoevropsky vysoce respektovaného, uskupení TIS. Tak se v plně kontrastní symbióze stíraly třecí plochy, ustupovalo se z první ryze liberální verze nařízení z roku 2000 až ke kompromisní, přesto účinné verzi z roku 2007.

To vše ve výsledně konstituované skupině 27 členských států. Nařízení je tak amalgamem, regulačním rámcem, ve kterém všichni účastníci musí najít prostor pro své působení, chtěli-li výhledově uspět na jednotném evropském trhu služeb, jejichž podstata je paradoxně přitom především lokální, maximálně regionální. To vyžaduje přizpůsobení, ale též vizi a odvahu se na trhu uplatnit. Někteří v tom umí chodit. Na 7. června t. r. svolává UITP a francouzský UTP aktéry veřejné dopravy do Paříže na jednodenní Evropskou konferenci k tomuto tématu. Pozvánka je uvedena příznačně:

„Nařízení o závazcích veřejné služby (PSO – Public Service Obligations) vstoupilo v platnost 3. prosince 2009. Ať je tomu jakkoli, přesto mnoho bodů jeho uplatnění zůstává otázkou. 6 měsíců po jeho vstupu v platnost zve Výbor EU UITP a UTP (Francouzský svaz provozovatelů městské dopravy a podniků železniční dopravy) evropské odborníky, aby vyjádřili své názory na zbývající nejistoty kolem nařízení.“

Titulní strana pozvánky obsahuje tři z hlavních otázek:

- **Jaký je dopad na městskou a železniční dopravu v různých zemích Evropy?**
- **Jaké jsou důsledky na smluvní vztahy mezi organizačními autoritami a dopravci?**
- **Jaké je zlepšení kvality služeb?**

Národní delegáti zastupující jednotlivé členské země EU ve Výboru EU UITP byli již v polovině listopadu 2009 vyzváni, aby s ohledem na připravovanou konferenci reagovali na změny, vyvolané v jejich zemích novým nařízením PSO. Před konferencí bude vydána již třetí verze brožury „Organizace a hlavní hráči veřejné dopravy na krátké vzdálenosti“, jejíž první podoba se datuje 2003 a druhá 2006. Brožura je označována za „hodnotný a oceňovaný nástroj popisující, jak sektor funguje v jednotlivých členských zemích a který je podporou v diskusích s tvůrci politik“.

Pro usměrnění prací na příspěvku byl na základě předchozích národních zpráv předložen krátký dotazník zaměřený na oblasti, o kterých mělo být v nové edici brožury referováno. Dotazník byl rozdělen do čtyř částí, z nichž první dvě byly velmi obecné a dotazující se po institucionální organizaci



a legislativním rámci a dále po struktuře trhu. Druhé dvě se zaměřovaly na specifické záležitosti: aplikace Nařízení PSO v České republice a situace v hlavním městě. Původně vymezený rozsah, po překladu do angličtiny a provedených korekcích, představuje současný stav české veřejné dopravy na pěti stránkách textu. Předkládáme jej pro informaci čtenářům DP KONTAKTu v původní nezkrácené verzi. Tomuto širokému tématu se chceme věnovat i v následujících vydáních DP KONTAKTu. Rýsují se následné body: za prvé nařízení č. 1370/2007, jeho hlavní principy a první aplikace, za druhé zákon o veřejných službách v přepravě cestujících, tak jak byl podepsán 26. února 2010 premiérem české vlády a předán parlamentu, za třetí podoby smluv podle nových požadavků.

Brožura UITP – Organizace a hlavní hráči veřejné dopravy na krátké vzdálenosti

I. Institucionální organizace a legislativní rámec

Současný legislativní rámec

Vnitrostátní právní úprava veřejných služeb v přepravě cestujících je rozdělena do dvou oborových právních předpisů:

- zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších právních předpisů,
- zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších právních předpisů.

Oba zákony vycházejí z konceptu tzv. dopravní obslužnosti, předmět jejich úpravy je však jinak v zásadě odlišný, regulují především vstup do odvětví drážní nebo silniční dopravy a stanoví technické podmínky provozování drážní dopravy. Stát, kraje a obce jsou na základě ustanovení v obou zákonech oprávněny poskytovat úhradu tzv. prokazatelné ztráty dopravců, kteří provozují osobní dopravu v režimu závazku veřejné služby. Právní úprava stejné problematiky, tedy použití veřejných prostředků pro zajištění dopravní obslužnosti, provedená současně ve dvou zákonech, začala v důsledku následných novelizací vykazovat neodůvodněné rozdíly. Zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících je v podmínkách České republiky na krajské a obecní úrovni svěřeno do samostatné působnosti orgánů samosprávy, pouze zajišťování části veřejných služeb v přepravě cestujících nadregionálního charakteru v drážní dopravě je svěřeno Ministerstvu dopravy. Průměrně 82 %, podle typu obsluhovaného území 60 až 90 % výkonů regionální a nadregionální veřejné dopravy realizované silniční dopravou, přibližně 95 % výkonů železniční dopravy a všechny výkony městské hromadné dopravy jsou zajišťovány na základě smluv o závazku veřejné služby, uzavřených mezi státem, krajem či obcí a dopravci. Bez existence těchto smluv by dané služby nemohly být poskytovány v potřebné četnosti a kvalitě. Také zbývající část objemu veřejné dopravy, poskytovaná na komerční riziko dopravce, je z dopravně-inženýrského hlediska významně provázána se systémem dopravy v rámci smluv o veřejné službě do jediného dopravního systému. Převážná většina spojů v oblasti drážní dopravy, provozovaná na komerční riziko, plní funkci páteře nadregionální dopravy.

Každoročně je z veřejných rozpočtů určeno na finanční kompenzace na úhradu ztrát dopravců více než 20 mld. Kč (1€ = 26,265 Kč, 13. 1. 2010). V roce 2006 se na základě údajů z resortní statistiky jednalo celkem o 22,350 mld. Kč, z toho bylo vyplaceno 52,99 % v oblasti městské dopravy, 36,15 % v oblasti regionální dopravy a 10,86 % v oblasti nadregionální

dopravy. Vzhledem k tomuto významnému finančnímu toku je nezbytné zajistit co možná nejtransparentnější podmínky pro efektivní vynakládání finančních prostředků z veřejných zdrojů, sloužících k zajištění jednoznačně vymezeného, konkretizovaného veřejného zájmu.

V návaznosti na Dopravní politiku České republiky pro léta 2005–2013 a na základě usnesení vlády z 12. dubna 2006 o potřebě legislativních změn v oblasti veřejné dopravy bylo proto rozhodnuto vyčlenit danou problematiku do jednoho zákona, který by pro osobní drážní a silniční dopravu jednotně upravoval podmínky zajišťování dopravní obslužnosti, a s tím související podmínky pro vynakládání veřejných prostředků.

Současný institucionální rámec

Proces regionalizace, zahájený zřízením nových krajů (14 oproti původním 8) zákonem č. 129/2000Sb., o krajích, přinesl systémový vztah mezi odpovědností, organizací a financováním jednotlivých úrovní dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. Zároveň však vyžaduje jednoznačné vymezení vztahů mezi objednateli na jednotlivých úrovních, kterými jsou stát, kraje a obce a poskytovateli dopravních služeb, dopravci. Regionalizace rovněž znamená nutnost úplného oddělení procesu regulace přístupu k trhu (státní správa) od procesu uzavírání smlouvy o závazku veřejné služby (samospráva).

Rozsah oblastí s propojenou nabídkou jízdního řádu, tarifu a sítě se v České republice postupně zvětšuje. V současné době je možné setkat se s různě rozvinutými integrovanými dopravními systémy (IDS), které existují pouze jako vzájemně izolované systémy v návaznosti na jádrová města. V některých případech probíhá integrace mimo jádrové město, vinou odlišných představ jádrového města a kraje, případně dalších obcí v regionu. Po právní stránce je dosud situace upravena především dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, konkrétně v par. 2, čl. 14. Zákon zde teoreticky rozděluje IDS do třech základních skupin, prakticky však v krajích převažuje kategorie označená jako "IDS v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy".

Většina stávajících IDS je spravována a rozvíjena samostatným subjektem – organizátorem, který mívá nejčastěji podobu společnosti s ručením omezeným, případně příspěvkové organizace nebo akciové společnosti, vždy však pod rozhodujícím vlivem jednoho nebo více samosprávných územních celků. S cílem koordinovat úsilí vedoucí ke zlepšení podmínek pro rozvoj integrované dopravy v České republice byla v roce 2004 založena Česká asociace organizátorů veřejné dopravy – ČAOVD (anglická verze názvu Czech Association of Public Transport Authorities – CAPTA) www.caovd.cz. Ke konci roku 2009 bylo řádnými členy sdružení sedm společností z Čech a Moravy, tzv. ostatním členem sdružení je Bratislavská integrovaná doprava – BID, a.s. ze Slovenska. Sdružení dopravních podniků České republiky – SDP ČR, www.sdp-cr.cz soustřeďuje celkem 19 provozovatelů městské hromadné dopravy v největších městech ČR. Všichni provozují městskou autobusovou dopravu, dále 7 tramvajových a 13 trolejbusových systémů a jeden systém metra.

Poslední legislativní vývoj

Právní prostředí v oblasti veřejné dopravy prochází změnami, spočívajícími zejména v převedení pravomocí a odpovědností spojených se zajišťováním veřejné regionální dopravy na vyšší územně samosprávné celky. Přijetím zákona č. 1/2005 Sb., novelizujícího zákon o rozpočtovém určení vý- →



nosů z některých daní a některé související právní předpisy, včetně zákona o drahách a zákona o silniční dopravě, došlo k dovršení již dříve započatého procesu regionalizace dopravy. S účinností od 3. ledna 2005 kraje odpovídají za zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících na úrovni regionální ve své samostatné působnosti a hradí finanční vyrovnání za poskytování těchto služeb ze svých rozpočtů. Organizace městské hromadné dopravy a její financování (převážná většina kapitálových investic a provozní dotace) jsou již od počátku 90. let minulého století přenechány městům (do krajských a obecních rozpočtů jdou z daní vybíraných státem podíly tvořené 8,92 % resp. 21,4 % z jejich celkových výnosů). Po třiletém a „neobyčejně obtížném“ procesu byl na začátku prosince 2009 předložen do vlády návrh zákona o veřejných službách v přepravě cestujících – ZVS, který byl s pozitivním přijetím předjednan v dopravním výboru Parlamentu České republiky. Předpokládá se, že zákon nabude účinnosti dnem 1. července 2010.

V souvislosti s adaptací českého vnitrostátního práva na požadavky nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 bylo v návrhu na pojem „příslušného orgánu“ užívaného nařízením navrženo zavedením legislativní zkratky „objednatel“ pro stát, kraje a obce. Návrh ZVS, stejně jako silniční a drážní zákon, neuvádí specifickou definici veřejné dopravy na krátké vzdálenosti, přináší pouze obecnou definici dopravní obslužnosti, kterou však v následujícím paragrafu specificky definuje pro úroveň kraje, obce a státu. Řeší otázku podpory rozvoje integrované dopravy, jejíž organizátor může být pověřen, aby jménem kraje nebo obce uzavíral smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určeném území a u určených druhů dopravy. Nástrojem propojení jednotlivých druhů veřejné dopravy se v návrhu zákona stává plánování dopravní obsluhy území.

Návrh ZVS doprovází návrh vyhlášky Ministerstva dopravy ČR o postupech pro určení a kontrolu maximální výše kompenzace a návrh nařízení vlády o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů kvality a bezpečnosti a způsobu jejich prokazování pro dopravce v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

Nařízení č. 1370/2007 je v České republice od 3. 12. 2009 přímo aplikovatelné.

II. Struktura trhu

Veřejná doprava v České republice bývá většinou rozdělována do tří kategorií:

- železniční doprava (provozovaná na celostátních a regionálních drahách),
- linková autobusová doprava (silniční doprava veřejnou linkovou dopravou provozovaná na základě licence, kromě licence pro městskou autobusovou dopravu),
- městská hromadná doprava (drážní doprava na dráze speciální, tramvajová, trolejbusová a silniční doprava veřejnou linkovou dopravou, provozovaná na základě licence pro městskou autobusovou dopravu).

Dále existuje veřejná doprava provozovaná na dráze lanové a na vnitrozemských vodních cestách.

Podle počtu přepravených osob je ze své podstaty nejpoužívanější městská hromadná doprava.

Podíl přepravených cestujících (v tis.) za rok 2008: železnice – 177 374; linková autobusová doprava – 337 770; MHD – 2 323 761.

Železniční doprava

Železniční infrastruktura v České republice patří mezi

nejhustší železniční síť v Evropské unii. V roce 2008 bylo na území České republiky 9430 km tratí, z toho 7523 km jednokolejných.

Většina železničních dopravních služeb v ČR je zajišťována Českými drahami (ČD). V roce 2008 ČD přepravily 98,70 % cestujících a provozovaly na 98,9 % tratí České republiky. České dráhy tak mají v současné době prakticky monopol na provozování osobní železniční dopravy v České republice. Jedním z důvodů, proč tato situace nastala, je skutečnost, že jedna společnost zároveň spravovala železniční infrastrukturu a poskytovala železniční služby. Tento přirozený monopol byl v České republice řešen oddělením železniční infrastruktury od provozování železniční dopravy a vložení nové instituce – Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC). Kromě ČD však existují i soukromí dopravci, kteří zpravidla operují na regionálních železničních tratích. Osobní a spěšné vlaky a vybrané rychlíky ČD jsou zapojeny do integrovaných dopravních systémů. V těchto vlacích je možné použít předplatních časových jízdenek, krátkodobých časových jízdenek, jízdenek pro jednotlivou jízdu s omezenou přestupností a přestupních na vybraných úsecích tratí ČD.

Linková autobusová doprava

I tento trh se vyznačuje jistou mírou monopolizace, nicméně v současné době pouze v některých regionech působí jedna dominantní společnost, kterou doplňují společnosti malé. Trh funguje pod dohledem regionální správy, která řídí udělování licencí na dopravní trasy a reguluje výši maximálního jízdného. Od 1. 1. 2008 platí čeští autobusoví dopravci mýtné nejen na vybraných dálnicích a rychlostních silnicích, ale také na některých silnicích 1. třídy, což mělo na tyto dopravce silný dopad. V roce 2004 provozovalo v ČR autobusovou a autokarovou dopravu přes 3 tisíce společností. Nejvíce podnikatelů v tomto sektoru jsou malí dopravci s méně než 10 vozidly. Pouze 33 největších společností vlastnilo v roce 2004 více jak 50 autobusů. Mezi nejdůležitější linkové autobusové dopravce patří:

- **Veolia Transport** (dříve Connex) patří v ČR mezi vedoucí autobusové dopravce a je zastoupena čtyřmi dceřinými společnostmi. Působí již v 9 ze 14 krajů ČR. Jedná se především o Moravskoslezský kraj, Olomoucký kraj, Prahu a o významnou oblast na rozhraní Středočeského kraje, Královéhradeckého kraje, Pardubického kraje a kraje Vysočina. Provozuje přes 600 pravidelných příměstských a městských linek. Její vozový park čítá více než 1800 autobusů. Je také provozovatelem drážní dopravy na 22 km dlouhé železnici Desná.
- **Společnost Icom transport** – společnost vlastní 850 autobusů. Spojuje více dopravních společností, mezi nimiž jsou i firmy s označením ČSAD (roku 1994 transformovaná a poté privatizovaná bývalá ČSAD – Československá státní automobilová doprava).
- **Arriva** – v ČR provozuje firmy operující severovýchodně od Prahy, jižně od Prahy a v severních Čechách. Tento mezinárodní dopravce v ČR vlastní 280 autobusů.

Městská hromadná doprava

Z 19 provozovatelů MHD ve velkých městech je 17 dopravních podniků (DP) akciovými společnostmi ve 100% vlastnictví svých měst, zbývající dva jsou společnostmi s ručením omezeným (DP Zlín ve vlastnictví města, DP Teplice vlastněny Veolii). Tři DP (Brno, Ostrava, Plzeň) jsou provozovateli všech tří systémů povrchové dopravy, tramvají, trolejbusů a auto-



busů, tři provozují kombinaci sítě tramvají a autobusů, deset DP je provozovateli trolejbusů a autobusů, dva jsou výlučně autobusovými dopravci. Nejvýznamnějším dopravcem v ČR je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, provozující metro, tramvaje, autobusy a lanovou dráhu.

Systémy městské hromadné dopravy obsluhují dohromady území obývané téměř čtyřmi miliony obyvatel, pro které v r. 2008 vozidla MHD ujela 328,5 mil. vozových kilometrů a 36 600 mil. místových kilometrů.

Celkem je v ČR provozováno 1892 tramvají (s průměrným stářím 17,05 roků), z toho je 14,4 % nízkopodlažních vozidel. Trolejbusů je provozováno 723 (průměrné stáří 12,4 roku), z toho 38 % nízkopodlažních, počet provozovaných autobusů v MHD všech typů je 2850, průměrné stáří je 8,4 roku, nízkopodlažnost 40,2 %.

III. Zaostření na Nařízení o závazcích veřejné služby

Ministerstvo dopravy České republiky zadalo v minulých letech výzkumný úkol pod názvem „Návrh praktických pravidel pro zavedení regulované konkurence ve veřejné dopravě osob v českých podmínkách“ zaměřený na osobní drážní dopravu, veřejnou linkovou dopravu, městskou hromadnou dopravu a integrované dopravní systémy zahrnující všechny druhy veřejné dopravy. Z analýzy provedené v rámci projektu a předložené v říjnu 2009 vyplývá, že většina smluv o závazku veřejné služby v železniční osobní dopravě byla v minulých letech, před přijetím nařízení PSO, uzavřena na základě přímého zadání, a to ve dvou krajích na jeden rok, v pěti krajích na dobu neurčitou s ročními dodatky, a u šesti krajů na období v délce od 3 do 15 let. Smlouvy jsou uzavírány podle par. 39 zákona o dráhách, přičemž v dřívějších smlouvách byla výše úhrady tzv. prokazatelné ztráty omezena maximální částkou určenou ve veřejných rozpočtech k tomuto účelu. Z téhož důvodu i přiměřený zisk, který lze poskytovat dle par. 39a téhož zákona a par. 3 vyhlášky ministerstva dopravy č. 241/2005 Sb., nebyl ve více než dvou třetinách krajů dopravci poskytován a docházelo k dohodě o tzv. nulovém přiměřeném zisku. Z důvodů omezených rozpočtových možností krajů tak byly smlouvy většinou fakticky netto.

Ve veřejné linkové dopravě byly na základě výsledků výběrových řízení uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby pouze ve dvou krajích, obě s pevně stanovenými náklady. U poloviny krajů byly smlouvy platné na dobu neurčitou s každoročně uzavíranými dodatky, druhá část smluv byla platná od 5 do 10 let, přičemž v přibližně polovině z nich bylo vymezeno, jakým způsobem bude řešeno případné mimořádné zvýšení nákladů dopravce, v druhé polovině smluv bylo předpokládáno řešení této situace ad-hoc. Smlouvy, většinou netto, přiznávající dopravcům přiměřený zisk ve všech krajích kromě jediného, byly uzavírány v souladu s par. 19 zákona, o silniční dopravě a s nařízením vlády č. 493/2004 Sb.

V městské hromadné dopravě a na územích, na kterých je zajišťována dopravní obslužnost dopravci v IDS, byly ve většině případů uzavírány jednorocní brutto smlouvy, kde dopravce nese rizika spojená s vyšší nákladů, rizika nenaplnění odhadovaných tržeb nese objednatel. Dopravní podnik hl. m. Prahy, jako vnitřní provozovatel, měl uzavřeno čtyřletou smlouvu na provozování sítě autobusů, tramvají a metra na území hlavního města Prahy na období 2004–2007 (s omezeným rizikem pro provozovatele), přičemž každý rok byly znovu projednávány dohody o vyšší dopravní nabídce a její ceně. Finanční rizika ve smlouvě byla primárně na straně města, kromě případu, že ROPID, organizátor pražské IDS,

prokáže operátorovi nesplnění dohod (vozokm) dle smlouvy. V tomto případě není město povinno finančně kompenzovat plnou výši ztrát.

Před vstupem nařízení č. 1370/2007 v platnost, to je do 2. 12. 2009, podepsaly všechny kraje desetileté smlouvy s Českými drahami, s garantovaným financováním na toto období, včetně přiměřeného zisku. Smlouvy obsahují požadavek na snižování nákladů provozovatele, vymahatelné sankce, odpovědnost ČD za tržby a definují práva objednatele. Soutěže na dráze proběhly jen na trať Liberec – Žitava (Vogtlandbahn) a na Jizerskohorské železnice (ČD) v Libereckém kraji. Stejně tak, bez soutěže, kromě již uvedených dvou krajů Jihomoravského a Ústeckého, kraje podepsaly většinou desetileté smlouvy s autobusovými dopravci, kde na každý konkrétní rok se budou podepisovat dodatky upřesňující nabídku a výši kompenzací. V přímém zadání byly také před 3. 12. 2009 podepsány všechny smlouvy s dopravními podniky provozujícími městskou hromadnou dopravu (dle DP KONTAKTu č. 2/2010 včetně DP Praha), jejichž délka je v rozmezí od 8 do 15 let, přičemž každoročně bude podepisována doložka upřesňující rozsah služeb a cenu.

Tři čtvrtiny smluv uzavřených mezi ministerstvem dopravy a ČD pro zajišťování části veřejných služeb v přepravě cestujících nadregionálního charakteru obsahuje pasáže, které umožňují tendrování vybraných tratí, podobně možnost organizování výběrových řízení na vybrané tratě či autobusové linky obsahují některé smlouvy krajů s ČD i s autobusovými dopravci, stejně jako některé smlouvy na provozování městské hromadné dopravy.

Návrh zákona o veřejných službách v přepravě cestujících stanoví, v návaznosti na čl. 5 odst. 3 nařízení 1370/2007, zvláštní vnitrostátní úpravu nabídkového řízení. Základem pro nabídkové řízení je postup podle koncesního zákona, přičemž ale návrh zákona nepočítá s použitím komplexní úpravy koncesního zákona a pozitivním výčtem vymezuje ta ustanovení, která se pro nabídkové řízení použijí, přičemž ostatní ustanovení koncesního zákona jsou vyloučena. Návrh zákona rovněž pozitivně upravuje některé otázky sám. Tato koncepce jednak zohledňuje specifickou úpravu některých aspektů nabídkového řízení v nařízení 1370/2007, jednak umožňuje větší flexibilitu objednatele, při zohlednění obecných principů v čl. 5 odst. 3 nařízení.

Nabídkové řízení podle návrhu zákona se do značné míry shoduje s koncesním řízením, nicméně koncesní zákon neobsahuje úpravu změn smluv, které byly uzavřeny v rámci koncesního řízení. Návrh zákona proto vymezuje, za jakých podmínek bude možné změnit smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřenou na základě nabídkového řízení, aniž by bylo nutné znovu vypisovat nabídkové řízení. Při výběru dopravce v autobusové a tramvajové dopravě je pro objednatele klíčovým bodem určení, zda postupovat podle pravidel pro zadávání veřejných zakázek, nebo zda se uplatní nabídkové řízení nebo přímé uzavření smlouvy. Návrh zákona proto stanovuje tři kumulativní podmínky (platba jízdného dopravci od cestujícího, udělení výlučného práva nebo poskytování kompenzace dopravci, v případě kompenzace zákaz vyloučení obchodního rizika dopravce), čímž došlo k vydefinování koncese pro účely tohoto zákona a v případě jejich naplnění je objednatel v souladu s nařízením č. 1370/2007 povinen postupovat podle příslušných ustanovení návrhu zákona. Pokud tyto podmínky naplněny nejsou, postupuje objednatel podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.



Koše se vracejí do metra

Odpadkový koš. Tato obyčejná věc, pro mnohého člověka symbol fádni každodennosti, vzbuzuje mezi pražskou veřejností i médií neobvyklou pozornost. Není divu. V případě pražského metra se koše pojí s problematikou mezinárodního terorismu a v poslední době i s poměrně vysokými částkami.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Košě zmizely ze stanic metra v reakci na teroristické útoky v USA roku 2001. Ačkoli pro cestující to byla změna nepříjemná, lze ji pochopit. Pro fanatiky představuje pražské metro stejně lákavý cíl jako atomová elektrárna a příslušné úřady – konkrétně Bezpečnostní rada státu – musí tuto situaci reflektovat. Nejednoho laika překvapila částka, kterou si navrácení košů vyžádá. Podívejme se tedy nejprve na ekonomickou stránku věci. Stát každoročně přispívá na zajišťování bezpečnosti pražské MHD. „Dopravní podnik nikdy nemá těžké rozhodování, na co přidělenou částku použije. Metro je prioritou,“ říká bezpečnostní ředitel, RSDr. Antonín Fedorko a připomíná: „Celá tato částka je dotována státem, nejedná se tedy o investici Dopravního podniku.“ Peníze ani na jiný než bezpečnostní projekt použít nelze. Zatím posledním z nich je Protichemický varovný systém (PROVAS) sloužící k detekci otravných látek v metru. Před čtyřmi lety se začal instalovat coby odpověď na sarinový útok v Tokiu, při němž zemřelo 12 cestujících a 1000 bylo zraněno. PROVAS už pokrývá některé stanice metra. Jeho ostrý provoz začne nejpozději v březnu a systém se bude podle finančních možností rozšiřovat.

Čistotnost není zřejmě vlastností, kterou se český národ proslavuje. Proto je absence košů ve stanicích metra obzvláště palčivým problémem. Většina cestujících se sice po několika týdnech naučila vyhazovat odpadky před nástupem na eskalátory, ale stále zbývá ještě dost individuů, které zanechávají nepořádek na nástupištích a – což je horší problém – v kolejišti. Vzduch, který soupravy před sebou tlačí, vhání odpadky do tunelů, jejichž čištění si žádá zbytečné výdaje. Jak ovšem skloubit pořádek a pohodlí s bezpečností cestujících? Odpovědi se dočkáme již do konce března, kdy se ve stanicích objeví moderní protiteroristické koše.

Ocelový válec o kapacitě 95 litrů poskytne cestujícím dostatek místa ke kultivovanému odstranění odpadu a zároveň neohrozí jejich zdraví a životy coby schránka pro výbušninu. Tento dvouplášťový „pořízek“ váží 400 kilo. Vychází z izraelské protiteroristické koncepce, je však výrazně odolnější. Žádná známá výbušnina nemá šanci jej roztrhnout a způsobit na nástupišti masakr. V nebezpečí by se ocitla pouze osoba, která se v okamžiku výbuchu nad koš nakloní. Koše totiž energii exploze usměřňují směrem ke stropu, pročež budou umístěny pouze tam, kde nemůže dojít k narušení statiky.



Kvalita něco stojí. V případě košů konkrétně 70 tisíc za jeden kus. „Samozřejmě, mohli jsme nakoupit 1000 drátěných košů po 300 korunách, ale to bychom nevyřešili problematiku do důsledků,“ vysvětluje volbu supermoderní technologie Fedorko. V metru se jich objeví 90, tedy tolik, kolik státní dotace umožňuje. „Ve spolupráci s jednotkou Dopravní cesta Metro a jednotkou Provoz Metro jsme vytypovali stanice s největším pohybem cestujících,“ popisuje Fedorko. Každá z nich si žádá alespoň dva koše, a proto se v nejbližší budoucnosti na ty méně frekventované bohužel nedostane. V každém případě se jedná o významný příspěvek k bezpečnosti cestujících. „Pokud bude někdo chtít odpálit bombu v metru, se stoprocentní jistotou mu v tom nikdy nezabráníme, avšak koše případné následky takového činu významně zmenšují,“ uzavírá Fedorko.





Skromní pomocníci

1. díl

Pro zajištění provozu elektrických drah je nutné mít k dispozici celou řadu jakýchsi tichých, skromných a nenápadných společníků. Je jich mnoho, a přitom je vlastně ani moc nevnímáme. Ač je máme na očích téměř denně, málokoho nějak zvlášť zaujmou. Ano, řeč je o nejrůznějších silničních vozidlech, bez nichž by ale tramvaje velmi brzy přestaly jezdit. A právě o těchto nenápadných, ale důležitých pomocnících si budeme v několika pokračováních povídat.

Text a foto: Jiří Čermák

Už sama stavba tramvajové tratě se bez silničních vozidel neobejde. Nezbytné jsou různé výkopy, úpravy terénu a podloží, je potřeba vybudovat napájecí síť, osadit trakční sloupy, zavěsit troleje – snad abych ten výčet včas přerušil, neboť by byl ještě mnohem delší. A samotný provoz? Však to znáte z každodenního života. Tu je potřeba opravit trolej, tam vyměnit výhybku, nahradit ojetou kolejnici, vyrovnat podloží, upravit označnické zastávky, vyvěsit jízdní řád, ohlásit cestujícím mimořádnou změnu ve vedení linek atd. K tomu všemu, a mnohem dalšímu, slouží značný počet často úzce specializovaných vozidel. Při alespoň trochu bližším zájmu o tuto problematiku narazíme hned v počátku na jeden velmi zajímavý jev. Některé kategorie těchto pomocníků slouží často desítky let, a stávají se

tak pomalu žijoucí historii. Za všechny bychom zde připomněli legendární Prahu V3S (ano, populární „vejtrasky“), které se při opravách tratí objevují dodnes. Pokud nevěříte, tak vám připomeneme skříňovou nástavbu vyvinutou pro potřeby svářečů. Příčinou dlouhé životnosti je zejména relativně nízký kilometrický proběh těchto vozidel daný jejich určením, kvalitní údržba a také značný nedostatek investičních prostředků na obnovu vozidel. Postupně si probereme vybrané typy těchto speciálních, resp. specializovaných. Běžná silniční vozidla (osobní, nákladní apod.) budou zmíněna jen velmi okrajově, protože jejich příslušnost k vozovému parku Dopravního podniku je vyjádřena pouze logem majitele, aniž by se dále jakkoliv lišila od stovek či tisícovek obdobných vozů. Nicméně ani



Možná je to až k nevíře, ale, jak dokazuje snímek, dřevěné trolejové věžky se běžně používaly ještě 10. listopadu 1966. Zde jsme svědky práce na trolejovém vedení na křižovatce Škrétkovy a Anglické ulice, neboli u Demínky. Společníkem vozíků je montážní vůz Praga V3S č. 86.

tato vozidla nebudou zcela opomenuta. Bylo by možná na místě připomenout, že v příspěvku jsou zcela záměrně opomíjeny fotografie z archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy. Jednak proto, že jsou převážně obecně známé, jednak proto, že snímky některých vozidel v archivu prostě nejsou. Dále bychom vám doporučili, abyste si, ještě před přečtením popisky, zkusili zahrát takovou soukromou hru na téma „Kde →



Ve vozovně Hloubětín byl 17. února 1971 tento vozík už jen odstaveným statistem, čekajícím na rozebrání. Škoda, dnes by byl velmi cenným exponátem ve středočeském muzeu. Neméně smutný ortel byl ovšem vyřčen i nad v pozadí stojícími ponorkami. Byly to elegantní vozy, tvarově snad až nadčasové.



Montážní automobily vznikaly především přestavbami a rekonstrukcemi autobusů. Vůz na snímku má patrně základ z autobusu Praga N0, ale skutečný původ těchto vozů se dnes dá vysledovat už jen velmi obtížně, pokud vůbec. Skoro každý z nich byl originálem, a to i co do konstrukce věžové nástavby. Vůz č. 72 byl vyfotografován na křižovatce U Bulhara při úpravě vrchního vedení pro provoz vozů T3 v dubnu 1963.




to je?“. Lokality se totiž v průběhu let často změnilo až k nepoznání. Věřte, že i mnozí dobří znalci Prahy budou mít v řadě případů problém s určením místa. Výhrou v této pomyslné soutěži bude jen dobrý pocit, že jste na to přišli sami.

Montážní auta, věžové vozy, či prostě šibenice

Patří asi k těm nejnámějším představitelům zvoleného námětu. V ulicích jsou „dráteníci“ téměř nepřehlédnutelní a jejich pracoviště v nadzemských výšinách budí značnou pozornost i mezi zcela běžnými chodci. V počátcích tramvajového provozu se pro práci na trolejovém vedení téměř výhradně používaly dřevěné věžové vozíky doplněné žebříkem, případně

štafle. Jejich přeprava na potřebné místo byla velmi jednoduchá. Buď byly dostrkány ručně, nebo je převezli koně, a to často i po dlažbě či prašné cestě. Běžný byl též jejich přesun po kolejích, kdy je motorový vůz sunul před sebou nebo vlekl jako přívěs. Již na počátku 20. století se ale začínají uplatňovat motorová vozidla. Obvykle šlo o úpravy vyřazených autobusů, používaly byly ovšem také nákladní automobily. Teprve zhruba ve 20.–30. letech 20. století se u nás objevily první pokusy o stavbu specializovaného automobilu na bázi řekněme malé dodávky. Zde by asi byla vhodná poznámka, že přestavby autobusů na speciální vozidla pokračovaly u Dopravního podniku hl. m. Prahy až zhruba do doby kolem roku 1965. Ale k tomu se vrátíme až u příslušných

vozů. Kolem roku 1948 byla vyrobena relativně početná série pohledných montážních vozů, jejichž základ tvořilo šasi malého nákladního automobilu Praga RN. Dopravní podnik hl. m. Prahy jich měl postupně celkem 11. Tato elegantní vozidla se následně objevila skoro ve všech městech s elektrickou MHD u nás.

Pokračovateli těchto pragovek byly opět vozy stejné značky, tentokrát už výše zmíněné „vejtrásky“. V Praze se uplatnily nejen jako věžové, ale též jako svářecí. Tyto automobily byly zároveň posledními, u nichž byla potřebná specializace vytvořena úpravou běžného sériového vozidla. Všechny další montážní vozy už byly zakoupeny buď jako vyrobený speciál, nebo jako účelová nástavba. 



Montážní vozy Praga RN byly prvními, které byly vyrobeny už přímo pro daný účel. Těchto pohledných vozů bylo v Praze celkem 11, a to v několika mírně odlišných verzích. Postaveny byly na podvozku malého nákladního automobilu Praga RN ve vlastních dílnách Dopravního podniku hl. m. Prahy. Byla to velmi úspěšná konstrukce, s jejímiž představiteli jsme se mohli potkat také v mimopražských Dopravních podnicích (např. Liberec, Teplice, Brno a další). Snímek „šibenice“ č. 76 byl pořízen na Smíchově v Bozděchově ulici dne 27. července 1970.



Po vyřazení ze služby v Praze byly některé věžky Praga RN předány ještě k dalšímu působení v několika mimopražských podnicích. Jejich využití tam však převážně nebylo příliš veliké. Vůz č. 6-0204 skončil svou pouť v Plzni. Snímek je z 24. dubna 1971.



Vůz AC – 23 – 23 dojezdil své poslední kilometry v Olomouci, kde byl vyfotografován v tamní vozovně 27. června 1971. Ze snímku je jasně patrné, že se jednalo o poněkud odlišné, pravděpodobně starší provedení nástavby.



Montážní vozy Mercedes-Benz byly zakoupeny především pro usnadnění práce v nízkých podjezdech a pod mosty. Používaly byly ale samozřejmě i při jiných příležitostech. Zde je jeden z malých Mercedesů zachycen při opravě poškozené troleje v podjezdu na Křížovnickém náměstí dne 27. února 1977.



Již 44 let nás dělí od pořízení tohoto snímku (20. listopadu 1966). Ve své době nejrozšířenější typ montážního vozu je zde v akci na rohu Škrétovy a Londýnské ulice. Tehdy tu ovšem vedle tramvajových visely ještě také trolejbusové troleje.



Toto je další z lahůdek. Opravdu to není záběr z letošní zimy, ale z 5. prosince 1969. Vůz č. 6-0222 nám pózuje na křižovatce Keplerovy ulice a Hládkova.



Montážní vůz s nástavbou a vybavením od firmy Schörling při práci s využitím pomocného podvozku na křižovatce u Muzea dne 5. prosince 1971. Ano, přesně tam, kde již dlouhá léta koleje nejsou, a snad za pár let zase budou.



Myslím si, že tento snímek zvýší hladinu adrenalinu u mnoha fandů. Však si to vezměte: dráteníci, koleje, a ještě ke všemu trolejbus, a to vše v Resslerově ulici 17. června 1971! Inu, bývaly to časy...



Kde to je? Zsvěcení a znalci to poznali, vám ostatním prozradíme, že jsme v Malém Břevnově na Bělohorské ulici 12. dubna 1976.



Opět málem „soutěžní“ fotografie. Podobné hlavolamy přitom nemusí být nijak moc staré. Ano, je to trať v Trojské ulici dne 10. května 1995, ovšem ještě v původní poloze.



Velmi hezká sestava montážních automobilů se nám sešla na mostě Legií. Můžeme si dobře prostudovat rozdíly nejen mezi jednotlivými typy vozidel, ale i mezi samotnými montážními plošinami. Fotořafováno 29. září 1991.



Také tento snímek patří k dost výjimečným. O tom, že v Praze byla přívěsná zvedací plošina, ví asi dost lidí. Ovšem fotek, na nichž je zachycena přímo v akci, je jak šafránu. Zde se nachází při práci na obnově vrchního vedení pod železničním podjezdem v ulici U Výstaviště 30. dubna 2001.



Vozovna Vinohrady, daleko známější jako Orionka, poskytuje zázemí pro montážní vozy již desítky let. Snímky interiéru tak na první pohled působí jako stále stejné, teprve bližší prozkoumání nám prozradí rozdíly. Dojem stejnosti je zároveň dokladem vesměs hodně dlouhé životnosti těchto vozidel. Stav je z 2. října 1971.



Na závěr pojednání o „drátenických“ automobilech jsem si nechal opravdovou kuriozitu z doby celkem nedávné, z 16. října 1994. Na začátku byla vlastně banální záležitost – stržená trolej v podjezdu u Výstaviště. Nízká podjezdná výška spolu s momentálním nedostatkem vhodných montážních vozů stály u zrodu skutečně netradičního řešení. Ale, jak se říká, účel světí prostředky. A cíle bylo dosaženo...



Obrázky z Malovanky



V minulém DP KONTAKTu jsme si představili objízdnu trasu pro veškerou dopravu při realizaci stavby 2B Strahovského tunelu (SAT 2B), jejíž náplní je propojení tunelů Blanka a Strahovského tunelu hloubeným úsekem pod Patočkovou ulicí, a vysvětlili jsme si, proč bylo rozhodnuto o obnově tramvajové trati na Bělohorské ulici v úseku Pod Královkou – Myslbekova.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Následující 4 snímky vám ukáží, že cíl se podařil a tramvaje se po obnoveném úseku vydaly slíbeného 1. března. Administrativní problémy však oddálily zprovoznění rádiových výhybek a vytápění výměn. Co se však o více než týden odsunulo, je úplné uzavření Patočkovy ulice, neboť velká lednová a únorová zima neumožnila včasné zprovoznění objízdny trasy pro automobily a autobusy. 🚧

Trať v této části Bělohorské ulice je nyní uložena na železobetonových pražcích a ve šterkovém loži. Mrazivého 17. února 2010 se podbíjelo strojní podbíječkou. Betonové vrstvy musely počkat na poněkud teplejší počasí, které se však naštěstí dostavilo včas. Foto: Jan Šurovský



Pouze hromádka zkroucených drátů promíchaná s rozpadlým betonem a se zbytky asfaltových záplat; tak vypadaly některé BKV „panely“ na Malovance. Foto: Jan Šurovský



Další snímek Ing. Michala Váni již ukazuje pravidelný provoz dne 1. března 2010. Z pravé části snímku je zřejmé, že výstavba objízdny trasy pro automobily ještě pokračuje.



Průběh zkušebních jízd dvojicí vozů KT8N2 v neděli 28. února 2010 zachytil Ing. Michal Váňa.



Dejvické autobusové garáže

zrušeny již před pěti lety

2. díl

V pátek dne 3. prosince 2004 byl na pravidelnou linku Pražské integrované dopravy vypraven poslední autobus z autobusových garáží v Praze 6 – Dejvicích. Následující text připomíná poslední období provozu této garáže před jejím zrušením a její další vývoj.

Ing. Petr Bechyně, Roman Vanka

6. Poslední období provozu garáže

Jak jsme již uvedli v prvním díle (DP KONT@KT 2/2010), bylo od pondělí 8. listopadu 2004 do sítě pravidelných linek Pražské integrované dopravy vypravováno současně v pracovní den maximálně 34 autobusů z celkového počtu 44 vozidel, které měla provozovna Dejvice k dispozici. Počet nasazených vozů ani obsluhovaných konkrétních pořadí linek se ve všech provozních obdobích až do zastavení činnosti v garáži Dejvice nezměnil.

Určitou zajímavostí se v posledním týdnu provozu garáže (tj. od soboty 27. listopadu do pátku 3. prosince) stalo vypravování autobusů na nepravidelné linky náhradní a posilové dopravy. Od pondělí 29. listopadu do čtvrtka 2. prosince byly na základě Provozního zabezpečení mimořádné akce číslo 127/2004 nasazeny každý den 4 autobusy na linku náhradní dopravy za České dráhy číslo 752 spojující nádraží Praha – Ruzyně s nádražím v Hostivici v okrese Praha – západ.

V pondělí dne 29. listopadu bylo na základě Provozního zabezpečení mimořádné akce číslo 124/2004 dále v odpoledních hodinách vypravováno navíc 5 autobusů na zajištění provozu posilové linky číslo 770 vedené v trase Na Knížecí – Anděl – Klamovka – Stadion Strahov z důvodu fotbalového utkání mezi kluby Slavie Praha a Baník Ostrava.

V sobotu byly dejvické autobusy na linky naposledy vypravovány dne 27. listopadu. Tehdy vyjelo do sítě linek celkem 10 autobusů následujících linek/pořadí: 112/2,3; 116/1; 133/3,4; 137/5; 216/1; 217/4; 231/1 a 504/51. V neděli byly naposledy nasazeny dne 28. listopadu, kdy garáž opustilo opět 10 autobusů uvedených linek/pořadí: 112/2,3; 116/1; 133/2,4; 137/4; 191/2; 216/1; 231/1 a 504/51.

Po celý další týden se dejvické autobusy v pracovní dny nasazovaly na následující pravidelné linky/pořadí: 108/1,2,3,4,5; 116/1,3; 137/8; 147/1,2,4,5,7,8,9; 149/1,2,3; 164/6,11,12; 179/10; 184/5; 216/1,2,3; 217/1,5,6; 218/5,6,7,8; 504/51 a 741/31 (operativní záloha na stanovišti konečné zastávky Dejvická v Šolínově ulici). Pro úplnost zbývá dodat, že sedmé pořadí linky číslo 147 ráno také vykonávalo školní spoj linky číslo 563/1 a osmé pořadí téže kmenové linky zajišťovalo ráno školní spoj linky číslo 555/1. Celotýdenně vypravovaný autobus na výkon 51. pořadí linky číslo 504 vyjížděl z garáže po deváté hodině večer a přibližně do půlnoci zajišťoval obsluhu denní linky číslo 207.

Výše popsané vypravování autobusů na konkrétní linky a pořadí platilo i v poslední den provozu garáže Dejvice, tj. v pátek 3. prosince 2004. Z 34 autobusů, které v ranních hodinách vyjely na



Autobus typu Karosa B 931 evidenčního čísla 7325 se v garáži připravuje na poslední „dejvický“ výjezd na linky číslo 207 a 504 ve večerních hodinách dne 3. prosince 2004. Foto: Petr Bechyně

linky, bylo 12 na túrových službách, 12 na šejdrových, 9 na ranních a jeden na celodenní službě.

Jako první opustil garáž ve 4.03 hodin autobus typu Karosa B 731 ev. č. 7002 vyjíždějící na první pořadí linky číslo 108. Ranní „dejvický“ výjezd uzavřel v 7.12 hodin autobus typu Karosa B 931 ev. č. 7401 směřující na celodenní službu sedmého pořadí linky číslo 147.

První autobus se z ranní dopravní špičky vrátil zpět do garáže v 7.47 hodin, jednalo se o šejdrové osmé pořadí linky číslo 147, na němž byl nasazen autobus typu Karosa B 931 ev. č. 7331. První směnu tohoto dne ukončil již v 8.50 hodin vůz stejného typu ev. č. 7395, který se vrátil z ranního pátého pořadí linky číslo 184 a jako poslední se z ranní dopravní špičky vrátil v 10.45 hodin vůz ev. č. 7407, kterému byla přidělena směna „delšího“ ranního šestého pořadí linky číslo 164. Nadále tedy zůstávalo na linkách celkem 13 autobusů (z toho 12 na túrových službách a jeden na celodenní).

Do odpolední dopravní špičky vyjelo dalších 13 autobusů, z toho 12 na šejdrových pořadích (provozovaných i ráno) a jeden na pořadí odpolední směny. Jako první garáž opustil ve 12.17 hodin autobus typu Karosa B 732 ev. č. 5806 na páté pořadí linky číslo 218. Výjezd na odpolední dopravní špičku uzavřel v 15.00 hodin autobus ev. č. 5849 obdobného typu vyjíždějící na sedmé pořadí téže linky. Jednoduchým součtem dospějeme k závěru, že po patnácté hodině jezdilo v síti linek Pražské integrované dopravy celkem 26 dejvických autobusů. Po odpolední dopravní špičce začaly autobusy zatahovat po 18. hodině a 15. minutě, kdy se vrátily první dva typu Karosa B 931. Konkrétně se jednalo o vůz ev. č. 7401 z celodenního sedmého pořadí linky číslo 147 a o vůz ev. č. 7327 z druhého pořadí linky číslo 149. Do 21.00 hodin přijelo z linek dalších 16 autobusů, tzn. že v provozu jich nadále zůstalo posledních 8. Ty však výjezdem ve 21.40 hodin doplnil ještě noční vůz 51. pořadí kmenové linky číslo 504, který se zároveň stal úplně posledním vypraveným autobusem na linku z garáže Dejvice →



v celé její historii. Jednalo se o autobus typu Karosa B 931 evidenčního čísla 7325, který provozovna Dejvice získala jako nový v listopadu roku 1996. Směna noční linky byla přidělena panu řidiči Ing. Jiřímu Šandovi, který v garáži působil již od listopadu roku 1981.

Po půlnoci, vlastně již v sobotu 4. prosince, zatáhly z túrových pořadí denních linek poslední tři autobusy, všechny typu Karosa B 931. Konkrétně se jednalo v 0.19 hodin o vůz ev. č. 7323 čtvrtého pořadí linky číslo 108 a po 0.20 hodin se těsně za sebou vrátily vozy ev. č. 7406 z prvního pořadí linky číslo 116 a ev. č. 7402 ze druhého pořadí linky číslo 147.

Podle rozpisu služeb „vyjelo“ ještě po půlnoci 5 nočních služebních autobusů, které tentokrát měly za úkol jen rozvést poslední řidiče. Jednalo se o interní označení linkou 100, pořadí 1 až 5, na kterou byly nasazeny tyto vozy ev. č.: 4012 (Karosa B 951), 7395 (Karosa B 931), 7205 (Karosa B 731), 5576 a 5887 (oba Karosa B 732).

Vraťme se však k poslednímu dejvickému autobusu v síti linek. Ten po svém výjezdu ve 21.40 hodin přijel na konečnou zastávku Staroměstská, odkud ve 21.52 hodin zahájil výkon 51. pořadí linky číslo 207 vedené v trase Staroměstská – Florenc – Tachovské náměstí – Ohrada. Po provedení dvou a půl kola „přejel“ v konečné zastávce Ohrada na noční linku číslo 504, kde zahájil výkon jejím prvním spojem v 0.16 hodin dne 4. prosince. Tato noční linka byla vedena v trase Ohrada – Tachovské náměstí – Hlavní nádraží – Muzeum – I. P. Pavlova – Pankrác – Budějovická – Tempo – Sídliště Písnice. Jízdní doba této trasy v uvedeném směru trvala podle jízdního řádu 38 minut, v opačném 35. Popisovaný autobus na ní vykonal dvě a půl kola a ve 4.16 hodin se vydal z Ohrady na úplně poslední „dejvický“ spoj s cestujícími. Na konečnou zastávku Sídliště Písnice dorazil ve 4.54 hodin. Poté následovalo již jen zatažení do garáže, kam přijel před půl pátou hodinou ranní a stal se tak také úplně posledním zatahujícím autobusem Dopravního podniku hlavního města Prahy do rušené provozovny.

7. Třetí etapa rušení garáže

Třetí a zároveň poslední etapa se uskutečnila opět v sobotu – v ranních hodinách dne 4. prosince 2004.

Ze 44 autobusů, se kterými provozovna Dejvice vstupovala dne 6. listopadu do svého posledního období, jich v garáži bylo fyzicky přítomno již jen 41. Autobusy typu Karosa B 931 ev. č. 7456 a 7457 se převedly do svého nového působiště, provozovny Klíčov, již v průběhu posledního týdne činnosti garáže. Dalším chybějícím autobusem se stal vůz typu Karosa B 731 evidenčního čísla 7209, který byl od 25. října v hostivařských dílnách na opravě motoru, odkud se po jejím dokončení v únoru roku 2005 převezl přímo do své nové provozovny. Zbýlé autobusy typu Karosa B 731, B 732, B 931, B 951 a B 951E se po zatažení začaly soustředit především na „malé“ ploše garáže, ale také v hale a v jejím okolí. Koncentrace převáděných autobusů započala před osmou hodinou ranní. Na místní křižovatku s Podbabskou ulicí byl jako první přistaven autobus typu Karosa B 732 ev. č. 5571, za kterým se soustředila řada dalších vozidel.

V 8.08 hodin dostal výše uvedený vůz pokyn k odjezdu. Za ním následovalo, za loučení přítomných zaměstnanců a přátel rušené garáže často doprovázeným troubením klaksonů, dalších 40 autobusů. Jejich konvoj uzavíral autobus typu Karosa B 732 evidenčního čísla 5576, který opustil nádvoří garáže v 8.23 hodin. Pro úplnost můžeme dodat, že po hromadném odjezdu zůstal v garáži ještě jeden autobus, který nebyl započítáván do inventárního stavu vozidel určených pro osobní dopravu. Jednalo se o hasičský autobus typu Karosa B 731 s nepřeplovacím motorem evidenčního čísla 2818, který vznikl v roce 1990 přestavbou původního vozu ev. č. 3762. Po zrušení dejvické provozovny pro něj už Dopravní podnik nenašel žádné další uplatnění.

Před i po hromadném konvoji autobusů odjížděla do svých nových působišť i další dílenská vozidla, například dva nákladní automobily značky Liaz a hasičský vůz typu Avia A31.



Převáděný autobus typu Karosa B 732 evidenčního čísla 5576 opouští jako poslední v 8.23 hodin dne 4. prosince 2004 vrátnici dejvických garáží v rámci III. etapy jejího rušení. Foto: Roman Vanka



Pohled na vyvezenou zeminu deponovanou dne 24. září 2005 na bývalé odstavné ploše autobusů v Suchdole.

Foto: Petr Bechyně

8. Garáž a odstavná plocha v letech 2005–2009

Objekt garáží Dejvice se od roku 2004 téměř nezměnil. Největšími úpravami prošla „malá“ plocha severně od vjezdové vrátnice, která ihned po zastavení provozu autobusů začala sloužit stavebním účelům při výstavbě nedalekých bytových jednotek „Rezidence Podbaba“.

Zbývající část garáží včetně haly nebyla až do července roku 2008 využita k žádným účelům. Obyvatelům okolních domů se tak občas naskytl dosud nezvyklý pohled například na „zelené“ nádvoří garáže v jarních a letních měsících, kde mezi dlažbou začala ve velkém měřítku prorůstat tráva nebo v zimě po spadu sněhu na často nedotčenou „bílou plochu“. V souvislosti s výstavbou tunelového komplexu „Blanka“ a s tím souvisejícími dopravními omezeními v oblasti ulic Milady Horákové, Badeniho a Na valech a s částečným stavebním zábořem autobusového obratiště Špejchar začaly od 1. července 2008 využívat opuštěné dejvické garáže (vyjma haly) některé meziměstské autobusy, které zde byly deponovány v době mezi svým příjezdem a odjezdem z Prahy. V rozsahu celého týdne zde bylo až do konce října roku 2009 možné spatřit převážně autobusy značek Karosa, SOR a Mercedes-Benz dopravců ČSAD Slaný a.s. (Icom Transport) a Dopravního podniku Ústeckého kraje a.s. Největší „zájem“ o parkování v nevyužívané garáži byl v pracovní den dopoledne, kdy se zde nárazově sešlo i přes 20 autobusů.

Objekt garáže, včetně budovy s číslem popisným 1895, koupila v květnu roku 2007 společnost InterCora, spol. s r.o. se sídlem v Plzni.

Vlastníkem odstavné plochy Suchdol, která zpočátku také nedoznala žádných změn, se stala společnost EKOSPOL a.s. se sídlem v pražských Holešovicích. V letech 2005 až 2007 se však využila k deponii vyvezené zeminy a stala se součástí takzvané „Deponie Sedlec“, kterou spravovala společnost Firma Svoboda. Tato společnost, zabývající se zajišťováním terénních úprav při rekultivacích a likvidací stavebních

odpadů, působila na okolních pozemcích již od roku 1997, kdy zde založila recyklační středisko pro zpracování stavebních odpadů. V průběhu léta roku 2007 byla všechna umístěná zemina odvezena a odstavná plocha byla v srpnu uvedena do původního stavu. Pomineme-li nefunkční osvětlení a chybějící objekty vrátnice a místní výpravny, můžeme ji dnes spatřit ve stejném stavu jako po odjezdu posledního autobusu.

9. Výhled do budoucna

Ihned po zastavení provozu autobusů v popisované garáži docházelo mezi jejími bývalými zaměstnanci i obyvateli městské části k řadě spekulací a různých tvrzení, která se týkala budoucích vlastníků objektu garáže, jeho dalšího využití a případných stavebních úprav haly i okolních objektů a ploch. Přestavba objektu garáže Dejvice se stala v březnu roku 2005 společně s přestavbou plzeňských autobusových garáží v Cukrovarské ulici soutěžním místem pro mezinárodní architektonicko-urbanistickou soutěž EUROPEAN 8 CZ, jejímž cílem je pomáhat mladým evropským architektům rozvíjet a představit své novátorské ideje. V rámci ní jednotlivá evropská města nabízejí účastníkům místa, která mohou využít podle připravených podmínek a kritérií. Spolupráce s těmito městy má podnítkit dialog s tvůrci o budoucím rozvoji vybraného území.

Ve dnech 10. až 24. května 2006 se v Betlémské kapli pořádala výstava těchto soutěžících návrhů. Její návštěvníci si mohli prohlédnout více než deset uvažovaných budoucích projektů přestavby dejvických garáží, které většinou počítaly s využitím haly pro sportovní a rekreační účely. Součástí jednoho se stal například krytý plavecký bazén. První cenu získal projekt francouzských autorů označený „CT 005 Plug-In City / Cathedral Network“, kteří navrhli koncept souvislého objektu, jež měl ve třech úrovních pokrývat celý pozemek. Projekt, který měl zejména přilákat dynamické lidi toužící po originalitě a modernosti, počítal i se zahradou na střeše dosavadní haly. →





Autobusy typu Mercedes a SOR společnosti ČSAD Slaný a.s. a Dopravního podniku Ústeckého kraje a.s. jsou odstaveny v bývalé garáži Dejvice v dopoledních hodinách dne 27. srpna 2009. Foto: Petr Bechyně

Její vyprojektované otvory měly přinášet světlo bytům. Soutěž podpořila i městská část Praha 6, jejíž starosta, pan Tomáš Chalupa, považoval v roce 2006 všechny oceněné návrhy za invenční a přínosné a rád by zásady řešení v budoucnu uplatňoval při regulaci území a následných krocích vedoucích k jeho dostavbě. Různorodost projektů jednotlivých zpracovatelů a jejich vzájemné porovnání rozšířilo, podle jeho slov, náhled na možnosti řešení území, a tím výrazně přispělo ke zkvalitnění procesu hledání finální formy podoby území. Konkrétní řešení budoucnosti objektu a okolních ploch garáže bylo městské části Praha 6 předloženo až v červenci letošního roku formou oznámení záměru týkající se výstavby „Obchodního centra Podbaba“, jehož zadavatelem se stala firma Bomart, s. r. o., a bylo zpracováno podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí. Osmdesátidvoustránkový záměr (včetně příloh) spočívá ve využití stávající haly a přístavbě objektu obchodního domu, který bude mít dvě nadzemní podlaží a má obsahovat samoobslužnou prodejnu potravin a čtyři samostatné obchodní jednotky. V prvním nadzemním podlaží byla navržena prodejní plocha supermarketu, pasáž, prodejny koncesionářů, pekárna a lékárna. Ve druhém nadzemním podlaží je navržena prodejní plocha a její zázemí. Parkování bude možné v hale bývalých garáží a částečně na povrchu ve dvoře. Obchodní dům bude přistavěn k objektu garáží ze severní strany a bude mít dvě nadzemní podlaží o půdorysných rozměrech cca 45 x 75 m. Východně od objektu bude nad obslužnou komunikací vybudován protihlukový tunel. Zastavěná plocha nového objektu bude činit 3583 m² a celková zastavěná plocha i s objektem garáží má dosahovat 9630 m². Výška objektu obchodního domu má být 13,25 m a nebude přesahovat výšku stávající haly (14,96 m). Celková výměra dotčeného území, které je řešeno v rámci předkládaného oznámení, bude 18 312 m². V objektu se má zaměstnat přibližně 50 osob. Projekt je koordinován s připravovanou výstavbou tramvajové smyčky a s ní souvisejícími směrovými úpravami ulice Pod Paťankou. V rámci oznámení bylo provedeno vyhodnocení investičního záměru na jeho okolí, přičemž největší pozornost se věnovala


zejména těm složkám životního prostředí, u nichž lze předpokládat významnější ovlivnění výstavbou nebo provozem (zejména ovzduší, hluk, zeleň).

Městská část Praha 6 vyslovila vyjádřením ze dne 16. září 2009 pod č. j. MČ P6 056013/2009 souhlas s realizací výše uvedeného záměru za splnění určitých podmínek z hledisek územního rozvoje a životního prostředí podle zákona číslo 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona číslo 93/2004 Sb. k Oznámení záměru, který podléhá zjišťovacímu řízení dle § 7 citovaného zákona.

Výstavba navrhovaného záměru bude realizovaná ve čtyřech etapách a má být zahájena v dubnu roku 2010. S uvedením do provozu se počítá v únoru roku 2011.

Návrh průběhu jednotlivých etap

- 1. etapa** – příprava staveniště (předpokládaná doba trvání jeden měsíc)
- 2. etapa** – výstavba obchodního domu, realizace protihlukového tunelu (předpokládaná doba trvání tři měsíce)
- 3. etapa** – ostatní stavební a montážní práce na nově budovaném objektu obchodního domu, dokončovací práce v rámci haly za účelem adaptace na parkování osobních vozů (předpokládaná doba trvání 5 měsíců)
- 4. etapa** – terénní úpravy, venkovní osvětlení, obslužné komunikace, zpevněné plochy, chodníky, sadové úpravy, budování světelně řízené křižovatky a přeložka ulice Pod Paťankou (předpokládaná doba trvání jeden měsíc)

Ve druhé a třetí etapě má stavební činnost probíhat jeden měsíc v souběhu, třetí a čtvrtá etapa by měla být ukončena k jednomu termínu. 

Vozový jízdní řád 51. pořadí kmenové linky číslo 504, na kterou byl dne 3. prosince 2004 vypraven poslední autobus z provozovny Dejvice.
Zdroj: archiv www.citybus.cz



Moskevské metro

slaví 75 let

První setkání s moskevským metrem je nesmírně silný zážitek: skoro všechno jsme mohli vidět a zažít v minulosti v Praze. Ať už se jedná o vozy typu E nebo 81-71, případně vstupní či výstupní turnikety, nebo staré typy eskalátorů LT. Každý, kdo jede v Moskvě eskalátorovým tunelem, si při pohledu na osvětlovací prvky však okamžitě musí vybavit kreslenou pohádku „Jen počkej“, kde vlk pronásledující zajíce jede v plechovém lavóru. Pohádky byly skutečně zasazeny do zcela reálného prostředí, a to nejen v metru, ale i třeba u stánku s melouny.

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Metro bez nadsázky představuje páteř městské hromadné dopravy v ruské metropoli. Jeho historie se začala psát v červnu 1931, kdy bylo přijato usnesení o výstavbě. Na začátku roku 1934 pracovalo na výstavbě metra asi 35 tisíc stavbařů (kteří v únoru téhož roku dokončili první tunel dlouhý 229 metrů), a tak mohla být již 15. května 1935 první část podzemní dráhy o délce 11,4 kilometru se třinácti stanicemi předána veřejnosti. Jednalo se o úsek Sokolniki – Park kultury (červená linka č. 1) s odbočkou Ochotnyj rjad – Smolejnskaja (světle modrá linka č. 4). Linky metra se v Moskvě označují především slovně (např. 1 – Sokolničeskaja, 3 – Arbatsko – Pokrovskaja, 5 – Kolcevaja atd.), byť jsou zároveň očíslované a barevné. V dalším textu budeme pro zjednodušení používat především čísla, protože to je naší mentalitě nejbližší. V Praze dominantně používáme pro identifikaci linek písmena, méně již barvy. Případné pokusy typu „linka



Stanice Aeroport – v každé stanici metra stojí na perónu nejen tento kontejner na náradí, ale je tam pojízdné lešení, což působí nevhodně.

Vltavsko-kačerovská“ nebo „Hradčansko-strašnická“ se u nás našťestí nezaváděly.

Výstavba metra pokračovala a nezastavila se ani v průběhu 2. světové války, kdy však značná část podzemních prostor sloužila také jako kryty. V roce 1945 měřila síť moskevského metra 38,4 km a cestujícím sloužilo dvacet devět stanic. Z dalších mezníků je možné uvést dokončení okružní trasy (hnědá linka č. 5) o délce takřka dvacet kilometrů v roce 1953. Každá stanice této trasy je přestupní, většinou mezi dvěma, ale někdy i mezi třemi linkami. Část stanic patří mezi významná architektonická díla. Například stanice Kropotkinskaja, Majakovského a Lermontovova byly v roce 1983 prohlášeny historickými památkami architektury Moskvy. Stanice jsou obloženy mramorem, nebo žulou, část stanic zdobí mozaiky tematicky zaměřené na budování komunismu. Vestibuly stanic osvětlují honosné lustry, zajímavá je i štuková výzdoba.

V roce 1965 již délka sítě metra překročila sto kilometrů a počet stanic narostl na šedesát sedm. V roce 2005 celková délka sítě dosahovala 273 kilometrů a k dispozici bylo 168 stanic na jedenácti linkách. Od té doby výstavba opět pokročila, zejména pak na západní straně linek 3 a 4 (světle

modrá a tmavě modrá), vč. celé nové větve linky 4, čímž prolomila délku 300 kilometrů a počet stanic 180. U linek 3 a 4 se nyní zastavme a začněme ve stanici Kijejskaja. Ta se vyznačuje tím, že se zde kříží 3 trasy metra a jedna se ještě větví. Ve stanici okružní linky je mnoho mozaik, např. s V. I. Leninem. Všude jsou zdobené lustry, které se při příjezdu a odjezdu metra kývají, ale asi nepadají. Přestupní chodba vede (a to je časté) nad tunelem s kolejí metra, takže lze shora sledovat příjíždějící nebo ujíždějící vlak metra. U nás se to v mírné podobě objevuje pouze na Můstku, kde lze vidět soupravy metra směr Černý most. Linka 4 je mělko uložena, na rozdíl od druhých dvou linek. Je třeba pečlivě sledovat tabulky kudy jít, aby člověk nešel špatně a například zbytečně neopustil placený prostor, neboť stále v Moskvě platí, že po vstupu za turniket se dá pořád jezdit za jeden poplatek. Jízdenky se prodávají předem. Jednotlivá jízda stojí 26 rublů, tj. okolo 15 korun, při použití jízdenky na 60 jízd klesá na 18 rublů, tj. necelých 11 korun. Pro srovnání: povrchová doprava je levnější, ale zase s nepřestupním tarifem. Základní povrchová jízdenka stojí 20 rublů, tj. cca 12 korun. Při použití jízdenky pro 60 jízd se dostáváme na necelých 11 rublů, tj. neskutečných 6 korun →





Stanice Sokol – krásná dvojlodní stanice z roku 1938.



Ze stejné doby je i stanice Majakovskaja.



Střízlivé povrchové stanice Filjovské linky se od dob vzniku...



... příliš nezměnily.

50 haléřů za i hodně svezení. Z nástupiště linky 4 se odjíždí do třech směrů a je třeba pečlivě sledovat dynamické informace. Hlavní větev linky 4 slouží jako odlehčovací k lince 3 a vede z velké části na povrchu. Povrchové stanice vypadají celkem zanedbaně, připomínají železniční zastávky. Na konečné linky 4 (Kuncevskaja) je přestup hrana-hrana s linkou 3. Linka 3 od Kijevské na severozápad přes Park Pobědy (Vítězství) je nová trať. Zaintegrovala do sebe i několik stanic linky 4 (konkrétně Moloděžnaja a Krylatskoe) a ze stanice Kuncevskaja vznikl přestupní bod, do kterého byla linka 4 zkrácena. Tím vším došlo k urychlení provozu ve směru Strogino a zároveň k lepšímu rozdělení toku cestujících. A ještě k odbočné větvi linky 4 z Kijevské: zatímco ze stanice do stanice se běžně jede několik minut a vzdálenost je často několik kilometrů, tak stanice Meždunarodnaja se nalézá na konci obratových kolejí předchozí stanice Vystavočnaja a je velmi úzká, ale trojlodní. Připomíná to výjezd ze Strašnické směrem ke Skalce.

V síti metra se nachází patnáct dep obhospodařujících více než 4,5 tisíce vozidel metra čtyř typů, od nejstarších typu Ež, přes nejrozšířenější vozidla typu 81-71, až po modernější typu Jauza a nyní dodávaná vozidla typu Rusič (typ 81-74). Vozy jezdí spřažené nejčastěji do osmivozových souprav, výjimečně u méně vytižených linek jezdí vozů jen šest. Proto jsou nástupiště ve většině stanic dlouhá téměř sto šedesát metrů. U nových vozů Rusič je situace jiná, základem je totiž dvouvozová jednotka. V každém voze jednotky jsou jen dvoje dveře, takže přibýly sedačky, které jsou stále bezvýhradně v podélném uspořádání. Délkovým ekvivalentem staré

soupravy o 8 vozech je jedna nová o 10 vozech, resp. o pěti dvojicích. Tyto nové soupravy jezdily loni v létě především na linkách 3 a 4 současně s nejstaršími vozy moskevského metra typu Ež s žárovkami, a hlavně s dřevěnými okenními rámy. Takových vozů jezdí už hodně málo. Tím se volně přenesme na linku 7 (fialová), protože na ní jezdily pouze vozy Ež. Řada těchto vozů však podléhá modernizaci, po nichž se blíží v interiéru vozům 81-71. Většina rekonstrukcí, má na štítku uvedený rok rekonstrukce 2008 a původní vozidlo je z let 1974 až 1976. Rekonstrukce vizuálně spočívá v odstranění žárovek a instalaci zářivek, na lavicích jsou sedátka, bočnice lavic ale zůstávají původní. Na vložených vozech je zlikvidována nepotřebná kabina strojvedoucího, místo níž bývá velká plošina bez sedaček. Lampsy od zrušených koncových světel jsou srušeny, ale dá se vyzorovat, že tam byly. Soupravy jsou velmi podivně zamíchané. V osmivozové soupravě je běžně 7 rekonstruovaných vozů a jen jeden originál. Na lince 7 je k vidění několik zajímavých povrchových úseků, což je velmi poutavé. Metro Ež na nich při jízdě dělá neskutečný hluk, hlavně v obloucích. Jízda je celkově mnohem méně komfortní než u nás. V těchto místech (Tekstilščiki – Volgogradskij prospekt) je i nejdelší mezistaniční vzdálenost (3413 m). Zajímavý je způsob obratu na konečné. Do vlaku ve výstupní stanici nastoupí masivní četa: 2 strojvedoucí na obě stanoviště a 3-4 kontroloři do interiéru vozu a během pár desítek vteřin vlak přistaví do nástupní zastávky. Jak známo, nejkratší plánovaná a provozovaná interval je 90 vteřin, čemuž odpovídá i délka jednotlivých oddílů, což dokumentuje doslova les návštěvidel viditelných za sebou z ko-



Stanice Partizánskaja a souprava metra 81-74 Rusič.



nečné povrchové zastávky Vychino směrem do centra. Díky nepravidelnosti jelo metro během pozorování občas dokonce už po 76 vteřinách!! Povrchová stanice Vychino je zajímavá i pro šetřílky, neboť ve výstupní stanici se dají zadarmo fotografovat vlaky metra Ež.

K ostatním linkám uvedme jen vybrané zajímavosti a charakteristiky: Nejstarší stanice na lince 1 (např. Čistýje prudy) jsou přebudovány a už nejsou moc zdobné, očividně zvězil šlendrián 70. až 80. let. Do téže stanice je od tramvaje velice mystický vstup, jde se po mnohoramenném čtvercovém schodišti s nízkou světlostí k turniketům a pak jsou teprve eskalátory do vlastní stanice. Stanice Vorobjovy gory (dříve Leninské hory) je na mostě přes řeku Moskvu a byla svého času velmi dlouho uzavřena a rekonstruována. Do každé stanice metra je třeba projít těžkými „lítačkami“, což není také nic příjemného, ale ruská zima je opravdu krutá.

Na tmavě zelené lince 2 jsou překrásné stanice z roku 1938. Například Sokol je poměrně úzký dvojlodní, štuky bohatě zdobené, Aeroport naopak vzdušný jednolodní. Mezi nejhezčí všichni dlouhodobě zařazují stanici metra Majakovskaja. Pochází z ní známá fotka, která metro během války slouží jako kryt pro civilisty. Stanice se však dlouhodobě přestavuje, aby do ní neteklo, a z části je skryta plechem. Kus ale vidět je a jde vskutku o honosné dílo! Protože vstup do této stanice byl ve velmi špatném stavu, vznikl druhý vchod z opačného čela stanice, aby stanice nebyla úplně uzavřena po dobu oprav. Z hluboké stanice se napřed jede po eskalátorech překvapivě dolů, pak se jde doprava, doleva, doprava, zase doprava a po dlouhých eskalátorech nahoru. Velmi zvláštní, ale jiné technické řešení zřejmě nebylo k dispozici.

Lince 3 jsme se na západní straně již věnovali, stejně jako obnově vozového parku této linky. Na východní straně je zajímavá stanice Partizánskaja (dříve Izmajlovskij park), protože je tříkolejná. Traduje se, že střední kolej sloužila pro tajné spojení stanice se Stalinovým bunkrem, případně přímo pro něho při konání slavnostních akcí. Zdůvodňuje se to mj. tím, že pouze nad střední koleji jsou instalované speciální elegantní lampičky. Následující stanice Izmajlovskaja je povrchová a nezakrytá. Je s podivem, že tato dimenze moskevského metra →



Na okružní lince jsou nejzdobnější stanice.



Vlaky Ež jezdí zejména na fialové lince 7. Zde Ulice 1905 goda...



...a konečná Vychino.



Stanice metra Pražskaja opravdu český rukopis nezapře.





Interiér vozů Ež občas ještě nabízí dřevěné okenní rámy...




...a stanice Oktjabrskaja zase dřevěné eskalátory.

v Praze nikdy uplatněna nebyla. Pakliže byste chtěli jet z Kijevské na Medvedkovo (na konec linky 6) zjistíte, že přestup mezi linkami 3 a 6 není možný, linky se sice kříží, ale stanice tam nejsou. Je třeba tedy jet okružní linkou 5 anebo využít dvou přestupů, například za využití linky 1. Přestup mezi linkami 3 a 1 je možný v uzlu Arbatskaja – Aleksandrovsij sad – Borovickaja – Biblioteka im. Lenina nebo Teatralnaja – Ochotnyj rjad – Ploščad' revoluciji. Je totiž obvyklé, že na každé lince se přestupní stanice jmenuje jinak. Jako kdyby byl Můstek jen na lince A a na B se stanice nazývala Jungmannovo náměstí. Pokud si z výše uvedené nabídky vyberete druhý uzel, vězte, že přestup na Florenci je proti tomuto ideální. Tady je to nekonečná chodba obložená bílými obkladačkami s lustry na stěnách. Na konci je mnoho větví, zkratk atd., ale kdo zná azbuku a ví, kam jede, a nespěchá, tak nezabloudí.

Nejstarší nemodernizované stanice jsou na okružní lince. V takových stanicích jsou k vidění věci nám z Prahy zcela neznámé, například perón široký cca 2 metry. Je až úzkostný pocit v tomto úzkém místě stát v momentě, kdy se okolo řítí osmivozový vlak. Mezi neúžasnější produkty minulosti určitě patří dřevěné eskalátory. Tyto unikáty jsou v chodu například ve stanici Oktjabrskaja. Dřevo je nejen podél stupňů, ale i pod madlem. Dá se předpokládat, že podobné zařízení by Pražané určitě neakceptovali, i když pod každým eskalátorem sedí dozorcí a bděle sledují na průmyslové televizi jejich chod. Dřevěných věcí je v metru k vidění více: například elektrorozvaděče. Dřevěné byly kdysi i turnikety, jeden takový je vystavený v muzeu metra.

Linka 6 (oranžová Kalužsko-Rižskaja) vznikla zvláštně. Nejprve vznikly dva nezávislé radiální úseky od okružní linky na sever a na jih a teprve posléze byly propojeny přes centrum města do jednoho diametru. Pro nás je cenná linka 9 (šedé barvy; Serpuchovsko-Timirjazevskaja), neboť je na ní stanice Pražskaja z roku 1985, kdy byla současně otevřena Pražská v Moskvě a Moskevská v Praze. Ponechám hloupé ale bylo, že Moskevská byla u Anděla, ačkoliv Moskevská ulice je ve Vršovicích. Čeští projektanti navrhli design jejich stanice (moskevskou Pražskou) a ruští projektanti navrhli stanici v Praze (pražskou Moskevskou). Na jižním konci na linku 9 navazuje tzv. lehké metro linky L1 (Butovskaja). Jezdí po kolejích se stejným napájením jako v klasickém metru, dokonce jde i o stejné vozidlo typu 81-74 Rusič, ale spojené jsou jen tři dvojice. Z většiny je tato linka vedena po mostě. Tarifně je leh-

ké metro v jednom celku s klasickým metrem. Lehké metro je budováno z důvodu nižších nákladů při zachování všech výhod klasického podzemního metra. Zatím jediná linka byla otevřena v prosinci 2003 a je dlouhá 5,5 km s 5 stanicemi. Délka nástupiště je 96 metrů. Chystá se prodloužení linky L1 na obou koncích, stejně jako zřízení linky L2.

Poslední zajímavost uvedená v tomto článku, resp. v celém třídílném seriálu, se týká linky 11. Jde o nejkratší linku moskevského metra, která propojuje mezi sebou pouze jižní větve linek 2 a 9. Kromě přestupních stanic je na ní jediná nácestná stanice, a to Varšavskaja. Návštěvu Moskvy lze všem cestovatelům doporučit. Své si v ní najdou ti, kdož se zajímají o památky, architekturu a samozřejmě hromadnou dopravu. Cestování vzhledem k vízové povinnosti není jednoduché, odměnou však bude silný zážitek na celý život. 



Zkrácená souprava Rusič na lince lehkého metra L1 ve stanici Buninskaja alleja.





System řízení kvality (QMS) Co to je?

12. část

V únorovém čísle DP KONTAKTu jsem vás provedl Programem kvality služby DP, který na základě cyklu kvality naplňuje kritéria normy EN 13816. Seznámili jsme se s našimi standardy kvality a ve stejném čísle vám Ing. Filip Drápal (ROPID) představil standardy kvality PID. Navážu na jeho text a v druhé části se vrátím k slíbené informaci o normě EN 15140.

Ing. Bc. Pavel Vančura, Ph.D., vedoucí oddělení Řízení kvality

Pražská integrovaná doprava (PID) je integrovaným dopravním systémem (IDS), který naplňuje všechny požadované atributy kladené na moderní IDS. Základem integrace je jednotný tarif a přepravní podmínky. Cestující tak mohou využívat všechny druhy dopravy a nemusí rozlišovat mezi jednotlivými dopravci (cestují a přestupují na jeden jízdní doklad). Železniční dopravu zajišťují v současnosti pouze České dráhy, a. s., ostatní druhy MHD jsou provozovány naším podnikem a soukromými autobusovými a lodními dopravci. ROPID plní funkci organizátora PID a odpovídá za nastavení jednotných pravidel pro fungování pražského IDS. Součástí těchto pravidel jsou i vznikající Standardy kvality PID. Nyní jsou již uplatňovány v železniční a autobusové dopravě. Připravuje se jejich rozšíření pro metro a tramvaje.

V současné době se nás zatím týkají jen Standardy kvality PID pro provoz autobusů. Tabulka níže shrnuje standardy pro autobusy, které jsou definovány smlouvou uzavřenou mezi DP a ROPID, tudíž jsou pro nás závazné. Z tabulky je zřejmé, že snahou ROPIDu bylo naplnit všech osm oblastí kritérií kvality, které popisuje norma EN 13816. DP se zavázal, že měření vybraných standardů týkajících se námi provozovaných linek bude provádět sám a ROPIDu bude jejich výsledky předávat. Z devatenácti standardů takto DP měří sedm, šest měření zajišťuje JPA a jedno měření JSVA. Útvar 900400 má na starosti, aby mezi DP a ROPID probíhala komunikace a výsledky měření byly předávány v definované podobě. Pro tento rok je důležité zdůraznit, že je prováděno zkušební měření, na jehož základě dojde k vyhodnocení a případně mohou být upraveny definice či parametry jednotlivých standardů kvality PID.

Standardy kvality PID jsou primárně zaměřeny na dosažení jednotné kvality v pražském IDS. Měly by do budoucna být zárukou, že všichni zúčastnění dopravci zajistí pro cestující podmínky na minimálně stejné úrovni. Vedle toho jsou naše standardy kvality, zakotvené v Programu kvality služby (PKS), nástrojem pro zlepšování našich přepravních služeb. Jsou mnohdy přísnější než standardy PID, a tak pokud je budeme naplňovat, budou naší konkurenční výhodou. Navíc v rámci systému managementu kvality je veřejná přeprava osob hlavní proces v DP a část měření a monitorování tohoto procesu leží právě ve standardech kvality DP.

V rámci našeho ročního seriálu o kvalitě vám ještě dlužím krátký komentář k normě EN 15140. Tato norma stanovuje základní požadavky a doporučení pro měření kvality poskytované služby veřejné přepravy osob, jak jsou používány v rámci EN 13816. Požadavky a doporučení z této normy se vztahují nejen na měření prováděná poskytovatelem služby, ale i na měření prováděná třetí stranou, např. organizátorem IDS či magistrátem. Norma obsahuje národní poznámku, že při

Číslo	Název standardu kvality PID	Měření zajišťuje
1.1	Plnění grafikonu	dopravce
1.2	Dodržení kapacity vozidla	dopravce
2.1	Bezbariérovost vozidel	dopravce
2.2	Garance bezbariérových spojů	dopravce
2.3	Obslužení zastávek	ROPID
2.4	Doplňkový prodej jízdenek na městských linkách	ROPID
2.5	Prodej jízdenek na příměstských linkách	ROPID
2.6	Funkčnost odbavovacího zařízení	ROPID
3.1	Informování ve vozidlech	ROPID
3.2	Informování na zastávkách	ROPID
4.1	Přesnost provozu	dopravce*
4.2	Přestupní vazby	ROPID
5.1	Chování jízdního personálu	ROPID
5.2	Ústrojová kázeň	ROPID
6.1	Čistota vozidel	ROPID
6.2	Čistota zastávkových zařízení	ROPID
7.1	Dopravní nehody	dopravce
7.2	Rizikové situace	ROPID
8.1	Stáří vozidel	dopravce

* pouze DP, u ostatních dopravců provádí ROPID

hodnocení kvality poskytované služby se vychází z měření nebo posuzování jednotlivých položek kritérií kvality poskytované služby. Tato poznámka znamená, že kde je v normě uvedeno slovo „hodnocení“ je myšleno de facto měření, neboť v jiných jazycích je skutečně slovo měření, např. measure, mesure či Messung. A tak i já pro lepší pochopení v tomto textu používám slovo měření namísto hodnocení.

Norma vedle definic a doporučení určuje i požadavky, které si dovolím na dalších řádcích volně ocitovat.

Pro přípravu systému měření platí následující požadavky.

Každé kritérium pro měření kvality se musí vztahovat k něterému ze seznamu osmi kritérií dle EN 13816. Realizace měření má zajistit rovnováhu mezi pohledem zákazníka a možnostmi dopravce. Pokud není možné měřit to, co zákazníci vnímají, musí být předloženy důkazy, že ve vztahu k zákazníkům byly →



dodrženy vhodné postupy vedoucí k uspokojování jejich potřeb. Pro každé měřené kritérium kvality (standard kvality) musí být přesně stanoveno, co znamená „vyhovující“/„nevyhovující“. V tomto případě je vhodné dosaženou úroveň vyjadřovat jako procento cestujících, jimž byla poskytnuta vyhovující služba. V rámci PKS jsou u většiny standardů definována nevyhovující a nepřijatelná provedení. Vztah k počtu zasažených cestujících není v současnosti ve většině standardů podchycen, neboť u řady standardů je tato kvantifikace velmi obtížná nebo by byla zavádějící.

Další požadavky se týkají měření. Základním požadavkem je, že je nutno měřit v rámci provozní doby. Shromáždění a zpracování dat musí být přehledné, sledovatelné a ověřitelné. Výsledky měření se musí shrnout a vykázat alespoň jednou za rok. V DP se Celopodniková koordinační skupina PKS schází 4x ročně. Program kvality služby DP je definován směrnici

generálního ředitele (včetně zpracovaných Karet standardů kvality).

Tolik volně citace z normy, její poslední (přílohová) část nabízí navíc ještě několik návodných příkladů pro ilustraci způsobů měření s pevnou strukturou. Šest, v této normě uvedených příkladů, postihuje jak měření průběžné, tak na vzorku. Měření jsou buď tzv. fiktivní zákazníci, nebo je měření realizováno vlastními technickými prostředky. Příklady se týkají drážní i silniční dopravy a byly inspirovány různými systémy MHD v rámci celé Evropské unie.

Jakékoliv dotazy zasílejte prosím na naše e-mailové adresy januk@dpp.cz a vancurap@dpp.cz nebo jen navštivte intranetové stránky odboru Kvalita a technika řízení (900400). Děkujeme vám za roční přízeň našemu seriálu o kvalitě a těšíme se na pracovní setkání nad tématy, která zde byla probírána. ☺



dále zajišťuje výuku například pro výpravčí, dispečery, dopravní kontrolu, přepravní kontrolu apod. Zabezpečuje též periodická školení a přezkušování provozních zaměstnanců v rámci jednotlivých jednotek DP. K dalším úkolům oddělení patří též zpracovávání učebních osnov jednotlivých kurzů provozních zaměstnanců, organizování zkoušek provozních zaměstnanců dle Předpisu O 2/2-9 Výcvikový a zkušební řád pro provozování tramvají. V neposlední řadě vydává „Oprávnění k řízení vozidel na tramvajové dráze v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.“, vede jejich evidenci a sledování doby platnosti.

Ve svém článku bychom se rádi zaměřili na Základní kurs

Škola tramvají

Poslední dobou se v denním tisku objevily články, které poukazují na nedostatečnou kvalifikaci řidičů tramvají jezdících v DP. Naši „tramvajáci“ jsou nazýváni polořidiči. Rozhodli jsme se proto uvést vše na pravou míru a dokázat vám, že jejich příprava probíhá na profesionální úrovni a že naše tramvaje řídí skuteční odborníci.

Ing. Tomáš Petana, personální ředitel

Foto: Jakub Hradil

Jak jistě víte, došlo k 1. 9. 2008 ke sloučení výuky pro nové řidiče tramvají, tedy výuka teorie i praxe již spadá pouze pod oddělení 500460 – Výcvik a vzdělávání – Tramvaje. Kromě toho mimo jiné oddělení 500460

pro řidiče tramvají. Tímto kursem musí projít všichni zájemci o práci řidiče tramvaje v DP. Kurs trvá celkem 10 týdnů a výuka se skládá rovným dílem z teorie a praxe. V teoretické části se účastníci dozvědí vše potřebné z provozně dopravních předpisů pro drážní i silniční provoz, o technické přípravě (o tramvajových vozech a tratích), o organizaci a řízení tramvajového provozu (s důrazem na linkové vedení tramvají), o vnitropodnikové dokumentaci a organizační struktuře DP. Součástí kursu jsou též odborné přednášky z praxe, účastníci navštíví centrální dispečink, kde získají zajímavé informace o operativním řízení provozu, shlédnou výpravnu a seznámí se s přípravou jízdních řádů. Absolvují přednášku psychologa, trénují komunikační dovednosti a osvojí si i desatero slušného řidiče.

Praktická výuka se provádí na všech druzích tramvají, které v DP využíváme. Budoucí řidiči tramvají se tak naučí např. odstraňovat závady, které jsou simulovány na cvičných tramvajích, obsluhovat palubní počítač. V rámci praktického výcviku musí projet všechny úseky tramvajové kolejové sítě v Praze.



V průběhu základního kursu řidičů tramvají posluchači průběžně složí tři postupné zkoušky (technická příprava, provozní a dopravní předpisy a organizace a řízení tramvajového provozu). Teprve potom mohou složit státní závěrečnou zkoušku, na kterou dohlíží drážní správní úřad. Tato zkouška se skládá před komisí, v níž jsou zástupci správního drážního úřadu, personálního úseku, dopravního úseku a samozřejmě instruktor. Pro úspěšné splnění státní závěrečné zkoušky je potřeba test z teoretické části zvládnout alespoň z 80 % a úspěšně absolvovat praktickou jízdu. Účastník kursu, který úspěšně složil státní závěrečnou zkoušku, obdrží „Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla“ a „Oprávnění k řízení vozidel na tramvajové dráze v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.“.

Hotový řidič přichází do vozovny, kde probíhá jeho zácvik v délce minimálně 50 hodin pod dohledem zkušeného řidiče. V rámci adaptačního programu absolvují řidiči dva pohovory se svými vyučujícími a vedoucími pracovníky JPT. První po ukončení zácviků a druhý zhruba po půl roce samostatného ježdění. Při pohovorech se hodnotí průběh zácviků a průběh prvního půl roku praxe. S řidiči jsou zde probírány konkrétní situace, které se udály v průběhu jejich služeb. Tím získáváme i zpětnou vazbu, jak jsme naše nové zaměstnance připravili na jejich práci. Na názor ohledně práce „školy tramvají“ jsme se zeptali i vedoucího odboru Jízdní služba pana Pavla Čeňka: „Se školou máme jen ty nejlepší zkušenosti, vzájemná spolupráce funguje bez problémů, domnívám se, že svoji práci dělají dobře.“ A co na výuku říkají samotní zkušení řidiči: „Škola dá mladým znalosti, se kterými mohou vyjet. Je samozřejmé, že náležitou praxi získají až ježděním, to je přece u všech řidičů stejné. Pokud by nebyli schopni tramvaj bezpečně řídit, nepustil by je od zkoušek především drážní úřad.“


Absolvováním Základního kursu pro řidiče tramvají však vzdělávání řidičů tramvají v rámci DP nekončí. Dle Provozního předpisu O2/2-9 Výcvikový a zkušební řád pro provozování tramvají se musí řidiči tramvají účastnit pravidelných školení čtyřikrát do roka v celkové délce 16 hodin, jehož nedílnou součástí je i školení BOZP. Obsahové zaměření a podklady pro jednotlivá témata

zpracovává JPT. Účast na těchto školeních je povinná. Lektori zde upozorňují na nebezpečí, která jsou s prací řidiče tramvaje spojena, zároveň zde rozebírají různé modelové situace. Školení probíhá formou semináře, jednotliví účastníci se zapojují do diskuse k dané problematice. Školení je podle našeho názoru živé, a můžeme-li soudit z reakcí řidičů, i smysluplné. Zaregistrovali jsme např. tyto reakce: „Teď se na školení i těšíme, má to pro nás smysl, škola reaguje na naše podněty. Nejedná se pouze o suchou teorii, ale řešíme konkrétní věci.“

Vzhledem k tomu, že DP obměňuje svůj vozový park, je potřeba i stávající řidiče školit na řízení nových typů tramvají. Toto praktické školení probíhá nejméně v délce 16 hodin, poté musí řidič úspěšně absolvovat přezkoušení. Pokud instruktor není spokojen s ovládnutím tramvaje, prodlouží délku školení. Dle výše zmiňovaných článků nejsou řidiči proškolení dostatečně, a tak nás zajímalo, co si oni o tom myslí. Hovořili jsme s některými z nich:

„Je dobré, že už nesedáme pouze na učebnách, ale školíme se přímo na tramvajích, není nic lepšího než si to přímo osahat. Člověk se naučí to, jak tramvaj jistě a bezpečně ovládat.“ Zaznamenali jsme i opačný názor. Když jsme se zeptali, v čem je činnost již zmíněného oddělení špatná, řekli nám: „Řídí to člověk, který byl tramvaják, vystudoval vysokou školu, vyhodil všechny odborníky a myslí si, že to dělá dobře.“

Protože jsme na škole strávili spoustu času, protože jsme se osobně zúčastnili školení a protože jsme mluvili přímo s řidiči tramvají i se zástupcem JPT, myslíme si, že oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje dělá svou práci dobře. Na našich tramvajových linkách jezdí skuteční řidiči, žádní polořidiči, ale profesionálové. O tom svědčí i statistiky nehodovosti, není skoro žádný rozdíl v procentním vyjádření mezi řidičem do 1 roku od absolvování kurzu a řidičem, který je u nás zaměstnán 5, 10, 15 a více let.

Co říci závěrem? Pracovníci oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje nás přesvědčili o tom, že své práci rozumí a dělají ji dobře. Většina řidičů nás přesvědčila o tom, že „škola tramvají“ je jim ku prospěchu. A hlavně – naši řidiči si nezaslouží, aby o nich někdo hovořil jako o polořidičích, za jejich práci jim patří zasloužený dík. 

Rozhovor s novým ekonomickým ředitelem Ing. Martinem Horákem

Od února převzal pomyslnou štafetu od Ing. Ivo Štiky. S jakým posláním do pozice ekonomického ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy Ing. Martin Horák vstoupil a které úkoly si dal za cíl splnit?

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Kolik je Vám let? Kde jste žil a studoval?

Je mi 36 let, pocházím z Jižní Moravy z Kyjova. Po dvousemestrálním pokusu o studium na Vysoké škole Báňské

v Ostravě jsem pochopil, že obor hornictví a hornická geologie nebude tím pravým. Přešel jsem tedy do Prahy, kde jsem zdárně absolvoval fakultu Národohospodářskou Vysoké školy ekonomické. V Praze jsem tudíž zůstal i pracovat.

Na jaké pozici a kde jste pracoval před nástupem do Dopravního podniku?

Byl jsem generální ředitel a předseda představenstva akciové společnosti Credit management, která se zabývá zejména správou a vymáháním pohledávek. V rámci smluvních partnerů jsem zodpovídal za správu několika set milionů korun. Předtím jsem působil na různých →





manažerských pozicích velkých společností, zejména z telekomunikačního prostředí.

Přicházíte do možná nejrozbouřenější doby v DP. Myslíte, že jste byl vybrán speciálně pro tyto těžké doby? Proč?

Souhlasím s Vámi, že finanční situace Dopravního podniku není nejstabilnější. Místo ekonomického ředitele bylo již několik měsíců neobsazeno, a protože se jedná o poměrně strategickou pozici, bylo v zájmu zejména Dopravního podniku ji co nejdříve obsadit. Myslím, že pohled někoho zvenčí, který se na celou situaci bude dívat racionálně a nezaopatřeno, může finanční stabilizaci DP jenom prospět.

Jaké vidíte své hlavní poslání v této firmě?

Hlavním posláním je bezpochyby stabilizovat finanční situaci DP. Držet provozní rozpočet v daných mantinelech a zajistit efektivní financování investičních potřeb Dopravního podniku. Určitě nikdo ze zaměstnanců DP nechce, aby se opakovala situace z konce minulého roku, kdy se zejména kvůli neutěšené finanční situaci mj. zakládaly stávkové výbory...

Jaké jsou úkoly, které musíte v nejbližší době (vy)řešit?

Aktuální, poměrně důležitá, agenda ekonomického ředitele spočívá zejména ve vyúčtování finančního roku 2009. Což spočívá zejména v zauditování výsledků roku 2009 a dohodě s městskou organizací ROPID o úhradě provozní ztráty DP. V nejbližší době musíme rovněž vyřešit způsob financování investičního rozpočtu – zejména s ohledem na plán obnovy vozového parku DP.

Jaké jsou Vaše dlouhodobé cíle?

Můj dlouhodobý cíl – resp. velká ambice – je obnovit věcnou a rozumnou dohodu s vlastníkem DP – tedy hl. městem Prahou o financování provozních a investičních potřeb DP. Za mého předchůdce se dialog s magistrátem příliš nedařil a třetí plochy převažovaly nad rozumnou dohodou. Pokud bude splněn tento základní předpoklad, pak to nutně povede k mému dalšímu dlouhodobému cíli, a totiž umožnit DP lépe „finančně dýchat“ – mít na jednu stranu vyrovnaný rozpočet na provoz a současně zajistit investiční prostředky na rozvoj.

Liší se prostředí v tomto podniku od Vaší původní firmy?

Do DP jsem přišel z ryze soukromého byznysu – z akciové společnosti, kterou jsem před 4 lety spoluzakládal, kterou jsem z pozice generálního ředitele vybudoval a vedl až do konce minulého roku. Prostředí DP se od toho soukromého liší ve všem a současně v ničem – také odpovídám za nemalé finanční prostředky, které jsou nám svěřeny – jen v jiném řádu. Zodpovídám rovněž za podřízené zaměstnance – jen v jiném počtu... atp. Velký rozdíl, na který člověk narazí již během prvního týdne, je ta strašná přebujelost byrokracie, která v DP, dle mého názoru, panuje. Budu se snažit přispět k jejímu snížení, protože to nejen konzumuje velkou část pracovního dne, ale také značné finanční prostředky.

Byly nějaké specifické problémy, s nimiž jste se musel (musíte) vyrovnávat – ať už z hlediska struktury podniku, nebo personální?

Nenazval bych to problémem, spíše specifikem podniku takové velikosti, jakým DP je – počet odborových svazů u jednoho zaměstnavatele. Na našem prvním společném setkání jsem byl sice podroben důkladnému „grilu“, ale jak mi bylo později samotnými odboráři vysvětleno, jednalo se o jakýsi „uvítací ceremoniál“ (smích). Ne že bych byl na dalších setkáních nějak šetřen, ale naprosto chápu

zájem odborových organizací být o finanční situaci DP maximálně možně informován.


Jaké jsou z ekonomického hlediska hlavní neduhy tohoto podniku a jaké si myslíte, že mají kořeny a řešení?

Z hlediska provozu mám zatím pocit, že se historicky málo hledaly úspory v těch oblastech, které se nedotýkají rozsahu a kvality poskytovaných služeb a méně souvisejí s hlavním posláním DP – totiž zajišťovat veřejnou službu v rámci PID. Jako finanční balvan působí rovněž některé smlouvy z období dávno minulého, které podnik zavazují na dlouhé roky a za nemalé finanční prostředky. Řešení je nasnadě: Za prvé vytipovat oblasti, ve kterých mohou být provedeny škrty a uspořené finanční prostředky přemístit tam, kde se jich naopak nedostává – to je ta snadnější část. Za druhé začít s vybranými dodavateli jednat o dodacích ke smlouvám, které by znamenaly menší finanční zatížení DP do budoucna – to je ta těžší část.

Velká část problémů mezi DP a městem vzniká z nejasností ve financování. Jaký by podle Vašeho názoru měl být ekonomický vztah mezi městem a DP? Jiný než doposud?

Jak jsem se mohl za těch pár týdnů, co jsem ve funkci ekonomického ředitele, přesvědčit, jedná se o dlouhodobý problém. Myslím, že model, který je praktikován, je logický a legislativně správný. Hlavní město Praha nás bude vždycky tlačit do snižování nákladů, protože ať chceme, nebo ne, DP je největším konzumentem městského rozpočtu. Když vidím další městské organizace a jejich rozpočty, které městu ukrajují, tak se postojí města zčásti ani nedivím. Na druhou stranu vždycky budu stát na straně DP, který odvádí kvalitní službu, za kterou si zaslouží zaplatit. Ze srovnání dopravních podniků v rámci Evropy jsme se umístili na fantastickém 4. místě – po takových městech, jako jsou Helsinky, Vídeň či Mnichov. V tomto ohledu se nemáme určitě za co stydět a podle toho bychom měli být také odměňováni.

Někteří říkají, že jste v DP jen nastrčeným agentem primátora...

Tak tomuto tvrzení jsem se už několikrát zasmál... Na druhou stranu pokud bych měl být agentem primátora, musel bych si s ním vyjasnit jednu zásadní věc – jestli mám označení 007 a tedy povolení zabíjet (smích). 





Ze strukturálních fondů EU jsou financovány projekty „Vybudování výtahu ve stanici metra Chodov“ a „RTT Myslíkova“



V současném plánovacím období evropských fondů v letech 2007–2013 je jedním ze zdrojů získání dotace pro investiční akce Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. na území hlavního města Operační program Praha – Konkurenceschopnost (OPPK). V rámci 2. výzvy k podávání žádostí z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na odbor zahraničních fondů MHMP, zveřejněné 13. 1. 2009, podal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost mj. žádosti o podporu na projekty „Vybudování výtahu ve stanici metra Chodov“ a „RTT Myslíkova“.

Ing. Rudolf Pála, oddělení Strategie

Projekt „Vybudování výtahu ve stanici metra Chodov“

Celkové výdaje na projekt dosahují částky 29,888 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 24,584 mil. Kč. Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 28/32 ze dne 18. 6. 2009, jako řídicího orgánu OPPK, byla schválena finanční podpora na tento projekt ve výši 22,741 mil. Kč (z ERDF a státního rozpočtu). Hlavním cílem projektu je zřízení výtahu pro osoby s omezenou možností pohybu ve stanici metra Chodov na trase C pražského metra. Zprostředkovaně má tento projekt dopad na celé území Prahy zlepšením obslužnosti veřejnou dopravou. Výtah bude umístěn v pevném schodišti z nástupiště do vestibulu stanice. Výstavbou výtahu bude zajištěn kapacitní bezbariérový přístup do stanice metra pro osoby s omezenou možností pohybu a orientace, tj. vozíčkáře, maminky s kočárky a starší osoby. Zároveň bude odstraněna stávající

provozně nespolehlivá a málo kapacitní šikmá schodišťová plošina. Současně se stavbou výtahu bude kapacitně upravena stávající úniková cesta na opačném konci nástupiště. Projekt je realizován v období říjen 2009 – květen 2010 a představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK i strategického plánu hlavního města Prahy.

Hlavními účely projektu jsou zvýšení bezbariérové přístupnosti MHD, nabídka rovných příležitostí pro všechny cestující a odstranění diskriminace některých skupin obyvatel při cestování MHD, podpora ekologicky příznivé MHD, zlepšení dostupnosti dopravních služeb a vybraných lokalit, posílení atraktivity MHD, zvýšení zájmu obyvatel a návštěvníků o služby hromadné dopravy.

Další informace o programu lze nalézt na <http://www.oppk.cz>.

Projekt „RTT Myslíkova“

Celkové výdaje na projekt podle žádosti dosahují částky 173,802 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje 144,696 mil. Kč. Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 28/32 ze dne 18. 6. 2009, jako řídicího orgánu OPPK, byla schválena finanční podpora na tento projekt ve výši 133,844 mil. Kč (z ERDF a státního rozpočtu).

Realizace projektu byla zahájena 1. 11. 2009, ukončení projektu se předpokládá 31. 7. 2010.

Projekt je investiční akcí zaměřenou na zlepšení obslužnosti veřejnou dopravou prostřednictvím rekonstrukce tramvajové trati. Je lokalizován v Praze 1 v prostoru ulic Myslíkova, Masarykovo nábřeží a Jiráskovo náměstí, zprostředkovaně má dopad na celé území Prahy. Projekt tvoří několik částí, které spolu souvisí územně, dopravně i provozně – rekonstrukce tramvajových tratí, kolejových křižovatek a zastávek.

Projekt představuje významnou pozitivní změnu ve smyslu strategie prioritní osy 1 OPPK i strategického plánu hlavního města Prahy. Hlavními účely projektu jsou zlepšení vnitřní i vnější dopravní obslužnosti daného území veřejnou dopravou, zvýšení plynulosti a bezpečnosti tramvajového provozu, snížení hlukové zátěže v obytné oblasti, zlepšení komfortu pro cestující, odlehčení přetíženého dopravního uzlu Karlovo náměstí, zvýšení úrovně provozu zavedením pravidelné tramvajové linky, zvýšení preference tramvajové dopravy. Další informace o programu je možné nalézt také na <http://www.oppk.cz>.



„Evropský fond pro regionální rozvoj“
„Praha & EU – Investujeme do vaší budoucnosti“





Státní vlajka slaví devadesátiny

Ačkoliv samostatná Česká republika nedávno oslavila teprve (nebo už?) 17. narozeniny, její výsostný symbol, ve světě nezaměnitelná státní vlajka, slaví v těchto dnech už 90 let. V úterý 30. března 1920, přibližně kolem 19. hodiny večer, tehdejší Národní shromáždění československé schválilo zákon, kterým se vydávají ustanovení o státní vlajce, státních znacích a státní pečeti. Historie vlajky je ale mnohem starší.

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

Kde se vzaly barvy naší vlajky?

Podíváme-li se do dnešního zákona č. 3/1993 Sb., o státních symbolech České republiky, objevíme snadno v prvním odstavci § 4, že státní vlajka je popsána těmito slovy: „Státní vlajka se skládá z horního pruhu bílého a dolního pruhu červeného, mezi něž je vsunut žerďový modrý klín do poloviny

délky vlajky. Poměr šířky vlajky k její délce je 2 : 3.“ Jasně a jednoduché, a přesto velmi často vidíme vlajku chybnou nejen do poměru stran, ale především pokud jde o délku klínu. Vždy musí jeho hrot dosahovat do středu vlajky. Kde se ale vlastně vzaly naše státní barvy, bílá, červená a modrá, které jsou ve vlajce obsaženy? Dnes už jen málokdo ví, že základem dnešní

Státní vlajka patří mezi státní symboly České republiky. Jejím tvůrcům se před 90 lety podařilo vytvořit unikátní a nezaměnitelný symbol.



Nejstarší barevné vyobrazení českého praporu se lvem je namalováno v Gelnhausenově kodexu z let 1400–1407.



Nejstarší vyobrazení českého (královského) praporu najdeme na jezdecké straně pečeti Přemysla Otakara II. z roku 1270. Je tedy staré 740 let!

české, původně československé vlajky se stala vlajka či zemské barvy bývalého Království českého. Těmito barvami byly červená a bílá. Modrá barva, která byla do této vlajky v roce 1920 přidána, aby ji odlišila od vlajky polské a zemských vlajek některých rakouských zemí, ve své době připomínala Slovensko, které se stalo v roce 1918 součástí nového československého státu. V důvodové zprávě k zákonu se v roce 1920 oficiálně kromě jiného uvádělo, že modrý klín vyjadřuje ideově tři pahorky ve slovenském znaku. Modrá je ale také barvou pole moravského znaku (a bílá a červená barvami moravské orlice), a tak bylo zcela přirozené, že když se v prosinci roku 1992 v souvislosti s rozchodem česko-slovenské federace projednávala podoba státních symbolů samostatné České republiky, rozhodli se naši zákonodárci zcela správně zůstat u oblíbené a vžitě státní vlajky zanikající federace. Málokdo dnes ví, že tehdejší Česká republika coby subjekt federace od roku 1990 používala tradiční historickou, ale dávno zapomenutou českou vlajku složenou ze dvou vodorovných pruhů, bílého a červeného – vlajku, kterou fakticky znali jen vexilologičtí a heraldičtí odborníci, a která dokonce vyvolala při komunálních volbách v roce 1990 v některých našich městech při polských hranicích řadu dotazů, či dokonce pobouření. Stačily totiž přibližně tři generace, aby byla bílo-červená česká vlajka zapomenuta. No... říkejme raději vlajka Čech. Bílo-červená vlajka totiž nebyla vlajkou Moravy a ani Slezska, i když byla často považována i za barvy tzv. zemí Koruny české. Česká zemská vlajka složená ze

dvou vodorovných pruhů, bílého nad červeným, byla odvozena od historického českého zemského, původně královského českého znaku, kterým byl a dodnes je stříbrný dvouocasý lev v červeném poli. Podle vexilologických a heraldických pravidel (vexilologie je pomocná věda historická věnující se vlajkám a praporům, zatímco heraldika pojednává o znacích) se barva figury klade nahoru a barva pole dolů. Stříbrná barva znakové figury se v praxi (a to především na vlajkách) nahrazuje bílou. Nehleděme v našich barvách žádnou symboliku, kterou mají mnohé jiné státní vlajky. Ač to zní nezvykle, jde vlastně jen o jakési technické zjednodušení znaku. Ne nadarmo se kdysi dávno nemluvalo o českých vlajkách a praporech, ale o zemských barvách. Mnohé mladší státy například červenou barvu vykládají jako připomínku krve prolité za svobodu, jiné ji považují za barvu revoluce či nezávislosti. U nás tak tomu není – je to jen připomínka stříbrného lva v červeném poli.

Lev na praporu

Nejstarší české královské prapory nesly vyobrazení dvouocasého lva v červeném poli, stejně jako znak (znamení se jednoduše přeneslo ze štítu na list praporu). Poprvé takový prapor s českým lvem vidíme už v roce 1270 na tzv. jezdecké straně panovnické pečeti Přemysla Otakara II. Proč na jezdecké straně? Panovnické pečeti mívaly dvě strany, na jedné byl vyobrazen nejčastěji panovník sedící na trůnu (tzv. majestátní pečeť), zatímco na druhé straně byl vladař vyobrazen v trysku na koni překrytém reprezentační čabrakou, kropířem, se znaky (čabraka

či kropíř je pokrývkou chránící koně v boji), chránící se štítem se svým panovnickým znamením a držící v pravé ruce ratiště (žerd) s praporem. Této straně pečeti se tedy říkalo jezdecká. Český královský prapor s dvouocasým lvem je tedy prokazatelně doložen před 740 lety.

První barevné vyobrazení královského praporu s dvouocasým či českým lvem můžeme vidět ve vzácném středověkém rukopisu, v tzv. kodexu Jana z Gelnhausenu, který vznikl v letech 1400–1407. Stejný rukopisný pramen nám ukazuje krásná vyobrazení moravského markraběte Jošta s moravským praporem. Ten byl v té době podle dobových zvyklostí také stejný jako znak – stříbrno-červeně šachovaná orlice v modrém poli. Abychom byli přesní, jak český lev, tak moravská orlice jsou zlatě korunované figury a mají zlatou zbroj. Slovem zbroj se v heraldice míní drápy zvířat, pařáty ptáků a podobně.

Pokud bylo zapotřebí náležitým způsobem při některých slavnostních příležitostech symbolizovat krále a jeho zemi, ukázalo se časem jako výhodné zjednodušit znakové či praporové znamení do pouhých barev. Pro Království české se tak staly královskými a zemskými barvami právě bílá a červená. Poprvé se bílo-červené prapory u nás objevují v roce 1558 při návštěvě císaře Ferdinanda I. V květnu 1562 byly takové prapory vyvěšeny z věží Karlova mostu při korunovaci Maxmiliána II. českým králem. Od té doby bílo-červené vlajky a prapory stále častěji doprovázely různé národní akce, časem přestaly být spojovány přímo s panovníkem a staly se symbolem zemským



Dobová kolorovaná litografie ukazuje příjezd prvního vlaku do Prahy 20. srpna 1845. Budovy nádraží byly vyzdobeny prapory a vlajkami v českých a rakouských panovnických barvách.



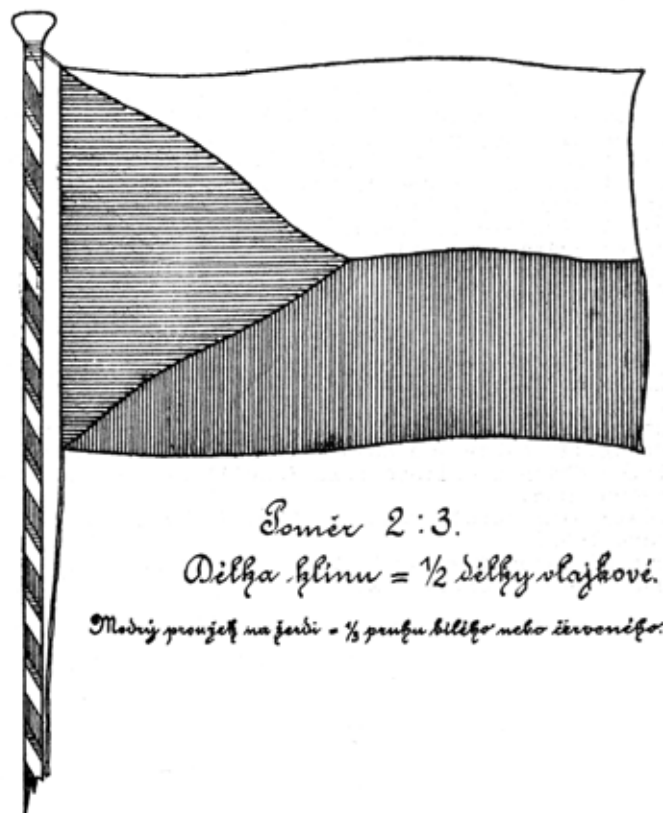


a národním. Nejednou doprovázely i významné události v pražské dopravě, ať už to byl příjezd prvního vlaku v roce 1845, nebo zahájení provozu koňky v roce 1875.

Loučení s pražskou koňkou 12. května 1905 proběhlo ve znamení českých bílo-červených praporů. Stejně byly také vyzdobeny vozy 23. září 1875, když koňka provoz zahajovala.

Vlajka nebo prapor?

Rozdíl mezi vlajkou a praporem je jednoduchý – záleží na způsobu připevnění listu. Listem se ve vexilologii míní obecně celé látkové pole, ať vlajky, či praporu, je to něco podobného jako štít u znaku. Pokud je list připevněn přímo k žerdi – zpravidla je na ni navlečen rukávem (naprosto nesprávně některé reklamní agentury či nezkušení výrobci používají výraz „tunýlek“) a případně přibit ozdobnými hřebíky – jedná se o prapor. Menší prapory označujeme odbornými pojmy praporec nebo praporek. Pokud se list připevňuje například karabinkou či úvazem k lanu a jeho pomocí je vytažen na stožár, jedná se o vlajku. Všude na světě je vlajka nadřazena praporu, který se od ní odvozuje. (Nemluvíme zde o cechovních, vojenských a spolkových praporech, které existují v jednom exempláři, všimáme si vlajek a praporů státních a jiných územních celků.) Řekne-li se státní vlajka, všude ve světě se tím myslí automaticky i prapory. Současný český právní řád zavedl v roce 2001 v zákoně o užívání státních symbolů pro prapory nesmyslný neobdobný termín „napodobenina státní vlajky“... Kromě



Definitivní návrh státní vlajky s klínem od Jaroslava Kursy, který byl předložen ke schválení Národnímu shromáždění československému v březnu 1920.



Slavnostní zahájení provozu do Radlic v červnu 1927 proběhlo ve znamení československých a pražských městských vlajek a praporeků. Zdá se ale, že státní vlajka byla nejen nepříliš důstojně vyvěšena na šňůře tyčového sběrače, ale její klín nesahal do poloviny délky, jak nařizoval a dodnes nařizuje zákon.

vlajek a praporeků ještě rozeznáváme další různé typy vexilologických symbolů, například korouhve a standarty. Podrobnější definice se ale vymykají účelu tohoto článku.

Kdo současnou českou, původně československou vlajku vymyslel?

Když vznikl samostatný československý stát, bylo nezbytné stanovit jeho výsostné symboly – státní znak (znaky) a státní vlajku. V říjnu 1918 byla československá samostatnost vyhlášena pod bílo-červenými českými vlajkami, na Slovensku ale bylo dovoleno používat bílo-modro-červené slovenské trikolóry, která byla stejná jako trikolóra ruská a slovinská, navíc snadno zaměnitelná s trikolórou srbskou. Bílo – červenou vlajku ovšem používalo také Polsko, a proto bylo žádoucí pro nový československý stát stanovit vlajku novou, neopakovatelnou. Tehdy už vyvíjela svoji činnost tzv. znaková komise, jejímž úkolem bylo stanovit státní znak. V tomto případě se jako nejhodnější jevila některá vhodná heraldická kompozice spojující historické znaky země či území, které česko-slovenský stát tvořily. V červenci 1919 předložil heraldik a archivář Jaroslav Kursa poprvé návrh bílo-červené vlajky s modrým klínem. Ten ale tehdy ještě sahal jen do jedné třetiny délky listu. Taková vlajka se zkoušela v praxi 28. a 29. září 1919 na dvou parních Pražské paroplavební

společnosti. Ačkoliv se vlajka s třetinovým klínem dostala i do návrhu zákona, trvalo ještě nějaký čas, než byla stanovena její definitivní podoba. Při znakové komisi byl na počátku roku 1920 ustanoven samostatný subkomitét pro vlajku. Výsledkem složitých jednání nakonec bylo prodloužení klínu do jedné poloviny délky vlajky. Závěry práce subkomitétu pro vlajku tlumočil meziministerské komisi dr. V. V. Štech. Jaroslav Kursa nakreslil pro zasedání parlamentu nové vyobrazení vlajky a v úterý 30. března 1920 poslanci

Národního shromáždění československého schválili novou vlajku společně se třemi státními znaky (malým, středním a velkým) a vlajkou prezidenta. Zákon byl publikován ve Sbírce zákonů a nařízení státu československého pod číslem 252. Barevnou přílohu příslušné částky Sbírky tehdy nakreslil prof. František Kysela.

Vlajka není pouhá dekorace

Vlajka není pouhou dekorací, jak se mnozí často domnívají. Je to výsostný národní a státní symbol, kterému je zapotřebí prokazovat náležitou úctu. Proto je české státní vlajce na našem území vyhrazeno vždy nejčestnější místo. Vyvěšujeme-li tři nebo pět vlajek, je nejčestnější místo uprostřed. Vyvěšují-li se dvě vlajky, je čestné místo vlevo při pohledu na objekt, před kterým (na kterém) jsou vlajky vyvěšeny. Je-li zapotřebí vyvěsit více než pět vlajek, je čestné místo vlevo na počátku řady. Tyto obecné zásady jsou určeny zákonem o užívání státních symbolů č. 352/2001 Sb., v platném znění. České státní vlajce jsou vždy podřízeny všechny ostatní vlajky, ať již jde o vlajky jiných států, Evropské unie, vlajky krajů, obcí či městských obvodů a městských částí statutárních měst, o vlajkách firemních ani nemluvě. Můžeme být hrdí na to, že Dopravní podnik hlavního města Prahy se v posledních letech zařadil mezi ty společnosti, které se státní vlajku snaží vyvěšovat správně, a navíc umí prosadit i vlastní firemní identitu. Samozřejmostí se tak stalo vyvěšování vlajky Dopravního →



Stalo se zvykem, že česká státní vlajka je trvale vyvěšena nad vstupem do Muzea MHD v Praze ve střešovické vozovně.





podniku před jeho objekty. Protože Dopravní podnik během státních svátků tradičně zdobí státním symbolem i své tramvaje a lanovku, byla pro tento účel vypracována i vnitropodniková norma, v současnosti to je směrnice generálního ředitele číslo 3/2009.

Nevíte si rady?

Pokud si nebudete někdy vědět rady, jak správně vyvěsit státní vlajku, ať už samotnou, nebo v kombinaci s jinými vlajkami, případně budete potřebovat poradit, jak správně vyvěšovat vlajky měst a obcí či jakékoliv jiné vlajky vůbec, obraťte se s klidem o radu na archiv DP. Jeho vedoucí a autor tohoto článku je expertem podvýboru pro heraldiku a vexilologii Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky a místopředsedou České vexilologické společnosti, která se studiem vlajek a praporů zabývá.



Státní vlajka České republiky se při státních svátcích tradičně objevuje i na vozidlech pražské MHD, v tomto případě na voze historické tramvajové linky č. 91.

Muzejní autobus ŠKODA RO č. 206

Také v tomto čísle si představíme vozidlo Muzea Městské hromadné dopravy v Praze, jehož rekonstrukce byla v nedávné době v zásadě dokončena. Je jím autobus Škoda 706 RO, s evidenčním číslem 206.

Lubomír Kysela, bývalý vedoucí střediska Muzeum MHD vozovna Střešovice



Pro druhé světové válce se v Praze stavěly zejména trolejbusové tratě. Dopravní podniky hl. m. Prahy modernizovaly však i vozový park autobusů, a to dvěma typy – Praga NDO a Škoda RO. Postupně nahradily dožívající dvou a třínápravové předválečné autobusy, většinou s benzínovými motory. Autobusy Praga NDO byly dodány v roce 1948 v počtu 50 vozidel. V našem muzeu žádný zachován není, ale lze si jej prohlédnout v Automuzeu Praga (p. Příhoda, Zbuzany, Praha-západ). Je zde pod č. 151. Autobusy označené jako RO („rychlý, osobní“) obdržel podnik v několika dodávkách v letech 1950–1957¹. Celkem jsme dali do provozu 69 vozů. Tento typ v našich sbírkách chyběl. A nejen u nás. Potvrdilo se pravidlo – čím více vyrobených vozidel, tím méně jich je zachováno. Pokud zachovat poslední jezdící vůz RO v garáži Pankrác se nezdařilo. Vedení závodu Autobusy-trolejbusy

Dejvický autobus č. 65 (původní řada č. 205–228). Vůz nemá sice zahrádku na zavazadla, ale zato je vybaven diskem z ocelolitiny, namontovaným na předních kolech, a má pokusně upraveny čtyřkřídle dveře tak, aby se otevíraly dovnitř. Toto se neosvědčilo, neboť se na to nepamatovalo v případě schodů, v jejich otevřené poloze zbyl jen velmi úzký vstupní a výstupní prostor. Takto bylo upraveno několik autobusů. Foto: Archiv DP

¹ Původní označení čísla byla 205 - 228, 52 - 54 a 79 - 126. Během provozu se pak čísla různě měnila.



nám příliš nenaslouchalo a raději vůz prodalo v roce 1970 mimo Prahu.

O 25 let později nám věnoval přestavěný autobus RO p. Jaromír Diviš v Humpolci. Byl to milý a vítaný počinek. Rekonstrukci a opravu vozidla jsme mohli zahájit v roce 1999 a celá se prováděla v OZA Hostivař, dnes provozna Ústřední dílny BUS. Vzhledem k tomu, že práce se chýlí ke konci, je na místě říci pár slov o tomto typu autobusu. Detailnější popis lze pak nalézt na str. 118–119 v „Průvodci Muzeem MHD v Praze“ vydaném v roce 2004. Autobusy RO vyráběla Avia Letňany, závody J. Dimitrova a později firma Sodomka přejmenovaná na Karosu, n. p. Vysoké Mýto.

Byly to první vozy dodané s karosérií tzv. trambusového typu, tj. s motorem uvnitř². Řidič viděl před vůz a autobusy mohly lépe manévrovat, protože přední kola byla za řídičským stanovištěm. Zato uvnitř byl větší hluk i přes snahu kryt nad motorem všelijak izolovat. Všechny autobusy RO měly prakticky shodný a snadno zaměnitelný strojný spodek. Rozdílly byly v provedení karosérií – jednodvéřové, dvoudvéřové se čtyřmi nebo dvěma křídly, s bouchacími dveřmi, různým větráním, obložním vnitřku, uspořádáním sedadel atd.

V Praze jezdily převážně autobusy ve dvoudvéřovém provedení – vzadu se nastupovalo a přední dveře byly výstupní. Starší typy měly čtyřkřídle dveře, jež se otevíraly ven. Novější, dvoukřídle dveře, zasahovaly již dovnitř a tuto konstrukci pak převzaly i autobusy RTO, jež následovaly. Řidič měl pro svoji potřebu navíc jednoduché dveře vpředu vlevo.

Uspořádání sedadel pro Prahu bylo shodné u všech dodaných vozů RO. Cestující seděli na příčných sedadlech potažených koženkou, vlevo ve směru jízdy se nacházela řada sedadel jednoduchých, vpravo zdvojených. Na zadní plošině, vedle skříně pro rezervu, bylo namontováno čtyřsedadlo. Uvnitř, vedle zadních dveří a na podběhu kola, se nacházela pokladna pro průvodčí s výše umístěným sedadlem, odkud byl dobrý přehled o dění ve voze. Funkci průvodčích vykonávaly většinou ženy. Autobusy bývaly často přeplněné, takže průvodčí se měly co ohánět při prodeji a označování jízdenek. K jejich dalším povinnostem patřilo ovládání zadních dveří a zna-



Řidičské stanoviště autobusu Škoda RO. Foto: J. Kovář



Usměvavá průvodčí ve své pokladně v tomtéž voze. Foto: J. Kovář



Ke konci provozu nevypadaly některé autobusy RO příliš vzhledně. Také hodně kouřily a uvnitř bývalo nedýchatelno. Typický vůz č. 109 z garáže Pankrác v roce 1966. Foto: J. Kovář

² Předchozí typy, včetně vozů Praga NDO, měly motor vpředu, tzv. „čumák“.



Autobus v Humpolci, ještě jako speciální vozidlo, před odvozem do vozovny Střešovice. Na fotografiích je patrná „sonda“, jež měla prokázat původní červený pražský nátěr. Foto: L. Vidím



mení k odjezdu davané bzučkem řidiči. Na některých linkách se na konečných obracelo, na trojúhelníku. Tam musela průvodčí jít ven a rukou, případně písťalkou, zabezpečit couvání vozu. Sedadla pro posádku měla manšestrové čalounění. Dřevěná podlaha byla pokryta hrubými latěmi, které se za provozu napouštěly směsí petroleje a vyjetého převodového oleje. Obložení stěn lako-

vaným sololitem doplňovaly u starších vozů dřevěné, mořené a lakované listy. Vnitřek vozu proto působil velmi příjemným dojmem. Na světle lakovaném stropu se nacházelo několik velice sporých svítidel, takže za tmy venku bylo uvnitř spíše šero než světlo. Proto musela mít průvodčí vlastní svítilničku nad pultíkem pokladny. Větrání ve voze se provádělo střešními poklopy vpředu a vzadu a též spuště-



Fotografie, které zobrazují různé etapy opravy našeho vozidla.
Foto L. Vidím.

ním osmi oken. Autobusy nebyly vybaveny žádným topením, pouze přední část vozu měla přitápění s ofukováním čelních skel hubicemi od chladiče. Vnitřní vozové kování, tj. zadržovací a přepážkové tyče, bylo většinou z leštěného hliníku. Vnější nátěr byl červeno-světle krémový (slonová kost) s doplňkovou barvou černou a šedou. Celkový vzhled umocňovaly doplňky chromované a dělicí vodorovná lišta z leštěného duralu. Pruhy na lištách

byly vyvedeny oranžovou barvou. Karosérie se dala od základního rámu oddělit. Toho jsme využili při opravě strojního spodku, tzv. šasi, se všemi v něm umístěnými díly. Motor Škoda je naftový, čtyřdobý, shora řízený OHV se šesti válci v řadě, s obsahem 11 781 ccm, vodou chlazený. Největší výkon je udán 145 k (106 kW) při otáčkách 1800/min. Na motor navazuje suchá třecí spojka a rychlostní skříň s 5 stupni jízdy vpřed a 1 stupněm

vzad, bez synchronizace a s otočeným způsobem řazení³.

Pojezd vozu tvoří dvě tuhé nápravy, zadní s dvojmontáží pneumatik, poněkud tvrdší pérování a řízení bez posilovače. Autobusy měly udanou nejvyšší rychlost 68 km/hod. Zatímco u následujících typů autobusů RTO byly městské vozy vybaveny diferenciálem s větším převodem do pomala (tzv. „líněj zadek“), autobusy RO měly všechny stejné převody. Na přední kola bylo možno namontovat zvenčí pevné disky s otvory. Přestože s nimi nebyla nejsnazší práce, umožnily dojet opatrně s píchlou duší na předních kolech. Takto se vybavovaly vozy při jízdě mimo město.

Autobus má brzdu motorovou, kompresorovou a dále tlakovzdušni Knorr, již jsou obzředna všechna čtyři kola. Zajišťovací je brzda ruční, tzv. ráčna, působící na kola zadní. Zdrojem tlakového vzduchu je kompresor na motoru, který udržuje tlak 4–6, 5 Atm prostřednictvím jímeč a ventilů. Do okruhu tlakovzdušního zařízení patří dále brzdové válce a válce ovládací →

³ Zřejmě se jednalo o převodovky, které zbyly ve výrobním závodě z 1. republiky, kdy se jezdilo vlevo. Řidič tudíž seděl vpravo a řadil levou rukou.



Pohled na opravený autobus RO zepředu a z pravého boku. Velmi pěkně se vyjímají dveře otevřené ven. Foto: P. Fojtík





Další zajímavý pohled odzadu. Povšimneme si praktického sklopného žebříku, po němž se dobře vystupovalo na střešku při nakládce kufrů na zahrádku. Neméně praktické bylo jednoduché zařízení pro vyjmutí i naložení rezervní pneumatiky (dvířka pod SPZ). Byla to vlastně páka, jež umožňovala manipulaci s velmi těžkou pneumatikou (160 kg) ve svislé poloze. Jen pro upřesnění – rozměr pneu 22/12"! Foto: P. Fojtík

dveře. Autobus RO je vybaven zařízením pro provoz s vlečnými vozy, tj. spřáhlem a propojením vzduchu a elektrického rozvodu. Veškerá elektrická instalace je 24 V, ale původně byla 2 x 12 V. Spojení 24 V se používalo pouze pro startování. Váhu vozu zjistíme; původně byla udána 8800 kg. Smyslem opravy a rekonstrukce bylo uvést autobus do původního stavu nejstarší dodávky vozů do Prahy. Je vystrojen všemi provozními doplňky, např. umístěním orientačních tabulek, ukazatelů směru i střešní zahrádky na zavazadla se sklopným žebříkem.⁴

Zajímavý je i pohled do historie našeho, celkovou rekonstrukcí velmi zhodnoceného, exponátu: Technický průkaz autobusu uvádí původního majitele Komunální podnik Praha, datum dodání 1948. V polovině 50. let byl vůz vyřazen z provozu, bez uvedení důvodů, a poté následovala přestavba na pojízdnou knihovnu. Po řemeslné stránce to byla velmi kvalitní práce. Skříň vozu byla provedena jako uzavřená a s jednoduchými dveřmi vzadu. Návštěvníci knihovny měli k dispozici police s knihami, vnitřní prostor přisvětlený okénky na střeše a v zimním období se dalo topit v kamnech na uhlí. Nakonec pojízdná knihovna skončila v Ostravě. Sířil vliv rozhlasu, te-

⁴ Z výrobního závodu přišly všechny autobusy se zahrádkou na kufrů. U několika vozů byly ihned sejmuty. Autobusy, které dále jezdily se zahrádkou, byly hojně využívány pro dopravu podnikových výletníků a rekreatantů. Často se jezdilo na Šumavu, do Krkonoš, ale i do Tater.

levize, ale koneckonců i levných knih; proto koncem šedesátých let Městská knihovna prodala vůz do soukromých rukou. Nový majitel přeměnil vnitřek na pojízdnou dílnu a v zadní části se dopravovala zprvu malá loď a později závodní automobil. Vůz jsme objevili v roce 1994 v Humpolci.

Nelze samozřejmě vyjmenovat všechny pracovníky, kteří se podíleli na rekonstrukci vozidla. Jedná se však o mimořádně náročnou a rozsáhlou práci, a proto pár jmen zmíním jako poděkování za dobře odvedené dílo:

Práce zahájili karosáři a klempíři M. Mráz a L. Trnka a automechanici pod vedením p. Simány. V motorárně vedl opravu J. Vladyka. Do cíle dovedli dílo mistři svého oboru – karosář I. Trnka, truhlář P. Hryzbil, čalouník B. Korběl a lakýrníci z opravy tramvajů pod vedením J. Vávry. Mimočodem lak je velmi pěkně proveden. Na přípravných a dokončovacích pracích se zúčastnili i moji nejbližší spolupracovníci – zejména L. Vidím a dále pak částečně i J. Gottwald a J. Nováček.



Na posledním obrázku je zachyceno několik zaměstnanců, z nich každý se více nebo méně zapojil do opravy vozu. Zleva: L. Vidím, J. Gottwald, P. Hryzbil, L. Trnka a L. Kysela. Foto: P. Fojtík



Setkání s pracovníky

odd. Rozvoj a preference dopravy



Navštívil jsem oddělení Rozvoj a preference dopravy v šestém patře Centrálního dispečinku Na Bojišti. Pánové Ing. Jindřich Prior, Dr. Aleš Bittner, CSc. a Jindřich Malý tvoří malý, ale důležitý pracovní tým, který usiluje o co nejlepší podmínky pro pražskou hromadnou dopravu z hlediska její preference před dopravou individuální a významně se v úzké spolupráci s odborem Strategie podílejí na podobě pražské MHD ve střednědobém výhledu. Kromě toho je na místě připomenout jejich podíl na výsledné podobě tzv. desetileté smlouvy mezi DP hl. m. Prahy a hl. m. Prahou, která zabezpečuje v horizontu 2019 pro DP pozici dominantního dopravce v rámci rozvoje Pražské integrované dopravy na území hlavního města Prahy.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Náplň činnosti oddělení lze stručně shrnout do třech základních a vzájemně provázaných oblastí: preference MHD, koordinace metodiky rozvoje softwaru jízdních řádů a návazných dopravních úloh za celý dopravní úsek a studie rozvoje dopravy. Oddělení shromažďuje informace o veškerých chystaných stavebních činnostech, které jsou jedním z důležitých podkladů pro zpracování studií městské hromadné dopravy.

Na rozvoj MHD v příštích letech, ať již z hlediska nabízené kapacity nebo z hlediska směrového, má zásadní vliv investiční činnost, jak v oboru vlastní dopravy (výstavba metra, nové komunikace, mosty aj.), tak i v oblasti bytové výstavby.

Velmi podstatnou složkou činnosti tohoto pracoviště je správa jednotného softwaru jízdních řádů (dodávaného firmou CHAPS), bez něž není řízení dopravy v současné době již představitelné. V tomto článku se však zamě-

říme na následující téma: preferenci, která hraje důležitou úlohu v soutěži s individuální automobilovou dopravou. Přímo ovlivňuje její plynulost a spolehlivost, a tedy i oblibu mezi obyvateli.

Preference je v Praze uplatňována v síti tramvají a autobusů. V autobusové dopravě jsou ve veřejnosti nejznámější vyhrazené jízdní pruhy a úprava dopravního značení ve prospěch preference autobusů (např. úprava značení před křižovatkami, kdy autobus může použít pro jízdu přímo odbočovacího pruhu apod.). U tramvají patří k nejznámějším betonové nebo žulové tvarovky – prahy podél kolejí, které nedovolují souběžně jedoucím automobilům jízdu v tramvajovém pásu. Tyto klasické způsoby začaly být zaváděny kolem roku 1997, ale možnosti jejich další aplikace se blíží vyčerpání. Pražské ulice totiž více prostoru k takto významným fyzickým zásahům neposkytují. Těžiště preferování MHD se proto přesunuje do oblasti světelné signalizace, která sice není tak nápadná, ale o to větší má význam. Bohužel je mnohem nákladnější.

Při posuzování a schvalování projektů ovlivňujících dopravu je plnohodnotným partnerem magistrátu, policie, Technické správy komunikací a dalších kompetentních institucí. Rozhodnutí o realizaci návrhů na preferenci vydává odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy.

Moderní způsob preference je zavedenější u tramvají. Zde se rozděluje na absolutní a podmíněnou. V prvním případě by tramvaj ani neměla zastavit na křižovatce a jen volně projet, ve druhém dostává přednost jen za určitých podmínek. U autobusů je zavedení tzv. aktivní preference na světelných signalizacích obtížnější. Aktivní preference dokáže rozlišit, který vůz přednost potřebuje a který ne: pomáhá tedy jen zpozděným spojům. Dnes se již na 104 křižovatkách autobusy přihlašují pomocí infračerveného světla a v závislosti na jízdním řádu dostávají preferenční nárok.

Pro jednotlivé spoje je to nesmírně důležitý pokrok, na každé takto vybavené křižovatce ušetří od 6 do 40 vteřin, aniž by bylo třeba budovat nebo vyhrázovat zvláštní pruh. To znamená, že ani nedochází k omezo-





vání individuální dopravy (jak ověřil pečlivým zkoumáním bývalý Ústav dopravního inženýrství, dnes útvar dopravního inženýrství jako součást Technické správy komunikací hl. m. Prahy) – po příjezdu a přihlášení autobusu jsou auta spolu s ním vypuštěna. Loni jsme realizovali dva autobusové projekty na ulici Vrchlického a na Vídeňské, jenom na těchto dvou úsecích jsme ušetřili šest autobusů. Není tomu tak ale pokaždé, vteřinky se sbírají obtížně.

Preference se tak musí uplatňovat na delších, souvislých úsecích nebo ještě lépe – musí zkombinovat více prvků. Například k radikálnímu zrychlení dopravy na pravém břehu Vltavy došlo po instalaci jediné světelné signalizace a několika set metrů tvarovek. Nedaleko porodnice Podolí je umístěn detektor komunikující se světelnou signalizací, zastavuje a propouští přesně takové množství automobilů, aby nezůstaly stát na kolejích a tramvaje měly vždy volný průjezd. Každá souprava tímto způsobem ušetří

ve špičce několik minut. Podolí je příkladem toho, že každá křižovatka je jiná a vyžaduje zvláštní, pečlivě promyšlené a specifické řešení. Plánovači musí mít přitom povědomí o dopravních podmínkách v přilehlém okolí. Tyto projekty na míru provádí naši odborníci spolu s odborem dopravy MHMP, Technickou správou komunikací, Policií ČR, Ropidem a projektovým ústavem Metroprojekt Praha, a.s.

Dopady preference na kvalitu dopravy ve městě jsou zřejmé, ale jen část z nich lze vyjádřit v číslech. Citujme pár bodů ze zprávy vypracované právě oddělením Rozvoj a preference dopravy: „Zastavení (resp. zpomalení) odlivu cestujících do sféry individuálního motorismu, zkrácení jízdních dob a přímá úspora vypravených vozů, vyšší plynulost dopravy, energetické úspory, eliminace potřeby posilování linek, pokles nehod...“

Důležitým aspektem, jehož přínos nelze primárně vyčíslit ani změřit, je psychologický dopad na řadového

cestujícího, který si při jízdě v preferovaných úsecích uvědomuje výhody plynulého a rychlejšího provozu MHD oproti souběžně popojíždějícím kolonám automobilů. Tato každodenní zkušenost nepochybně přispívá ke zvýšení prestiže veřejné hromadné dopravy, ke stabilizaci okruhu pravidelných uživatelů a přinejmenším zpomaluje proces odlivu cestujících do sféry IAD.

Pracovníci odd. Rozvoj a preference usilují o co největší rozšíření preference i v podmínkách současné méně příznivé finanční situace DP, což však vyžaduje značné úsilí. Navzdory oficiálně proklamovanému upřednostňování hromadné dopravy ve městě, fandí zástupci některých městských částí spíše automobilům. A jak vidí naši odborníci vývoj preference do budoucna? Pořád se rozšiřuje a rozšiřovat se bude i nadále. Stále platí usnesení městské rady z roku 1996 o tom, že preference MHD je nedílnou součástí dopravní politiky hlavního města Prahy.

S kalamitou bojovali také hasiči

Hasičský záchranný sbor DP měl v lednu 2010 celkem 54 výjezdů k mimořádným událostem, z toho 15 případů přímo souviselo s odstraňováním následků sněhové kalamity.

Ing. Michal Brunner, Hasičský záchranný sbor DP
Foto: HZS DP

Letošní rekordní sněhová nadílka se nevyhnula ani Praze a vedle krásné zimní nálady s sebou přinesla i spoustu starostí se zajištěním plynulého a bezpečného provozu MHD. V permanenci byli i podnikoví hasiči. Naše jednotky opakovaně vyjížděly k podnikovým objektům, kde bloky zledovatělého sněhu nebo velké rampouchy ohrožovaly zaměstnance a kolemjdoucí. Jednalo se například o budovu ředitelství DP v Sokolovské ulici, autobusový terminál na Černém Mostě nebo stanici lanové dráhy Petřín. Nejnáročnější činností bylo odstraňování námrazy z ocelového tubusu metra mezi stanicemi Hůrka a Lužiny (viz foto). Na základě žádostí ze strany HZS hl. m. Prahy a městské části Praha 13 provedli hasiči DP celkem čtyřikrát odstranění nebezpečných ledových prstenců a rampouchů z konstrukce tubusu, částečně pomocí trhacích háků, částečně s použitím lezecké techniky. Díky našim preventivním zásahům v určených lokalitách nedošlo v těchto místech k žádnému zranění chodců pádem ledu z objektů a zařízení Dopravního podniku.





Zajímavosti ze světa

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Japonsko: Autobus, nebo vlak?

Vozidlo, které spojuje přednosti autobusu a vlaku. Takto prezentuje Toyota jeden ze svých posledních výtvorů pro japonskou veřejnou dopravu. Toyota a její dceřiná společnost Hino Motors již rok a půl testují vozidlo schopné fungovat na silnici i na kolejích. Tento vůz vycházející z mikrobusu od Toyoty a schopný pojmout 25 pasažérů je vybaven čtveřicí pneumatik a zároveň čtyřmi ocelovými koly. „Budoucnost hromadné dopravy v Japonsku spočívá právě v takovýchto „obojživelných“ vozidlech,“ nechal se slyšet mluvčí Hino Motors Kenichiro Baba. „Vlakový autobus“ by měl propojit všestrannost autobusu s rychlostí vlaku a k tomu přidat menší spotřebu paliva. Ta je v případě nejnovějšího testovaného prototypu údajně čtvrtinová oproti konvenčním dieslovým autobusům. Pokud se vozy dostanou v dohledné době do provozu, poslouží nejlépe v místech, jako je ostrov Hokkaidó – nejsevernější, největší, ale nejméně osídlená prefektura. Japonské dráhy zde mají problém s malým vytižením některých linek. Na nich by v budoucnu mohly vlaky vystřídat „vlakové autobusy,“ a zvýšit tak efektivitu provozu při zachování četnosti spojů. Velké aglomerace po celém světě mají problém s harmonizací linkové, příměstské a městské dopravy. „Vlakové autobusy“ by mohly být jedním z řešení.

USA: Hromadná doprava přináší pracovní místa

Koalice národních, státních a místních amerických organizací pod názvem Smart Growth America (SGA) uveřejnila studii s několika zajímavými zjištěními. Tím hlavním je vztah mezi investicemi do hromadné dopravy a počtem pracovních míst v zemi. Podle SGA vytvoří takto vložené peníze až dvakrát víc pracovních míst než stejná suma investovaná do dálnic a dalších silničních staveb. Ekonomický přínos u pracovních míst nekončí, má mnoho podob. Například cena nemovitostí podél dopravních koridorů stoupá či padá podle toho, zda je tento prostor vyhrazen hromadné či individuální dopravě. Samotní cestující pak podle SGA ušetří jízdou autobusem či tramvají v přepočtu 160 tisíc korun ročně. „Až zase uvidíte jméno politika spojené s novým dálničním projektem, nezapomeňte mu připomenout, že jeho stát či obvod by mohl být čistší, zelenější a bohatší, kdyby tyto peníze investoval do hromadné dopravy,“ uzavírá SGA.

Čína: „Bez kvalitní MHD se udusíme!“

Starosta Pekingu Guo Jinlong oznámil, že jeho město čelí „extrémně vážnému“ problému znečištění. Ulice zahalené do smrdutého smogu jsou typickým obrázkem z hlavního města Číny. Je to výsledek neřízeného rozmachu automobilismu, rozvoje průmyslu na periferii města a energetické závislosti na uhelných elektrárnách. Starosta Guo proto přislíbil, že metropole se 17 miliony obyvateli se více zaměří na veřejnou dopravu, konkrétně na budování linek autobusů a metra. Také se bude snažit dostat ze silnic automobily s extrémně vysokými emisemi. Významným ukazatelem kvality místního ovzduší je počet takzvaných „blankytných dní“ neboli dní, kdy je vidět modré nebe. Ten

se v hlavním městě neustále snižuje. Ekologická situace přišla na přetřes zejména kvůli Olympijským hrám v roce 2008. Vláda se tehdy snažila účelovými kroky zlepšit ovzduší alespoň po dobu sportovní události. Starosta Guo však nyní slibuje, že jeho úřad začne situaci řešit strukturálně.

Austrálie: Sydney zrušilo stavbu metra

Jeden ze šesti australských spolkových států Nový Jižní Wales zažil v posledním měsíci velkou aféru. Jeho vláda zrušila ve městě Sydney plánovanou stavbu metra v hodnotě takřka 100 miliard korun. Stavba metra měla odstartovat na konci tohoto roku. Trasa by propojila sedmikilometrový úsek mezi stanicí Central a Rozelle nacházející se na západě města. Odstoupení od projektu znamenalo šok nejen pro obyvatele, ale především pro inženýrské a stavební firmy, které vložily obrovskou energii do jeho příprav. Jim bude muset vláda vyplatit tučné odškodné. Podle analytiků to není špatná zpráva jen pro firmy v tomto segmentu, ale pro ekonomiku státu obecně. Zřejmě jediní, kdo mají ze zrušení projektu radost, jsou drobní obchodníci, jejichž provozovny měly padnout za obět demoličním strojům.

Velká Británie: Orchestr hrál na autobusovém terminálu

V civilu a nepozorovaně, jako by mělo jít o teroristický útok, proniklo v ranních hodinách 40 hudebníků i se svými nástroji na autobusový terminál Eldon Square ve městě Newcastle. Ospalé cestující v čekárně nejprve zaujalo slabé, rytmické bubnování, k němuž se začaly přidávat dechové a smyčcové nástroje, aby společně rozezvučely známé Ravelovo Bolero. Celá akce byla nápadem místního umělce Antona Hechta. „Chtěl jsem se objevit s muzikanty na místě, kde by je nikdo nečekal, a sledovat, jak dav zareaguje,“ vysvětluje Hecht. Podle něj je čekárna ideální místo k uměleckému vystoupení. „Ravela jsme zvolili proto, že je hodně známý, Bolero má krásný rytmus a nádherně rostoucí melodii,“ popisuje další z hudebníků Andy Jackson. Autobusový terminál Eldon Square je propojen s nákupním střediskem. Komplex v hodnotě zhruba 300 milionů korun byl otevřen roku 2007. Každoročně jím procestuje 2 miliony lidí. Ti, kteří měli štěstí na Hechtovy muzikanty si odnesli nebývalý zážitek – trochu absurdní, dojemný a zároveň velmi příjemný. Cestující ocenili vystoupení potleskem, po němž hudebníci odešli stejně rychle, jako se na terminálu objevili.

Německo: Stuttgart posiluje lehkou železnici

V Berlíně byla nedávno podepsána objednávka dvaceti nových souprav takzvané lehké železnice. Dopravní podnik města Stuttgart zakoupí od švýcarské společnosti Stadler Rail vozy značky Tango, které navazují na typy stávajícího vozového parku S-DT8. Ty v současnosti obsluhují 192 kilometrů tratí a propojují centrum s periferiemi. Dvoudílné vozidlo Tango o délce 38,6 metru bude schopno pojmout 108 sedících a 144 stojících pasažérů a dosahovat maximální rychlosti 80 kilometrů v hodině. Interiér je klimatizován jak v části pro řidiče, tak pro cestující. O rychlý nástup a výstup se postará čtveřice dveří v každém dílu soupravy. „Tato zakázka potvrdila naši pověst výrobce kvalitních tramvají a vozidel lehké železnice,“ radoval se z úspěchu Michael Daum, ředitel společnosti Stadler. První vozy Tango se ve Stuttgartu objeví v roce 2012.





Černý panter noci



Obraz „Černý panter noci“ spatřil světlo výtvarného světa v rámci projektu „Obhajoba pastelky“. Tento projekt vznikl v myšlenkách Marie Brožové již v roce 2004 z potřeby ukázat nejen veřejnosti, ale i odborníkům, že i „obyčejnými“ a častokrát v uměleckých kruzích zatracovanými pastelkami je možné vytvořit dílo hýřící nejen barvami, ale především poselstvím. Díky již pětiletému obhajování této výtvarné techniky dokazuje, že pastelky nejsou jen pouhou hračkou pro děti, ale plnohodnotnou výtvarnou technikou.

Kromě výstav je hlavní součástí Obhajoby pastelky veřejné kreslení obrazů. Na výstavách Marie Brožové totiž návštěvníci nechtěli věřit, že k vytvoření svých obrazů použila obyčejné pastelky, se kterými kreslí každé dítě. Proto se rozhodla pro formu veřejného kreslení. Na veřejně přístupných místech vytváří před zraky kolemjdoucích pastelkami obrazy na největší formát papíru A0 (1189 x 841 mm), umožňuje lidem, aby nahlédli do jejího ateliéru a ochotně odpovídá na všechny zvědavé dotazy. S malířským stojanem, bílou čtvrtkou, kbelíčkem s pastelkami a ořezávkem putuje nejen po České republice, ale navštívila například i Holandsko a Francii.

V roce 2007 vytvořila v rámci tohoto projektu rekordně veliký obraz

Vozidla městské hromadné dopravy nemusí být pouze prostředkem pro přesun lidí z jednoho místa do druhého. Mohou být i inspirací. Výtvarnici Marii Brožovou oslovilo tajemné metro, a tak nyní ve svém „pastelkovém“ zpracování projíždí jedním z nejoblíbenějších obrazů u veřejnosti, proplétá se mezi tlapami černého pantera a spolu se všemi dalšími „členy“ obrazu navozuje atmosféru hluboké noci.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace
Obrázek: Marie Brožová

s názvem „Pelhřimov – město rekordů“, který měří 1850 x 1250 mm a Marie Brožová jej nakreslila přímo na Pelhřimovském náměstí před zraky veřejnosti. Obraz dokončila v průběhu mezinárodního festivalu kuriozit a rekordů „Pelhřimov – město rekordů“, který každoročně pořádá agentura Dobrý den. Obraz je zařazen do databáze českých rekordů. Marie Brožová na svém obraze alegoricky ztvárnila místní náměstí se spoustou rekordmanů ve zvířecí podobě. Můžete na něm najít třeba lva hrajícího na slavnou kytaru vytvořenou ze sirek, koně, který hlavičkuje s fotbalovým míčem, žonglující opičku nebo třeba páva s nejdelším ocasem, který zpodobňuje rekordmanku s nejdelšími vlasy. Od července 2007 máte možnost si obraz prohlédnout v prostorech expozice „Zlaté české ručičky“, která je součástí Muzea kuriozit a rekordů v Pelhřimově, kde je trvale vystaven.

V srpnu 2008 pak získala první místo ze 35 mezinárodních účastníků na sympoziu Art au Soleil ve Ferrette ve Francii, kam byla pozvána se svou unikátní pastelkovou technikou.

Největším zdrojem nápadů a motivů je pro ni sama příroda, vzpomínky na dětství a výlety do říše snů. Odtud si odnáší jasné představy o svých obrazech, a tak když maluje, vy vidíte bílou čtvrtku plnící se různými barvami a tvary, zatímco ona má už obraz v hlavě hotový, takže si při práci může s vámi v klidu popovídat a vysvětlovat taje své techniky. Na jeden obraz padne v průměru 100 pastelek a 100 hodin práce.

Díky své tvorbě na veřejnosti seznamuje s výtvarným uměním spoustu lidí, kteří by galerii nikdy nenavštívili či si v sobě pěstují mylný pocit, že umění nerozumí. „Umění není věda, umění je poselství, nemá působit na hlavu, ale na duši,“ tak znějí slova výtvarnice. A nadšené ohlasy lidí jsou důkazem, že její obrazy naši duši rozhodně lhostejnou nenechají.

Marie Brožová věnuje velkou pozornost i dětem, u kterých se snaží podpořit jejich touhu po sebevyjádření. Častokrát bohužel zjišťuje, jak současné generaci dětí chybí fantazie. Zřejmě díky nedostatku času, který s nimi tráví rodiče, a hektické době, kdy jsou odkázáni na počítač, internet a pasivní příjem informací. Obrazotvornost se tak stává vzácnou, a to nejen u dětí, ale přicházíme o ni i my dospělí ve skrytu svých duší, pohlčení agresivní reklamou, globalizací, hmotou a konzumem. Ztrácíme kontakt sami se sebou, se svým vnitřním já a odchylujeme se od smyslu života. Pokud se v této sebedestruktivní fázi již nalézáte, vydejte se na některé z plánovaných veřejných kreslení v Praze, v Kutné Hoře či Jindřichově Hradci (přesné termíny najdete v kalendáři akcí na www.pastelky.cz) či do Galerie Pastelka v Richtrově domě (Malé náměstí 11, Praha 1), a rázem se před vámi otevře svět plný barev, vůní, nálad, vzpomínek, emocí a již zapomenutého dětského nadšení. Z vlastní zkušenosti vím, že po zhlédnutí obrazů Marie Brožové budete načerpáni pozitivní energií a dostanete nezdolnou chuť vzít do ruky pastelky a začít tvořit své vlastní obrazy. Udělejte to!



Pěvecký sbor zve zájemce

Vážení zaměstnanci, milí kolegové, možná se mnoho z vás pozastaví nad úvodním titulkem, který zve zájemce do pěveckého sboru. Pokusím se v několika řádcích nastínit, o co vlastně jde.

Nejprve si dovolím v krátkosti představit sebe, jakožto osobu, která za tímto článkem a touto výzvou stojí.

Jmenuji se Lukáš Janírek, narodil jsem se ve Znojmě. Právě tam jsem se také vyučil strojním zámečnickem a k tomu si udělal maturitu. Čas plynul a moje hobby bylo pražské metro a doprava vůbec. Ovšem druhým velkým koníčkem byla hudba. Začal jsem hrát na klavír a varhany. Přihlásil jsem se na konzervatoř v Opavě, kde jsem vystudoval dirigování sboru v kombinaci varhany, klavír a sólový zpěv. Poté moje cesta vedla do Ostravy, kde jsem vystudoval na Pedagogické fakultě Ostravské univerzity učitelství pro střední školy v aprobaci sbormistrovství–hudební výchova.

Přes toto všechno jsem toužil stát se strojvedoucím metra. Můj sen se mi splnil, tuto funkci vykonávám na lince C, a aby toho nebylo málo, učím také na střední škole hudební výchovu a vedu pěvecký sbor. Praxi v pěveckém tělese jsem získal jednak ve školních sborech, ale především v Pěveckém sdružení Vítězslav Novák ve Znojmě (založeno roku 1920), které jsem vedl sedm let.

Jednoho dne mě napadla myšlenka založit pěvecký sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, který by byl otevřen všem

zájemcům, ať už jízdnímu personálu, nebo dalším zaměstnancům. Jistě někdo namítne: „Proč a nač?“ A já odpovím: „A proč ne?!“ Proč lidem nenabídnout něco víc než jen přepravu, ukázat, že umíme také jiné činnosti, které děláme s chutí a odpovědností. Rád bych Dopravní podnik „pozvedl jinak“ než samotnou přepravou, která je bezpochyby prioritní. Chtěl bych proto touto cestou pozvat všechny zájemce, kdo si chce s chutí zazpívat a udělat něco pro Dopravní podnik navíc tak jako já. Jsem si zároveň vědom, že tato cesta nebude jednoduchá, máme směnné provozy, ale věřím, že vše je o nás – o lidech, o domluvě. Pokud nejste erudovanými muzikanty – nevádí. Přijďte na první setkání, přijďte, pokud vás jen napadne myšlenka „zkusit to“. Z praxe vím, že zde hraje prim ostych, neznalost not či podobné předsudky. Vše má ale své řešení a není se čeho bát.

Vážení přátelé, denně se setkáváme s mnoha našimi klienty, a také se před nimi nestydíme. Proto neváhejte a přijďte si zkusit zazpívat, prožít chvíle pohody a radosti. Pojďme společně rozdávat krásu sborového umění a potěšit zpěvem nejedno srdce. První setkání se uskuteční **29. března 2010 ve vozovně Žižkov** (zastávka tramvají Vápenka). Setkali bychom se u vrátice v **18.00 hodin**.

Srdečně zve a vše dobré přeje
Mgr. Lukáš Janírek



Kulturní tipy

Jaro je za dveřmi (v tom lepším případě se mu již podařilo dveře otevřít a vešlo k nám) a k většiny činorodosti a aktivitě se nadechuje i svět kina, divadla, hudby a dalších kulturních akcí. Společně se zde trochu blíže zastavíme u nového filmu Tima Burtona, jednoho ne až tak úplně klasického muzikálu a podíváme se i za plánovanými koncerty.

kino

Alenka v říši divů

Říká se, že filmy Tima Burtona s Johnny Deppem v některé z rolí jsou s každým novým titulem méně a méně zajímavé. Dalším příspěvkem do této diskuse nepochybně bude i snímek vycházející z již klasické fantasy látky. Setkáme se v něm s devatenáctiletou Alenkou, která uteče z viktoriánské zahrady slavnosti v okamžiku, kdy ji o ruku požádá bohatý, ale přihlouplý syn lorda a lady Ascotových, Hamish. Vydá se za

bílým králikem v saku a s kapesními hodinkami, jehož vidí běžet po louce, a dostane se do podivuhodného fantastického světa s celou řadou neuvěřitelných postav.

V kinech od 4. 3. 2010.

divadlo



Na tak trochu méně tradiční muzikál můžete od 4. března narazit v Divadle Na Fidlovačce. Hvězdy na vrbě kolektivu autorů v čele s Karlem Davidem a pod



režijní taktovkou Pavla Šimáka jsou takovým bigbítovým retro muzikálem z 60. let. Spolu s živou kapelou na scéně pod vedením Ondřeje Brouska se ocitnete v příběhu středoškolaček, které v srpnu 1968 navcvičují družební koncert, na němž bude přítomen i sovětský generál. „Ztracená generace“ mladých lidí se při tom setká s řadou krutě humorných a bizarních situací své doby. Hlavní role Jitky se zhostí mladá držitelka Thálie Petra Hřebíčková.

hudba

Na středu 31. března se chystají hned dvě velké koncertní akce. V Lucerna Music baru se představí ve své kompletní desetičlenné podobě funky rocková J.A.R. Po velkých oslavách dvaceti let trvání kapely bude tentokrát ansámbl Romana Holého i s Danem Bártoš oslavovat pro změnu příchod jara (nebo snad J.A.R.a?). Druhým koncertním pamlskem stejného dne může být vystoupení Brendana Perryho – zpěváka, multiinstrumentalisty a poloviny dnes již legendárního dua Dead Can Dance v Divadle Archa. Měl by zde představit svou druhou sólovou desku Ark, ale samozřejmě nezůstane jen u osmičky na ní nahraných písní. No a pokud se podíváme i do dubnových programů, můžeme zmínit třeba „koncert pro rockové pamětníky“. V neděli 4. dubna se na svém druhém koncertu u nás představí v Retro Music Hall kanadská kapela Saga. Tu



založili v Torontu bratři Crichtonové už v roce 1977, a jak zní jejich pomprock, v současné době se budeme moci již brzy přesvědčit sami.
-mis-





Hala

